

---

A. Grilli  
SULLE STRADE AUGUSTEE  
NEL FRIULI  
in-Atti Centro St. e Doc.  
sull'Italia romana-n.VII-  
Milano 1975/76.

## SULLE STRADE AUGUSTEE NEL FRIULI \*

di

Alberto Grilli

Per quanto molti particolari si sian venuti chiarendo attraverso le ricerche di studiosi italiani, particolarmente locali, e austriaci, l'insieme di problemi ancor oggi aperti riguardo alle vie di comunicazione d'età romana in Friuli non è da poco. Né fa meraviglia, ove si pensi che siamo in una terra in cui l'intensa vita medievale s'è frantumata per secoli nelle vicende di molte famiglie nobiliari, con molti centri di potenza, con frequenti cambi di signorie o d'infeudamenti; tutte cose che, spostando spesso gli epicentri politici, ma mantenendo al tempo stesso una notevole intensità di traffici, sia di carattere militare-politico, sia di netta impronta commerciale, attorno all'asse Germania-Aquileia e poi Germania-Venezia, han fatto

\* Per questa indagine, che s'è protratta per molti anni, sopra tutto richiesti dal controllo sul terreno, ho da ringraziare i molti amici che mi hanno in più d'un caso soccorso di consiglio e di notizie, tra cui molti contadini friulani, a cui va un « Mandi! » cordiale. Ringrazio il prof. G. Tibiletti, per le discussioni avute insieme, il prof. P.L. Zovatto, con cui s'è spesso parlato, fino alla sua scomparsa, di Concordia, il geom. G. Meng, con cui la collaborazione è stata non solo tecnica, ma d'idee, il dott. P. Zanussi, la dott. L. Sereni, direttrice della Biblioteca comunale di Udine, e tanti altri che in parte ho citato nelle note. Naturalmente un grazie vivo va ai colleghi ed amici Mario Attilio Levi e Mario Mirabella-Roberti, che hanno accolto questa mia relazione tra i lavori del Convegno.

Per seguire, chi voglia, i dati qui sotto offerti è indispensabile ricorrere alle carte dell'I.G.M. relative ai tracciati:

CONCORDIA GEMONA: (25.000) 39.II.NO, Pramaggiore - 39.II.NE, Portogruaro - 39.I.SE, S. Vito al Tagliamento - 39.I.NE, Casarsa della Delizia - 40.IV.NO, Codroipo - 25.III.SO, Sedegliano - 25.III.SE, Basiliano - 25.III.NE, Fagagna - 25.IV.SE, Buia - 25.IV.NE, Gemona - (50.000) F° 107, Portogruaro - F° 086, S. Vito al Tagliamento - F° 066, Udine - F° 049, Gemona.

AQUILEIA-TAGLIAMENTO: (25.000) 40.II.SE, Grado - 40.II.NE, Aquileia - 40.I.SO, Palmanova - 40.I.NE, Pavia d'Udine - 25.II.SO, Udine - 25.II.NO, Tricesimo - 25.III.NE, Fagagna - 25.IV.SE, Buia - 25.IV.SO, Maiano - (50.000) F° 109, Grado - F° 088, Gorizia - F° 087, Palmanova - F° 066, Udine - F° 065, Maniago.

si che le antiche strade, percorse in ogni verso, fossero riattate, risistemate, talora deviate o anche abbandonate, in modo da non essere più facilmente riconoscibili per lo studioso d'oggi.

Un'altra considerazione apparirà logica a chi conosce il Friuli: in pianura o in terreno presso che pianeggiante le antiche strade tendevano a essere rettilinee o a procedere con una serie di rettifili (come, per esempio, le vie Postumia e Annia), il che ha molto aiutato a reperire lunghi tratti viari in simili casi. Si rende assai difficoltoso il riconoscimento d'una strada antica dove il terreno sia mosso: la cosiddetta « via Iulia Augusta » è rettilinea da Aquileia, dove ha origine, fino a N di Strassoldo e forse fin oltre la fortezza di Palmanova, la cui fondazione ha sconvolto il terreno; ma sotto Udine la comparsa delle prime colline non permette di conservare un simile criterio di costruzione, almeno costantemente, perché oltremodo dispendioso, oltre a dar luogo, nella viabilità, a incomodi altrimenti evitabili. In tali casi l'ingegneria militare romana ricorreva di norma al criterio di costruire strade che seguissero l'andamento del terreno evitando le bassure, in modo da non essere esposte alle piene dei fiumi e agli impaludamenti, cioè « a mezza costa », e che non si trovassero indifese dal punto di vista militare: tratti collinari, pedemontani e montani offrono la completa applicazione, combinazione, attuazione pratica di tali principi. È chiaro che essi, come sono di grande utilità per studiare sulla carta (di norma sulle tavolette al 25.000 dell'Istituto Geografico Militare) e sul terreno lo sviluppo d'un'antica strada, rendono anche ogni suo tratto più ricco di soluzioni parziali da proporsi e da accettare o rifiutare alla luce d'una ponderata visione totale e globale.

#### *Quadro idrografico*

Premetto in breve un plausibile quadro dell'idrografia antica della regione. Trascuro l'Adige e il Piave, che doveva scorrere nel letto del Navisego (= Naviðego da *Nau(i)ticum*, il porto-canale di *Opitergium*), quindi del Piavon, come mostra la forma venetica col suffisso *-on*, frequente in tanti corsi d'acqua della *Venetia*<sup>1</sup>. A oriente abbiamo in Plinio (*nat.* 3,22,126) *Liquentia/Livenza*, *Reatinum/Règhena*, *Tiliaventum maius* e *minus*, che in altra sede ho proposto d'identificare col Lémene e l'attuale Tagliamento<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Tutta l'area venetica è caratterizzata da questo suffisso, dall'Adige = Ἰαδών (Plut. *v. Mar.* 23,2 e 7; *mor.* 202d) al Natisone; se ne veda un parziale elenco nella mia nota *Strabone e la battaglia di Noreia*, « *Acme* » 17, 1964, p. 220, n. 22, cui si può aggiungere anche Ceresòn.

<sup>2</sup> *Il basso Isonzo in età romana*, « *RIL* » 109, 1975 (in corso di stampa).

Un esame della situazione idrografica da Spilimbergo a *Concordia Sagittaria* ci mostra che il Tagliamento « non tenne ... sempre l'attuale suo decorso, ma almeno con un suo ramo passò per S. Vito al Tagliamento movendo quindi a un dipresso per l'attuale corso del Lémene verso Portogruaro, dove furono trovati nel 1874 molti sarcofaghi romani sepolti da potenti alluvioni sicuramente dovute a questo fiume »<sup>3</sup>. In epoca romana il *Tiliaventum maius* e *minus* dovevano corrispondere agli attuali Lemene e Tagliamento; dirò di più, ancora nel 1565 il Tagliamento in tempo di piena straripò e tornò nuovamente a scorrere nel letto del Lemene « con estrema rovina »<sup>4</sup>. Sta di fatto che nell'alto Medioevo il Tagliamento correva più a Ovest di Valvassone<sup>5</sup>, donde i toponimi d'Arzene e Arzenutto, privi, oggi, di corrispondenza colla realtà: di qui per la depressione a W di Casarsa della Delizia e di S. Vito il fiume poteva scendere tanto nel Règhena quanto nel Lémene, specie in occasione d'alluvioni, come mostrano le ghiaie d'alcune cave del secolo scorso<sup>6</sup>. Una serie di località ora sulla riva destra idrografica del fiume (Ramuscello, Bando, S. Paolo, Bolzano, Mussans) hanno fatto e tuttora fanno parte della diocesi d'Aquileia<sup>7</sup>, che aveva per confine appunto il Tagliamento, quindi si trovavano alla sua sinistra. Nella famosa rotta del 586, di cui parla Paolo Diacono (*hist. Lang.* 3,23), il *Reatinum/Règhena*, che doveva scendere al mare, da quanto dice Plinio, con un suo corso autonomo (testimoniato a W di Concordia dal tipico toponimo « le Bassie » 500 m a N dell'aggere dell'Annia), ruppe all'altezza di Sumaga, volgendo verso E il suo corso, arrestato dalle enormi masse di ghiaie alluvionali trasportate, fino a confluire nel Lémene e a determinare col suo impatto la rotta di quest'ultimo

<sup>3</sup> T. TARAMELLI, *Idrografia del bacino del Tagliamento I: Struttura geologica*, Venezia 1921, p. 14; cfr. già E. LOMBARDINI, *Studi idrologici e storici sopra il grande estuario adriatico*, « Mem. IL » 1870, p. 13.

<sup>4</sup> ZAMBALDI, *Monumenti storici di Concordia, San-Vito* 1840, p. 176 e i versi di M. Mylini di S. Daniele (del 1565) da lui citati:

Terra Gruarii pavit dum extra in Limine morem  
Tiliamenteas currere novit aquas;

cfr. anche T. TARAMELLI, *op. cit.*, p. 33 (ma la data 1561 è errata).

<sup>5</sup> *Cronaca* di J. VALVASSONE.

<sup>6</sup> Che a Segna sotto Sesto al Réghena siano state scavate nella prima metà del secolo scorso grandi ghiaie, in cui erano sepolti « lunghi e grossi tronchi di pini » (ZAMBALDI, *op. cit.*, p. 176) mostra che la piena era stata alimentata dal Tagliamento, dato che lungo il letto del Règhena non v'è zona né altimetricamente, né climaticamente idonea a confiere di montagna. Anche « presso la villa di Gruaro furono trovati grossissimi tronchi di rovere alla profondità di nove piedi [veneti = m 3.20] circa sotterra » (ZAMBALDI, *ibid.*, p. 180): questo nel letto del Lemene.

<sup>7</sup> Cfr. anche ZAMBALDI, *op. cit.*, pp. 177 e 369: a Lemene come derivato da *limen* aveva già pensato H. PARTENOPEO, *Descrizione della nobilissima Patria del Friuli*, Udine, 1604, p. 64, ma come confine tra il territorio trevigiano e il concordiese.

pure verso E. In epoca romana avevamo dunque tre corsi presso che paralleli, *Reatinum/Règhena*, *Tiliaventum maius/Lemene* e *Tiliaventum minus/Tagliamento*, più a occidente del corso attuale, che è arrivato a catturare il *Varamus/Varmo*, in antico affluente dell'*Anaxum/Stella*<sup>8</sup>; secondo la tecnica di fondazione di molte città romane della Cisalpina, il corso del *Tiliaventum maius* lambiva le mura della città, precisamente a W, e il letto ne è facilmente identificabile grazie al monumentale ponte fatto costruire nel II sec. d. Cr. da Manio Acilio Eudamo *ex testamento* (C.I.L. Suppl. It. 413), che misura ben 11 m (= 37 piedi) su tre archi, di cui quello centrale di 7 m (= 23 piedi). Ce lo confermano anche le mura di Concordia, che a E e a NE corrono rispettivamente a 150 m e a 270 m dal letto attuale del fiume (il che sarebbe un assurdo militare); ancora a E, il sepolcreto dei militari è sulla continuazione del decumano massimo e, 'extra moenia', appena a S dello stesso decumano si trova anche il complesso paleocristiano con basilica, martyrion e sepolture dei fedeli, senza che sul fiume attuale si sia riusciti a trovar traccia di ponte romano: talché vien logico pensare a una continuità della zona cimiteriale, che il corso del *Lémene* è venuto solo più tardi a interrompere, seppellendo tutto sotto un'alta coltre alluvionale<sup>9</sup>. Al contempo l'enorme massa di materiali ghiaiosi trasportata dalle zone dolomitiche dell'alta Val Tagliamento ostruiva il letto del *Tiliaventum maius*<sup>10</sup>, facendo defluire la maggior parte delle acque nel letto del *Tiliaventum minus*, che dopo di allora divenne 'tout court' il Tagliamento: contemporaneamente al vecchio corso d'acqua, divenuto autonomo e rimasto per un tratto confine tra le due diocesi, venne il nome di *Limen/Lemene*.

Altro problema idrografico, che tocca solo marginalmente la nostra indagine, è offerto da Torre-Natisone-Isonzo. Per Plinio, *l.c.*, il *Turris* è affluente del *Natiso* e questo scorre sotto le mura E d'Aquileia, dove doveva alimentare il porto, come i resti del ponte di Monastero comprovano: ancor oggi gli studi idrografici hanno mostrato presente, sotto enormi coltri alluvionali, talora di 10 m, l'antica vena d'acqua, a conferma di quanto diceva Plinio. Il quale Plinio invece non nomina l'Isonzo, su cui però sappiamo quanto ci basta: cioè

<sup>8</sup> La considerazione è già del LOMBARDINI, *op. cit.*, p. 15.

<sup>9</sup> Per i dati che mi permettono questa interpretazione, si veda in *Iulia Concordia dall'età romana all'età moderna*, Treviso 1962, B. SCARPA BONAZZA, *Concordia Romana*, pp. 51-55.

<sup>10</sup> Questo dovè determinare anche altre conseguenze, come per es. la deviazione del torrente Meduna, che da affluente del Tagliamento divenne corso d'acqua autonomo, ricevendo anche le acque del torrente Cellina.

## PALUDE DI BUERIS



Carta n. 1.

che il letto antico scendeva in Adriatico nell'attuale golfo di Monfalcone. Solo la rotta del fiume, probabilmente nel fatale 586, sconvolse il sistema idrografico della Bassa Friulana, in quanto il Natisone ne venne catturato dopo la confluenza del Torre<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> R. ONOFRI-G. SEVERI, *Ricerche sulle falde idriche nella parte orientale della pianura friulana*, Ist. Mineral. Univ. Trieste, n. 10, 1962. Sul

Infine un ultimo problema si presenta a N di Udine, nella zona d'un bacino morenico, che almeno fino al 1280 era un lago, divenuto poi torbiera e ora bonificato, che si scarica attraverso il T. Soima e riceve da NE le acque del T. Urana (in friulano Lurane)<sup>12</sup>. Fatto degno di nota che un 'lago' lungo in tutto meno di 4 km abbia un immissario e un emissario di nomi differenti. La spiegazione, documentata dalla toponomastica è facilmente riconoscibile sul terreno, è che in epoca antica l'Urana non portava le sue acque nel lago, cosa del resto naturale, trattandosi di bacino morenico; ma dopo esser sceso violentemente (dal m. Campeon, quota 600) con direzione NS, una volta entrato nella piana volgeva (e volge) a W per 900 m, per piegare quindi a S: dopo 200 m ha ora un brusco gomito che lo riporta per breve tratto a N e poi definitivamente verso W fino ad entrare nel bacino dell'ex-lago del Soima. Da rilevamenti fatti personalmente sul terreno risulta che l'innaturale corso del torrente al brusco gomito è ancor oggi mantenuto da due grossi argini in pietra, uno appoggiato all'altro, ora rinnovati in cemento: è chiaro che un tempo il torrente conservava il suo andamento verso S, sfiorando le pendici E dell'altura quota 232 (presso Collerumiz), seguendo la linea di massima depressione, tuttora acquitrinosa per la vena sotterranea che ancora v'affiora. Per la data della rotta, sicuramente d'età antica, ne parleremo a proposito del tracciato stradale per *Iulium Carnicum*, dato che la via augustea attraversava l'acquitrino delle torbiere del Soima.

