Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen

Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes

Band: 21 (2016)

Artikel: Gente sul ponte : conflitti e controllo dei transiti in Carnia nella seconda metà del Settecento

Autor: Cella, Riccardo / Lorenzini, Claudio

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-630463

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Gente sul ponte

Conflitti e controllo dei transiti in Carnia nella seconda metà del Settecento*

Riccardo Cella, Claudio Lorenzini

Zusammenfassung

Konflikte und Transitkontrolle in Karnien im 18. Jahrhundert
Der wirtschaftliche Wandel auf dem venezianischen Festland nach der Eröffnung des Freihafens Triest im Jahr 1719 zog eine weitere Deklassierung der Strada Pontebbana nach sich. Gesucht wurden alternative Verbindungen zwischen Venedig und den Reichsländern. Um 1760 begann man mit dem Bau der neuen Handelsstrasse. In Tolmezzo galt es den Wildbach But zu überqueren, was die Errichtung einer Brücke erforderte. Der Essay untersucht, weshalb die Wahl auf die «Strada di San Candido» fiel, wie die Arbeit organisiert wurde und zu welchen Konflikten es dabei kam. Es werden Vor- und Nachteile der Einbeziehung der Gemeinschaften seitens des Staates in die Erstellung seiner Infrastrukturen aufgezeigt.

Partendo da lontano

Un passo avanti nel tempo, e da molto lontano, ci aiuta a cominciare e a considerare come universale un problema presentato come squisitamente locale: «Strano pianeta e strana la gente che lo abita. / Sottostanno al tempo, ma non vogliono accettarlo. / Hanno modi per esprimere la loro protesta. / Fanno quadretti, ad esempio questo: // A un primo sguardo nulla di particolare. / Si vede uno specchio d'acqua. / Si vede una delle sue sponde. / Si vede una barchetta che s'affatica. / Si vede un ponte sull'acqua e gente sul ponte. / La gente affretta visibilmente il passo / perché da una nuvola scura la pioggia / ha appena cominciato a scrosciare.»
Sono i primi versi di *Gente sul ponte*, una lirica di Wisława Szymborska del 1986

ispirata ad una xilografia di Hiroshige Utagawa, parte del ciclo delle celeberrime *Cento vedute famose di Edo* (1856–1858). La loro precoce notorietà in Europa si dovette all'ammirazione degli impressionisti e, soprattutto, alla copia che Vincent van Gogh ne trasse nel 1887. È su quel percorso che anche la poetessa polacca si è soffermata. «A un primo sguardo nulla di particolare», osservando quella gente sul ponte, se non il passo affrettato dalla pioggia in arrivo (e *Scroscio improvviso sul ponte Shin-Ōhashi ad Atake* è il titolo della xilografia). Se non fosse che l'opera celebrava il rifacimento del ponte sul Sumida-gawa, ripetutamente distrutto da terremoti e inondazioni. «Il fatto è che poi non accade nulla. / La nuvola non muta colore né forma. / La pioggia né aumenta né smette. / La barchetta naviga immobile. / La gente sul ponte corre proprio / là dov'era un attimo prima».[1] E così dev'essere, quando si passa un ponte: non deve accadere nulla. Ma per costruirlo, e perché, cosa può e deve accadere?

In questo contributo illustreremo un caso, quello della costruzione del ponte sul torrente But all'altezza di Tolmezzo – la piccola città della Carnia, una delle regioni alpine della Patria del Friuli, la provincia più orientale della Repubblica di Venezia – che ci aiuterà a fornire alcune risposte a tal proposito. Analizzeremo il contesto nel quale quest'opera fu inserita, e quali problemi tentava di risolvere. Soprattutto, indagheremo i conflitti che emersero durante la sua realizzazione, in relazione sia al reperimento delle risorse necessarie, sia alla gestione dei dazi che avrebbero dovuto appianare i debiti contratti per costruirlo.

Il contesto

Il sistema viario della Patria del Friuli si reggeva su due assi principale, entrambi i quali avevano in Venezia il loro culmine. Il primo era costituito dalla strada cosiddetta Pontebbana, che da Portogruaro proseguiva a ridosso del fiume Tagliamento – alla sua destra e, dal passa barca di Dignano, sulla sinistra – per lasciarlo all'altezza di Venzone e, seguendo il Fella, uno dei suoi tre affluenti montani, arrivare a Pontebba e Pontafel (o Pontebba austriaca). Il rio Pontebbana che divideva le due comunità era sormontato da un ponte, metà manutenuto dagli «italiani» e metà dai «tedeschi», e rappresentava fisicamente (e simbolicamente) il confine fra Repubblica e territori imperiali. La strada sarebbe proseguita in direzione di Villach e Klagenfurt, e da lì verso Vienna.

Il secondo era costituito dalla Stradalta, una direttrice squisitamente interna che tagliava trasversalmente la pianura. Questa tratta rappresentava di fatto una

Fig. 1: *Carta della Carnia di Marco Sebastiano Giampiccoli (post 1780).*
Fonte: Archivio privato.

prosecuzione dei percorsi che da oriente univano Gorizia al Friuli (e, idealmente, attraverso la valle del Vipacco, Lubiana con la Patria). Gli assi che univano Venezia con Vienna e con Lubiana avevano nel Friuli il loro passaggio ultimo (per i veneti) e primo (per gl'imperiali).[2]

Un aspetto rilevante di questo sistema infrastrutturale, che ebbe delle ripercussioni sulle forme di popolamento della Patria, è che entrambi gl'assi lambivano ma non attraversavano Udine, l'unica città del Friuli. Fino all'Ottocento inoltrato, a differenza di tutte le altre provincie venete e dell'Italia centro-settentrionale, il Friuli fu sostanzialmente privo di città. Ad un rango certamente inferiore di Udine per prerogative ed istituti ospitati – la sede del luogotenente, il rappresentante del governo marciano; il Parlamento; il mercato e il fontico dei grani – vi era invece un numero considerevole di «quasi-città», piccoli centri abitati da non più di 5000 anime, posti quasi tutti proprio su questi assi viari:

