

di preti e dirigano verso le stesse. Non si può pretendere che ogni turista veda in giro colla voluminosa e costosa Guida della Carnia, per d'ora introvabile finchè non uscirà la nuova edizione a cura dell'Onor. Gortani. Non si sono mai viste fotografie delle lapidi e neppure cartoline illustrate che ne divulgassero l'esistenza tra le migliaia di edizioni con vedute insignificanti. Non si comprende come la trascuranza per gli interessi turistici possa arrivare a tal punto e come si possa tralasciare di mettere in luce questi tre fra i pochissimi monumenti romani che non provengono da scavi e che sono stati sempre esposti alla vista dei passanti curiosi, mentre ci si vanta fino all'esagerazione di esseri figli di Roma. In realtà Roma non ha fatto che soggiogare Rezi, Carni, Veneti, Galli dai quali derivano i Ladini. L'opera dei Romani si può paragonare a quella degli Spagnoli verso gli indigeni d'America di cui hanno distrutte le non disprezzabili civiltà. Ora se ne vanno scoprendo le vestigia architettoniche rimaste, se ne studiano indefessamente le lingue e si comincia ad apprezzare quei popoli sterminati dalla forza brutale di coloro che si credevano più civili. La conquista di Roma, per i popoli sopra ricordati, deve considerarsi analogo a quella dell'Italia da parte dei Barbari di Settentrione e d'Oriente ed a quella del Balcania da parte dei Turchi dopo la presa di Costantinopoli e la battaglia di Kossovo. Le civiltà preesistenti, vinte e soggiogate dai conquistatori, hanno covato per secoli come il fuoco sotto la cenere ma è finalmente venuto il momento in cui hanno brillato nuovamente alla luce del sole. Che i Preromani non fossero poi tanto barbari come si vuol far credere è provato dalle necropoli <sup>etrusche</sup> italiche ed umbre della valle padana, de-

quelle venete euganee di Este e da quella simile di S. Lucia esplorate a fondo, mentre altre del Friuli non diedero che pochi oggetti, non essendo state investigative sistematicamente. I Romani impostisi colla forza e coll'organizzazione hanno esercitato un fascino irresistibile mediante le rovine di monumenti imponenti e colla ricca e robusta letteratura in tutto il medioevo e nell'età moderna. È pressapoco come se ora si restasse entusiastico fino al delirio di fronte alla costituzione per la Repubblica del Carnaro stesa da un poeta di ricca immaginazione, ed affatto indifferenti dinanzi all'opera di un ingegnere che ha costruito e guidato arditiamente un'arenare a sorvolare il polo, sfidando vittoriosamente le terribili burrasche e tormenti di quei desolati paraggi.

Nel cortile dell'osteria di Vetr presso Udine esiste una epigrafe romana scolpita sopra una grande e pesantissima lastra di pietra edibita, forse di oltre sessant'anni, a fare da tavolo. Nessuno ha provveduto a richiudere l'attenzione su di essa mediante una semplice cartolina postale. Non si dimentichino le numerose grotte del Monte la famosa del Campanile di Racchiuso vittima della smozia di **Strade romane**, medievali, napoleoniche ecc. [rinnovare.]

Le lapidi del M. Croce scolpite per ricordare l'apertura di una strada che supera un valico alpino, ci conducono a parlare delle strade romane e medievali. Sulle strade romane e sulla viabilità si è scritto parecchio ma nessuno ha illustrato l'argomento con gli indispensabili sussidi grafici, nè compiuto un lavoro generale sullo sviluppo delle strade nel Friuli dai tempi preistorici ai nostri giorni.

Il seguire l'andamento di strade antiche e riconoscerle sul terreno valendosi di denominazioni, tradizioni, documenti, mappe catastali antiche

e moderne, carte geografiche e topografiche di tutte le epoche dovrebbe costituire tema di sport per camminatori, podisti e ciclisti animati dallo spirito di portare contributo alla storia patria, e non solo stimolati dall'ossessione della velocità.

