

di pret.e dirigano verso le stesse. Non s. può pretendere che ogni tur-  
sta vada in giro colla voluminosa e costosa Guida della Carnia, per d'p.  
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 insi-  
gnificanti. Non si comprende come la trascuranza per gli interessi tu-  
ristici possa arrivare a tal punto e come si possa trascurare di mette-

re in luce questi tre fra i pochissimi monumenti romani che non pro-  
vengono 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 analoga  
a quella dell'Italia da parte dei Barbari di Settentrione e d'Oriente ed a quella del-  
la Balcania da parte dei Turchi dopo la presa di Costantinopoli e la battaglia di  
Kossovo. Le civiltà preesistenti, vinte e soggiogate dai conquistatori, hanno  
corato 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, da



quelle venezie Euganee di Este e da quella simili di S. Lucia esplorate a fondo, mentre altre del Friuli non diedero che pochi oggetti, non essendo state investigate 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 entusiasti fino al delirio di fronte alla costituzione per la Repubblica del Cornaro stesa da un poeta di ricca immaginazione, ed affatto indifferenti dinanzi all'opera di un ingegnere che ha costruito e guidato arditamente un'aeronave a sorvolare il polo, sfidando vittoriosamente le terribili burrasche e tormenti di quei desolati paraggi.

Nel cortile dell'osteria di Vet presso Udine esiste una epigrafe romana scolpita sopra una grande e pesantissima lastra di pietra edibita, forse da oltre sessant'anni, a fare da tavolo. Nessuno ha provveduto a richiamar l'atten-

zione su di essa mediante una semplice cartolina postale. Non si dimentichino le numerose gotiche del XV e le famose del Campanile di Racchiuso vittima della suaonia di rinnover.

**Strade romane, medievali, napoleoniche ecc.**

Le lapidi del M. Croce scolpite per ricordare l'apertura di una strada che supera un valico alpino, ci conduce 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 vedendosi 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 <sup>(v. pag. 568)</sup> 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 spettanti a villaggi o castelli distrutti di cui non si sono identificate neppure 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 Lagozzo è altro rettilineo di 15 Klm. da Altino nella direzione di Spretano. La Stradalla da Codroipo a Palma è quasi rettilinea come la Terzo - Aquileia - Belvedere che avrà una propria denominazione. Ricordo i nomi di <sup>giulia, trentina, marittima, carnica, 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 rimicoli 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 dai paesi transalpini. Semida, Semita, Semedella o simili derivano dal latino semita, sentiero come Klancez, Klanis dallo sloveno significa



via stretta (si ha questa denominazione sui colli di Brazzano ed altrove), brežina corrisponde a salita o pendio quindi la denominazione di Nabresina.

Besagliapenta non lungi da Campoformido parrebbe significar Basilica dipinto però il Leicht vorrebbe fosse un toponimo ricordante la dominazione bizantina in cui le strade principali chiamaransi 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 miliari, e luoghi dove c'erano croci stazionali od altri cippi di confine rimossi e memoria d'uomo senza plausibile motivo o per sottrarli alle ingiurie dei vandali indigeni. Non vi è nel nostro territorio nessuna traccia di reticolato o graticolato 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, Masselombarda e Lugo ed in molti altri luoghi dell'Emilia. Il forestiere colto non può essere indifferente al sapere che la tal strada è romana, fu percorsa dai barbari invasori (Strada ungherica, 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 servilità 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 1794 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



