



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.11-14.

Questo libro, questa collana

Antonio Rigon

Mi è capitato spesso di ripetere che oggi Monselice è, nel Veneto, una piccola capitale di studi storici, filologici e linguistico-letterari. Non c'è enfasi o compiacimento in questa affermazione: sono i fatti che parlano. L'elenco delle attività di studio e di ricerca, promosse, incoraggiate e variamente sostenute dalle amministrazioni comunali e dai privati di Monselice è quanto mai ricco. Per limitarsi agli ultimi anni si possono ricordare il convegno del 28 maggio 2000 su *I percorsi della fede e l'esperienza della carità nel Veneto medioevale*, i cui atti sono pubblicati nel primo numero di questa collana; il seminario di studi del 24-25 novembre 2000 su *I registri vescovili nell'Italia settentrionale (secoli XIII-XV)*, organizzato dal Dipartimento di Storia dell'Università di Padova col supporto logistico del Comune di Monselice nell'ambito di un progetto di ricerca cofinanziato dal MURST (e gli atti sono ora in bozze nella collana "Italia Sacra" dell'Editrice Herder); la giornata di studio del 5 dicembre 2001 sulle vie di comunicazione nel Veneto medioevale, i cui risultati si raccolgono ora in questo volume; il convegno del 10-12 maggio 2002 *Da Guido Guinizzelli a Dante*, che vedrà riunite le ricerche in esso presentate nel terzo volume di "Carrubio".

In Monselice sono nate e da decenni svolgono una funzione culturale di primo piano due iniziative di prestigio: il Premio città di Monselice per la traduzione letteraria e scientifica, fondato da Gianfranco Folena e ora gestito sempre ad alto livello dagli allievi; i Premi Brunacci per le ricerche storiche di ambito veneto, giunti ormai al ventesimo anno di vita. Agli studiosi che hanno promosso i Premi si deve in gran parte anche la realizzazione di una *Storia di Monselice* di grande spessore scientifico e culturale, che ha goduto e gode di un meritato successo; né va dimenticato che la collana "Fonti per la storia della Terraferma veneta", diretta da Giorgio Cracco e finanziata dalla Regione Veneto, fu inaugurata nel 1988 con la pubblicazione del Catastico di Santa Giustina di Monselice, detto di Ezzelino, a cura di Luigi Caberlin, il quale si appresta a darci nella medesima collana, l'edizione del superstite registro del Comune monselicense del XIII-XIV secolo. Vanno infine ricordate le decine di tesi di laurea su aspetti della storia, dell'arte, della cultura di questo importante e vitale centro del Veneto discusse nell'Università di Padova e in altri atenei. L'ultima, ancora in corso presso il Dipartimento di Storia dell'ateneo patavino, farà conoscere, grazie alle ricerche di Gionata Tasini, un centinaio di documenti inediti, tratti dal fondo del monastero di S. Zaccaria di Venezia dell'Archivio di Stato di quella città. Se, su un altro versante, si aggiungono gli straordinari ritrovamenti degli scavi archeologici sulla rocca e le belle iniziative ad essi collegate (ad esempio il piccolo, ma prezioso museo longobardo), ce n'è abbastanza per dire che sì, Monselice è una capitale della cultura umanistica nel Veneto.

In questo quadro si colloca il volume che qui si presenta il quale, a dimostrazione di quanto si è detto finora, non è un libro occasionale, ma il secondo anello di una collana di storia e cultura veneta che il Comune di Monselice, per iniziativa dell'Assessorato alla cultura, nel solco di una splendida tradizione di attenzione e sensibilità dell'Amministrazione pubblica, ha voluto inaugurare in stretta collaborazione con la sua Biblioteca. La collana Carrubio, che intende



essere punto di incontro e di scambio, di riflessione e dibattito su temi di storia e cultura nel Veneto e relativi al Veneto, ospiterà miscellanee, monografie, atti di convegni. Fin dal precedente incontro (*I percorsi della fede*) avevo ventilato l'idea di "pensare ad un'altra giornata di studio interamente dedicata alle vie di comunicazione, e si capisce perché. In una collana di storia e cultura che programmaticamente prende il nome dal luogo di convergenza di strade diverse (Carrubio dal latino "quadruvium") non poteva mancare un'attenzione specifica per la storia delle strutture di collegamento viario e fluviale in un contesto regionale come quello veneto, strutturalmente e storicamente aperto alla circolazione di uomini, merci e cultura. L'interesse si è manifestato infatti già nel primo volume, ove il tema dei pellegrinaggi ha offerto a vari studiosi l'occasione per riflettere su percorsi viari e forme di assistenza nel medioevo. Ma il pellegrinaggio è solo un aspetto, uno di tanti connessi con il sistema delle comunicazioni per terre e per acque. In realtà la rete stradale e quella fluviale hanno rappresentato, per dirla con le parole di uno specialista di questi temi come l'ungherese Thomas Szabo, "il tessuto connettivo delle società umane, al quale in primo luogo si è dovuto ogni contatto materiale e spirituale tra i loro membri". Vie di terra e vie d'acqua sono elementi che concorrono a definire i caratteri e a determinare la storia delle civiltà, fattori che ne condizionano lo sviluppo e sono a loro volta soggetti a continuo mutare. La rete stradale dell'Occidente medievale, ad esempio è per un verso eredità del mondo antico e per l'altro un prodotto delle modificazioni e delle innovazioni verificatesi dopo la fine di quel mondo. Anche sotto questo profilo emerge in definitiva un problema di continuità/discontinuità, che non a caso è stato tra i più discussi dalla storiografia in quanto capace di coinvolgere molti altri aspetti (continuità/discontinuità di commerci e di vita cittadina, relazioni con i popoli germanici, scambi di civiltà e di culture, processi di acculturazione e di evangelizzazione). Negli ultimi decenni, a partire dagli anni Settanta del Novecento, la medievistica italiana, "scoprendo" un tema poco studiato e marginale rispetto ad altri filoni di ricerca, in dialogo con la più avanzata storiografia europea, ha intrecciato lo studio sulle vie di comunicazione con la storia dei commerci, del potere, del territorio. La "rivoluzione stradale" dei secoli posteriori al Mille è apparsa quale presupposto e manifestazione della "rivoluzione commerciale" del medioevo e, in questo ambito è stato più volte sottolineato il ruolo importante dei comuni italiani nell'inaugurare una politica attenta ai problemi relativi alle vie di comunicazione.

Temi come questi, approfonditi con puntuali ricerche locali e accompagnati da impegnative riflessioni metodologiche, costituiscono ormai anche in Italia, un preciso centro d'interesse della medievistica. Nel Veneto, dove esiste una significativa tradizione di ricerche per l'età antica, lo sviluppo degli studi medievali in questo settore è stato invece più limitato. Il convegno del 2001, i cui atti sono qui raccolti, costituisce un primo passo. Le indagini, prendendo le mosse dal substrato antico e da un'iniziale sguardo panoramico sulle vie di comunicazione delle Venezie fra tardo antico ed alto medioevo, spaziano attraverso tutta l'età di mezzo sino alla prima età moderna, senza alcuna pretesa di esaustività, procedendo per esempi concreti e campioni circoscritti. Certo è confortante e significativo che, ancora una volta, l'iniziativa sia nata a Monselice e qui sia giunta a felice compimento grazie all'impegno e alla collaborazione di studiosi, di amministratori, di quanti hanno a cuore lo sviluppo degli studi storici nel Veneto.



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.17-28.

Silvana Collodo

Prolusione. Strade, territorio, commercio: l'esempio della postazione doganale di Treville nel trevigiano (sec.X).

Strade, vie d'acqua, collegamenti locali, itinerari 'internazionali' sono componenti tradizionali dell'indagine storica sul medioevo: conoscere percorsi di viaggio, ricostruire mappe viarie, definire le caratteristiche materiali di tracciati e di supporti alla mobilità ha sempre significato e significa tuttora illuminare dati di realtà che rendono manifeste dimensioni della vita associata strettamente collegate con le forme di civiltà.

Uno sguardo alla produzione storica del Novecento rivela la significativa convergenza degli studiosi circa la validità euristica delle conoscenze in materia viaria e però anche la varietà di applicazioni a cui ha dato luogo nel tempo il nesso strada –civiltà¹. Se, infatti, in un primo periodo che si estende fino agli anni Cinquanta del secolo, le indagini sono state soprattutto finalizzate a chiarire le controverse questioni di continuità/discontinuità tra mondo antico ed età di mezzo per quanto concerne le attività commerciali, le città e lo stesso apparato viario, nei decenni a noi più prossimi l'argomento è stato associato ai temi del potere ed è diventato terreno di verifica dei mutamenti organizzativi intervenuti nei secoli che furono contrassegnati dal tramonto delle istituzioni statali e dalla piena affermazione dei particolarismi locali. Ma la rosa delle possibilità di studio comprende anche la visuale, sperimentata specialmente in questi ultimi anni, del rapporto rovesciato tra i due fattori: i quadri di civiltà sono interpretati come elementi di contesto e il fuoco dell'attenzione è tutto concentrato sul soggetto strada².

Maturata gradualmente dall'alveo della storia territoriale, la nuova prospettiva ha suscitato un intenso interesse tra i cultori della storia del medioevo. Oggi, insieme con la moltiplicazione degli studi focalizzati sulle forme e le strutture dei collegamenti viari, si deve infatti registrare anche la trasformazione dell'argomento in vero e proprio filone di studi, caratterizzato da competenze e metodi particolari.

La svolta ha prodotto frutti significativi. L'immagine, proposta a suo tempo da Marc Bloch, dell'apparato viario medievale come di "una moltitudine di piccoli canali" ha trovato conferme

¹ Dato il carattere introduttivo di questo intervento, credo opportuno ridurre l'apparato di note e rinvii bibliografici ad un supporto 'leggero', utile a fornire solo una prima chiave d'accesso alle questioni considerate di volta in volta. Per quanto attiene ai percorsi storiografici delle indagini novecentesche sui problemi della viabilità medievale, mi limito pertanto a rinviare all'utilissima raccolta di saggi di T. SZABO, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel medioevo*, Bologna 1992.

² Questa nuova tendenza è esemplificata nell'antologia di scritti di vari autori, che è intitolata *Luoghi di strada nel medioevo. Fra il Po, il mare e le Alpi occidentali*, a cura di G. Sergi, Torino 1996; cfr. in particolare G. SERGI, *Premessa*; .A.A. SETTIA, *Castelli e strade del nord Italia in età comunale: sicurezza, popolamento, "strategia"*; pp.5-9; 15-40. Per una impegnata discussione di carattere anche teorico sulla funzione della strada nel contesto delle strutture della società medievale, cfr. G. SERGI, *Evoluzione dei modelli interpretativi sul rapporto strada-società nel Medioevo*, in *Un'area di strada: l'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, a cura di R. Greci, Bologna 2000, pp. 3-12.

generalizzate³ e sono emersi come caratteri di sistema l'assenza di tracciati di scorrimento privilegiati e l'elevata fluidità della ragnatela di itinerari che rivestiva le superfici geografiche della penisola e del continente europeo .

L'impegno degli specialisti ha prodotto anche un nuovo linguaggio. Come è divenuto abituale parlare di molteplicità e di instabilità dei percorsi, così è del tutto acquisito l'uso di nozioni descrittive, quali area di strada e luogo di strada, che sono state elaborate per individuare e 'misurare' i giochi d'interazione colleganti le strutture organizzative del territorio e le opportunità di movimento e circolazione di uomini e merci.

I nuovi orientamenti della storiografia specializzata sono maturati tramite ricerche dedicate ad aree particolari tra le quali non è compreso se non di sfuggita lo spazio geografico che con comodo anacronismo chiamiamo Veneto. Gli studiosi dell'ambito veneto non sono però rimasti indifferenti agli attuali indirizzi degli studi d'argomento stradale, come rivelano fra l'altro alcune delle relazioni presentate al convegno che si è tenuto in questa stessa sede nel 2000 su *I percorsi della fede e l'esperienza della carità nel Veneto medioevale*. Più di un relatore, infatti, ha colto quell'occasione per aprire qualche squarcio sulla rete delle "vie" e dei "cammini" in uso nel pieno e tardo medioevo e per informare sulla presenza nelle aree rurali e anche in disperse località di montagna di quel tipico luogo di strada che è stato l'ospizio per viaggiatori, pellegrini, lavoratori migranti⁴.

Gli organizzatori dei convegni monselicensi non si sono accontentati di quanto intravisto due anni fa. Convinti della fecondità dell'argomento, essi hanno lanciato l'idea di un censimento tendenzialmente esaustivo dei percorsi "per terre e per acque" dell'area veneta, invitando nel contempo i relatori ad interpretarne i tracciati nell'ottica delle vie di comunicazione e cioè con riguardo alle finalità d'uso vigenti a livello regionale e anche locale durante il millennio considerato.

La proposta è molto impegnativa anche in relazione alle peculiarità dello scenario prescelto. Nel caso dei territori solcati dai fiumi Adige, Brenta e Piave i fenomeni della viabilità e dei sistemi di comunicazione si iscrivono infatti in quadri d'ampiezza e portata decisamente sovraregionale in ragione, da una parte, dei legami geo-politici dell'area con i centri di potere dell'Occidente europeo e, dall'altra, della prossimità del fulcro commerciale di Venezia. Ora se l'immersione nei grandi contesti delle relazioni euro-mediterranee costituì fenomeno di lunga durata, non per questo i conseguenti processi di condizionamento, risposta, sfruttamento di opportunità, manifestatisi nell'area, possono essere ridotti ad una corrente sempre uguale a sé stessa. Grazie a decenni di ricerche sulla storia dei territori del Veneto continentale, oggi sappiamo che l'attrazione delle forze incardinate nel centro Europa, da un lato e, dall'altro, la gravitazione verso il polo veneziano generarono intrecci complicati, diversi nel tempo e anche nello spazio, per le molteplici interferenze reciproche e per l'azione incrociata di fattori storici generali e di potenzialità locali. Alcuni 'casi limite', scelti tra i percorsi delle città della regione,

³ Si vedano, ad esempio, A.A. SETTIA, *Strade romane e antiche pievi fra Tanaro e Po*, rist. con altri studi in cui affiora ripetutamente la problematica viaria, in IDEM, *Chiese, strade e fortezze nell'Italia medioevale*, Roma 1991, pp.167-284; G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella. Il pellegrinaggio medioevale*, Siena 1998; T. SZABO, *Viabilità terrestre, maggiore e minore, nell'Europa centrale*, in *Viaggiare nel medioevo*, a cura di S. Gensini, pp. 19-38; G. SOLDI RONDININI, *Aree di strada, terre, signori: la via "Francigena" e le sue varianti "de Lombardia in Tusciam" (secc. XIV-XV)*, in *Un'area di strada cit.*, pp. 159-177; P.L. DALL'AGLIO, *Viabilità romana e altomedioevale sull'Appennino parmense: dalla Parma - Luni alla Via Francigena*, in *Studi sull'Emilia occidentale nel Medioevo: società e istituzioni*, a cura di R. Greci, Bologna 2001, pp. 1-24.

⁴ Si vedano ora gli atti del convegno *I percorsi della fede e l'esperienza della carità nel Veneto medioevale*, a cura di A. Rigon, Padova 2002 e in particolare, per le informazioni sulla costellazione tematica connessa con la viabilità d'ambito veneto, i contributi di S. BORTOLAMI, G. CAGNIN, P. GIOS.



possono introdurci nel campo delle complessità sottese ai problemi della viabilità del medioevo veneto.

Si veda l'esempio di Treviso. Dopo una fase di oscurità relativa, nell'ultimo periodo longobardo e poi in quello franco la città trasse largo beneficio dalla sua caratterizzazione di avamposto di confine nei confronti di Venezia, sfuggita – come si sa – all'integrazione nell'orbita dei poteri continentali: fu sede di zecca, caposaldo anche militare del potere pubblico, fulcro di un vasto comitato, in cui si addensavano grandi proprietà 'demaniali' e dove era compresa una delle cosiddette postazioni doganali di diritto regio, di cui più tardi offrono notizia le *Honorantie civitatis Papie*. Il quadro locale mutò profondamente a partire dalla fine del IX secolo. Sullo sfondo della dissoluzione dell'impero carolingio e mentre si compiva la liquidazione dei beni pubblici a vantaggio di potentati particolari, Treviso fu indotta a privilegiare il ruolo di mediazione dei flussi commerciali diretti al capolinea veneziano e a cercare di rafforzarlo attraverso l'egemonia sui territori attraversati dagli itinerari che vi confluivano. Lo svuotamento dell'antico compito 'strategico' non fu peraltro privo di conseguenze in quanto, come segnala la rinuncia del vescovo alla gestione in proprio delle attività nel porto di Mestre, avviata già nel 1000, la stretta vicinanza al polo adriatico doveva tramutarsi in crescente esposizione alla penetrazione degli interessi fondiari e commerciali della città di Venezia. Tale stato di subalternità doveva infine culminare nella piena soggezione politica alla potente vicina in un momento cronologico che, com'è noto, anticipò nettamente la conversione di quest'ultima in grande potenza di terraferma⁵.

Indicazioni illuminanti vengono offerte anche dalla parabola politica dei potentati vescovili di Feltre e di Belluno. L'ascesa al rango di potenze territoriali, nel corso X secolo, e il rapido crollo di entrambi gli episcopati dopo la metà del secolo XII si configurano infatti come ripercussioni nell'area alpina di mutamenti di portata e ampiezza decisamente eccedenti la cornice d'azione locale. Come infatti la prima fase riflette la trasformazione nell'alto medioevo delle vallate dell'alto bacino del Brenta e del Piave in 'piattaforma' di snodo, carica di valenze strategiche e politiche, delle comunicazioni tra le regioni euro-mediterranee, così la seconda rende manifesta la riduzione di quei territori a mero supporto della mobilità transalpina, per effetto dell'irreversibile declino nella penisola della potenza dell'impero germanico e dalla parallela affermazione dei comuni italiani⁶.

Ma questi stringatissimi cenni rischiano di essere troppo schematici. Proviamo allora a saggiare l'efficacia euristica della visione del territorio quale 'momento sintetico' di forze reciprocamente interagenti, riducendo l'ampiezza della visuale cronologica e concentrando l'attenzione su una zona circoscritta. Lo spazio da osservare sarà quello della sinistra Brenta durante il X secolo. L'occasione è offerta dalla controversa identificazione della postazione doganale trevigiana di cui, come accennato in precedenza, tramandano memoria le *Honorantie civitatis Papie*.

