



ELIO DUSSO



STRADE ANTICHE DEL FRIULI E DELLA CARNIA

**BREVE VERIFICA DI UN TRATTO STRADALE TRA
IL PASSO DI LANZA E MISINCINIS**

**in funzione del percorso trasversale del Canale del Ferro
Tarvisio-Pontebba-Paularo-Paluzza-Zuglio.**



www.antiqva.org

info@antiqva.org

Star Light Editions

ELIO DUSSO

Nel mondo dell'archeologia italiana è obbligatorio chiedere il permesso dello Stato per qualsiasi cosa. Hanno burocratizzato tutto, anche il pensiero e le idee. Senza permesso tutto è vietato a prescindere.

Per lo Stato la gente comune dovrebbe fare soltanto da spettatore plaudente e non fare troppe domande. Pensare, immaginare, fantasticare è inopportuno, scrivere è irritante e irriverente: dovrebbero poterlo fare soltanto gli specialisti accreditati.

Ma non deve essere così! La storia stessa ce lo insegna.

Le scoperte degli appassionati non vengono mai citate correttamente.

Scriviamo per legittima difesa.

La Casa Editrice Nigeriana "Star Light Editions", partner di "Antiqua.org", patrocina opere letterarie italiane in un contesto indipendente, libero dalle imposizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, un Ministero che opera in perenne malafede nei confronti dei cittadini di cultura.

In questo periodo neofobico, di ristrettezze ideologiche e di monopolizzazione dei ruoli, i ricercatori e gli studiosi non istituzionalizzati hanno la possibilità di scrivere la storia anche così!



STRADE ANTICHE DEL FRIULI E DELLA CARNIA

**BREVE VERIFICA DI UN TRATTO STRADALE TRA
IL PASSO DI LANZA E MISINCINIS**

**in funzione del percorso trasversale del Canale del Ferro
Tarvisio-Pontebba-Paularo-Paluzza-Zuglio.**

© Tutti i diritti di riproduzione riservati

Questa pubblicazione è prodotta da "ANTIQUA.ORG" e resa pubblica da:
Star Light Editions Po. Box 1791 Orlu - Imo State - Nigeria 31-08-2022.

La versione digitale è libera e gratuita.

Star Light Editions

*In memoria dell'amico e compagno
di tante escursioni giovanili*

Sandro Sarcinelli

Guardaci dall'alto e veglia su di noi

PREFAZIONE

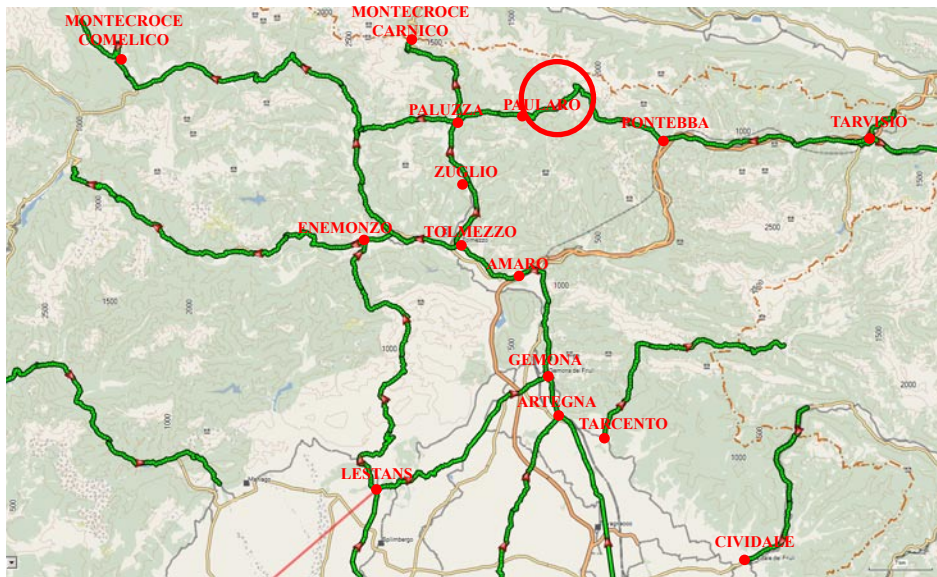
Con questa pubblicazione prosegue l'impegno di Antiqua.org nel raccogliere informazioni e dati sulla presenza umana antica in Friuli ed aggiunge qualche tessera al grande mosaico ancora sconnesso delle informazioni attuali. Conoscere è importante; l'informazione non può essere demandata solo a qualche articolo di giornale, né alle pubblicazioni settorializzate e inaccessibili delle università, delle soprintendenze e degli organi istituzionali. Informare è offrire alla gente tutte le notizie, comprese quelle che gli appassionati ed i ricercatori locali raccolgono per senso civico, per piacere e per curiosità e che non devono andare dimenticate, perché anch'esse costituiscono parte della nostra storia. Sarà poi compito di altri fare tesoro di queste informazioni e tradurle in elementi storicamente fruibili.