Un ultimo fatto va ricordato: il letto del Tagliamento, attualmente larghissimo per vasti greti ghiaiosi, doveva in età antica essere assai più ridotto, perché in buona parte essi sono dovuti agli spaventosi disboscamenti in atto da secoli nell'alta Val Tagliamento. Tanto va detto, perché non paia strano che il Tagliamento in alcuni punti sia stato attraversato a guado e non su ponti.

#### *Le vie augustee nel tratto pedemontano*<sup>13</sup>

Concordia è un nodo stradale particolare; già prima della fondazione della colonia (*Iulia Concordia Sagittaria*, 42/1 av. Cr.) transitava per quel territorio, quasi circondando da W e da N l'area della

problema del fiume antico si veda il mio *art. cit.* in « RIL » 1975, in cui propongo che il basso Isonzo sia stato chiamato dai Romani col nome di *Frigidus* e solo a monte della confluenza col Vipacco/*Frigidus* abbia portato il nome di *Aesontius*.

<sup>12</sup> Vedi carta n. 1.

<sup>13</sup> In genere sulle strade della *Venetia* si veda il lavoro complessivo di L. BOSIO, *Itinerari e strade della Venetia romana*, Padova 1970.





in verde: località romane e miliari — in rosso:



futura città, la via Annia, che a NW di essa aveva una *statio ad X* (distanza calcolata da *Apicilia* = Latisanotta), documentata dal toponimo Diésime.

Altra strada d'età repubblicana è la via Postumia da Verona a Vicenza, che si spingeva fino al Tagliamento al ponte di Casarsa della Delizia e di qui ad Aquileia. Dopo dedotta la colonia, due raccordi furono costruiti con la Postumia; uno verso N, documentato dalla toponomastica attraverso *ad V* (Cinto Caomaggiore, ancora *Quintum* nel 1211), *ad VII* (Settimo), *ad X* (Azzano-Decimo, con la distanza già misurata dalla Postumia); un altro verso NW, documentato dagli Itinerari, la univa per *ad IX* (Annone Veneto) a *Opitergium* (Oderzo): anzi, una volta fondata Concordia, questo divenne il tragitto normale da Verona ad Aquileia, percorrendo così prima la Postumia, poi il raccordo, infine l'Annia, con un risparmio di circa 25 km in zone scarsamente popolate. Quando infatti occorsero restauri, Masenzio (307-312), che provvide a sistemare la Postumia, compare anche su un miliario a I MP a oriente di Oderzo<sup>14</sup>.

In epoca tarda, probabilmente non prima del III sec., una strada militare di copertura dovette essere condotta sulla riva destra del Tagliamento fino sotto *Reunia/Ragogna*: lo mostra la ricchezza di fondi romani testimoniati dalla toponomastica (*Visinianum/Vissignano*, *Sabernianum/Savorgnan*, forse Provesano, *Barbianum/Barbeano*, *Tauri(li)anum/Tauriano*, *Valerianum/Valeriano*, *Pincianum/Pinzano*) e dai frequenti ritrovamenti di mosaici, coppi, embrici, piccoli oggetti di bronzo e marmo<sup>15</sup>. Più tarda ancora è la strada da *Forum Iulii/Cividale* a *Puteoli/Pozzuolo* del Friuli, che doveva poi raggiungere verso W il nodo stradale di Codroipo, con un raccordo alla Postumia verso S, forse fino nei pressi di Castions di Strada.

Tralascio le strade che varcano l'Isonzo, quella da Aquileia ad *Emona/Lubiana* attraverso la valle del *Frigidus/Vipacco*, quella del Predil attraverso *Forum Iulii*, la valle del Natisone, la Staro Selo e

<sup>14</sup> Per questo, mentre accetto il tracciato della Postumia proposto da P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia in Opuscula I*, Pavia 1957, pp. 219 ss., rifiuto quello del BOSIO, *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia in relazione alla rete viaria romana della Venetia*, « Atti Ist. Ven. sc. lett. arti » 123, 1964-65, per Oderzo-Concordia-Aquileia come originario; si veda del resto già G. FILIASI, *Memorie storiche de' Veneti primi e secondi*, Venezia 1796, II 180. Annone Veneto = *ad IX* è a nove miglia da Concordia città (non da Oderzo), il che fa pensare che la *statio* sia posteriore alla fondazione della colonia e così pure la costruzione della strada, che tra l'altro, se antecedente alla fondazione di Concordia, avrebbe misurato le distanze da Oderzo.

<sup>15</sup> Si vedano dati interessanti in G.B. ZUCCHERI, *La via Giulia da Concordia in Germania*, Treviso 1869, pp. 19-33.

quindi la valle dell'alto Isonzo, infine quella per *Tergeste e Tarsatica*/Fiume (Rjeka), in corso di studio<sup>16</sup>.

Ma la strada alpina che ha cronologicamente la precedenza è quella da Concordia al Norico, documentata anche da miliari, che la datano al 2 av. Cr.: solo il tracciato militare da Altino e da Ostilia al Danubio a opera di Druso (15 av. Cr.) la precede, ma una vera e propria *via publica* si avrà solo con Claudio (C.I.L. V, 8002 e 8003); strada che meriterebbe un ulteriore studio dopo quello del De Bon<sup>17</sup>, per alcuni tratti montani, come il passaggio da Auronzo al Comelico per il passo di S. Antonio, o nel Comelico stesso, dove il tratto che ne ho rilevato personalmente differisce di molto dal tracciato che il De Bon aveva creduto di poter proporre congetturalmente.

Dei tratti pedemontani, raccolgo qui i dati essenziali, siano essi archeologici (in particolare miliari), toponomastici, testuali o storici. Per la maggior parte del tracciato i rilievi fatti sulle carte topografiche sono stati controllati di persona sul terreno.

I. Per la cosiddetta via Iulia Augusta Concordiese, pur mancando di notizie presso gli scrittori antichi, abbiamo per il tracciato alcuni punti di riferimento, in parte già noti e studiati, in parte nuovi o interpretati in modo nuovo, che propongo qui all'attenzione del lettore.

a) Due toponimi fermano la nostra attenzione a N di Concordia: Sesto al Règhena e Cintelto. Il primo ci riporta ad un *ad Sextum* a indicare la distanza da un importante nodo stradale, che in questo caso può essere o Concordia o il bivio dalla via Annia. Abbiamo visto sul raccordo tra Annia e Postumia un *ad VII* (Settimo, a lato della strada, km 10.300 dall'Annia) e un *ad V* (Cinto, km 8.100 dal medesimo bivio): in entrambi i casi la distanza sul tracciato antico doveva essere di poco minore e quindi si tratta esattamente di 7 e 5 MP. Sesto al Reghena può indicare un *ad VI* su questa via, o lo indica sulla via "Iulia Augusta"? Dalla prima dista, in linea d'aria, poco più di 3 km in perpendicolare al tracciato stradale e la distanza non crea grosse difficoltà; viceversa dista dalla seconda km 4.5: eppure io propendo a credere che prenda nome da un *ad VI* su questa, considerando la situazione alla data di fondazione del monastero di S. Maria in sylvis (qui situato) nel 762. In età longobardica la strada da Concordia a Reunia sulla riva destra del Tagliamento è linea militare di difesa di enorme importanza, sì che un *Sextum*

<sup>16</sup> Alcuni brillanti ritrovamenti in A. SCHMID-E. FARAONE, *L'antica rete stradale del Timavo*, «Alpi Giulie» 66, 1971, pp. 15-38.

<sup>17</sup> *La via Claudia Augusta Altinate*, «R. Ist. Ven. di SS.LLAA.», Venezia 1938, A. DE BON, *Rilievi di campagna*, pp. 13-68.

posto su questo tracciato, probabilmente sulla riva destra del Lémene (*Tiliaventum maius* in età romana, ma allora già *Limen*), quindi col corso del fiume come difesa rispetto alla strada — come del resto gran numero di *mansiones*, *stationes* e anche semplici *villae* in tutta l'Europa romana —, ha moltissime probabilità d'essersi conservato, più che sulla strada di raccordo, dove già sussistevano un *Quintum* e un *Septimum*.

b) Tracce della Iulia Augusta sono state trovate a N del suo incrocio con l'Annia, sia a mezzo chilometro a E di Portogruaro ed a 3 km a N di Concordia, insieme con un'urna cineraria<sup>18</sup>, sia a E di Portovecchio in direzione di Cintello<sup>19</sup>: il criterio costruttivo è evidente; appoggiarsi a distanza di sicurezza al corso del Lémene, con direzione rettilinea tra N e NE (azimuth di circa 15°) evitando così per quanto possibile le numerose risorgive della zona, in parte per lo schermo del fiume, in parte per la direzione, che è quasi parallela ad esse, e dirigersi al largo terrazzo che separa il Lémene dal Tagliamento. Chiedere di più è assurdo: a S di Portogruaro tutto il territorio è stato sconvolto dalle alluvioni fluviali; anche a N questo criterio è probabile, ma certo qui la fondazione (medievale) di Gruaro<sup>20</sup> e Portovecchio e quindi di Portogruaro ha spostato la viabilità. Risulta però evidente che la Iulia Augusta usciva da Concordia già sulla sinistra del Lémene e non doveva attraversarne il corso: poteva aver puntato direttamente a N fin dalla sua uscita dalla città, o con un azimuth di 23° a NE, ma di 90° rispetto al decumano — quindi sull'asse del cardine — raggiungere l'Annia e di qui procedere più direttamente verso N.

c) A conferma di questo tracciato ci soccorre il toponimo di Cintello: il diminutivo appare logico, se si paragona l'importanza relativa dei due *Quintum*, Cinto Caomaggiore essendo un centro più importante che non Cintello, tanto che fa ancor oggi comune a sé. Cintello si trova a km 7.200 in linea d'aria da Concordia, a m 11 sul livello del mare (mentre Concordia è a m 5), sulla riva sinistra del Lémene; con un tracciato del genere, presso che rettilineo, il quinto

<sup>18</sup> G.C. BERTOLINI, « N.d.S. » 1904, pp. 293 e 295.

<sup>19</sup> ZAMBALDI, *op. cit.*, p. 54: « In Portovecchio, ne' terreni de' Sigg. Torcoli, posti all'oriente di questa villa, fu disotterrata, quindici piedi [veneti = m 5.25] circa di profondità, una muraglia costrutta di grossi ciottoli e frammenti di pietra d'Istria fortemente cementati, larga intorno a tre piedi [m 1.05] e alta presso che sei [m 2.10], il quale muro procede superiormente a Portovecchio verso Cintello ». Lo Zambaldi pensa con ragione a struttura stradale: si tratta con ogni verisimiglianza dell'agere verso il Lemene.

<sup>20</sup> Il nome ('guardia del bosco') ne indica la sicura origine medievale, cfr. D. OLIVIERI, *Dizionario di toponomastica veneta*<sup>2</sup>, p. 137.

miglio sarebbe dovuto cadere alle prime case di Cintello<sup>21</sup>. Di qui il tracciato stradale, dopo aver rasentato per breve tratto il fiume (almeno nel suo letto attuale) doveva puntare verso Cordovado: ma è difficile che oltre Cintello esso potesse essere rettilineo; il terreno prende a salire e nelle bassure scorrono le acque delle risorgive. La strada, per quanto spesso su aggere, doveva seguire il terreno, quindi più o meno secondo l'andamento dell'attuale carrozzabile, che è quella che la Serenissima aveva mantenuto in funzione per ragioni militari e che per lunghi tratti segna il confine di comune e di provincia. Cordovado (m 15 s.l.m.) si trova sul ciglio occidentale d'un terrazzamento bagnato a E e a W da vari corsi d'acqua, per lo più di risorgiva; il suo modesto, ma grazioso castello è a km 11.400 da Concordia, circa MP 8. Procedendo verso N, il tracciato più verosimile è quello che mantiene la sommità della dorsale terrazzata, per la Madonna di Campagna (m 19; km 13.800) e Ramuscello Nuovo (m 23; km 15.500). Non è improbabile che qui in epoca più tarda (certo non prima di Marco Aurelio) si staccasse una *via militaris* per *Reunia/Ragogna*.

d) A circa 600 m dall'argine artificiale del Tagliamento e a un chilometro dalla riva attuale, a SE di S. Vito abbiamo il « Ponte della Regina », che scavalca una modesta roggia (detta appunto la Roia) parallela al fiume, larga in questo punto m 7 e profonda una cinquantina di cm: il ponte è moderno, per tecnica costruttiva sicuramente posteriore alla metà del secolo scorso, ma a SW del ponte stesso si riconosce ancora distintamente il vecchio guado. *Regina* è frequentissima denominazione medievale delle strade romane: troviamo legittimo qui il nome, non certo in relazione al ponte, ma quale toponimo collegato alla strada romana, che qui affrontava il passo del fiume, certo a guado, perché in nessun tempo e in nessun luogo, né da documenti né da ritrovamenti è emersa l'ombra d'un ponte. Nelle condizioni idrografiche antiche un guado è molto probabile, così come al passo dell'Annia abbiamo un Vado (= *Vadum*), per quanto attualmente il Tagliamento scorra 5 km più a E<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> Per intenderci, alla stessa altezza di Boldara, sull'altra riva del Lemene. Quanto all'etimologia di Cintello (e di Cinto) da *cinctum* (L. BOSIO, *op. cit.*, p. 174), il fatto che Cinto apparisse ancora nel 1211 sotto la forma *Quintum* e la mancanza di resti o notizie di recinzioni murarie che giustificano un medievale *cinctum* mi convincono a non accettarla.