⁵ Scegliendo tra l'ampia produzione di studi sul medioevo trevigiano i contributi che descrivono il profilo della città e i mutamenti intervenuti fra la metà dell' VIII secolo e il 1339, anno della conquista veneziana, segnalo S. GASPARRI, *Dall'età longobarda al secolo X*; D.RANDO, *Dall'età del particolarismo al comune (secoli XI-metà XIII)*; G.M. VARANINI, *Istituzioni e società a Treviso tra comune, signoria e poteri regionali*; in *Storia di Treviso. II. Il Medioevo*, a cura di D. Rando e G.M. Varanini, Venezia 1991, pp.3-39; 41-102; 135-211.

⁶ Per la storia del potentato vescovile di Feltre, cfr. S. COLLODO, *Potere e onore nella storia dell'episcopato di Feltre*, pubblicato come introduzione a *L'episcopato di Feltre nel medioevo. Il catastrum seu inventarium bonorum del 1386*, a cura di E. Bonaventura, B. Simonato, C. Zoldan, Venezia 1999, pp. VII-XXX; informazioni sull'episcopato bellunese si leggono in D. CANZIAN, *Vescovi, signori, castelli. Conegliano e il Cenedese nel medioevo*, Fiesole 2000, pp.39-42. Per un profilo d'inquadramento del sistema alpino delle vie di comunicazione, cfr. J. RIEDMANN, *La Valsugana nei secoli X – XIV*, in *Federico IV d'Asburgo e la contea vescovile di Feltre*, a cura di G. Granello, Feltre 2001, pp. 33-45.

L'indagine deve muovere da qualche rapida informazione di corredo. Va ricordato dunque che le *Honorantie* sono un testo composito, nel quale confluirono scritti di varia natura e contenuto e però accomunati dall'intento di celebrare i fasti della capitale del regno longobardo-italico. La prima parte, che è stata attribuita ai primi decenni dell'XI secolo, comprende il passo in cui, sulla base di notizie riferibili al secolo precedente ma non databili con precisione, vengono elencate in rigorosa successione geografica le sedi addette al prelievo o meglio, a mio parere, all'incasso della decima a carico dei mercanti che, entrati nel territorio italico dal fronte alpino, negoziavano affari *ad clusas et ad vias, que sunt regi pertinentes*. Le sedi citate sono dieci. Tra queste compare come settima la postazione di *Trevile* che, in ragione dell'ordine adottato dall'anonimo estensore, è concordemente posizionata dagli studiosi nel territorio trevigiano ⁷.

L'appartenenza all'area trevigiana della settima postazione della dogana regia è dato che si inquadra perfettamente negli sviluppi della storia di Treviso, di cui ho dato conto in precedenza con riferimento all'ultima stagione della dinastia longobarda e al periodo franco. A quanto già ricordato vorrei solo aggiungere che l'ordinamento territoriale, definito in età carolingia, rivelava il pieno riconoscimento del ruolo di sentinella degli itinerari alpini, a cui Treviso e lo spazio circostante erano chiamati in virtù della loro collocazione ai piedi della barriera montana innervata dai fiumi Brenta e Piave. Come infatti l'ambito di comitato coincideva sostanzialmente con il comparto di pianura ritagliato dai due fiumi nella loro corsa verso l'Adriatico ⁸, così tra le pertinenze del territorio afferente a Treviso erano state incluse le "vie pubbliche di diritto regio" che correvano lungo l'alveo del Brenta, all'altezza di Solagna ⁹, prima di inoltrarsi nella lunga strettoia del Canale di Brenta e da qui nell'invaso della Valsugana.

Ma dov'era situata *Trevile*? La domanda ha ricevuto risposte diverse. Pier Silverio Leicht ¹⁰ ha privilegiato i motivi di affinità onomastica con la *Treville* che è documentata a partire dall'inoltrato Duecento come situata nel circondario di sud-ovest di Castelfranco Veneto, individuando di conseguenza un sito di pianura che dista decine di chilometri dai primi contrafforti delle catene prealpine. La sua proposta non ha però raccolto consensi, perché è sembrata contraddire l'assunto, sotteso alla fonte pavese, del legame tra postazione doganale e strettoia viaria naturale. Così, in mancanza di alternative atte a sanare il problema, il quesito è stato a lungo accantonato, finché in anni recenti Emanuela Mollo, autrice di una impegnata ricerca sull'evoluzione delle fortificazioni del confine alpino, ha ripreso la questione proponendo una soluzione completamente nuova. A suo parere, infatti, la postazione trevigiana della dogana regia potrebbe coincidere con Quero, insediamento della destra Piave sorto all'imboccatura del Canale di Feltre, la cui caratterizzazione di "luogo di chiusa" è documentata dagli statuti trevigiani dei decenni a cavallo fra XIII e XIV secolo ¹¹.

⁷ Per il testo pavese, cfr. C. BRUEHL, C. VIOLANTE, *Die "Honorantie civitatis Papie". Transkription, Edition, Kommentar*, Koeln 1983 e in particolare, per la menzione della postazione di *Trevile*, p.17. Per una informazione complessiva sul passo riguardante le chiuse cfr. il saggio cit. più avanti, nota 11.

⁸ Si veda la rappresentazione grafica dei confini presuntivi del comitato di Treviso nel periodo carolingio e post-carolingio, pubblicata nella *Storia di Treviso* cit. p.43 sulla base della ricostruzione condotta da G.P. BUSTREO, *I conti di Treviso (secoli X-XIII)*, tesi di laurea, Università degli Studi di Padova, Facoltà di lettere e filosofia, a.a. 1990-91, tav.1.

⁹ L'informazione è proposta da un privilegio di Berengario I, re d'Italia, emanato prima della fine del 915 e avente per oggetto il trasferimento all'episcopato di Padova di tutti i diritti regi incardinati nella "valle" di Solagna, cfr.. L. SCHIAPARELLI (a cura di), *I diplomi di Berengario I*, Roma 1903, n. CI, pp. 264-266.

¹⁰ Cfr. P.S. LEICHT, *Le stazioni doganali del regno d'Italia in Friuli*, "Memorie storiche forogiuliesi", XVII (1921), p. 118.

¹¹ Cfr. E. MOLLO, *Le chiuse: realtà e rappresentazioni mentali del confine alpino nel medioevo*, in *Luoghi di strada* cit., pp. 41-91 e in particolare per l'ipotesi di Quero, p. 57.

Osservo subito che il rifiuto dell'ipotesi Treville e così pure la proposta di Quero si fondano su un presupposto sostanzialmente infondato. Se infatti è evidente che l'elenco delle *Honorantie* istituisce una relazione tra chiuse alpine e vie di diritto regio, da un lato, esazione della decima sugli affari dei mercanti, dall'altro, è altresì indubbio che tale rapporto è da intendersi in senso funzionale anziché in modo rigidamente topografico dato che, come del resto osserva la stessa Mollo, quell'elenco segnala i 'punti' del prelievo mediante il nome di località 'maggiori', individuate in un circondario eventualmente di raggio anche molto esteso. Se dunque sgombriamo il campo da un prerequisito che non ha ragion d'essere, allora siamo in grado di accertare che l'affinità onomastica è solo la traccia più appariscente del legame che unisce la postazione di *Trevile* con il centro d'alta pianura, individuato a suo tempo dal Leicht.

Le vicende dell'insediamento medievale di Treville annoverano pochissimi punti fermi. Il più antico è certamente quello proposto da un racconto agiografico bellunese, in cui si legge che san Zota, il protagonista della leggenda, aveva trovato sepoltura *ad villam, quae dicitur Tribilia, non longe ab Adrianes*. Ora, che il villaggio in questione sia da identificare con la trevigiana Treville è indicato dal riferimento ad una località che sappiamo essere iscritta nel territorio di Treviso sulla scorta di un documento del 790, in cui il toponimo compare nella variante *Adrianus*¹². La memoria agiografica non è databile con puntualità e tuttavia attraverso di essa possiamo dare per certo il fatto che il sito fosse abitato già, almeno, nei primi secoli dell'età di mezzo, dal momento che dopo il 790 non si trova più traccia del nome della località assunta come ambito di riferimento.

La traccia si interrompe subito e per secoli non troviamo più alcuna testimonianza diretta su Treville. Il luogo ricompare solo nel 1223, quando è menzionato come centro di curia in occasione della divisione dei beni di famiglia, effettuata in quell'anno da Ezzelino II da Romano detto il Monaco a vantaggio dei figli Ezzelino e Alberico¹³.

L'atto del 1223 offre peraltro un appiglio per un percorso all'indietro che colma in qualche misura il vuoto documentario precedente. In stretta associazione con i possedimenti di Treville il documento elenca infatti la curia di Godego e cioè un centro, posto a nord-ovest di Castelfranco Veneto (oggi chiamato Castello di Godego) e a pochi chilometri di distanza da Treville, centro che era stato fulcro della grande *curtis*, detta appunto di Godego, che Ezzelino il Monaco e i suoi avi avevano detenuto per concessione feudale dell'episcopato di Frisinga. Tramite la pista di Godego possiamo risalire a ritroso fino al 972, anno in cui l'imperatore Ottone I di Sassonia operò il formale trasferimento della corte dal patrimonio regio a quello personale di Abramo, vescovo di Frisinga, in vista di un successivo inglobamento della stessa nel patrimonio dell'episcopato bavarese. L'immediata contiguità di Treville al fulcro curtense e nel contempo la certezza acquisita mediante la testimonianza agiografica che il luogo era abitato nell'alto medioevo ci autorizzano a leggere il privilegio imperiale come documento utile a chiarire per via indiziaria la storia dell'insediamento e soprattutto a motivare eventualmente la presenza di una postazione della dogana regia nel cuore dell'alta pianura che è delimitata dai corsi del Brenta e del Piave.

Il documento del 972¹⁴ descrive in modo molto sommario il complesso fondiario di Godego. I dati a disposizione permettono soltanto di capire che si trattava di un aggregato

¹² Per la leggenda di S. Zota, cfr. P. GOLINELLI, *Il Cristianesimo nella Venetia altomedievale. Diffusione, istituzionalizzazione e forme di religiosità dalle origini al sec. X*, in *Il Veneto nel medioevo. Dalla "Venetia" alla Marca Veronese*, I, a cura di A. Castagnetti e G.M. Varanini, Verona 1989, pp. 305-306; per la località *Adrianus*, cfr. il documento citato da GASPARRI, *Dall'età longobarda* cit., p. 21.

¹³ Cfr. G.B. VERCI, *Storia degli Ecelini. III. Codice diplomatico eceliniano*, Bassano 1779, doc. n. CIII, pp. 200-204.

¹⁴ T. SICKEL (a cura di), *Conradi I, Heinrici I et Otonis I diplomata*, in *Monumenta Germaniae Historica. Diplomata regum et imperatorum Germaniae*, I, Berlin 1956 (seconda edizione), doc. n. 452, pp. 612-613.

vastissimo, addensato fra Riese e Loria (o Loreggia?) e però esteso, forse con soluzioni di continuità, a Onara, a Cogno e ancora, al di là del Brenta e ormai nel comitato vicentino, nel luogo detto *Piscatorus*, oggi non identificabile. Una lettura attenta alla distribuzione geografica dei possessi conduce ad intravedere l'esistenza di una progettualità sul piano delle vie di comunicazione. Ispirata dalla posizione del fulcro curtense sul tracciato dell'antica via Postumia, tale progettualità trovava realizzazione nella gravitazione verso il corso del fiume Brenta, in probabile coincidenza con passaggi di guado. Leggo in questo senso infatti la precisazione che Cogno era confinante con il *litus Brente*, dato che sulla sponda opposta del fiume e in posizione quasi corrispondente sorge l'insediamento oggi denominato S. Pietro in Gu. L'inquadramento nella rete viaria doveva peraltro avere un punto di forza nel passaggio attraverso le proprietà di Godego delle "vie pubbliche di diritto regio" che collegavano Treviso con Solagna e il Canale di Brenta.

Le opportunità di comunicazione costituivano la contropartita della caratterizzazione in senso commerciale delle terre inquadrate nelle strutture della corte. Una prima indicazione in proposito è fornita dal privilegio, laddove esso accenna all'intervento in una transazione concernente i beni di Cogno di un Isacco "giudeo", nel quale è da riconoscere un esponente dei mercanti di religione ebraica che sono ricordati come frequentanti la città di Treviso da un privilegio di Berengario I, re d'Italia, del 905. L'indizio è importante ma lo è tanto di più alla luce del fatto che la corte era intestataria dello *ius macelli* sui corsi d'acqua compresi nel "circuito" di pertinenza e cioè sulle due rive del Brenta, lungo il Musone, il Dese e intorno alle sorgenti del Sile, dato che la riscossione del dazio sulla macellazione presuppone una diffusa presenza di mercati del bestiame sull'intera zona.

Le attività non erano probabilmente limitate al commercio del bestiame. Di mercati, senza precisazioni limitative, parlano altre fonti, rispettivamente dell'887 e del 1085, con riguardo a Lovari di S. Martino di Lupari, insediamento compreso nell'ambito geografico della corte, e a S. Felicità (oggi S. Fe) che è località sita a monte di Godego e prossima al pedemonte del Massiccio del Grappa¹⁵.

Ora, se accostiamo e incrociamo gli elementi raccolti finora in ordine alle attività commerciali e alla rete viaria, non possiamo avere incertezze sul fatto che la postazione doganale di *Trevile* fosse situata nello spazio organizzato dalla corte demaniale di Godego ossia, detto in altri termini, che essa coincidesse con la *Treville* del documento patrimoniale dei da Romano del 1223. Grazie ai dati e agli indizi disponibili siamo anche in grado di chiarire la relazione e le modalità di relazione colleganti la sede di *Treville* con i passaggi di chiusa più prossimi. Lasciando impregiudicato il problema del rapporto con Quero e con il Canale di Feltre, che non va escluso ma su cui bisognerebbe approfondire l'indagine, è però indubbio che l'azione fiscale della postazione trevigiana riguardava in via prioritaria la circolazione delle merci provenienti dalla strettoia del Canale di Brenta, meno lontana della precedente e soprattutto in linea con l'asse d'orientamento del sistema viario di pianura. Resta indubbio, ad ogni modo, che le riscossioni doganali colpivano non tanto il semplice passaggio dei mercanti in ingresso nel territorio italico quanto le transazioni in sede di mercato, come del resto avverte il compilatore del passo delle *Honorantie* con l'esplicito richiamo a *omni negotio*.

L'identificazione di *Treville* e il conseguente chiarimento sul sistema viario della "Trevisana" storica potrebbe aprire una nuova prospettiva circa l'orientamento delle strade e delle vie di comunicazione che erano attratte da Treviso nell'alto medioevo. La centralità della via del Brenta nel periodo che giunge fino all'eclissi del regno italico autonomo mi pare infatti

¹⁵ Per il mercato di Lovari, cfr. A.A.SETTIA, *Introduzione*, in *Castelfranco Veneto nel quadro delle nuove fondazioni medievali*, a cura di S.Bortolami e G.Cecchetto, Castelfranco Veneto 2001, p. 188; per l'attestazione concernente il mercato di S.Felicità, cfr. VERCI, *Storia degli Ecelini. III cit.*, doc. n.VII, pp. 10-17.



essere indiscutibile. Quanto già risulta dalle informazioni raccolte per risolvere il quesito relativo alla postazione di *Trevile* trova conferma nel trasferimento della corte di Godego alla chiesa vescovile di Frisinga, dato che il passaggio viene esplicitamente motivato come volto a favorire S. Candido, l'insediamento religioso fondato dallo stesso episcopato nella conca da cui sgorgano le sorgenti della Drava e la cui attività di espansione patrimoniale stava allora interessando e avrebbe continuato ad interessare fino all'inizio del XII secolo il Comelico e una parte, non sappiamo quanto estesa, della vallata cadorina¹⁶. La scelta di Godego viene infatti a dire che ancora al tempo della donazione gli itinerari dell'alto bacino del Piave superavano le conche di Belluno e di Feltre per puntare verso la Valsugana e il Canale di Brenta, forse anche per il fatto che mercanti e commercianti erano attratti dall'intensa attività commerciale dello spazio pedemontano e d'alta pianura gravitante verso la riva di sinistra del Brenta. La deviazione in direzione orientale delle strade controllate da Treviso, di cui abbiamo notizia a partire dal XII-XIII secolo, dovrebbe quindi essere prodotta di una modificazione di sistema, innescata tra la fine del IX e l'inizio del X secolo dall'affermazione patrimoniale dell'episcopato di Padova nella Saccisica e nel Canale di Brenta e maturata in età precomunale e comunale con il radicamento nei territori del Brenta di stirpi signorili capaci anche di progetti autonomi, come fu il caso dei da Romano. Ma la questione è assai ampia e se volessimo seguirla dovremmo estendere di molto l'orizzonte tematico.

Le relazioni mirate che sono oggi in programma chiariranno molti problemi e spero anche quello che ho creduto di intravedere. Cedo dunque subito la parola ai relatori. Mi resta solo da ringraziare gli organizzatori per la scelta di un argomento che merita di essere finalmente affrontato con sistematicità e con tutta la precisione che è consentita dalla documentazione pervenuta e dallo stato presente degli studi.

¹⁶ Cfr. S. COLLODO, *Il Cadore medievale verso la formazione di un'identità di regione*, rist. in *Società e istituzioni in area veneta. Itinerari di ricerca (secoli XII-XV)*, Fiesole 1999, pp. 123-124.

COMUNE DI MONSELICE

Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.29-77.

CAMILLO CORRAIN - ENRICO ZERBINATI

Il sostrato antico: aspetti della viabilità romana e medievale nella fascia territoriale dell'Adige tra basso Padovano e Polesine

I – Viabilità d'epoca romana *

A prendere o a riprendere il discorso sulle vie romane del basso Veneto (e in generale della *Venetia*, ma non soltanto della *Venetia*), non si sfugge alla sensazione di essere coinvolti in una specie di strana condizione senza aperture e senza sbocchi, per cui i problemi, pur in presenza di nuove scoperte, sembrano non solo non trovare soluzioni o risposte ma, proprio a causa di tali scoperte, appaiono aggrovigliarsi maggiormente e generare nuove proposte ricostruttive, anche valide e documentate, ma che tali rimangono e spesso opinabili.