Antiqua come sempre, per onestà intellettuale, prende visione, cataloga, archivia e pubblica dati e immagini per far sì che le informazioni divengano un bene di tutti, e possano essere utilizzate per studiare e per fare comparazioni con altri luoghi e altre realtà.

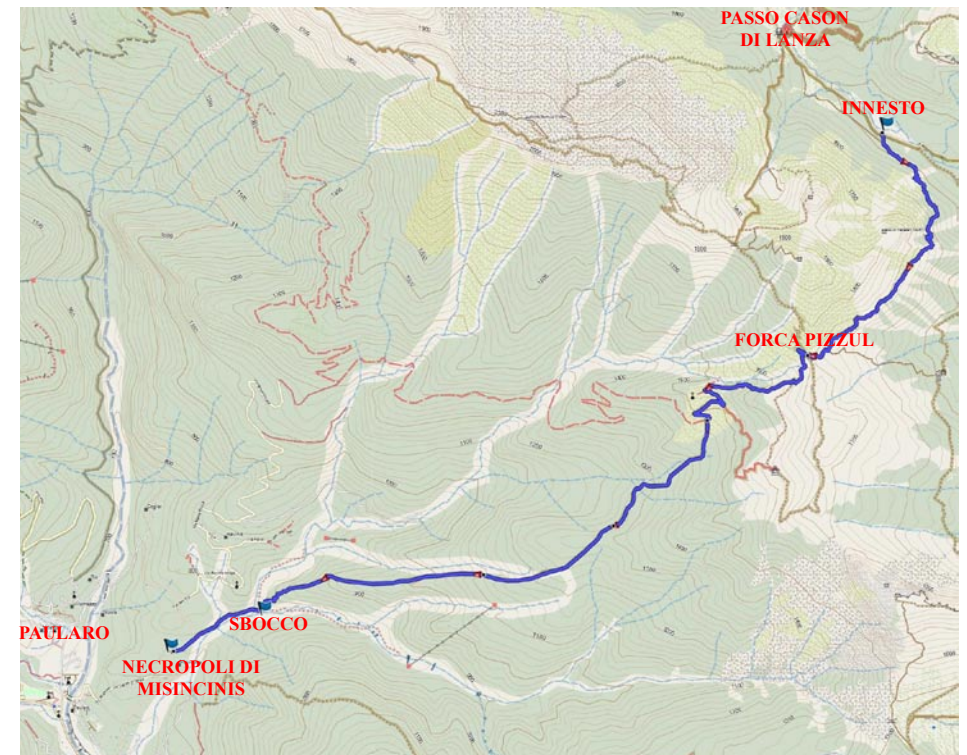
Questa pubblicazione contiene informazioni e valutazioni inedite di ricercatori dilettanti non istituzionalizzati le cui ricerche e scoperte proseguono senza sosta nonostante la contrarietà ministeriale.

Questi ricercatori hanno già proposto infinite volte, sotto forma di associazioni di volontariato culturale, la reciproca collaborazione alle istituzioni e non l'hanno mai ottenuta; dunque oggi fanno da soli, senza remore e senza ripensamenti.

Le istituzioni, che normalmente non approvano, hanno la possibilità e l'opportunità di fare un salto di qualità culturale e sociale nell'accogliere, valorizzare e musealizzare questo libretto inserendolo nella bibliografia ufficiale.



Sopra: Mappa delle principali strade antiche dell'Alto Friuli e della Carnia.
 (Nel cerchio l'area della verifica sul tratto che da Pontealba conduce a Paularo e Paluzza).
 Sotto: Mulattiera lastricata nel bosco di abeti.



Rappresentazione del percorso e grafico di elevazione del nostro sentiero mulattiera.

In questo 2022 stiamo completando le ricerche della strada che nella protostoria e durante l'antichità i commercianti e gli eserciti percorrevano per giungere a Julium Carnicum (Zuglio) dal valico di Tarvisio.