marciapiedi, 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 Ceconi, cui tennero dietro altre in analoghe condizioni) argini imponenti e canali di scolo, navigabili o per irrigazione. Tanto i primi cioè 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-Tegliamentò inaugurato nel 1886 procurò nientemeno che quattro secoli di discussioni come si può leggere a pag. 428 dell'Illustrazione del Ciconi. Nel 1487 si erano già iniziati i lavori (ed ognuno può arguire che già si doveva aver molto discusso e progettato) per opere del luogotenente Tom. Lippomano, ma vicende guerresche li fecero sospendere. Cornelio Frangipane verso il 1550 ottenne nuovamente voto favorevole 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 progetti dello stesso Bassi e degli ingegneri Locatelli, Cavedalis, Corvelto, Bucchia, ed articoli o memorie esortative di Pac. Valussi e <sup>Giac.</sup> 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, <sup>come il Ledra</sup> ma non meno importanti per forza motrice di <sup>opifici e</sup> molini, p



usi 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 istrumenti più che primitivi, aveva trovato che l'acqua di un torrente (non ricordo se Cellina, Meduna, Còlvera 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 scavar 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 correghionale ed il forestiero non potrebbe <sup>non</sup> indugiare 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 perchè nelle pianure a prato naturale senza accidenti nel suolo, possono variare non poco come quelle che attraversano i torrenti degli amplissimi alvei ghiaiosi che mutano dopo ogni piena; sia perchè, segnati i nomi ed i punti corrispondenti ai villaggi, era vano che esistesse modo per recarsi a piedi o sopra cavalcature 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 quasiché 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 larghezza ed aspetto dello stesso valore. Ho poi davanti una carta molto imperfettamente 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° secolo dal titolo: Carta de' passaggi della Germania in Italia ... colla chiara descrizione di tutte le strade del C.G.C.

<sup>o corrispondenza</sup>  
(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 Mida presso Cordignano)-Aviano, Spilimbergo-S. Daniele-Gemona-Venzone-Pontebba (con diramaz. a Salizburgo)-Malborghetto-Villacco-Jagenfurt da dove si passa a Vienna.



Gorizia - Concordia - Portogruaro - Codroipo - Palma - Aquileja - Monfalcone - Duino  
Prosecco - Trieste.

Conegliano (Conegliano) - Sacile - Concordia.

Portogruaro - S. Daniele ; S. Daniele - Codroipo

Gemoni - Udine - Palma - Gradisca - Gorizia ... (Lubiana)

È curioso che i nomi di Mantova, Ferrara, Padova, Vicenza, e 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 Luneville (Vienna, Artaria 1805), che comprende il Veneto dal Garda  
all'Istria, è alla scala di 1:225'000 circa, ha distinte le strade in tre cate-  
gorie che diremo: di grande comunicazione, internazionali, nazionali e intercomu-  
nali. Delle prime si hanno queste arterie:

Conegliano - Sacile - Pordenone - Cordenons - Valvasone - Tagliamento - Rivis - S. Da-  
niele <sup>Ospedaletto</sup> - Venzone - Chiusa - Pontebba - Tervis - Villacco ..

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

Codroipo - Udine - Nogaredo - Versa - Romans - Gradisca - Gorizia - Cernizza -

Lubiana. Rami di ricordo: da S. Lorenzo a Versa. Da Gorizia a  
S. Giovanni di Duino e da questa località a Gradisca.

Motta - Pravisdomini - Cordovado - Morsano - Latisana - Preconico - Muzzana.

- Costions, dove si congiunge con la Strada da Codroipo - Palmada.

Strade di second'ordine o provinciali:

Portis - Tolmezzo - Medijs con diramazione a Coneglians.

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

La Emilia Alternata ha questo decorso: Alb. Conc. - Port. - Latis. - Pol. - S. Gio. - Terzo - Aquil. La Via Tiviana: Aquil. -  
Monast. - Fium. - An. - Ronchi - Mont. - Trieste - La Gemina: Aquil. - Pier. - Grad. - Gor. - Aida - Carniole.



Udine - Gemona - Ospedaletto ; Udine - Cividale - Corno di Rosazzo.  
 - Cormons - Gorizia ; Udine - S. Daniele - Pinzano; Udine - Lonzetto - Palma  
 Spilimbergo - Aviano ; Spil. - Barbeano - Cordenons; Spil. - Velvasone;  
 Codroipo - Latisana - Muzz<sup>na</sup>; Campolongo - Villa Vicentina - Aquedjè.  
 Gorizia - Conale - Caporetto - Raibl - Tarvis.

