



www.antiqua.org info@antiqua.org

DUSSO ELIO



LA VIA GERMANA **da Concordia Ad Silanos** **di Artegna**

Star Light Editions

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 studiosi non accademici sono spesso vincenti ma non vengono mai citate né pubblicate, ma soltanto plagiate.

Pubblichiamocene da soli scrivendo per legittima difesa.

La Casa Editrice Nigeriana "Star Light Editions", partner di "Antiqva.org", patrocina opere letterarie italiane in un contesto indipendente, libero dalle imposizioni del Ministero della Cultura, un Ministero eticamente infelice, succube del suo stesso apparato burocratico, che opera in perenne malafede nei confronti dei cittadini acculturati.

In questo periodo neofobico, di ristrettezze ideologiche e di monopolizzazione dei ruoli, i ricercatori e gli studiosi non istituzionalizzati hanno il diritto e il dovere di scrivere la storia con qualsiasi mezzo!

"On the Road Again"

Fintanto che non riusciremo a librarci nell'aria come uccelli, saremo costretti ad utilizzare le strade per spostarci. Le strade uniscono, sono uno straordinario mezzo universale di comunicazione, più delle lingue e degli idiomi, più dei telefoni cellulari e dei computer, e se internet stesso è una grande strada virtuale, le strade sul terreno sono eccezionali.

Senza le strade non possiamo andare in nessun luogo e fare nulla di grande.

Ed ecco che scrivere di un'antica strada preromana che allacciava la laguna caprolana con il nord d'Europa è come intrecciare le conoscenze collettive del passato per guadagnare il futuro. Ognuno recepisce a modo suo le informazioni che riceve dal territorio e dagli altri; le modella e le esterna perché siano fissate nel tempo, nella speranza che lo studio sia costruttivo per tutti.

Senza il lavoro degli altri questo sviluppo delle informazioni non esisterebbe o sarebbe molto limitato; senza la complicità di altri questo lavoro non avrebbe ragione di essere.

Una strada antica, così tipologicamente e cronologicamente variegata come la strada Germana, infonde un desiderio di conoscenza e una voglia di indagine, che può impegnare una vita intera e nonostante ciò non essere mai esaustiva, perché la ricerca non finisce mai, perché ad essa può aggiungersi sempre qualcosa, qualche elemento nuovo.

Chi scrive lo fa perché i traguardi raggiunti facciano da pedana per saltare oltre e magari far raggiungere destinazioni nuove ad altri.

© Tutti i diritti di riproduzione riservati.

Questo libro è prodotto da "ANTIQUA.ORG" e reso pubblico in formato ebook da:

Star Light Editions Po. Box 1791 Orlu - Imo State - Nigeria 28-02-2025.

DUSSO ELIO

Pane al pane e vino al vino

Perché scrivere ancora della strada da Concordia per il Norico visto che hanno già abusato altri? Ma perché non c'è concordia (scusate il gioco di parole), perché nessuno conosce la storia di chi l'ha scoperta come relitto archeologico e poi perché nessuno l'ha descritta nella sua completezza, e nella sua cronologia.

Definirla *via per compendium Concordia Noricum* è riduttivo e sminuente e non merita questo epiteto di strada secondaria o di raccordo se non altro perché è palesemente preromana e abbondantemente definita da cippi miliari romani di epoca augustea lungo il suo tracciato alto.

Nel costruire di sana pianta la parte bassa tra Concordia e Codroipo il popolo romano ha voluto definire statale la parte alta già esistente, ponendovi i cippi miliari lungo il percorso, bisogna essere onesti e renderne il merito dovuto.

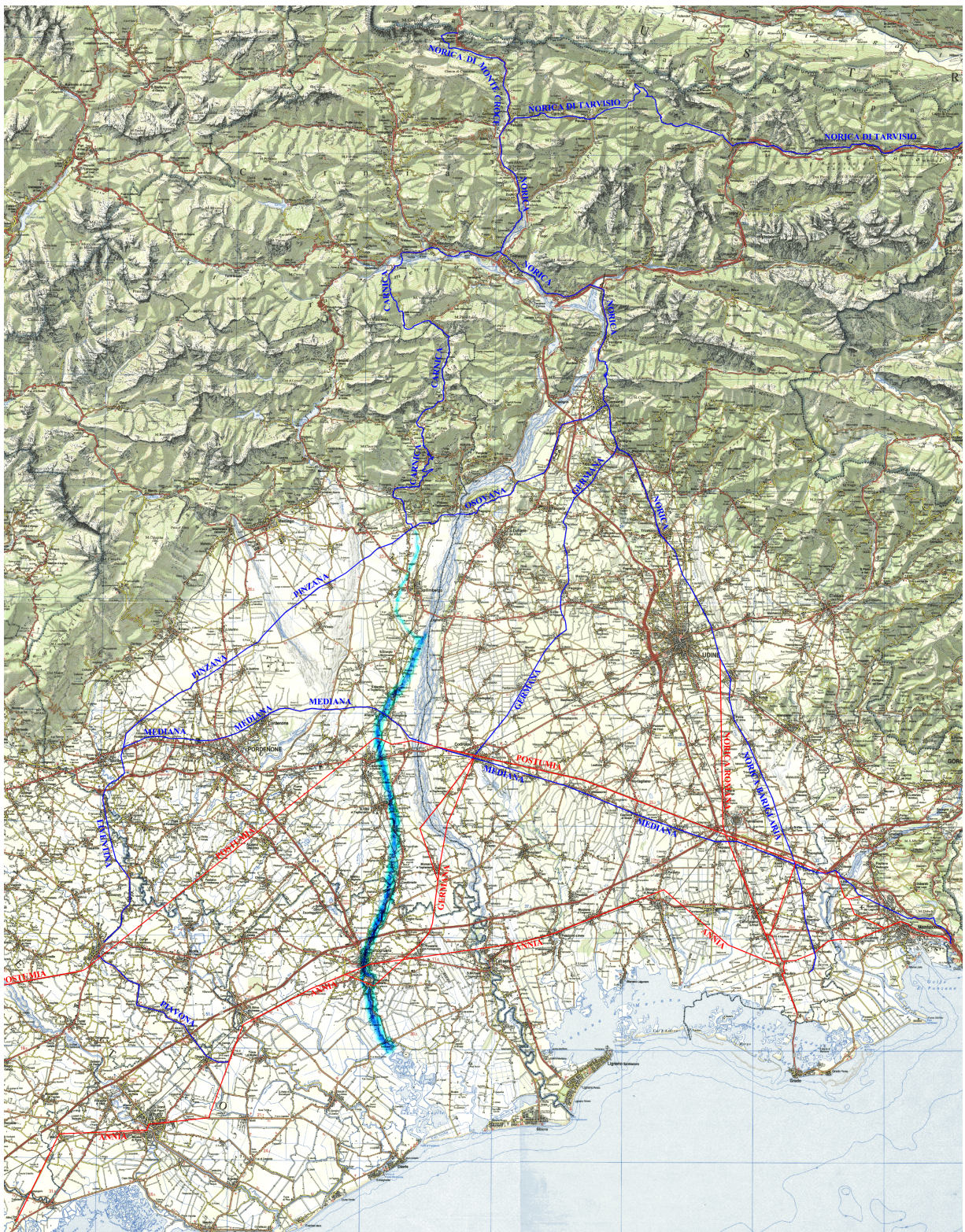
Questo non è un reperto che può essere sequestrato e trasferito per fare bella mostra in un museo, ma le informazioni devono essere salvaguardate con il dovuto rispetto dell'opera e di chi l'ha portata all'attenzione di tutti, chiunque sia e in qualsiasi modo lo abbia fatto.



LA VIA GERMANA da Concordia Ad Silanos di Artegna



Mappa 1 Carta delle strade antiche del Friuli disegnate sulle ortofoto di Google Earth.
 Ad una scala così alta le tracce sono solo indicative e grossolane. Nelle immagini dettagliate
 delle pagine seguenti i risultati cambiano e si apprezzano le vedute aeree delle foto zenitali.



Mappa 2 Carta generale delle strade antiche del Friuli disegnate su geografica 1:150.000. Su
 questa carta, agendo sullo zoom è possibile visualizzare particolari minimi.
 In entrambe le rappresentazioni le strade fatte dai romani sono rosse e le preromane blu.

Lo scopo di questa strada era di raccordare la viabilità delle vie consolari Postumia e Annia da Concordia, con le città Noriche (Teurnia, Virunum, Magdalensberg) senza passare per Aquileia.

Nelle scuole e negli atenei si va ancora insegnando nozioni prodotte dalle storture interpretative dalla Tabula Peutingeriana, nozioni superate, propinate da accademici da scrivania che non hanno camminato a sufficienza sul territorio, nozioni errate di insegnanti che non vogliono nemmeno sapere dell'esistenza della strada Germana tra Concordia e Artergia perché è stata scoperta da ricercatori dilettanti indipendentisti, senza titoli.

Se la cultura ufficiale non fa ricerca non può pretendere di competere: è una regola di vita!

Sono almeno quarant'anni che è nota la presenza dello splendido rettilineo della strada Germana tra Alvisopoli e Morsano al Tagliamento, ma basta leggere quanto scritto da topografi e storici anche di recente, si capisce subito che non hanno capito nulla. A fare la scoperta, in fase di indagine per la stesura del libro "Coloni e Legionari Romani nel Friuli Celtico" (1986) fu proprio il coautore del Tagliaferri, il ricercatore Diego Cencig che ebbe la visione e l'intuizione dell'importanza del reperto stradale, ma la cui pubblicazione fu stralciata dalla costruenda opera perché si trova in regione Veneto, dimenticando che il fiume Livenza e non il Tagliamento, era l'asse confinario del Friuli fino all'epoca napoleonica.

Sembra incredibile che ancora oggi l'ufficialità non abbia incamerato il dato, sarà forse per far dispetto a questo studioso e per non rendergli il merito dovuto?



Img. 1. Il grande raccordo a V si stacca dalla Annia in località Levada e si innesta di nuovo in località Ca' Longa.

Questo reperto è tra i più preziosi mai trovati tra Friuli e Veneto, ma si stenta a rendersene conto!

In questa sede non perderò tempo a disquisire sui 5 cippi miliari augustei e sulle loro ubicazioni in situ e non, magari per litigare inutilmente con altri; né mi soffermerò a trattare argomenti tramandati da storici antichi; parlerò solo della strada, facendo tesoro delle indicazioni eseguite di recente dallo stesso Cencig e dai dati incamerati fino ad ora.



Img. 2. La Germana nasce dal prolungamento verso Fossalta del grande raccordo a V di Concordia sulla consolare Annia.



Img. 3. Raggiunta Alvisopoli da Fossalta la strada guada il fiume Taglio e si dirige verso nord-est e con un lungo rettilineo giunge alla sponda del ramo sinistro del fiume Tagliamento.

Status quo preromano

Prima di cominciare la descrizione vediamo di fare un po' chiarezza sulle strade preromane principali del Friuli. Le strade di allora, in senso est-ovest (EO) erano: La Pista Costiera o lagunare, La Pista Mediana al di sopra delle risorgive e La Pista Pedemontana. In senso nord-sud (NS) c'erano tutte le



Img. 4. Nella foto satellitare senza riga è visibile la traccia dei sedimenti stradali che esce dal boschetto di Alvisopoli e si dirige al nord.

strade litoranee destre e sinistre dei fiumi principali, Livenza, Cellina, Meduna Tagliamento Corno, Cormor, Torre, Natisone, Judrio, Isonzo che in questo caso è superfluo disegnare e descrivere.

La pista Costiera (EO), pista metamorfica influenzata dal fluttuante livello del mare, fu resa obsoleta dalla costruzione della via consolare Annia che da Adria per Padova e Altino, giungeva ad Aquileia passando sul bordo delle lagune. Oggi è impensabile cercarla tra i resti dei viottoli antichi perché il livello del mare tra il 500 e il 100 a.C. arrivava a + 1 metro dal livello attuale creando per secoli paesaggi lagunari molto diversi da quelli attuali (vedi Mappe 3-4-5-6).

La pista Mediana (EO) o pista al di sopra delle risorgive fu la strada maestra del Friuli, strada che risolse sempre tutti i problemi di viabilità: essa entrava sulla pianura friulana a Cavolano (Sacile), proveniente da ovest e da Oderzo,



Img. 5. Nella foto satellitare senza riga è visibilissima la lunga traccia dell'inghiata della Germana.

e sovrastando le risorgive dell'intera pianura, giungeva alle fonti del Timavo, a est di Monfalcone. Essa fu l'asse portante in tutto il periodo della conquista romana e nelle epoche successive venne chiamata in vari modi: Pista dei Veneti Antichi, Postumia Alta, Calvecchia, Ungaresca, Regia Postale, Napoleonica, Maestra d'Italia, Maestra Vecchia ecc.

Fra Codroipo e Campolongo al Torre raccorda ancora oggi una lunga fila di paesi insediati dove terminano le ghiaie glaciali e iniziano le zone umide e paludose della bassa pianura friulana.

La pista Pedemontana o raccordo tra le valli, fu una pista usata principalmente nell'area orientale del Friuli: la Norica stessa, da Tricesimo a Gemona è una pedemontana. Nell'area occidentale invece fu sostituita dalla trasversale Pinzana che tagliava l'intero arco magredile da Cavolano alla stretta sul Tagliamento tra Pinzano Ragogna e anche all'imbocco della via Carnica delle vallate prealpine.