<sup>22</sup> Se ha ragione lo ZAMBALDI, *op. cit.*, p. 177 a interpretare Cordovado come *Cohors in vado* (allora meglio *ad Cohortem in vado*), avremmo anche qui una testimonianza del guado; ma toponimi con *cohors* non sono testimoniati dagli itinerari antichi e io avvicinerei il nome a quello di Cordenons = *Curtis Naonis*, come un *Curtis ad vadum*, quindi medievale: interessante in tal caso la testimonianza d'un guado, che certo offre possibilità d'essere antico. V. del resto D. OLIVIERI, *op. cit.*, s.v.

La nostra strada doveva puntare direttamente al *Tiliaventum minus* attraverso le grave, che in tempo antico dovevano essere molto minori di mole.

e) Esattamente di fronte al Ponte della Regina, sulla direttrice SW-NE che qui la via Iulia Augusta doveva avere, sorge la Pieve di Rosa: è istruttivo notare che Rosa (con la Beata Vergine di Rosa) è sull'altra riva del fiume, ulteriore prova degli spostamenti di letto del Tagliamento. All'ipotesi avanzata d'un guado transitabile, anche più antico della strada romana, ci fa propendere il toponimo di Camino (in friulano Cjamin di Codroip, a un paio di chilometri dal fiume), che risale alla forma gallico-latina *camminus*, 'luogo di passaggio' o anche 'passaggio, via'<sup>23</sup>. La cosa è molto interessante, perché mostra che anche qui, come in molti altri casi, la strada romana sfrutta itinerari precedenti.

Tutte queste considerazioni sono confermate dal ritrovamento di un miliario appunto alla Pieve (C.I.L. V 7994):

VAL.  
MAXIMIANVS PE. CO.  
INVICTVS AVG. EL.  
FLAVIVS . CONSTAN  
VE

Con ogni probabilità il miliario, com'è frequente per iscrizioni in età piuttosto tarda, non era stato inciso con righe perfettamente orizzontali<sup>24</sup> e forse quel che resta può esser letto più correttamente come segue:

M.] VAL  
MAXIMIANVS. P. F.  
INVICTVS AVG. ET. C.  
FLAVIVS . CONSTAN[TIVS  
C]AE[S

La datazione è resa sicura, non ostante il testo mutilo, dai nomi di Massimiano Augusto e di Costanzo Cesare: siamo tra il 293 e il 305. Purtroppo manca la parte inferiore dell'iscrizione e non ci è dato sapere il numero di miglia da Concordia; se però cinque erano a Cintello, si può pensare che qui fosse il XV miliario, dato che tra le due località intercorrono 14/15 chilometri: la tendenza a segnare

<sup>23</sup> Cfr. *REW* 1552.

<sup>24</sup> Se ne vada un esempio concreto nella mia nota *Un miliario della Pusteria*, « PP » 1960, p. 222.

con miliari le distanze di 5 in 5 MP, che si presenta nel basso impero e si fa sempre più normale, specie con Costanzo, è buona conferma per il XV. La mancanza delle abrasioni caratteristiche d'una pietra che a lungo è stata rotolata nell'acqua, esclude la possibilità che il miliario sia stato trascinato dalla Postumia fin qua dalle piene del fiume: ipotesi del resto già improbabile per il fatto che la Postumia a quest'epoca e in questo tratto doveva essere ormai definitivamente trascurata.

f) Il nome di Codroipo risale a un latino *Quadrivium*, evidentemente per l'incontro della via Postumia con la Iulia Augusta: che prenda nome da un quadrivio che si troverebbe circa 4 km più a W, com'è per chi fa passare la via Concordiese sul culmine dell'*attuale* argine naturale del Tagliamento, in posizione dal punto di vista militare assurda, mi pare assai improbabile; è invece molto più attendibile che *Quadrivium* come centro di piccolo commercio proprio sull'incrocio delle due strade accanto a una *mutatio* e che il gruppo di *cannabae* si sia venuto poi sviluppando<sup>25</sup>. Delle due strade che portano da Camino a Codroipo l'antica non sarà la meridionale per Gorizzo e Iutizzo, ma la settentrionale, tutta carrareccia ormai in progressivo abbandono fuorché per i carichi locali<sup>26</sup>, con una larghezza media sui m 3.80, che passa subito a monte delle risorgive più alte<sup>27</sup>, arrivando a Codroipo con una serie di rettifili (m 43; km

<sup>25</sup> C. GREGORUTTI, *Iscrizioni inedite aquileiesi, istriane e triestine*. «Archeogr. triest.» 10, 1884, p. 394; mentre sono d'accordo per Pieve-di-Rosa-Codroipo, resto molto perplesso sull'ulteriore tracciato da lui proposto per Sedegliano (*Septilianum*), Flaibano (*Flavianum*), Rodeano basso (*Rutilianum*), Riva d'Arcano, Giavons, S. Daniele, Comercio, Susans, Osoppo (*Osopus*), Ospedaletto, ove sarebbe avvenuto il congiungimento con la via proveniente da Aquileia. Certo esisteva una via, forse tarda (III sec.?), da Ospedaletto a Comercio, ma poi piegava verso Ragogna (*Reunia*) e s'univa con la strada che proveniva da *Osopus* e passava il Tagliamento; su questo si veda oltre.

<sup>26</sup> Il MARIDATTI nella *Grande carta corografica, itineraria e statistica del Regno Lombardo-Veneto*, 1859, dà ancora eguale importanza alle due strade da Camino a Codroipo e per la nostra segna miglia geografiche 2.6 pari a km 4.900, contro gli attuali km 5.200; probabilmente il tratto da Iutizzo a Codroipo (di mg 1.10 = km 2.037, ora di km 2.250) aveva ancora il vecchio tracciato rettilineo, che ha preso poi a deteriorarsi per le erosioni della roggia di Iutizzo.

<sup>27</sup> Uno dei problemi più gravi per il tracciato delle strade romane nel Veneto è stato certamente quello delle risorgive, sia quelle basse, la cui linea passa attualmente a N di Portogruaro, traversa il Tagliamento a S di Camino e vien poi con andamento sinuoso ad avvicinarsi ad Aquileia (in antichità, visti i livelli più alti del terreno, doveva correre un poco più a S), sia quelle dovute ai fenomeni carsici dell'altipiano del Cansiglio e ai magredi del Cellina e della Meduna, per cui il FRACCARO (*La via Postumia nella Venezia* cit., p. 219 ss.) fa passare la Postumia da Oderzo a Settimo, a Pordenone, a Codroipo; si veda anche P.L. ZOVATTO in «Aquileia nostra» 24-25, 1953/54, p. 168.

29.100): itinerario particolarmente felice, proprio perché tracciato in modo da correre subito a monte della linea delle risorgive, qui particolarmente numerose ed abbondanti d'acque. Codroipo di fatto si trova a circa XX MP da Concordia.

g) Se procediamo in linea d'aria nella stessa direzione NNE per poco più di 18 km, troviamo Fagagna (in friulano Feagne): in tutto l'arco morenico del Tagliamento Fagagna rappresenta, per la parte riguardanteci, la porta più sicura per penetrarvi; infatti funge da insellatura che dà accesso a una conca dell'ampiezza (SW-NE) di 6 km, attraverso cui si penetra profondamente nella grande fascia morenica senza ostacoli di sorta: in più la sella non è percorsa da corsi d'acqua torrentizi. Inoltre la collina a E della sella, dove sorgono con un dislivello di 50 m i resti d'un castello, domina perfettamente la distesa della pianura che s'estende ai suoi piedi. Non sarà dunque del tutto casuale che a Fagagna sia stato trovato un miliario, situato — almeno fin dal 1739<sup>28</sup> — presso la chiesetta di S. Leonardo, già fuori della sua collocazione originaria.

Il miliario porta segnate MP 33, evidentemente da Concordia (C.I.L. V 7995):

IMP.] C[A]ESAR  
A[VG]VST] DIVI.F.COS.XIII  
TR.POT.XXII

XXXIII

Oggi non si legge quasi più il C di *Caesar*; supplisco AVGVST per l'AVG del Mommsen e della Moro<sup>29</sup> per esigenze di spazio, oltre che d'equilibrio, del rigo, sull'esempio di C.I.L. V 7997. Il miliario è in pietra di Verzegnis, tratta da una cava a W di Tolmezzo sotto la forcilla Chianzutan, a circa 900 m di quota e a 63 km dal luogo d'impiego.

Da Codroipo (praticamente XX MP) a Fagagna (MP XXXIII) intercorrono 13 MP, pari a circa 19 km, cioè poco più della distanza che separa le due località in linea d'aria; anche se fin sotto ai colli la via romana doveva puntare con una direzione sostanzialmente rettilinea alla sella di Fagagna, è chiaro che il miliario va spostato più a S, entro però i confini della vecchia parrocchia.

L'itinerario più attendibile sarà quello che da Codroipo punta su S. Lorenzo con un rettilineo che continua quello precedente, fino alle porte dell'abitato (km 4.5); di qui a Tomba (km 7.9)<sup>30</sup> per una serie

<sup>28</sup> MOMMSEN, C.I.L. V 7995 e G. FILIASI, *op. cit.*, II 188.

<sup>29</sup> P. MORO, *Iulium Carnicum*, Roma 1956, n. 77.

<sup>30</sup> A Mereto di Tomba, senz'ulteriore precisazione, il Filiasi (*op. cit.*, II 189) notava che, a quanto gli si riferiva, « presso tale luogo vedonsi



Fig. 1. - Zona tra S. Lorenzo e Tomba (Conc. SMA N. 351 del 24-7-1975)

d'allineamenti rappresentati da campestri, rogge, confini comunali, con l'attraversamento del T. Corno; appunto tra il Corno e Tomba la strada (per buona parte sul tracciato antico) aveva ancora non molto tempo addietro il nome di Romana o Coloreda<sup>31</sup>. Quindi la strada, rasentando il Castelir, resto d'una modesta fortificazione del tardo impero (m 210x210 = 70x70 piedi), accanto alla quale sono stati trovati resti della via romana<sup>32</sup>, si porta con alcune grosse curve attraverso Plasencis sull'unico dorsetto asciutto, fiancheggiato ai lati da terreni che spesso impantanano, e procede verso N fino a giungere al Cristo per Aria, subito a W di Ciconicco, insediamento longobardo e quindi sicuramente a lato d'una strada: sono ulteriori km 7.520, per un totale da *Quadrivium* di km 19.920. Il miliario di Fagagna dovrebbe essere stato trovato più a S, più o meno all'altezza del Canale Ledra, se teniam conto che i calcoli fatti sulle carte, pur con controlli e misurazioni sul luogo, sono sempre per difetto e le distanze reali sono alquanto superiori.

Del resto un controllo può offrircelo un successivo miliario.

h) A Vendoglio si trova il miliario XXXXIIII, trovato — si dice in luogo — nei pressi della chiesa parrocchiale<sup>33</sup> col seguente testo (C.I.L. V 7997 = Suppl. It. 1064):

IMP. CAESAR  
AVGVST. DIVI. F  
COS. XIII. TR. POT  
X[XII]

X[XXX]IIII

Ho potuto controllare questo miliario, ora nel Museo Civico di Udine, come pure quello di Fagagna già visto; è anch'esso in pietra di Verzegnis. All'altezza della r. 3 una resezione di forma leggermente trapezoidale ha spianato un tratto del cilindro: ma il XXII della potestà tribunicia è assicurato e dal miliario di Fagagna e da quello di Colloredo, di cui avrò occasione di parlare più oltre. Per il numero di miglia,

avanzi della medesima (strada)». La notizia è confermata dai ritrovamenti di P. SOMEDA DE MARCO, *G. Bartoli e la sua terra natale*, Pordenone 1948, p. 18 per la zona a SSE di Mereto di Tomba.

<sup>31</sup> P. SOMEDA DE MARCO, *op. cit.*, p. 18. Il toponimo è rimasto al Mulino Romano. Il tracciato della strada dalla riva sin. del Corno fino a W di Tomba è riconoscibile anche su foto aerea, v. fig. 1.

<sup>32</sup> Da cortese segnalazione della prof. L. Bertacchi, direttrice del Museo d'Aquileia.

<sup>33</sup> Dalla scheda del Museo Civico di Udine, alla cui Direzione devo un particolare ringraziamento. Il miliario era già stato trovato sul posto dal BULLIOTTUS, *Collectanea Utinensia*, fol. 93 (cfr. PAIS in C.I.L. Suppl. It. 1064), quindi intorno al 1520, senza che egli si rendesse conto che era un miliario (in quodam fragmento columnae); la sua lettura, erronea, è quella che compare anche nel *Corpus*: qui diamo quella corretta di D. BULLIOTTUS, in « N.d.S. » 1886.

integrato da me in XXXXVIII, il calcolo mi pare sicuro: tra la X conservata e la prima delle I intercorre uno spazio tre volte maggiore di quello occupato dalla prima X; inoltre le tre X del miliario di Fagagna (che ha lettere dai tratti leggermente più divaricati: cm 4/4.8 contro i nostri cm 3.5) occupano cm 21 abbondanti, mentre quello libero nel miliario di Vendoglio è uno spazio di cm 20, di cui 19.5 contenuti nella resezione, perciò l'esatto equivalente di tre X<sup>34</sup>.