Non siamo informati su eventuali ricerche di terzi sullo stesso argomento, né di pubblicazioni relative.

Gli studi del Cencig, di cui si allega un estratto in calce, ci informano che la forra del torrente Fella da Pontebba a Chiusaforte era impraticabile nell'antichità e che quindi i traffici del cosiddetto Canale del Ferro si svolgevano per altra via. Ci segnalano anche che da Pontebba le carovane commerciali deviavano per Paularo, Paluzza e Zuglio attraverso la valle del rio Pontebbana in direzione passo di Lanza.

Ci riferiscono poi che a Misincinis e sul Col Duron sono venuti alla luce importanti indizi di preromanità e romanità e che quindi da Misincinis i traffici per Paluzza avvenivano attraverso la forcella di detto colle.

Ci manca di individuare il tratto che raccorda la valle del torrente Pontebbana con Misincinis.

Negli anni passati è stata verificata l'impossibilità al transito attraverso la forra del torrente Chiarsò passando a nord del monte Zermula. Si è provato poi il sentiero che sale alle casere Pradulina e Turrie a sud del Zermula, nell'intento di arrivare a Paularo senza salire troppo in quota, ma questo tentativo ha dato pessimi risultati perché in quel tratto non sono mai esistite mulattiere idonee.



Quest'anno si è tentato un nuovo sentiero a sud del Zermula. Questo sentiero (CAI 441) prevede 250 metri di dislivello in salita e 950 metri di dislivello in discesa su 7 chilometri di sviluppo totale. Il sentiero ha quindi una pendenza molto elevata.

A tal proposito i verificanti sono partiti dall'innesto tra la carrozzabile Pontebba-Cason di Lanza e questo sentiero CAI, a quota 1450 e sono saliti rapidamente alla forcella Pizzul a quota 1700 attraverso una mulattiera di buona larghezza e fattura, bordata di pietre ed in buono stato di conservazione, fatta eccezione per la parte quasi sommitale, interessata da un fronte franoso di circa 300 metri che ha distrutto il camminamento originale. Dalla forcella Pizzul si scende in val Dincarojo in un tratto, impegnato da alpeggi a quota 1500.

Il comodo sentiero prosegue ancora per un bosco costeggiando rivoli di acqua fino a quota 1300.

A questa quota, in presenza di nuovi alpeggi, esso è stato interessato da una recente cementificazione, messa in atto per il transito di mezzi fuoristrada provenienti da una pista forestale d'incrocio, che nulla ha a che fare con esso e che ha distrutto il manufatto di un tempo.



Nella pagina accanto: Un particolare della lastricatura della mulattiera Lanza-Misincinis. In questa pagina: Un tratto un po' danneggiato dall'acqua piovana e dalle radici degli alberi. Il sentiero, a volte sul crinale, a volte scavato nel terreno, mantiene una costante ed elevata pendenza, adatta solo ai trasporti a dorso di mulo.

A quota 1220 il sentiero mulattiera ritorna allo stato originale e prosegue la discesa in una eccezionale lastricatura che lo rende solido e inattaccabile e lo accompagna fino al suo sbocco a fondovalle. Termina a quota 760, a soli 600 metri di distanza dalla necropoli protostorica di Misincinis, il cui villaggio, non ancora localizzato, è stato probabilmente una stazione di sosta e di cambio.

Alla prima analisi arqueo stradale il percorso risulta molto convincente, e induce a pensare che sia proprio un tratto ancora sconosciuto dell'antico tracciato Tarvisio-Pontebba-Paularo-Paluzza-Zuglio. D'altronde una lastricatura così accurata può essere stata fatta solamente per garantire la percorribilità a lunghe carovane di muli, cavalli e colonne di militari, con ogni tempo.

Il sentiero si presenta in splendida forma, nonostante la sua probabile vetusta età, e può essere definito una mulattiera monumentale su cui sono passati molti commerci con il nord d'Europa celtico fino oltre la caduta dell'impero romano. Ritengo a buona ragione che sia stata individuata una parte mancante della lunga serie di tratti stradali tra Tarvisio e Zuglio, e di essere ben soddisfatto del risultato; mi riprometto di svolgere prospezioni sulla sommità di forcella Pizzul, che è un valico ambientalmente molto interessante, e che potrebbe rilasciare qualche indizio storico confermativo.

Della comunità protostorica di Misincinis si conosce già molto, essendo stato indagato il suo sepolcreto tra il 1995 e il 1997, peccato che tutti gli scritti ufficiali ignorino completamente il fine primario di questa comunità di montagna in funzione di questa importante e antichissima arteria stradale.