Tutte le strade hanno una denominazione che è omessa anche sulle carte in scala più grande. Invece dovrebbe figurare tanto sulle carte che sulle tabelle indicatrici. Sarebbero forse le più adatte allo scopo le carte archeologiche, che potrebbero essere anche toponomastiche cioè contenere i nomi che hanno avuto successivamente i villaggi e le località. I nomi di villaggi, o castelli, o chiese che si incontrano nei documenti e che non esistono più poiché profondamente modificati o spostati a villaggi o castelli distanti di cui non si sono identificate neppur le rovine, sono più frequenti di quanto si creda.

Certi nomi di strade sono molto interessanti: p.es. la strada Postumia (Postumia) è un rettilineo di 33 Klm. fra Castelfranco ed il Piave. La Claudia Augusta Lagorzo è altro rettilineo di 15 Klm. da Altino nella direzione di Spresiano. La Stradalla da Codroipo a Palma è quasi rettilinea come la Terzo Aquileia-Belvedere che avrà una propria denominazione. Ricordo i nomi di <sup>genio, triestina, marittima, carnicia, di Germania, d'Italia</sup> Vie di Cividat o Cividine, Vie d'Aquilee, Tresemiane. La Bariglaria lungo la sponda destra del T. Torre ha tal nome perchè per essa si trasportavano specialmente dei paesi vicini del piano verso la Carnia e le montagne i barili con il vino. La Strada ed il Canal del Ferro indica la via seguita dai carichi di ferro discendenti in Friuli dei paesi transalpini. Semida, Semita, Semedelle o simili derivano dal latino semita, sentiero come Klanez, Klanič dallo sloveno significa

Via stretta (si ha questa denominazione sui colli di Brazzano ed altrove), brescina corrisponde a salita o pendio quindi la denominazione di Nabresina. Basagliapenta non lungi da Campoformido parrebbe significi Basilica dipinta però il Leicht vorrebbe fosse un toponimo ricordante la dominazione bisantina in cui le strade principali chiamavansi basiliche, cioè regie, e penta cinque, accennerebbe che in quel villaggio convergono cinque strade com'è di fatti. Sulla carta storica stradale dovrebbero essere indicati i luoghi in cui si rinvennero lapidi romane accennanti a strade o pietre migliari, e luoghi dove c'erano croci stazionali od altri cippi di confine rimossi e memoria d'uomo senza plausibile motivo o per soltrarli alle ingiurie dei vandali indigeni. Non vi è nel nostro territorio nessuna traccia di reticolato o gratico. lato romano che divideva la campagna in poderi quadrati come quello bellissimo e conservatissimo che si estende per una larga estensione tra il Brenta e Mirano, tra Imola, Faenza, Massalombarda e Lugo ed in molti altri luoghi dell'Emilia. Il forestiere colto non può essere indifferente al sapere che la tel strada è romana, fu percorsa dai barbari invasori (Strada ungaresca, che ricorda l'invasione di questo popolo) o fu aperta dalla Serenissima o da Napoleone od in altra circostanza.

In Udine con quello spirito di servitù verso i dominatori che caratterizzava anche i nostri avi, si sono collocate diverse lapidi scritte in latino - e quindi solo per i pochi dotti che ne dovrebbero aver meno bisogno - per elogiare il provveditore generale per la Patria Pietro Canal che coprì tale ufficio nel 1704 e fu il terzultimo della serie (in tutti 282, mentre gli anni in cui dominò Venezia furono 377), il quale ha fatto accomodare le strade principali: o collocati i

marciopredi, ma nessun segno duraturo ricorda opere ben più importanti dovute ad ingegneri o periti come Ferrovie, ponti, gallerie, acquedotti, strade alpine (rimarchevolissima quella della valle dell'Arzino costruita a spese di un privato, il Conte Ceroni, cui tennero dietro altre in analoghe condizioni) argini imponenti e canali di scolo, navigabili o per irrigazione. Tanto i primi erano gli argini che i canali hanno un nome ed un'epoca in cui furono alzati o scavati. La roggia di Udine era già in attività nel 1171. È indubitato che alcuni canali risalgono a tempi più lontani.

