

MIRTA FALESCHINI

QUI VENIUNT DE AUSTRIA ET STIRIA ET KARINTIA ...
PER CANALES ET PER CLUSAM CONSUEVERUNT VENIRE ...

Note per la storia di una strada

La strada che si inoltra lungo la valle del Fella è, da sempre, una delle vie di scorrimento fondamentali che legano l'area adriatica al cuore delle Alpi orientali. Fin dalle epoche più antiche, il fatto che risalisse una valle che, benché in certi tratti stretta e impervia, aveva il vantaggio di mantenersi ad una quota relativamente bassa, ebbe una sicura rilevanza.

In età preistorica, il passaggio dell'uomo è testimoniato da alcuni rinvenimenti in gran parte localizzabili nei dintorni di Dogna. Giovanni Marinelli, infatti, dava notizia di alcune scoperte archeologiche effettuate nell'Ottocento tra Vidali e Saletto; presso il primo dei due borghi fu ritrovata una spada di bronzo, mentre a Saletto-Ponte di Muro si rinvenne una punta di lancia, anch'essa di bronzo, che andò dispersa. Entrambi i reperti possono essere datati, genericamente, tra l'età del bronzo finale e l'età del ferro¹. Risale inoltre ad alcuni anni fa il rinvenimento, presso il cimitero comunale di Dogna, di un'ascia dell'età del bronzo recente e di alcuni frammenti di ceramica a impasto di grafite; questi ultimi attestano una datazione più recente, ormai alle soglie della romanizzazione e stanno forse a indicare la presenza di uno degli insediamenti che gli studiosi attribuiscono a gruppi di cultura celtica².

L'importanza del tragitto che risale la valle del Fella fu percepita anche dai Romani, quando avanzarono nel settore alpino orientale, tanto che decisero di rendere percorribile con i carri la pista di fondovalle utilizzata nelle epoche precedenti per i commerci tra l'area adriatica e quella transalpina e centroeuropea. Il tracciato fu steso tagliando in alcuni punti la rupe e costruendo dei muraglioni a valle; dove c'erano delle emer-

¹ «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»; e ancora: «Oltre il Fella, alcuni anni or sono, venne trovata una lancia di bronzo» (MARINELLI 1894 (1982), p. 286).

² In particolare, nella località di Maleit, in comune di Amaro, si sono rinvenute tracce di un abitato frequentato già nel III secolo a.C., da genti di cultura celtica; si ricordano, inoltre, i numerosi rinvenimenti di nominali norici talvolta misti a denari repubblicani, che si sono rinvenuti a Moggio nei secoli passati (GORINI 2001, pp. 132-133; FALESCHINI/RIGHI/VANNACCI LUNAZZI/VITRI, 2009, pp. 162-169).

genze rocciose, il transito dei carri fu facilitato anche con la predisposizione di solchi tramite la scappellatura della roccia (ted. Geleise³). Venne costruito, in poche parole, un percorso strutturato adatto alle necessità di chi viaggiava con carichi di mercanzie.

Dell'antica strada romana, però, intesa in tal senso, non è rimasto quasi nulla, se si eccettua la presenza di alcuni tratti con solchi carrai. È evidente che la strada subì, nel corso dei secoli, vari interventi di ripristino che ne hanno modificato, talvolta anche radicalmente, l'aspetto. In altre parole, il percorso obbligato, dato dal fatto che ci si trova all'interno di una valle, può essere sicuramente attribuito all'efficienza romana, ma ciò che ancora è visibile e cioè la collocazione fisica di muri, pietre, porzioni di manto stradale, è da considerarsi per lo più opera posteriore. Niente di strano in questa constatazione, poiché una strada non è un complesso chiuso, ma un sistema aperto e sottoposto a cambiamenti nel corso del tempo; un sistema che è necessario "sfogliare" dagli strati acquisiti durante i secoli, per inserire in una 'stratigrafia' storica tutto ciò che ancora è visibile e tentare, così, di giungere al manufatto originario.

Questa operazione si è dimostrata molto difficoltosa, poiché notizie e fonti sicure sono disponibili solo per il periodo più recente, e cioè a partire dagli ultimi secoli della dominazione veneziana.

Non è ancora chiaro a quando datare l'intervento romano sul tratto stradale che risaliva la valle del Fella. Esso tuttavia s'innesta sulla strada proveniente da Concordia, la quale è assegnabile, in base ai miliari, tra il 2 e l'1 a.C.⁴; mentre per la strada che risaliva il passo di Monte Croce Carnico e collegava *Iulium Carnicum* al Norico si dà, come termine ultimo, gli anni che seguono la costruzione della via dell'Isarco; secondo Luciano Bosio, infatti, dovrebbe essere posteriore di poco alla campagna militare di Druso contro i *Raeti*, avvenuta nel 16 a.C. Di conseguenza, la stesura della strada che risaliva la valle del Fella potrebbe essere circoscritta tra la metà e la fine del I secolo a.C.⁵ La stessa amministrazione imperiale dovette, in seguito, mettere mano più volte alla viabilità in quest'area. Un'attestazione epigrafica diretta inerente alla strada è un miliare, giunto incompleto, che ricorda un rifacimento della stessa per opera di un imperatore del II secolo d.C., forse Settimio Severo (193-211)⁶. La strada è ricordata, anche, in due importanti documenti viari di epoca romana: la *Tabula Peutingeriana*, *itinerarium pictum* datato alla tarda romanità e l'*Itinerarium antoninii*, che raccoglie una serie di elenchi di itinerari terrestri ed è datato, con buona probabilità, intorno alla metà del IV secolo⁷.

³ BULLE 1947.

⁴ BOSIO 1991, pp. 185-191.

⁵ BOSIO 1991, pp. 149-150 e 161.

⁶ *CIL* III, 5703 «Una [...] extat Saifnitz prope Tarvis ante aedes n. 12 in 'Villa' quae dicitur» e sotto «[ve]rust[ate conlapsa rest]ituer[unt]» (DERINGER 1936, nota 194, p. 55).

⁷ *It. Anton.* 1929, p. 41.

*Ab Aquileia Lauriaco
viam Belloio*

m. p. CCLXXII
m. p. XXX

Di essa, come si è accennato, rimangono alcuni brevi tratti a solchi carrai, concentrati, per lo più, nei pressi del confine con l'Austria. Questi si mantengono paralleli tra loro con una distanza media di 93,5-94 centimetri (3 *pedes* ca.); si tratta di una misura riscontrata in altri tratti viari d'epoca romana che si sono conservati nell'arco alpino orientale; la stessa misura, che è da considerarsi relativa all'interasse di carri di piccole dimensioni, è propria, infatti, dei solchi presenti nella Federaun Sattel, situati in Carinzia a pochi chilometri dal confine italiano⁸ e in quelli pertinenti alla strada romana che percorreva la Val Pusteria⁹.

Dopo i grandi interventi dell'epoca romana, per un lungo lasso di tempo, non ci fu più l'opportunità di mettere mano ad alcun percorso stradale; nell'alto medioevo, infatti, vennero a mancare un'organizzazione politica centrale e le tecnologie adeguate, sole condizioni, queste, che fossero in grado di avviare una politica di importanti interventi di ripristino e tutela delle infrastrutture pubbliche¹⁰.

È probabile, quindi, che tra il periodo tardo antico e i primi secoli del medioevo, la strada che risaliva la valle del Fella avesse perso la sua funzione di via carrozzabile, che presuppone un intervento di manutenzione costante e fosse quindi adatta solo agli animali da soma, ai pellegrini appiedati e ai cavalieri. Nonostante ciò, le fonti ci dicono che continuò a essere frequentata sin dall'epoca longobarda non solo come via vicinale, ma anche per le lunghe percorrenze. Ne dà notizia, indirettamente, Paolo Diacono, quando riferisce dell'estensione, a partire dall'anno 623 e per oltre un centinaio d'anni, del dominio longobardo sui territori della valle della Gail, occupati dagli Slavi che erano diventati tributari del duca: *Sclavorum regionem quae Zelia appellatur usque ad locum qui Medaria dicitur possiderunt*¹¹. Dei due toponimi, *Zelia* è facilmente identificabile con il nome slavo Zilja/Gail, mentre *Medaria/Meclaria* viene identificato con la località di Thörl-Maglern, in Austria, poco distante dal confine di Coccau¹². Da ciò si può desumere, quindi, che la valle del Fella fosse stata un territorio

Larice m. p. XXVIII

Santico m. p. XXVIII

Viruno m. p. XXX

Sempre valido lo studio di Mannert sugli *Itineraria*: MANNERT 1824 (2009), p. 7; ultimamente, nuovi apporti in CALZOLARI 2000; MAGINI 2003.

⁸ Esaminati da H. Bulle alla fine dell'Ottocento (BULLE 1947, p. 48).

⁹ La stessa misura sembra riscontrabile nel tratto presso Casteldarne (DE BON ¹1940, p. 27) e nei pressi di Elvas (ALLAVENA 1991, pp. 21-33; ALLAVENA SILVERIO/RIZZI 2002, pp. 526-529).

¹⁰ DEGRASSI 2009, p. 269, ss.

¹¹ *Usque ad tempora Ratchis ducis idem Sclavi pensionem Foroiulianis ducibus persolverunt* (PAUL. DIAC. *Hist. Lang.* IV, 38). Viene esclusa, invece, la presenza di un presidio longobardo stabile (DISSADERI 2006, p. 32).

¹² BRATOŽ 2005, p. 185. Dove c'era una sede di controllo militare già dall'epoca tardo imperiale (EGGER 1916, pp. 97-98).

non sottovalutato dalle mire espansionistiche longobarde e che la strada fosse stata percorsa, se non altro, per le funzioni amministrative riguardanti le esazioni dei tributi¹³.

Le fonti scritte, benché indirette, frammentarie e poco chiare, apportano altre notizie a conferma di questo dato. La menzione di alcuni transiti storicamente documentabili attraverso la *Carantania* o *marca Winedorum* (nomi con i quali si indicava, allora, l'attuale zona della Carinzia meridionale, entro i cui mutabili confini rientrava anche una piccola parte del territorio della Val Canale) suggerisce che i viaggiatori diretti in Italia avevano la possibilità di scegliere anche il percorso della valle del Fella, soprattutto, come si è detto, se si ritiene che l'amministrazione longobarda avesse qualche interesse a tenerlo in ordine.