Oggi sappiamo qualcosa di più sulle strade antiche del nostro Friuli, e conosciamo un tratto nuovo.

L'impero romano si è impossessato dei commerci minerari del nord Europa quando essi erano già fiorenti e consolidati e quando la comunità montana di Misincinis esisteva già da lungo tempo, anche se non sappiamo nulla del suo seguito, dei suoi traffici e relativi interessi economici, né della messa in opera e conservazione viaria.

Ci vogliamo scusare se le nostre verifiche archeologiche sul territorio porteranno qualche sconvolgimento soprattutto tra gli accademici da scrivania.

Ci auguriamo che le comunità montane di Paularo e della Carnia accolgano e valutino queste informazioni con obiettività e con favore.



Nella pagina accanto: Un altro particolare della lastricatura della mulattiera Lanza-Misincinis. In questa pagina: Un tratto scavato sul terreno. Si vede bene la lastricatura tra le foglie secche.

Capitolo 6 ANTICA VIABILITÀ TRA IL CANAL DEL FERRO E LA CARNIA, IN FUZIONE DEL PASSO DI TRICESIMO.

Non si può descrivere l'antica viabilità preistorica e romana nel territorio centro orientale, senza prima conoscere come il traffico proveniente da nord e dai passi alpini raggiungeva il valico di Tricesimo. L'importanza dello storico territorio di Zuglio non derivava solo dal fatto di trovarsi sulla viabilità proveniente da nord e dall'odierna Austria tramite il passo di Monte Croce, ma soprattutto di collocarsi alla confluenza di una viabilità proveniente anche dai passi del Tarvisiano in modo trasversale, da est a ovest. La cosa parrebbe incomprensibile per tutti, se non fosse che dall'osservazione topografica e idrografica di questo territorio è emerso che la viabilità del canal del ferro, messa a scendere a sud tramite l'ampia valle del fiume Fella, da Tarvisio fino a Pontebba, non procurava particolari problemi, mentre da Pontebba fino ad Amaro, la via era invece impraticabile a causa dei numerosi attraversamenti che il traffico doveva fare da una parte all'altra del fiume, a causa delle scoscese rive che non lasciavano spazi a dei percorsi in riva destra o in riva sinistra se non per brevissimi tratti, a meno che, non si fosse adoperato per scendere il letto dello stesso fiume. Scelta questa che fu sicuramente presa in considerazione, visto che in periodo veneto le ghiaie del Fella vennero più volte battute dai precisi colpi delle bocche da fuoco collocate sulla fortezza della Chiusa (località Chiusaforte tra Pontebba e Moggio).

In quel tempo, ne seppero qualcosa le orde turche che optarono per la loro discesa in Friuli il più lungo ma sicuro percorso della Val Aupa, fermati però ancora una volta in località Lanza, segno che erano stati precedentemente informati di un percorso alternativo a quello infelice della valle del Fella. Infatti, sin dai tempi antichissimi, il traffico, anche se con un tragitto più lungo, aveva sempre preferito aggirare le problematiche della val Fella, in particolare modo specie in presenza di grandi piovosità e grandi acque, risalendo di conseguenza la Val Aupa da Pontebba, per ridiscenderla a Moggio raggiungendo Amaro e lo sbocco della valle tramite un tratto della stessa riva destra del Fella; oppure dalla Val Aupa proseguire per Lanza per poi scendere nella val Dincarojo e raggiungere tramite il Col Duron Ligosullo, Treppo Carnico, Paluzza, Arta e Zuglio nella valle di San Pietro (1). A testimonianza di questo percorso trasversale dal tarvisiano fino a Zuglio, abbiamo i significativi rinvenimenti preromani della valle Dincarojo presso Misincinis, e il fortilizio romano di Col Duron con i suoi rinvenimenti del 1990/91; una osservazione importante emersa dalla nostra ricostruzione topografica dell'antica viabilità in quest'angolo di regione tra il canal del Ferro e la Carnia, in quanto abbiamo sempre creduto che l'ubicazione del luogo prescelto per la nascita e lo sviluppo della antica e odierna Zuglio in tempi preromani e romani, non sia stata fatta per puro caso. Il traffico riunito in questo modo a Zuglio, scendeva a Tolmezzo transitando prevalentemente per Terzo, lungo la riva destra del torrente But. La località di Tolmezzo, un tempo come oggi era un crocevia di estrema importanza in questo territorio, dovuto alla sua fortunata posizione geografica, poiché oltre a ricevere a scendere il traffico della val del But, unito in parte a quello proveniente dal Tarvisiano, vi confluivano anche quelli provenienti da nord ovest del Cadore via Forni Avoltri o Ampezzo, oltre a quelli che arrivavano dal territorio pordenonese da Preone o dalla forcella Chianzutan di Tramonti, e quello proveniente più in basso dallariva destra del Tagliamento tramite la val del Lago detta Via Del Sale tramite la forcella di Cesclans.