Hanno un obiettivo fondamento e assumono una propedeutica valenza di monito metodologico le disincantate parole di Roberto Cessi, scritte quasi mezzo secolo fa nella *Nota bibliografica* posta in appendice al suo contributo nella *Storia di Venezia*: «Complesso e assai delicato è il problema della rete stradale [della *Venetia*], del suo tracciato topografico, del suo sviluppo regionale e interregionale. Le testimonianze degli storici e dei geografi..., le indicazioni degli itinerari..., i miliari di epoche diverse rinvenuti qua o là, e assai spesso lontano dal sito originario di collocamento, le iscrizioni, i residui di massicciate stradali o di edifici o di sepolcreti, la toponomastica, non sempre guidano alla ricostruzione di un sistema piuttosto vario e suscettibile di frequenti variazioni. I vari tentativi per stabilire i tracciati... lasciano spesso perplessi, specie sull'individuazione di tronchi, talora restaurati o rimaneggiati, o senz'altro distrutti da violenti mutamenti idrografici»¹.

Deve essere evidente, però, che il convincimento di uno «storico di razza» come Roberto Cessi², improntato alla prudenza, alla perplessità, non vuol dire scetticismo o non vuol sfociare nella rinuncia all'indagine; piuttosto esso ci sollecita ad un atteggiamento mentale di lucida e

consapevole persuasione: di trovarci di fronte – vale la pena di ripeterlo – a risultati decisamente parziali, angolati, a volte discutibili e, come in tante ricerche di carattere storiografico o erudito, suscettibili di revisione.

D'altra parte le opere di sintesi di Luciano Bosio ³ e i lavori usciti della Sua scuola, un convegno dedicato alla rete stradale della *Venetia* tenuto nel 1988 ⁴, i recenti volumi sulle vie *Postumia* ⁵ e *Claudia Augusta* ⁶, i numerosi contributi di vari autori comparsi in sedi diverse (periodici, riviste, atti di convegni), riguardanti sia problemi generali sia il percorso di singole arterie sia di specifiche tratte ⁷, ci permettono di proseguire nell'approccio ad una tematica così controversa.

Interessano particolarmente tre grandi vie (ma per alcuni studiosi, come si vedrà, si riducono a due) che investivano col loro tracciato il Polesine e il basso Padovano:

1) La via da Bologna ad Aquileia (o, meglio, da Aquileia a Bologna) riportata dall'*Itinerarium Antonini*, che numerosi studiosi sogliono chiamare “Emilia altinate” o “Emilia veneta” o *Aemilia minor*;

2) La via Popillia, che trova riscontro nella paralitoranea da Rimini ad Altino dell'*Itinerarium Antonini* e della *Tabula Peutingeriana*;

3) La via Annia, che secondo una “scuola di pensiero” è ritenuta come una continuazione della Popillia da Adria verso Padova, mentre un'altra “scuola” vorrebbe identificarla, di massima, con la Bologna-Aquileia.

Questa elencazione-successione non vuole essere, a priori, una proposta di seriazione cronologica.

Diciamo che queste arterie hanno come punto di arrivo (o di partenza), diretto o indiretto, il centro di Aquileia, la colonia latina fondata nel 181 a.C., dove giungeva da Genova pure la via Postumia, costruita nel 148 a.C. dal console Spurio Postumio Albino Magno ⁸.

Tutte e tre trovano riscontri diretti o indiretti o presunti nelle fonti letterarie e/o itinerarie e/o archeologiche e, negli ultimi decenni, nelle “evidenze fossili” delle foto aeree.

Della prima e della terza rimangono incerti i costruttori e l'epoca di realizzazione, mentre la Popillia è stata stesa nel 132 a.C. dal console Publio Popillio Lenate (v. *infra*) tra Rimini (come pensa la maggioranza degli studiosi, piuttosto che da *Forum Popilii*, Forlimpopoli ⁹) e Adria. Ad Adria, nel secolo scorso, è stato trovato *in situ* presso la chiesa di S. Maria della Tomba il celebre miliare in arenaria giallina col nome del console e il numero delle miglia (LXXXI) dal capolinea ¹⁰.

La via che congiungeva Aquileia con Bologna attraverso Modena testimoniata dall'*Itinerarium Antonini* ¹¹ riflette una situazione di infrastrutture territoriali di età imperiale. La datazione proposta dagli studiosi per l'*Itinerarium Antonini* si colloca «tra gli ultimi due decenni del III sec. d.C. e la

metà del IV»¹². Così si comprende il ruolo centrale e rilevante di città quali Milano e Aquileia (degnata di nota la partenza da Aquileia e non da Bologna) nel contesto della viabilità dell'Italia settentrionale¹³. Questo non pregiudica che l'*Itinerarium* possa rispecchiare anche una realtà viaria o tronchi di realtà stradali anteriori. Ad esempio Este nel III sec. d.C. è in piena decadenza (iniziata già dalla seconda metà del II sec. d.C.) e sopravvive in una situazione di marginalità quale modesto centro¹⁴. Ormai è andato perduto lo spirito di originalità rigogliosa dell'età veneto-preromana¹⁵, si sono smarriti la vitalità e il travaglio vivace – a volte rivendicativo e “rissoso” (si pensi ai cippi imposti nel 141 piuttosto che nel 116 a.C. e nel 135 a.C. dai Romani per dirimere controversie di confine tra Atestini e Patavini e tra Atestini e Vicentini¹⁶) – della fase di romanizzazione, sono venute meno la poderosa iniziativa di rinnovamento innescata con la deduzione coloniarie dei veterani aziaci (31-30 a.C.) e la floridezza di età augustea e giulio-claudia, i cui effetti perdurano lungo il I e la prima metà del II sec. d.C.¹⁷; dunque la *mansio Ateste* dell'*Itinerarium* sembra rievocare una vicenda storica e uno scenario urbanistico di tempi precedenti più prosperi, quando il ruolo di *Ateste* non era del tutto secondario e periferico nel panorama delle comunicazioni e collegamenti della *Venetia*. In breve: la menzione di Este nell'*Itinerarium* testimonia nient'altro che una condizione di “sopravvivenza” relazionata proprio al passaggio della via e certifica la persistenza di una radicata memoria e riconosciuta tradizione¹⁸.

Una notizia tramandata da Strabone attesta che una via da Rimini a Bologna e da questa città ad Aquileia è stata stesa dal console Marco Emilio Lepido (perciò il nome assegnatole dai moderni di “Emilia altinate” o “Emilia veneta” o *Aemilia minor*), il costruttore nel 187 a.C. della via Emilia “maggiore” che univa Rimini a Piacenza attraverso Bologna. Strabone precisa soltanto che la via transitava «lungo i piedi delle Alpi, aggirando le paludi» del litorale e del delta padano¹⁹. È probabile che l'anno di costruzione della via sia il 175 a.C., anno del secondo consolato di Emilio Lepido, e non il 187 – come invece lascia intendere Strabone – anno in cui Lepido fu console per la prima volta insieme con Gaio Flaminio minore (confuso da Strabone con l'omonimo padre che, censore nel 220, stese la via Flaminia “maior”). Infatti nel 187 Aquileia non era stata ancora fondata (la deduzione della colonia latina avvenne nel 181 a.C.). La datazione al 175 può essere suffragata da un brano di Tito Livio, in cui si ricorda un intervento a Padova del console Lepido (anche se Livio inserisce la presenza patavina di Lepido tra gli avvenimenti del 174, anno in cui Lepido non fu console) per sedare una guerra civile scoppiata in città²⁰. Il console sarebbe giunto a Padova percorrendo in area emiliano-veneta una pista assai battuta o un ben sperimentato itinerario preromano locale. In tale occasione egli avrebbe realizzato la strada Bologna-Aquileia della informazione straboniana, il cui tragitto possiamo «ritrovare nelle sue linee generali», come afferma Luciano Bosio, nel più tardo tracciato dell'*Itinerarium Antonini*.

Il percorso della via non pone problemi da Aquileia a Este attraverso i centri di Concordia, Altino, Padova, centri che incontriamo, seppure con leggere differenze nelle distanze, ancora nell'*Itinerarium Antonini* (moncone Padova-Aquileia lungo un percorso da Milano ad Aquileia; moncone Altino-Aquileia lungo la litoranea con percorso endolagunare tra Ravenna e Altino), nell'*Itinerarium Burdigalense* (percorrenza da Milano ad Aquileia) e nella *Tabula Peutingeriana*²¹. *En passant* va precisato che il *Burdigalense* è databile «tra il quarto e il quinto decennio del IV sec. d.C.», mentre la *Peutingeriana* è ascrivibile «alla seconda metà del IV sec. d.C., se non alla prima metà del V»²². Dubbi e discussioni nascono nell'individuare sul terreno il tracciato tra Este e Bologna. Ma su questo ritornerò più avanti.

Nel 132 a.C. il console Publio Popillio Lenate – lo si è già anticipato – apriva un collegamento stradale (via Popillia) tra Rimini e Adria, in gran parte ripreso dalla posteriore paralitoranea Rimini-Aquileia documentata “pittoricamente” dalla *Tabula Peutingeriana*²³ e indicata “schematicamente” anche dall'*Itinerarium Antonini* nel tratto iniziale da Rimini a Ravenna (poi fino ad Altino il viaggio proseguiva con una navigazione per acque interne lungo la fascia costiera)²⁴. Nel 131 (anno della pretura)²⁵ o nel 128 (anno del consolato)²⁶ Tito Annio Rufo prolungava la Popillia mediante la via Annia; questa da Adria raggiungeva Padova e poi Altino, Concordia e Aquileia. E' evidente che da Padova ad Aquileia l'Annia ripeteva il percorso della Bologna-Aquileia, della Milano-Aquileia e della litoranea Altino-Aquileia, imponendo il proprio nome a questo segmento della via. Forse già nella prima età imperiale (età claudia) il tratto polesano della Popillia si arricchiva di una variante costiera che “saltava” Adria e di un prolungamento verso Altino, come comprova la *Tabula Peutingeriana*²⁷.

Che nessuna fonte antica ricordi il tratto Adria-Padova si può spiegare con il fatto che esso in età imperiale era diventato secondario rispetto alla litoranea via Popillia per Altino²⁸.

Questa complessa ricostruzione viaria – con varianti anche significative sul percorso relativo al tratto *Bononia-Ateste* dell'*Itinerarium Antonini* a seconda della scuola di appartenenza, veneto-patavina o emiliana (vedi *infra*), trova il suo più autorevole interprete in Luciano Bosio²⁹.

Ha sollevato perplessità e riserve l'attribuzione della Bologna-Aquileia all'attività politica e strategico-militare di Marco Emilio Lepido – senza dubbio uno dei maggiori protagonisti del governo di Roma in Transpadana nei decenni centrali della prima metà del II sec. a.C.³⁰ – sulla scorta di «una notizia tutt'altro che sicura», desunta da un passo di Strabone che «contiene varie imprecisioni», a sua volta (e viceversa) convalidato con un testo controverso, pieno di «frintendimenti»³¹ di Tito Livio, inserito nell'ultima pentade pervenutaci lacunosa e tramite un unico codice di tradizione manoscritta tormentata³².

Sulle inesattezze ed errori del brano di Strabone, come sulle incongruenze – tuttavia spiegabili «con ipotesi... ragionevoli»³³ – del passo di Livio, relativo alla *Patavinorum... seditio o intestinum bellum*, si sono intrattenuti diversi studiosi³⁴ e non è qui il caso di riproporne le discussioni e le spiegazioni.

Ed ecco allora che la ricostruzione del sistema viario sopra esposto cambia radicalmente se riteniamo con T. Peter Wiseman che la via Annia – attestata dall'epigrafia aquileiese di età imperiale e ricordata da documenti medievali concernenti la zona a sud di Padova – che raggiungeva Aquileia sia stata costruita nel 153 a.C. dal console Tito Annio Lusco e il punto di partenza della via fosse Bologna e non Adria. In questo caso il creatore della Bologna-Aquileia non sarebbe Marco Emilio Lepido e perciò non esisterebbe una via Emilia altinate, ma soltanto la via Annia, nella quale tra Padova e Altino s'innestava la Popillia³⁵. E' ragionevole che la Aquileia-Bologna dell'*Itinerarium Antonini*, per quanto non sia identificabile *in toto* con l'antica Annia, ne fosse una tarda ripresa. Ma lasciamo parlare Wiseman che commenta Livio e Strabone: «Se... Livio si riferisce realmente a Lepido nel 175..., allora questo potrebbe costituire la conferma che Lepido *non* costruì la strada per Aquileia. Infatti Livio dichiara esplicitamente che al console non restava più nulla da fare nella sua provincia e aveva quindi fatto ritorno a Roma». E più avanti: «Esisteva dunque una strada più antica, diretta ad Aquileia, che si dipartiva dalla via Emilia a Bologna, e che Strabone confuse con la via Emilia stessa? E' più che probabile che tale via esistesse, ma non che fosse stata costruita da Marco Lepido, sia nel 187..., sia nel 175... Dato che sappiamo dell'esistenza di una via Annia diretta ad Aquileia e che alcuni documenti medievali si riferiscono ad una “via que dicitur Agna” nella zona di Padova, è logico assumere che la Bologna-Padova-Aquileia sia stata fatta costruire da Annio. E poiché un certo Annio (Tito Annio Lusco) era stato uno dei commissari inviati ad Aquileia nel 169 a.C. per condurvi nuovi coloni, la data del suo consolato (153 a.C.) è probabilmente anche la data di costruzione della strada stessa»³⁶.

Ora non è possibile qui soffermarci sulla figura di Annio (o, meglio, sugli Annii) “padre” della omonima via, sia che si tratti del console del 153 oppure del pretore del 131 ca. e console del 128 a.C.³⁷, né sul disegno strategico di pianificazione territoriale nel quale tale strada era inserita a seconda della datazione³⁸.

Nel 1995 è stata scoperta ad Aquileia un'importante iscrizione che menziona un *T(itus) Annius T(iti) f(ilius) tri(um) vir*. Il personaggio è sicuramente uno dei *triumviri colonis deducendis* incaricati nel 169 a.C. dal Senato romano di “rifondare” la colonia di Aquileia³⁹. Ma il nuovo monumento non chiarisce il problema che ci interessa, sia perché rimane parzialmente aperta la questione prosopografica, sia perché nell'epigrafe sono menzionate solo le opere realizzate da Annio ad Aquileia in quanto triumviro e perciò non è ricordata la costruzione della strada (sebbene

Claudio Zaccaria ritenga che la nuova iscrizione accrediti maggiormente il ruolo di Tito Annio Lusco e quindi implicitamente l'eventualità che egli sia il costruttore dell'Annia⁴⁰), sia perché la datazione dell'epigrafe è discussa (verso la metà del II sec. a.C. oppure nella piena seconda metà del II sec. a.C., tra il 130-120 a.C.), potendosi trattare di un'iscrizione «postuma piuttosto che autocelebrativa» e da interpretare in «chiave... clientelare», come sostiene Gino Bandelli⁴¹.

Comunque stiano le cose il Bandelli è persuaso che «gli elementi raccolti da Peter Wiseman a favore non soltanto di una diversa provenienza dell'Annia (da Bologna e non da Adria) ma anche di una diversa cronologia (il 153 e non il 131 o il 128) meritino la più attenta riflessione»⁴².

Sulla controversa questione è intervenuto ultimamente Pier Luigi Dall'Aglio. Questo studioso aderisce ai dubbi e riserve su Lepido espressi da Wiseman, aggiungendo ulteriori considerazioni, ma non ritiene «particolarmente probanti», proprio partendo dalla prospettiva di Wiseman, le «indicazioni dei documenti medievali» sui «tratti della medievale via Agna». Infatti non verrebbe sostanzialmente inficiato il percorso proposto da Bosio e «il punto di partenza della strada... continuerebbe ad essere Adria e non Bologna»; inoltre le carte medievali con i loro toponimi potrebbero rimandare «a diramazioni della strada e non alla strada stessa». Ma non è tutto. Pur avendo i dubbi di Wiseman valide giustificazioni e un serio fondamento, non ne consegue una motivazione sufficiente «per sostituire a Lepido Tito Annio Lusco..., anzi quest'ultima ipotesi pare essere francamente priva di qualsiasi supporto»⁴³. Inoltre la notizia straboniana va riletta alla luce della fonte da cui presumibilmente dipende, un'opera periegetica di Artemidoro d'Efeso (I sec. a.C.) attenta ai settori costieri e all'immediato entroterra, per cui la via Flaminia ricordata da Strabone non è la via Flaminia *minor* (situata tutta all'interno dell'Italia e costruita da Gaio Flaminio console nel 187) come si è supposto finora, ma proprio la Flaminia *maior* da Fano a Rimini. Strabone, sulla scorta di Artemidoro, intende la Bologna-Aquileia come un prolungamento dell'ultimo tratto della Flaminia *maior* e del primo tratto (da Rimini a Bologna) della via Emilia; poi la Bologna-Aquileia, guadagnando il nord e dopo aver aggirato le paludi, correva alle radici delle Alpi che, nella prospettiva di Artemidoro-Strabone, potrebbero essere i colli Euganei, alle cui propaggini si stendeva il segmento Este-Padova menzionato dall'*Itinerarium Antonini*. Con il che, «indipendentemente... da chi sia stato il vero costruttore della strada», sembrerebbe trovare conferma l'eventualità di una «corrispondenza... della strada repubblicana con il tracciato attestato dall'*Itinerarium Antonini*»⁴⁴.

A questo punto, lasciando da parte i “massimi sistemi”, conviene vedere se è possibile fornire qualche dato ulteriore.

* * *

Considerato che nella prima parte della relazione l'Annia ha assunto il ruolo maggiormente discriminante tra le teorie degli studiosi, insistiamo con qualche riflessione o tentativo di messa a punto su questa importante arteria stradale del cui nome ed esistenza restituiscono sicura certificazione alcune iscrizioni di età imperiale scoperte vicino ad Aquileia⁴⁵.

Darò come scontata e acquisita la conoscenza di alcune scoperte avvenute dalla metà degli anni Ottanta grazie alle foto aeree. Mi riferisco alle divisioni agrarie del municipio di Adria e ad alcune significative lineazioni fossili che sono da interpretare come tracciati viari, proprio nella fascia del basso corso dell'Adige a nord e a sud di Cavarzere e nel Polesine⁴⁶.