Infatti, oltre all'episodio riportato da Paolo 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*)¹⁴, 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 insediarono¹⁵.

Le deduzioni qui accennate vanno moderate dalla consapevolezza dell'esistenza di altri due percorsi che potevano aver mantenuto una certa praticabilità; 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 si trovava l'insediamento fortificato di Tonovcov grad, che testimonia la necessità di difendere e controllare il percorso orientale almeno nel tratto inferiore della valle¹⁶. Ma per chi, come Agrestio, proveniva da nord-ovest, poteva risultare vantaggioso anche immergersi sulla strada che portava a Monte Croce Carnico, tragitto ricco di significative testimonianze¹⁷, per giungere

¹³ Per il resto, le testimonianze relative a quest'epoca sono molto poche e si limitano alla presenza, sul colle di Moggio, di 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 (*Moggio Udinese* 1977).

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

¹⁵ BRATOŽ 2005, p. 171.

¹⁶ 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 inaccessibleis*» (BATTISTELLA 1924, nota 2, pp. 5-6). Vedi sotto, nota 73.

¹⁷ Venanzio Fortunato nel VI secolo lo percorse durante il viaggio che lo avrebbe portato a Tours (ROSADA 1993; DI BRAZZANO 2000).

a *Iulium Carnicum*, centro che aveva conservato una relativa importanza, tanto da essere sede vescovile¹⁸.

L'ipotesi di un utilizzo regolare della via lungo la valle del Fella viene, inoltre, inficiata dal silenzio della principale fonte documentaria di X secolo, le *Honorantiae Civitatis Paviae*, dove si trova l'elenco delle dogane del Regno Italico che a quel tempo afferivano alla reggia di Pavia¹⁹; il fatto che la dogana sita presso la Chiusa del Canal del Ferro non fosse menzionata offre ad alcuni studiosi un indizio dell'allora impraticabilità della strada²⁰. Nel documento, invece, compare il riferimento alla strada di Monte Croce Carnico e alla località di Zuglio: *Sanctus Petrus de Iulio via de Monte Cruce*, la cui menzione tra le stazioni doganali del Friuli ne conferma l'importanza amministrativa e il fatto che il tragitto non dovette mai perdere la sua funzione privilegiata durante tutto il primo millennio²¹.

Eppure, nonostante la mancanza di chiare fonti documentarie e archeologiche, è possibile che durante il primo millennio dopo Cristo la vecchia strada romana del Canal del Ferro conservasse, anche solo saltuariamente, la sua potenzialità di via di transito interregionale e per chi, nei primi secoli del medioevo, prendeva le mosse dalla regione dei *Carontani* per scendere in Italia, restava la più vantaggiosa, a cagione del ridotto dislivello e del fatto che fosse il tragitto più breve e quasi del tutto privo di curve e tornanti²².

¹⁸ PASCHINI 1939-40, pp. 1-9; MORO 1956; la nascita e lo sviluppo delle pievi carniche è stato oggetto del contributo di Aurora Cagnana durante il Convegno Internazionale «Le aree montane come frontiere e/o come spazi di interazione e connettività», tenutosi a Udine i giorni 10-12 dicembre 2009 (CAGNANA).

¹⁹ *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, pp. 33-34); «*pannis laneis et lineis [et] canevacii, stagno et spatii: es sind dies die klassischen Importartikel aus dem Norden*» (*ibidem* p. 35). «*Romipeta statt peregrinus*» (*ibidem* p. 36). Riferimento bibliografico in DEGRASSI 2004, p. 129, n. 11; p. 131 e n. 19.

²⁰ Tra questi VENTURA 1988, p. 49; DEGRASSI 2004, pp. 137-138.

²¹ «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 delle *Honorantiae*, anche il nome di Mauthen sta a convalidare l'antichità di questo confine (HASSINGER 1965, pp. 312-313).

²² 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 incommode; 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). Della stessa idea erano anche gli studiosi austriaci Wanka e von Czoernig, secondo i quali la strada aveva mantenuto

A partire dal IX secolo, le ripetute allusioni alla *via per Canales* che portava alla *Carantania* inducono a supporre un regolare utilizzo. Notizie a sostegno di questa teoria sono i viaggi storicamente documentati di alcuni personaggi autorevoli. Tra questi ci fu l'imperatore Carlo III, che nell'884 scese in Italia diretto a Pavia, passando probabilmente attraverso la *Carantania* e la valle del Fella²³. Lo stesso percorso scelse forse anche Enrico IV, nel 1077 quando, dopo l'umiliazione subita a Canossa, fece ritorno in Germania viaggiando sotto la protezione dell'amico Patriarca Sigardo, essendogli stato precluso il passaggio attraverso il Brennero²⁴.

L'utilizzo della strada per scopi militari 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 afferma che, alcuni mesi più tardi, dopo aver fatto incetta di beni presso i possedimenti che questi aveva a Cividale, il conte *collecto exercitu transire disponit Canalem* e ritornò in Carinzia²⁵. Compare qui il toponimo 'Canale', che sempre più spesso indicherà questo asse vallivo, documentato già nel 1106²⁶. 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 Carinzia²⁷.

Infine si può menzionare il viaggio in Italia che il vescovo Wolferger von Erla fece nel 1204; nel resoconto, abbastanza dettagliato, si trovano alcuni giudizi sull'accessibilità del tragitto: il tratto di Camporosso viene definito il più facile passaggio attraverso le Alpi Carniche, a motivo della dolce pendenza della strada che segue il corso della valle sinuosa fino alla Chiusa, cosicché in poco tempo da Villach il prelado poté giungere a Gemona²⁸.

una sua importanza sia a livello commerciale sia come via di transito per gli eserciti belligeranti (VON CZOERNIG 1873, p. 445; WANKA VON RODLOW 1898, p. 27; vedi oltre).

²³ *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 VON RODLOW 1898, p. 21.*

²⁴ *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 1976, pp. 102-103).*

²⁵ *Vita Chunradi 1854, p. 71 (WANKA VON RODLOW 1898, pp. 27-28).*

²⁶ «Nel 1106 si documenta la forma tedesca, *Chanol*, e nel 1241 la dicitura ufficiale latina *Canales Aquilegie*» (CINAUSERO 2003, p. 142. Anche BATTISTELLA 1924, p. 9).

²⁷ 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).

²⁸ «Dem leichtestem Übergang über die Karnischen Alpen im italienischem Val Canale. Der sanfte Abfall in westlicher Richtung nach Pontafel und von dort nach Süden im vielfach gewundenen Tal der Fella bis zur Klause (Chiusaforte) begünstigte die Reise, so dass die nächste Station erst Gemona war» (HEGER 1970, p. 174).

L'importanza commerciale del tragitto è confermata da un documento del 1234 che riporta il trattato tra il Patriarca Bertoldo e suo nipote, il Conte di Gorizia Mainardo III. 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'Austria²⁹.

Se si presta fede a queste fonti, nel secolo XII e all'inizio del XIII, la strada appariva in buone condizioni e abbastanza frequentata. È evidente, però, che la situazione poteva mutare improvvisamente a causa di avvenimenti naturali, 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 Friuli³⁰.

A partire dal XII secolo, sembra che fossero proprio i patriarchi, da tempo ormai potenti signori territoriali, a salvaguardare la rinata vitalità dei traffici e dei viaggi e quindi a farsi carico della manutenzione della viabilità principale, percorsa anche da un flusso crescente di pellegrini e di crocesignati³¹.

Rientra in questa sorta di "responsabilizzazione" dei presuli aquileiesi pure la fondazione dell'abbazia benedettina di Moggio Udinese, da datarsi tra la fine dell'XI e gli inizi del XII secolo (Fig. 1). Tra le motivazioni originarie di questa istituzione monastica, che vantava solidi legami con i monasteri carinziani, accanto alle indiscusse motivazioni religiose, si deve forse anche collocare il bisogno di una struttura con funzioni ricettive e di controllo della valle. La sua fondazione fu preceduta da una serie di avvenimenti che dovettero stimolare l'incremento dei transiti: in particolare l'apertura di miniere di ferro in Stiria e Carinzia, già verso l'anno 1000. Da esse pro-

²⁹ *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).

³⁰ *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 bonus 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 Ungunstes Wetters den Weg durch das Kanaltal nach Villach für die aus Friaul commende Kaufleute so unfahrbar gemacht, dass deren Zahl und damit auch die Salzmaut abgenommen, auch das Stift belastet hatte» (*ibidem*, p. 472).

³¹ DEGRASSI 2004, p. 237; DEGRASSI 2008, p. 175.



Fig. 1. Il complesso abbaziale di Moggio visto da sud.

venivano ragguardevoli quantitativi del prezioso metallo, risorsa sulla quale vigilavano le fondazioni monastiche in territorio carinziano³².

Con il ripristino dei traffici commerciali, lungo la strada del Canal del Ferro sorsero, per il riparo dei viaggiatori e delle loro mercanzie, luoghi di sosta che, in alcuni casi, utilizzarono le basi di appoggio delle antiche *mansiones* romane, stimolando la crescita dei nuclei abitativi tuttora presenti lungo la valle.

Non sembrano esserci dubbi circa l'ubicazione di un *hospitale* presso la *Clusa*, 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 secolo³³. La sua ubicazione, nel tratto più difficile del cammino, lo rendeva un punto importante di sosta e di ristoro.

Ma l'*hospitale* di Chiusaforte non era l'unica struttura presente nella valle, anche se, forse, fu la più antica. Nel corso dei secoli sorsero, lungo la *Via stricta* del *Canale de Carantana*, altri luoghi finalizzati alla sosta e al riparo dei viandanti³⁴. Una prima struttura di ricovero per chi proveniva dall'area carinziana si trovava a Malborghetto;

³² PASCHINI 1924, pp. 126-127; MOR 1981, p. 181; DE CILLIA 2000, p. 104.

³³ *Similiter hospitale quod est ad Clusam*, documento attribuito al 1072, ma falsificato in seguito: «Fälschung, hergestellt wohl zwischen 1136 und 1184 (1166) mit Benützung älterer Aufzeichnungen»; però si 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.