Il canale Ledra-Tagliamento inaugurato nel 1886 procurò nonostante che quattro secoli di discussioni, come si può leggere a pag. 428 dell'Il-  
lustrazione del Ciconi. Nel 1487 si erano già iniziati i lavori (ed ognuno può arguire che già si doveva aver molto discusso e progettato) per opera del luogotenente Tom. Lippomano, ma vicende guerresche li fecero sos-  
pendere. Cornelio Frangipane verso il 1550 ottenne nuovamente voto favore-  
vole nel consiglio udinese e si ripigliarono i lavori, ma si dovette desistere  
per opposizione da parte di Gemona e Portogruaro che temevano di  
perdere gli utili per il transito del commercio alpino e fluviale. Nel 1666  
progetto G Benoni; nel 1685 altro di Geminiano Montanari. Nel 1829 G.B.  
Bassi riaccende la questione all'Accademia Udinese cui tengono dietro i pro-  
getti dello stesso Bassi e degli ingegneri Locatelli, Cavedale, Corvetto, Buccia, ed  
articoli o memorie esortative di Pao. Valussi e Zambelli finché, dopo più di  
mezzo secolo dall'appello Bassi, il progetto divenne un fatto compiuto ed ebbe  
poi continui ampliamenti. Orbene i canali, se non muniti di una rete  
così intricata, ma non meno importanti per forza motrice di molini, p.  
come il Ledra opifice

usì domestici, agricoli, per risanamento, scolo od anche navigazione, in Friuli si contano a decine e decine, anzi a centinaia e la maggior parte risalgono ad epoche lontane. Anche la loro storia, come quella delle strade e degli argini è ancora da farsi. Ne ricorderò uno solo cui il prof. G.B. Bassi dedicò una memoria letta dopo il 1860 all'Istituto Veneto di Scienze. Un semplice contadino, con strumenti più che primitivi, aveva trovato che l'acqua di un torrente (non ricordo se Cellina, Meduna, Colvera o Cosa) avrebbe avuto abbastanza pendenza da esser condotta fino al suo paesello. Incredulità generale e derisione da parte dei suoi paesani. Convinto della verità delle sue osservazioni si mise da solo a scavare il canale e l'acqua giunse dov'egli aveva previsto e beneficiò il suo villaggio. Questa vittoria autentica, questo trionfo della tenacia non meriterebbe, a corollario della dimenticata memoria del Bassi, una lapide ben più di tanti avvenimenti inconcludenti e punto educativi? Il corregionale ed il forestiero non potrebbe <sup>non</sup> indulgere qualche minuto dinanzi a siffatto doveroso ricordo.

Per le carte geografiche del Friuli conviene consultare il Saggio di Cartografia della Regione Veneta pubblicato da G. Marinelli nel 1881 e le altre note citate a pag. 7 della Guida delle Prealpi Giulie della Soc. Alp. Fr. Generalmente le carte vecchie, (anteriori al 1800) non portano l'indicazione delle strade sia per la scala piccola delle stesse, sia perché nelle pianure a prato naturale senza accidenti nel suolo, possono variare non poco come quelle che attraversano i torrenti degli ampiissimi alvei ghiarosi che mutano dopo ogni pioggia; sia perché, segnati i nomi ed i punti corrispondenti ai villaggi, era raro che esistesse modo per recarsi a piedi o sopra cavalcatura da uno all'altro.

Prima di Napoleone ritengo che in Friuli non vi fosse alcuna strada meglio tenuta delle attuali a fondo naturale. Tutto al più si sarà tentato di renderne sodo il fondo nei punti in cui il suolo, nel tempo di pioggia, lasciava penetrare le ruote in modo da non poterne uscir fuori.