Proprio la foto aerea ha rivelato con limpidezza sorprendente un rettilineo di oltre 4 km. con direzione sud-est / nord-ovest che da Marchesa di Rottanova si spinge fino a toccare Agna, il paese che, con attendibilità, riprende il nome dall'antica strada⁴⁷. Il rettilineo dimostra con eccezionale perspicuità lo stretto legame tra l'antico tracciato e l'attuale abitato. L'Annia – non saprei chiamarla altrimenti; se vogliamo pignoleggiare “quest'Annia”, visto che il Gloria non escludeva altre “vie Annie”⁴⁸ – taglia le maglie della centuriazione adriese di nord-ovest (presumibilmente databile a partire dalla seconda metà del I sec. a.C.) e incrocia il decumano massimo di tale centuriazione nella Tenuta Rosetta e nei pressi di Fenile la Pianta, denunciando la propria preesistenza perché esula dall'orientamento della *pertica* adriese. La sede stradale presenta una larghezza di base che si può calcolare di oltre una quindicina di metri e se compresi i fossi laterali di oltre una ventina⁴⁹. La tipologia a doppio scolo laterale (“binari” scuri dei fossati), l'andamento rettilineo (sono caratteristiche che troveremo più avanti con altre esemplificazioni) e l'opportunità di collegamenti con altri tracciati viari⁵⁰ e con alcuni *limites* delle divisioni agrarie di Adria⁵¹ non permettono di nutrire dubbi sulla “romanità” della via e sulla sua prosecuzione e direzione a sud-est verso Adria. Non è da escludere che proprio ad Agna, che ha restituito numeroso materiale archeologico databile tra II sec. a.C. e I-II sec. d.C.⁵² fosse dislocata una *mansio* o una qualche struttura di sosta e traghetto su un paleoalveo atesino (o padano)⁵³. L'importanza di Agna come nodo stradale si arguisce anche da una via che, mediante una serie di segmenti rettilinei individuati da Pierluigi Tozzi, da Agna attraverso i terreni a nord di Conetta, Cona, Pegolotte, Monsole terminava a Conca d'Albero e confluiva nella Popillia-nord (vedi più avanti)⁵⁴. Se poi si vuole interpretare come un tratto della via Annia subito a nord di Adria, tra il Tiro a Segno e il Passetto, un *limes* (il secondo verso ovest a partire dalla cosiddetta Popillia-nord; la larghezza lo caratterizza quale tracciato viario)⁵⁵ tra i fitti cardini orientati nord-sud della divisione agraria che impronta l'assetto territoriale fino a coinvolgere la periferia settentrionale di Adria (questo intervento è sicuramente anteriore alla centuriazione di nord-ovest; forse databile già alla seconda metà del II sec. a.C.?), la fisionomia di “quest'Annia” si delinea sempre più esplicita.

La foto aerea tace sul prosieguo della strada da Agna verso nord. Ma il passaggio della via in quest'area e oltre (a sud di Padova) è corroborato da documenti medievali ⁵⁶.

L'ambito territoriale di questi documenti, che menzionano l'odonomo «Agna», «Lagna» o «Lagne», riguarda Agna, Anguillara Veneta, Bagnoli di Sopra, Palù, Tribano, Conselve (documento del 30 gennaio del 954 ⁵⁷, che è da avvicinare ad uno dell'agosto dell'anno 1016 ⁵⁸), Maserà (documento del 1275 ⁵⁹), zona tra Padova e Conselve (anno 1284 ⁶⁰), la zona di S. Giustina, di S. Croce, del Bassanello nell'immediata periferia di Padova e il comprensorio d'Abano (carte del 20 ottobre 1069 e dell'1 settembre 1180 ⁶¹).

Tralasciando il percorso Padova-Bovolenta ⁶², si può ipotizzare che la via da Agna transitasse nell'area tra Bagnoli di Sopra, Tribano e Conselve, continuando per S. Pietro Viminario e Pernumia ⁶³, per innestarsi sulla strada proveniente da Bologna-Este-Padova nell'area termale aponeuse ed entrare a Padova nel quartiere S. Croce. Oppure l'Annia dai dintorni di Conselve si dirigeva a Cartura, Maserà e Albignasego ⁶⁴, per raggiungere Padova all'altezza del Bassanello e congiungersi a S. Croce con la via Bologna-Este-Padova. E' probabile, a mio avviso, una deviazione o, addirittura, che la stessa percorrenza principale della strada, prima di entrare in Padova, si rivolgesse verso le celebri terme di Montegrotto e Abano, come sembra suggerire il documento del 1180.

Senza dubbio la strada non doveva avere un percorso del tutto rettilineo, ma poteva procedere per segmenti con scarti di direzione, adattandosi alla morfologia dei terreni.

Wiseman non crede alla possibilità di cambiamenti di direzione significativi della strada ⁶⁵ e suppone che l'evidenza della foto aerea presso Agna possa appartenere ad una diramazione verso Adria proveniente da Este della via Bologna-Aquileia (l'Annia per lo studioso inglese) e passante per Conselve e Agna, giusto il documento del 954. La diramazione forse potrebbe all'incirca "materializzarsi" nella nostra ipotesi che prevede la prosecuzione per S. Pietro Viminario-Pernumia. Ma senza voler assolutizzare la rilevanza dei documenti medievali (anche perché questi appaiono riflettere una realtà di varianti e diverticoli che ricorrono in località a meridione di Padova relativamente lontane tra loro ⁶⁶ e possono "fotografare" modifiche settoriali imposte nel corso del tempo da ragioni ambientali; nascono, così, scostamenti e digressioni dal percorso originario che viene in alcuni spezzoni sconvolto, abbandonato e obliterato ⁶⁷), sui quali meritoriamente ha attirato l'attenzione lo stesso Wiseman, essi ci segnalano un'area preferenziale del percorso della strada che è Padova-comprensorio conselvano-Agna e, di conseguenza, Adria. Sebbene sia diffuso e notorio il fenomeno della "migrazione" di onomimi, occorre avanzare una distinzione. Un conto è parlare di diverticoli come correzioni e rettifiche interne all'area del percorso primitivo e imposte in momenti posteriori da mutate situazioni ambientali (presumo, come si è detto, sia il caso dell'odonomo

Annia), altra cosa è intenderli come diversioni e ramificazioni, già in antico, verso altri luoghi di arrivo (ramo Este-Adria del Wiseman).

Dunque Adria-Padova. E questo è già un dato storicamente significativo. Resta ancora irrisolto il cuore del “problema Annia”, cioè la sua effettiva cronologia e se la via partisse da Adria o da Bologna. Si potrebbe pensare a Bologna come capolinea se si potesse identificarla nella direttrice viaria che lungo la pianura bolognese fiancheggiava l’antico corso del Reno (S. Pietro in Casale col *vicus* di Maccaretolo, Poggio Renatico), superava il Po subito a monte di Ferrara, s’inoltrava verso Crespino e Gavello ⁶⁸ e da sud-ovest entrava ad Adria, per procedere verso Agna ⁶⁹.

Che ai Dossi di Gavello si sia accertata “archeologicamente” l’esistenza di una via romana proveniente da o verso Adria è conosciuto fin dall’Ottocento e in questi ultimi anni ciò è stato confermato dalla foto aerea e anche da ricerche sul campo condotte da Raffaele Peretto, che ha fotografato qualche resto della strada ⁷⁰. Inoltre alcuni microtoponimi del gavellense (Quarto, Quinto, Decimo), già rilevati dal De Bon nel 1939, sembrano in relazione col passaggio della via ⁷¹. Questa ipotesi viaria non è del tutto nuova: pur con alcune “variabili”, è già esposta in contributi di Alessio De Bon e di Giovanni Uggeri ⁷². Non so se sia attendibile che questo itinerario possa riconoscersi in quello della notizia straboniana. L’aggiramento delle paludi, comprese le *Atrianorum paludes quae Septem Maria appellantur* ⁷³, sarebbe ottemperato e, forse, sarebbe “rispettata” anche l’espressione «lungo i piedi delle Alpi», come prevede la lettura di Dall’Aglio, se è vero che l’Annia di Agna – in ideale prosecuzione è perfettamente orientata sulla cima del monte Venda, ben visibile da sud-est, dalla pianura polesano-patavina – si avvicina e sfiora i colli Euganei (settore aponense).

“Quest’Annia”, in ogni modo, se non risolve il dilemma Annio Lusco o Annio Rufo, può essere assegnabile ad una cronologia alta (II sec. a.C.?).

Un apporto supplementare e qualche spiraglio potrebbero venire dalla verifica dei dati che sempre la foto aerea ci ha offerto sulla Popillia a nord di Adria ⁷⁴. Ma qualcosa di concreto sarà possibile dire quando almeno si proverà ad impostare e ad approfondire il discorso dell’eventuale interazione e correlazione (anche in termini temporali) dei vari tronconi della Popillia-nord, che cambia leggermente direzione superato l’Adige e oltrepassato il canale Rebosola, non soltanto con la divisione agraria di Adria contraddistinta dai cardini nord-sud (di cui almeno settorialmente fa parte integrante e determinante; occorre demarcare, però, l’effettiva estensione di tale assetto agrario, ben più vasto di quanto si supponeva) e con il cardine che “funge” da via Annia (i due cardini Popillia-nord e Annia sono proprio contemporanei o appaiono tali dopo una potenziale inclusione dell’una o dell’altra nell’assetto agrario?), ma altresì con la centuriazione di nord-ovest il cui decumano massimo (“via di Villadose”) incontra la Popillia-nord nei pressi di Monsole e della Rebosola e, più

a settentrione, con la centuriazione che investiva il comparto sud-orientale dell'agro di *Patavium*⁷⁵. E ancora: ci si domanda se tutto il percorso a nord di Adria – da considerare come naturale prosecuzione della Popillia-sud – sia contemporaneo o successivo di qualche anno a quello sicuramente costruito da Popillio proveniente da Rimini fino ad Adria del 132 a.C. (attenerci per ora alla datazione alta “popilliana” è l'indicazione cronologica più semplice e spontanea) oppure sia parecchio posteriore (ma di quanto?) e se, nel tempo (ad esempio tra seconda metà del I sec. a.C. e I sec. d.C.), abbia subito delle alterazioni e degli adattamenti di transito. Si tratta di un “groviglio” di interrogativi che sono oggetto di studio e di elaborazione e che dovranno essere ancora “macinati” per poterli “assimilare”.

Ma un dato va posto in risalto. Grazie all'ausilio delle foto aeree, è certo che la Popillia proseguisse a nord di Adria in raccordo diretto con Altino anche per il tronco tra Adria e la *mansio* di *Evrone* (Vallonga) della *Tabula Peutingeriana*. Già dagli anni Sessanta-Settanta del secolo scorso lo Schmiedt e il Salvatori avevano documentato sempre con la prospezione aerofotogrammetrica che la Popillia più a nord nei pressi di Lova e oltre, lungo la gronda lagunare patavino-altinate, proseguiva verso Altino⁷⁶. Tra l'altro si pensi al toponimo di Poveglia nella laguna veneta (isola presso Pellestrina) e alla *Pupilia* dei documenti medievali nell'area clodiense⁷⁷. Da qualche punto della Popillia-nord dovrebbe provenire un miliare con la sola cifra (*milia passuum*) *XIII*, trovato non *in situ* nella parrocchiale di Corte di Piove di Sacco⁷⁸.

Chiudiamo con la Aquileia-Bologna dell'*Itinerarium Antonini*.

Mi soffermo brevemente con qualche dato sulla tratta Padova-Este. Concordemente si presume che la via si dirigesse verso il “salutifero” bacino sacrale delle terme di Abano e Montegrotto, economicamente prospero, e poi costeggiando i fianchi orientale e meridionale dei colli Euganei, vitali per le loro ricche cave di pietra, solcasse il territorio dell'attuale Monselice⁷⁹. Secondo alcuni studiosi «lo stesso toponimo “Monselice” allude con evidenza ad un rapporto assai stretto tra il “monte” fortificato e la strada selciata che correva ai suoi piedi»⁸⁰; per altri il nome richiama, più verosimilmente, l'attività estrattiva e lavorativa della trachite praticata in zona e nel settore sud-orientale dei colli Euganei⁸¹. La via da Monselice si portava ad Este⁸², seguendo un tracciato forse misto, in parte pedecollinare (località con riferimenti archeologici: via Pignara alle falde del monte Ricco⁸³, via Branchine⁸⁴, Le Casette⁸⁵) e in parte planiziario (zone con rinvio a nuclei archeologici ad ovest di Marendole: Madonna delle Ave-monte Buso⁸⁶, Ca' Barbaro e Rana⁸⁷, Motta⁸⁸), con ingresso ipotizzabile nel centro atestino dalla contrada di Meggiaro⁸⁹ (vedi più avanti). Non è improbabile che il miliare che ora si trova sul sagrato della chiesa parrocchiale di Arquà Petrarca con scolpita due volte, in punti diametralmente opposti, la cifra (*milia passuum*) *VII*, sia pertinente ad un tratto del percorso Este-Padova e si riferisca a una distanza da conteggiarsi da Este e il cippo

fosse collocato originariamente nell'attuale area monselicense o nell'immediata retrostante area collinare. Non si può escludere che la distanza segnata si riferisca a Padova (da Padova alla zona termale aponense o viceversa) o che il cippo fosse piantato lungo una strada interna collinare, magari proprio sulla direttrice Este-Baone-Arquà-Torreglia-area termale-Padova ⁹⁰. Quest'ultima sembrerebbe comprovata anche archeologicamente da due tratti o segmenti di lastricato romano aventi la stessa direzione della via Este-Baone, uno subito alla periferia nord-est di Este, in località Meggiaro (da *miliarium*) ⁹¹ nei pressi di Villa Bonetti, l'altro in comune di Baone vicino a Villa Rita ⁹².

Altre "spie" o tracce, sebbene problematiche e perciò da esaminare con attenzione e adeguatamente leggere, sembrano venirci dalla foto aerea che segnala nell'area alcune significative lineazioni rettilinee. Una lineazione si stacca proprio dal territorio al confine nord-est tra Arquà Petrarca e Galzignano, all'incirca da C. Trieste e Corte Borin località nei pressi del Lago della Costa, e si indirizza verso il monte Lispida ⁹³, tagliando con direzione nord-est le valli di Valsanzibio e di Galzignano ⁹⁴.

Ad occidente di Monselice si stagliano due lineazioni quasi convergenti verso la zona settentrionale di monte Fiorin: l'una con orientamento nord-ovest dalle vicinanze della linea ferroviaria Bologna-Venezia e precisamente a sud-ovest della stazione di Monselice tende verso la località Scagliara; l'altra con direzione sud-ovest dai pressi della Boaria Breda presso monte Fiorin giunge alla località Le Casette a meridione del monte Cecilia. L'impianto dei due assi sembra riproporre, anche se un po' più a meridione, quello della vecchia strada da Monselice ad Este che fiancheggia il Canaletto, piega verso Case Argine del Vescovo e passa per Le Casette. Altre "scie" di lineazioni si intravedono tra il Fosso Scagliara e il Canale di Monselice ad ovest di Marendole, non lontano dalla Madonna delle Ave (monte Buso). Ad una prima e immediata impressione (e come tale dovrà essere ulteriormente documentata e supportata) sembrano imporsi come gli spezzoni di un antico collegamento tra Este e l'area ai piedi de La Rocca di Monselice.

Ad oriente della città di Monselice con declinazione da sud-ovest a nord-est si profila un'altra ben chiara direttrice che iniziando tra la Chiesuola e la località Fortin prosegue rettilinea, tra la strada per S. Pietro Viminario e la strada per Vanzo, fino a meridione del cimitero di S. Pietro Viminario. Si potrebbe supporre per questo rettilineo una funzione di bretella tra la strada Este-Padova e quella che si ritiene la via Annia (v. *supra*) tra Adria e Padova che doveva transitare nel comprensorio conselvano ⁹⁵. Faccio presente che i terreni subito ad occidente dal punto di inizio della lineazione hanno restituito il complesso funerario con l'edicola monumentale dei *Volumnii* e la stele a edicola di A. *Lucanus* (Arzerdimezzo nella proprietà Trieste) ⁹⁶; va pure sottolineata la presenza di altre località ad est-sud-est di Monselice (via Palazzetto, via S. Pietro Viminario, Vetta, Stortola) ⁹⁷ e

pure nel comune di S. Pietro Viminario ⁹⁸ archeologicamente assai fertili con monumenti e reperti da sepolcreti prediali e da abitazioni.

Non sarà improprio, parlando di Monselice, registrare la voce, per altro comune, del «lessico arcaico» di via e contrada *Carrubbio*, da *quadrivium*, che notifica l'esistenza di due assi stradali o di due sentieri divisionali di terreni che s'incrociano ⁹⁹. Il toponimo potrebbe indiziare antichi relitti territoriali (“brandelli” di centuriazione?).

Si è anticipato che la discussione rimane aperta relativamente al tracciato tra *Ateste* e *Bononia*.

Una ricapitolazione delle opinioni sul percorso tra *Ateste* e *Mutina*, toccando le *mansiones* di *Anneianus* (a XX miglia da Este), *Vicus Varianus* (a XVIII miglia da *Anneianus*) e *Vicus Serninus* (a XX miglia da *Vicus Varianus*), è stata compiuta da Eleonora Rossetto che privilegia, insieme agli studiosi di scuola veneto-patavina, il percorso “mediano” per Montagnana identificata con *Anneianus* (a patto che si emendi in X le XX miglia di distanza da Este tramandate dall'*Itinerarium Antonini*), dove la strada avrebbe superato l'Adige antico, e per Castelnovo Bariano (Bariano vecchio) riconosciuto nel *Vicus Varianus*, località in cui si traghettava il Po ¹⁰⁰. Non entriamo nel merito dell'individuazione della successiva *mansio* di *Vicus Serninus*, dei problemi suscitati dal tragitto per Modena e Bologna e dalle distanze riportate dall'*Itinerarium* ¹⁰¹.

Unanimemente respinta risulta ormai l'ipotesi del percorso “occidentale” per Ostiglia.

Chi ritiene, con gli studiosi di scuola emiliana, che Vigarano Pieve sia *Vicus Varianus* – ipotesi di percorso “orientale” – colloca *Anneianus* nell'area di Lendinara ¹⁰², di S. Bellino-Fratta Polesine ¹⁰³ o di Arquà Polesine-Corné ¹⁰⁴.