Img. 6. Area di Recupero Ambientale "Prati delle Pars" a est di Teglio Veneto con la Germana ed i siti archeologici di età romana.

In questo panorama viario arcaico tra est e ovest, dopo aver usato queste strade prima per i commerci e poi per la conquista militare del Friuli, il dominio romano si inserì costruendo la consolare Postumia nel 148 a.C., e la consolare Annia nel 131 a.C.

La Postumia fu una strada militare che univa tra loro il golfo di Genova e di Panzano (Monfalcone), attraversando l'intera pianura padana; La Annia fu una strada commerciale che univa Adria ad Aquileia attraverso Padova, Altino e Apicilia.

E Concordia chiederete voi? L'area di Concordia all'epoca della costruzione della via Annia era immersa nell'acqua. Confrontando le quote attuali del terreno con il grafico eustatico del livello del mare di allora, (Mappe 3-4-5-6) gran parte dell'area cittadina era allagata dalla laguna caprulana e dal flusso delle maree; il Tagliamento Maggiore sfociava proprio dove oggi si trova Concordia e lì non poteva esserci nulla, se non qualche attracco commerciale lagunare e qualche capanna di pescatori.

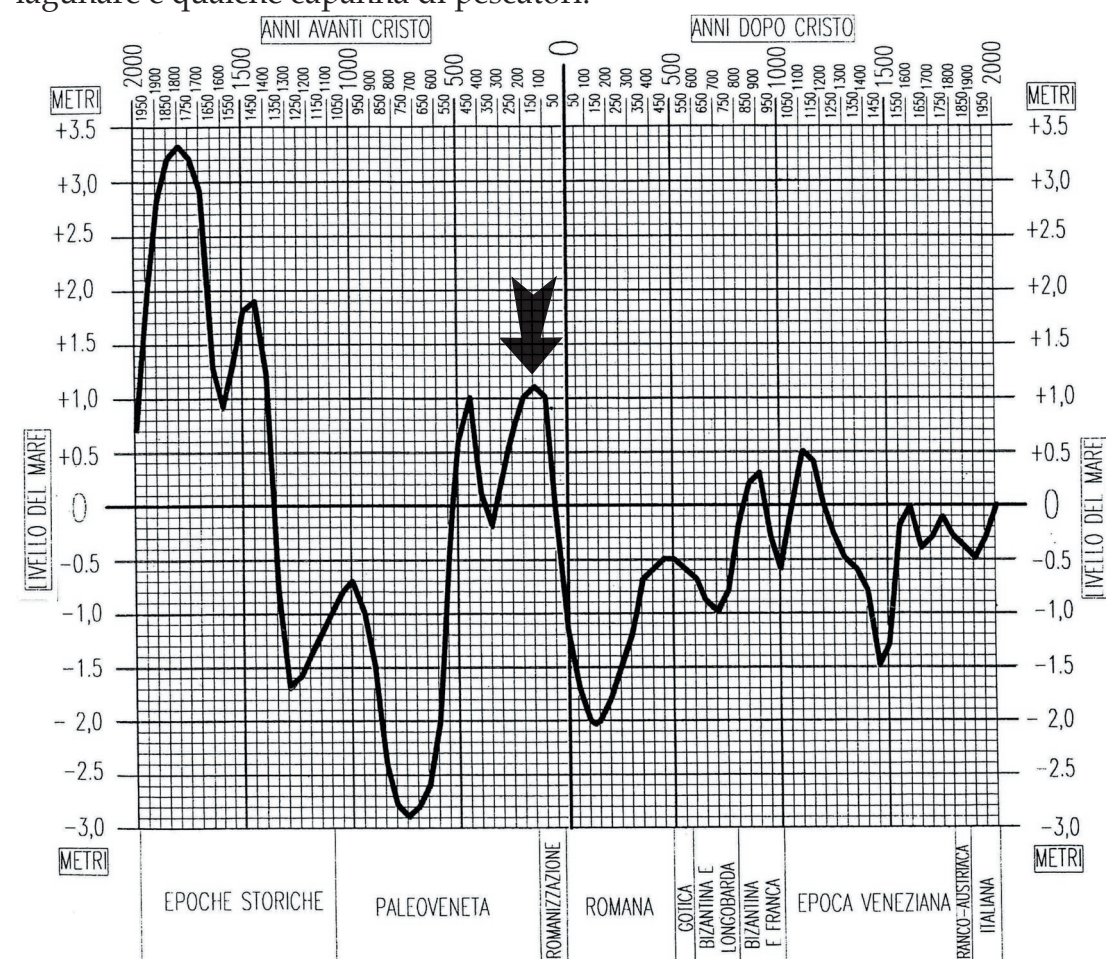
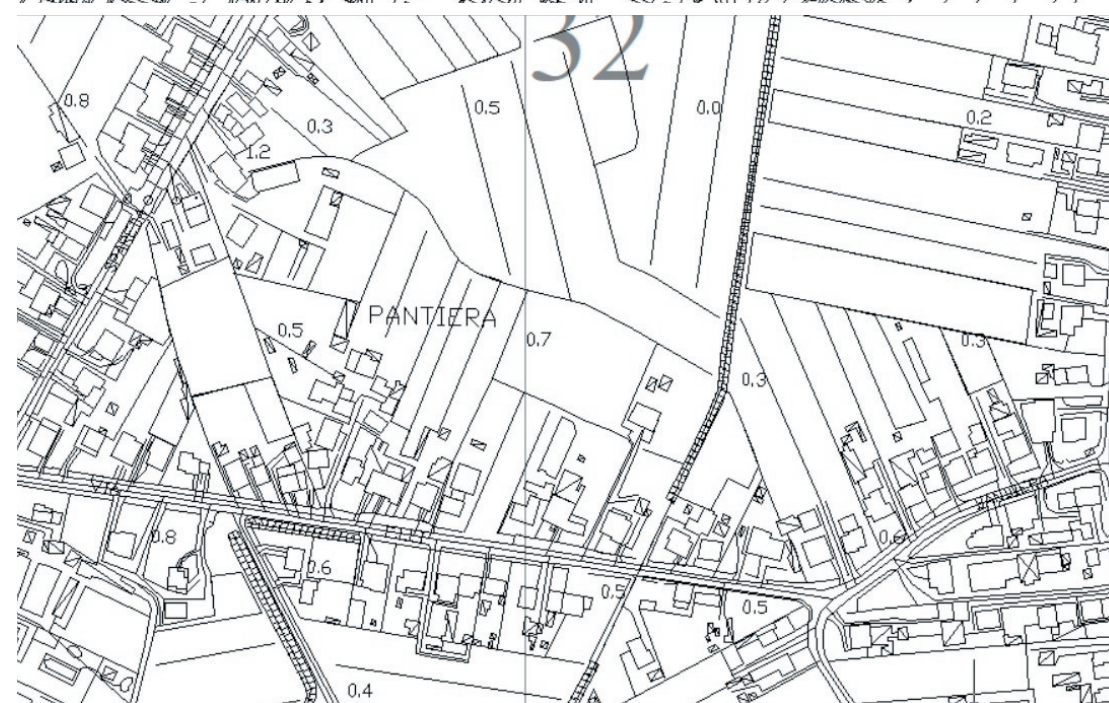


Grafico eustatico del livello del mare dal 2000 a.C. al 2000 d.C. di R. W. Firebridge, 1962. La freccia indica il periodo della conquista romana del Friuli. Di tale periodo deve essere considerata la seria difficoltà in cui si trovava ad esempio anche la città costiera di Aquileia.



Mappe 3-4. Nella mappa 1:5000 di Concordia si notano le quote attuali del terreno tra 1 e 2,50 metri s.l.m.; L'antico piano di calpestio, misurato nell'area dei pozzi romani è di circa -0,8 metri dal livello attuale. Tra il 500 e il 100 a.C. il livello medio del mare era di +1 metro. Il villaggio fluviale e costiero di Concordia si trovava sul bordo della laguna caprulana, alla foce del ramo destro del fiume Tagliamento in balia del fluttuare delle maree. Il vicino borgo Pantiera, poco a sud di Concordia, era perennemente sommerso dall'acqua della laguna.



Mappe 5-6. Nelle mappe 1:5000 di Cavanella e Sindacale (dove oggi sbocca il fiume Lemene) si notano le quote depressive attuali sotto il livello del mare che vengono tenute asciutte dalla bonifica (canali di scolo e idrovore). Considerato il livello marino di + 1 metro, queste aree erano tutte sommerse dalla laguna caprulana.

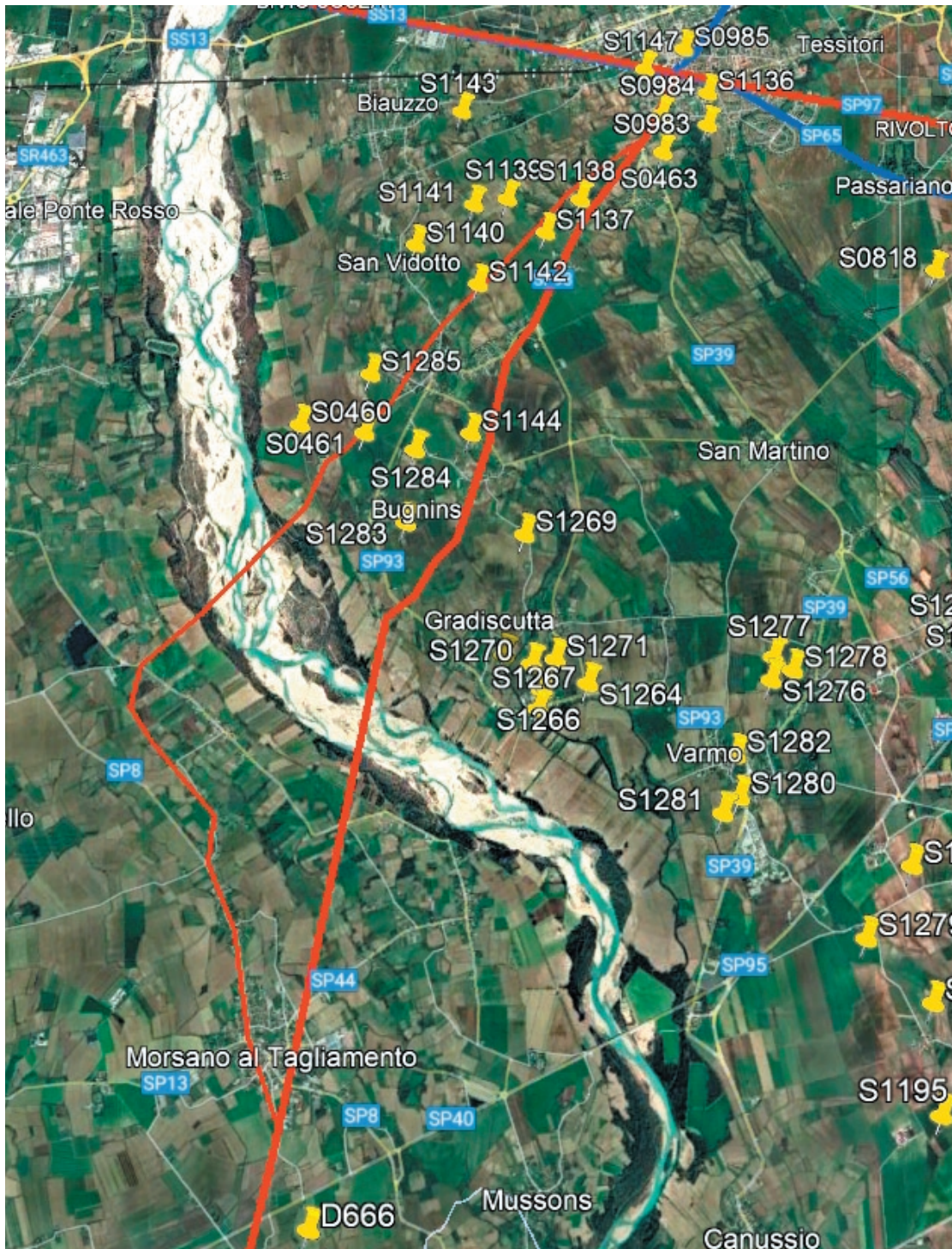
Soltanto nel 42 a.C., dopo un improvviso abbassamento del livello del mare ed il conseguente allontanamento naturale della linea di costa, nacque la nuova città, che fu elevata in breve alla dignità di Colonia e Municipio romano. Concordia fu subito allacciata con la vicina Annia e poi fu raccordata con la Postumia e con il Norico a Quadrivium attraverso la parte bassa della Germana.