In una bella carta della Valle del Po, che comprende anche la Bassa Friulana e l'Istria, stampata nel 1703, più ad Oriente di Venezia non figura alcuna strada, invece vi è la Venezia - Verona - Vercelli, - piccolo S. Bernardo; la litorale Venezia - Ravenna - Rimini ecc., la Padova - Legnago - Mantova, la Emilia e parecchie altre nella Valle Padana. Vi è la Ferrara Bologna, ma manca la Padova Ferrara quasicchè non si percorresse questo tratto che con le barche. Una carta intitolata: *Ducatus Mantuani quam castigatissima delineatio per dom. I. I. v. Baumerster ... sottoten. del reg. Harrach*, che non reca data ma che sarà del principio del 1700 porta segnate un grandissimo numero di strade ma tutte con un unico segno, il che prova che erano tutte per lunghezza ed aspetto dello stesso valore. Ho poi davanti una carta molto imprecisamente eseguita che comprende il Friuli ed il Veneto, che deve riguardarsi una carta itineraria, una specie di guida per il viaggiatore, senza data, ma probabilmente del XVII<sup>o</sup> secolo dal titolo: *Carte de passaggi della Germania in Italia ... colla chiara descrizione di tutte le strade del C.G.C.*

(Corriera Generale Cavalli?) di Angelo Bosio F. a S. Giuliano (cioè al punto di imbarco da Mestre per Venezia). Ecco le linee che attraversano il Friuli:

Gorgat (che forse corrisponde al ponte della Mura presso Cividiano) - Arzieno, Sperlimburgo - S. Daniele - Gemona - Venzone - Pontebba (con diramaz. a Salzburgo) - Malborghetto - Villaco - Klagenfurt da dove si passa a Vicenza.

Gorgat - Concordia - Portogruaro - Codroipo - Palma - Aquileia - Monfalcone - Duro  
Prosecco - Trieste.

Concordia (Conegliano) - Sacile - Concordia.

Portogruaro - S. Daniele ; S. Daniele - Codroipo

Genova - Udine - Palma - Gradišće - Gorizia ... (Lubiana)

È curioso che i nomi di Mantova, Ferrara, Padova, Vicenze, a differenza di  
tutti gli altri, sono in francese.

La Nuova carta degli Stati della casa d'Austria in Italia dopo il trattato di  
pace di Lunéville (Vienna, Artaria 1808), che comprende il Veneto dal Garda  
all'Istria, è alla scala di 1:225'000 circa; ha distinte le strade in tre catego-  
rie che diremo: di grande comunicazione, internazionali, nazionali e intercomu-  
nali. Delle prime si hanno queste arterie:

Conegliano - Sezze - Pordenone - Cordenons - Valresone - Tagliamento - Ravis - S. Da-  
nielle - <sup>Dopodetto -</sup> Venzone - Chiusa - Pontebba - Tervis - Villaco ..

Tagliamento - Codroipo - Palmada - S. Lorenzo - Campolongo - Monfalcone -  
- S. Giovanni - Duro - Trieste.

Codroipo - Udine - Nogaredo - Versa - Romans - Gradišće - Gorizia - Cernizza -  
- Lubiana. Rami di recordo: da S. Lorenzo a Versa. Da Gorizia a  
S. Giovanni di Duro e da questa località a Gradišće.

Motta - Pravisdomini - Cordovado - Morsano - Latisana - Precenico - Muzzana.  
- Castions, dove si congiunge con la Strada da Codroipo - Palmada.

Strade da second'ordine o provinciali:

Portis - Tolmero - Medüs con direzione a Conegliano.

Venzone, ponte sul Tagl. Pieve (Mena), passo del Tagl. - Amaro.

La Eunice attraversa in questo decorso: Alt. - Conec. - Port. - Lat. - Pal. - S. Giob. - Terzo - Aquil. La Via Taurina: Aquil. -  
Monast. - Frus. - Piz. - Roisch. - Mont. - Trieste. La Gemmata: Aquil. - Pier. - Gradišće - Gor. - Aidi - Carniola.