Figura un ponte sul Tagliamento a Venzone ed uno a Pinzano; e passi con-  
 chialta ad Amaro, Dignano, Velvasone e Latisana.

Non era stata ancora costruita la Socle - Casarsa - Udine contratti rettilinei, ma  
 è ancora la strada vecchia che attraversa Fontanafredda - Porcia - Pordenone - Cordenons  
 - Arzene - Velvasone - Tagl. - Madonna di Loreto - Codroipo - Besaglio ponte - Campo  
 Formido. Casarsa e S. Giovanni sono segnati fuori del loro posto.

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

La strada da S. Daniele a Pinzano ed il ponte ivi segnato, indica anche  
 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 porto l'una un se-  
 colo più tardi in occasione della guerra mondiale. Così la guerra ha fatto, dopo  
 mezzo secolo, tornare in attività la Stradalta che era stata trascurata perchè non  
 toccava in tutta la sua lunghezza nessun villaggio.

La Cordenons - Velvasone 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 ricorrere ai do-  
 La Via Bellojo andava da Aquil. a Civid. La Carnica Aquil. - Terzo d'Aulgis - Triv. - Tolme - Camera - Paluzi - Carovini.  
 La Postumia: Motta Fredda - S. Vito - Coda - Civid. - Pulfero - Caporetto. La Germanica: Cone. - Cinto. Sesto. S. Vito - Fag. - Osa.  
 Latisana.



cumenti del Genio Civile, delle provincie e dei comuni, si potrebbe seguirne di decennio in decennio le vicende delle vie di comunicazione, tener dietro per così dire alla alterna fortuna delle strade, lemm che non mancherebbe di interesse poichè 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, perchè non utili al traffico, allo sfruttamento della montagna od al turismo, saranno lasciate a sè stesse senza manutenzione, si renderanno impraticabili e fra cent'anni si vedranno a mala pena le loro tracce saltuariamente.

Le carte sopra le quali si può seguire la storia stradale sono quelle di Coronelli (1688), Blaeu di Amsterdam, altra stampata nel 1722 a Leyda, una apparsa a Venezia nel 1753, quella di Majeroni e Cappelletti (1778) altre del Goriziano (1780-82), dello Zatta (1783), Pittori (1784), Cappelletti (1798), Malvotti 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 alla scala  $\frac{1}{86400}$  riprodotta litograficamente forse con qualche correzione dall'Istituto topografico militare italiano, l'edizione Vellardi del 1871 annessa al Vocabolario Friulano del Pirrona e la topografica di Marinelli e Taramelli (1879) per venire alle ultime topografiche <sup>ital. fotogr. ed aggiornate dalle precedenti ed a quelle</sup> dovute a nuovi rilievi fatti nella scala di 1:25000 dall'Italia e.



dall'Austria.