³⁴ CARACCI 1968, p. 42.

si trattava dell'Ospedale di San Michele, di proprietà dell'omonima confraternita che, a partire dal 1347, si occupava anche dell'assistenza ai pellegrini³⁵.

Un altro impianto con finalità simili è menzionato dalle fonti anche presso il monastero benedettino di Moggio³⁶; secondo alcuni studiosi, 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 all'ospitalità rivolta sia a persone di un certo rango, sia a pellegrini poveri che viaggiavano a piedi³⁷.

Sembra, inoltre, che un piccolo ospedale si trovasse anche a Resiutta, almeno fino al XV secolo. 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 [...] di altre 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»³⁸.

All'anno 1261 è attribuita anche 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»³⁹.

Degli interventi patriarchini, volti a migliorare le condizioni della viabilità lungo la valle, non si hanno molte notizie. Un primo accenno, relativo alla manutenzione della strada, è datato al 1275: *Item rationem optandi et preparandi pontes circa villam Cluse*⁴⁰, dove si fa riferimento anche alla cura dei ponti presenti nei pressi dell'abitato della Chiusa⁴¹. Un'altra notizia si trova in una lettera inviata al conte Enrico di Carinzia dal Patriarca Pagano Della Torre, il quale accenna esplicitamente ad alcuni lavori di sgombero della strada, forse in seguito a qualche franamento: *liberum transitum dederamus per Sclusam*⁴². In entrambe è nominata la Chiusa, punto nevralgico

³⁵ 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».

³⁶ *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.

³⁷ PEYER 1990, p. 135; VESCU 1999, p. 78. Secondo Altan si sarebbe trovato al di fuori delle mura abbaziali (ALTAN 1996, p. 257).

³⁸ CARACCI 1968, nota 33, pp. 35-36; *Resiutta* 1987, p. 8-9; NOT 2005, pp. 24-25.

³⁹ CARACCI 1968, pp. 37-38.

⁴⁰ *Thesaurus* 1847, p. 119, n. 216, *Recognitio feudorum D. Wlunigi de Glemona et Mathie nepotis ejusdem*.

⁴¹ Uno di questi è il ponte di Peraria, attestato dalle fonti a partire dalla prima metà del XIV secolo (MARINELLI 1894 (1982), p. 173).

⁴² *Die Kärntner Geschichtsquellen (1326-1335)* 1965, n. 228, pp. 65-66.

della vallata. Nel 1343 il successore di Pagano, Bertrando di San Genesio, realizzò un intervento volto a rafforzare la struttura fortificata, che perciò prese il nome di ‘Chiusa Bertranda’ come venne ricordato da un’epigrafe⁴³; è probabile che in tale occasione l’amministrazione patriarchina mettesse mano nuovamente alla strada che risaliva la valle.

La Chiusa del Canal del Ferro

Come si vede, l’utilizzo della strada era strettamente connesso all’esistenza della Chiusa, il sito fortificato, ubicato nel punto più angusto della valle, presso l’attuale Chiusaforte che, oltre a struttura ricettiva, fungeva da sede doganale e da luogo di mercato⁴⁴. Nonostante la mancata citazione nelle *Honorantiae Civitatis Papiæ*, si può pensare, infatti, che la Chiusa, come sbarramento a scopo difensivo, fosse una realtà presente già a partire dall’epoca tardoantica, tornata utile, forse, anche nell’alto medioevo⁴⁵.

Con l’assetto politico carolingio l’Italia aveva conosciuto un periodo relativamente tranquillo, nel quale le chiuse non avevano 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 padre⁴⁶. Si tratta di notizie confuse e non confortate da alcun documento, sempre che non si dia credito a un discutibile documento dell’875 nel quale, accanto a un Giovanni o Gilfredo *de Mosnitz* veniva menzionato anche un *Alphonso de Schusa*⁴⁷, indicazione che potrebbe in qualche modo accennare al fatto che il sito della Chiusa (e con esso quello di Moggio) era già operativo.

Se si tralascia il documento dell’875, della cui esistenza 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 agli anni 923 e 1001, e riguardano

⁴³ L’epigrafe dovrebbe trovarsi nel giardino di casa Zanier/Amadori di Chiusaforte (DONAZZOLO CRISTANTE 1982, nota 32, p. 45).

⁴⁴ 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.

⁴⁵ «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 maceris”» (MOLLO 1986, p. 343).

⁴⁶ MIOTTI 1977, pp. 70-71.

⁴⁷ Riportato da PIEMONTE 1982, p. 16 senza altre indicazioni.

alcune investiture che hanno per oggetto un luogo dal significativo nome di *Clusa*: 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 Bellunese⁴⁸; 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*⁴⁹, benefici rinnovati nel 1015⁵⁰.

Nei due documenti qui presentati, il nome della Chiusa compare associato, rispettivamente, ai toponimi *de Abiciones* e *de Avencione*. È questo, a causa dell'assonanza con il nome di Venzone, un attributo che si presta ad alcune ambiguità, motivo di un lungo dibattito tra gli studiosi circa la localizzazione dello sbarramento doganale. Luciano Bosio, che identifica il sito con la località presso Chiusaforte, ricorda, per l'epoca romana, una situazione simile lungo la strada del Brennero, dove la *Clausula sub Savione* era preceduta da una stazione doganale, così come la Chiusa del Canal del Ferro era preceduta dalla *statio Plorucensis/Resiutta*⁵¹. Altri interpreti, a causa dell'appellativo presente e della mancata menzione nell'elenco delle *Honorantiae*, sono favorevoli all'identificazione della *Clusa de Abiciones* con il sistema di sbarramento sito presso la località di Venzone⁵², posta alcuni chilometri a valle della confluenza Fella-Tagliamento: qui convergevano le due principali strade provenienti da settentrione; il luogo, 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*, del quale si dirà. La presenza di testimonianze già di epoca tardoantica, venute alla luce negli ultimi anni nell'area del duomo, ha fatto ipotizzare una continuità di insedia-

⁴⁸ SCHIAPARELLI 1903, CXXXIX, pp. 356-361, in particolare p. 358. 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» (ANDRICH 1897, pp. 6 e 9-13).

⁴⁹ *Otonis III. Diplomata*, n° 402, p. 836.

⁵⁰ *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.

⁵¹ BOSIO 1970, p. 155.

⁵² Favorevole è il Mor: «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 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 fiume (GRILLI 1976, nota 61, pp. 338-339). Favorevole all'identificazione di *Abiciones/Auenzone* con la cittadella medioevale anche DEGRASSI 2004, p. 130.

mento, che confermerebbe l'importanza di Venzone sin dalla metà del I millennio⁵³. Ma è proprio questa sua vetustà a segnare un punto a favore dell'identificazione della *Clusa de Abinciones* con la fortificazione sita nel Canal del Ferro presso Chiusaforte.

Innanzitutto, colpisce il fatto che gli unici documenti medioevali che menzionano l'appellativo *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 sito denominato *Clusa* compaiono in documenti della prima metà del XII secolo; in questi, che confermavano i documenti di fondazione del monastero di Moggio attribuiti a Ulrico I (Voldarico) patriarca dal 1086⁵⁴, il nome della Chiusa compare senza alcun attributo. In particolare, in un documento del 1150 il patriarca Pellegrino, su richiesta dell'abate di Moggio dispensava gli abitanti della signoria abbaziale (*rusticos residentes*) dal pagamento del pontatico, ovvero la imposta dovuta per il transito sui ponti, presso la 'muta'⁵⁵. È evidente che qui ci si riferisce al dazio della Chiusa del Canal del Ferro⁵⁶, per il semplice fatto che solo questa, infatti, cadeva sotto la giurisdizione territoriale dell'abate di Moggio; se il sito doganale fosse stato ubicato nei pressi di Venzone sarebbe stato fuori dal territorio di pertinenza dell'abate, che giungeva fino al *rivum Tulecinum*, l'attuale rio Tugliezzo. Lo stesso patriarca aveva concesso, nel 1136, ai canonici del capitolo di Gurk l'esenzione dal pagamento di *ripaticum* e *theloneum* presso la Chiusa⁵⁷. Da tutto ciò si deduce che, già a partire dalla fine dell'XI secolo, e cioè dalla fondazione dell'abbazia di Moggio, nella località di Chiusaforte esisteva uno sbarramento con funzione doganale e, come si è visto, di ricovero per poveri e viandanti. Si nota, inoltre che, a partire da allora, il nome della Chiusa non è accompagnato da alcun appellativo ambiguo. Secondo una teoria abbastanza ragionevole, l'appellativo dato alla Chiusa (*Abiciones/Avencione*), viene spiegato con il fatto che la difesa del posto fu affidata ai venzonesi fino ai decenni a cavallo tra il X e l'XI secolo⁵⁸. Si può supporre quindi che, in seguito alla fondazione dell'abbazia di Moggio, si costituisse una sorta di signoria fondiaria da parte del monastero (oltre, naturalmente, all'assunzione di responsabilità connesse con la cura d'anime), che comportava un rafforzamento del potere abbaziale e con ciò venisse a cessare la 'gestione' venzone

⁵³ VILLA 2000, p. 156. Si parla esplicitamente del diploma di Berengario I come riferito a Venzone.

⁵⁴ Sulla questione relativa alla presenza di documenti fondanti l'abbazia di Moggio si veda HÄRTEL 1994, pp. 17-44.

⁵⁵ *Asserebat enim quod predictus dominus Vodalricus patriarcha eiusdem fondato loci prefatos rusticos ab omni exactione et debito mute absolverit.* (HÄRTEL 1985, pp. 89-91).

⁵⁶ Parere confermato ripetutamente in HÄRTEL 1985.

⁵⁷ 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 hospitem pauperum soumas deferentes dare deberent, eis remitto* (*Die Gurker Geschichtsquellen* (864-1232), 1896, n. 84, p. 110). «Il capitolo di Gurk possedeva prima del 1146 [...] dei suoi prodotti di esportazione, immunità di dazii a Chiusa» (VON ZAHN 1888, p. 87; DEGRASSI 2004, nota 35, p. 135).

⁵⁸ PASCOLO 1971, p. 344.