Udine - Gemona - Ospedaletto ; Udine - Cividale - Corno di Rosazzo.  
- Cormons - Gorizia ; Udine - S. Daniele - Pinzano ; Udine - Laurecchio - Palma  
Spilimbergo - Aviano ; Spil. - Barbeano - Cordenons ; Spil. - Valvasone ;  
Codroipo - Latisana - Mura ; Campolongo - Villa Vicentina - Aquileja.  
Gorizia - Canale - Caporetto - Raibl - Tarvis.

Figura un ponte sul Tagliamento a Venzone ed uno a Pinzano ; e possi co-  
chiatta ad Amaro, Dignano, Valvasone e Latisana.

Non era stata ancora costruita la Socile - Casarsa - Udine contratti rettilinei, ma  
è ancora la strada vecchia che attraversa Fontanafredda - Porsia - Pordenone - Cordenons  
- Arzene - Valvasone - Tagl. - Madonne di Loreto - Codroipo - Besaglia - ponte - Camp-  
formido. Casarsa e S. Giovanni sono segnati fuori del loro posto.

La Codroipo - Palmada è la Stradetta che lascia a sud la serie di villaggi ab-  
iti lungo le risultive. La Udine - Cividale attraversa Moimacco.

La strada da S. Daniele a Pinzano ed il ponte ivi segnato, indica  
il progetto di una strada sulla sponda destra del Tagliamento dal ponte di Venzo-  
ne per Bordano - Peonis - Flagogna - Pinzano a Spilimbergo. Pare che di queste  
strada non si sieno fatti che dei tronchi. Fu condotta in parte per un se-  
colo più tardi in occasione della guerra mondiale. Così la guerra ha fatto, dopo  
mezzo secolo, tornare in attività la Stradetta che era stata trascurata perchè non  
toccava in tutta la sua lunghezza nessun villaggio.

La Cordenons - Valvasone con la costruzione del ponte tra Casarsa e Codroi-  
po fu abbandonata e si ridusse allo stato di strada campestre come si può  
rilevare dalle carte topografiche austriache del 1833, 1852 e dalle italiane.

Con la ispezione delle sole carte, anche se non si vuol ritornare ai do-  
La Via Bellojo andava da Aquil. a Civid. La Cernica Aquil. - Terzafondig - Tric. - Tolm. - Cenere - Pal. - Cernica.  
La Postumia : Mottafreddo - S. Vito - Coda - Civid. - Pultero - Caporetto. La Germannica : Conc. - Cinto - Sesto - S. Vito - Tag. - 0302  
Terni.

cumenti del Genio Civile, delle provincie e dei comuni, si potrebbe seguire di decennio in decennio le vicende delle vie di comunicazione, tener dietro per così dire alla alterna fortuna delle strade, tempi che non mancherebbe di interesse poiché è intimamente connesso al traffico ed al commercio dei popoli. Vi sono state strade la cui necessità era sentita da decenni, per non dire da secoli, che la guerra mondiale ha offerto l'occasione di ultimare come quella che costeggia la destra del Tagliamento, quella che attraversando la conca del lago di Carazzo conduce nella valle del Tagliamento e l'altra che congiunge questa stessa valle con la valle dell'Arzino ecc.; mentre altre arterie, che specialmente in montagna furono indispensabili durante il conflitto, perché non utili al traffico, allo sfruttamento della montagna od al turismo, saranno lasciate a se stesse senza manutenzione, si renderanno impraticabili e fra cent'anni si vedranno a mal' pena le loro tracce saltuariamente.

Le carte sopra le quali si può seguire la storia stradale sono quelle di Coronelli (1688), Blaeu di Amsterdam, altre stampate nel 1722 a Leyda, una apparsa a Venezia nel 1753, quelle di Majeromi e Cappellaris (1778) altre del Goriziano (1780-82), dello Zatta (1783), Pitteri (1784), Cappellaris (1798), Malvolti 1819, quelle dell'editore Artaria di Vienna; la topografica del Lombardo-Veneto nelle edizioni 1833 e 1852, la Carta top. delle prov. lomb.-ven. e degli ex-ducati del 1865 alle scale 86400 riprodotta litograficamente forse con qualche correzione dall'Istituto topografico militare italiano, l'edizione Villardi del 1871 annessa al Vocabolario Friulano del Pirona e la topografica di Marinelli e Taramelli (1879) per venire alle ultime topografiche <sup>ital. fologr. ed aggiornate dalle precedenti ed a quelle</sup> dovute a nuovi rilevi fatti nella scala di 1:25000 dall'Italia e.

dell'Austria.