Portogruaro, Pordenone, Sacile, Spilimbergo, San Daniele, Gemona, Venzone, Tolmezzo, Cividale e così via. Nella dicotomia che stabilisce un discrimine con la popolazione «urbana», si può affermare che grossomodo più dell'80 percento di quella friulana era «rurale», distribuita in oltre novecento villaggi.[3]
Un aspetto altrettanto rilevante, che di nuovo differenziava il Friuli al confronto con la Terraferma, era la scarsa navigabilità del Tagliamento, sul quale ci si poteva muovere, e non senza fatiche, soltanto con le zattere.[4] L'asse fluviale principale, capace di suddividere – anche in questo caso simbolicamente, e non soltanto materialmente – due Friuli al di qua (*di cà*) e al di là (*di là*) dell'acqua (*da l'âghe*) dalla sua sorgente ai Forni Savorgnani alla foce in prossimità delle bassure di Lignano, a differenza dei suoi affluenti principali (Fella, But, Degano) fu privo di attraversamenti stabili fino alla metà dell'Ottocento. L'episodio della ricostruzione del ponte sul torrente But agl'inizi degli anni Sessanta del Settecento, che sarà l'oggetto di questo scritto, rappresenta uno degli ultimi casi di intervento infrastrutturale promossi dalla Dominante sull'area alpina friulana. Bisognerà attendere altre amministrazioni e ben altri tempi per veder progettati e costruiti i ponti di pietra che attraversano questi affluenti, realizzati a partire dagli ultimi tre decenni dell'Ottocento, e che in buona parte ancora perdurano.[5]
I due assi viari principali attraversavano longitudinalmente e trasversalmente il Friuli: da settentrione a meridione il primo e da oriente a occidente il secondo, unendo compagini statali diverse. La Patria rappresentava un'area di cerniera sia culturale che, soprattutto, economica fra le provincie imperiali e quelle venete. Ricorrendo ad un'accezione particolarmente abusata, si può riconoscere, anche alla luce del suo sistema viario, come l'estremo lembo orientale della Repubblica rappresentasse una «terra di confine». Per illustrare sviluppo, consolidamento e – soprattutto – declino di queste tratte, si possono individuare diverse cesure che costituiscono peraltro delle tappe rilevanti per la storia economica della Patria fra il Medioevo e l'età moderna. Semplificando un quadro molto più mosso, si può affermare che uno dei cardini principali dell'economia friulana, consolidatosi lungo il Medioevo, era per l'appunto l'«economia di transito», fondata sui materiali ferrosi e sul legname in entrata, e sui grani e il vino in uscita.[6] Limitatamente al tratto longitudinale, dall'alto in basso e viceversa, si possono individuare due cesure che determinarono la contrazione dei transiti lungo quell'asse.
La prima può essere riconosciuta nel completamento della strada del Plezzo, resa carreggiabile nel 1562. Le merci in discesa che fino ad allora avrebbero dovuto, sia in termini di convenienza che per obbligo legislativo, passare per Venzone,

la «quasi-città» allo sbocco della vallata del Fella, da allora in poi avrebbero invece potuto evitare i dazi che si riscuotevano in quel centro e raggiungere i mercati e le fiere adriatici – tale era il bacino di smercio dei metalli e dei loro prodotti – senza mai toccare suolo veneto.[7] La seconda è la concessione del porto franco di Trieste nel 1719, al quale si accompagnò l'apertura della Strada commerciale che univa la città giuliana con Lubiana. Questa scelta determinò da lì a pochi anni la sua crescita vertiginosa, al punto da divenire il principale scalo commerciale dei territori imperiali, compromettendo (quasi) definitivamente l'economia di transito sviluppatasi in Friuli nel lungo periodo.[8] A subire i contraccolpi di questi mutamenti furono sia lo Stato, per le mancate entrate derivanti dai dazi in entrata, sia e soprattutto le «quasi-città» e i villaggi che si trovavano lungo quella via, che avevano nei transiti uno dei motori delle loro economie, sia in termini occupazionali per garantire i servizi di chi si muoveva (l'accoglienza, i trasporti) che per trasformare i prodotti importati. L'intera vallata del Canal del Ferro, ad esempio, ossia l'insieme dei villaggi disposti lungo il torrente Fella, aveva assunto questa denominazione nel tempo non tanto per la presenza di risorse minerarie, comunque attestate fino al Quattrocento, ma per il lavoro che gli abitanti di quei villaggi compivano nella trasformazione dei metalli. A Pontebba, l'ultimo villaggio posto a ridosso del confine con i territori imperiali, si concentravano numerose fucine impegnate nella produzione di armi, anche pesanti, a servizio dell'Arsenale.[9]

Ma a mettere in luce le difficoltà perduranti della tratta a partire dalla seconda metà del Cinquecento, si possono registrare i ripetuti mancati riconoscimenti dell'appalto della muda di Venzone, dove venivano riscossi i dazi. Un solo esempio. Il luogotenente Antonio Lando in un suo dispaccio al Senato relativo alla nomina dell'esattore della muda di Venzone trasmesso il 3 gennaio 1714, dichiarava le molteplici difficoltà derivanti non solo dal non trovare qualcuno disposto a ricoprire quella carica, ma che fosse anche adatto alla stessa: «per capo di necessità convenni destinar … Francesco Bellina» di Venzone, l'attuale daziario. Le sue incombenze venivano giudicate «importantissime», e la scelta, tuttavia, non poteva esser migliore «tenendo lui idioma tedesco, e la perfetta cognizione delle marche de mercanti, che spedischino li colli; requisiti, che come si rendono indispensabilmente necessarii, così sono difficilissimi da ritrovarsi in altri».[10] Le mancate assegnazioni della muda, registrate a partire dai decenni più cupi della stagnazione seicentesca, erano soltanto il preludio del definitivo crollo dell'ammontare di quella riscossione successivamente all'apertura del porto franco di Trieste, avvenuto non più di cinque anni dopo.

Emerse proprio da uno di quei contesti, la città di Gemona, e nella fase immediatamente successiva alla più acuta contrazione dei traffici, l'idea di tentare di dirottare i transiti verso una direzione alternativa: non più verso oriente – la Carinzia – ma ad occidente – il Tirolo: si trattava, in embrione, del progetto della cosiddetta strada di San Candido/Innichen. Gemona rappresentava uno dei luoghi privilegiati dai transiti. Fin dalla prima metà del Trecento godeva del diritto derivante dal *Niederlech*, l'obbligo di scarico/ricarico delle merci in transito e di sosta.[11] Lo spedizioniere Andrea Antonio Aloi, una delle professioni a più stretto contatto con i mercanti imperiali che frequentavano la piccola città friulana, il 12 dicembre 1725 offrì al Senato la sua proposta di miglioramento della strada, già carreggiabile, che da Venzone avrebbe portato in Tirolo. Il suo progetto avrebbe comportato la costruzione di almeno due ponti, da realizzarsi in pietra o in legno (e il costo stimato era esattamente il doppio per la prima soluzione) per i quali proponeva di contribuire alle spese in cambio di divenire lo spedizioniere del nuovo tracciato. Questo suo primo progetto prevedeva il passaggio lungo la vallata del Tagliamento, per poi, via-Passo della Mauria, discendere a Lorenzago, Auronzo, Padola, Monte Croce e – finalmente – Sesto/Sexten, San Candido/Innichen e Villabassa/Niederdorf. L'opera, effettivamente intrapresa, fu interrotta due anni dopo a causa dei dispendiosi e inefficaci lavori di raccordo fra i due Forni Savorgnani, di Sotto e di Sopra; il Passo della Chiusa (o della Morte) permarrà un ostacolo per molto tempo ancora al miglioramento di quella tratta.[12] Il 29 dicembre 1751 su proposta di Valerio Pozzo, che ricopriva la carica di sopraintendente alle strade del Canal del Ferro[13], l'idea del progetto fu riproposta in Senato con una variante significativa: il passaggio attraverso la vallata di Gorto. All'altezza di Ovaro si sarebbe riadattato il ponte di legno sul torrente Degano per arrivare a Luincis e da lì proseguire lungo la val Pesarina per il Passo di Lavardet. Arrivati a Campolongo, in Comelico, si sarebbe di nuovo raggiunto Monte Croce e da lì San Candido/Innichen.