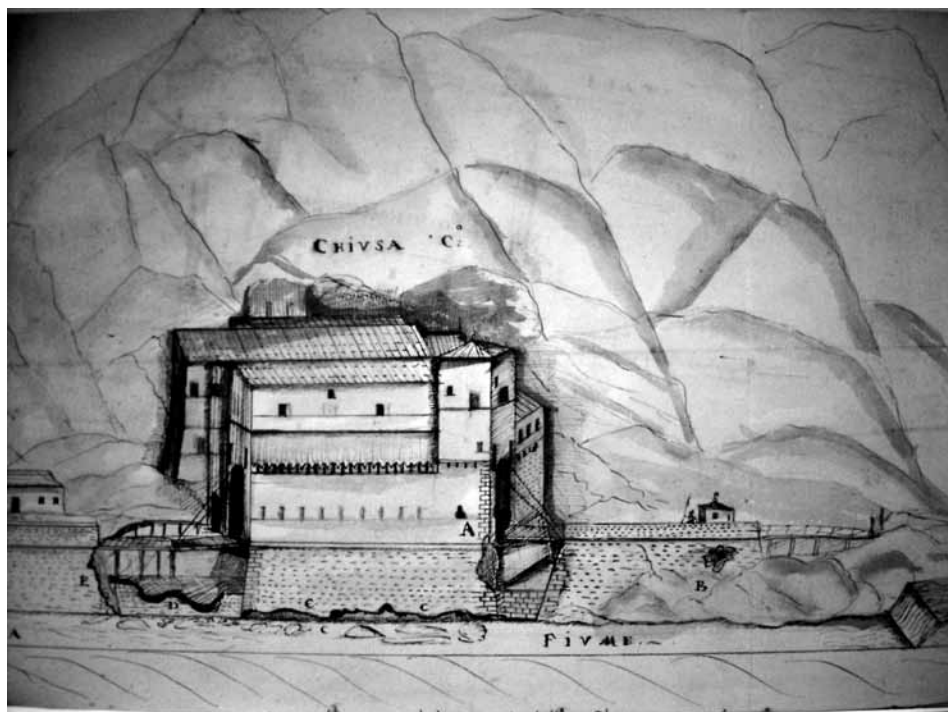


Fig. 2. La Chiusa in un disegno del XVII secolo.

della Chiusa e, di conseguenza, cadesse anche l'appellativo *de Avencione*.

Ma ci sono altri elementi a favore dell'identificazione *Clusa de Abiciones/Chiusaforte*. Tornando al documento del 1015, sui diritti per la fienagione, l'analisi dei toponimi presenti (*Ficariam et Petram fictam, nec non per clusam de Avencione*) potrebbe convalidare il riconoscimento dei luoghi; infatti, mentre *Ficaria* non è facilmente identificabile⁵⁹, *Petra ficta* richiama l'antico nome di Pietratagliata, sito che appartiene indubbiamente al Canal del Ferro e che si trova a pochi chilometri da Chiusaforte⁶⁰; è probabile, quindi, che il documento si riferisca 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 (Fig. 2).

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 il sito di Venzone mal si prestava a tale compito, poiché poteva essere facilmente

⁵⁹ Il Marinelli propone di identificarla con il rio Figola, di incerta ubicazione (MARINELLI 1894 (1982), p. 156).

⁶⁰ DI PRAMPERO 1882, p. 134.



Fig. 3. La traccia della strada antica a Ospedaletto.

aggirato dal percorso che, in destra Tagliamento, da Tolmezzo giungeva a Bordano.

In ogni caso, il castelletto della Chiusa fu un punto nodale di controllo della via che conduceva ai paesi di lingua tedesca, anche se a partire dal Duecento cominciò a perdere molte delle sue funzioni doganali. In realtà, già alla fine del XII secolo si data l'accordo che Enrico conte del Tirolo fece con il Patriarca sul controllo del mercato del sale⁶¹; 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 nord; a ciò si aggiungeva l'imposizione del pagamento del

niederlech. Era questo un istituto, concesso come privilegio dal Patriarca, che consisteva nella necessità, per i mercanti che giungevano dalla pianura friulana, di scaricare la propria merce dai carri (da qui il nome *Niederleg/Niederlegung*: scaricamento) per caricarla su mezzi più piccoli, adatti alla ristrettezza dei piani stradali delle valli alpine friulane⁶². Si è già accennato sopra ai solchi carrai presenti sul tracciato di epoca romana; è probabile che di questo nel medioevo persistessero molti tratti e che i solchi dovessero essere molto più frequenti di quelli ora visibili (Fig. 3); questa situazione condizionava i mezzi di trasporto che collegavano Gemona con Villach, località dove si trovava l'altro terminale del *niederlech*. Per questo motivo, i viaggi venivano gravati del pagamento del noleggio dei carri e degli animali, di proprietà delle due comunità.

⁶¹ *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).

⁶² Sulla definizione dell'istituto del *niederleg/niederlag* vedi DEGRASSI 1988, p. 308; DEGRASSI 2004, pp. 143-144. Lo scaricamento della merce dai grossi carri avveniva presso l'antico municipio di Gemona.

Sicuramente, l'istituto del *niederlech* dovette rappresentare un buon provento tanto che, agli inizi del terzo decennio del XIV, scoppiarono alcune liti tra Gemona e Villach per chi dovesse detenere la fornitura dei piccoli carri da trasporto⁶³.

Nel 1336 il patriarca Bertrando di San Genesio, in occasione della ristrutturazione della Chiusa, spostò definitivamente l'ufficio della muta delle merci a Venzone⁶⁴, ma l'esazione che si riscuoteva presso la Chiusa restò un ghiotto introito, che il Patriarca non gestì quasi mai direttamente, preferendo concederlo in appalto. Dal XII secolo in poi, infatti, si assistette a tutta una serie di atti amministrativi riguardanti compravendite e cessioni di diritti di esazione, 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 patriarcale⁶⁵.

Tra i nobili friulani si distinsero per le loro mire sulla muta della Chiusa i signori gemonesi di Prampero che, a più riprese, furono investiti del dazio relativo al pontatico, unica imposta rimasta di pertinenza del sito fortificato. L'accordo, che sembra fosse già una realtà dalla metà del XII secolo⁶⁶, quando gli abati di Moggio cedettero loro alcuni diritti che avevano sulla Chiusa e sui pascoli del Montasio⁶⁷, prevedeva l'obbligo da parte dei di Prampero di tenere in ordine la strada. A metà del XIII secolo si data con certezza l'intesa tra l'abate Vecellone e i fratelli Enrico e Ulvino di Prampero riguardo alla riscossione della muta⁶⁸. I di Prampero furono investiti di tale mansione

⁶³ VON ZAHN 1888, p. 135; PASCHINI ³1971, p. 78; DEGRASSI 1988, p. 309. Accanto alle più consuete merci di scambio 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 slave (VERLINDEN 1977, pp. 379-380; DEGRASSI 2004, p. 131).

⁶⁴ *Item quod Mutae, quas D. Patriarcha, et Aquilejensis Ecclesiae consueverunt (sic!) exigere in Schusa, et in Tulmetio, statim exigantur in Venzone, et in perpetuum, quandiu praefati Homines de Venzone, et Terra ipsa erunt obbedientes D. Patriarchae* (Comunità di Venzone 1763, p. 1; DEGRASSI 1988, p. 325; VENTURA 1988, nota 17, pp. 52-53; MORASSI 1997, p. 22).

⁶⁵ Collazione di notizie in PASCHINI ³1971; DONAZZOLO CRISTANTE 1982, pp. 41-58.

⁶⁶ 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 ddo 1168 Mai 1, offensichtlich unserer Urkunde, aus dem 15. Jh.».

⁶⁷ «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 Venzone sino alla Pontebba salvo il ponte di Resiutta, che restò a commodo, ed incommodo dell'abbazia» (*Cinque Savi* 1763; devo alla cortesia di Claudio Lorenzini la conoscenza delle fonti provenienti dall'Archivio di Stato di Venezia).

⁶⁸ *Et manifesti fuerunt se a praefato domino Vecellone, et ecclesia mosacensi habere in feudum totum illud, quod habent in Clusa, et in eius pertinentiis, et montem de Moltasio* (*Cinque Savi* 1763, Fondamento

anche dall'abate Gilberto nel 1331. Tale obbligo, col tempo, divenne sempre più gravoso, e portò spesso i nobili gemonesi in disaccordo con la controparte⁶⁹. Il lungo contenzioso tra l'Abate di Moggio e i di Prampero riguardava «l'obbligo di *tenere in acconcio*, da Venzone a Pontebba, *la strada pubblica delle mercanzie che va in Allemagna*, spesso devastata dalle *inondation delle acque*, strada lunga circa 16 miglia, *con tre ponti grandi sopra il fiume et molti altri piccoli*. Tale obbligo importava gravissima spesa; e perciò queste liti durarono un secolo dal 1453 al 1553»⁷⁰. Sembra che nel 1470 il luogotenente veneziano per la patria del Friuli, Mocenigo, avesse deliberato di dare l'incarico di riparare la strada da Resiutta alla Chiusa agli abati di Moggio esentando così, per un breve periodo, i di Prampero⁷¹. Questi non riuscivano a far fronte agli impegni presi riguardo alla manutenzione della strada anche a causa dell'aumento dei costi delle materie prime, raddoppiati nell'arco di cent'anni, mentre sembra che le tariffe dei dazi fossero rimaste sempre le stesse⁷². La situazione si era inoltre aggravata da quando, verso la fine del XV secolo⁷³, la via del Predil aveva assunto una certa importanza a livello economico come via commerciale legata all'industria estrattiva delle miniere di ferro di Raibl e di mercurio di Idria⁷⁴.

A partire dal XV secolo, le notizie sulla strada si moltiplicano e si trovano in documenti amministrativi o in resoconti di viaggiatori, soprattutto nobili ed eruditi, che si dilettavano a descrivere i loro viaggi con informazioni, però, non sempre puntuali.

La Serenissima Repubblica, padrona anche del Friuli dal 1420 in poi, si curò di mantenere il più possibile efficiente la strada, anche se la sua opera veniva spesso vanificata da fenomeni alluvionali, che divennero sempre più frequenti; le emergenze, solitamente, erano focalizzate sul ripristino dei ponti, punti deboli e facilmente aggredibili dalla furia dell'acqua; perciò si hanno spesso notizie di lamentele o relazioni sull'impraticabilità o pericolosità del tracciato.