Ma sarebbe più proficuo l'esame delle mappe catastali di varie epoche cominciando dalle più antiche e riferentesi a poche piazze, venendo fino a quelle ultime. Date la grande scala sono sempre segnate le strade la cui importanza si può dedurre, fino ad un certo punto, dalla larghezza e dall'uniformità di questa nonché dall'andamento rettilineo o meno. Inoltre le strade recano sempre la denominazione che fu loro assegnata. Tali carte, specie le più antiche, si conservano, non certo con la dovuta cura, negli archivi, negli uffici comunali, negli uffici del catasto ed agenzie delle imposte, nelle biblioteche, presso studi di periti ed ingegneri e da alcune famiglie che hanno da lunghi anni estesa proprietà terriere. Non sono in generale stimate in proporzione al loro valore storico e toponomastico, quindi vanno gradatamente deperendo e disperdendosi. Tutto ciò che in ordine a rilievo di terreno non è usato continuamente dagli uffici catastali dovrebbe essere raccolto e custodito in un unico locale per tutta la provincia ed ordinato con criteri storico-archivistici. Oltre le carte vi sono i registri o sommarij del catasto napoleonico in cui si ha una minuscola di denominazioni di località e sarebbe un vero peccato che si mancassero al macero per far posto a nuovi documenti. Le carte del secolo XVIII ed anche più antiche sono abbondanti tuttora, specie se si riuscisse a mettere assieme quelle di tutta la regione.

Sulle carte topografiche si può spesso seguire per lungo tratto una strada vecchia, ma ad un certo punto si interrompe. Per continuare a tenerle dritto conviene andare sul posto ed inoltre esaminare vecchie mappe. Se mancassero, anche dall'esame dei confini fra gli appezzamenti o parcelli sopra-

le moderne si può rilevare l'andamento di una strada soppressa e quindi completarne il tracciato anche nei tratti interrotti.

Ma servono anche altri criteri per decidere intorno all'andamento di vecchie strade abbandonate o quasi. Per es. la presenza di chiesette od ancone, cioè secoli, colonne o pilastri con immagini sacre, passioni che si nota sulle strade specialmente dove i villaggi sono molto distanti fra loro. Il valico di M. Croce, anche se le carte segnano un semplice sentiero od una mulattiera si sa che fu sempre molto frequentato. Ne parlano anche le vittime a proposito dell'emigrazione verso i paesi transalpini, precedentemente all'apertura della ferrovia. Il sentiero malagevole, appena indicato sulle carte che da Venzone risaliva la Venzonazza e per il passo di Musi, Tanameje, Uccoa, raggiungeva la val d'Isonzo a Zaga doveva esser frequentato a giudicare dalla presenza di un ospizio alla chiesa di S. Antonio. Analogi ospizi, che anch'esso meriterebbero ripristinato, troveransi ed è ancora, (ma trasformato come il precedente in lurida stalla) alla sella di S. Agnese non lungi dall'antica chiesetta, ed attesta che questa doveva essere la strada più diretta e più frequentata tra Gemona e Venzone. Da Tolmezzo a Moggio si doveva andare percorrendo le falde meridionali ed orientali del M. Amarianna e da Moggio a Pontebba per la valle dell'Aupa.