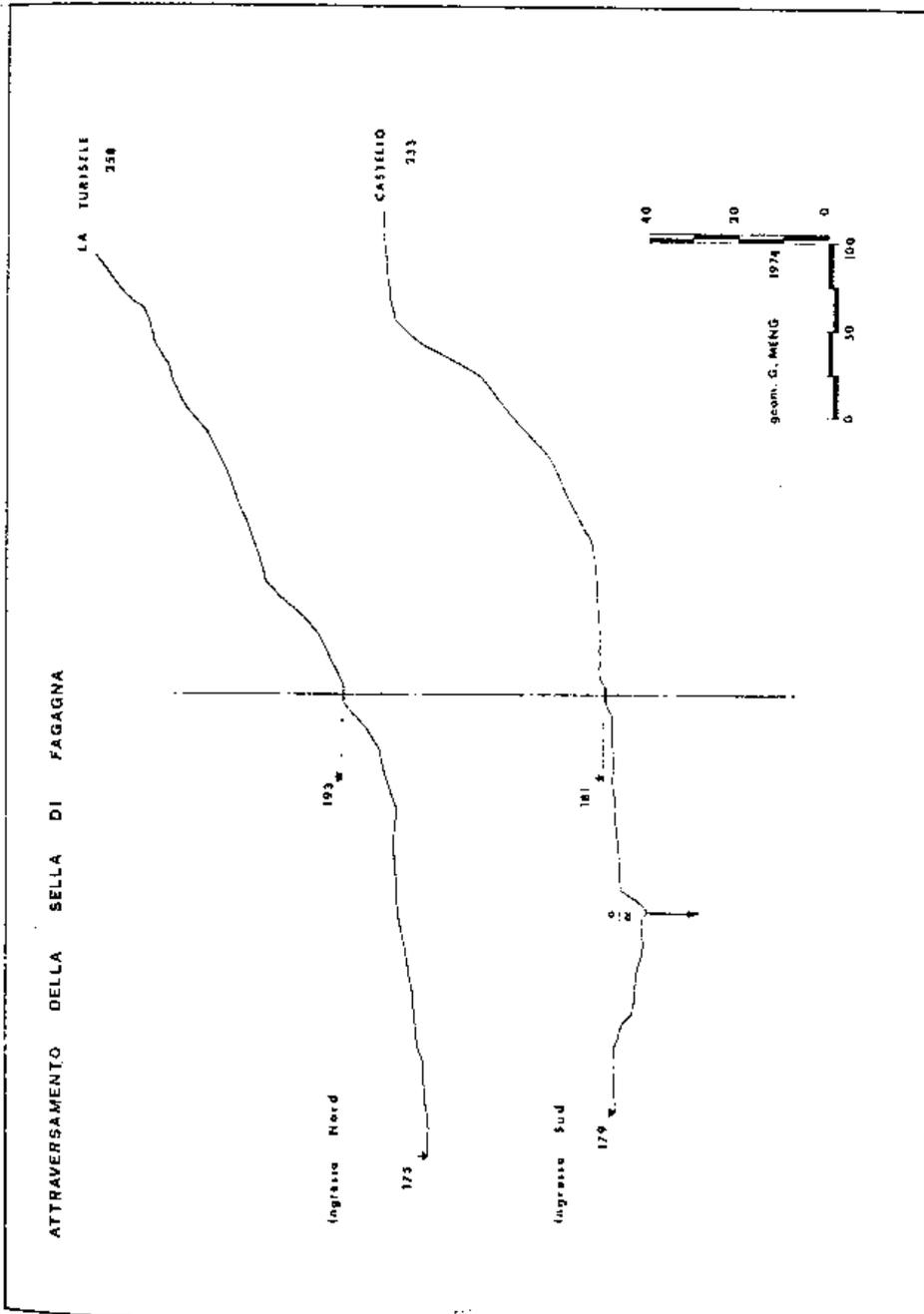
Occorre vedere se con le 44 miglia possiamo completare il calcolo già iniziato: al Cristo per Aria eravamo, come s'è visto, almeno 1 km oltre la collocazione presumibile del miliario XXXIII; dal Cristo all'ingresso del vecchio centro di Fagagna (inizio della sella) sono km 1.800; la vecchia strada entra nella sella (m 175/180) da SE e si tiene a mezza costa, tra i 185 e i 190 m, sul versante E: sulla destra della carrozzabile attuale si conserva un filare di gelsi, dietro cui corre la vecchia strada (ormai quasi tutta ricoperta da colate di cemento, fiancheggiata da vecchi edifici, tra cui una villa settecentesca). L'attraversamento della sella comporta altri 700 m, fino al punto in cui l'antica via s'accinge ad aggirare alle spalle il colle del Castello (m 233) e quello retrostante della Turisele (m 258)<sup>35</sup>. Indi affronta il superamento della conca tra la cresta morenica di Fagagna e quella arretrata di Colloredo di Monte Albano<sup>36</sup>. La strada si tiene sulle pendici S e SE della conca in modo da restare sempre sotto il controllo diretto dei posti d'avvistamento sia del castello di Fagagna<sup>37</sup> sia del castello di Colloredo (a 7 km in linea d'aria,

<sup>34</sup> In teoria si potrebbe anche supplire col Bertolini XX[XV]VIII: ma quanto dirò sotto e le conclusioni di questa indagine mostreranno che è ipotesi insostenibile.

<sup>35</sup> V. cartina n. 2. Dalla torricella, da cui prende nome la quota 258, non ho trovato traccia affiorante sul terreno. Il diminutivo è probabilmente dovuto a un confronto con la massiccia torre del Castello sul colle vicino.

<sup>36</sup> Il Bosio (*op. cit.*, p. 175) dice che « una strada campestre, detta tuttora 'via Romana' e sulla direzione dell'antico tracciato, collega ancor oggi questo paese [Colloredo] con Fagagna »: in realtà la denominazione è molto recente, in quanto ha avuto origine durante l'alluvione del 1920, quando la strada consorziale in terra battuta che dal valico di S. Maria Assunta (m 245) scende piuttosto ripida verso la conca a S venne addirittura dilavata dalle piogge e sotto al fondo di terra mostrò qua e là presso la chiesetta di S. Leonardo grosse pietre che furono paragonate ai basoli delle strade romane (notizia di don P. Zilli), donde l'indicazione di « strada romana » a quei 250 m di discesa, non a tutto il tragitto tra Fagagna e Colloredo. Si veda anche la nota seguente.

<sup>37</sup> D. GARLATTI, *Fagagna, la pietra miliare romana*, « Fagagna 78 », 1968, ci dà notizie molto interessanti di cui sono debitore al Sindaco di Fagagna, M. Fabrizio, cui dico pubblicamente il mio grazie: « Fino al 1921, al disotto della chiesetta di S. Leonardo [del XII-XIV sec.], dove fu rinvenuto il miliario XXXIII, ora distrutta, verso il Borgo Riolo, esisteva ancora un tratto proprio originale della strada romana, con le grosse pietre irregolari, per lo più a forma di triangolo, incassate fra il ciglio delle campagne laterali ». Che qui passasse la strada augustea, preferendo



Carta n. 2.

m 212) e da evitare allo stesso tempo le acque ristagnanti nelle basure della conca (ora bonificate)<sup>38</sup>. L'andamento è all'inizio molto curvilineo, in quanto segue le mosse del terreno perdendo dolcemente quota: dopo m 490 la strada affronta l'ultimo sprone N dei colli di Fagagna (sopra la curva di livello dei 190 m) con un tratto rettilineo in quota, costruito su aggere, quindi con direzione NE a brevi rettilinei raccordati da curve scende in poco più di km 1.500 dall'uscita dalla sella al ponte sul rio Lini (q 179), negli ultimi 200 m su platea propria con aggere, che corre sulla sinistra dell'attuale rotabile, da cui si diparte.

Dal ponte (recente) la strada si volge a N a raggiungere uno sprone che si spinge tra le paludi e poggiando sotto il rialzo di q 183 riprende a salire con dolce pendenza in direzione NE tenendosi appena sotto a un ciglione erboso con lievi saliscendi fino a q 210, con un tragitto ulteriore di km 3. Di qui scende prima verso NE poi N fino a varcare il rio Bevorchiana (Bevorcjane), dove a un metro a valle dell'attuale ponticello sussistono le spallette in grosse pietre (che oggi vanno slegandosi) del ponte vecchio; quindi risale verso Lauzzana. Il tracciato riprende dopo il paese, dove in lieve salita la strada segue il tracciato dell'attuale carrozzabile fin sotto all'isolata chiesa (q 200), donde scende nuovamente mantenendo la curva dell'isoipsa 195; passa quindi a 150 m a S del castello di Coloredo, con ulteriori Km 3.400 circa<sup>39</sup>.

Oltre l'incrocio colla strada che si diparte dal castello se ne ravvisa ancora la platea su alto argine che raggiunge i 2 m, la quale andava a congiungersi con l'attuale campestre che scende a passare il T. Cormor: ma, salvo che per il lungo tratto iniziale di discesa<sup>40</sup>, la strada antica si teneva un poco più alta sulla sinistra, con argine ben distinguibile, alto 30-50 cm, sicché il percorso, molto più artificiale, era però molto meno sinuoso e mai in trincea. Giunta al ciglione del Cormor (alto qui 15/20 metri), volgeva a W, scavalcava

salire da m 145 (Cristo per Aria) a m 245 (Maria Assunta) tenendo il fondo d'un'erta e angusta valletta, in cui la pendenza raggiunge punte del 25% circa, piuttosto che passare a mezza costa la sella di Fagagna, con un dislivello da m 145 a m 193, è tecnicamente assurdo. Ma la documentazione di don Garlatti è estremamente interessante, perché ci testimonia la cura con cui era costruito il breve *deverticulum* con cui da S e da N (v. n. 36) si accedeva alle postazioni militari di guardia della zona del Castello, irraggiungibile dal versante W (sotto cui passava la strada) per l'erta scarpata. Se il selciato da *via strata* fosse originale non so: certo la mancanza di solchi carrai indica che non si trattava della *via militaris*, ma di un suo raccordo.

<sup>38</sup> Tutta la conca, compresa nella parte SE il bacino del rio Lini, era acquitrinosa, trattandosi dei resti d'un piccolo lago intermorenico.

<sup>39</sup> Vedi fig. 2.

<sup>40</sup> Si stacca dalla carrozzabile per Ara grande e piccola verso NE.

una modesta selletta (in cui scompare sotto allo smottamento del terriccio) e, attraversando l'attuale carrareccia, scendeva a passare il torrente alla stretta che troviamo a N del colle q 183: il percorso della carrareccia è impossibile, perché attraversa il torrente in una spianata esposta a inondazioni e a colmate. Da Colloredo al passo del Cormor sono km 2.000.

La risalita a Vendoglio poteva avvenire per i Casali Vendoglio (q 182), il Palazzo dei Ronchi (q 180) e per il bel rettilineo della cosiddetta « Strada del Bosco » (sotto al Bosco Roncs), ora interrotto all'inizio del paese, ma che doveva un tempo sbucare a fronte della chiesa: se il miliario è stato trovato *in situ*; ma la coerenza col terreno vorrebbe che il tracciato passasse alle spalle del rilievo del Bosco Roncs (q 212) per Casali Vendoglio, Casali Trep(p)o Piccolo, l'ancona (cappelletta) di q 184, fino a sbucare sempre in quota sulla carrozzabile da Vendoglio a Trep(p)o Piccolo (q 186). Si tratta, sia in un caso, sia nell'altro di poco più di due chilometri, sicché la distanza totale intercorrente tra MP XXXIII e MP XXXXIII (cioè km 16.324) sarebbe rappresentata sulla carta da km 15.900: uno scarto del 3% su 16 km, per di più in terreno collinare, è trascurabile.

i) Un ulteriore punto fermo sono le torbiere del Soima a S di Bueriis: qui nel 1884, durante scavi di torba, erano venuti alla luce i resti di un *pons longus*<sup>41</sup>, lungo per la parte conservata esattamente m 121, con delle monete d'Antonino Pio (138-161)<sup>42</sup>. Delle perplessità nacquero quando, in seguito a lavori di bonifica e a uno sfruttamento più intenso delle torbiere, nel 1910 venne ritrovato circa 700 m più a S sotto uno strato torboso un altro *pons longus*, un « tratto di via romana, resa stabile con travi di quercia e di legno accalettate tra loro e racchiudenti grosse pietre squadrate, che evidentemente formavano una lastricatura »<sup>43</sup>, su un aggere d'almeno mezzo metro d'altezza e quasi quattro metri di larghezza<sup>44</sup>, con delle

<sup>41</sup> Per usare la terminologia di TACITO, *ann.* 1,63 (v. già 1,61); ma i *pontes longi* erano già in uso all'età di Cesare, cfr. Hirt. *b. Gall.* 8,14, 4: *pontibus palude constrata*. Mi ha lasciato sorpreso che gli studiosi specialisti non abbiano rilevato questo rapporto tra Tacito con la descrizione di un *pons longus* e il ritrovamento di Bueriis.

<sup>42</sup> G. BIASUTTI, *Le paludi di Bueris. Per la sistemazione del torrente Urana*, Udine 1903, p. 9, n. 1.

<sup>43</sup> M. GORTANI in *Guida delle Prealpi della Carnia* (vol. IV della *Guida del Friuli*) Udine 1912, p. 474; G.B. DE GASPERI, *Note sul bacino torboso di Bueris*, Udine 1914, p. 9.

<sup>44</sup> R. MERLUZZI, *Appunti storici di Bueriis*, Udine 1944, pp. 26 e 114; l'aggere era costituito « da parecchi strati, sovrapposti, di robusto acciottolato ». Gortani e Merluzzi fanno scendere la strada da Trepò Grande; se per Borgo Fioreani e Borgo Salariis, no certo, perché è del tutto improbabile che s'affrontasse un'erta della pendenza media del 12,8% con un tratto del 25% circa, se pur breve, quando per Trepò Piccolo il

monete di Commodo (189-192); il tutto a circa m 2.50 di profondità, per una lunghezza di circa m 120<sup>45</sup>. I due *pontes longi* sono scomparsi del tutto in seguito allo scavo di torba. Ma direi certo che lavori del genere presuppongono una palude, le cui acque devono liberamente fluitare, non un vero e proprio lago: i romani fecero passare la strada per una strozzatura della palude in modo che il ponteggio fosse il più breve possibile. Ma perché due attraversamenti? Credo che le considerazioni iniziali sulla rotta dell'Urana spieghino bene il fatto, altrimenti assurdo: fino al momento della rotta dell'Urana, quando cioè il torrente scorreva a E del modesto rilievo di Collerumiz, il lago morenico si era venuto nei secoli man mano svuotando; se noi poniamo la rotta dell'Urana, per cui il torrente veniva a riversarsi nelle torbiere del Soima, nel II sec. d. Cr., tutto è chiaro: rimasto sommerso il primo *pons longus*, si provvide a costruirne un secondo dove le nuove condizioni offrivano le migliori possibilità.