Tra il percorso “mediano” per Montagnana-Castelnovo Bariano e il percorso “orientale” per Vigarano Pieve sembra prevalere in questi ultimi anni il secondo, dopo le puntualizzazioni di Mauro Calzolari su *Vicus Varianus* da identificare con Vigarano Pieve, giudicate meritevoli di discussione (sebbene non condivise) da Luciano Bosio ¹⁰⁵. Tali puntualizzazioni si appoggiano a documenti medievali che parlano della pieve dei SS. Gervasio e Protasio *in vico Variano*, situata nell'area di Vigarano Pieve/Vigarano Mainarda. D'altra parte i documenti medievali che si riferiscono a Castelnovo Bariano o Bariano Vecchio dalla fine del X al XIII secolo chiamano questo centro con il toponimo *Badrignano*, *Bathrignano* e simili. Solo dal 1273 compare la denominazione di *villa Bariani* ¹⁰⁶. Restano comunque da spiegare le ragioni di questa tarda designazione toponimica. Tra parentesi aggiungiamo che il passaggio per Vigarano, meno interno rispetto alla costa di quello per Castelnovo Bariano, meglio si adatterebbe alla visuale periegetica di Artemidoro/Strabone ¹⁰⁷, ammesso che la via Bologna-Aquileia di Strabone sia ravvisabile nella Aquileia-Bologna dell'*Itinerarium*.

Non con l'intenzione di incrementare e rimescolare la discussione e tanto meno con la pretesa di una risoluzione del problema testé esposto, ma per contribuire ad una maggiore comprensione di un percorso parzialmente noto, che per alcuni potrebbe riguardare la via dell'*Itinerarium* tra *Ateste* e *Vicus Varianus* (Castelnovo Bariano), per altri un collegamento tra Este e Ostiglia, preme approfondire un'intuizione del De Bon alla luce dell'aerofotografia. Il De Bon segnala una «strada Este-Megliadino-Merlara-Basso Veronese... che contesta a quella di Ospedaletto-Montagnana l'onore di essere la strada pubblica ricordata negli Itinerari», che «si dirigeva verso Begosso»¹⁰⁸ e s'indirizzava alla volta di Massaua, Ponte di Pietra, Torretta, C.se Chiavichino, Bariano¹⁰⁹. Ora si dà il caso che la foto aerea concordi in gran parte con questo tracciato tramite una successione impressionante e non certo casuale di segmenti e lineazioni aventi una direzione che consente di raccoriarli tra loro. Il percorso poteva essere il seguente: Este-via Augustea¹¹⁰, Palugana¹¹¹, Ponso (il toponimo è da intendere quale «luogo di sosta»¹¹²), la Chiesazza¹¹³, Valli di S. Vitale, Valli di S. Fidenzio. Per il proseguimento all'interno delle Valli i «segni» della foto aerea sono preziosi. Un vistoso rettilineo in due tronconi senza soluzione di continuità con direzione nord-est sud-ovest si diparte dallo Scolo Cavariega e precisamente dal triangolo di territorio in cui s'incontrano i confini dei comuni di S. Margherita d'Adige, Megliadino S. Vitale e Piacenza d'Adige; oltrepassa il Fiumicello e s'inoltra nelle Valli di S. Vitale; prima di superare lo Scolo Vampadore devia leggermente rispetto all'orientamento precedente, mantenendo però la direttrice verso sud-ovest, taglia le Valli di S. Fidenzio per terminare poco oltre la località Macchina Nuova¹¹⁴. E' verosimile che questo rettilineo potesse congiungersi con un'altra lineazione situata in comune di Castelbaldo, a sud-est del Ponte delle Gradenighe (comune di Merlara)¹¹⁵, con «cammino» che va da C. Burlon ai terreni a sud-ovest della località le Giare¹¹⁶. Appare plausibile che la via varcasse l'Adige (o un ramo dell'Adige) tra Begosso¹¹⁷ e Castagnaro. Era questo certamente un nodo nevralgico sul fiume a 20 miglia da Este (30 km. circa) e sarebbe allettante una coincidenza con *Anneianus* (per il momento niente più che una sollecitazione pungolante!). In zona è tuttora visibile un vecchio guado in grossi ciottoli che, se può risalire ad età medievale¹¹⁸, è forse indizio di una più antica praticabilità del corso d'acqua in questo punto. L'andamento della via nelle Valli Grandi Veronesi, che è stato attentamente rilevato da Calzolari, Tozzi e Harari¹¹⁹, procede per più segmenti di lineazioni successive. Il percorso (la larghezza della sede stradale, in terra battuta – *via terrena* –, più i fossati laterali è stata calcolata in una ventina di metri) si staglia con direzione sud-ovest tra Corte Massaua¹²⁰ e il Ponte di Pietra¹²¹, poi flette in senso est-ovest fino alle vicinanze della località Peaion¹²², cambia ancora direzione con orientamento sud-ovest per spingersi nei pressi di Case Verme e della località Lovo¹²³; qui si biforca: a nord con due segmenti verso Corte Venezia Nuova¹²⁴ e, per quel che ci riguarda, piegato a sud-sud-ovest con un lungo «nastro» sino a Torretta

Veneta ¹²⁵. E' possibile congiungere per estrapolazione Torretta e Corte Fettaquila. Tra queste due località la foto aerea ha un vuoto. Ma il passaggio della via potrebbe ricalcare «l'attuale suddivisione agraria» e «far supporre che gli interventi di bonifica operati nel XVII sec. si fossero impostati sulle tracce di ben più antiche ripartizioni agrarie» ¹²⁶. Per la datazione del tronco da Corte Massaua a Torretta Veneta si suole prendere spunto da un monumento funerario di età augustea appartenente ad un sepolcreto scoperto al Lovo, cioè nei pressi del bivio ¹²⁷. E' stato giustamente obiettato che «si tratta di un *terminus post quem non*, che ci attesta l'uso della strada alla fine del I secolo a.C., ma non vale a chiarirne l'epoca di fondazione» ¹²⁸.

Un altro spezzone riprende da Corte Fettaquila ¹²⁹ per terminare in località Chiavichino, a ridosso di un'ansa del Po, nell'area di Bariano tra Bergantino e Castelnovo Bariano. Ma risulta arduo far collimare la distanza di XVIII miglia (27 km. circa) tra *Anneianus* e *Vicus Varianus* con il tragitto tra Castagnaro (o Begosso) e Castelnovo Bariano, pur tenendo conto delle varie flessioni e piegature che la foto aerea mette in luce. D'altra parte le varie proposte di identificazione messe sul tappeto per *Anneianus* e per *Vicus Varianus* o non combaciano con la fonte itineraria e impongono correttivi sulla fonte stessa oppure esibiscono percorsi con disegni di allacciamenti congetturali e ideali ¹³⁰.

II - Riproposizioni di tracciati viari nella Bassa Padovana dalla romanità al medioevo

Il podestà di Padova Lorenzo Tiepolo, nel 1265, emana una disposizione sulla manutenzione dei percorsi e dei fossati della Bassa Padovana. Si impone alle comunità locali, in rapporto al numero dei fuochi, lavori di riassetto della vecchia trama delle comunicazioni, stabilendo che tutti i viottoli (“aggeres”) abbiano una larghezza di 15 piedi. Tale disposizione richiama una precedente del vecchio statuto del 1236 ¹³¹.

Segue un'altra del podestà Enrico Dauro del 1281. Essa fa riferimenti più precisi agli “aggeres” che dovevano essere tenuti in manutenzione. Si impone che l'argine “Pronevono”, lungo 4 miglia, indicato con “Scorzuola” nella cinquecentesca carta catastale del “Retratto del Gorzone”, esposta al Museo Civico Etnografico di Stanghella, sia rifatto e mantenuto di larghezza di 18 piedi e rialzato di due sul vecchio. Questo percorso inizia dalla Passiva sulla “Fossa Lovara”(ponte sul S. Caterina) ¹³² e si snoda per Carmignano ed Ancarano (attuale strada della Grompa), per arrivare ai confini della vecchia Vescovana (ora Granze), in località “Fossa del Brombo”. La fossa è da identificarsi con quella che in altre scritture è nominata come “Fossa Lovara”, insistente in un paleoalveo atesino, imitato ora dallo scolo S. Caterina, e che con un andamento contorto di 12 miglia

raggiungeva l'attuale Argine Conselvano, un tempo argine del "Gorzon", in località Capolcastro di Pozzonovo¹³³. Su questo percorso s'imposterà l'argine di S. Caterina.

Si nomina pure l'"agger Gazolli", che dalla villa di Vescovana (ora località I Livelli di Granze, ove sorgeva la pieve di "S. Cristina de Vescoana") si portava al confine di Solesino. Da tener presente che il nuovo abitato di Granze sorgerà in località "Gazolo"¹³⁴.

Un altro antico percorso rialzato, sempre nominato negli statuti padovani del 1281, è un argine che attraversava i territori di Casale, Altaura, Megliadino, Ponso, per arrivare a Vighizzolo. E' da identificarsi con l'attuale Arzaron che passa davanti alla chiesa romanica della Madonna dei Prati di Ponso (Cesazza), quindi Crosarazza, Taglie, Megliadino S. Vitale, e da qui, per un tragitto ora scomparso, Altaura e Casale di Scodosia¹³⁵. E' probabile che il percorso si dilungasse per Urbana, Granza, S. Salvaro (centro monastico presso il ponte del Fratta) e quindi raggiungere Marega, in territorio veronese.

Nel Catastico dei Beni del Marchese d'Este, datato 1 ottobre 1270, riportato in un sunto processuale settecentesco a stampa¹³⁶, si legge: "Item habet petiam unam terrae plantatam de salitis supra viam quae vadit ad Montem Silicem, quae dicitur Linara, uno capite via, alio flumen...". Dovendosi situare l'appezzamento in Este o nelle vicinanze, la via "Linara" non doveva essere secondaria. Rimane da risolvere il percorso, se quello pedecollinare per Baone o per Marendole, ma la coerenza del corso d'acqua indurrebbe a scegliere questa seconda direttrice.

Quasi per inciso, si potrebbe accostare il nome della strada a "linearia", viottolo di confine.

In un atto di conferma dei beni al monastero della SS. Trinità e S. Michele di Brondolo del 1016, da parte di Gumperto, compare nella descrizione dei riferimenti topografici dell'estesa proprietà di Bagnoli "arzerè vestro qui vocatur Linaria Minore", da identificarsi, per il fatto che di seguito si nomina la "palude de Anguillaria", con la strada rialzata che da Anguillara Veneta porta a S. Luca¹³⁷. In questo atto e nella donazione precedente di Almerico e Franca (a. 954) allo stesso monastero viene menzionata una "levata maiore que venit de Caput Silvis, que vocatur Agna" e una "via maiore que vadit ad Agnam"¹³⁸. Questa documentazione sarà motivazione sulla trattazione della "via Annia" romana, che verrà sviluppata in seguito.

Riprendendo le disposizioni sulle strade arginate d'inizio del nostro discorso, seguono altre scritture. In una, in data 11 aprile 1421, di Francesco Leone e Giacomo Barbarigo, delegati da Venezia in qualità di periti sui danni delle acque nei territori di Este e Monselice, si nomina l'argine di "Frascherpo", che inizia dall'argine di Este e si allaccia all'argine di Carmignano, passando per Vighizzolo e Villa Estense¹³⁹.

Questi elementi, pur frammentari, offerti dalle fonti notarili purtroppo tarde sulla viabilità del territorio della Bassa, pongono indizialmente la traccia di uno schema abbastanza chiaro e prevedibile:

- i viottoli medioevali seguono alti topografici rispetto al piano medio del territorio, sia perché insistono su linee dossive, sia perché, nei tratti più bassi, alzati artificialmente con lavori imposti alle comunità interessate ¹⁴⁰;

- i percorsi si insinuano nel territorio evitando le plaghe palustri, talvolta persino addentrandosi nei lembi di terreno più alti tra palude e palude, come l'argine di S. Caterina, che passa tra la palude del Cuoro e quella della Griguola;

- queste vie si raccordano tra loro partendo da luoghi determinati di passo fluviale, quasi in interdipendenza con la navigabilità interna. Un itinerario frequentemente usato nel medioevo iniziava da passo del Barbuglio, sull'Adige, usava l'argine destro del Buel del Lovo, l'argine della "Fossa Lovara" (ora scolo S. Caterina), fino al passo della Passiva, controllato da una fortificazione, e da qui proseguiva con il citato argine "Pronevono" per Carmignano, Vescovana, Solesino, secondo il percorso dell'attuale Argine Conselvano, un tempo argine vecchio del "Gorzon", che si curva ad arco, quasi a far da limite alle grandi paludi del "Cuoro", della "Griguola" e di altre minori, per arrivare all'altro passo che esisteva sull'Adige tra Anguillara Veneta e S. Martino di Venezia. Da questo itinerario si staccavano da Solesino e da Pozzonovo altri viottoli che raggiungevano Monselice.

All'inizio del "Pronevono", presso Carmignano, si stacca l'argine del "Frascherpo", pressappoco secondo l'attuale strada che passa per Villa Estense e curva per raggiungere Vighizzolo, circondando un tempo le aree acquitrinose della Valgrande (significativamente la località attraversata è la Calmana).

Superato il S. Caterina (un tempo canale di Vighizzolo), proseguiva per Ponso, secondo un altro tragitto elevato, detto Arzaron, come precedentemente descritto. Alla Crosarazza, dopo la "Cesazza" di Ponso, si ritrova un'altra località con il toponimo di Calmana.

Sempre a Vighizzolo arriva l'altra via arginata di Este. Da questo centro della Bassa partono altre vie che raggiungono Solesino e Villa Estense, passando per la località di Mottarelle.

Nel disegno d'insieme della rete viaria medioevale della Bassa Padovana sembra di individuare dei punti di convergenza verso gli abitati di Este e ancor più di Monselice, partendo dall'Adige, mentre un'altra direttrice molto usata doveva essere quella di Castelbaldo verso Montagnana ¹⁴¹, mentre l'unica di raccordo in senso est ovest era quella della Calmana, che aveva in Vighizzolo il punto nodale, con il castello e controllo della navigazione interna da e per l'Adige. Nell'atto di donazione del 1328 di Cangrande della Scala al marchese Malaspina viene riportata l'importanza della

fortificazione: "...castrum et fortificia Vigicciolicum omnibus et singulis habitatoribus et villis Scodoxie a fluminis Baccilioni et ultra versus Montagnanam, que sub appellatione contrade de Scodoxia continentur et que ipsi castro consueverant et erant soliti obedire et respondere. Nomina villarum sunt hec: Hospitale, Gazum et Cancellum, Pausum, Saletum, Meliadinum, Urbana, Casale et Merlarla." ¹⁴².

Le scritture medioevali non segnalano invece tra Este e Montagnana alcun tragitto di rilevante importanza, anche se il territorio è stato oggetto di contese e divisioni tra la comunità di Este e i marchesi d'Este. L'accomodamento del 1204 interessa le terre delle località Agora, Campolongo, fino ad includere il Tresto, Peagnola, Calcatonega ¹⁴³.

La rete viaria medioevale dovrebbe derivare dai relitti della trama romana, conseguente al dissesto idrogeologico iniziatosi già nel 200-300 d. C. Ciò sembra confermato dal fatto che quasi tutti i tratti viari dei percorsi descritti si inseriscono nei sistemi centuriati rilevati dalle foto aeree, distinti per il diverso orientamento delle trame centuriate ¹⁴⁴.

Sembra quasi di recepire che la viabilità medioevale abbia abbandonato i grandi rettifili, per usare frammenti delle vecchie maglie di centuriazioni anche diverse, ancora agibili, trovandosi a quote superiori alle falde freatiche superficiali, che hanno subito verso la fine dell'impero un innalzamento.

Interessante è ora rilevare quei rettifili stradali, che vengono individuati dalle foto aeree, del tutto o in parte abbandonati.

La maggior parte di essi appartiene alla rete centuriata e possono presumersi avere una funzione di strada vicinale, di servizio dei coloni, di transumanza del grosso bestiame da e per il compascuo, ma alcuni si presentano con direzione discorde rispetto alla trama agraria anzidetta e quindi da considerarsi delle vere e proprie strade pubbliche, che si innestano nel grande stradario romano.

Rettifili del primo tipo sono rilevati in varie parti del territorio, a cominciare dalla fascia strettamente atesina. Il decumano massimo della centuriazione di Adria (cosiddetta centuriazione di Villadose) attraversa l'Adige, passando per F. S. Paolo e Macchina Barbariga di Villadose, e arriva alla località Foresto a sud di Pegolotte nel Padovano; un altro tracciato parallelo al precedente, più a sud, per Macchina Idrovora, punta sulla vecchia ansa dell'Adige di Pettorazza Pappafava.

Un cardine, appartenente ad una sistemazione agraria con inclinazione N 24° W, probabilmente da considerare l'ultimo intervento di sistemazione agraria romana, evidenziandosi particolarmente nelle plaghe più umide del periodo medioevale, è ancora visibile in una carreggiata che dall'Adige raggiunge Agna, mentre un altro con la stessa inclinazione è documentato soltanto nelle foto aeree tra Stanghella e Granze, passando per le località Molinazzo e Boaria Le Porte. Di questa stessa

inclinazione è la strada arginata, precedentemente nominata nella viabilità medioevale, cioè l'argine "Linaria Minore".

Un lungo e grosso rettilineo orientato in senso decumano è rilevabile dalle foto aeree. Esso appartiene al sistema centuriato con inclinazione dei cardini N 12° W. Attraversa la località Quattro Vie, tra Granze e Sant'Elena, attraversa l'abitato di Solesino, imitato tuttora da un tratto della via Ceresara e da quella del Broglio.

Un marcato rettilineo, assieme ad altri meno larghi a questo paralleli, è individuato, sempre dalle foto aeree, nell'area valliva di Lozzo. Apparterrebbe ad un decumano del sistema centuriato, molto ben rappresentato a Masi, con inclinazione dei cardini N 28° E. Esso raggiunge l'incile del Ronchetto con lo scolo di Lozzo e si allaccia alla Crosara Bodina di Noventa Vicentina.

I tratti viari individuabili dalle foto aeree non appartenenti ad alcun sistema centuriato sembrano offrire una maggiore possibilità di essere strade romane di uso pubblico, anche se di carattere secondario rispetto alle grandi vie consolari. Non è detto però che nel basso impero non si fossero trasformate in itinerari preferenziali, in seguito alla disarticolazione della rete stradale principale.

Un grosso rettilineo è in tal modo individuabile a sud di Monselice, in territorio di Vanzo, che passa per La Chiesuola ¹⁴⁵. Sembra dovesse rappresentare un raccordo con la "via Annia", che doveva passare per il Conselvano. Quest'ultima presenta una segnalazione marcatissima, tra l'Adige e Agna: un rettilineo, rappresentante un cardine di un sistema centuriato molto diffuso, ma con concentrazione maggiore nei pressi di Este, punta dall'Adige diritto su Agna, con inclinazione N 44° W. E' tagliato dal decumano massimo di Villadose nei pressi di La Pianta di Agna ¹⁴⁶. Probabilmente è una delle diverse versioni della "via Annia", come il rettilineo, tuttora carreggiato, sopra descritto.