Siccome i ponti odi: guadi erano radi, le strade di preferenza correveano parallele ai fiumi ai due lati degli stessi anche per confluire verso la marina e verso Aquileia, <sup>cioè al mare</sup> che era la più facile strada commerciale che non richiedeva spese per essere aperta e mantenuta, precisamente come ora convergono verso la capitale e gli scali ferroviari maggiori. Così abbiamo due strade ai lati immediati del Natisone, sull'orlo del terrazzo. La strada vecchia uscen-

te della porta Broxane a Cividale si può benissimo seguire fino al ponte di S. Quirino dove la nuova o rotabile passa alla sinistra, mentre la antica continua da ambo i lati. Così in pianura: Tra Orsaria e Manzano l'erosione del fiume l'ha interrotta forse un secolo fa od anche prima. Che di qui discendesse è provato dal castello di Sdricca che dovera servire a chiudere il passo. Tra il castello ed il fiume vedesi ancora un grosso muro ridotto alle fondamenta che intercettava il <sup>un poco</sup> passeggiere lontano dal castello. Analogamente ai due lati di ogni fiume o torrente nelle vallate e nel piano. Ora invece le strade carrozzabili sono, specie nelle valli da un solo lato del fiume e prima della guerra, e 20-30 anni fa, di grazia che lo fossero. Particolarmente bella per la vista che si gode, benchè in piano, è la strada che corre presso l'orlo occidentale del terrazzo di destra del T. Corno da S. Daniele (dall'altezza di Gravona) fin verso Codorno. Dalle ville Manin in Passariano parte una strada rettilinea che doveva condurre a S. Damilic, tracciata evidentemente quando si fece la villa, che però non è eseguita che per un tratto di m. 7800 e non per tutta la distanza che sarebbe di oltre 22 chil. Da Moimacco discende una strada che desorrebbe parallela al Molina ed al Torre fino alla confluenza del F. Natisone per Orzano, Bultrio, Manzinello, ed oltre.

La quale doveva essere importante mentre ora è una strada campestre. Presso Udine alla Tomba verso Cussignacco si vede nei prati una strada non finita. Un'ampia strada che non è ultimata e che non si sa dove conduce si osserva presso i rilievi diluviali che stanno tra Orynano e Carpene-  
to ad est della chiesetta di S. Antonio dove duorru il confine fra due comuni. Dalle carte antiche paragonate con le nuove, dalle mappe, dall'ispezione dei luoghi, dai documenti storici e dalla tradizione orale si può rile-

vare lo spostamento dell'alveo dei fiumi come quello del Tagliamento prezzo  
Rosà di S. Vito che si portò a sinistra ossia ad oriente tant'è vero che alcuni  
villaggi, benchè ora alla destra del Tagliamento, appartengono all'Arcidiocesi di  
Udine, mentre, di regola, quelli che sono da questo lato spettano alla diocesi  
di Concordia. Analoghi spostamenti si ebbero nel Torre tre Percoto e Triv-  
gnano e nell'Isonzo.

## Castelli

Non sono rari i castelli medievali ripristinati. Un comitato nel 1903  
compiò il restauro dei resti della torre del Baradello (Como). Il pittore  
Vittorio Avondo completò il maniero d'Issogne in Valtellina con mobiglio  
dell'epoca dopo averlo naturalmente restaurato e lo donò allo Stato. Corrado  
Ricci, per incarico dei conti Cavazza, restaurò il Castello di S. Martino dei Min-  
zoli nella pianura a nord di Bologna. Ma vi' di più. Grazzano-Visconti a 11  
chilom. da Piccenza rappresenta un'oasi medievale nel secolo ventesimo. Venne  
restaurato il castello medievale e nel 1898 si iniziò il borgo cioè tutti i  
fabbricati sorti in questo paesello di 500 abitanti, per iniziativa, quasi capriccio  
del signore del luogo, sono in stile medievale ed intonati all'ambiente. L'albergo,  
le case del falegname, del fabbro, la stessa stazione del tramvia hanno, sia pure  
artificiosamente, l'impronta medievale. Anche sulle falde del colle di Lonato  
vi' una villa (d'Accomo) con carattere medievale, ma alquanto artificioso.