Nel riprendere in mano il progetto di unione fra Friuli e Tirolo, si riconosceva la convenienza dell'organizzazione degli scambi fra la fiera di Bolzano e la piazza mercantile di Trieste, soprattutto per le esenzioni daziarie che la città tirolese poteva vantare in confronto alle merci soggette alla camera di Graz.[14] Raggiungere quest'obiettivo, ovviamente, sarebbe andato certamente a vantaggio degli stati imperiali, ma avrebbe agevolato principalmente lo Stato veneto, che senza questa tratta rischiava di rimanere privo dei proventi derivanti dai traffici commerciali con l'oltralpe. Il passaggio lungo il Canale di Gorto, peraltro, avrebbe agevolato e rafforzato legami e presenze dei carnici nella fiera di Bolzano, dove

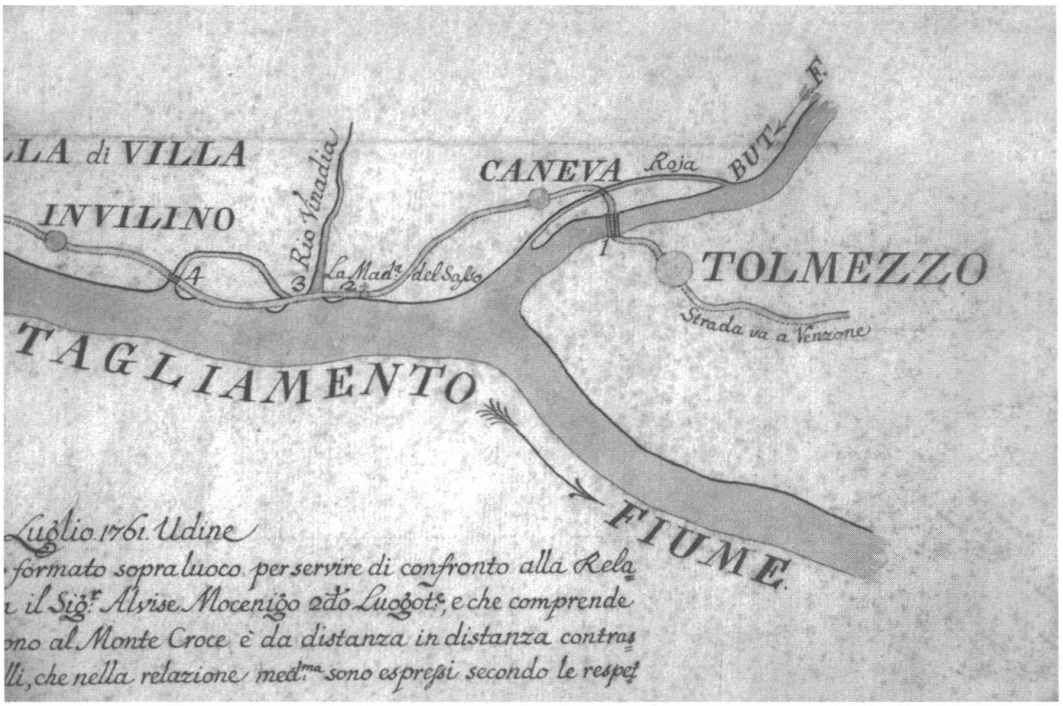

Fig. 2: *Tiberio Maieroni, [Progetto di varianti stradali sugli itinerari da Tolmezzo al valico di Monte Croce Comelico], Udine, 7 agosto 1761 (copia di Francesco Lenarduzzi); particolare. Fonte: Civici musei di Udine, Galleria dei disegni e delle stampe.*

trovavano buone opportunità di approvvigionamento per le merci da vendere in qualità di merciai ambulanti (*cràmars*) nei territori tedeschi.[15] Il Senato veneto accolse la proposta e affidò la progettazione al perito Tiberio Maieroni, che computò distanze, stabilì costi, disegnò tracciati. Con l'ausilio dell'ingegnere Giuseppe Cornetta Kattich appartenente alla cavalleria croata, si stabilì che il percorso all'altezza di Ovaro avrebbe proseguito seguendo il corso del Degano fino a Sappada, da lì Campolongo e, pian piano, raggiungere Tirolo. Fu su questa direttrice, fissata nel settembre 1761, che si approntarono i lavori.[16] Dalla prima originaria proposta all'avvio effettivo dell'opera erano passati trentacinque anni. Il principio non nuovo che si affermò per la realizzazione della strada, fu quello del diretto coinvolgimento delle comunità di villaggio interessate all'infrastruttura, sia per il reperimento dei materiali necessari alla sua costruzione (le pietre, il legname), sia soprattutto per il lavoro da compiere; nel maggio 1762, gli operai attivi fino a Sappada erano circa 2000.[17] Nel contempo, le autorità tirolesi avevano intrapreso i lavori di miglioria della loro (breve: sei miglia)

«tratta di competenza» (come diremmo noi). E, nonostante i malumori e le pesantissime ripercussioni per le comunità, a settembre la strada poteva dirsi conclusa e a novembre si cominciò a percorrerla. Alle comunità, come consuetudine, spettava la manutenzione della strada che contava ben 32 ponti, 4 dei quali considerati «maggiori». La strada non funzionò. I problemi derivanti dalla distribuzione del peso della manutenzione fra le comunità, le liti fra le città per i diritti antichi e nuovi da riconoscere su chi potesse incamerare i dazi e su chi ne fosse esentato (come ad esempio le comunità della Carnia, coinvolte nei lavori), i mercanti che continuavano a prediligere altre strade, contribuirono in tempi sorprendentemente rapidi al suo abbandono. In non più di cinque anni le entrate non si dimostrarono in grado di ammortizzare le pese e contenere i costi di manutenzione.[18] La tratta continuò a essere utilizzata, ovviamente, ma senza riscontrare il volume di traffico sperato.

Il problema (non nuovo)

Nonostante i transiti fossero stabiliti sulle strade che abbiamo descritto, e su quelle non realizzate, limitatamente alla Carnia c'erano almeno altri tredici passi confinari, occasionalmente o regolarmente utilizzati per il movimento degli uomini, piuttosto che delle merci. Questi, a misura del passo delle gambe e delle spalle degli uomini, e naturalmente alle zampe dei muli e delle loro some piuttosto che delle ruote del carro, furono i percorsi che convissero con le tratte maggiori, come si sperava divenisse la strada di San Candido. In un contesto ambientale così ostile e capriccioso per l'escrescenza delle acque e la fragilità delle sue antiche montagne, l'ammontare dei costi di realizzazione e manutenzione di una nuova infrastruttura erano tali da impedire un investimento univoco. Soprattutto, era la realizzazione delle opere maggiori, come quella dei ponti, che costringeva i promotori a ricercare i capitali oltre le proprie finanze. Una delle strategie adottate al tempo, aderendo a quel modello paternalistico e di «buon governo» che Venezia sviluppò in seno al suo mito per cui erano le comunità che dovevano partecipare delle sorti dello Stato, fu quella di condividere costi e (sperati) benefici. I ponti, per quel contesto, erano dunque uno dei nodi più stretti da sciogliere per l'affermazione delle nuove tratte. Si tratta propriamente del caso del rifacimento del ponte sul torrente But.
Sussistono profili teorici nell'approntare la costruzione di un'opera pubblica, dalla più classica tesi del «fallimento del mercato» alla più recente teoria della