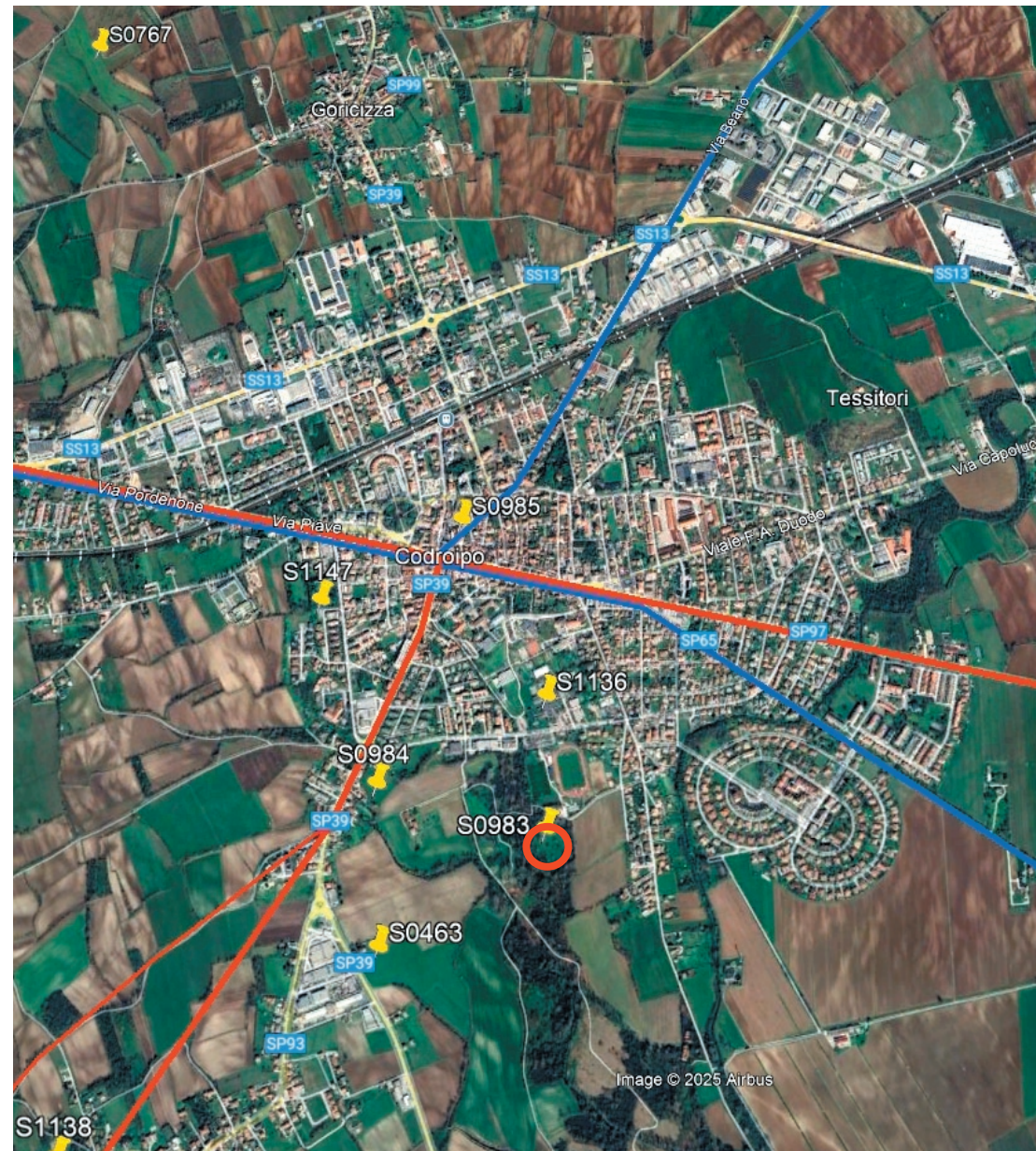
Img. 7. Riproposizione di img. 3 tra Alvisopoli e Morsano al Tagliamento, ma con i siti archeologici di epoca romana pubblicati dal G.R.A.P.O. Gruppo Archeologico del Veneto Orientale.

18

19



Img. 10. La variante del guado sul Tagliamento per Pieve di Rosa e Camino al Tagliamento. La disastrosa alluvione dell'ottobre del 589 d.C. raccontata da Paolo Diacono in Historia Longobardorum, ostruì di ghiaie il ramo destro del fiume e costrinse tutta l'acqua a scorrere sul ramo sinistro, più che raddoppiato. Fu probabilmente in quel frangente che il guado di Bugnins Vecchio venne dismesso a favore di quello di Pieve di Rosa più a nord.

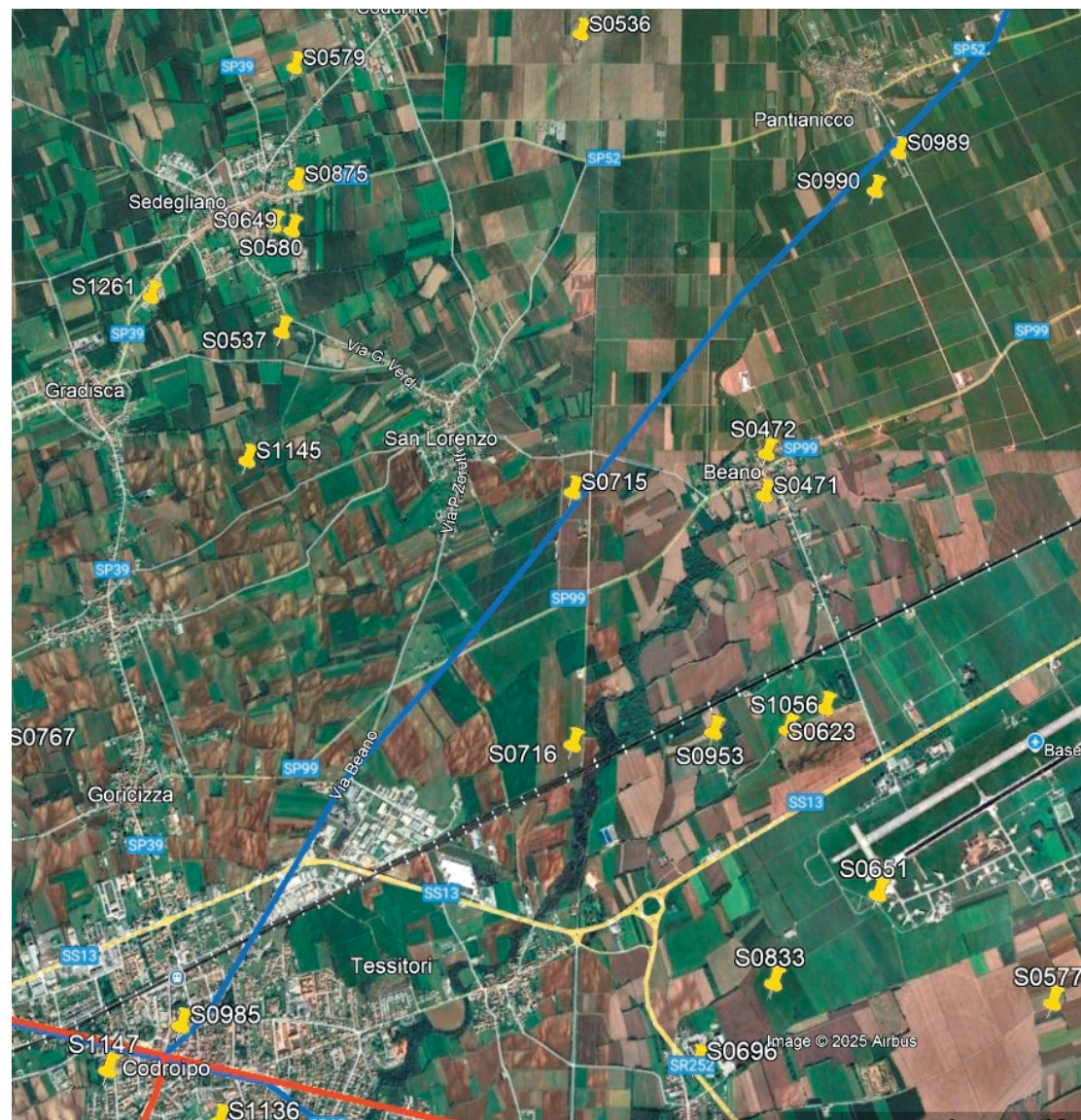


Img. 11. Quadrivium con i suoi siti archeologici. Il sito S0983 è il castelliere preistorico della Gradiscje, nel parco delle risorgive. Nella preistoria le strade (piste) esistevano già e a Codroipo sappiamo che la Germana incrociava la pista Mediana al di sopra delle risorgive. Non a caso la Germana alta raccordava il castelliere della Gradiscje con quello di Savalons rasentando la famosa “Tumbare” siti preistorici contrassegnati in Img. 16 a pag. 26. Per Quadrivium passava ogni sorta di traffico; le due strade che si sovrappongono fanno del quadrivio con la Germana, un luogo privilegiato e a cui prestare molta attenzione. Le merci e le persone che transitavano per la strada mediana (blu) proveniente da Cavolano (Sacile) avevano la possibilità di dirigersi al Norico attraverso la Germana alta molto tempo prima della costruzione della Postumia, se non volevano affrontare la più impervia e montana Carnica o la paludosa Osovana tra Ragogna e Gemona.

Cronologia.

Il settore alto della strada Germana non è cronologicamente definibile e faceva parte, come lato ovest, del grande triangolo stradale preromano alto: Mediana - Germana - Norica Vecchia o Bariglaria (Mappa 1-2) al cui vertice troviamo Artegnà, all'angolo ovest Codroipo e all'angolo est Cavenzano.

Sappiamo che Codroipo era frequentato con continuità a partire dal bronzo antico e faceva parte di una importante e conosciuta linea di castellieri di pianura; era connesso con il nord Europa attraverso la Germana alta e varso est con la Mediana e non possiamo escludere che fosse connesso anche verso sud con la foce del Tagliamento e l'ambiente lagunare di Caorle.



Img. 12. Passato l'incrocio sul quadrivio la Germana procedeva per campi, riconoscibile a tratti per la presenza di ombreggiature sul terreno, suddivisioni campestri e di siti abitativi romani.

Del settore basso della nostra Germana, possiamo invece affermare con certezza che quando nel 42 a.C. i romani fecero del villaggio fluviale di Concordia una loro colonia, decisero di collegare la Consolare Annia, che esisteva già da 89 anni, con la Postumia a Codroipo, che esisteva già da 106 anni, creando forse dal nulla, questo nuovo tratto di strada, che andava a completare il tragitto tra Concordia e la Norica ad Silanos ovvero la strada Germana nella sua interezza (osservare attentamente la Mappa 2).

Lo stradario Peutingeriano non riporta questa importante via, documentata da cinque cippi miliari; possiamo per questo definire il suo contenuto grafico incompleto e inaffidabile.



Img. 13. La Germana procedeva in direzione nord-est verso il castelliere di Mereto di Tomba in un territorio che è stato di recente oggetto di grandi riordini fondiari.

Descrizione della Strada e delle immagini satellitari tracciate

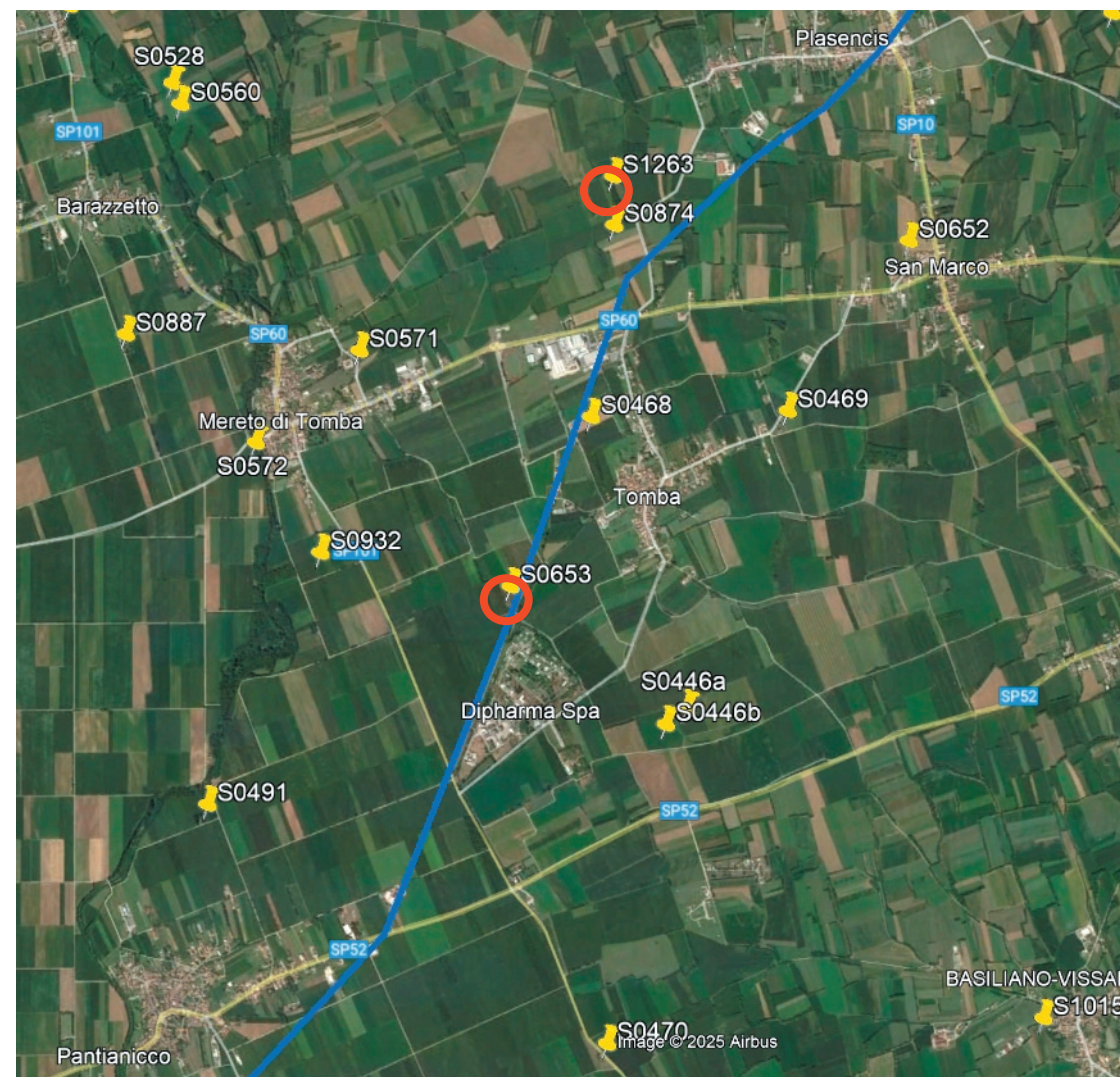
La strada Germana partiva dunque dal punto in cui il raccordo a V si immetteva sulla Consolare Annia, in località Ca'Longa, fra i due rami del Tagliamento, (img 1), proseguiva per Fossalta e per Alvisopoli (img 2), e dopo un'ampia curva puntava su Gravuzza di Morsano, luogo del guado sul ramo di sinistra (img 3-4-5-6-7-8).