Nel capitolo tenutosi a Moggio il 9 gennaio 1564 (vale a dire la riunione generale che i monaci bandivano annualmente), i carradori protestavano per le condizioni

n°3); il 7 gennaio 1259 (DI PRAMPERO 1933, p. 44).

⁶⁹ I di Prampero ebbero parecchie controversie anche in seguito, con la Serenissima. Sembra che le difficoltà a far fronte all'impegno cominciassero quando venne a cessare l'istituto del dazio della Chiusa nel 1336 (Documenti riportati nella relazione dei Soprintendenti veneziani *Cinque Savi* 1763).

⁷⁰ BATTISTELLA 1903, p. 31 nota 1.

⁷¹ LAZZARINI 1898, n. 270, p. 1.

⁷² Lettera del luogotenente Giovanni Basadonna al Senato. 20 maggio 1618 (*Cinque Savi* 1763, Fondamento n° 8).

⁷³ Pare che solo con l'intervento dei duchi d'Austria, nel 1576 la strada venisse aperta nel tratto settentrionale, da Passo del Predil fino a Caporetto, tanto che la Serenissima, in un decreto, proclamava che «tutte le mercanzie di Germania per Venezia et di Venezia per Germania non si possono condurre per altra strada che a diritto cammino per terra per la solita sola strada di Venzone» (Citato in MORASSI 1997, p. 5).

⁷⁴ La miniera di mercurio di Idria fu sfruttata a partire dal 1480 (TUCCI 1977, p. 356). In quell'occasione, forse, venne potenziato un altro rastrello fiscale, la Muda di Raibl (FRANCESCUTI 1990, p. 74).

delle strade del Canale, giudicate trascurate al punto che *non possent nisi cum magno labore transire*⁷⁵. Nei medesimi anni, il quadro era però sfumato da Jacopo Valvason di Maniago, che dava una sommaria descrizione della strada, definendola «imperiale, che hoggidì è frequentata più di ogni altra con carri et cavalli» e, inoltre, molto percorsa «sì per rispetto delle molte merci, come per infiniti passeggeri (et tra questi sono spesse volte personaggi grandi et altri uomini segnalati)» e la contrapponeva a quella che scendeva verso Tolmino, che si trovava in pessime condizioni e praticabile solo durante i mesi estivi⁷⁶. Parlando, nello specifico, della Chiusa, la definiva «Passo dei più celebri [...] comodo per le carra, ed anche per condurvi artiglierie»⁷⁷. Neppure un decennio più tardi, però, Giovan Battista Pittiano definì la strada del Canal del Ferro «pericolosa»⁷⁸. Un simile giudizio pare confortato dalle testimonianze di due viaggiatori polacchi, due fra i tanti pellegrini che, in momenti diversi, negli stessi anni, si trovarono a percorrere questa strada nel loro viaggio verso Roma. Essi narravano del viaggio «lungo un percorso sassoso et assolutamente pessimo [...] a cagione della massima asperità del cammino». La strada appariva dunque dissestata e l'impressione è rafforzata dal fatto che, entrambi, dovettero procedere a piedi o a cavallo, mentre i 'carriaggi' non erano riusciti a passare⁷⁹.

Anche più a monte le cose non andavano meglio. La strada della Val Canale era menzionata, nel XV secolo, come *quasi inacessibilis* per il fatto di essere «angusta, ardua e lapidosa»⁸⁰. In una simile situazione i dissesti, come gli interventi di ripristino, si susseguivano ininterrottamente e l'impressione dei viaggiatori era influenzata da esperienze che potevano essere assolutamente contingenti. L'ordinaria manutenzione non ha lasciato per lo più tracce, mentre lavori più consistenti sono a volte documentati, come ad esempio, quelli datati al 1575, per riattamenti nella zona Cialavà di Malborghetto⁸¹. Nei decenni che seguirono, la strada fu ripetutamente danneggiata in seguito agli eventi naturali e umani.

Le vicissitudini della strada negli ultimi secoli

Il secolo XVII si aprì all'insegna di ripetuti eventi disastrosi. Nel 1615, gli abitanti del Canale presentarono supplica alla Serenissima, citando la grave alluvione avvenuta 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

⁷⁵ VENTURA 1988, p. 546.

⁷⁶ VALVASONE 1565 (1876), p. 7 e 31.

⁷⁷ VALVASONE 1565 (1876), p. 6 s. e 20.

⁷⁸ PITTIANO (1577) 1871, p. 16.

⁷⁹ BURELLO, LITWORNIA, 2000, p. 75 e 81 ss.

⁸⁰ FRANCESCUTTI 1990, p. 46.

⁸¹ *Malborghetto-Valbruna* 2003, p. 33.

esso fiume»⁸². Quattro anni dopo, nel 1619, un altro nubifragio portò via i ponti di Peraria, Pontebba e Moggio⁸³.

Agli inizi del Seicento, oltre alle alluvioni, la situazione precipitò anche a causa della guerra di Gradisca. Nel 1616, durante la presa di Pontebba veneta, i ponti di Muro e di Legno furono fatti saltare dagli Arciducali. Questo episodio della guerra gradiscana fu riportato da Faustino Moïesso, che allora diede un'efficace descrizione del tracciato. In tale occasione i Veneziani avevano dovuto guadare il Fella «ripieno di aspri e lubrichi sassi» per immettersi sulla strada «la quale si distende da Venzone in su fra montagne di tutto sasso, altissime e inaccessibili; e in più parti quasi incavata nelle istesse montagne s'inalza tanto, che fra essa, e il fiume, il qual si vede nel basso, appariscono precipitii spaventevoli»; e più oltre: «strade difficilissime e così strette, che con picciolo numero de' soldati si sarebbero rese impenetrabili»⁸⁴.

Eppure, nonostante tutto ciò, già alcuni anni dopo, nel 1620, il Magini parlava concisamente della strada definendola anch'egli «imperiale» e descrivendola come «quasi tutta piana e rotabile»⁸⁵. Anche l'inglese Edward Brown, che, durante un suo viaggio effettuato nel 1669 nei Balcani, compì il tragitto di ritorno per il Canale, lasciò un resoconto, nel quale diceva che di tutti i passaggi delle Alpi quello per Pontebba era il migliore: «Between *Vensone* and *Ponteba* there are many great *cascata's* or fall of waters; but of several passages of the *Alpes* this seemed unto me the best and most easie»⁸⁶.

Alla fine del XVII secolo ci furono nuovi episodi alluvionali: soprattutto l'anno 1680 viene ricordato come uno tra i più infausti, a causa delle ripetute inondazioni che colpirono la vallata⁸⁷; in quella occasione, secondo il resoconto dei di Prampero, «furono dalla pienezza dell'acque derocati ponti, che tengono continuato il corso d'essa stradda, et attraversano il fiume Fella, che rapidissimo corre tra quelle montagne. La strada tutta fu disfatta, et in conseguenza retardato il transito delle merci, et interrotto il commercio d'una nazione con l'altra»⁸⁸.

L'aumento degli episodi alluvionali fu causato dall'estesa azione di disboscamento, quando la popolazione locale, in spregio alle leggi della Serenissima e alle limitazioni demaniali

⁸² VENTURA 1988, p. 558.

⁸³ MARINELLI 1894 (1982), p. 165. Forse i passaggi erano ancora su passerelle di legno.

⁸⁴ MOISESSO 1623, p. 149 e 155.

⁸⁵ Però dal brevissimo accenno, a cui segue una descrizione particolareggiata della strada che scende lungo l'Isonzo, si può dedurre che il Magini vide di persona solamente quest'ultima (in ALMAGIÀ 1913, p. 17).

⁸⁶ BROWN 1673 (1926) p. 14 (138); «Pagine friulane» 5.7 (1892), p. 104.

⁸⁷ «Solo nel presente anno sono state così eccedenti le piogge, et escrescenze dell'acque, che hanno precipitosamente asportati li ponti costrutti sopra la strada medesima et quella devastata in modo, che ricerca molti migliaia de' ducati per ristaurarla, e ridurla alla perfezione dovuta» (*Cinque Savi* 1763, Fondamento n° 13). Già nel 1676, secondo le testimonianze dell'epoca, vennero distrutti nuovamente i ponti: «stanno dirocati li ponti e desolate le strade della Pontebba e Chiusa» (Citato in MORASSI 1997, p. 14).

⁸⁸ *Cinque Savi* 1763, Fondamento n° 17.

(i boschi banditi), cominciò a tagliare grandi appezzamenti di bosco, inizialmente lungo i pendii prossimi alle rive di torrenti e ruscelli, poi sempre più a monte. Così facendo, si venne a indebolire il suolo accelerando i processi franosi. A nulla valsero le ripetute sentenze della Repubblica, le multe e i divieti. Si ricordano i tentativi, da parte della Serenissima, e in particolare dei *Magistrati sopra legne e boschi*, di fermare i tagli indiscriminati di boschi in Friuli e data al 1750 una relazione riguardo alle conseguenze disastrose dovute a ciò, «nelle irruzioni delle aque che ne derivano da tanti formidabili torrenti»⁸⁹.

A ciò si aggiunsero, nel Settecento, i primi tentativi di industrializzazione del territorio di Moggio, con l'impianto della fabbrica tessile di Jacopo Linussio e le officine ad essa correlate per la lavorazione del ferro e per la produzione del carbone, a spese di larghe fasce boschive⁹⁰.

Delle continue manutenzioni alle quali fu sottoposta la strada nel corso del XVIII secolo⁹¹, resta testimonianza in un'iscrizione del 1726, un tempo visibile lungo il tragitto, che diede il nome alla località nei pressi di Moggio ed in particolare alla galleria ferroviaria che vi passava sotto, citata con il significativo toponimo di 'Pietrascritta'⁹².

La descrizione della strada, fatta alcuni anni dopo dai funzionari della Serenissima è molto efficace: «parte escavata e apperta nel vivo sasso e parte sostenuta sino dal fondo dal torrente Fella, che per fianco ora alla destra e ora alla sinistra continuamente scorre, con murate, archi di pietra e legname ancora, unendo la strada stessa in tre lochi sopra la Fella altrettanti ponti di legname, denominati il primo di legno, il secondo di muro (perché era anticamente di vivo sasso lavorato), il terzo di peraria, oltre molti altri sopra rivi che discendono dai monti l'attraversano»⁹³. Dalle brevi descrizioni ascrivibili all'ultimo periodo della dominazione veneziana appaiono chiare, quindi, le caratteristiche della strada che risaliva la valle del Fella: era un percorso intagliato nella roccia, stretto e accessibile al passaggio di un solo carro che spesso, a causa

⁸⁹ Riportato da PANJEK 1980, p. 265.