comunità contrattuale, che hanno indagato i presupposti necessari alla realizzazione della stessa.[19] Il problema fondamentale è dato dall'evidente sperequazione tra chi sostiene i costi e chi si appropria dei benefici. Il rifacimento di un ponte, come fu quello sul But in questo frangente, avrebbe dovuto almeno potenzialmente rivestire un'importanza cruciale per il commercio della Repubblica. Ciò introduce al problema dei vantaggi. Chi si giova di un'opera pubblica? Tutti, si potrebbe banalmente rispondere. Tuttavia è meglio specificare. Come abbiamo visto, la progettazione della strada di San Candido trasse origine dalla relativa perdita di importanza della Pontebbana dovuta principalmente a due motivi: la costruzione della Strada Commerciale tra Trieste e Lubiana nel 1728 e l'aumento dei dazi sulle vie che si raccordavano sulla *Venezianerstrasse*; vino, frutta e spezie che prima arrivavano a Graz e a Vienna da Venezia, ora arrivavano da Trieste. Nell'intento dei promotori, in sostanza, del «beneficio pubblico» si sarebbe giovato per primo il settore commerciale. E come conseguenza diretta, ovviamente, l'erario pubblico attraverso il gioco dei dazi e dell'imposizione fiscale. Il commercio e lo Stato erano quindi i beneficiari di quest'opera pubblica. Che dire dei costi? In cosa consistevano? Chi li doveva sostenere? Limitiamo per comodità l'analisi al ponte e la risposta è immediata: legna e uomini. Sistemazione degli argini e relativi operai, legna da tagliare e boscaioli, realizzazione del manufatto con le sue maestranze più o meno specializzate. Risorse localizzate e comunitarie. In che senso? Localizzate perché l'efficienza economica, senza scomodare le questioni di diritto, imponeva che venissero reperite in prossimità del luogo di realizzazione dell'opera; comunitarie perché spesso erano le comunità ad averne prerogativa di utilizzo e perché da esse provenivano le braccia messe al lavoro.[20] Ecco quindi su un'asse verticale un primo possibile conflitto: beneficio statale *versus* costo comunitario. Se contestualizziamo poi la situazione alla condizione della *Contrada della Cargna*, la Provincia in seno alla Patria del Friuli con i suoi privilegi secolari che la distinguevano «per natura et arte» anche dal resto della Patria friulana, ne esce un conflitto ancor più complesso ed esplosivo. Se chi sostiene i costi di un'opera ne ricava benefici minimi, si rende necessaria una compensazione. In altre parole, se un'opera pubblica garantisce benefici direttamente ad alcune categorie economiche e indirettamente allo Stato, senza che le une e l'altro ne sostengano i costi, significa che in un modo o nell'altro, per richiamare i termini utilizzati in precedenza, un altro tipo di «proprietà» viene violata. Si tratta chiaramente delle risorse di pertinenza della comunità locale. I termini del conflitto verticale (e strutturale, per quanto si è detto prima) sono riconducibili quindi a una domanda: come compensare

i costi sostenuti dalla comunità locale? Un semplice indennizzo? Non poteva certamente andare bene, se non altro perché un ponte richiede manutenzione e quindi comporta un continuo insorgere di costi, che per definizione sono a carico della comunità locale. Una soluzione del genere comporterebbe poi costi anche per l'autorità centrale, per lo meno l'attività di controllo di un accettabile livello di funzionamento dell'opera pubblica. La comunità locale, in sostanza, avrebbe dovuto ricevere un incentivo non solo alla realizzazione ma anche alla manutenzione dell'opera pubblica: detto molto prosaicamente, anche la comunità locale avrebbe dovuto guadagnarci qualcosa.
Un secondo conflitto può nascere su un piano orizzontale, cioè tra comunità locali vicine. Le risorse non erano distribuite in modo uguale e la comunità locale sulla quale gravava il peso della realizzazione dell'intervento avrebbe potuto necessitare della collaborazione di comunità vicine dotate delle risorse necessarie, in particolare la legna. I conflitti potevano quindi riguardare in prima battuta la stima del prezzo del legname e della quantità necessaria per la realizzazione del manufatto. Come si vedrà, Tolmezzo, sulle cui pertinenze insisteva il ponte, avrebbe dovuto sostenere i costi della sua realizzazione, mentre alle comunità contermini competeva la fornitura delle materie prime e in particolare del legname. Risolte poi tali questioni, rimaneva comunque aperto un secondo problema: perché rispettare i patti? Il pagamento era infatti posticipato e a quel punto potevano emergere difficoltà finanziarie reali o accampate che lo avrebbe reso impossibile. Rifiutarsi di pagare il dovuto prima, chiedere rinegoziazioni del debito poi e, una volta intervenuta l'imposizione dell'autorità centrale o di quella delegata, cercare dilazioni per ritardare il più possibile il pagamento: questa era la strategia. Un conflitto quindi orizzontale e a un livello subordinato tra prerogative locali che l'autorità centrale era chiamata a risolvere.

Il ponte

Il ponte sul But, per numero e intensità dei conflitti che causò la sua realizzazione, può a ragione esser chiamato un ponte di litigi.[21] Di più: un ponte dalla cui costruzione la comunità di Tolmezzo, chiamata a sovraintenderla, aveva inizialmente cercato di disimpegnarsi. Nel 1761 dichiarava infatti di godere di un patrimonio esiguo (meno di 5000 lire) e insufficiente a sostenere i costi di tale opera che avrebbe preferito appaltare a un privato contro la riscossione del pedaggio. Eppure un ponte già esisteva almeno dal 1640 e per un certo periodo

era stato gestito da un privato, Francesco De Conti, appartenente a una delle famiglie originarie di Tolmezzo. Non doveva certo trattarsi di un manufatto adeguato alle esigenze della nuova viabilità, dato che non raggiungeva nemmeno l'argine opposto e non consentiva un agevole passaggio ai carri di più grandi dimensioni. Visto il valore strategico del ponte, le autorità pensarono inizialmente di coinvolgere tutti i Quartieri della Carnia, che tuttavia espressero il loro netto rifiuto. Tolmezzo propose quindi di imporre il taglio del legname nei boschi di Verzegnis, Lorenzaso e Terzo. Nel 1762 il Senato accolse le proposte tolmezzine e decretò il 16 dicembre il rifacimento del ponte. Nei conti dei tolmezzini il ponte, della lunghezza di 124 passi (poco più di 200 metri)[22], avrebbe comportato una spesa di 3000 ducati, una cifra che non comprendeva il costo del legname. Contestualmente, consci si potrebbe dire dell'ineluttabilità dell'impegno, i tolmezzini proposero anche una soluzione alternativa: costruire sì, ma col permesso di indebitarsi e di rifornirsi del legname dai villaggi vicini. Così si fece. La comunità ottenne un livello dal pio Ospedale di Udine e si indebitò per 1500 ducati, una cifra che non si rivelò sufficiente ai bisogni. Nel novembre 1763 vennero proposti tre progetti. Valentino Cuzzi di Resiutta preventivava di far pagare 1000 lire «per ogni corso di cavalletta» (capriata), mentre i moggesi Osvaldo Faleschini e Michele Tessitori abbassavano la cifra a 800 lire richiedendo comunque 300 lire aggiuntive per l'adeguamento della rosta. A questi venne tuttavia preferito quello di Daniele e Nicolò Leschiutta che proponevano un prezzo di 470 ducati per un ponte largo 2 passi (circa 3,5 metri) con 11 campate e 10 «corsi di cavallette», sempre escluso il costo del legname. La somma presa a livello dalla comunità si rivelò inadeguata; sappiamo infatti che una volta ultimati i lavori i costruttori vantavano un credito di circa 1000 lire, ridotte poi a 660 in fase di liquidazione: una decisione probabilmente suggerita dalla ritrosia dei tolmezzini a onorare i propri debiti...[23]