Giunta a Gravuzza, guadava il fiume, più o meno dove oggi scorre la roggia del Molino, e giungeva dritta all'odierno Bugnùns Vecchio. Da Bugnùns proseguiva per Glaunico, Gorizzo e Iutizzo fino al quadrivio di Codroipo dove la Mediana e la Postumia per un tratto si sovrapponevano (img 9-11).



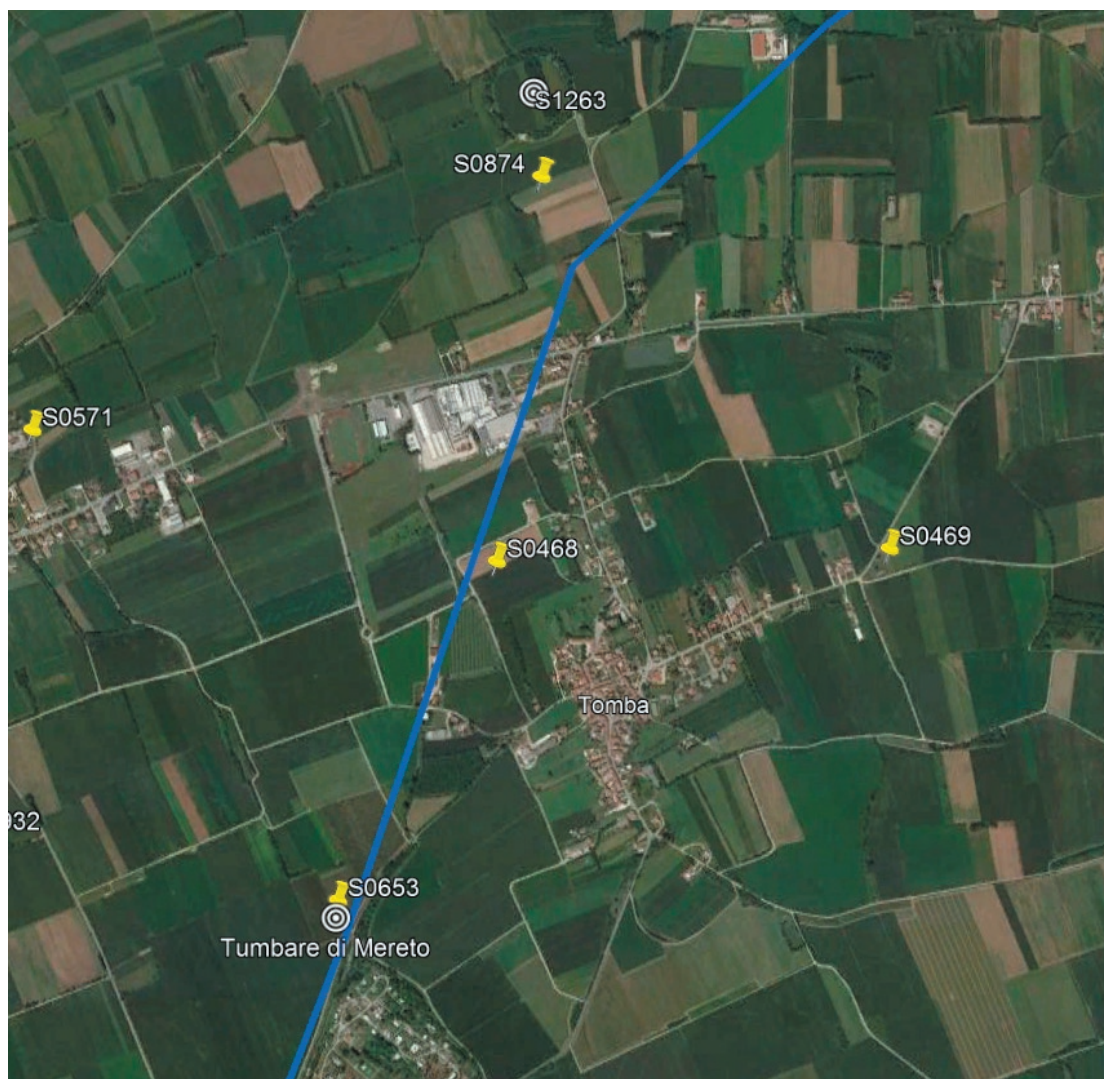
Img. 14. I riordini fondiari in questo tratto di territorio hanno cancellato quasi completamente le tracce della strada, però vengono in nostro soccorso alcune direttrici ancora integre.

Incrociate le strade a Codroipo, proseguiva per gli odierni casali del Bant, tra Beano e San Lorenzo, oltrepassava il fiume Corno e giungeva in località Piotte ad est di Pantianicco (img 12-13-14); curvava di qualche grado verso nord in direzione Baraciùs di Tomba e poi Castellerio (img 16). A Castellerio piegava verso Plasencis. Al nodo di Plasencis la Germana piegava a nordovest (img17) e facendo un percorso arcuato giungeva alla odierna località "il Cristo" di Fagagna, ai piedi del tracciato preromano dell'area collinare (img 18). Saliva quindi la collina di Fagagna fino alle odierne Chiese di San Leonardo e Santa Maria Assunta (img 19). Proseguiva per Caporiacco, Castello, San Eliseo (img 20-21-22), Pers, San Salvatore, Tonzolano, Santo Stefano di Buia (img 23-24-25-26), Urbignacco e Buins (img 27-28). A Buins di Artegna confluiva sulla strada Norica che proveniva da Aquileia attraverso il passo di Tricesimo.



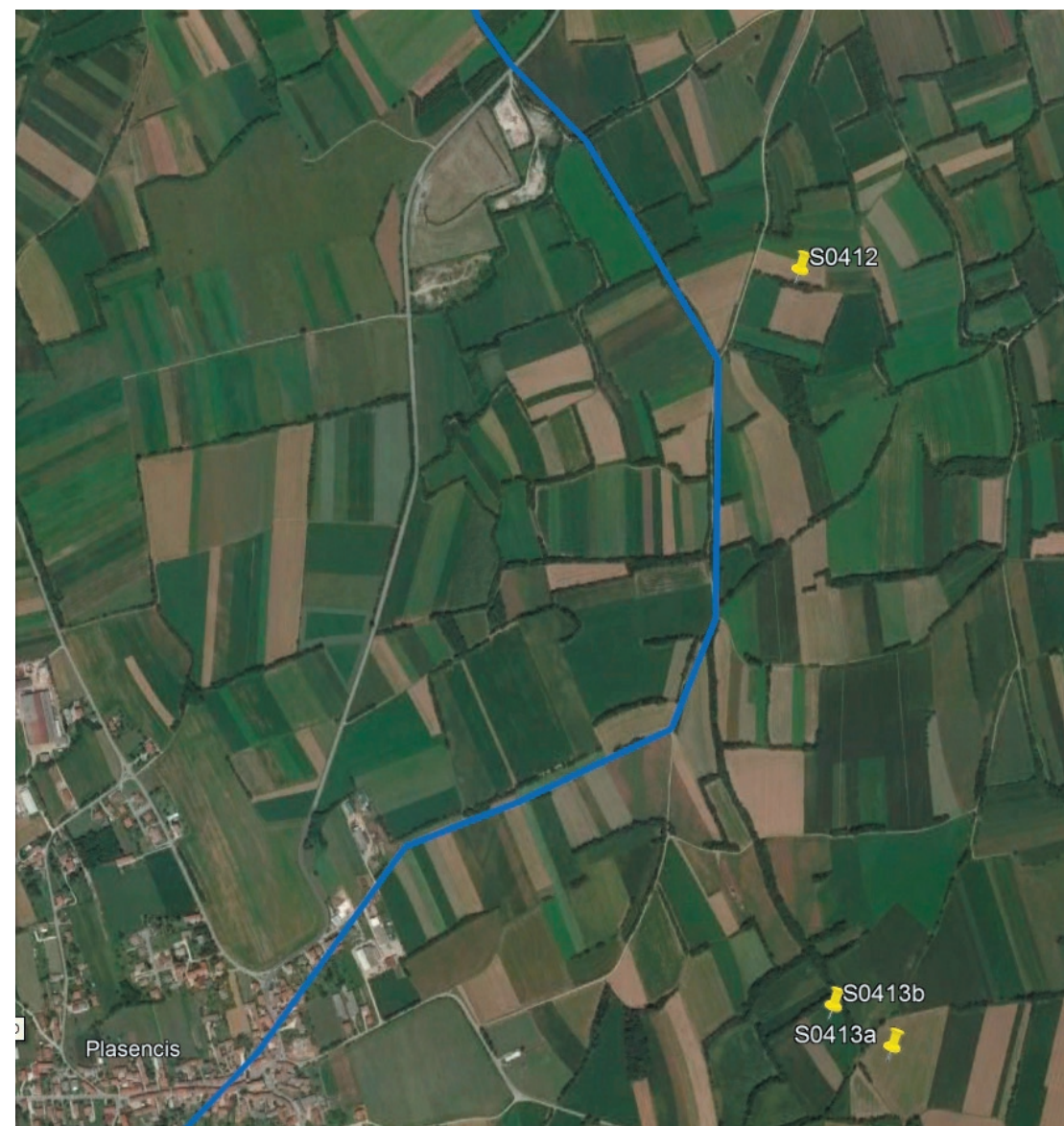
Img. 15. La Tumbare di Mereto di Tomba ed il castelliere di Savalons, meglio definiti nella successiva immagine 16, indicano la direzione della Germana verso l'area di Plasencis.

Ricapitolando, la carta geografica parla chiaro, la Germana bassa, tracciata in colore rosso da Concordia a Codroipo è inequivocabilmente ritratta dalle foto aeree. Essa presenta anche una variante medievale che la obbliga a guardare il Tagliamento più a nord, a Pieve di Rosa per Camino al Tagliamento invece che tra Morsano e Bugnins, a causa dell'ostruzione altomedievale del ramo destro del Tagliamento e del conseguente raddoppio di quello sinistro (img 10). A nord di Codroipo e fino a Baraciùs di Tomba, la Germana è rilevabile dalla presenza degli insediamenti lungo strada in un'area che è stata stravolta da un recente vasto riordino fondiario e da livellamenti del terreno. Nonostante questi inconvenienti è possibile seguirne il tracciato a tratti abbastanza rettilinei, con buona precisione.