La "levata maggiore" medioevale, precedentemente accennata dovrebbe rappresentare una prosecuzione arginata di questa via, interessando le località S. Benedetto e Levà di Conselve ¹⁴⁷, puntando verso l'area termale euganea. Questo tragitto sembra essere determinato da un tratto rettilineo di strada che da Bagnolo di Sopra porta a Conselve, esattamente al confine tra i due abitati. Esso è inclinato come l'anzidetta carreggiata che dall'Adige raggiunge Agna e quindi potrebbe essere un troncone della via "Annia" medioevale o al massimo del basso Impero. Si potrebbe quindi ipotizzare un itinerario che partendo dall'Adige arriva ad Agna e da qui a S. Siro, passando per la località Pietra, per immettersi nel rettilineo arginato che attraversa il territorio di Conselve in località Levà, nella posizione indicata nella vecchia cartografia, come visibile nella tavoletta riportata, con il supposto tracciato medioevale della via "Annia" (fig.). Inoltre, in questa tavoletta (levata del 1890) si possono individuare elementi topografici che rafforzano l'ipotesi e che possono identificare in modo più definito detto passaggio. Il menzionato rettilineo stradale al confine

tra Bagnoli e Conselve, in località Palù, induce a richiamare il documento citato del 954: "...per via antiqua que venit per Palude Maiore..."¹⁴⁸. Tale rettilineo punta su C.se S.Giacomo di S. Siro, toponimo, scomparso nella cartografia attuale, che potrebbe indicare una casa ospitaliera, anche se, è il caso di ammetterlo, la colonizzazione monastica ha lasciato tracce nella toponomastica locale di un gran numero di santi. E' doveroso inoltre puntualizzare che detto tragitto avrebbe usufruito di alcuni tratti di cardini della centuriazione considerata più antica, quella con direzione N 44° W, individuabili nella strada da Agna a S. Siro e nel rettilineo della località Capitello, presso C. Levà di Conselve (nella fig. sono segnati in rosso).

Ad ovest di Monselice, due rettilinei raggiungono la punta nord del monte Fiorin, in località Scagliara, da parti opposte: una da Monselice e l'altra da Le Casette. Sembrano raccordarsi con una strada pericollinare, per puntare su La Rocca di Monselice¹⁴⁹. Un altro rettilineo si stacca in località Laghetto della Costa di Arqua Petrarca, puntando su Lispida¹⁵⁰. Quest'ultimo tracciato presenta la stessa inclinazione dei decumani di quella che dovrebbe essere la sistemazione agraria più tarda.

Ad est di Carmignano (Sant'Urbano), verso la località Grompa, un grosso rettilineo attraversa il Gorzone per curvare in località Termine, quasi ad immettersi nella strada arginata per Villa Estense¹⁵¹.

E, da ultimo, è individuabile, sempre nelle foto aeree, un itinerario, a pezzi rettilinei, che attraversa Le Valli di S. Vitale e di S. Fidenzio, direzionandosi sull'Adige, tra Castelbaldo e Castagnaro¹⁵².

NOTE

* Il I paragrafo si deve a Enrico Zerbinati; il II a Camillo Corrain.

¹ R. CESSI, *Da Roma a Bisanzio*, in *Storia di Venezia*, I, *Dalla preistoria alla storia*, Venezia 1957, pp. 394-395, si veda anche p. 210.

² La definizione riferita al Cessi è di S. BORTOLAMI, *L'uomo e i corsi d'acqua del Padovano e del Polesine nel medioevo: conquiste e scacchi di un rapporto millenario*, in *Corsi d'acqua*, Padova 1987, p. 19.

³ L. BOSIO, *Itinerari e strade della Venetia romana*, Padova 1970; ID., *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova 1991 (Padova 1997²).

⁴ *La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione*, Convegno internazionale, Venezia 6-10 aprile 1988, Padova 1990.

⁵ *Optima via. Postumia. Storia e archeologia di una grande strada romana alle radici dell'Europa*, Atti del Convegno internazionale di studi, Cremona 13-15 giugno 1996, a cura di G. SENA CHIESA,

E. A. ARSLAN, Cremona 1998; *Tesori della Postumia. Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa*, catalogo della mostra, Cremona, Santa Maria della Pietà 4 aprile - 26 luglio 1998, a cura di G. SENA CHIESA, M. P. LAVIZZARI PEDRAZZINI, Milano 1998.

⁶ *Via Claudia Augusta. Un'arteria alle origini dell'Europa: ipotesi, problemi, prospettive*, Atti del Convegno Internazionale, Feltre 24-25 settembre 1999, a cura di V. GALLIAZZO, Treviso 2002.

⁷ Si richiamano genericamente i contributi comparsi, in particolare, nella "Rivista di Archeologia del Veneto", nella "Rivista di Topografia Antica", in alcuni volumi e nei supplementi dell'"Atlante Tematico di Topografia Antica". Molti altri articoli sono menzionati nelle opere generali citate nelle note precedenti e perciò sia concesso qui di non "riconvocarli" esplicitamente .

⁸ Vedi *supra* nota 5.

⁹ Cfr. N. ALFIERI, *Topografia antica della regione*, in *Cultura popolare nell'Emilia Romagna. Le origini e i linguaggi*, Milano 1982, pp. 41-42; G. UGGERI, *Insedimenti, viabilità e commerci di età romana nel Ferrarese*, in *Storia di Ferrara*, vol. III, *L'età antica (II). IV a. C. - VI d. C.*, coordinamento scientifico di N. ALFIERI, tomo I, Ferrara 1989, p. 114 con nota 184; BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, p. 59.

¹⁰ Conservato al Museo Archeologico Nazionale di Adria: *P(ublius) Popillius C(ai) f(ilius) / co(n)s(ul) / LXXXI: CIL, I², 637 (e p. 921) = CIL, V, 8007 = ILS, 5807 = ILLRP, 453 = Imagines, 191. Inoltre B. M. SCARFÌ, *Testimonianze di arte antica al Museo di Adria*, in *Adria antica*, Venezia 1970, pp. 78-79 n. 53; P. BASSO, *I miliari della Venetia romana* ("Archeologia Veneta", IX, 1986), Padova 1987, p. 156 n. 69, pp. 158-159; M. CALZOLARI, *Alcune osservazioni sui miliari di età romana dell'Italia settentrionale*, in "Quaderni di Archeologia del Polesine", I, a cura di E. MARAGNO, Stanghella 2000, p. 255 n. 42, p. 265; L. QUILICI, *Aemilia, strade consolari e diramazioni: le fonti*, in *Aemilia. La cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana*, a cura di M. MARINI CALVANI, con la collaborazione di R. CURINA ed E. LIPPOLIS, Venezia 2000, pp. 77 con nota 28; S. BONOMI, G. CRESCI MARRONE, *Pietra miliare di Publio Popillio Lenate*, in *Akeo. I tempi della scrittura. Veneti antichi. Alfabeti e documenti*, Montebelluna, Museo di Storia Naturale e Archeologia, 3 dicembre 2001-26 maggio 2002, Cornuda (Treviso) 2002, pp. 273-274 scheda n. 91 del *Catalogo*.*

¹¹ O. CUNTZ, *Itineraria Romana*, I, Lipsiae 1929 (rist. Stutgardiae 1990), 281,2-282,2. Cfr. M. CALZOLARI, *Introduzione allo studio della rete stradale dell'Italia romana: l'Itinerarium Antonini*, in "Atti della Accademia Nazionale dei Lincei. Memorie", Classe di Scienze Morali, Storiche e Filologiche, serie IX, vol. VII, fasc. 4, 1996, p. 397, p. 460 n. 41 fig. 15.

¹² CALZOLARI, *Introduzione allo studio della rete stradale dell'Italia romana*, pp. 380-382 (la citazione a p. 380). Cfr. pure P. BASSO, *Nuovi miliari della via Annia*, in "Quaderni di Archeologia del Veneto", XII, 1996, pp. 152-157 (specialmente pp. 155-156).

¹³ CALZOLARI, *Introduzione allo studio della rete stradale dell'Italia romana*, pp. 382, 429, 460.

¹⁴ G. GORINI, *La circolazione monetale atestina in età preromana e romana*, in *Este antica. Dalla preistoria all'età romana*, a cura di G. TOSI, Este (Padova) 1992, pp. 226, 228-229, 230-231; E. BAGGIO BERNARDONI, *Este romana. Impianto urbano, santuari, necropoli*, *ibid.*, pp. 318-319, 324, 330-331, 342-345; G. TOSI, *Este romana. L'edilizia privata e pubblica*, *ibid.*, pp. 379-380, 409, 414; M.S. BASSIGNANO, *Supplementa Italica*, nuova serie, 15: *Regio X, Venetia et Histria, Ateste*,

presentazione di M. GUARDUCCI - S. PANCIERA, Roma 1997, p. 30 (d'ora in poi citato: BASSIGNANO, *SupplIt*).

¹⁵ L. CAPUIS, A.M. CHIECO BIANCHI, *Este preromana. Vita e cultura*, in *Este antica*, pp. 41-108; C. BALISTA, A. RUTA SERAFINI, *Este preromana. Nuovi dati sulle necropoli*, *ibid.*, pp. 109-123; A. MARINETTI, *Este preromana.. Epigrafia e lingua*, *ibid.*, 125-172; L. CAPUIS, *I Veneti. Società e cultura di un popolo dell'Italia preromana*, Milano 1993, pp. 114-116, 122 ss. e *passim*; C. BALISTA, A. RUTA SERAFINI, *La necropoli della Casa di Ricovero. Storia della ricerca*, in ... "presso l'Adige ridente"... *Recenti rinvenimenti archeologici da Este a Montagnana*, a cura di E. BIANCHIN CITTON, G. GAMBACURTA, A. RUTA SERAFINI, Padova 1998, pp. 17-28; *Protostoria e storia del 'Venetorum angulus'*, Atti del XX Convegno di Studi Etruschi ed Italici, Portogruaro - Quarto d'Altino - Este - Adria, 16-19 ottobre 1996, Pisa - Roma 1999, *passim*; C. BALISTA ET AL., *Este: il santuario orientale in località Meggiaro. Nota preliminare*, in "Quaderni di Archeologia del Veneto", XVI, 2000, pp. 32-38. Si vedano ora gli articoli, le schede e la bibliografia che compaiono nei due volumi: *1902-2002. Il Museo di Este: passato e futuro*, a cura di A.M. CHIECO BIANCHI e A. RUTA SERAFINI, Treviso 2002; *Este preromana: una città e i suoi santuari*, a cura di A. RUTA SERAFINI, Treviso 2002. In quest'ultimo volume, in particolare, si leggano le stimolanti riflessioni di A.L. PROSDOCIMI, *Veneti, Eneti, Euganei, Ateste: i nomi*, pp. 45-76 (soprattutto pp. 69-74).

¹⁶ Cippi confinari tra Este e Padova: iscrizione del Venda (Museo Nazionale Atestino di Este): *CIL*, I², 633 = V, 2491 = *ILS* 5944a = *ILLRP*, 476 = *CIL*, I², fasc. IV, 3, n. 633 (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 55-57); iscrizione di Teolo (Museo Civico Archeologico di Padova): *CIL*, I², 634 = V, 2492 = *ILS*, 5944 = *ILLRP*, 476 = *CIL*, I², fasc. IV, 3, n. 634 = *ILLRP*, *Imagines*, 201a-b (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, p. 57); iscrizione di Galzignano (Museo Nazionale Atestino di Este): *CIL*, I², 2501 = *ILLRP*, 476 = *CIL*, I², fasc. IV, 3, n. 2501 = *ILLRP*, *Imagines*, 202 = BASSIGNANO, *SupplIt*, n. 14. Cippo confinario tra Este e Vicenza, ritrovato a Lobbia (Museo Maffeiano di Verona): *CIL*, I², 636 = V, 2490 = *ILS*, 5945 = *ILLRP*, 477 = *CIL*, I², fasc. IV, 3, n. 636 = *ILLRP*, *Imagines*, 203 a-c (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 53-55).

¹⁷ Per Este tra romanizzazione e I-II sec. d.C.: CAPUIS, CHIECO BIANCHI, *Este preromana. Vita e cultura*, pp. 91-92; MARINETTI, *Este preromana.. Epigrafia e lingua*, pp. 165-169; L. BOSIO, *L'agro atestino in età preromana e romana*, in *Este antica*, pp. 178-182; GORINI, *La circolazione monetale atestina*, pp. 213-226; BAGGIO BERNARDONI, *Este romana. Impianto urbano, santuari, necropoli*, pp. 313-318, 320-331, 333-342, 347-350; TOSI, *Este romana. L'edilizia privata e pubblica*, *ibid.*, pp. 359-379, 380-414; P. ZANOVELLO, *Pavimentazioni di età romana: contributo allo studio dell'edilizia privata in Este antica*, in *TEXNH. Studi di architettura e di urbanistica greca e romana in onore di Giovanna Tosi*, "Archeologia Veneta", XXI-XXII, 1998-1999 (ed. 2000), pp. 223-249. Ancora sulla fase di romanizzazione e poi, in particolare, sulla deduzione colonaria e sui legionari-coloni di Este, sulla tradizione militare (il «fascino della divisa» l'ha chiamato Ezio Buchi) che resiste fino alla metà circa del III sec. d.C. si vedano E. BUCHI, *Venetorum angulus. Este da comunità paleoveneta a colonia romana*, Verona 1993, pp. 22-25, 55-58, 65-84; BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 26-27, 29-30, 31-32.

¹⁸ Poi riscontriamo il silenzio della fine dell'età imperiale e dell'alto medioevo, silenzio rotto da vaghe testimonianze: quella che appare in un trattato del grammatico Consenzio, attribuito al V sec. d.C. (H. KEIL, *Grammatici Latini*, vol. V, *Artium scriptores minores*, Lipsiae 1923, p. 349, 3), interessante dal punto di vista linguistico, e quelle inserite nelle liste delle *civitates* poste *circa maris littora* della *Venetia* nella *Cosmographia* dell'Anonimo Ravennate (fine VII-inizi VIII secolo) e nella *Geographica* di Guidone (ormai del XII secolo), che dipende pedissequamente dall'Anonimo Ravennate (J. SCHNETZ, *Itineraria Romana*, II, Lipsiae 1940 [rist. Stutgardiae 1990]:

rispettivamente *Adestum* nell'Anonimo Ravennate, 4, 31 e 5, 14; *Adeustum* e *Adestum* in Guidone, 20 e 117). Al di là del loro valore testimoniale, queste occorrenze toponimiche sono forse denotative di un fenomeno di “trascinamento”, di uno “strascico” riguardante un passato urbano nobile e glorioso nell'immaginario di dotti ed eruditi. Cfr. A.N. RIGONI, *La Venetia nella Cosmographia dell'Anonimo Ravennate*, in “Archeologia Veneta”, V, 1982, pp. 213, 215, 222; BUCHI, *Venetorum angulus*, p. 53 nota 186; G. GIACOMETTI, *Le fonti, in 1902-2002. Il Museo di Este: passato e futuro*, pp. 181-185; PROSDOCIMI, *Veneti, Eneti, Euganei, Ateste: i nomi*, pp. 69-71, in particolare con nota 29 a pp. 75-76. Ma, a proposito di Este nel passaggio dall'età antica all'alto medioevo, è stato giustamente osservato che Paolo Diacono ricorda Padova, Monselice e Mantova, ma tralascia Este, quasi a decretare la «cancellazione di Este dalla mappa dei principali nuclei demici e insediativi del Veneto già al principio del VII secolo, o quanto meno sul finire dell'età longobarda»: S. BORTOLAMI, *Este da città romana a città medioevale: appunti per una storia delle difese murarie*, in *Città murate del Veneto*, a cura di S. BORTOLAMI, Cinisello Balsamo (Milano) 1988, p. 65; vedi anche ID., *Castelli e terre murate medioevali a nord e a sud dell'Adige. La nascita dei centri storici minori del Padovano e del Polesine*, in *Centri storici*, Padova 1986, p. 16.

¹⁹ STRAB., V, 1, 11, C217. Per ragioni di “semplificazione editoriale” diamo soltanto la traduzione del passo: «Ma c'è un'altra via Emilia [oltre alla *via Aemilia Scauri*], che continua la via Flaminia. Infatti Marco Lepido e Gaio Flaminio [minore] ricoprirono insieme [nel 187] il consolato; dopo aver sottomesso i Liguri, l'uno costruì la via Flaminia da Roma attraverso l'Etruria e l'Umbria, fino al territorio di Rimini, l'altro ne costruì il proseguimento fino a Bologna e di lì fino ad Aquileia, lungo i piedi delle Alpi, aggirando le paludi».

²⁰ LIV., XLI, 27, 3-4: «Consules votis in Capitolio nuncupatis in provincias profecti sunt. Ex iis M. Aemilio senatus negotium dedit, ut Patavinorum in Venetia seditionem comprimeret, quos certamine factionum ad intestinum bellum exarsisse et ipsorum legati attulerant. Legati qui in Aetoliam ad similis motus conprimendos ierant, renuntiarunt coerceri rabiem gentis non posse. Patavinis saluti fuit adventus consulis; neque aliud, quod ageret in provincia, cum habuisset, Romam redit». Ecco la traduzione del passo: «Dopo aver prestato giuramento in Campidoglio, i consoli partirono per le loro province. Ad uno di essi, Marco Emilio, fu dato l'incarico dal Senato di stroncare la rivolta dei Patavini nella Venezia, tra i quali si era accesa una guerra civile a causa di lotte tra fazioni politiche, come avevano riferito i loro stessi ambasciatori. I legati, che si erano recati in Etolia per soffocare simili rivolte, riferirono che non era possibile contenere la furia della popolazione. L'arrivo del console rappresentò la salvezza dei Patavini; e questi, non essendogli rimasto più nulla da fare nella provincia, ritornò a Roma».

²¹ Per l'*Itinerarium Antonini*: CUNTZ, *Itineraria Romana*, 126, 6-9 (litoranea), 128, 3-6 (Milano-Aquileia); per l'*Itinerarium Burdigalense*: CUNTZ, *Itineraria Romana*, 559, 3-11; per la *Peutingeria*: K. MILLER, *Die Peutingersche Tafel*, Stuttgart 1962, *segm.* III, 4-5. Cfr. BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, pp. 71-72; CALZOLARI, *Introduzione allo studio della rete stradale dell'Italia romana*, pp. 434, 454, 455, 460; ID., *Ricerche sugli itinerari romani. L'Itinerarium Burdigalense*, in *Studi in onore di Nereo Alfieri*, suppl. al vol. LXXIV degli “Atti dell'Accademia delle Scienze di Ferrara”, anno accademico CLXXIV, 1997-1998, Ferrara 1997, pp. 157-158.