Per il legname le cose erano, se così si può dire, ancor più complicate. Il territorio di Tolmezzo non poteva infatti fornire tutta la materia prima necessaria e, come si è detto, si rese necessario ricorrere alle comunità vicine, in particolare Verzegnis. Innanzitutto venne dato mandato al già citato Michele Tessitori, «uomo assai intindente e pratico in fabbriche di ponti» e «professore nell'Arte di Legnaiuolo», di verificare se i boschi di quest'ultima comunità avessero potuto fornire il legname cercato. Verzegnis in un primo momento si era resa disponibile a contribuire con la legna ricavabile da cinque boschi di rovere, di cui due vennero immediatamente scartati per la distanza dal sito del ponte. La scelta del luogo da cui ricavare la materia prima non era infatti lasciata al

caso: si trattava infatti di minimizzare i costi di trasporto del legname stesso.[24] Un primo motivo di conflitto nacque sulla scelta delle essenze. Verzegnis, infatti, tanto era pronta a offrire rovere, quanto era gelosa dei castagni, che rappresentavano una delle sue maggiori risorse. Il 18 aprile 1763 il Tessitori, accompagnato dal locale Osvaldo Billiano «pratico di boschi» e «dai cappi di quel comune», visitò i boschi di rovere di Verzegnis. In località Seglars trovò «pedali di Rovere n. 14 solamente e questi buoni per le cavallette del Ponte, ma molto dispendiosi per la difficile condotta»; nelle località di Val e Majeri invece «solamente pedali n. 20 circa buoni per l'armamento al di sopra del ponte».[25] Il Tessitori aveva proseguito poi la sua visita nei boschi delle altre comunità chiamate a contribuire al ponte sulla But: i castagni, dai quali Verzegnis sosteneva dipendere la sua sussistenza, sembravano salvi.[26] La comunità tolmezzina tuttavia non si fece scrupolo a non ottemperare alle disposizioni del luogotenente, che aveva stabilito di non effettuare tagli nei boschi di castagni di Verzegnis. Nel 1768 quest'ultimo comune infatti ricorse all'autorità dei Cinque Savi alla Mercanzia per denunciare tutta una serie di soprusi subiti dalla vicina Tolmezzo. Veniamo così a sapere che il legname necessario al ponte era stato recuperato nei boschi di castagni (la vicinanza di questi infatti consentiva a Tolmezzo, come si è detto, di minimizzare i costi di trasporto) e che il suo valore sfiorava le 3000 lire. Non solo: Verzegnis lamentava di aver dovuto contribuire molto di più rispetto a quanto stabilito sei anni prima. Si era in sostanza violato quel criterio di proporzionalità tra contributi e risorse. *Unicuique suum* chiedeva Verzegnis; Tolmezzo rispose diffidando da qualsiasi taglio: tutti i boschi dovevano servire al ponte. Un punto merita riflessione: Verzegnis ricorre in giudizio contro Tolmezzo perché ritiene di aver propiziato una situazione favorevole. A far nascere il caso è infatti l'inibizione tolmezzina al taglio del legname che Verzegnis avrebbe voluto utilizzare per la costruzione di una chiesa.[27] Il luogotenente aveva acconsentito a tale costruzione: Verzegnis poteva quindi affrontare Tolmezzo forte di un rapporto migliore con l'autorità. In realtà l'intento di Verzegnis riguardava la gratuità del transito. L'utilizzo del ponte infatti era subordinato al pagamento del cosiddetto pontatico, la cui riscossione venne messa presto all'incanto. L'evidente usurpazione del legname e l'appoggio del luogotenente si ritenevano elementi più che solidi al fine di ottenere l'esazione da tale pagamento, quale sorta di indennizzo per gli abusi subiti. Il conflitto tuttavia trovò soluzione solo a Venezia, quando i Cinque Savi alla Mercanzia imposero ai tolmezzini di onorare i loro debiti e riaffermarono l'obbligo al pagamento del pedaggio.

La *querelle* tra Verzegnis e Tolmezzo è, dunque, un esempio di conflittualità sia orizzontale che verticale. La strategia dei tolmezzini sembra essere quella del «fatto compiuto», giocando in questo caso sull'importanza del ponte nei disegni di politica economica veneziani. Comportamento non insolito per Tolmezzo, ma forse non troppo diverso da quello delle altre comunità; ricordiamo solo che alla fine degli anni Settanta si stava concludendo una vertenza tra Tolmezzo e i Quartieri – le quattro suddivisioni di vallata della Provincia della Carnia – con oggetto ancora una volta l'esenzione dal pagamento del pedaggio: una vittoria di Pirro per la piccola città che prosciugò letteralmente le proprie casse e dovette ricorrere a un prestito di quaranta zecchini d'oro concesso dalla facoltosa famiglia dei Linussio.[28] Notiamo quindi un reiterato ricorso in giudizio, una litigiosità a tratti diseconomica, ma si trattava chiaramente di affermare una posizione di dominanza senza creare precedenti sfavorevoli nel futuro (costasse quel che costasse!). Il luogotenente conosceva bene il carattere dei tolmezzini. Venuto a sapere della loro intenzione di portare il conflitto davanti all'autorità centrale, scrisse a Venezia per convincere i Cinque Savi alla Mercanzia a non ricevere la delegazione e non credere alla lamentata mancanza di denaro che avrebbero addotto per non ottemperare ai propri obblighi: i soldi per pagare i debiti non c'erano, ma per avviare cause certamente non mancavano! La netta presa di posizione del luogotenente tradisce indubbiamente il fastidio per essere stato «scavalcato»; ed è infatti questa la «strategia verticale»: aggirare l'autorità sfavorevole per trovare conforto in quella superiore, che a volte poteva non funzionare ma perlomeno consentiva di procrastinare il momento del pagamento.