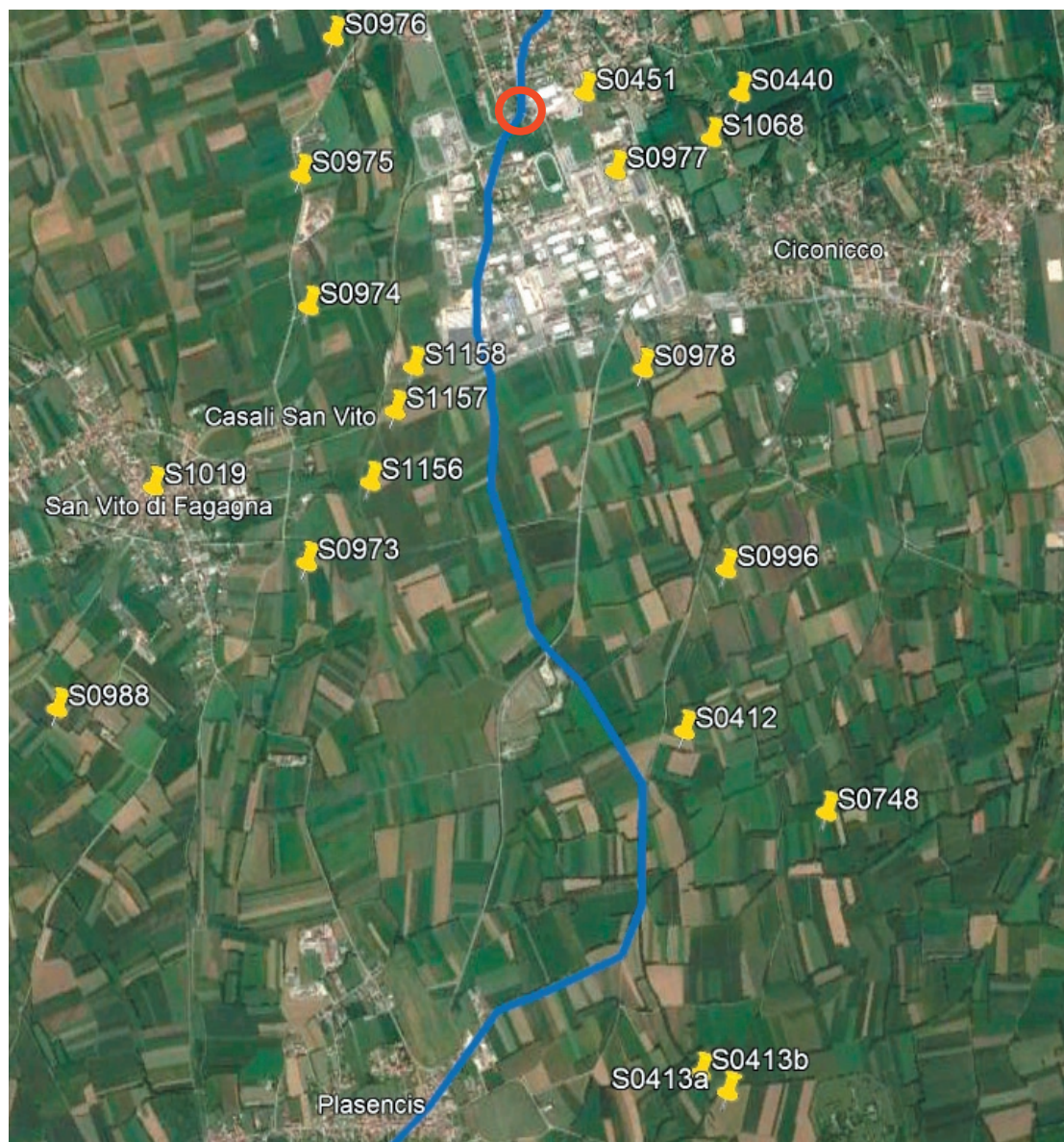
Img. 16. Segmento della strada che unisce la Tumbare di Tomba con il castelliere di Savalons.
 Img. 17. Il nodo di Plasencis da dove si diramavano dalla Germana le strade per Cicconicco, Villalta, e la cividina per Martignacco, Tavagnacco e Cividale.

Da Baraciùs di tomba a Castellerio e Plasencis è riconoscibile dai viottoli dei campi tracciati sulle mappe militari IGM 1:25000. Da Plasencis a Fagagna è ancora rilevabile a tratti sul terreno nella sua struttura medievale (vedi Mappa 7) cioè infossata, scavata per le innumerevoli liti tra le comunità di epoca feudale. La parte successiva, da Fagagna e ad Silanos (Artegna) è nota e documentata da almeno un secolo ed è accettabile così come già definita. Qualcuno non d'accordo la vede deviata a Collerumiz di Bueris anziché a Buins di Artegna. Ma i rinvenimenti di San Salvatore di Maiano e taluni indicatori sulle torbiere paludose e lacustri dell'alta collinare, escludono tale eventualità. Questa strada è finalmente tracciata nella sua completezza ed è nominata da noi indipendentisti con il nome di **"Germana"**, un nome proprio di persona e una simpatica contrazione di **Germanica**.

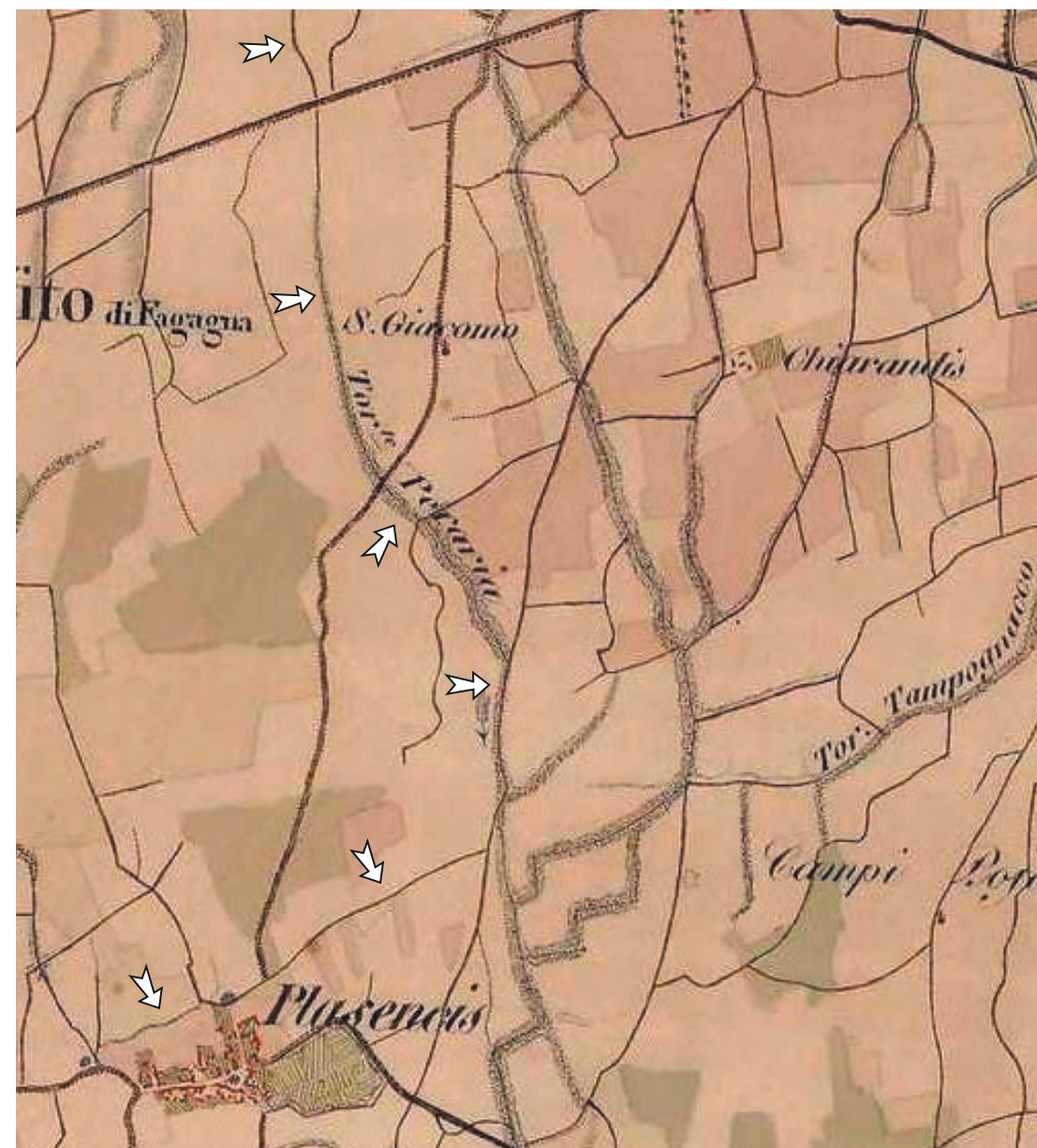


Scritti e contributi precedenti di altri autori.

-Amelio Tagliaferri nel suo *“Coloni e legionari romani nel Friuli celtico”* Geap 1986 disegna la strada sul suo mappario con lunghi tratti rettilinei iniziando però soltanto da Bugnins in su e tralasciando quanto conosciuto o presunto nel Veneto perchè fuori dall’area del suo studio. Si confonde a Plasencis, fa passare la strada per Cicconicco prima di salire la collina di Fagagna e non si accorge del vistoso nodo stradale ancora intatto dove le strade preromane medievalizzate si diramano verso Fagagna, Udine e le valli del cividalese (vedi Mappa 7).



Img. 18. Area tra il nodo di Plasencis e la località “Il Cristo” di Fagagna, crocifisso segnacolo cristianizzato, scomparso con la costruzione della zona industriale.



Mappa 7 Carta napoleonica del nodo di Plasencis con le strade incavate erroneamente definite torrenti e dove parte della Germana è disegnata con il nome di Torrente Peraria.

Le strade di campo o di borgo profondamente incavate non sono diventate così a causa del traffico, ma perché hanno subito un processo di medievalizzazione. Possono essere storte e tortuose come quelle montane o di epoca preromana o anche rette ed ortogonali tipiche della romanità di pianura, ma se sono scavate nel terreno, sono state modificate in epoca medievale. In epoca feudale, nel basso medio evo, le strade interpoderali che facevano da confine tra le proprietà, vennero scavate in modo da renderle inamovibili nei confini e placare le liti tra le parentele che si contendevano terreni limitrofi reciproci. Lo si evince dagli studi di una nobile contessa Giacomelli di Pradamano sulla legge di agnazione, legge di diritto romano oggi scomparsa, sul vincolo di parentela, adozione e nel nostro caso anche di proprietà.

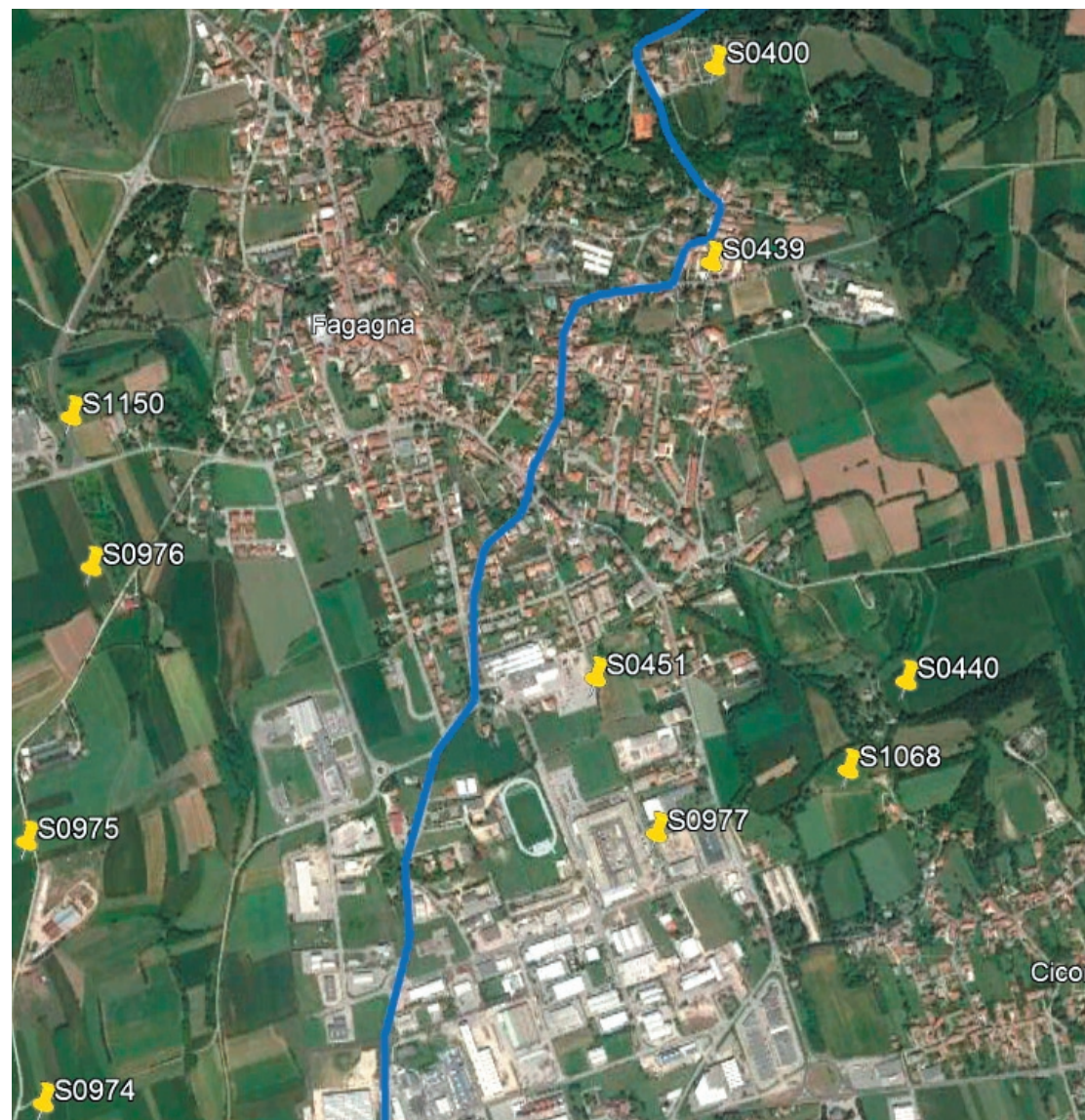


Foto 1. La Germana medievalizzata e scavata nel terreno per circa due metri di profondità, nel tratto del nodo di Plasencis, dove ancora oggi si diramano strade in ogni direzione.



Foto 2. La Germana oggi riguadagna la sua profondità dopo l'incrocio con il moderno asfalto.
Foto 3. Un chilometro più a nord, prima della Z.I. di Fagagna riprende il livello normale.