²² Nell'ordine delle citazioni: CALZOLARI, *Ricerche sugli itinerari romani. L'Itinerarium Burdigalense*, pp. 133-134; ID., *Introduzione allo studio della rete stradale dell'Italia romana*, pp. 385-386.

²³ MILLER, *Die Peutingersche Tafel*, *segm.* III, 5.

²⁴ CUNTZ, *Itineraria Romana*, 126, 5-9. Cfr. CALZOLARI, *Introduzione allo studio della rete stradale dell'Italia romana*, p. 396, p. 456 n. 32 fig. 15. Per la navigazione endolitoranea: G. ROSADA, *La direttrice endolagunare e per acque interne nella decima regio maritima: tra risorsa naturale e organizzazione antropica*, in *La Venetia nell'area padano-danubiana*, pp. 153-182; A. MASTROCINQUE, *Vie d'acqua e battellieri nel Polesine romano*, in "Padusa", XXVI-XXVII, 1990-91, pp. 327-330; M. CALZOLARI, *Le idrovie della Padania in epoca romana: il Po e il Tartaro*, in "Quaderni del Gruppo Archeologico Ostigliese", 2, 1992, pp. 85-110; W. DORIGO, *In flumina et fossas. La navigazione endolitoranea fra Chioggia e Aquileia in età romana e medioevale*, in "Aquileia Nostra", LXV, 1994, coll. 81-140; C. BELTRAME, *Sutiles naves e navigazione per acque interne in età romana*, in "Padusa", XXXII-XXXIII, 1996-1997, pp. 137-146; G. UGGERI, *I canali navigabili dell'antico delta padano*, in *Uomo, acqua e paesaggio* ("Atlante Tematico di Topografia Antica", II suppl.), Roma 1997, pp. 55-60; ID., *Le vie d'acqua nella Cisalpina romana*, in *Optima via*, pp. 73-83; ID., *Le vie d'acqua nella Cisalpina romana*, in *Tesori della Postumia*, pp. 193-196.

²⁵ Come è risaputo la proposta risale a A. DEGRASSI, *Un nuovo miliario calabro della via Popillia e la via Annia del Veneto*, in "Philologus", XCIX, 1955, pp. 259-265 = *Scritti vari di antichità*, II, Roma-Padova 1962, pp. 1027-1033; ID., *La via Annia e la data della sua costruzione*, in *Atti del Convegno per il retroterra veneziano*, Venezia 1956, pp. 35-40 = *Scritti vari di antichità*, II, Roma-Padova 1962, pp. 1035-1040.

²⁶ Tra gli altri, che lasciano aperta la possibilità delle due date, si vedano G. UGGERI, *La romanizzazione dell'antico delta padano*, in «Atti e Memorie della Deputazione Provinciale Ferrarese di Storia Patria», serie terza, vol. XX, Ferrara 1975, pp. 60, 164-165; G. FOGOLARI, *Storia e archeologia*, in G. FOGOLARI, B. M. SCARFÌ, *Adria antica*, Venezia 1970, p. 46; E. ZERBINATI, *Viabilità romana in territorio polesano: aspetti storico-archeologici alla luce delle prospezioni aerofotografiche*, in *La Venetia nell'area padano-danubiana*, p. 123 nota 55; G. BANDELLI, *La penetrazione romana e il controllo del territorio*, in *Tesori della Postumia*, pp. 151-152; ID., *Roma e la Venetia orientale dalla guerra gallica (225-222 a.C.) alla guerra sociale (91-87 a.C.)*, in *Vigilia di romanizzazione. Altino e il Veneto orientale tra II e I sec. a.C.*, Atti del Convegno, Venezia, S. Sebastiano, 2-3 dicembre 1997, a cura di G. CRESCI MARRONE e M. TIRELLI, Roma 1999, pp. 291-292, 293.

²⁷ K. MILLER, *Die Peutingersche Tafel*, Stuttgart 1962, *segm.* III, 5; BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, pp. 64-67, 73, 138-139.

²⁸ BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, p. 70.

²⁹ BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, pp. 31-41 (via da Bologna ad Aquileia), pp. 59-67 (via Popillia), pp. 69-81 (via Annia). Inoltre per l'assegnazione della Bologna-Aquileia a Lepido e per la datazione al 175 (o 174) si veda la bibliografia riportata da BUCHI, *Venetorum angulus*, p. 21 nota 59; BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 28-29. Per la Popillia e per l'Annia come continuazione della Popillia da Adria a Padova e l'attribuzione al pretore del 131 («datazione... ormai scarsamente seguita», secondo Ezio Buchi) T. Annio Rufo vedi sintesi bibliografica di BUCHI, *Venetorum angulus*, p. 26 note 73-74; F. MASELLI SCOTTI, C. ZACCARIA, *Novità epigrafiche dal Foro di Aquileia. A proposito della base di T. Annius T.f. tri.vir*, in *Epigrafia romana in area adriatica*, Actes de la IX^e Rencontre franco-italienne sur l'épigraphie du monde romain, Macerata, 10-11 novembre 1995, a cura di G. PACI Pisa-Roma 1998, p. 140 nota 99. Si aggiungano per l'"Emilia altinate", per la Popillia e per l'Annia: ALFIERI, *Topografia antica della regione*, pp. 43-44 (Bologna-Aquileia); UGGERI, *Insediamenti, viabilità e commerci di età romana nel Ferrarese*, pp.

108-122 (“Emilia altinate”, pp. 110-113; Popillia, pp. 113-120; Annia, pp. 120-122; l’Uggeri non esclude per l’Annia la data del 153 con il console Tito Annio Lusco e, soprattutto, un tracciato Bologna-Adria o dintorni di Adria, pp. 110, 112-113, 120-122); G. SUSINI, *Ravenna e il mondo dei Romani*, in *Storia di Ravenna*, I. *L’evo antico*, a cura di G. SUSINI, Venezia 1990, p. 130 con nota 9 (Popillia); M. MACCAGNANI, *La via Popilia-Annia*, in *Opere di assetto territoriale ed urbano* (“Atlante Tematico di Topografia Antica”, 3), Roma 1994, pp. 69-105 (storia degli studi e proposte dei tracciati in base ai dati archeologici); G. BOTTAZZI, *La rete itineraria*, in *Aemilia. La cultura romana*, pp. 81-82 (è presa in considerazione pure l’ipotesi di Tito Annio Lusco nel 153).

³⁰ BANDELLI, *La penetrazione romana e il controllo del territorio*, p. 151 con note 65-68; ID., *Roma e la Venetia orientale*, pp. 287-288 con note 23-30.

³¹ Le citazioni da M. CAPOZZA, *La voce degli scrittori antichi*, in *Il Veneto nell’età romana*, I, *Storiografia, organizzazione del territorio, economia e religione*, a cura di E. BUCHI, Verona 1987, pp. 18, 19. La Capozza è cauta «nell’unire il nome di Lepido a Padova, perché il testo di Livio non è probante a questo riguardo», ma giudica «ipotizzabile che nel 175, durante le operazioni nella sua provincia contro Liguri e Galli, il console Lepido abbia dato inizio ai lavori di costruzione di una strada che, collegandosi con la via Emilia, portava in territorio veneto».

³² G. PASCUCCI, *Introduzione*, in *Storie. Libri XLI-XLV e Frammenti di Tito Livio*, a cura di G. PASCUCCI, Torino 1971 (rist. 1977), p. 39 («condizioni del testo liviano assai lacunoso nell’ultima pentade»), p. 79 ss., p. 84 («codice... di veneranda antichità», ma «il testo, quale ci è tramandato, pullula di errori»). Vedi anche F. SARTORI, *Padova nello stato romano dal sec. III a. C. all’età diocleziana*, in *Padova antica. Da comunità paleoveneta a città romano-cristiana*, Padova-Trieste 1981, p. 107; CAPOZZA, *La voce degli scrittori antichi*, p. 18 con note 151-152.

³³ F. SARTORI, *Padova nello stato romano*, p. 107.

³⁴ Mi limito a citare CESSI, *Da Roma a Bisanzio*, pp. 203-204, 207-208; N. ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell’Italia settentrionale*, in *Arte e civiltà romana nell’Italia settentrionale dalla repubblica alla tetrarchia*, I, Bologna 1964, p. 61; F. LASSERRE, *Strabon, Géographie*, Tome III (Livres V et VI), Paris 1967, p. 54 nota 2; SARTORI, *Padova nello stato romano*, pp. 107-109; ALFIERI, *Topografia antica della regione*, p. 43; CAPOZZA, *La voce degli scrittori antichi*, pp. 17-19; N. BIFFI, *L’Italia di Strabone. Testo, traduzione e commento dei libri V e VI della Geografia*, Bari 1988, p. 246; STRABONE, *Geografia. L’Italia. Libri V-VI*, introduzione, traduzione e note di A.M. BIRASCHI, Milano 1988, p. 77 note 87-87; C. VOLTAN, *Le fonti letterarie per la storia della Venetia et Histria. I: da Omero a Strabone* (Mem. Ist. Ven. SS. LL. AA., Cl. Sc. Mor. Lett. ed Arti, vol. XLII), Venezia 1989, p. 425 note 611-613, p. 431 note 730-733; T.P. WISEMAN, *La via Annia: dogma ed ipotesi*, in “*Athenaeum*”, n.s., vol. 67, 1989, pp. 417-420; UGGERI, *Insedimenti, viabilità e commerci di età romana nel Ferrarese*, pp. 108, 120-121; P.L. DALL’AGLIO, *La così detta “via Aemilia Altinate”: un problema aperto*, in *Il contributo di Alessio De Bon alla conoscenza del Veneto antico. A 50 anni dalla pubblicazione de «Il Polesine ne l’antico impero», “Padusa”, XXVI-XXVII, 1990-91, pp. 331-333; BOSIO, Le strade romane della Venetia e dell’Histria*, pp. 31-33; BUCHI, *Venetorum angulus*, pp. 20-21; P.L. DALL’AGLIO, *Strabone e la via Emilia Altinate*, in “*Ocnus*”, III, 1995, pp. 29-35; BANDELLI, *Roma e la Venetia orientale*, p. 288.

³⁵ WISEMAN, *La via Annia: dogma ed ipotesi*, pp. 417-426. Per una panoramica bibliografica su Tito Annio Lusco console del 153 quale costruttore dell’Annia si rimanda a BUCHI, *Venetorum angulus*, pp. 25-26 nota 72; MASELLI SCOTTI, ZACCARIA, *Novità epigrafiche dal Foro di Aquileia*, pp. 140-141 nota 100. Si aggiungano i seguenti studi di Gino Bandelli che riferiscono dell’“Emilia altinate”

al 175 o 174, dell'Annia datata al 153 o al 131, cioè che espongono ambedue le tesi (Bosio e Wiseman), pur propendendo per l'ipotesi del Wiseman: BANDELLI, *La penetrazione romana e il controllo del territorio*, pp. 151-152 con note 71-74; ID., *Roma e la Venetia orientale*, p. 288 con note 25-26, pp. 291-292 con note 65-66, pp. 292-293 con nota 78; ID., *Aquileia colonia latina*, in *Valencia y las primeras ciudades romanas de Hispania* ("Grandes Temas Arqueológicos", 3), a cura di J.L. JIMÉNEZ SALVADOR, A. RIBERA I LACOMBA, Valencia 2002, pp. 60, 61. Da ultimo si tenga presente il compendio delle questioni connesse con le vie Aquileia-Bologna e Annia stilato da C. MENGOTTI, *La viabilità romana nel territorio patavino: il problema della via Bologna-Aquileia e della via Annia. Dagli studi del Fraccaro alle attuali conoscenze*, in "Athenaeum", vol. LXXXIX, fasc. I, 2001, pp. 110-111 nota 21, pp. 115-116 nota 59. Soprattutto per un quadro aggiornato degli aspetti archeologici e di tecnica stradale relativi alla viabilità nella X regio: G. ROSADA, *La viabilità nella X regio (Venetia et Histria). Strade di collegamento e strade di sfruttamento territoriale*, in *Atti del Terzo Congresso di Topografia Antica. La viabilità romana in Italia* (Roma, 10-11 novembre 1998), Parte I, a cura di G. UGGERI, "Rivista di Topografia Antica", IX, 1999 (ed. 2001), pp. 81-106.

³⁶ WISEMAN, *La via Annia: dogma ed ipotesi*, pp. 418, 419-420.

³⁷ Tito Annio Losco, pretore nel 156 circa e console nel 153 a.C., è stato considerato figlio dell'omonimo triumviro che nel 169 a.C. condusse un *supplementum* di coloni ad Aquileia (T.R.S. BROUGHTON, *The Magistrates of the Roman Republic*, I, New York 1951, pp. 413-414, 426, 447, 452); in realtà quasi certamente il triumviro del 169 e il console del 153 sono da considerare un'unica persona (T.R.S. BROUGHTON, *The Magistrates of the Roman Republic*, III, Supplement, Atlanta 1986, p. 16). Tito Annio Rufo fu pretore nel 131 circa e console nel 128 a.C.: BROUGHTON, *The Magistrates*, I, pp. 500, 506; ID., *The Magistrates*, III, pp. 16-17. Per Tito Annio Losco e Tito Annio Rufo si veda anche la bibliografia della successiva nota 39, in particolare gli articoli di C. Zaccaria, di F. Maselli Scotti e C. Zaccaria, di G. Bandelli.

³⁸ La lontana colonia latina di Aquileia e il quadrante veneto erano posti in collegamento diretto o indiretto con Bologna, polo di smistamento delle comunicazioni verso l'Italia centrale e quindi verso Roma mediante la via Flaminia "maior" del 220 da Roma a Rimini, l'Emilia "maior" del 187 da Rimini attraverso Bologna a Piacenza, la Flaminia "minor" del 187 da Bologna ad Arezzo, dove forse arriva anche la Cassia; oppure la via era avvertita come prosecuzione della Flaminia e della Popillia da Rimini-Adria-Altino con correlazioni con l'Emilia "maior" e la Postumia. Per questa organizzazione e programmazione di politica stradale: WISEMAN, *La via Annia: dogma ed ipotesi*, pp. 420, 424, 425 (la via del 153 di Tito Annio Lusco poteva appartenere alla logica di un unico progetto che comprendeva anche la Cassia e la Flaminia minor da Roma, per Arezzo, Bologna, Aquileia); G. UGGERI, *I collegamenti stradali tra Roma e la decima regio*, in *La Venetia nell'area padano-danubiana*, pp. 31-40; DALL'AGLIO, *La così detta "via Aemilia Altinate"*, pp. 331-333; ID., *Strabone e la via Emilia Altinate*, pp. 30-31; BANDELLI, *La penetrazione romana e il controllo del territorio*, pp. 147, 150, 151-152.

³⁹ Sull'iscrizione di Tito Annio: C. ZACCARIA, *La base di T. Annius Luscus*, in "Aquileia Nostra", LXVII, 1996, coll. 179-184; MASELLI SCOTTI, ZACCARIA, *Novità epigrafiche dal Foro di Aquileia*, pp. 130-143 fig. 5; G. BANDELLI, *Le clientele della Cisalpina fra il III e il II secolo a.C.*, in *Optima via*, pp. 36-37; C. TIUSSI, *Base di Tito Annio*, in *Tesori della Postumia*, p. 514 (scheda); C. ZACCARIA, *Documenti epigrafici di età repubblicana nell'area d'influenza aquileiese*, in *Vigilia di romanizzazione*, p. 195 con nota 19, p. 197 con nota 35; BANDELLI, *Roma e la Venetia orientale*, pp. 290-291, 293; G. CRESCI MARRONE, *Avanguardie di romanizzazione in area veneta. Il caso di*

nuovi documenti altinati, in “Aquileia Nostra”, LXXI, 2000, coll. 126-127; BANDELLI, *Aquileia colonia latina*, pp. 60-61.

⁴⁰ MASELLI SCOTTI, ZACCARIA, *Novità epigrafiche dal Foro di Aquileia*, pp. 140-141.

⁴¹ BANDELLI, *Roma e la Venetia orientale*, pp. 290-291, 293. Per la verità anche Claudio Zaccaria non esclude una datazione più bassa: ZACCARIA, *La base di T. Annius Luscius*, coll. 183-184; MASELLI SCOTTI, ZACCARIA, *Novità epigrafiche dal Foro di Aquileia*, pp. 142-143.

⁴² BANDELLI, *Roma e la Venetia orientale*, p. 293.

⁴³ DALL'AGLIO, *Strabone e la via Emilia Altinate*, pp. 29-31.

⁴⁴ DALL'AGLIO, *Strabone e la via Emilia Altinate*, pp. 31, 32-33. Invece se n'era fatta una distinzione, con un percorso rettilineo considerata la natura strategico-militare della via nel II sec. a.C., specie da Bologna al Po. Si veda ad esempio ALFIERI, *Topografia antica della regione*, p. 43; UGGERI, *Insedimenti, viabilità e commerci di età romana nel Ferrarese*, pp. 108, 110-111.

⁴⁵ *CIL*, V, 7992 (= *ILS*, 5860), 7992a e p. 1092. La prima perduta; la seconda è costituita da un frammento con lo stesso testo della precedente e si trova al Museo Civico di Trieste. Un'altra iscrizione, oggi dispersa, è di incerta provenienza: *CIL*, V, 1008a = *ILS*, 5375. Sempre nei dintorni di Aquileia sono state scoperte altre due iscrizioni (identico il testo; una risulta maggiormente frammentaria), ora al Museo Nazionale di Aquileia: G. BRUSIN, *Sul percorso della via Annia fra il Piave e la Livenza e presso Torviscosa*, in “Atti Istituto Veneto SS. LL. AA”, CVIII, 1949-50, pp. 125-127 (= *AÉp*, 1953, 31); ID., *Epigrafi aquileiesi in funzione di pietre miliari*, *ibid.*, CXIV, 1955-56, pp. 283-286, 289 nn. 3-4 (= *AÉp*, 1979, 256-257); BASSO, *I miliari della Venetia romana*, p. 168 con note 538-541, p. 194 con nota 612, pp. 196-197 con note 620, 622 (ivi bibl. prec.); M.F. PETRACCIA LUCERNONI, *Epigrafi aquileiesi relative al riassetto delle vie Annia e Gemina e l'origo di Massimino il Trace*, in “Antichità Altoadriatiche”, XXX, 1987, pp. 119-136.