⁹⁰ BIANCO 1995, p. 68 s.

⁹¹ Anche nel corso del XVIII secolo si ha spesso notizia di alluvioni e di straripamenti del fiume. Di questi si ricordano l'alluvione del 1725 che interessò il basso tratto del Fella e la confluenza del torrente Aupa, che, straripando, causò distruzioni nell'omonimo borgo (*Piccole memorie* 1902, p. 35, s.), e quella rovinosa del 1747 che causò, nella zona di Pontebba, la distruzione di case e del ponte (di legno?) nonché l'"abrasamento" di ampi tratti della strada regia; ancora nel 1748 un'altra alluvione rovinò la strada in più punti, in seguito alla quale venne ricostruita rosta Fornera a Piani di Portis (MARINELLI 1894 (1982) p. 173).

⁹² *La strada ferrata* 2006, p. 88; FALESCHINI 2010, p. 180 e nota 9.

⁹³ *Cinque savi*, 1748. Si sa, per altro, che il ponte di Pontebba, che divideva la Pontebba veneziana da quella imperiale era mezzo di pietra e mezzo di legno. Lo racconta il poeta toscano Fagioli, che nel luglio 1691 fece ritorno dalla Polonia: «sopra (il fiume) vi è un ponte mezzo di muro, e mezzo di legno; fino a mezzo il ponte di legno è dell'Imperadore, e qui è un cancello pure di legno, che introduce sull'altra parte del ponte di muro» («Pagine friulane» 6.6 (1893), p. 103).

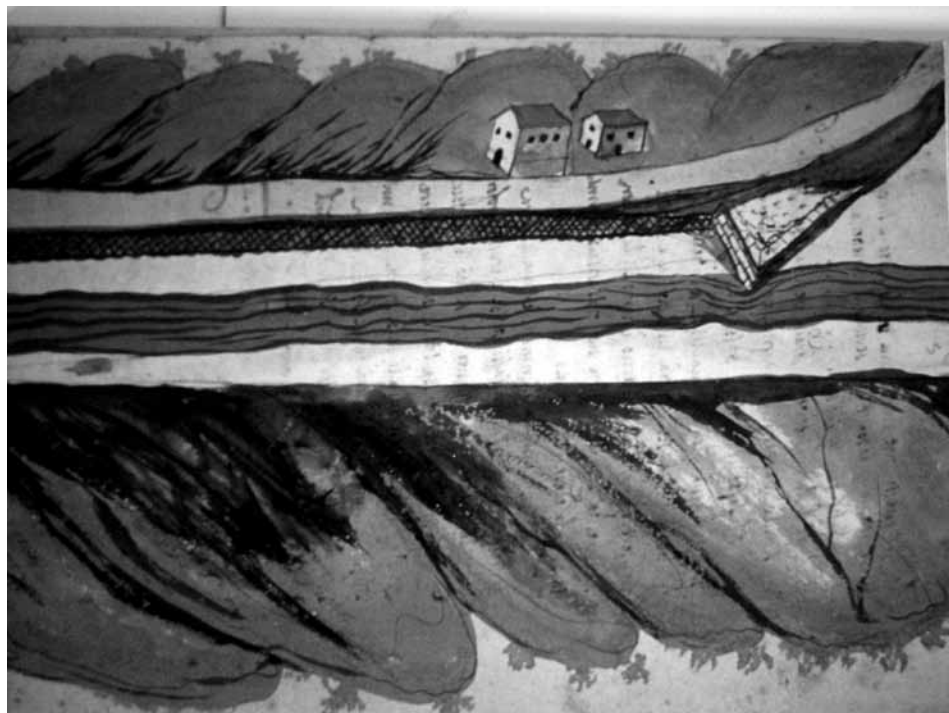


Fig. 4. Argine costruito lungo il torrente Fella, a protezione della Strada Regia (tratto da *Il feudo benedettino di Moggio* (secoli XV- XVIII), a cura di F. Bianco, Udine 1995).

dell'esonazione del fiume, franava in più punti e, di conseguenza, veniva riparato frettolosamente con ponticelli provvisori di legno (Fig. 4).

In seguito, e fino all'epoca della dominazione austriaca, nulla di risolutivo fu attuato a favore della strada, anche se, dai proclami dell'amministrazione veneta, sembra di scorgere la volontà di un rifacimento dell'intero tratto vallivo⁹⁴. Un resoconto relativo alle vicende della strada in questo periodo fu fatto più tardi, nella relazione stilata nel 1871, in previsione della costruzione della ferrovia; si apprende dei tentativi di ristrutturazione fatti un secolo prima; si sarebbe dovuto trattare di «un progetto di radicale riforma della strada [...] nel quale si proponeva di portarla più in alto». Tale progetto, come si è accennato, non fu realizzato perché troppo costoso. Il restauro e la manutenzione vennero affidati ai comuni di Dogna e Pontebba che, ovviamente, non riuscirono a portare a termine un incarico così gravoso⁹⁵.

⁹⁴ «Erasì anche incominciato il lavoro di buona parte di essa, e con molta solidità; ma che tutto erasi da un momento all'altro sospeso, con molto danno ed incomodo, non solo dei sudditi veneti, ma ancora degli austriaci[...] Il Senato[...]decreta che i lavori intrapresi siano continuati e recati a fine» (*Pontebba, Predil e Laak* 1872, pp. 52-53).

⁹⁵ *Relazione Bembo, Contin, Collotta*, 1871.

Nel 1797, anno dell'invasione napoleonica del Friuli, un'altra cittadina inglese, Mariana Starke, fece ritorno in patria e passò per il Canal del Ferro, lasciando una significativa descrizione del percorso; da essa si apprende dell'esistenza di ponti di legno e coperti⁹⁶, notizia peraltro ribadita nelle minuziose descrizioni del territorio e delle strade, fatte dai genieri napoleonici a corredo della cartografia finalizzata all'azione militare. Anche da loro si apprende che lo stato della viabilità, agli inizi del XIX secolo, era critico, così come quello del forte della Chiusa⁹⁷.

Nel 1815 il Friuli passò sotto il dominio austriaco e così l'amministrazione asburgica poté mettere mano in modo definitivo alla viabilità nella valle del Fella. I lavori iniziarono nel 1820 e si protrassero fino al 1836, interessando tutto il percorso da Udine a Pontebba⁹⁸. Molti furono i cambiamenti: la carreggiata, dove fu possibile, venne ampliata mentre, dove non era possibile ripristinare, vennero costruiti i nuovi tratti stradali, più alti rispetto al livello del fiume. Di questi restano alcune testimonianze: il tratto a valle di Moggio, sotto il quale venne costruita la galleria ferroviaria e che restò in uso fino agli anni Sessanta del secolo scorso; la cosiddetta 'Strada Napoleonica', con le sue imponenti costruzioni, visibili ancora in sinistra idrografica tra Dogna e Pontebba. In particolare questo tratto, nel 1837, un anno dopo il termine dei lavori,

⁹⁶ «And hence (Venzone) to Resiuta we found the road, which lies parallel with the bed of the Tagliamento, excellent, the views sublime, and the Alpine plants, which esame the rocks, particularly beautiful. ...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...From Resiuta, wich is somewhat above half way to Ponteaba, the road still lies throug defiles of the Alps, near the bed of the Tagliamento, and is good, thug too narrow» E ancora: «we seldom, if ever, discende a hill steep enough to render a drag chain necessary; neither did we perceive any fault in the road, it's narrownes excepted; but this was particularly troublesome to us, as we frequently met hundreds of artillery-wagon, and were sometimes compelled to stop a full hour while they passed» (STARKE 1815 (1926), pp. 11-13).

⁹⁷ Buona parte della strada viene definita «molto mal tenuta. Pietre che rotolano dai burroni e frammenti di montagna la ingombrano e la degradano in diversi luoghi»; il tratto viario più deteriorato era tra Dogna e Ponte di Muro, dove era «molto danneggiata da simili burroni [...]; in questo tratto è persino pericolosa, essendo molto elevata e serrata tra il torrente e la montagna». Da questo passo, poi, notizie indirette ci pervengono sulla struttura stradale: «da un lato si è minacciati dalle pietre che rotolano, e dall'altro si teme lo smottamento della scarpata che non è sostenuta da alcun muro. In questo punto sono estremamente necessari dei lavori» (FORAMITTI 1994, pp. 56-57).

⁹⁸ Riferisce il Marinelli: «L'Austria [...] si propose di rinnovare daccapo anche la strada della Pontebba e nel 1820, su progetto degl'ingegneri Giuseppe Malvolti ed Ermenegildo Francesconi (impresario Antonio Talachini), s'incominciò la costruzione dei 69 chilometri di strada, che separano Udine da Pontebba. La strada intiera fu compiuta nel 1836. Essa era larga di consueto nella carreggiabile 7.5 metri, non presentava pendenze maggiori del 5% ed era, lungo tutto il percorso, munita di difese mediante parapetti in muratura o in legname su pilastri di pietra [...]. I manufatti più importanti del tronco superiore erano il ponte di Resiutta sul Resia, in 5 arcate in pietra della lunghezza di 60^m, a valle del vecchio ponte pure in pietra costruito nel 1748; e quei tre sul Fella, cioè quello di Peraria (a tre stilate in legno su pile in muratura) della lunghezza di 38^m, e quei due di Muro e di Legno (o del Cristo), ciascheduno di un arco in pietra a pieno centro, della corda di 18^m» (MARINELLI 1894 (1982) p. 174).