Ma sarebbe più proficuo l'esame delle mappe catastali di varie epoche cominciando dalle più antiche e riferentesi a poche plage, 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 estese proprietà terriere. Non sono in generale stimate in proporzione al loro valore storico e toponomastico, quindi vanno gradatamente deperendo e disperendosi. 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 sommazioni del catasto napoleonico in cui si ha una miniera di denominazioni di località e sarebbe un vero peccato che si mandassero 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 dietro conviene andare sul posto ed inoltre esaminare vecchie mappe. Se mancassero, anche dall'esame dei confini fra gli appezzamenti o parcelle 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 "ancore", cioè sacelli, colonne o pilestri 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 villette 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, Tanomeje, Uccia, raggiungeva la val d'Isouzo a Zaga doveva esser frequentato a giudicare dalla presenza di un ospizio alla chiesa di S. Antonio. Analogo ospizio, che anch'esso meriterebbe ripristinato, trovarsi 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 fra Gemoni 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 od i guadi erano rari, le strade di preferenza correvano 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 Broxana a Cividale si può benissimo seguire fino al ponte di S. Quirino dove la nuova o rotabile posse alla sinistra, mentre le antica continua da ambo i lati. Così in pianura: Tra Orsaria e Menzano l'erosione del fiume l'ha interrotta forse un secolo fa od anche prima. Che di qui discendesse è provato dal castello di Sdracca che doveva servire a chiudere il passo. Tra il castello ed il fiume vedesi ancora un grosso muro ridotto alle fondamenta che intercettava il passaggio <sup>un poco</sup> 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 Gràvons) fin verso Coderno. Dalle villa Manin in Passariano parte una strada rettilinea che doveva condurre a S. Daniele, 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 Morimacco discende una strada che decorre 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 conduca si osserva presso i rilievi diluviali che stanno tra Orignano e Carpeneto ad est della chiesetta di S. Antonio dove decorre 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 presso Rosa 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 tra Percoto e Trivignano e nell'Isonzo.

## Castelli

Non sono rari i castelli medievali ripristinati. Un comitato nel 1903 compì il restauro dei resti della torre del Baradello (Como). Il pittore Vittorio Avondo completò il maniero d'Issogne in Val d'Aosta 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 Menzoli nella pianura a nord di Bologna. Ma v'è di più. Grazzano-Visconti a 14 chilometri da Piacenza 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, la casa del falegname, del fabbro, la stessa stazione del tramvia hanno, ora pure artificialmente, l'impronta medievale. Anche sulle falde del colle di Lonaio v'è una villa (d'Accomo) con cerottiere medievale, ma alquanto artificioso.

Nel Friuli sono conservati nella forma originale o con rifacimento parziale i seguenti castelli: Albano, Arcano, Arlegna, Caporiacco, Cassacco, Castel Porcetto?, Colloredo di M., Moruzzo, Pordenone, Porcia, Prampero, Rosazzo, Rocca Bernarda, Spilimbergo, Susans, Tricesimo, Tolmino, Valvasone, Vipulzano <sup>Villalpi</sup>



Gorizia, Rattars <sup>zappola</sup> e Trussio, e qualche altro.

Castel del Monte presso Cividale ha in distanza l'aspetto di una bicocca appolaiata 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 vie d'accesso, che è verso oriente, e salendo allo sprezzo da cui poi, dopo una ripida gradinata, si accede alla chiesa del 1400 con modificazioni del 1700, si passe fra due ale di casupole in una vera minuscola strada di un borgo medievale. Se quelle case, una delle quali è già adibita ad osteria o locanda, si adattassero convenientemente ad assumere l'intonazione medievale di botteghe con specci di vario genere e laboratori ed officini di fabbro, falegname, calzolaio, si potrebbe ottenere, meno artificialmente, quanto offre Torino con il suo borgo medievale costruito sul Po. Qui almeno le mura che cingono il castello, sulle quali poi si costruiscono le casupole, sono dell'ottavo secolo. Peccato che la chiesa non è la più antica. È indubitato che praticando dei lavori di ristaurò 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 riberbamenti. I visitatori del Santuario sono annualmente parecchie migliaia, e non pochi salgono lassù come turisti per godere del panorama. Il concorso aumenterebbe sensibilmente <sup>anche</sup> 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 sagoma caratteristica Cassacco, Prampero, Rive d'Arcano 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 lesa rispetto agli avi e di mancanza di stima verso i posteri; cioè ritenerli tanto poco amanti del culto delle memorie, che, appena ne abbiano la possibilità, non decidano di restaurare e ricondurre l'edificio alla forma primitiva perchè sia conservato quale monumento e documento dell'architettura dell'epoca feudale. Se 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 frode eccessiva, che in generale non s'accorda 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 Lavarò, chi scrive ha veduto che in mezzo alla piazza 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 doveva 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