Un aspetto interessante riguarda l'esazione del pedaggio. La comunità tolmezzina, come si è già accennato, ritenne poco vantaggiosa una gestione diretta della rendita e preferì metterla all'incanto. Le cifre del 1778 parlano di un contratto quinquennale con l'esattore che avrebbe dovuto versare 550 ducati annui, consentendo quindi l'estinzione del debito contratto precedentemente in tre anni. A fronte di ciò, tuttavia, le entrate non rispettarono le aspettative: nel periodo 1764–1775 l'esazione superava di poco le 1700 lire. A chi imputarne il fallimento? La congiuntura? Le altre strade erano migliori? Le autorità veneziane, complice il pregiudizio sulle «periferie», preferirono, ingenerosamente, stabilire che «in balia dei comuni l'arteria è condannata al degrado».[29]

Conclusioni

Lo scarso grado di efficacia dei centri nella composizione dei conflitti locali, si dimostra una possibile chiave di lettura interpretativa di questa vicenda. Ma vi sono altri aspetti sui quali soffermarsi per comprendere le cause e le conseguenze dell'inefficacia di quest'opera e dell'intera tratta per i commerci nell'area veneta. La strada di San Candido, nella sua lenta gestazione, tentava di convertire percorsi di transito che si erano consolidati nei secoli: le casse dello Stato si confrontavano con i mancati introiti derivanti dalla strada Pontebbana almeno dalla fine del Cinquecento. Assecondando peraltro idee e progetti sviluppati dagli attori coinvolti nei traffici, la Dominante tentò di convertire la direttrice di transito salvaguardando i diritti di esazione stabiliti nel tempo sull'antico tracciato, soprattutto nelle «quasi-città» (Gemona, Venzone). Per un'economia che, progressivamente, si «ruralizzava»[30] proprio a discapito del favore fino ad allora accordato ai commerci di transito, si trattava di un'operazione anacronistica.
Ciò è specchio della crisi politica, oltreché economica, veneziana di quegli anni, incapace di realizzare riforme efficaci su questi fronti. L'atteggiamento nei confronti delle comunità – imporre, e nel contempo concedere – si dimostrava a quell'altezza cronologica fondato su una logica attendista e inutilmente paternalistica: una tattica, benché consolidata, oramai irragionevole, che induce a ritenere poco o mal conosciuto il contesto nel quale si intendeva intervenire. Una supplica può aiutarci a capire meglio. Il 5 ottobre 1763 le comunità del Quartiere di Gorto si rivolsero ai Cinque Savi alla Mercanzia lamentando l'ammontare dei «pioveghi», i lavori ai quali erano obbligati per la preparazione della strada, che oltremodo le angariavano. Inoltre «poiché datosi principio all'accomodamento di quella strada nel mese di maggio dell'anno 1762, tempo in cui la maggior parte degl'uomini erano fuori di paese a procaciarsi il vivere, furono tutti gli altri unitamente alle donne giornalmente sottomessi al lavoro». Le conseguenze di questo reclutamento di uomini – quei pochi che si trovavano al villaggio, poiché la maggior parte erano adusi a recarsi stagionalmente nei territori dell'Europa centrale per i loro commerci – e delle donne – che altrimenti avrebbero dovuto attendere ai loro impieghi nelle case e nei prati per la produzione del foraggio – erano ben maggiori di quelle patite da qualsiasi altra comunità di pianura. Non solo per donne e uomini: «Gli animali bovini che nell'estate si trattengono a pascersi al monte a motivo di risparmiare i fieni che nella vernata servono per loro alimento, furono tutti destinati al trasporto de' materiali per tutta quella staggione, cosicché all'avvicinarsi l'inverno si dovettero la maggior parte vendere

per mancanza d'alimento, e per sgraversi que' villici da debiti incontrati per alimentarsi nel spazio di sei mesi che furono al pubblico servizio destinati».[31] Sfrondata dallo sfondo retorico e lamentoso, l'obiezione era ragionata. E, dal punto di vista dello Stato, disattesa.

Questo secondo aspetto prelude ad un terzo (ed ultimo) versante della vicenda: il controllo delle risorse necessarie a completare le infrastrutture. Per la realizzazione dei tratti di strada, come quella di San Candido, e dei ponti, come quello sul But, non era indispensabile soltanto investire nel lavoro (più o meno) coatto, ma anche nel reperimento delle risorse. Nel caso specifico, di questo come di tutti gli altri ponti, si trattava di estrarre legname dai boschi comunali (quelli concessi dalla Repubblica in uso alle comunità), sottraendoli al loro godimento diretto (autoconsumo) o indiretto (le quote, non irrilevanti, destinate al mercato): comunque un introito mancato per le comunità. Si può comprendere con quale entusiasmo queste provvidero ad assolvere al loro dovere. La contrapposizione fra Verzegnis e Tolmezzo, l'una fin troppo ricca di boschi – peraltro delle stesse essenze (castagno, rovere) richieste dai proti – i periti in arte fra i lavoratori – per costruire il ponte, e l'altra sostanzialmente priva di questa risorsa – rappresenta un capitolo più generale e di lungo periodo dei rapporti fra dominante e dominati; una comunità, ed una «quasi-città» dove risiedeva la rappresentanza dello Stato. Eludendo ai propri obblighi, Tolmezzo ricorreva «all'usurpazione degli altrui patrimoni ... sui quali non poteva vantare alcun diritto»: una modalità consueta di intrattenere i rapporti con le comunità della Carnia intera.[32]

«Il fatto è che poi non accade nulla», come ci ricorda Wisława Szymborska. E i transiti sperati, rimasero sulla carta.

Note

* Il contributo è frutto del lavoro comune dei due autori; la paternità dei paragrafi è la seguente: R. C., 2 e 4; C. L.: 3 e 5, mentre l'1 è di entrambi.

1 W. Szymborska, «Gente sul ponte», in: Id., *Gente sul ponte. Poesie*, a cura di P. Marchesani, Milano 1996, pp. 96–99; L. Bichler, M. Trede, *Hiroshige. One Hundred Famous Views of Edo*, Colonia 2007.

2 Su questi aspetti, cf. A. Fornasin, «Tra Vienna e Venezia. La viabilità dalla Patria del Friuli in età moderna», *Studi veneziani*, n.s., XXXVIII, 1999, pp. 15–36 (ora in: Id., *La Patria del Friuli in età moderna. Saggi di storia economica*, Udine 2000, pp. 127–154); L. Morassi, *1420–1797. Economia e società in Friuli*, Udine 1997, pp. 3–79. Per un confronto con l'intero assetto viario veneto, cf. P. Lanaro Sartori, «Venezia e le grandi arterie del commercio internazionale: strade, flusso di merci, organizzazione dei trasporti tra '500 e '700», in: G. Borelli (a cura di), *Mercanti e vita economica nella Repubblica veneta (secoli XIII–XVIII)*, Verona 1985, vol. II, pp. 271–351.

3 Cf. A. Fornasin, «La popolazione del Friuli in età moderna. Conferme e nuove evidenze», *Memorie storiche forogiuliesi*, LXXXI, 2001, pp. 207–235. Per la definizione di «quasi-città», e le distinzioni con le funzioni propriamente urbane, cf. G. Chittolini, «‹Quasi città›. Borghi e terre in area lombarda nel tardo Medioevo», *Società e storia*, 47, XIII, 1, 1990, pp. 3–26 (ora in: Id., *Città, comunità e feudi negli stati dell'Italia centro-settentrionale (XIV–XVI secolo)*, Milano 1996, pp. 85–104).