Questa viabilità riunita a Tolmezzo, poteva poi scendere ad Amaro raccogliendo anche una parte del traffico del Fella via Moggio, per poi guardare infine il fiume Tagliamento a sud, fra Amaro e le località di Carnia e Portis. Dopo Portis e Venzone, la via proveniente dalla Carnia continuava per Gemona adoperando inizialmente la forcella S. Agnese piuttosto che lo stretto passaggio di Ospedaletto fra la riva sinistra del Tagliamento e il monte Ciamparis.

A Gemona, la strada riceveva via Osoppo la strada proveniente dalla riva sinistra del Tagliamento. Dopo Gemona invece, la strada proveniente da Tolmezzo, scendeva ad Artegna dove, poco più a sud, presso borgo Buins riceveva l'importantissima via che si staccava dalla consolare Annia presso Portogruaro nel vicino Veneto. Le finalità di questa via che dopo Portogruaro saliva a Morsano, Codroipo, Fagagna, Buia e Artegna erano quelle di trasportare una parte dei traffici provenienti dalla Consolare Annia diretti al nord senza passare per Aquileia. Presso Artegna, da ovest arrivava anche un'altra strada proveniente questa volta da Cividale via Ronchis, Prestento, Soffumbergo, Faedis, Attimis, Nimis e Tarcento, tramite una pedemontana alta detta "Castellana", per il motivo che transitava presso numerosi fortificati medioevali. Ritornando invece alla nostra via principale che scendeva dalla Carnia, dopo Artegna e borgo Buins, la stessa saliva alla collina del Longeriaccio aggirando un'estesa palude, per poi scendere a Collerumiz e Collalto presso Treppo Grande. Questa strada preromana raggiungeva infine il passo di Tricesimo non prima di aver raccolto i vicini traffici collinari occidentali di Bueris, Moruzzo, Ara e Cassacco, e quelli orientali di Tarcento e Nimis, mentre a Tricesimo, da est, arrivava una strada pedemontana direttamente da Cividale, e da ovest quella di Ara con Colloredo di Montalbano, e poco più sotto, presso la chiesa di San Giorgio, quella che saliva dalla laguna di Marano lungo il torrente Cormòr.

(1) Va detto che ancora nel XIX secolo la val Dincarojo era collegata a sud con Cedarchis e il canale di San Pietro in direzione di Tolmezzo solo da un ripido impraticabile e pericoloso sentiero, e che pertanto per scendere a Tolmezzo tramite il canale di San Pietro veniva aggirata la situazione preferendo la strada per Treppo Carnico Paluzza Arta e Zuglio.

LA NECROPOLI DI MISINCINIS : L'AMBIENTE E L'UOMO NELL'ETÀ DEL FERRO.

Indirizzo web di riferimento: <https://www.archeocartafog.it/portfolio-articoli/paularo-ud-fraz-misincinis-la-necropoli/>

Il sepolcreto, scoperto durante la costruzione di una casa nella frazione di Misincinis presso Paularo, è stato scavato tra il 1995 e il 2001. Era situato su di un pendio rivolto a sud (a c. 700 m. s.l.m) lungo il percorso, attivo già nell'età del bronzo, che da bacino del torrente But conduce attraverso passi alpini (Lanza e Lodin) nella valle, ora austriaca, del Gail. Il cimitero non era conservato integralmente a causa dell'erosione del pendio e della parziale distruzione operata dai lavori edili.

I primi materiali affiorarono per caso in seguito a lavori che i coniugi Clama eseguirono intorno alla loro casa (F14 IV SE, 46°32'00"N, 0°40'23"E, m 710) .

Non è noto ancora l'abitato cui era pertinente: si trattava forse di un piccolo agglomerato di case abitate da contadini-pastori, dediti forse anche ad attività artigianali, nonché di scambio e ricerca di minerali.