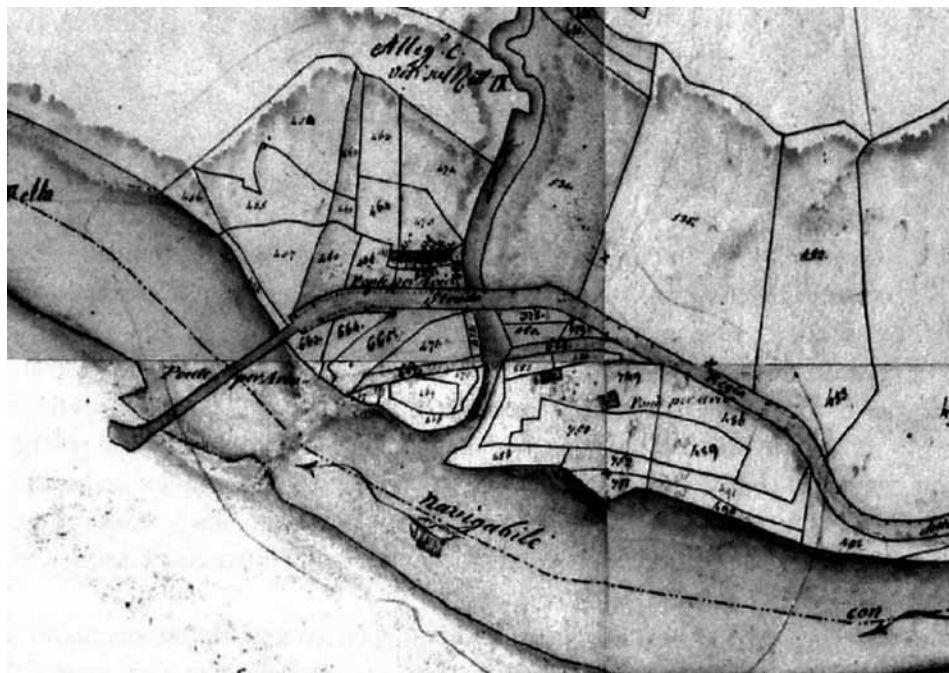


Fig. 5. Nel catasto austriaco rimane visibile solamente l'aggetto della spalla del vecchio ponte, in sinistra idrografica.

venne aggredito nuovamente dal fiume Fella e così l'amministrazione austriaca pensò bene di spostare il tragitto sull'altra sponda, dove corre attualmente⁹⁹. Anche il Ponte Peraria fu ricostruito più a valle e dopo l'alluvione del 1837 dovette venir ripristinato¹⁰⁰ (Fig. 5). In occasione dei grandi lavori di epoca asburgica fu demolito anche il forte della Chiusa poiché, con i suoi due ponti levatoi, fu ritenuto di impedimento allo scorrimento del traffico¹⁰¹.

Da allora la strada ridivenne «una delle grandi arterie del commercio germanico con l'Adriatico e una delle più frequentate vie carreggiabili dell'impero»¹⁰².

⁹⁹ «Essa venne in gran parte danneggiata, in alcuni punti addirittura demolita [...]. Si dovette restaurarla in moltissime località e, senz'altro, cambiarne il tracciato nel tratto lungo tre chilometri, interposto tra i ponti di Muro e di Legno, che venne portato sulla destra del Fella» (MARINELLI 1894 (1982) p. 174).

¹⁰⁰ Dalla mappa del catasto austriaco del 1832, questo cambiamento è già visibile; ma forse la ricostruzione del ponte era già intenzione degli austriaci nell'epoca di 'interregno' tra il 17 ottobre del 1797 (Trattato di Campoformio) e il 1805, anno in cui il Friuli tornò sotto il dominio napoleonico fino al 1815.

¹⁰¹ Legami 2007, p. 9 s.

¹⁰² *Relazione Bembo, Contin, Collotta*, 1871.

Bibliografia

- 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, L./ RIZZI, G., *La strada romana di Elvas nella viabilità antica della Valle Isarco*, in DAL RI, L./DI STEFANO, S. (a cura di), *Archeologia romana in Alto Adige*, Bozen-Wien 2002, pp. 510-553.
- 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, M.G.B., *Ordini cavallereschi in Friuli*, Reana del Rojale (Ud) 1996.
- ANDRICH, G.L., *La lezione più probabile del diploma del 923 di Berengario ad Alicone vescovo di Belluno*, Belluno 1897.
- Annales fuldenses, pars IV 1826 = Annales fuldenses, pars IV*, PERTZ, H. (ed.), MGH, SS, I, Hannover 1826 (Stuttgart-New York 1963).
- BATTISTELLA, A., *L'abbazia di Moggio. Memoria storica documentata*, Udine 1903.
- BATTISTELLA, A., *Tarvisio e la Val Canale*, Udine 1924.
- Bertholdi Annales 1844=Bertholdi Annales*, PERTZ, H. (ed.), MGH, SS, V, Hannover 1844 (Stuttgart 1968).
- BIANCO, F. (a cura di), *Il feudo benedettino di Moggio (secoli XV- XVIII)*, Udine 1995.
- BOSIO, L., *Itinerari e strade della X regio*, Padova 1970.
- BOSIO, L., *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova 1991.
- BRATOŽ, R., *I contatti della Chiesa aquileiese con gli Slavi delle Alpi orientali nel VII e VIII secolo*, in PIUSI, S. (a cura di), *XII Centenario del Concilio di Cividale 796-1996*, Udine 1998, pp. 7-26.
- BRATOŽ, R., *Gli inizi dell'etnogenesi slovena*, in TILATTI, A. (a cura di), *La cristianizzazione degli Slavi nell'arco Alpino orientale (secoli VI-IX)*, Gorizia-Roma 2005, pp. 145-188.
- BROWN, E., *A brief account of some travels in Hungaria, Servia, Bulgaria, Macedonia, Thessaly, Austria, Styria, Carinthia, Carniola, and Friuli*, 1673 (prefazione e cura di CORGNALI, G.B., Udine 1926).
- BRÜHL, C./VIOLANTE, C., *Die "Honorantiae Civitatis Papie"*, Wien 1983.
- BULLE, H., *Geleisestrassen des Alterstums*, «Sitzungsberichte der Bayer.Akad.d.Wiss.Phil.Hist.Kl.», Heft 2 (1947).
- BURELLO, L./LITWORNIA, A., *La porta d'Italia*, Tavagnacco (Ud) 2000.
- CAGNANA, A., *La cristianizzazione delle Alpi Carniche e il processo di formazione delle pievi* (in corso di stampa).
- CALZOLARI, M., *Gli itinerari della tarda antichità e il nodo stradale di Aquileia*, in BLASON SCAREL, S. (a cura di), *Cammina, cammina...Dalla via dell'ambra alla via della fede* (Catalogo della mostra), Aquileia 2000, pp. 18-41.
- CARACCI, P., *Antichi ospedali del Friuli*, Udine 1968.
- CIGLENEČKJ, S., *Tonovcov Grad presso Caporetto*, in TILATTI, A. (a cura di), *La cristianizzazione degli Slavi nell'arco Alpino orientale (secoli VI-IX)*, Gorizia/Roma 2005, pp. 93-108.
- CIL = Corpus Inscriptionum Latinarum*, MOMMSEN, T. (ed.), più voll., Berlin.
- CINAUSERO, B., *La toponomastica di Pontebba, un territorio di confine romanzo-slavo-germanico*, Udine 2003.
- Cinque savi 1748 = Archivio di Stato di Venezia, Cinque savi alla mercanzia*, busta 589 (rel. A. Rota del 2.5.1748).
- Cinque Savi, 1763 = Archivio di Stato di Venezia, Cinque Savi alla mercanzia. Diversorum*, b. 357, 1763.
- 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.
- DE BON, A., *La strada romana della Pusteria*, «Atesia Augusta», 6, 1940, pp. 25-27.
- DE CILLIA, A., *I fiumi del Friuli Venezia Giulia, risalendo la storia*, Udine 2000.
- DEGRASSI, D., *Le vie di transito*, in CAMMAROSANO, P. (a cura di) *Il medioevo*, Tavagnacco (Ud) 1988, pp. 307-329.
- 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, D., *Dai monti al mare. Transiti e collegamenti tra le Alpi orientali e la costa dell'alto Adriatico (secolo XIII-XV)*, in BERGIER, J.F./COPPOLA, G. (a cura di), *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture varie e sistemi di relazioni in area alpina (secolo XIII-XVI)* (Atti del convegno internazionale dell'ITC/ISIG), «Quaderni dell'Istituto storico italo-germanico in Trento» 72 (2008), pp. 161-187.
- DEGRASSI, D., *Lo spazio alto-adriatico nel medioevo*, in ANDREOZZI, D./PANARITI, L./ZACCARIA, C. (a cura di), *Acque, terre e spazi dei mercanti*, Trieste 2009, pp. 269-301.
- DERINGER, J., *Die römische Reichstrasse Aquileia-Lauriacum*, Tesi di laurea dattiloscritta, Vienna 1936.
- DI BRAZZANO, S., *Il «pellegrinaggio» di Venanzio Fortunato Da Ravenna a Tours*, in BLASON SCAREL, S. (a cura di), *Cammina, cammina... Dalla via dell'ambra alla via della fede* (Catalogo della mostra), Aquileia 2000, pp. 145-152.
- 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.
- DI PRAMPERO, A., *Saggio di un glossario geografico friulano dal 6. al 13. secolo*, Venezia 1882.
- DI PRAMPERO, G., *Vita militare e politica dei signori di Gemona conti di Prampero*, II, Udine 1933.
- DISSADERI, M., *Dal Danubio all'Alto Adriatico: l'area alpina orientale fra V e VII secolo*, in BUORA, M./VILLA, L. (a cura di), *Goti nell'arco alpino orientale*, «Archeologia di frontiera» 5 (2006), pp. 19-40.
- 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.
- EGGER, R., *Frühchristliche Kirchenbauten im südlichen Noricum*, «Sonderschriften des Österreichischen Archäologischen Institutes in Wien» 9 (1916), pp. 93-102.
- FALESCHINI, M., *Viabilità e insediamenti d'epoca romana nel territorio della valle del Fella*, «Ce fastu?» 86 (2010), pp. 177-192.
- 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 CUSCITO, G. (a cura di), *Aspetti e problemi della romanizzazione. Venetia, Histria e arco alpino orientale*, «Antichità altoadriatiche», LXVIII, Trieste 2009, pp. 147-178.
- FICKER, J., *Die Alpenstrassen per Canales und per Montem Crucis*, «Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung» 1 (1880), pp. 298-303.
- FORAMITTI, P. (a cura di), *Il Friuli di Napoleone. Atlante dei territori compresi tra il Tagliamento e l'Isonzo*, Monfalcone (Go) 1994.
- FRANCESCUTTI, M., *Mille anni di storia della Val Canale e della sua foresta*, Reana del Rojale (Ud) 1990.
- GORINI, G., *La circolazione monetaria in Carnia fra la tarda protostoria e la romanizzazione*, in BANDELLI, G./FONTANA, F. (a cura di), *Iulium Carnicum, centro alpino tra Italia e Norico dalla protostoria all'età imperiale* (Atti del Convegno, Arta Terme-Cividale, 29-30 settembre 1995), «Studi e ricerche sulla Gallia Cisalpina» 13 (2001), pp. 127-138.
- Gortani, Annali 762-1250* = Archivio di Stato di Udine, Archivio Gortani G., *Annali 762-1250*, ms. b. 3/32, p. 158.
- 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.
- Die Gurker Geschichtsquellen (864-1232)*, VON JAKSCH, A. (ed.), «Monumenta Historica Ducatus Carinthiae», I, Klagenfurt 1896.
- HÄRTEL, R., *Die älteren Urkunden des Klosters Moggio (bis 1250)*, Wien 1985.
- HÄRTEL, R., *Le fonti diplomatiche e la fondazione dell'Abbazia di Moggio*, in *Origini* 1994, pp. 17-44.