4 Per le motivazioni geologiche, morfologiche, storiche di questa peculiarità, rimandiamo ai saggi in: F. Bianco et al. (a cura di), *Il Tagliamento*, Verona 2006. Complessivamente, cf. R. Vergani, «Venezia e la Terraferma: acque, boschi, ambiente», *Ateneo veneto*, CXCVII, 2010, pp. 173–193.

5 D. Baron, «Le strade in Carnia dall'Unità alla prima guerra mondiale. Premesse storiche e considerazioni tra letteratura d'epoca e storiografia», in: A. Stroili (a cura di), *I primi 100 anni del ponte Avons. 1913–2013. Comunità e vie di comunicazione tra '800 e '900*, Tolmezzo 2013, pp. 33–58.

6 Cf., genericamente, Morassi (vedi nota 2), *passim*; D. Degrassi, *Continuità e cambiamenti nel Friuli tardo medievale (XII–XV secolo). Saggi di storia economica e sociale*, Trieste 2009. Inoltre, non va sottovalutato il passaggio dei bovini ungheresi, che per l'ingresso in territorio veneziano potevano scegliere proprio il Canale del Ferro: cf. almeno U. Tucci, «L'Ungheria e gli approvvigionamenti veneziani di bovini nel Cinquecento», in: T. Klaniczay (a cura di), *Rapporti veneto-ungheresi all'epoca del Rinascimento*, Budapest 1975, pp. 153–171; Id., «Die Triester Kaufmannschaft im 18. Jahrhundert: ihre Ausrichtung, ihre Gutechten», in: P. Roth (Hrsg.), *Beiträge zur Handels- und Verkehrsgeschichte*, Graz 1978, pp. 121–132; V. Zimányi, «Esportazione di bovini ungheresi a Venezia nella seconda metà del secolo XVI», in: V. Branca (a cura di), *Venezia e Ungheria nel Rinascimento*, Firenze 1973, pp. 145–156.

7 Cf. U. Tucci, «La strada alpina del Predil e Venezia», in: *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Festschrift für Univ.-Prof. Dr. Herbert Hassinger*, Innsbruck 1977, pp. 351–371 (ora in Id., *Venezia e dintorni. Evoluzioni e trasformazioni*, Roma 2014, pp. 65–86); D. Degrassi, «Dai monti al mare. Transiti e collegamenti tra le Alpi orientali e la costa dell'alto Adriatico (secoli XII–XV)», in: J.-F. Bergier, G. Coppola (a cura di), *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII–XVI)*, Bologna 2007, pp. 161–187; H. Hassinger, *Geschichte des zollwesens, handels un verkehrs in den östlichen Alpenländern vom spätmittelalter bis in die zweite hälfte des 18. jahrunderts*, Stoccarda 1987, pp. 101–244; P. Lanaro, «Periferie senza centro: reti fieristiche nello spazio geografico della terraferma veneta» e M. Moroni, «Mercanti e fiere tra le due sponde dell'Adriatico nel basso Medioevo e in età moderna», in: P. Lanaro (a cura di), *La pratica dello scambio. Sistemi di fiere, mercanti e città in Europa (1400–1700)*, Venezia 2003, pp. 21–51 e 53–79. Questa vicenda rafforza l'idea che non esistettero, nemmeno per l'arco alpino, vie «naturali», e che la «geografia fisica gioca un ruolo meno decisivo di quanto si volle credere»: cf J. Day, «Strade e vie di comunicazione», in: *Storia d'Italia*, vol. 5, *Documenti*, Torino 1973, pp. 87–120 (qui p. 110).

8 Cf. i saggi inclusi in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. 2: R. Finzi, G. Panjek, L. Panariti (a cura di), *La città dei traffici, 1719–1918*, Trieste 2003; D. Andreozzi, C. Gatti (a cura di), *Trieste e l'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*, Trieste 2005.

9 C. Lorenzini, ««I «popoli ferrugginosi». Per una storia dell'organizzazione del lavoro nelle comunità del Canale del Ferro fra Cinquecento e Seicento», in: R. Leggero (a cura di), *Montagne, comunità e lavoro tra XIV e XVIII secolo*, Mendrisio 2015, pp. 87–109; R. Vergani, «Tesori in montagna: ricerca ed estrazione dell'argento nelle Alpi venete fra XIII e XVIII secolo», in: L. Brigo, M. Tizzoni (a cura di), *Il monte Calisio e l'argento nelle Alpi dall'Antichità al XVIII secolo. Giacimenti, storia e rapporti con la tradizione mineraria mitteleuropea*, Civezzano/Fornace 1997, pp. 97–110 (ora in Id., *Miniere e società nella montagna del passato. Alpi venete, secoli XIII–XIX*, Verona 2003, pp. 17–34); Id., «Le materie prime», in: A. Tenenti, U. Tucci (a cura di), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima, Vol. XII. Temi: Il mare*, pp. 285–312 (qui p. 305).

10 Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi: ASV), *Senato*, Dispacci dei rettori, *Udine e Friuli*, b. 92, *1713*, sub data 3.1.1713 m.v. Nella serie dei Dispacci al Senato, vi sono ulteriori altre occorrenze relative ai dazi. Per un confronto delle esazioni corrisposte alla camera fiscale di Udine, cf.

R. Romano, F. C. Spooner, U. Tucci, «Le finanze di Udine e della Patria del Friuli all'epoca della dominazione veneziana», *Memorie storiche forogiuliesi*, XLIV (1960–1961), pp. 235–267.

11 Cf. i saggi inclusi in P. Cammarosano (a cura di), *Gemona nella Patria del Friuli. Una società cittadina del Trecento*, Trieste 2009.

12 Morassi (vedi nota 2), pp. 52–53. Un riscontro cartografico coevo relativo al raccordo fra i due Forni Savorgnani si trova in F. Bianco, *Comunità di Carnia. Le comunità di villaggio della Carnia (secoli XVII–XIX)*, Udine 1985, pp. 26–27.

13 A mettere in luce l'accesa conflittualità determinata dal diradarsi dei traffici sulla tratta del Canale del Ferro, comunque non ancora sopiti in quegli anni, vi è l'episodio dell'incendio del ponte sul Fella nel 1757, che il Pozzo attribuiva alla comunità di Plezzo: M. Dal Borgo, «Venezia e le valli del Natisone e dell'Alto Isonzo: documenti, fonti e bibliografie», in: *Venezia, una Repubblica ai confini*, Mariano del Friuli 2004, pp. 180–183 (qui p. 181).

14 A. Bonoldi, *La fiera e il dazio. Economia e politica commerciale nel Tirolo del secondo Settecento*, Trento 1999; Morassi (vedi nota 2), p. 53.

15 S. Barbacetto, «‹Materialisti› a giudizio. Mercanti carnielli davanti al Magistrato mercantile di Bolzano (XVIII sec.)», in: A. Fornasin, C. Povolo (a cura di), *Per Furio. Studi in onore di Furio Bianco*, Udine 2014, pp. 39–49; in generale cf. G. Ferigo, A. Fornasin (a cura di), *Cramars. Emigrazione, mobilità, mestieri ambulanti dalla Carnia in età moderna*, Udine 1997; A. Fornasin, *Ambulanti, artigiani e mercanti. L'emigrazione dalla Carnia in età moderna*, Verona 1998.