Comunque ciò sia, le tracce oltre le torbiere sono sufficientemente precise: la strada continuava colla stessa direzione del *pons longus* Sud fino ad oltrepassare la SS Pontebbana; la si è ritrovata sul pendio SE del colle di Bueriis presso il rio da l'Aghe con andamento SW-NE, con un ulteriore ritrovamento presso la strada statale<sup>46</sup>. Superata la quale, la via romana s'appoggiava all'altura di Collerumiz nel suo versante occidentale: la sua platea, rettilinea, aggerata alta verso la statale (e quindi a W) e di poco verso il colle, è ancora ben visibile a N del letto dell'Urana, che ne ha distrutto un tratto, a circa 25 m dalla statale, cui viene a poco a poco accostandosi, perdendo quota, fino a scomparire sotto la strada attuale. Questo a q 199, 300 m prima del bivio per Artegna.

k) Sulla collina d'Artegna dove sorge il castello di Pràmpero, proprio in vetta si trovano i resti di più antiche fortificazioni: là doveva essere anche la vedetta del *castrum Arteniae* ricordato da Paolo Diacono (*hist. Lang.* 4,37) come uno di quelli presidati dai Longobardi per la loro importanza strategica; caratteristico di questo tipo di strade è passare nella sella tra un'altura, che è di copertura verso la pianura (o la valle), e il pendio montuoso, tecnica che si riscontra più volte su questo stesso itinerario in Pusteria tra Aguntum e Vi-

tragitto è minore, il dislivello pure (18 m invece di 49) e la pendenza regolare; se per Trepo Piccolo, non si vede il perché della deviazione. La strada che oggi va da Trepo Grande a traversare le paludi è stata costruita ex-novo dai Tedeschi nel 1944.

<sup>45</sup> Vedi carta n. 1 a p. 319.

<sup>46</sup> R. MERLUZZI, *op. cit.*, p. 26-27 (ritrovamenti del 1947-48 e precedenti); attingo anche notizie da quanto, con molta precisione, mi hanno riferito e mostrato abitanti del luogo.

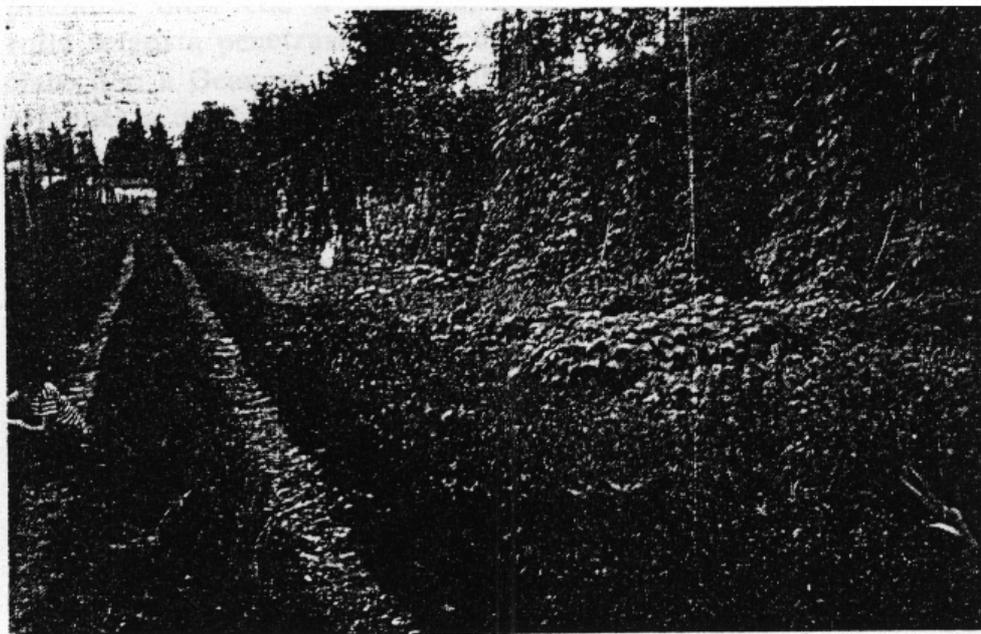


Fig. 2 - La strada a valle del Castello di Colloredo.



Fig. 3 - La strada antica presso Gemona. Sullo sfondo il colle del castello.

pitenum, oltre che a Gemona, come vedremo: anche qui la via Iulia Augusta penetrava tra il colle e la montagna. Del resto il tracciato fino a Gemona non offre difficoltà: la vecchia carrozzabile rappresenta a un dipresso l'andamento di quella antica<sup>47</sup>, secondo un'altra caratteristica delle strade romane, quella d'essere pedemontane mantenendosi più o meno sulla mezza costa; la strada non aveva ponti, altro che nell'incassato Rio Storto<sup>48</sup>, e guada anche l'Orvenco, il corso d'acqua più significativo, come del resto faceva ancora la carrozzabile nel 1859<sup>49</sup>; a 450 m circa prima della porta di Gemona si stacca dalla carrozzabile e continua con pendenza costante, larga almeno m 3.20, ma coperta a lato monte dal terriccio di smottamento, che ne ha ridotto l'ampiezza (fig. 3), arginata a valle, più bassa d'un paio di metri dell'attuale tracciato, sotto cui finisce scomparendo<sup>50</sup>.

1) A questo punto tornano utili gli antichi itinerari. L'Itinerarium Antoninianum ci offre i dati per una via da Aquileia ad Augusta *per compendium* (279-80), una via più breve, dunque, rispetto alla Claudia Augusta<sup>51</sup>: ciò significa che è tale per chi parte non dall'Italia, ma dal porto d'Aquileia. Questa via per il primo tratto ha le seguenti *mansiones*:

Aquileia - ad Tricensimum (Tricesimo)	XXX
Iulio Carnico (Zuglio)	XXX
Loncio (presso Mauthen)	XXII
Agunto (presso Lienz)	XVIII

Ma vien qui opportuno ricordare un'altra strada che da Aquileia conduceva a *Virunum*, a N di Maria Saal in Carinzia, per cui l'Antoninianum ci offre (276):

<sup>47</sup> Il tracciato era di un buon centinaio di metri più lungo, perché sono state apportate di recente alcune rettifiche: ovunque è ravvisabile l'andamento leggermente più curvilineo del vecchio fondo stradale, segnato da muretti a secco.

<sup>48</sup> L'impostazione dell'arco del ponte è ancora visibile sulle due rive, una decina di metri più a monte del ponte attuale e di quello precedente dell'inizio del sec. XX. Il ponte, largo dai tre ai quattro metri, ma privo delle pietre del paramento esterno, è in asse col proseguimento della strada verso Gemona; è stato ricostruito, a quanto pare, una volta, se non due. La sua disposizione, normale al letto del torrente, costringeva la strada a un paio di curve, di cui si lamenta ancora una 'liende' (legenda) locale riferita dall'Ostermann: «pal puint su la strade postâl, tant bestialmentri costruit dut a zirevoltis, che al somee un S» («*Pagine friul.*» 1, 1888, p. 168). Per questo tratto si veda anche n. 67.

<sup>49</sup> MARIDATI, *Grande carta corografica cit.*, I, p. 26.

<sup>50</sup> Vedi fig. 3 e 4.

<sup>51</sup> Si veda *La via Claudia Augusta cit.*

Aquileia - viam Bellono	XXX
Larice	XXIIII
Sontico (S di Villach)	XXVI (o XXIV)
Viruno	XXX

e di contro la Tabula Peutingeriana (evidentemente lacunosa):

Aquileia XXXV ad Silanos ... Tasinemeti (Velden am Wörtersee) IX  
Saloca XI Viruno

Già per il Cluverius<sup>52</sup> la stazione *ad Silanos* doveva trovarsi « circa Sontii Hidriaeque fluminum ... confluentis » e così la pensarono il Reichardt nella sua carta e Linhart, Mannert, Ankershofen<sup>53</sup>, il quale ultimo specificava che si doveva pensare a una strada per Canale d'Isonzo (Kanal) e Tolmino al Predil: cosa assurda, perché la strada per la valle dell'Isonzo, difficoltosa in grado notevole, venne resa rotabile nella seconda metà del sec. XVI, lavorata con gli « scalpelli »<sup>54</sup>, dai duchi d'Austria per far concorrenza alla via da Cividale per il Pulfero e la Staro Selo. Lo Czoernig<sup>55</sup> propose appunto la via per Cividale, il Pulfero, Caporetto e il Predil, opinione accettata e difesa più recentemente dal Müller<sup>56</sup>, che volle vedere *via Belloio* (variante per *Bellono*) presso Tarcetta nella Val Natisone e *l'ad Silanos* a W di Caporetto, il *Larice* al passo del Predil, sostenendo l'impossibilità di percorrere il Canal del Ferro, come altri volevano<sup>57</sup>.

Senz'altro Forum Iulii (Cividale) era stato fondato su una valle che costituiva facile linea di comunicazione, dato l'agevole passaggio offerto dalla sella di Caporetto o Staro Selo; ma procedendo verso il N, si dovrà tener conto che sia l'erto passo del Predil, sia il duro passo Moistrocca (Preval Vršič, m 1612) escludono ogni facile comunicazione: una strada del genere, militarmente utile, serviva

<sup>52</sup> CLUVERIUS, *Italia antiqua*, Lugd. Batav. 1624, p. 204-5.

<sup>53</sup> Il REICHART nella sua carta pone *ad Silanos* presso Tolmein (Tolmino); MANNERT, *Geographie der Griechen u. der Römer*, Leipzig 1820<sup>2</sup>, III 643-4; G. VON ANKERSHOFEN, *Handbuch der Geschichte des Herzogth. Kärnten bis zur Vereinigung der oesterr. Fürstenthümer*, 1842, I, 558-9 e n. b (con le notizie su Linhart).

<sup>54</sup> Dalla relazione del provveditore veneto Giovanni Soranzo (1615; v. F. MUSONI in *Guida delle Prealpi Giulie*, Udine 1912, p. 231; si veda la strada nella carta manoscritta delle valli del Natisone e dell'Isonzo desunta da un disegno di Eustachio Boiano (tra il 1544 e il 1576) in « Atti XVII Congr. geogr. it. » 1964, III 178 ss.

<sup>55</sup> C. VON CZOERNIG, *Das Land Görz und Gradiska*, Wien 1873, p. 445.

<sup>56</sup> K. MÜLLER, *Itineraria Romana*, Stuttgart 1916 (R. Roma 1964), col. 453: « j. bei Tarcetta oder Rodda im Tal des Natisone ».

<sup>57</sup> Del resto già il MANNERT, *op. cit.*, III<sup>2</sup> 644, diceva: « Beloium hiess wahrscheinlich der unbedeutende Ort und Via deutete bloss die Richtung der Strasse an. Er lag am Isonzo Fluss etwa Suedlich von dem Einflusse des Idria-Baches in dem Isonzo ».

solo a un fiancheggiamento e non doveva affatto essere arteria di grande traffico commerciale. Del resto Forum Iulii non era stato fondato in quella particolare posizione per sbarrare la strada dal Nord, ma per tener a freno la turbolenza delle tribù delle valli dell'Isonzo e del Natisone, che tra S. Lucia di Tolmino (Most na Soči), Tolmino e Caporetto avevano insediamenti assai importanti con agevoli comunicazioni verso Est attraverso la valle dell'Idria e quella del Baccia, che porta al comodo passo di Piedicolle (m 808). Né credo, come ritengo d'aver dimostrato altrove<sup>58</sup>, che Cn. Papirio Carbone abbia seguito le valli del Natisone, dell'Isonzo e della Gailitz, quando marciò contro i Cimbri (113 av. Cr.) per venirne sconfitto a Noreia; e il blocco che contro gli stessi Cimbri tentò Lutzio Catulo non andrà posto sul Natisone, come vorrebbero gli editori di Plutarco, ma come vogliono i codici e la restante tradizione, sull'Adige<sup>59</sup>.

Ma altra soluzione si presenta con la strada per il Canal del Ferro, di lunghezza presso che eguale a quella del Predil, con tratti non agevoli da aprire, ma senza veri passi da superare, perché la sella di Camporosso (Saifnitz nelle carte austriache) raggiunge appena i m 816. Questa strada era sicuramente aperta nel II secolo d. Cr. ed era usuale via commerciale, con la sua *statio Plorucensis*<sup>60</sup> come dogana verso l'Italia e Camporosso (*Larix*) verso il Norico: non ci dovrebbero esser dubbi che essa coincida colla strada della Tabula, che tien conto senz'altro delle vie commerciali; la *mansio ad Silanos* doveva essere certamente su questo itinerario, che da S. Lucia di Venzone a Resiutta, da Camporosso a Villach è ricchissimo di reliquie romane, le quali inoltre non mancano nemmeno a Chiusaforte<sup>61</sup>

<sup>58</sup> Si veda A. GRILLI, *Strabone e la battaglia di Noreia* cit.

<sup>59</sup> Parlano della valle dell'Adige la *periocha* LXVIII di Livio (*flumen Atisim*) e Floro, *epit.* 3,3 (1,38), 11-12, che nomina anche le *Alpes Tridentinae* (*Tridentinis iugis*). In Plutarco il luogo del blocco è su un fiume chiamato Atisone ('Ατισώνα e 'Ατισώνος, v. *Mar.* 23,2 e 7; *reg. et imp. apophth.* 202d), che C. Müller, E. Pais e K. Ziegler correggono in Natisone; correzione non felice, io credo, anche se facile: il nome dell'Adige è instabile nell'antica tradizione greca, se Strabone, 4,6,9, l'identifica con due fiumi, l'Ἄταγος (= Adige) e l'Ἀτσησίς (= *At(h)esis*, Etsch), il primo affluente dell'Isarco, il secondo del Danubio. Ἀτισών è una terza forma, quella venetica (cfr. n. 1), accanto ad Atesinos/Atisis/Ἄταγος

<sup>60</sup> Su Resiutta si veda M. RIGONI, *Camporosso in Val Canale*, « *Aquileia nostra* » 43, 1972, n. 15.