-Gli appunti di altri, definiscono la Germana come Via Claudia Augusta (Blason Scarel 2000, p. 47; L. Quarina 1970, p. 19) o via *per Compendium Concordia Noricum* (Blason Scarel 2000, p. 75), una via che non viene menzionata dagli itinerari antichi, ma che è documentata da ben cinque migliai augustei, datati 2 a.C.. Scrivono che la strada partiva da Concordia Sagittaria, attraversava il Tagliamento in località Pieve di Rosa e raggiungeva Codroipo (*Ad Quadrivium*) dove, molto probabilmente, incrociava la *Postumia* (o Stradalta); proseguiva dunque verso nord passando per Caporiacco, Coloredo di Montalbano, Vendoglio (cippo miliario), Treppo Grande, fino ad arrivare alla stazione *Ad Silanos* dove si innestava con la *Iulia Augusta*.



Img. 19. Fagagna, la porta della collinare. La Germana saliva sulla collina per evitare zone umide e paludose e dove probabilmente trovava un ristoro per i viandanti.

-Scriva anche Valter Zucchiatti in *Feagne* all'84° Congresso SFF a Fagagna, 30 Settembre 2007 in "Appunti sulla via per compendium da Concordia alla mansio ad Silanos". Egli la fa salire dritta da Concordia a Gleris e la devia per Pieve di Rosa. Evidentemente non era a conoscenza, dopo circa 22 anni dalla scoperta del Cencig, del lunghissimo rettilineo tra Alvisopoli e Morsano al Tagliamento, che invece guada il fiume sul ramo sinistra tra Morsano e Bugnins. (La sua soluzione appare inverosimile anche perché tutta l'area tra i due rami del Tagliamento, al di sopra del decumano maggiore (d.m.) della centuriazione concordiese in epoca romana è completamente disabitata o volutamente non frequentata e pertanto poco transitata mentre il rettilineo Alvisopoli Morsano si trova più a sud ed incrocia il d.m. proprio a Gravuzza ovvero al guado di Bugnins Vecchio.



Foto 4. Anno 1980: il ricercatore Diego Cencig in azione sul sito S0450 sul lato nord della collina di Fagagna, presso la strada Germana. In questo sito egli raccolse tre preziosi bronzetti che sono rappresentati nelle foto seguenti assieme ad altri due trovati dal Liruti.

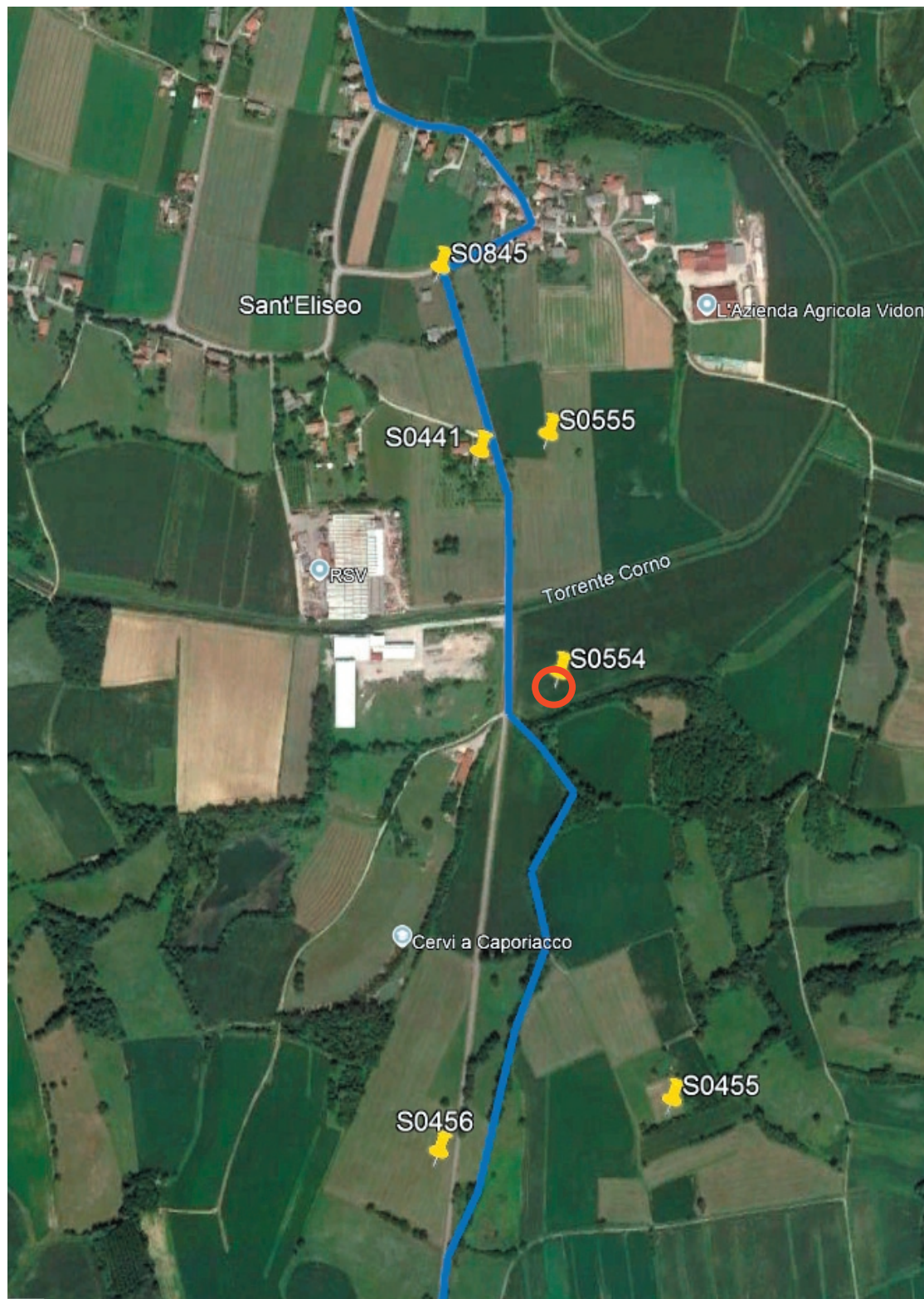
La prospezione archeologica sugli arativi con il rilevatore di metalli è sempre stata la maggiore fonte di reperti archeologici per i musei, anche se i funzionari delle soprintendenze negano. Quando negli anni '70 furono messi in commercio i primi modelli evoluti di questo tipo di strumenti e la ricerca cominciò a dare innumerevoli frutti e preziose informazioni sui siti, i funzionari ministeriali, invece di accoglierli, preferirono contristarli negando la loro efficacia e sostenendone la dannosità. I ricercatori si ritrassero dal loro slancio e si rifugiarono altrove nei loro impegni. Senza il loro contributo il mondo della ricerca archeologica perse ogni contatto con il territorio e quel momento magico, limitato nel tempo, svanì.



Foto 5-6-7-8-9. Bronzetti di Fagagna. 1: Bronzetto paleoveneto. 2: Sileno. 3: Ercole giovane con clava e pelle di leone. 4 e 5: Disegni di due bronzetti di Apollo e di Selene scomparsi rinvenuti dal Liruti probabilmente nello stesso insediamento del Cencig a Fagagna.



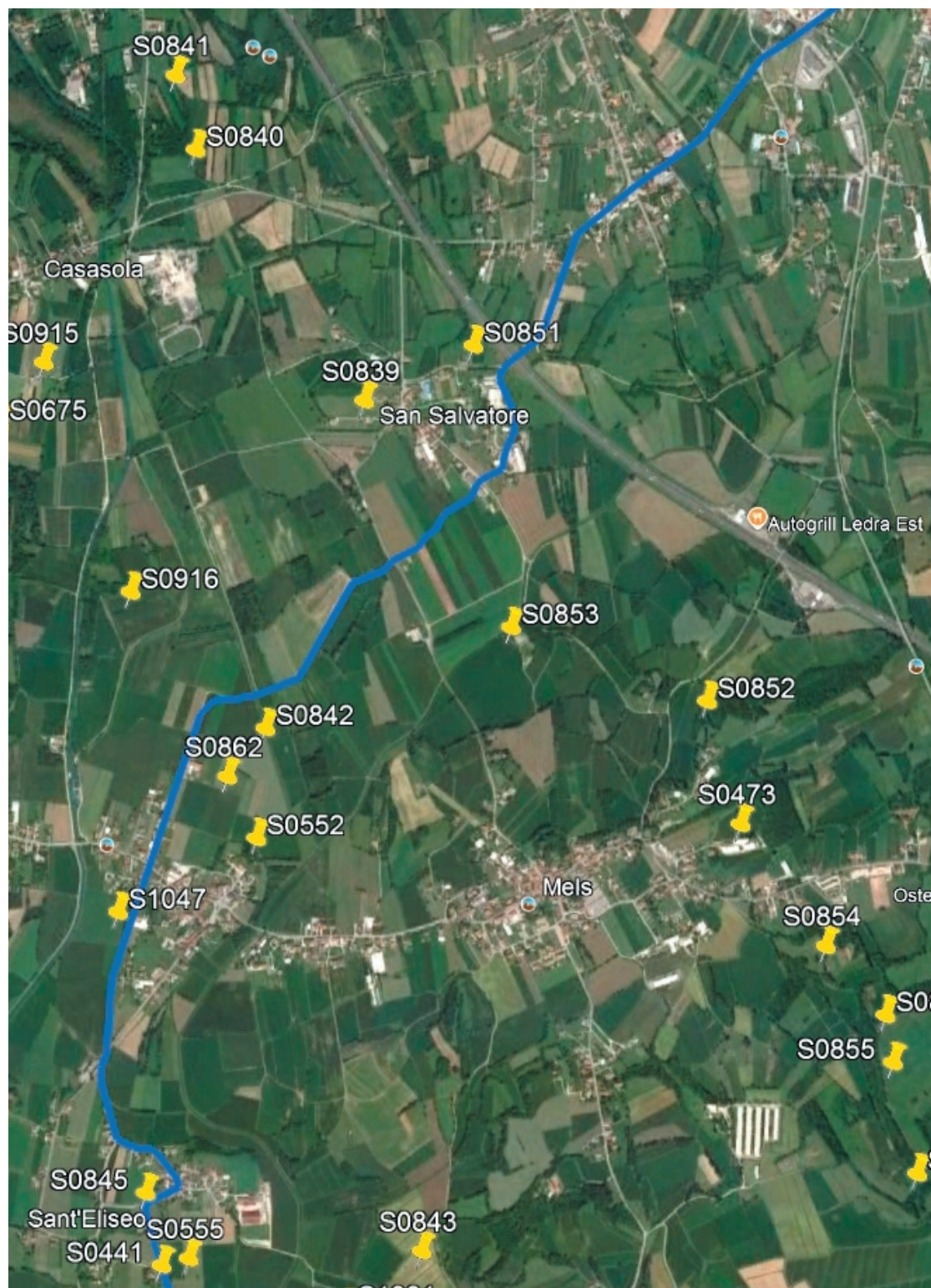
Foto 10-11-12-13-14. Cippi miliari della Germana. La loro descrizione nell'allegato 1 tratto dall'opera di Tagliaferri-Cencig "Coloni e Legionari Romani nel Friuli Celtico" 1986. Le immagini dei miliari sono tratte dagli appunti di V. Zucchiatti SFF Fagagna 2007.



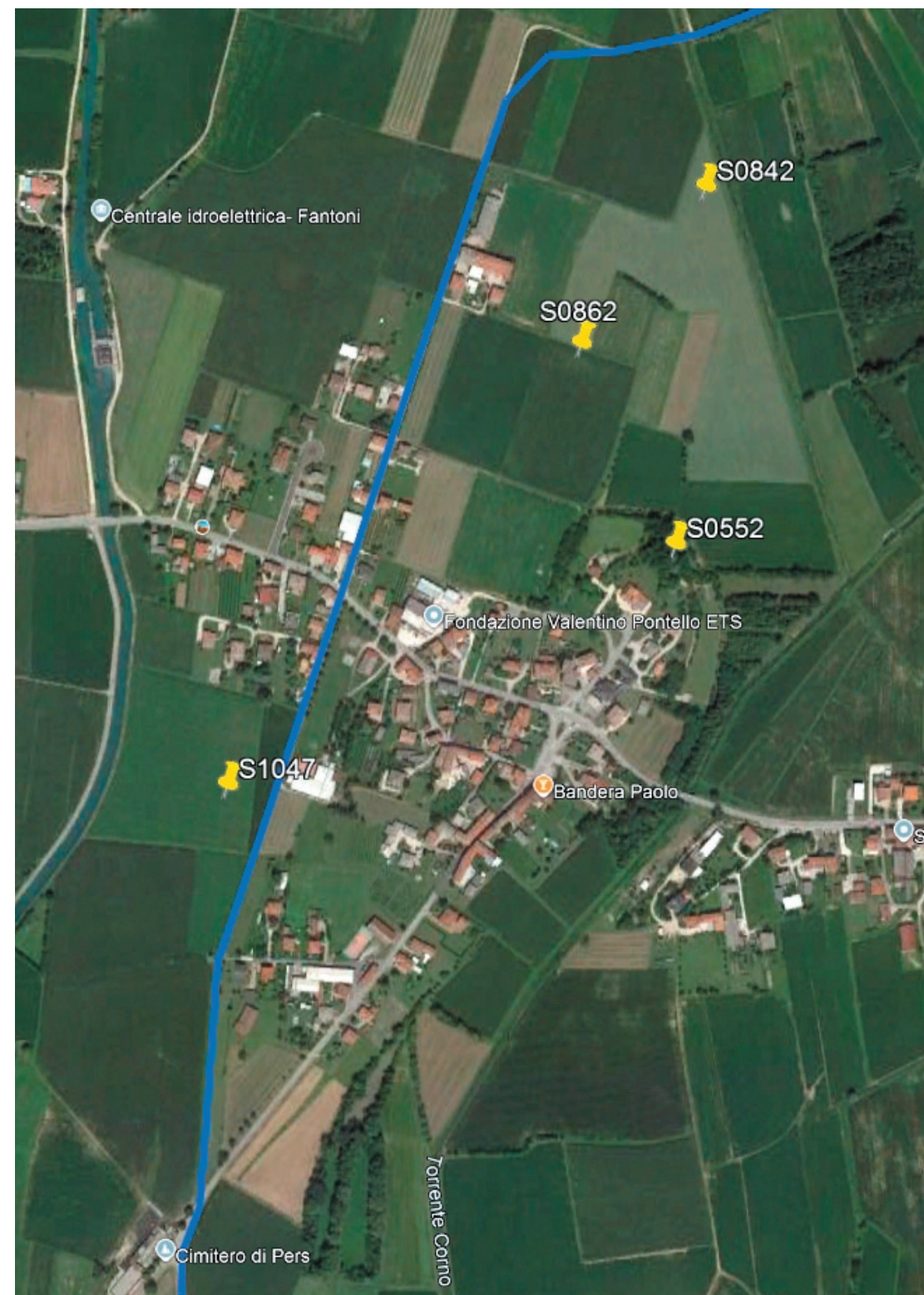
Img. 22. Sito S0554 Moneta Tremissis aureo di foto 15.