16 Morassi (vedi nota 2), pp. 54–55. La rappresentazione cartografica coeva del tracciato si trova riprodotta in C. Donazzolo Cristante (a cura di), *Di carta, terre, di terre, carte. Il territorio friulano rappresentato e significato in antiche mappe manoscritte*, Udine 2006, pp. 104–105, 114–117. Cf. anche S. Zilli, «Le carte della strada di S. Candido. Nuovi elementi sulla viabilità dell'Alta Val Degano nel XVIII secolo», *In alto*, LXXVIII, CXIV, 1996, pp. 99–110. La documentazione sulle vicende della strada di San Candido si trova prevalentemente in ASV, *Cinque savi alla mercanzia*, Diversorum, *ad indicem*; Archivio di Stato di Udine, *Archivio Gortani*, sez. I, *Documenti*, b. 10, f. 152, *La strada di Gorto e del S. Simeone*; Archivio comunale di Tolmezzo (d'ora in poi: ACT), b. 37, *Atti amministrativi vari, 1770–1800*; Biblioteca civica di Udine (d'ora in poi: BCU), *Stampe* ad lites, n. 132, *Stampa Delli quattro Quartieri della Fedelissima Provincia della Cargna*. [*Ponte But Carnia*]; n. 746, *Per La Fed: Communità di Tolmezzo*. [*per esonero spese del Ponte sul But 1778*]; n. 748, *Stampa dell'Onorando Quartier di Tolmezzo*. [*1762–1766*].

17 Morassi (vedi nota 2), p. 55; E. Polo, «Le strade percorse da mercanti, contrabbandieri, mendicanti e tesseri nel '700 in Carnia», in: *La Carnia in età moderna. Oltre Linussio*, Udine 1992, pp. 71–97. Lo stesso principio fu adottato fra il 1782 e 1783, quando si approntarono i lavori per la cosiddetta strada di San Simeone, una tratta che avrebbe consentito di aggirare l'attraversamento del torrente Fella per raggiungere la Carnia: cf. P. Stefanutti, «Una strada pagata a boccali. Le singolari vicende della strada del San Simeone e della ‹tassa sul Bezzo› tra Venezia, Napoleone e l'Austria», *Ce fastu?*, LXVII, 2, 1991, pp. 253–266 e la ricca documentazione (inedita) in Biblioteca del Museo carnico delle Arti e tradizioni popolari ‹Michele Gortani› di Tolmezzo, *Archivio Roia*, b. 39, *Carnia e Friuli*.

18 Morassi (vedi nota 2), pp. 57–59.

19 F. Foldvary, *Public Goods and Private Communities*, Aldershot 1994.

20 Bianco (vedi nota 12); S. Barbacetto, *‹Tanto del ricco quanto del povero›. Proprietà collettive ed usi civici in Carnia tra antico regime ed età contemporanea*, Pasian di Prato 2000.

21 I documenti di riferimento per le vicende che seguono si trovano in ASV, *Cinque Savi alla Mercanzia*, bb. 365 (27.1.1761), 366 (6.4 e 14.5.1763), 367 (11.1.1763), 368 (17.8.1764), 369 (10.5.1767), 372 (7.9.1768), 373 (16.3.1769), 374 (fasc. *Fondamenti Comun di Verzegnis per lume Supplica Comunità di Tolmezzo*, 25.2.1768).

22 1 passo = 1702,452 metri: G. Perusini, *Vita di popolo in Friuli. Patti agrari e consuetudini tradizionali*, Firenze 1961, p. 248.

23 C. Puppini, «L'antico ponte di legno sul Bût. 1761–1764», in: G. Ferigo, L. Zanier (a cura di), *Tumieç*, Udine 1998, pp. 177–188 (ora in Id., *Tolmezzo. Storia e cronache di una città murata e*

della Contrada di Cargna, parte seconda, *Il Settecento*, a cura di G. Ferigo, C. Lorenzini, Udine 2001, pp. 93–110).

24 Una stima ulteriore, approntata da Carlo Messenio di Venzone il 1.6.1763, si trova in ACT, b. 30, *Corrispondenza del luogotenente, del gastaldo, giudici e consiglieri del Comune di Tolmezzo, 1762–1764*, fasc. *1763*.

25 Per pedale si intende la base del tronco di un albero, in senso generico indica il fusto di una pianta.

26 Almeno fino alla prima metà dell'Ottocento, boschi di castagno erano assenti in Carnia con la sola eccezione dei comuni di Arta e Verzegnis, cf. G. Scarpa, *L'agricoltura del Veneto nella prima metà del XIX secolo*, Torino 1963, tav. XXII. Per la storia della composizione paesaggistica della vallata, cf. A. Stroili, L. Sulli (a cura di), *Verzegnis. Territorio e architettura rurale*, Tolmezzo 1992. Sul rilievo assunto da questa essenza per i boschi della comunità, si segnala la bella lirica di Giso Fior, *Il tistignâr*, in: Id., *La mê Cjargna*, a cura di A. Ciceri, Udine 1985, pp. 228–229. Sull'economia forestale in Carnia in quegli anni, cf. G. Ferigo, «Boscadôrs, menàus, segàts, çatârs. La filiera del legno nella Carnia del Settecento», in: *Aplis. Una storia dell'economia alpina in Carnia*, Tolmezzo 2008, pp. 15–80 (ora in: Id., *Morbida facta pecus... Scritti di antropologia storica della Carnia*, a cura di C. Lorenzini, Udine 2012, pp. 381–431); F. Bianco, *Nel bosco. Comunità alpine e risorse forestali nel Friuli in età moderna (secoli XV–XX)*, Udine 2001.

27 Non abbiamo certezza di quale si tratti, benché proprio al Settecento risalga la costruzione della chiesa di San Martino a Villa di Verzegnis, i cui lavori iniziarono nel 1730 e finirono nel 1778: G. Ferigo, C. Lorenzini, «Mistrùts ovvero le vite de' più eccellenti architetti, pittori e scultori che hanno illustrato la Provincia della Carnia tra Seicento e Settecento, con notizie sui tempi loro», in: G. Ferigo (a cura di), *Mistrùts. Piccoli maestri del Settecento carnico*, Udine 2006, pp. 7–181 (qui p. 119).

28 Puppini (vedi nota 23), p. 104.

29 Morassi (vedi nota 2), p. 58.

30 A. Zannini, «Sempre più agricola, sempre più regionale. L'economia della Repubblica di Venezia da Agnadello al Lombardo-Veneto (1509–1817)», *Ateneo veneto*, CXCVII, 2010, pp. 137–171.

31 BCU, *Stampe* ad lites, n. 132, pp. 26–28. Cf. inoltre A. Fornasin, «Il patrimonio zootecnico della Carnia tra XVIII e XIX secolo. Note per la storia dell'allevamento», *Histoire des Alpes–Storia delle Alpi–Geschichte der Alpen*, 16, 2011, pp. 241–260.

32 Puppini (vedi nota 23), p. 103.