Nel Friuli sono conservati nella forma originale o con rifacimento parzia-  
le i seguenti castelli: Albano, Arcano, Artegna, Coperiacco, Cassacco, Castel Por-  
peito? <sup>C. del Monte,</sup> Colleredo di M., Monzù, Pordenone, Porcia, Prampero, Rosazzo, Rocca  
Bernardo, Spilimbergo, Susans, Tricesimo, Tolmino, Valvasone, <sup>Villalta</sup> Vipulzano

Gorizia, Ruttars <sup>Zoppola</sup> e Trussio, e qualche altro.

Castel del Monte presso Cividale ha in distanza l'aspetto di una bicocca appollaiata sulla cima di un monte; può anche sembrare una minuscola cittadina raccolta sopra un'eminenza come ve n'è tante su tutti gli Apennini mentre fra noi è forse l'unico esempio. Infatti consta di una borgata di case allineate sotto la chiesa che le domina. Entrati per l'unica via d'accesso, che è verso oriente, e solendo allo sprazzo de cui poi, dopo una ripida gradinata, si accede alla chiesa del 1400 con modificazioni del 1700, si pasce fra due ale di casupole in una vera minuscola strada di un borgo medievale. Se queste case, una delle quali è già adibita ad osteria o locande, si adattassero convenientemente ad essermi l'intonazione medievale di botteghe con spacci di vario genere e laboratori ed officini di fabbro, falegname, calzolaio, si potrebbe ottenere, meno artificiosamente, quanto offre Torino con il suo borgo medievale costruito sul Po. Qui almeno le mure che cingono il castello, sulle quali poi si costruirono le casupole, sono dell'ottavo secolo. Peccato che la chiesa non è la più antica. È indubitato che praticando dei lavori di restauro a tutto il gruppo di edifici si metterebbero alla luce del giorno - com'è avvenuto per il castello di Gorizia - costruzioni più antiche ora mascherate da successivi rabbuciamenti. I visitatori del Santuario sono annualmente parecchie migliaia, e non pochi salgono lassù come turisti per godere del panorama. Il concorso aumenterebbe sensibilmente quando, oltre al panorama, l'interno di quel gruppo di case, che si pigliano su quel cocuzzolo attorno al santuario, presentasse una veduta caratteristica ed interessante per il curioso e l'amante di antichità. Ma il castello che si presenta pittoresco in sommo grado visto da tutti i lati è quello di Villalta poiché ha una torre che lo domina ed una cinta di

mura esterne. L'edera cupa e tenace si abbarbica rigogliosa fino in alto. Seguono per bellezza e sagome caratteristica Cassacco, Prampero, Rive d'Iserno ed altri. Non provvedere che almeno uno di questi genuini testimoni di trascorse età, se non proprio rimesso a nuovo e adattato quale Museo Medievale, sia almeno conservato ai posteri tale e quale è oggi, è delitto di lesso rispetto agli avi e di mancanza di stima verso i posteri; cioè ritenere tanto poco amanti del culto delle memorie, che, appena ne abbiano la possibilità, non decidano di restaurare e ricongiungere l'edificio alla forma primitiva perché sia conservato quale monumento e documento dell'architettura dell'epoca feudale. Sc li riteniamo così indifferenti verso ciò che ha una impronta artistica originale non dobbiamo stare molto tranquilli sulla sorte riservata ai monumenti che con tanto zelo abbiamo fatto sorgere negli ultimi anni, spesso con frettolose eccessive, che in generale non s'accordano con le produzioni artistiche.

Ad un certo momento dev'essere passata la parola d'ordine che un monumento doveva essere eretto ad ogni costo ed al più presto in ogni villaggio. Passando per Lovario, chi scrive ha veduto che in mezzo alle piazze si era eretto un basamento di muratura e cemento alto già qualche decimetro. Avendo chiesto a che avrebbe servito fu risposto che si stava facendo il monumento ai Caduti ma non si sapeva ancora che cosa dovera mettersi sopra la base. Lasciando credere che non mancasse che di scegliere, in proporzione coi denari disponibili, sopra un catalogo di monumenti di cemento fatti in serie secondo gli stampi!

Qualche castello è già stato restaurato come Zoppola, o si sta riducendo