Foto 15. Tremissis aureo di imitazione bizantina: Imperatore Eraclio 610-641 d.C. o post. dal sito S0554 di San Eliseo di Majano.



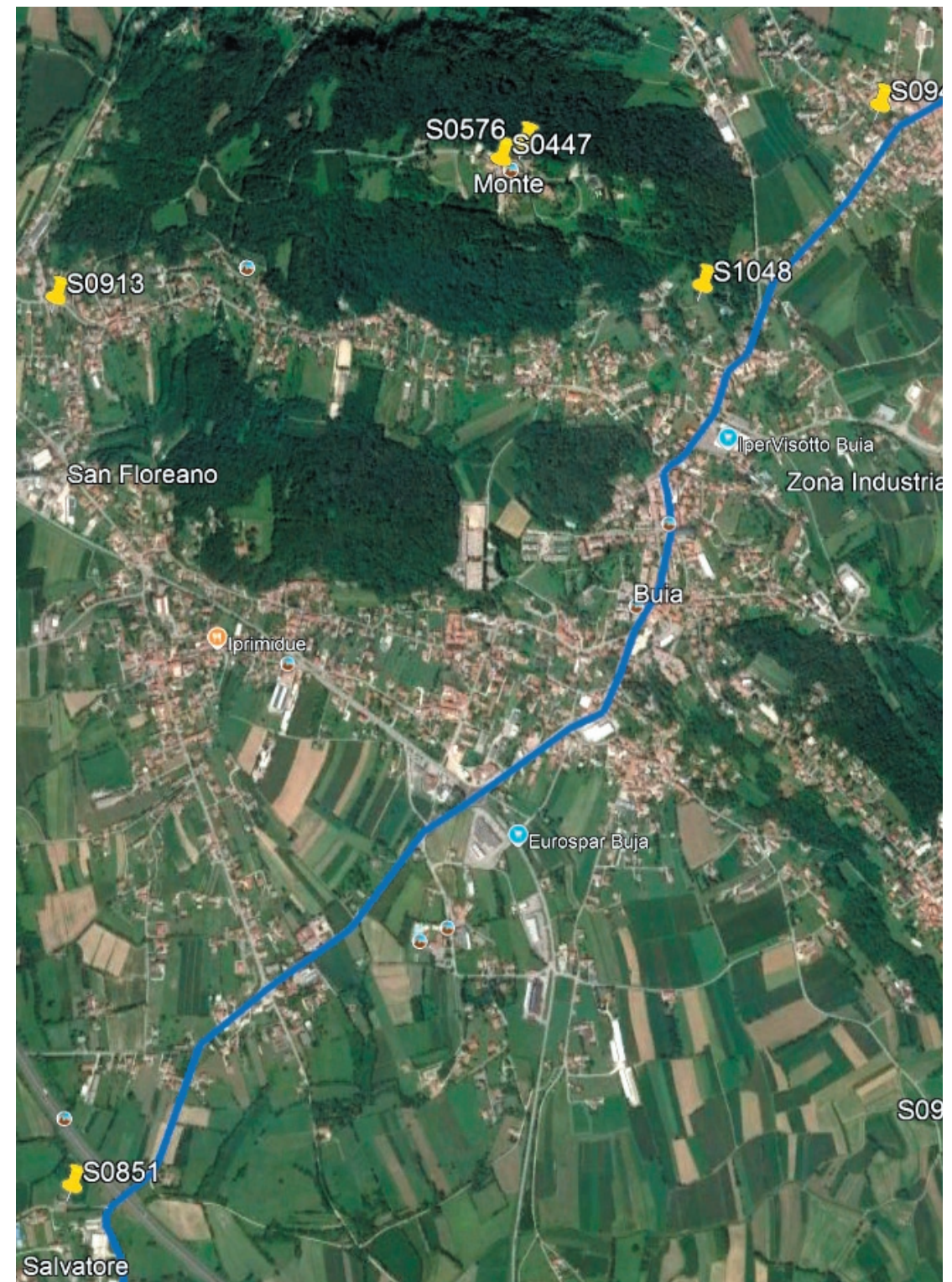
Img. 23. Il segmento tra Sant'Eliseo e Buia. Tra Pers e San Salvatore la strada passava su una grande palude. Durante lavori stradali, sono venute alla luce varie palificazioni di sostegno.



Img. 24. Particolare della Germana che passava nell'abitato di Pers.



Img. 25. La Germana costeggiava la collina di San Salvatore prima di dirigersi verso Buia.



Img. 26. Il monte di Buia, passaggio obbligatorio per la strada e circondato da enormi paludi. La Germana, prima di salire la collina doveva affrontarne una tra San Salvatore e Tonzolano.



Img. 27. La Germana discendeva dal passo di Buia e transitava sulle paludi a nord della collina.



Img. 28. Uscita dalla palude la Germana giungeva finalmente Ad Silanos.



Foto 16 Pietrame del sito romano S1051 ad Silanos, Arterga, nei pressi della confluenza della Germana sulla Norica.

Conclusioni di fine capitolo

Trarre delle conclusioni su uno studio quasi completamente nuovo, almeno per quello che riguarda la parte bassa di questa strada, mi sembra alquanto azzardato perciò voglio definirle conclusioni di fine capitolo.

Alla pubblicazione di questo libro ha partecipato attivamente Diego Cencig, poliedrico attivista e ricercatore al quale va un sentito ringraziamento per le tracciate, le informazioni, le immagini ed i suggerimenti.

Anche l'opera di Amelio Tagliaferri, senza la collaborazione attiva di Diego Cencig non avrebbe potuto nemmeno nascere, ed è stata un compendio irripetibile di informazioni archeologiche particolari e che si è basato sul coinvolgimento di numerosi dilettanti locali e delle loro conoscenze.

Il metodo allora utilizzato fu lo stesso di Giovanni Battista Brusin, che fu direttore del museo e degli scavi archeologici di Aquileia che quando andava nelle cantine degli aquileiesi a vedere reperti clandestini chiedeva sempre per favore, non obbligava nessuno, non denunciava né nuoceva ad alcuno.

Il metodo funzionò e dopo tanto lavoro di paziente raccolta fu data alle stampe l'opera: "Coloni e legionari romani nel Friuli Celtico" di cui questa che sto pubblicando vuole essere solo una misera addenda un po' correttiva e un po' complementare, sull'antica strada che raccordava Concordia con Ad Silanos. Tagliaferri e Cencig, producendo questa triade di libri, si inimicarono una miriade di accademici e funzionari statali che videro in quest'opera uno sfregio al sistema tradizionale di fare ricerca e di scrivere libri, ma innescarono tra la gente una voglia di cultura che le soprintendenze faticarono non poco a tenere a bada. Da subito nacque la Federazione Archeologica Friulana che riuniva molte associazioni già costituite, e nacque la sua rivista *Caput Adriæ*.

L'opera subì più volte tentativi di imitazione, solo allo scopo di scimmiettare il metodo che si era rivelato vincente.

È per merito di Tagliaferri e di Cencig se nel tempo sono nate ed evolute entità anti sistema come www.antiqua.org e Star Light Editions, entità che usano anch'esse il metodo Brusin nel rapportarsi con gli altri.

Infatti se non ci fosse una legge, che per la falsa necessità di una tutela così sproporzionata e spropositata, impedisce anche la circolazione delle cose minimali, delle immagini e delle opinioni, potremmo avere uno stuolo di persone impegnate culturalmente a raccogliere e fornire sempre nuove informazioni, ma se per chinarsi a raccogliere qualche oggetto e dividerlo con la comunità culturale si deve rischiare una denuncia o qualcosa di peggio, allora non è possibile collaborare con nessuno.

Come su wikipedia, aggiungere cose nuove a questo lavoro non sarà sminuente e chiunque vorrà potrà farlo in piena libertà, tanto nessuno di noi è depositario della verità, sia che siamo docenti in cattedra, sia che siamo dei semplici cultori per diletto. Però per aggiungere informazioni bisognerà camminare, fare ricerca, bisognerà studiare il territorio tra Alvisopoli e Morsano al Tagliamento e anche tra Codroipo e Plasencis, ma non solo lì. Bisognerà trovare reperti e datarli, ma soprattutto bisognerà essere liberi di poterlo fare.

Con tutta la buona volontà del mondo, mi è impossibile comprendere un'Italia, capitale della cultura mondiale, ingabbiata da una legge così miserabile e angosciante come quella vigente.

Allegato 1) Tagliaferri Cencig *La Via Concordia - Ad Silanos (e Nerico)*.

Anche questa via di raccordo costruita entro i primissimi anni dell'era cristiana per alleggerire il traffico aquileiese proveniente da Altino e diretto al Norico, rappresenta un fertilissimo terreno di ipotesi e di scambi di opinioni per quanti - e sono sempre più numerosi - si accingono a trattare della storia del medio Friuli collinare.

Poche certezze e molti dubbi insistono ancora sulla parte iniziale del suo percorso da Concordia a Quadrivium (Codroipo). Ricorderemo soltanto che il passaggio del Tagliamento doveva situarsi quasi sicuramente all'altezza della Pieve di Rosa in territorio di «Camino», ove molti indizi, tra i quali alcuni importanti resti archeologici, lo lasciano intendere.

Di fondamentale importanza ben 6 cippi miliari, 5 dei quali dedicati ad Augusto, il cui ritrovamento, avvenuto in tempi di scarsa attenzione verso i problemi stratigrafici e topografici, ha poi fatto tribolare non pochi studiosi locali.

Indulgendo al sorriso, si potrebbe dire, di questo caso, che ognuno di essi ha tirato, non l'acqua, ma il miliare «al proprio mulino», per rafforzare l'ipotesi espressa, di volta in volta, su un dato percorso.

Le vecchie testimonianze, unite a quelle scaturite dalla presente ricerca, ci consentono ora di sciogliere alcuni dei dubbi più forti e di tracciare un preciso e documentato itinerario.

È essenziale, innanzitutto, rifare brevemente la storia dei 6 miliari:

1. C.I.L., V, 7994, dedicato a Massimino Ercoleo e Flavio Costanze (294-305 d.C.), rinvenuto nei pressi della Pieve di Rosa di Camino al T.; testimonia un restauro della via e, quindi, la sua utilizzazione persistente alla fine del III secolo (CA-462).
2. C.I.L., V, 7995, ded. ad Augusto, giaceva nel 1778 presso la chiesa di S. Leonardo di Fagagna; riporta la distanza al XXXIII miglio da Concordia (FA-439).
3. C.I.L., V, 7996, ded. ad Augusto, giaceva nella raccolta lapidea del Castello di Colloredo di Monte Albano; riporta la distanza al XXXVIII miglio da Concordia (FA-938).
4. C.I.L., V, 7998, ded. ad Augusto, rinvenuto (?) presso Pers di Maiano in località S. Giovanni alla Selva (già creduto erroneamente Pers di Mon-tenars); riporta la distanza al XXXV miglio da Concordia (FA-441).
5. C.I.L., V, 7997, ded. ad Augusto, giaceva presso la chiesa parrocchiale di Vendoglio; quasi illeggibile la distanza, ma probabilmente una (in ordine di preferenza) tra XXXVIII (Bosio), XXXVIII, XXXXIII (BU-939).
6. C.I.L., V, 7999, ded. ad Augusto, rinvenuto (?) presso Pers di Maiano (già creduto err. Pers di Montenars); riporta la distanza al XXXXI miglio da Concordia (FA-441).