- HASSINGER, H.H., *Zollwesen und Verkehr in den oesterreichischen Alpenlaendern bis um 1300*, «Mitteilung des Instituts für österreichische Geschichtsforschung» 73 (1965), pp. 292-361.
- HEGER, H., *Das Lebenszeugnis Walthers von der Vogelweide. Die Reiserrechnungen des Passauer Bischofs Wolger von Erla*, Wien 1970.
- It. Anton= Itineraria romana I, Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, CUNTZ, O. (ed.), Lipsiae 1929.
- KANDLER, P., *Codice diplomatico istriano*, I, Trieste 1862-65 (rist. anast. 1986, Trieste).
- La strada ferrata 2006 = La strada ferrata della Pontebba*, Udine 2006.
- 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 2007 = Legami tra una terra e la sua gente. Toponomastica del Comune di Chiusaforte. Secondo volume. Sinistra orografica del Fella*, Udine 2007.
- LEICHT, P.S., *Le stazioni doganali del regno d'Italia in Friuli*, «Memorie storiche forogiuliesi» XVII (1921), pp. 117-119.
- LEICHT, P.S., *Breve storia del Friuli*, Udine ⁵1976.
- MAGINI, M., *In viaggio lungo le strade della Tabula Peutingeriana*, in PRONTERA, F. (a cura di), *Tabula Peutingeriana. Le antiche vie del mondo*, Città di Castello (PG) 2003, pp. 7-15.
- Malborghetto-Valbruna 2003 = Malborghetto-Valbruna, Comune in Valcanale*, Udine 2003.
- MANNERT, K., *Tabula Itineraria Peutingeriana*, Lipsiae 1824 (ris. anast. Udine 2009).
- MARINELLI, G. (a cura di), *Guida del Friuli, II, Guida del Canal del Ferro*, Udine 1894 (rist. 1982).
- MIOTTI, T., *Carnia, feudo di Moggio e capitaneati settentrionali*, Udine 1977.
- Moggio Udinese 1977 = Moggio Udinese*, Quaderni del Centro regionale di Catalogazione dei Beni Culturali, 5, Villa Manin di Passariano 1977.
- MOISESSO, F., *Historia della ultima guerra nel Friuli*, Venezia 1623.
- MOLLO, E., *Le chiuse e il controllo dell'area alpina nell'alto medioevo*, «Bollettino Storico-bibliografico subalpino» 2 (1986), pp. 336-390.
- MOR, C.G., *Storia politica d'Italia*, I, Milano 1952.
- MOR, C.G., *I primi secoli di vita di Venzone*, in *Venzon*, Numero unico della Società Filologica Friulana (48n congres, 19 setembar 1971), Udine 1971, pp. 19-28.
- 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 (1981), pp. 169-182.
- MORASSI, L., *1420-1797. Economia e società in Friuli. Uno sguardo alle strade*, Tavagnacco (Ud) 1997, pp. 3-79.
- MORO, P.M., *Iulium Carnicum (Zuglio)*, Roma 1956.
- MUSONI, F., *Vie e mezzi di comunicazione*, in *Guida del Friuli, IV, Guida delle Prealpi Giulie*, Udine 1912, pp. 228-244.
- NOT, P., *Resiutta raccontata*, Tolmezzo (Ud) 2005.
- Origini 1994 = Le origini dell'Abbazia di Moggio e i suoi rapporti con l'Abbazia svizzera di San Gallo*, Udine 1994.
- Otonis III. Diplomata = Otonis III. Diplomata*, SICKEL, T. (ed.), MGH, DD, II, 2, Hannover 1893 (München 1980).
- PANJEK, G., *Azioni e innovazioni istituzionali per la realizzazione e la stabilizzazione degli spazi agricoli, in Contributi per la storia del paesaggio rurale nel Friuli-Venezia Giulia*, Pordenone 1980, pp. 259-297.
- PASCHINI, P., *I patriarchi d'Aquileia nel secolo XII*, «Memorie storiche forogiuliesi» 10 (1914), pp. 249-305.
- PASCHINI, P., *Le vie commerciali alpine del Friuli nel medioevo*, «Memorie storiche forogiuliesi» 19-20 (1924) (ristampa 1968), pp. 123-135.
- PASCHINI, P., *La basilica cristiana di "Forum Iulium Carnicum"*, «Memorie storiche forogiuliesi» 35-36 (1939-1940), pp. 1-9.
- PASCHINI, P., *Notizie storiche della Carnia da Venzone a Monte Croce e Camporosso*, Udine-Tolmezzo ³1971.
- PASCOLO, A., *Il passo della Chiusa e la muta di Venzone*, in *Venzon*, in *Venzon*, Numero unico della Società Filologica Friulana (48n congres, 19 setembar 1971), Udine 1971, pp. 344-349.

- PAUL. DIAC. *Hist. Lang.* = PAULUS DIACONUS, *Historia Langobardorum*, BARTOLINI, E. (a cura di), Firenze 1990.
- PEYER, H.C., *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Bari 1990.
- Piccole memorie* 1902 = *Piccole memorie cronologiche intorno alla Terra di Pontebba*, s.l.e. 1902.
- PIEMONTE, G.D., *Pontebba e la sua storia*, Udine 1982.
- PITTIANO, G.B. *Descrizione della fortezza e del canale della Chiusa, 1577*, Udine 1871.
- Ponteba, Predil e Laak* 1872 = *Ponteba, Predil e Laak: documenti e note*, Udine 1872.
- Relazione Bembo, Contin, Collotta, 1871* = *Relazione della commissione nominata dal consiglio provinciale nella seduta del 21 aprile 1870 composta dei consiglieri co. Pier Luigi Bembo, cav. nob. Antonio Contin, e cav. Giacomo Collotta relatore per riferire sulla convenienza della costruzione della ferrovia Udine-Pontebba*, Venezia 1871.
- Resiutta* 1987 = *Notizie storiche di Resiutta*, Parrocchia di S. Martino, Resiutta (Ud) 1987.
- Rettori veneti* 1973 = *Relazioni dei Rettori veneti in terraferma*, I, *La Patria del Friuli*, Milano 1973.
- ROSADA, G., *Il viaggio di Venanzio Fortunato ad Turones: il tratto da Ravenna ai Breonium 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.
- STARKE, M., *Letters from Italy*, Udine 1815 (1926).
- Thesaurus* 1847 = *Thesaurus Ecclesiae Aquilejensis. Opus saeculi XIV*, BIANCHI, J. (ed.), Udine 1847.
- TUCCI, U., *La strada alpina del Predil e Venezia*, in *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer*, «Tiroler Wirtschaftsstudien» 33 (1977), pp. 351-371.
- SCHIAPARELLI, L. (a cura di), *I diploma di Berengario I*, «Fonti per la storia d'Italia», 38 (1903), pp. 356-361.
- VALVASONE, J., *Descrizione della Carnia, 1565*, Udine 1866.
- VENTURA, G., *Statuti e legislazione veneta della Carnia e del Canal del Ferro (Sec. XIV-XVIII)*, Udine 1988.
- VERLINDEN, C., *Traite des esclaves et cols alpins au haut moyen âge*, in *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer*, «Tiroler Wirtschaftsstudien» 33 (1977), pp. 377-387.
- VESCU, C., *La storia dell'abbazia di Moggio*, in FALESCHINI, M. (a cura di), *Archeologia a Moggio Udinese* (Catalogo della mostra), Udine 1999, pp. 69-82.
- VILLA, L., *Itinerari devozionali e antichi luoghi di culto lungo le principali direttrici stradali del Friuli: il contributo dell'archeologia*, in BLASON SCAREL, S. (a cura di), *Cammina, cammina... Dalla via dell'ambra alla via della fede* (Catalogo della mostra), Aquileia 2000, pp. 153-161.
- 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.
- VON CZOERNIG, C., *Das Land Goerz und Gradiska*, Wien 1873.
- 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.
- VON ZACH, A. 1788-1805, *Kriegskarte. Carta del Ducato di Venezia*, edizione a cura della Fondazione Benetton Studi Ricerche, Treviso 2005.
- VON ZAHN, J., *Studi friulani*, Udine 1888.

Riassunto

La strada che risale la valle del Fella verso l'Austria fu stesa dai Romani per mettere in comunicazione l'area adriatica con quella danubiana; le notizie della sua transitabilità si fanno più frequenti a partire dall'epoca medioevale, quando divenne via di scorrimento per eserciti, mercanti e pellegrini.

Sunt

La strade che de valade de Fele e puarte in Austrie e fo vierte dai Romans par meti in comunicazion lis areis adriatiche e danubiane. Lis informaziuns su la sô percoribilitât a diventin plui frequentis de ete di mieç in ca, cuant che e scomençà a jessi doprade di esercits, marcjadants e pilgrins.

Abstract

The road that runs through the Fella Valley towards Austria was built by the Romans to connect the Adriatic and Danubian areas. Information pertaining to transit along this route becomes more frequent from the medieval period onwards, when it started being used by armies, merchants and pilgrims.