<sup>61</sup> Chiusaforte non è certo le chiuse di *Albintionum*, come vorrebbe L. BOSIO, *op. cit.*, p. 155; lo stesso G.C. MOR (*L'età feudale*, Milano, I 107, n. 97, citato dal Bosio a n. 33) intende Venzone, secondo la compatta tradizione medievale (*Abincione* e *Avençon*). Ma nel 923, quando Berengario con diploma attribuiva al vescovo di Belluno quel feudo, Venzone è escluso, come ogni territorio in Val Tagliamento fino almeno a Socchieve; non a torto G.L. ANDRICH, *La lezione più probabile del diploma del 923*

e a Pontebba. Ma perché non compare, come nell'itinerario per Augusta, la grossa *mansio* di *ad Tricensimum*? Una spiegazione tutt'altro che priva di logica ce la dà il terreno. Nell'itinerario per Zuglio e il Monte Croce Carnico la strada è agevole fin sotto al passo, 30 MP a Tricesimo, 30 MP (se la cifra è sana) a Zuglio, 22 a Loncium con una tappa discretamente più breve perché doveva superare il passo, come di 18 è quella per Agunto, che si trova tra il Gailberg Sattel e la lunga gola della Drava. Con un calcolo analogo sulla via del Canal del Ferro avremmo 30 MP a Tricesimo; ma 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>62</sup>: occorrerà quindi una *statio* a distanza ridotta, a 18/24 MP come nelle tappe montane dell'altro itinerario, fors'anche meno. In queste condizioni era conveniente portarsi il più possibile sotto alle montagne: ora da Tricesimo alla *statio Plorucensis* sono 23 MP, ma se ci si porta a Gemona sono 18. Rimane però una grossa difficoltà: l'itinerario totale della Peutingeriana ci manca e con esso i dati delle distanze intermedie e della distanza totale. Se, come pare da quanto detto, il primo tratto della strada da Aquileia ad Augusta e a Viruno è identico, l'*Itinerarium Antoninianum*, che ha carattere più ufficiale, su questo tragitto coi suoi 30 MP tien fermo alla *mansio* di Tricesimo. Ma non è possibile che due luoghi di sosta come *ad Tricensimum* e *ad Silanos* distino solo 5 MP, quando la distanza di due *mutationes* va in pianura da 8 a 12 MP; ammesso il tragitto collinare, si dovrebbe arrivare ad almeno 10 MP, correggendo — ed è cosa estremamente agevole — il XXXV della Tabula in XXXX. A 40 MP da Aquileia sorge oggi Gemona, che compare per la prima volta come *castrum Glemonae* in Paolo Diacono (*hist. Lang.* 4,37), il quale latinizza un nome locale che non aveva tradizione latina nell'antichità, tant'è vero che ancora in un documento del 1184 troviamo la forma locale *Glemun*<sup>63</sup>: *Glemun* indica con ogni probabilità il colle (m 307) su cui sorge il castello con l'abitato, abbarbicatosi alle sue pendici nel medioevo; ma, com'è stato dimostrato, si tratta di nome precedente all'occupazione romana, quasi sicuramente illirico; e che si tratti

di Berengario ad Alicone vescovo di Belluno, Belluno 1897, legge *Albicionum* e riconosce nelle chiuse il castello di Valle di Pezzon (in Cadore).

<sup>62</sup> Sulla strada del p. di Monte Croce Carnico (il Plöcken o Pleckenpass degli Austriaci) il tratto a senso unico era assai breve, dal rio Monumenz a 1 km circa prima del passo, cfr. H. KOBAN, *Die alten Strassen auf der Südseite des Plöckenpass*, « Beitr. zu älteren europ. Kulturgesch. » III (= Festschrift Egger), Klagenfurt 1954, pp. 126-28.

<sup>63</sup> Documento del 16.11.1184 (Federico Barbarossa) tra il patriarca Gottfri(e)d e il conte Heinrich von Tirol (J. FICKER, *Die Alpenstrassen per Canales und per Montem Crucis*, « Mitt. d. Inst. f. oesterr. Gesch.-Forsch. » 1. 1880, p. 298): *inter Montem Crucis et Glemun et inter Pontavele et Glemun*.

di nome del monte può mostrarlo il fatto che ancor oggi il monte, più alto ma non altissimo (m 941), che sovrasta il duomo e chiude il versante opposto della sella, si chiama Glémine<sup>64</sup>. Sul colle del castello, in posizione così dominante, risiedeva certo un presidio romano di guardia che dalla torre controllava la strada, dominava la sottostante pianura e comunicava con le vedette d'Artegna e d'Osoppo (fig. 4); gli alloggiamenti e la *mansio*, però, dovevano sorgere a pie' del colle, in zona pianeggiante o in lieve declivio verso S, dove abbiamo oggi Godo. Toponimo interessante, che negli antichi documenti suona *Gotho* (e *Guot*; ancor oggi in friulano *Gôt*), in cui, data la posizione chiave di Gemona, non meraviglia che si debba riconoscere il segno d'un insediamento di Goti: sappiamo che Teodorico si preoccupò d'assicurarsi gli sbocchi dalle Alpi nella pianura installando presidi militari in località strategiche, fatto di cui è rimasta traccia, spesso, nei toponimi<sup>65</sup>. Il vico dei Goti sarà stato sistemato là, dove, intatti o diruti, erano gli edifici della *mansio* romana; non posso che sottoscrivere a quanto fin dal 1891 scriveva V. Baldissera: « In Godo v'è una fonte di acqua perenne che chiamano *Silans*. Quella stazione *ad Sillanum* (sic) nella strada romana che il Mommsen colloca fra Tricesimo e Gemona era lì senz'altro »<sup>66</sup>. C'era da aspettarsi che *ad Silanos* indicasse un fontanone e la notizia del Baldissera è lieta conferma: eran detti *silani* i mascheroni da cui buttavan acqua le fontane<sup>67</sup>.

<sup>64</sup> G.B. PELLEGRINI, *Gemona, noterella etimologica in Glemone* « 42° Congr. Soc. Filol. Friul. », Udine, p. 16-17; B. GUYON, *Valore vario delle omonimie nella toponomastica giulia veneto-illirica*, « RIGI » 10, 1926, p. 268; KRAHE, *Beiträge z. illyr. Wort- und Namenforschung*, « Indog. Forsch. » 57, 1940, p. 119 e n. 2. *Glemon* è la forma del nominativo e *Gléminem* (l'accento è assicurato da M. Gortani) quella dell'accusativo; ritengo che la latinizzazione in *Glemona* abbia favorito la fossilizzazione di *Glemon/Glemonun*. Quanto a un'etimologia, penserei a una radice indeuropea \* *gule-* « *übertinnen, quellen* » (POKORNY, *Indog. Etym. Wörterb.*, p. 471) e il suo nome alluderebbe alla stessa fonte di *ad Silanos*: si ricordi che *Glemine* si chiama anche il rio che scende dal monte omonimo.

<sup>65</sup> Godo, Godega, Godia ne sono alcuni frequenti esempi.

<sup>66</sup> V. BALDISSERA, *Da Gemona a Venzona*, 1891, p. 121.

<sup>67</sup> L. BOSIO, *op. cit.*, p. 158, dice che gli « è stato ... possibile rintracciare il percorso della strada romana, che divenuta letto di un torrentello, passa a pochi metri dalla fontana detta 'Silans' » (cfr. dello stesso autore, *Due tratti di strada romana scoperti nella X regio, « Aquileia nostra »*, 28, 1957, coll. 31 ss., dove si confonde il lavatoio fatto costruire dalla repubblica di Venezia — esattamente a 200 m di percorso dalla porta di Gemona — con la fontana di Silans, che è oltre 400 m più avanti, al piede della montagna). È piuttosto possibile che una vecchia carrareccia, parallela alla 'via' indicata dal Bosio, chiusa tra due alti muri e che continua nella civica « via Glemina » sia un *deverticulum* dalla strada vera e propria alla *mansio ad Silanos*: che i Romani costruissero una strada in situazione tale da poter diventare un torrente, io non credo. Quanto all'ulteriore tracciato verso Artegna indicato dal Bosio (che tra l'altro procede non fino al rio Storto, ma fino quasi al

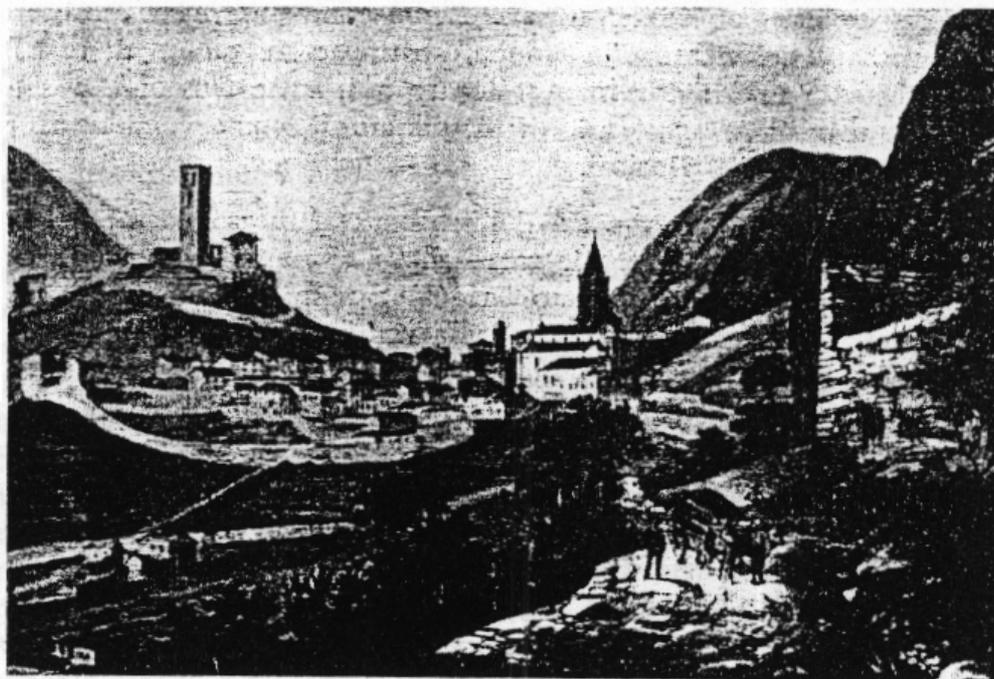


Fig. 4 - La « via del Turco » (Gemona) all'inizio del XIX sec.

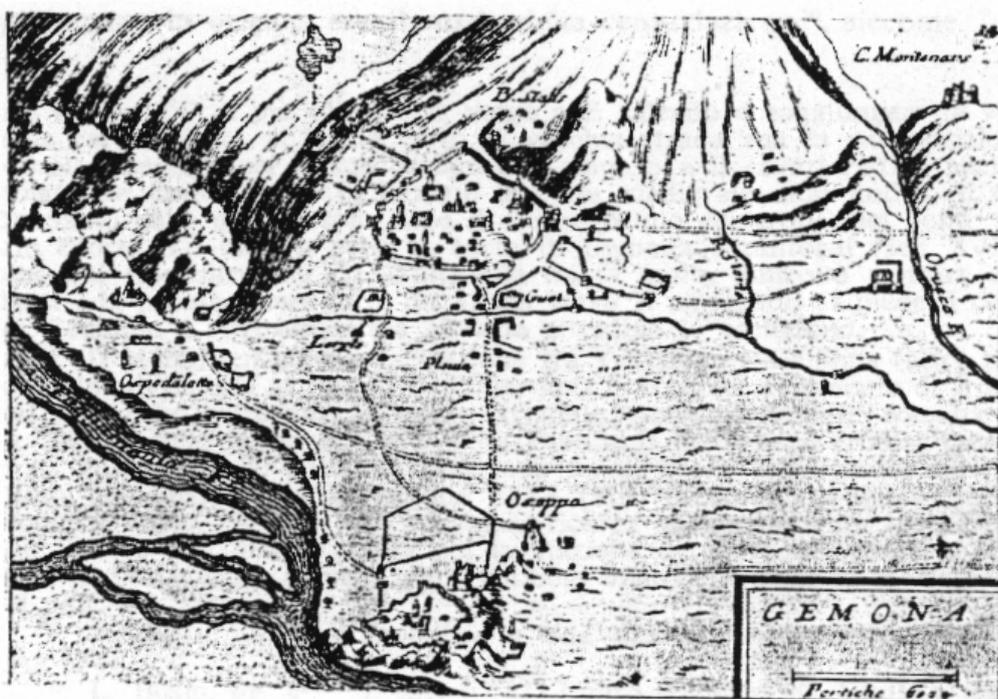


Fig. 5 - Viabilità dall'Orvencio a Gemona nel XVII sec.

Così si spiega con evidenza perché non compaia traccia negli itinerari romani del nome di Gemona, sostituito da quello di *ad Silanos*. Ma sarà anche doveroso collocare qui, sotto Gemona, questa *mansio*, e non ad Artegna (a 3 MP di distanza!), come vogliono tutti gli studiosi, ultimo il Bosio<sup>68</sup>.

m) A ulteriore conferma sia del tracciato a mezza costa (fig. 4), sia dell'abbandono della attuale carrozzabile abbiamo l'appoggio d'un toponimo, la Gradévole (friulano Gridéole), nome che prende il torrentello che sottopassa la strada a una ventina di metri dalla porta della cittadina; ho in altra sede sostenuto<sup>69</sup> che Gradevole va etimologizzato come *Gradabilis*, 'attraversabile a piedi', e ho indicato come proprio al passo della strada il letto roccioso del corso d'acqua sia stato sistemato artificialmente a grossi gradoni di pietre squadrate e lavorate allo scalpello, che ne rompono l'impeto nei momenti di piena e offrono alla piattaforma stradale sufficiente sicurezza. Aggiungerò che la monumentale iscrizione di C. Mazio (C.I.L. V 1812) è stata rinvenuta « sulla strada del Turco », cioè sulla vecchia strada a mezza costa proveniente da Artegna: il che è secondo l'uso romano di porre i monumenti, tombali o no, sulle principali vie d'accesso ai centri abitati.

II. Il tronco della cosiddetta « Iulia Augusta » da Aquileia a Gemona è abbastanza ben accertato: siccome si tratta della strada che, perlomeno in origine, era il *cardo* della centuriazione<sup>70</sup>, siccome Ter-

rio Petri, 1250 m più oltre, e là volge a E salendo a raggiungere la vecchia carrozzabile), si tratta certo di vecchia strada, ma la sua posizione quasi pedemontana, il suo andamento sinuoso e il caratteristico acciottolato ne fanno molto facilmente una via medievale, non antica, il cui tracciato ebbe origine solo dopo il crollo (o uno dei crolli) del ponte sul rio Storto. Lo mostra bene la carta di Gemona e dintorni (sec. XVII), che qui riproduco (fig. 5). D'altronde mi fa molta difficoltà pensare che la strada potesse proseguire da Silans verso N circuyendo al piede il colle di Gemona: i ritrovamenti a N della cittadina lo escludono.

<sup>68</sup> Il Mommsen poneva la stazione tra Tricesimo e Gemona (altri, precisando, all'Osteria al Bivio, tra Collerumiz e Artegna: realmente di fronte all'osteria ho ritrovato la platea stradale, presumibilmente romana, v. p. 334) tenendo fermo al XXXV della Tabula; il Baldissera, erudito e amoroso studioso delle antichità della sua terra, aveva intelligentemente intuito la soluzione: la correzione XXXX (MP) la completa. Non capisco come il Bosio, che per sua personale ricerca ha nuovamente identificato *ad Silanos* con Silans, ponga poi la stazione di posta nei pressi d'Artegna. Si noti ancora come il plur. friulano Silans corrisponda esattamente al plur. *ad Silanos*.