I successivi interventi della Soprintendenza Archeologica e per B.A.A.S. del Friuli-Venezia Giulia condotti tra 1995 e 1997 misero in luce una necropoli con sepolture ad incinerazione, come d'uso nell'età del ferro in tutto il Caput Adriae (vedi in particolare le necropoli di Montereale Valcellina, Pozzuolo, S. Pietro al Natisone e Dernazzacco, Caporetto, S. Lucia di Tolmino) cioè con ossa combuste deposte con il corredo di oggetti in urne di ceramica ma anche in semplici buche nel terreno.



Le tombe rinvenute sono riferibili ad un arco cronologico compreso tra il VIII ed il IV secolo a.C. Si possono suddividere in due gruppi riferibili a due diversi periodi, in cui si può osservare una certa differenza di stile e di cerimoniale. Anche gli oggetti di corredo si diversificano avvicinandosi a modelli diversi: nel caso delle tombe più antiche (VIII-inizi VI sec. a. C.) l'ampia area di riferimento comprende l'Estremo Oriente, il Veneto euganeo, l'Alto Adige, l'Austria e la Slovenia. Il gruppo successivo (avanzato VI - IV sec. a. C.), il più numeroso, è per lo più composto da materiali la cui diffusione è attestata soprattutto in area alpina e prealpina tra il Trentino-Alto Adige, l'Austria e la Slovenia. Materiali raccolti in uno strato superficiale, forse derivanti da tombe distrutte più recenti, e databili dal III al I sec. a. C. cioè fino alla presa di possesso del territorio montano da parte dei Romani, sono invece inquadrabili in ambito La Tène e sembrano testimoniare contatti con ambienti celtici del medio Danubio e della Carinzia. Dato il mancato ritrovamento di tombe di questo periodo risulta ancora difficile determinare con esattezza le modalità e la cronologia del presumibile insediamento in Carnia di Celti transalpini. In una necropoli ad incinerazione protostorica come quella di Misincinis, data la deperibilità di molti dei materiali impiegati o depositi (legno, cuoio, tessuti) e la complessità della stratigrafia, il momento più importante del lavoro di ricerca è - più che in altri contesti archeologici - la lettura di tutti i segni (tracce, oggetti,

resti organici) che il terreno restituisce. La mostra vuole pertanto illustrare alcune delle tappe del percorso seguito - e non ancora concluso - dall'archeologo e da altri specialisti dopo lo scavo, nel recuperare interpretare tali segni. All'indagine archeologica microstratigrafica in cui i rilievi dettagliatissimi in pianta ed in sezione con riproduzione in scala di strutture e oggetti hanno un ruolo



determinante, segue l'interpretazione dei dati e la ricostruzione delle varie azioni che hanno determinato la formazione di un certo strato o di una certa traccia. Ulteriori importanti dati provengono dalle analisi antropologiche delle ossa combuste, dallo studio archeobotanico dei resti vegetali carbonizzati. Nel caso di Misincinis si sta tentando di ricostruire

- utilizzando per confronto anche le testimonianze scritte di altre popolazioni allo stesso livello culturale - le operazioni svolte dagli antichi intorno alle sepolture dei loro morti, di definire cioè il complesso cerimoniale praticato nel momento della separazione da un membro della comunità. Una fase di grande importanza dopo lo scavo è anche quella del restauro: le operazioni condotte sono infatti funzionali alla conservazione ma anche ad una approfondita conoscenza degli oggetti che accompagnavano il morto nella tomba. Il successivo studio tipologico degli oggetti e dei corredi, che si accompagna alla loro riproduzione grafica, permette di definire mediante il confronto con serie note, la cronologia e mediante lo studio della diffusione dei tipi le aree di produzione e le relazioni tra le diverse comunità e gruppi culturali.



Consigli per i visitatori: Attualmente la zona archeologica è stata nuovamente ricoperta; non si vedono al momento i segnali per una nuova campagna di scavi; parte del materiale archeologico rinvenuto si trova nel Museo Archeologico di Iulium Carnicum.

Bibliografia:

- Flaviana Oriolo, Giuliano Righi, Angela Ruta Serafini, Serena Vitri. Celti sui monti di smeraldo, Luglio Editore, San Dorligo della Valle TS, sett. 2015;
- Alessandra Giunilia-Mair, La necropoli di Misincinis, La metallurgia nell'età del ferro, Provincia di Udine, 2003;
- Susi Corazza, Serena Vitri, La necropoli di Misincinis, Dopo lo scavo, Primi risultati delle indagini: 1995-1997, Provincia di Udine, 2001.