Come si può facilmente constatare, escludendo il miliare di Massimino che è di tutt'altra epoca oltre che di grande importanza per la «continuità» della strada alla fine del III secolo, nessuno dei 5 cippi augustei può essere collocato nella sua posizione originaria. Una ricerca in tal senso recherebbe ben pochi vantaggi al discorso storico generale, ammesso che si trovasse qualche testimonianza nelle carte dei nobili castellani che rastrellarono qua e là i cippi lungo il tratto terminale della strada tra S. Leonardo di Fagagna e S. Martino di Artegna senza tener gran conto dei luoghi originari di rinvenimento.

Ciò che conta, ci sembra, è che tra Concordia e la confluenza di Ad Silanos sulla via per Virunum, arrotondando abbondantemente per eccesso a causa delle probabili numerose curve, ci sono al massimo 44 miglia (pari a circa 66 Km.), nelle quali bene si collocano i diversi cippi. Ce ne possiamo rendere conto seguendo il percorso sulla carta al 25.000, come già è stato fatto per la via Terzo-Virunum.

L'incrocio con la Postumia avviene al Quadrivium, probabilmente nei pressi immediati della Pieve di S. Maria, sotto al cui pavimento furono posti in luce resti di un edificio cultuale del IX-X secolo, elevato in luogo già utilizzato dai Romani (CO-985).

Oltrepassato il Corno tra Beano e Pantianicco, i resti della strada scoperti nel 1931 al Baraciùs di Tomba (SE-681) ci forniscono un sicuro punto di appoggio per il tratto fino a Fagagna, dove disponiamo di un'altra testimonianza di strada lastricata subito a meridione della chiesa di S. Leonardo (FA-8'97). In un luogo non troppo lontano da quest'ultima dovrebbe potersi collocare il rinvenimento del miliare XXXIII, poiché la distanza tra qui e Concordia corrisponde perfettamente.

Ne consegue che il miliare XXXIII andrebbe posto poco sotto al Rio Lini, dove un grosso insediamento abitativo e la necropoli della «Brunelde» tramandata dall'Asquini (FA-450 e 556) non lasciano certamente dubbi.

Così anche il successivo cippo XXXV può trovare il suo giusto posto nei pressi di Caporiacco, in luogo abbastanza vicino a quello del supposto Tav. XXXVIII rinvenimento «prope» S. Giovanni di Pers.

A questo punto del percorso, secondo la «comune opinione» della storiografia locale, la strada correrebbe su Lauzzana e Colloredo di Monte Albano, donde attraversando colli e acque non lievi e non pochi giungerebbe, via Vendoglio e Treppo Grande, nella bassa paludosa di Bueriis, per incrociarsi subito dopo con la via del Norico proveniente da Tricesimo. A dimostrazione di questo itinerario sembrava fondamentale la presenza del miliario di Vendoglio, che, sebbene fosse ignota la località del suo effettivo rinvenimento, acquistava credibilità dalla scoperta avvenuta nel 1910 al «Palù di Paluz» di Bueriis di un tratto di strada di robusto acciottolato «difeso da travi (di quercia e castagno) strettamente connesse».

In sostanza, un vero e proprio pons longus di tacitiana memoria per consentire il superamento, in sopraelevazione, del terreno paludoso. Certamente, la presenza di una strada non può essere messa in discussione, ma ciò non significa che debba per forza trattarsi dalla strada di Concordia, ma piuttosto di una delle tante vie secondarie di penetrazione e di sfruttamento delle zone collinari. Non punto di arrivo della strada concordiese, ma punto di partenza per gli ambiti colli morenici della strada tricesimana del Norico.

A parte, poi, l'eccessiva distanza di Bueriis dalla stazione di Ad Silanos, situata parecchio più a nord (al XXXV miglio, se si deve credere alla Tabula Peutingeriana), che potrebbe rientrare o meno nel discorso della utilità di un centro di sosta collocato alla confluenza delle due grandi strade, non si vede come i Romani - razionali e pragmatici per eccellenza - avessero potuto incanalare una strada così importante su un percorso talmente accidentato e contorto e nient'affatto più breve, in aperto contrasto, tra l'altro, con le finalità ed i vantaggi di sicurezza e di rapidità che si volevano conseguire proprio con una via per compendium.

Pare pertanto, anche in considerazione delle prove archeologiche che la presente ricerca ha accumulato, che si possa accogliere la diversa realtà dell'itinerario più alto (ma non tanto) Caporiacco - S. Giovanni - Pers - S. Salvatore - Tonzolano - Ursinins - S. Stefano - Urbignacco - Ad Silanos, sul quale ogni passaggio conosciuto trova una sua razionale e conveniente spiegazione.

Così il passaggio di S. Salvatore, la cui necropoli longobarda testimonia la scelta di una posizione strategica di assoluto rilievo ai lati di una grande strada romana⁵; così il passaggio sotto il colle di Buia, i cui insediamenti in piano (S. Stefano) e in monte (S. Lorenzo) stanno chiaramente a dimostrare le variazioni intervenute tra tardo antico e alto medioevo nella situazione antropica e logistica della zona; così l'uscita sulla via per il Norico alla stazione o nei pressi della stazione Ad Silanos, convalidata da un grosso insediamento abitativo rilevato poco sotto al colle di S. Martino, Tav. XXXVIII/A in vicinanza dell'ancona tra la Fonte Pudia e il Rio Clama.

Con tutta la buona volontà, non sapremmo come e dove trovare un altro percorso alternativo a quello ora descritto, neppure più ad occidente, nonostante l'ampiezza del territorio disponibile. Anzi, le basse del «campo» di Osoppo escludono perentoriamente una deviazione ancora più alta ad ovest e a nord-ovest del colle di Buia. Senza contare che la ricerca in superficie in questa zona ha dato esiti del tutto negativi.

Al di là delle grandi estensioni paludose c'è il Tagliamento, sulla cui riva sinistra doveva certamente correre qualche carreggiata alla buona. Ce lo dicono, in età medioevale e moderna, i traffici e gli itinerari patriarchini e veneziani, incentrati sulle direttrici di Pinzano e di S. Daniele; ce lo dicono ancor prima i Longobardi con il loro limes, di cui i castelli di Osoppo e di Ragogna formavano punti nodali ben conosciuti, ereditati probabilmente dal sistema difensivo precedente e che anche Venanzio Fortunato ebbe la ventura di toccare e di tramandare pochi anni prima della venuta di Alboino. Ce lo dicono, infine, tutti gli insediamenti abitativi romani che insistono lungo la riva del fiume, noto per la sua rapacità alluvionale, ma anche per la sua naturale disponibilità ad accogliere e sostenere in tutti i tempi forme di vita socialmente organizzate.

BIBLIOGRAFIA DELLO STESSO AUTORE

E. Dusso PRESENZE ANTICHE LUNGO LA VIA GIULIA TRA I FIUMI TAGLIAMENTO E MEDUNA E FRA LE STRADE POSTUMIA E PINZANA Star Light Editions 2015
E. Dusso LA FORNACE SOTTERRANEA DELLA VILLA RUSTICA DELLA CARBONERA Star Light Editions 2016
E. Dusso VIVIBILITA' A SPILIMBERGO PRIMA DEL MEDIO EVO Star Light Editions 2017
E. Dusso LA PIETRA CONFINARIA DI BARBEANO (della Serenissima Repubblica di Venezia) Star Light Editions 2017
E. Dusso LO SCAVO AL RIPOSTIGLIO DEI BRONZETTI DEL MOLINAT Star Light Editions 2017
E. Dusso LA PLACCA BRONZEA DI PRA LORENZO Star Light Editions 2017
E. Dusso LE DRACME VENETICHE DELL'ALTA PIANURA PORDENONESE Star Light Editions 2017
E. Dusso LA STRADA PINZANA E IL VICUS RUSTICUS DI PRA LORENZO Star Light Editions 2017
E. Dusso LA CENTURIAZIONE DI CONCORDIA SULLA PEDEMONTANA AVIANESE Star Light Editions 2017
E. Dusso L'ASCIA BARBUTA DI SAN LEO Star Light Editions 2017
E. Dusso LA MACINA DI FONTANINS Star Light Editions 2017
E. Dusso L'OMBRA DI UN CASTELLIERE SULLA PIANA DEL MOLINAT Star Light Editions 2017
E. Dusso UN TESORETTO DI FRISACENSI NELL'ALTO PORDENONESE Star Light Editions 2018
E. Dusso L'ASSOCIAZIONE CULTURALE E RICREATIVA DI SAN GIOVANNI DEL TEMPIO Star Light Editions 2018
E. Dusso LA CROCE DI PROVESANO Star Light Editions 2018
E. Dusso SCHIAVI DEL SISTEMA O PRIVI DI IDEE? Star Light Editions 2018
E. Dusso PINAKES SULL'ALTA PIANURA PORDENONESE Star Light Editions 2018
E. Dusso AMELIO TAGLIAFERRI UN PRECURSORE DELLA PROSPEZIONE ARCHEOLOGICA DI SUPERFICIE Star Light Editions 2018
E. Dusso, D. Raffin DUE NUOVI BRONZETTI NEL PORDENONESE Star Light Editions 2018
E. Dusso SAN DANIELE DEL MONTE Star Light Editions 2018
E. Dusso LA TESTA DI UNA STATUA ROMANA A VALVASONE Star Light Editions 2018
E. Dusso IL CANEVON DI VALVASONE Star Light Editions 2018
E. Dusso L'ANTICO RACCORDO STRADALE ROMANO TRA ODERZO E LA VIA ANNIA Star Light Editions 2019
E. Dusso OSSERVAZIONI SULLA VIABILITÀ ANTICA DI JULIA CONCORDIA Star Light Editions 2019
E. Dusso LA VIA CARNICA fra le valli prealpine del Friuli occidentale Star Light Editions 2020
E. 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. Star Light Editions 2022
E. Dusso S. URBANO, LA SOIA E L'ARCHEOLOGIA DEL PAESAGGIO Star Light Editions 2022
E. Dusso LA STRADA ROMANA DI SAN LORENZO A MANIAGO Star Light Editions 2022
E. Dusso CORDENONS la disavventura di un povero defunto e delle sue ossa Star Light Editions 2023
E. Dusso LA VIABILITÀ ANTICA NEL FRIULI OCCIDENTALE E L'AGRO CENTURIATO DI CONCORDIA Star Light Editions 2023.

E. Dusso TRACCE DI SUDDIVISIONE TERRIERA DELL'AGRO CENTURIATO CONCORDIESE Caput Adriæ Latisana 2003
E. Dusso CASTELLO DI SPILIMBERGO "Il Barbacian" Spilimbergo 2002
E. Dusso CORTEM LUNAS "Il Barbacian" Spilimbergo 2001
E. Dusso IL CAMMINAMENTO SOTTERRANEO "Il Barbacian" Spilimbergo 2005
E. Dusso LA TOMBA DELL'ORAFO "Il Barbacian" Spilimbergo 2011
E. Dusso L'UTILIZZO DEL PIOMBO NELL'ANTICHITA' "Il Barbacian" Spilimbergo 2016
E. Dusso PER DOVE PASSO' VENANZIO FORTUNATO? "Il Barbacian" Spilimbergo 2012
E. Dusso SOTTO LA TERRA NERA "Il Barbacian" Spilimbergo 2000
E. Dusso TALEBANI NOSTRANI "Il Barbacian" Spilimbergo 2008
E. Dusso VIVARUM VIVAIO VIVARO "Il Barbacian" Spilimbergo 2015
E. Dusso SAN URBANO, LA SOIA E L'ARCHEO... DEL PAESAGGIO "Il Barbacian" 2022
E. Dusso L'ANTIQUARIUM DI TESIS "Sot la Nape" SFF 2007
E. Dusso RIVA DE BARÈS "UN'AFFASCINANTE IPOTESI" "Sot la Nape" SFF 2009
E. Dusso LA RIVOLTA DI SILE "Sot la Nape" SFF 2010
E. Dusso QUANDO IL TAGLIAMENTO AVEVA DUE RAMI "Sot la Nape" SFF 2011
E. Dusso LA CENTURIAZIONE DI CONCORDIA "Sot la Nape" SFF 2012
E. Dusso LA VIABILITÀ ANTICA NELLO SPILIMBERGHESE "Spilimberc" SFF 2022

BIBLIOGRAFIA DELLO STESSO COME COAUTORE

A. D'Agnolo, P. Ceolin, E. Dusso LE RICERCHE DELLA POSTUMIA di Camillo Panciera di Zoppola - Gruppo Archeologico Cellina Meduna 2006
A. D'Agnolo, E. Dusso, P. Tommasini, A. Biancat RIVA DE BARÈS E DINTORNI Testimonianze Archeologiche di Aviano, Marsure e Giais Gruppo Archeologico Cellina Meduna 2008
A. D'Agnolo, E. Dusso GLI ANTICHI LUOGHI DEL MOLINAT, LA CAMPAGNA VENTUNIS, E IL MITO DELLA CITTA' SCOMPARSA NEL MANIAGHESE Gruppo Archeologico Cellina Meduna 2012
D'Agnolo, De Paoli, Tommasini, Dusso A 40 anni dagli scavi della Necropoli di San Valentino (2013) IL POSTER sul funerario, stralciato dalle pubblicazioni di S. Vito al Tagliamento