<sup>69</sup> A. GRILLI, *Nota etimologica a due toponimi*, « Paideia » 29, 1974, pp. 59-61.

<sup>70</sup> L. BOSIO, *op. cit.*, p. 157, n. 37. L'agro colonico di Aquileia aveva un'inclinazione azimutale di 22°30' W (v. C. GREGORUTTI, *Iscrizioni cit.*, « Archeogr. triest. » 13, 1887, p. 143-44 e tav. I, fig. 1). Sulla centuriazione

zo d'Aquileia (*ad Tertium*) si trova a soli km 3.5 dal foro d'Aquileia, può essere che la strada avesse inizio un poco più a S; certo seguiva il tracciato dell'attuale statale<sup>71</sup> e proseguiva sullo stesso asse appena a oriente di Cervignano (= *praedium Servilianum* o *Cervonianum*) e con un continuo rettilineo di 30 km traversava l'Ausa (*Alsa*), sfiorava il castello di Strasoldo (nella tradizione *castellum* romano, certo in posizione eccellente) sempre ad oriente e puntava a 470 m a levante di (Casali) Papparotti, dove ne sono stati ritrovati resti<sup>72</sup>. Il ritrovamento di tombe romane a Udine, già castelliere preistorico, a lato della via Marinoni<sup>73</sup>, secondo l'uso romano di disporre monumenti funebri lungo le grandi strade presso gli abitati, ci dà il tracciato nell'attuale abitato, cioè a 200 m a W del piede del colle, su cui sorgeva una vedetta, che comunicava con quella di Tricesimo (11 km a N) e con quella di Strasoldo (24 km a S). A Chiavris, subito a NNW di Udine, sono 36 km da Aquileia, pari a 24 MP, sicché per arrivare a Tricesimo restano ancora 6 MP: l'attuale rettilineo misura km 9.5, occorre, quindi, un percorso assai breve, anche se il *XXX lapis* poteva essere alquanto a S di Tricesimo d'oggi, sviluppatasi in età medievale a ridosso del *castellum* che controllava la strada. Appunto a partire da Chiavris è stata notata una campestre, rettilinea, « avvallata e ridotta in qualche tratto a fosso di scolo » con direzione N al castello di Tricesimo secondo la centuriazione di *Iulium Carnicum*<sup>74</sup>: ai suoi lati sono disposte località che ci riportano a nomi prediali, a E tra la strada e il Torre Adegliac(c)o (= *praedium Atilianum*), Remugnano (*Romanianum*),

v. S. STUCCHI, *La centuriazione romana del territorio tra il Tagliamento e l'Isonzo*, « St. Goriz. » 12, 1950, pp. 83-84. Sulla strada in genere v. R. EGGER, *Historisch-epigraphischen Studien in Venetien*, « Jahresb. d. oesterr. archaeol. Inst. » 21-22, 1922/24, pp. 309-11 e H. DERINGER, *Die röm. Reichstrasse Aquileia Lauriacum II*, « Carinthia I » 140, 1950, p. 173.

<sup>71</sup> G. BRUSIN, *Porta settentrionale di Aquileia*, « Aquileia nostra » 8-9, 1937/38, col. 58.

<sup>72</sup> L. QUARINA, *Castellieri e tombe a tumulo in provincia di Udine*, « Boll. Istit. stor. e di Cult. dell'Arma del Genio », fasc. 13, 1941, p. 102; *Id.*, *Le vie romane del Friuli*, « *ibid.* », 16, 1942 (R. Udine 1970, p. 13).

<sup>73</sup> G. DI CAPORIACCO, *Udine*, Udine 1972, pp. 32-33. È difficile, allo stato attuale delle nostre conoscenze, appurare l'entità dell'insediamento romano corrispondente alla nostra Udine. Interessante è l'emendamento proposto dal Cluverius, *Italia antiqua* cit., I, 202, di leggere cioè in Plinio *nat.* 3.24 (20), 137 per il tradito *Edenates* (che oggi si tendono a identificare con gli *Adanates* delle Alpi occidentali) del trofeo d'Augusto la forma *Vedenates*, per cui \* *Vedenum* = ted. Weiden, slavo Vdin e it. Udine.

<sup>74</sup> L. QUARINA, *Castellieri* cit., p. 259; *Le vie* cit., p. 13; S. STUCCHI, *art. cit.*, p. 81 e fig. 1. Il fatto di trovare la strada antica, in pianura, avvallata nel terreno è possibile, come mostra B. BERRY, *A Lost Roman Road*, London 1963, p. 99 e foto 10b: evidentemente sono stati asportati gli strati superiori, il che è facile specie nelle strade *lapide stratae* i cui basoli fornivano eccellente pietra da reimpiego.

Adorgnano (*Aturnianum*), Vergnac(c)o (*Varinianum*); a W, più fitti sulle prime ondulazioni moreniche, Torreano (*Taurianum*), Pagnac(c)o (*Pagnianum*), Pazzano (*Paccianum*), Tavagnac(c)o (*Octavianum*), Leonac(c)o (in friulano Luvina, *Luvinianum*), Laipac(c)o (*Lavianum*), Luseriac(c)o (*Lucilianum* o *Lucerianum*); un così fitto succedersi di fondi con *villa* non può che segnare i lati di una strada di gran comunicazione.

Da SW di Tricesimo proseguiva il tronco per Artegnà, di cui punto fermo è Bueriis col suo *pons longus*; anche qui il tracciato è accompagnato da toponimi prediali sulla riva destra del Soima: Cassacco (*Cassianum*), Montegnacco (*Montinianum*), Martinazzo (friul. Martegnac, *Martinianum*)<sup>75</sup>.

III. È concepibile che siano contemporanei i due tronchi stradali da Concordia e da Aquileia convergenti su Artegnà? Il primo fa parte d'una via di chiari scopi militari: serviva a far affluire rapidamente le truppe dell'Italia verso il Nord e il suo tracciato è eccellente. Il secondo, nato come *cardo* della centuriazione della colonia d'Aquileia fino all'ostacolo dell'arco morenico, ha molto meno significato rispetto all'altro tracciato per le differenti funzioni militari di Aquileia, che erano di scarsa importanza per operazioni oltralpe verso N: come Concordia era base per le operazioni prealpine e alpine verso il Norico, così Aquileia era stata la base delle operazioni d'Octaviano contro Giapidi e Istri nel 35 av. Cr.<sup>76</sup> e questa era la sua funzione capitale, di controllare le Alpi orientali.

Insisto su questo perché tronco principale è stato ritenuto sempre quello Aquileia-Artegnà, tanto che le è stato dato il nome di « Julia Augusta », mentre la Concordia-Artegnà ne sarebbe solamente una trasversale di raccordo secondaria, o almeno di minor importanza. Il che io non credo.

Vengono qui ad acquistare estrema importanza tre miliari che non abbiamo ancora preso in considerazione e che attirano prima di tutto la nostra attenzione per non essere nessuno dei tre di pietra di Verzegnis, come i precedenti, ma in una pietra che parrebbe la piacentina, proveniente dal Cividalese: segno, questo di un diverso cantiere. Il che ha un suo particolare peso per il miliario di Colloredo di Montalbano, che viene a trovarsi tra quello di Fagagna e quello di Vendoglio: almeno dal 1796<sup>77</sup> si trova nel primo cortile del

<sup>75</sup> Interessante toponimo è in questa zona Treppo: in friulano *Trep(o)* è la continuazione del lat. *trivium*; il paese di Trep(p)o piccolo si trova realmente a monte dell'incrocio tra la via da Concordia, quella da Aquileia, quella per Artegnà-Gemona.

<sup>76</sup> Si veda la condotta della guerra in App. III. 16, 46-28, 83.

<sup>77</sup> G. FILIASI, *op. cit.*, II, 188.

castello, sulla sinistra per chi entra e le sue funzioni sono puramente decorative; ma, anche se non è possibile appurare il luogo preciso del rinvenimento, la tradizione locale dice che era stato trovato sulla strada per Tricesimo<sup>78</sup>. Notizia valida, perché un'invenzione l'avrebbe posto in relazione con i due a Fagagna e a Vendoglio e quindi in altra direzione; possiamo anche aver la sicurezza che non fosse territorialmente fuori dalla giurisdizione del castello e proprio per questo vi fosse stato portato. Eccone il testo (C.I.L. V 7996):

[IMP. CAESAR]  
[AVG] DIVI [F]  
COS. XIII. T]R. POT. XXII

XXXIIII

Chiunque s'è finora occupato della strada Concordia-Norico e di questi miliari ha dichiarato che la strada esisteva con certezza, perché lo mostravano i miliari ritrovati, anche se non era possibile ricollocarli in un ordine logico<sup>79</sup>. In effetti, per quel che riguarda questo nostro miliario, non si può pensare alla cosiddetta via Iulia Augusta Concordiese, perché a Vendoglio abbiamo il miliario 44, collocato al posto giusto, e da Colloredo a Vendoglio corrono appena 3 km, non 15. Ma è un fatto che invece la distanza è corretta rispetto ai XXX MP di Tricesimo, cioè proprio sulla direzione in cui il miliario sarebbe stato ritrovato.

L'affermazione è grave, perché viene a porre un tronco di strada, e non secondaria, da Tricesimo a sotto Colloredo: il che vuol dire che, abbiamo grazie al miliario la prova documentata che la strada fu fatta costruire da Augusto contemporaneamente alla Concordia-Norico e che misurava le sue distanze da Aquileia<sup>80</sup>.

<sup>78</sup> Devo la preziosa informazione a don Orfeo Domini, profondo conoscitore del castello di Colloredo.

<sup>79</sup> Per esempio il MOMMSEN, C.I.L. V p. 167 e W. CARTELLIERI, *Die röm. Alpenstrassen über den Brenner, Reschen-Scheidegg u. Plöckenpass*, « Phil. Sph. » 18/1, Leipzig 1926, p. 20. Il GREGORUTTI, *art. cit.*, p. 394, trascurando il miliario di Vendoglio di cui non aveva ancora una lettura comprensibile, propose una sistemazione fantasiosa di questi miliari: XXXIII MP a Rodeano Basso (spostamento di 6 km), XXXIIII a Rive d'Arcano (spostamento oltre 11 km), XXXV a Giavons (a N del paese, evidentemente; spostamento di più di 6 km in linea d'aria, XXXVI a Copetto sopra Susans (spostamento di almeno 5 km); gl'inconvenienti e le obiezioni non mancano: la lettura esatta del miliario di Vendoglio ha fatto crollare tutte queste fantasie. Il MILLER, *op. cit.*, col. 311, pensava che le distanze fossero misurate da Altino: ma basta considerare che da Altino a Concordia intercorrono 31 miglia, per vedere l'assurdità di questo calcolo.

<sup>80</sup> A un tracciato del genere aveva dubitosamente pensato la FORLATI-TAMARO, *La via Claudia Augusta cit.*, p. 92, n. 2, ma senza ottenere cre-

Che siamo sulla via giusta dimostrano gli altri due miliari 'gemelli' di quello di Colloredo, che si trovano nel viale d'ingresso della malconcia residenza di Pers<sup>81</sup>, villa costruita tra il 1570 e il 1580 da Antonio di Pers, e tutto indica che li siano stati trasportati fin dall'origine del castello come elemento decorativo di prestigio<sup>82</sup>. Il primo miliario è *C.I.L.* V 7998:

IMP. C]AESAR  
AVG. D]IVI. F  
COS. ]XIII  
TR. POT]XXII

XXXV

Il secondo è *C.I.L.* V 7999:

I]M[P. C]AESAR  
AV[G]. DIVI F  
COS. ]X[III. T]R[POT XXII

XXXI

Il controllo è mio: del P si vede nettamente il ricciolo; perfettamente leggibile al tatto e alla luce radente la fine di r. 2 (Mommsen e Moro DIV[I F]). La testimonianza d'un vecchio alla Moro, secondo cui nei pressi di S. Giovanni (poco più d'un km a S di Pers) « passava la strada romana », può nascere da quanto egli aveva sentito dire a proposito da chi si fosse recato a cercare il miliario o dal fatto che dal poco distante Ponte della Pietra passa una vecchia strada d'origine medievale.

È un fatto che i due miliari si trovano non lontano dalla direzione che una strada Colloredo-Tagliamento doveva per forza seguire, viste le condizioni del terreno.

dito; si v. L. BOSIO, *op. cit.*, p. 153. Anche il GREGORUTTI, *art. cit.*, « Archeogr. triest. » 10, 1884, p. 394 accetta la lezione *viam Bellono*, senza però rendersi conto che si trattava d'un'altra strada autonoma: di qui un itinerario estremamente bizzarro, che si preoccupava di ricalcare tracciati di altre strade: Tricesimo-Montegnacco-Treppo Piccolo-Vendoglio-Mels-Pers-Maiano-S. Tomaso-Commerzo-S. Daniele-Codroipo (tappa questa che, secondo la sua ipotesi — v. n. 79 e precedentemente n. 25 —, copre il tracciato della 'via Giulia Augusta' concordiese) Casarsa-Pordenone (dove il tratto Codroipo-Pordenone corrisponde alla Postumia) Sacile-Ceneda-Belluno.

<sup>81</sup> Disgraziato questo Pers! Il MOMMSEN (*C.I.L.* V 7998) lo collocava sui monti tra Gemona e la val del Torre, sotto la muraglia dei Musi, dove infatti esiste un altro Pers; il BOSIO, *op. cit.*, p. 175, scrive che da Vendoglio « continuando oltre Pers » s'arriva a Bueriis: ma Pers è a 5 km a W, Bueriis a 4 a E di Vendoglio. Si deve trattare d'una svista.

<sup>82</sup> Il Mommsen dà il primo miliario (*C.I.L.* V 7998) come collocato a S. Giovanni della Selva (km 1.5 a S di Pers) e così la MORO (*op. cit.*, n. 77); a memoria d'uomo, nessuno a Pers ricorda quella collocazione. La chiesetta di S. Giovanni è stata distrutta 35 anni fa circa, ma allora non vi si trovava, a detta dei locali, nessun miliario.

Proprio sul terreno, per l'attraversamento dell'anfiteatro morenico tilaventino, che si presenta arcuato con la convessità verso S, due soluzioni si potevano presentare, almeno fino a un certo punto, all'attenzione dei costruttori della strada: o lasciare la pianura non molto a N di Udine, già a Tavagnacco (m 151) e risalire tutta la valle del Cormor per conservarsi in quota e passare il torrente al ponte tra Ara e Colloredo (m 156), ma restano in posizione militarmente infelice, perché dominata di continuo dalle alture e dai pianori di poco più elevati del letto del torrente; o sfruttare la dolce pendenza della pianura friulana fino a Beorcis (*bifurcae*) a S di Tricesimo (m 185) e raggiungere il medesimo ponte per Monasteto, Vendasio, Ara piccola e Ara grande, mantenendosi sulla mezzacosta a N in posizione dominante sopra al torrente Soima e quindi sicura. La collocazione di Tricesimo ci assicura di qual'è stata la scelta, militarmente eccellente, anche se comportava di mantenersi a una quota di poco inferiore ai 200 m. Dal bivio di Tricesimo al Cormor sono km 5.5.

Certo la via augustea non saliva fino sul colle di Colloredo, ma lo circonvolava verso S incrociando la strada proveniente da Concordia forse presso il solco del rio Beorcjane — da collegarsi con Beorcje, quindi con *bifurca*, cioè 'rio del bivio stradale' —, per proseguire appena a S della cresta della crinale Colloredo-Caporiacco (Lauzzana m 199 - Codugnella m 201 - S. Ellero m 193 - Caporiacco, vecchia strada m 197) e qui screstare sul versante N e, passando di fronte al castello di Caporiacco, incominciare a scendere verso S. Daniele per la Valle Morta, sempre a mezza costa; quindi a S. Giacomo di Raggogna, sotto l'antica *Reunia*, doveva affrontare il passaggio a guado del Tagliamento: in tutto, da *Tricesimum* fin sotto *Reunia*, 15/16 MP, intervallo ragionevole tra due *mansiones* in terreno moderatamente collinare. In conclusione dovremmo pensare che i due miliari sono stati riuniti a Pers, proveniendo il primo (35 MP) da meno di 4 km a oriente, il secondo (41 MP) da poco più di 5 km a occidente<sup>83</sup>.

Si potrebbe dire che la strada che attraversa il Tagliamento non è testimoniata altro che da questi tre miliari: a parte che questo non mi pare poco, credo di avere altri due elementi di documentazione.

<sup>83</sup> Distanze irrisorie, se si pensa a dove sono stati trovati alcuni miliari: ricordo *C.I.L.* XIII 9070, che si trova a 50 km dalla sua collocazione originaria, *C.I.L.* XIII 9071 a 80 km (sono naturalmente casi estremi); comunque sia, sono distanze molto minori di quelle proposte da chi li vuole reintegrare sulla via Concordiese, perché quello di Colloredo andrebbe a S subito oltre la sella di Fagagna, con uno spostamento di 8.5 km, mentre è quasi in luogo; quelli di Pers dovrebbero andare rispettivamente km 5.8 più a S e quasi 5 km in linea d'aria a E.

Abbiamo visto che l'*Itinerarium Antoninianum* (276) pone *viam Bellono* a 30 MP da Aquileia, cioè praticamente all'altezza di Tricesimo; abbiamo anche visto che tutti quanti hanno studiato le nostre strade hanno preferito la variante *viam Belloio*<sup>84</sup>: come sta, filologicamente parlando, la questione? La lezione dei codici è incerta: l'Escorialense R II 18, il più antico (VII sec.), ha *bellono*, accolto dal Mommsen; il Vindobonense 181 (sec. VIII) con la famiglia ω ha *beloio* e il Parisino Reg. 7230 (sec. X) ha *belleio*: parrebbe che il Cuntz<sup>85</sup> abbia ritenuto come forma archetipa BELLOIO, accettato anche dal Miller, senza spiegare il nome e senza indicare come vada inteso il dato in concreto. Più recentemente il Polaschek<sup>86</sup>, che pensa a località sita dove ora abbiamo Stazione per la Carnia e giustifica la sua proposta pensando che sia caduta una prima stazione *Puciolis* o *Putiolis* (Pozzuolo del Friuli), che il Cosmografo Ravennate (IV 31) pone tra Forum Iulium e Aquileia, ha inteso *Beloio* o meglio il *mons Belloius*, come il gruppo di montagne in cui si trova il passo di Monte Croce Carnico, nome che sarebbe ancor oggi continuato dal M. Volaja (Wolayerkopf) a 8 km in linea d'aria a W del passo stesso. Ipotesi tanto seducente, quanto malsicura: intanto lo stesso Polaschek deve ammettere che « *dessen antiker Name in der Nachzeit ein Stück gegen Westen abgewandert sein könnte* »<sup>87</sup>; ma già pare strano che invece del passo si indichi un gruppo montano, mentre — visto che compare in un itinerario come l'Antoniniano — ci aspetteremmo che fosse il nome ufficiale del valico, che come *Beloius* non compare da nessuna parte. Perché Venanzio Fortunato nella seconda metà del VI sec. parla del passo, che ha percorso personalmente, chiamandolo *Alpis Iulia*<sup>88</sup> e Paolo Diacono, riferendo il viaggio di Martino, ripete esattamente *Alpis Iulia* (*hist. Lang.* 2,13); se poi la grande iscrizione di Attio Breziano ed Ermia sul passo stesso (C.I.L. V 1863, circa 200 d. Cr.) dice solo *montem Alpinum ingentem*, né compare alcun nome sull'iscrizione di Valentiniano I (C.I.L. V 1862,

<sup>84</sup> A onor del vero la FORLATI TAMARO, *Lc.* a n. 80, ha proposto d'accettare la lezione *Bellono*.

<sup>85</sup> O. CUNTZ, *Beiträge z. Textkritik d. It. Ant.*, « *W. St.* » 15, 1893, p. 283.

<sup>86</sup> E. POLASCHEK, *R.E.* II 8B (1958), coll. 1925-26; cfr. WAGNER, *Die Römer in Bayern*, 1928<sup>4</sup>, p. 123, n. 28.

<sup>87</sup> E. POLASCHEK, *R.E.* I 17A (1936), s.v. *Noricum*, col. 1031; devo notare che queste sono *Alpes Carnicae* (cfr. *Plin. nat.* 3,28 (25), 147) e non *Karawanken* (*Caruanka*), che hanno inizio molto più a E, oltre Villaco.

<sup>88</sup> VEN. FORTUN. v. *Martini* 4, 651. A torto si dubita dell'esattezza di Venanzio, che ha dei particolari precisi in tutta la descrizione del viaggio da Augusta all'Italia: chi sia stato al passo di M. Croce Carnico venendo dal Gailtal per il Römerweg sa che cosa vuol dire il poeta e come non sia solo colore poetico neppure *mons in nubila pergit*. Paul. Diac. *hist. Lang.* 2,13: *per fluenta Tiliamenti et Reuniam perque Osopum et Alpem Iuliam*.

del 373), che pur è stata fatta incidere dal *curator* di Iulium Carnicum, questo prova che o non c'era nella terminologia ufficiale un nome preciso o esso era — cosa più probabile — un nome generico, come *Alpis Iulia*, tanto più che il Cosmografo Ravennate (IV 37) osserva *quod iugum Carnicum dicebatur ab antiquis Alpis Iulia*.

A parte le difficoltà che l'ipotesi del Polaschek incontra sulle distanze stradali, preferisco attenermi alla autorità del codice più antico e alla logicità della forma<sup>89</sup>, sicché col Deringer<sup>90</sup> tengo fermo alla lezione *Bellono*. Se accettiamo questa lettura, oltre a veder dileguare tutte le ipotesi fantastiche che prima e ora abbiamo incontrato, abbiamo un documento che ci conferma quanto i miliaresi ci hanno proposto: si tratta allora d'una *via* da e per Belluno, che all'altezza di Tricesimo si dirigeva verso W, andando a varcare il Tagliamento sotto *Reunia*, e che oltre il fiume manteneva un andamento pedemontano per Valeriano/*Valerianum*, Travésio, Meduno, Fanna (probabile *castrum* romano), Maniago, Montereale Cellina (ritrovamenti romani), Giàis (insediamento longobardo), Aviano, Polcenigo (iscrizione al *Timavus* = Gorgazzo), Caneva, Ceneda di Vittorio V./*Ceneta*. Altro significativo documento, di questa strada da *Reunia* in poi ci dà chiaramente notizia Venanzio Fortunato, anche qui estremamente preciso:

hinc pete rapte vias ubi Iulia tenditur Alpes  
 altius adsurgens et mons in nubila pergit.  
 Inde foro Iuli de nomine principis exi  
 per rupes, Osope, tuas, qua lambitur undis  
 et super instat aquis Reunia Teliamenti.  
 hinc Venetum saltus campestris perge per arva,  
 submontana quidem castella per ardua tendens, ...  
 per Cenetam gradiens et amicos Duplavenenses<sup>91</sup>.

Quindi chi, all'età di Venanzio, scendeva dalle Alpi poteva a Ospitaletto (a N di Gemona) prendere il raccordo per Osoppo e raggiungere a *Reunia* la via augustea che proseguiva per Ceneda. Come essa da Ceneda raggiungeva Belluno? Io sono convinto per Longhere e Valmarano, risalendo l'ampia valle del Soligo, militarmente sicura, e quindi salendo al passo di Praderàdego (m 832): di

<sup>89</sup> Se i codd. Vindobonense e Parigino sono copie di altri codici in scrittura simile alla semiunciale rotonda irlandese o in altre semiunciali come la francese, una forma *bel(l)ono* poteva con ogni facilità esser letta e trascritta *beloio* e *belleio*.

<sup>90</sup> H. DERINGER, *art. cit.*, I, « Carinthia I » 139, 1949, p. 193 s.

<sup>91</sup> VEN. FORTUN. v. Martini 4,651-57; 668. Si noti che quando dice *foro Iuli de nomine principis* non confonde *Iulium Carnicum* con *Forum Iuli* (v. 653), come molti hanno voluto, attribuendo la loro stolidezza al prossimo, ma va inteso « esci dal mercato dal nome del giulio principe » (con *foro* scritto con la minuscola).

qui scendeva in Val di Piave. Ritengo cioè che il tratto di strada romana con « tagliata » in roccia qui scoperto dall'Alpago Novello<sup>92</sup> rappresenti il vecchio tracciato augusteo; niente vieta che più tardi esso sia stato sfruttato per la Claudia Augusta Altinate di cui è molto più stretto. Questo spiegherebbe anche perché il miliario commemorativo della strada di Claudio si trovi a Cesiomaggiore (C.I.L. V 8002): qui doveva essere il grosso cantiere da cui dipendevano i nuovi lavori sulla direzione Belluno (o Trento?)<sup>93</sup> e oltre, che si staccavano dal vecchio tracciato. Personalmente ritengo che questo tratto di strada sia stato sfruttato dal 2 av. Cr. al 46 d. Cr.: è assurdo pensare che da Altino si seguisse un percorso così accidentato, che allungava e rallentava il percorso; mentre esso può trovar giustificazioni per chi veniva da Ceneda.

#### *Funzioni delle strade augustee*

Se è valido quanto ho fin qui discusso, anche troppo minuziosamente, la concezione augustea risalta ben chiara.

La via Iulia Augusta Concordiese risponde alla logica delle esigenze militari del momento, garantendo facili comunicazioni verso il Nord, col Norico. La strada Aquileia-Belluno, che metteva in comunicazione la Pannonia e le Alpi, l'una non ancora sicuramente pacificata, le altre facilmente penetrabili attraverso l'amica valle del Piave, aveva le funzioni di strada d'arroccamento che permettesse una considerevole manovrabilità per linee interne. In più un raccordo insignificante tra Tricesimo e il lago di Soima. Dell'importanza di queste due strade incrociantesi è prova il fatto che, ancora dopo due secoli, l'*Itinerarium* non parla di ad *Tricesimum*, ma di *viam Bellono*: la denominazione militare si trova solo nella Tabula per l'itinerario da Aquileia ad Augusta, è cioè una denominazione pratica, diffusasi tra mercanti o soldati che, sotto la protezione del *castrum* sovrastante il bivio, trovavano possibilità di sosta, ristoro e riposo.

<sup>92</sup> A. ALPAGO NOVELLO, *Appunti su la via Claudia Augusta Altinate*, « Atti Ist. Ven. SS.LLAA. » 104, 1944/45, pp. 737-40; quindi C. ANTI, *La via Claudia Augusta ab Altino dalla Priula a Belluno*, « St. Calderini-Paribeni » III (1956) 495-511. Il tracciato è più stretto di molto, rispetto alla Claudia Augusta, ma per essere di valico 4 m circa (C. Anti) sono una notevole larghezza. Al M. Croce Carnico è m 1.80; al Comelico 4 m sono solo per il tratto pianeggiante finale. Ciò non toglie che il passaggio potesse essere sfruttato più per traffico a soma che a carri; certo su quei terreni, 4 metri scarsi (qui sarebbe assai utile sapere che cosa vuol dire esattamente '4 metri scarsi') non arrivavano a permettere il traffico in doppio senso.

<sup>93</sup> Si veda L. BOSIO, *op. cit.*, pp. 131-36.

La via Aquileia-Belluno, almeno fino al Tagliamento, era destinata a perdere buona parte della sua importanza militare quando il confine dell'impero s'era stabilito saldamente su Reno e Danubio, sostituita da altre linee d'arroccamento più a Nord, per esempio la Augusta-Vipiteno-Agunto-Celeia-Petavione; la stessa sorte subì la via da Concordia, una volta che i grandi contingenti di truppe furono dislocati fuori d'Italia. Allora fu la Aquileia-Agunto-Augusta ad assumere funzioni capitali, permettendo di trasportare truppe da un fronte all'altro anche in caso d'invasione, collegandosi con le vie provenienti dall'Oriente e col mare e passando all'interno delle Alpi. Tanto che il tracciato del passo di Monte Croce Carnico fu rifatto nel 373 in relazione con i grandi lavori di fortificazione curati da Valentiniano II, documentati da Ammiano (28,2,1; 29,6,2) e da iscrizioni (*C.I.L.* V 5670a), come testimonia l'iscrizione di Mercatovecchio (*C.I.L.* V 1862), al secondo dei tornanti che portano al passo.