⁴⁶ Per le divisioni agrarie di Adria: R. PERETTO, E. ZERBINATI, *Aspetti del popolamento in età romana tra Bassa Padovana e Polesine. Gli interventi dell'uomo sul territorio*, in *Territorio e popolamento in Bassa Padovana* (“Quaderni del Gruppo Bassa Padovana”, 6), Stanghella (PD) 1984, pp. 75-87 fig. 1 e carta topografica f.t.; ID., *Strutture territoriali in età romana nell'area deltizia veneta*, in “Quaderni di Archeologia del Veneto”, I, 1985, pp. 24-26; R. PERETTO, *Ambiente e strutture antropiche nell'antico Polesine*, in *L'antico Polesine. Testimonianze archeologiche e paleoambientali*, Padova 1986, pp. 59-77 e carta topografica f.t.; P. TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, Firenze 1987, pp. 49-56 tav. XLVI; R. PERETTO, E. ZERBINATI, *Il territorio polesano*, in *Il Veneto nell'età romana*, II, *Note di urbanistica e di archeologia del territorio*, a cura di G. CAVALIERI MANASSE, Verona 1987, pp. 275-280; G. CHOUQUER, F. FAVORY, *Les arpenteurs romains. Théorie et pratique*, Paris 1992, p. 114 figg. 1-2; S. BONOMI, *Le sistemazioni agrarie romane di Adria*, in *Interventi di bonifica agraria nell'Italia romana* (“Atlante Tematico di Topografia Antica”, 4), Roma 1995, pp. 37-38; C. CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie del territorio medio e basso atesino*, in *Ponso prima della memoria e nella memoria*, Ponso 1996, pp. 40-42 figg. 1-18; E. ZERBINATI, *Scoperte archeologiche nel comune di Ponso e qualche spunto di riflessione su resti di divisioni agrarie d'età romana individuati nei territori di Este e Adria*, *ibid.*, pp. 104-106; E. MASIERO, *L'agro a nord-ovest di Adria: moduli agrari e idrografia*, in “Quaderni di Archeologia del Veneto”, XV, 1999, pp. 94-100. Inoltre sulla funzione del decumano massimo, detto “via di Villadose”, lungo 22 km.: E. MASIERO, *La strada “in levada” nell'agro nord-occidentale di Adria*, in *Atti del Terzo Congresso di Topografia Antica: La viabilità romana in*

Italia, pp. 107-120. Vanno anche citati i volumi miscellanei promossi dal Gruppo Archeologico di Villadose (G.A.V.), nei quali vari articoli danno conto soprattutto di sistematiche e fruttuose ricerche di superficie nell'area centuriata: *La centuriazione dell'agro di Adria*, a cura di E. MARAGNO, Stanghella 1993; *La ricerca archeologica di superficie in area padana*, Atti del Workshop, Villadose - 1 ottobre 1994, a cura di E. MARAGNO, Stanghella 1996; la prima parte del volume *Quaderni di archeologia del Polesine*, I, a cura di E. MARAGNO, Stanghella 2000.

⁴⁷ D. OLIVIERI, *Toponomastica veneta*, Venezia-Roma 1961², p. 1: «Agnà (nel Padovano) da *Annius* sull'antica *via Annia*»; G.B. PELLEGRINI, A.L. PROSDOCIMI, *La lingua venetica*, I, *Le iscrizioni*, Padova-Firenze 1967, p. 303: «Agnà... sulla *via Annia*»; C. MARCATO, *Stratificazione toponomastica nel Veneto*, in *Cultura popolare del Veneto. L'ambiente e il paesaggio*, a cura di M. CORTELAZZO, Cinisello Balsamo (Milano) 1990, p. 152; EAD., *Agnà*, in *Dizionario di toponomastica. Storia e significato dei nomi geografici italiani*, Torino 1990, p. 10; BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, pp. 70-71; G.B. PELLEGRINI, *Dai Veneti ai Venetici*, in *Storia di Venezia*, vol. I, *Origini - Età ducale*, a cura di L. CRACCO RUGGINI, M. PAVAN (†) e G. CRACCO, G. ORTALLI, Roma 1992, p. 129. Occorre anche dire, però, che questo nome ricorre abbastanza di frequente nell'Italia settentrionale: DEGRASSI, *Un nuovo miliario calabro*, p. 264 nota 17 = *Scritti vari di antichità*, p. 1032 nota 17; G. BRUSIN, *I monumenti romani e paleocristiani*, in *Storia di Venezia*, I, *Dalla preistoria alla storia*, p. 414; UGGERI, *La romanizzazione dell'antico delta padano*, p. 61 nota 28.

⁴⁸ Il Gloria pensava che l'Annia dovesse identificarsi con la via "Emilia altinate" (percorrenza nel padovano per Montagnana-*Anneianum*, Este, Monselice, zona di Abano, Padova: tesi, come si è visto, riproposta dal Wiseman, il quale correttamente rimanda al Gloria: WISEMAN, *La via Annia: dogma ed ipotesi*, p. 424.), ma egli non escludeva, sulla scorta della documentazione medievale, altre due "vie Annie": la Padova-Maserà-Conselve-Bagnoli-Agnà; la Padova-Pozzoveggiani-Casalserugo, Bovolenta-Arzercavalli-Agnà: A. GLORIA, *L'agro patavino dai tempi romani alla pace di Costanza (25 giugno 1183)*, in "Atti R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti", ser. V, pt. I, t. VII (1880-1881), pp. 827-841 (pp. 827-839, via Annia; pp. 839-840, Padova per Conselve e Bagnoli; pp. 840-841, Padova per Bovolenta e Agnà). Una sintesi delle opinioni del Gloria si trova in V. GALLIAZZO, *I ponti di Padova romana. Saggio di archeologia urbanistica*, Padova 1971, p. 104 nota 2. E' evidente che le due Annie a sud di Padova, a prescindere dal loro preciso tragitto, s'inquadrano nella "logica itineraria" dell'Annia che congiunge Adria con Padova (secondo la convinzione di Bosio che, comunque, sceglie il percorso Padova-Bovolenta: BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, p. 71; vedi pure I. MODUGNO, *Padova: la rete stradale extraurbana e gli accessi urbani*, in "Quaderni di Archeologia del Veneto", XIII, 1997, pp. 110-114) e, in qualche modo, possono "solidarizzare" e si possono "spiegare" (e "piegare") con l'evidenza aerofotografica. Le due direttrici sono indicate proprio in questa "logica" già dal De Bon che parla della «strada di Padova-Adria... supposta per la tanto discussa Via Annia, soprattutto per il centro di Agnà situato lungo il suo corso»: A. DE BON, *Vie ed abitati nell'agro di Ateste e di Patavium*, in E. GHISLANZONI, A. DE BON, *Romanità del territorio padovano*, Padova 1938, pp. 61-62; ID., *Il Polesine ne l'antico impero. Il municipio romano di Atria*, Rovigo 1939, pp. 78, 80, 81-84, opera nella quale si precisa il proseguimento da Agnà per Pettorazza Grimani, Fasana, Traghettin, Adria e si predilige la scelta del rettilineo Padova-Bovolenta, pur ammettendo che «nella documentazione medievale... conosciamo l'esistenza di più tronchi di questa via», per Abano, per Conselve e Bagnoli (p. 83 nota 1). La direttrice per Conselve-Albignasego, pur con alcune differenziazioni, è condivisa da Bonomi, Maccagnani, Mengotti: S. BONOMI, *Il territorio patavino*, in *Il Veneto nell'età romana*, II, p. 208 con nota 135; MACCAGNANI, *La via Popilia-Annia*, p. 87; MENGOTTI, *La viabilità romana nel territorio patavino*, pp. 116-117 (per Bagnoli e Conselve).

⁴⁹ PERETTO, ZERBINATI, *Aspetti del popolamento in età romana tra Bassa Padovana e Polesine*, pp. 82-83 figg. 1, 5; PERETTO, *Ambiente e strutture antropiche*, pp. 68, 71-73 figg. 45-46; TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, pp. 51, 52, 53, 56 tavv. XXIV, XXVI, XLVI; PERETTO, *Viabilità romana in territorio polesano. Individuazioni aerofotogrammetriche e rilevamenti di campagna*, in *La Venetia nell'area padano-danubiana*, p. 101 figg. 3-4; ZERBINATI, *Viabilità romana in territorio polesano: aspetti storico-archeologici*, pp. 114-117 *passim*; CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, pp. 42, 45 fig. 11.

⁵⁰ Per queste considerazioni di carattere generale, anche se suggerite per un altro contesto territoriale (ma simile al nostro), vedi M. HARARI, *Commento all'Atlante: l'età romana*, in P. TOZZI, M. HARARI, *Tempi di un territorio. Atlante aerofotografico delle Valli Grandi Veronesi*, Parma 1990, pp. 80-81.

⁵¹ PERETTO, ZERBINATI, *Aspetti del popolamento in età romana tra Bassa Padovana e Polesine*, carta topografica f.t.; PERETTO, *Ambiente e strutture antropiche*, figg. 49-50 e carta topografica f.t.; TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, tav. XLVI; CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, pp. 66-67 figg. 10-11.

⁵² Sui siti archeologici di Agna: E. ZERBINATI, *La documentazione archeologica nel comprensorio conselvano*, in *Conselve "luogo nobile" del Padovano*, a cura di F. SABBION, Bagnoli di Sopra 2002, pp. 12-13, p. 14 con nota 34, pp. 16-17 con note 55-57.

⁵³ TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, pp. 54, 56; BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, pp. 70-71

⁵⁴ TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, p. 56 tavv. XL, XLVI.

⁵⁵ Così TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, pp. 52, 53, 54-55, 56 tavv. XXIX-XXX, XXXII- XXXIII, XLVI. Ripreso da PERETTO, *Viabilità romana in territorio polesano. Individuazioni aerofotogrammetriche*, pp. 101-104 figg. 5-7; ZERBINATI, *Viabilità romana in territorio polesano: aspetti storico-archeologici*, pp. 114-117 *passim*.

⁵⁶ Una rassegna accurata di questi documenti è condotta da GALLIAZZO, *I ponti di Padova romana*, pp. 189-190 nota 102. Alcuni sono stati rivisitati da WISEMAN, *La via Annia: dogma ed ipotesi*, pp. 423-424 con note 36-44 (con bibl. precedente di questo autore); BONOMI, *Il territorio patavino*, p. 208 con nota 135; BORTOLAMI, *L'uomo e i corsi d'acqua*, p. 20; C. CORRAIN, *Considerazioni sull'evoluzione del territorio nel Medioevo e su alcuni aspetti del rapporto uomo-ambiente nel vivere quotidiano degli abitanti delle valli*, in *Monselice. Storia, cultura e arte di un centro "minore" del Veneto*, a cura di A. RIGON, Monselice 1994, p. 66; MENGOTTI, *La viabilità romana nel territorio patavino*, pp. 116-119 con note 63, 65-67, 71, 77-78; C. CORRAIN, *Il divenire del territorio*, in *Conselve "luogo nobile" del Padovano*, pp. 34-36; S. BORTOLAMI, *Conselve nel Medioevo. I caratteri originali di un centro rurale nel Padovano*, *ibid.*, p. 45.

⁵⁷ A. GLORIA, *Codice diplomatico padovano dal secolo sesto a tutto l'undecimo*, Venezia 1877, pp. 61-64 (in particolare pp. 62-63) doc. 42 del 30 gennaio 954. Stesso documento in B. LANFRANCHI STRINA, *SS. Trinità e S. Michele Arcangelo di Brondolo, vol. II, Documenti 800-1199* (Fonti per la storia di Venezia, sez. II), Venezia 1981, pp. 14-22 (in particolare pp. 16, 17) doc. 2. Cito da Lanfranchi Strina solo qualche "scheggia": : «... de parte de contra Caput Silvi et de contra Tribano per via antiqua que venit per Palude Maiore ... veniente ipsa via usque in levata maiore que venit de Caput Silvis que vocatur Agna, extendente prenominata via per transversu de prenominata levata...

». Più oltre: «... De contra Agna est termine de petra Fledemi et a turre Vetere inde per arzere Bevrile et per arzere de Albireda perexiente in via que vadit ad Agnam usque in villa mea de Visignolo et capella Sancti Isidori... ». Si veda anche il II paragrafo di questa comunicazione. Per la terminologia come «via antiqua» e «levata»: M. CALZOLARI, *Contributi toponomastici alla ricostruzione della rete stradale dell'Italia romana*, in *Opere di assetto territoriale ed urbano*, pp. 41-42, 46.

⁵⁸ LANFRANCHI STRINA, *SS. Trinità*, pp. 30-33 (in particolare p. 31) doc. 7: «... et inde usque ad via Maggiore que venit de Caput Silvi ipsa levata que vocatur Agna...».

⁵⁹ Archivio di Stato, Padova, *Corona*, p. 55 tergo doc. 1590, documento ricordato da A. GLORIA, *L'agro patavino dai tempi romani alla pace di Costanza (25 giugno 1183)*, Venezia 1880-1881, p. 840 nota 4.

⁶⁰ Ordine di manutenzione nei Codici Carraresi di aggiunta agli Statuti padovani sulle strade: A. GLORIA, *Il territorio padovano illustrato*, IV, Padova 1862, p. 45 doc. V: si fa menzione di una «strata Lagne a Padue usque ad Consilvem».

⁶¹ Rispettivamente: GLORIA, *Codice diplomatico padovano*, 1877, pp. 234-235 doc. 206 : «... infra fine de civitate Padua in loco et fundo Verzegnano... Est pecia ipsa de terra aratoria... [che confina] de alio lato via plubica que dicitur Agna percurrente...»; A. GLORIA, *Codice diplomatico padovano dall'anno 1101 alla pace di Costanza (25 giugno 1183)*, parte II, Venezia 1881, p. 420 doc. 1377: terreni «... in finibus Padue supra viam que dicitur Agna que vadit ad Abbanum...».

⁶² A favore si veda la documentazione medievale citata da GALLIAZZO, *I ponti di Padova romana*, pp. 189-190 nota 102; *contra*: BONOMI, *Il territorio patavino*, p. 214 nota 135.

⁶³ Per i nuclei archeologici dell'area: ZERBINATI, *La documentazione archeologica nel comprensorio conselvano*, pp. 9-23 *passim*.

⁶⁴ Per i materiali archeologici: CAV, III, pp. 73-75 nn. 255-262 (Albignasego), p. 136 nn. 252-254 (Maserà, Albignasego), p. 137 nn. 258-262 (Cartura).

⁶⁵ Dall'Aglio ritiene che Wiseman pecchi «di un eccessivo e ingiustificato geometrismo»: DALL'AGLIO, *Strabone e la via Emilia Altinate*, p. 34 nota 3.

⁶⁶ Già Andrea Gloria l'aveva fatto notare: A. GLORIA, *Codice diplomatico padovano dall'anno 1101 alla pace di Costanza (25 giugno 1183)*, parte I, Venezia 1879, pp. LIV-LV. Nereo Alfieri sostiene che «nella zona padovana sia avvenuto un fenomeno di diffusione del nome *Annia*, lungo un *diverticulum* dalla primitiva strada consolare»: N. ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell'Italia settentrionale*, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale dalla repubblica alla tetrarchia*, I, Bologna 1964, p. 62. Vedi anche GALLIAZZO, *I ponti di Padova romana*, pp. 189-190 nota 102.

⁶⁷ Si vedano i dati e gli spunti di riflessione di Corrain nel II paragrafo.

⁶⁸ Per i materiali archeologici nel comune di Gavello: CAV, III, pp. 165-167 nn. 469-474; per un'iscrizione funeraria da Gavello: CIL, V, 2451; in particolare per i ritrovamenti nella Tenuta Dossi di Gavello e altre località presso i Dossi: CAV, IV, pp. 121-123 nn. 77-82.1-2; per due iscrizioni funerarie nella Tenuta Dossi: H. PAIS, *SupplIt*, 498-499; cfr. E. ZERBINATI, *Demografia protostorica, bonifica e colonizzazione in età etrusca e romana*, in *La bonifica tra Canalbianco e*

Po. Vicende del Comprensorio Padano Polesano, Rovigo 2002, p. 48 fig. 8. Per Crespino: CAV, III, pp. 167-168 nn. 475-487, pp. 180-181 nn. 41-43; per tre iscrizioni funerarie da Selva di Crespino: CIL, V, 2452 = CIL, I², 2192; cfr. ZERBINATI, *Demografia*, p. 48 fig. 9; inoltre CIL, V, 2453-2454.

⁶⁹ BOTTAZZI, *La rete itineraria*, p. 81, cauto a riconoscere questo percorso con l'Annia; lo stesso autore è più convinto in un'altra sua pubblicazione: G. BOTTAZZI, *La colonizzazione romana: città e territori centuriati*, in *Un Po di terra. Guida all'ambiente della bassa pianura padana e alla sua storia*, a cura di C. FERRARI, L. GAMBI, Reggio Emilia 2000, p. 406.

⁷⁰ PERETTO, *Ambiente e strutture antropiche*, p. 77-80 figg. 52-54; TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, p. 53 tavv. XXVIIIa-b, XLVI; M. CALZOLARI, *Le strade romane della bassa Padania*, in *Tecnica stradale romana* ("Atlante Tematico di Topografia Antica", 1), Roma 1992, pp. 164-165; R. PERETTO, *Strade e bonifiche nell'antico territorio di Adria*, in *La centuriazione dell'agro di Adria*, pp. 179, 182 con fig. 7; ID., *Recenti scoperte nell'entroterra di Adria. Insediamenti "etrusco-padani" e la via romana per Gavello*, in "Padusa. Notiziario del C.P.S.S.A.E.", VIII, n. 1-2, I-II quadrimestre 1997, p. 12; ROSADA, *La viabilità nella X regio*, pp. 89-90 fig. 9.

⁷¹ DE BON, *Il Polesine ne l'antico impero*, pp. 53-57, 93, che la ritiene, però, un collegamento con Verona e Ostiglia; vicino a Gavello si staccava «in direzione di Crespino la grande via... diretta a Bologna» (p. 53; si veda la nota seguente). Per il toponimo «Quinto» gavellense vedi anche M. CALZOLARI, *Contributi toponomastici*, p. 60.

⁷² Per questa direttrice, pur con qualche diversità di percorrenza: DE BON, *Il Polesine ne l'antico impero*, pp. 53, 85-86; UGGERI, *La romanizzazione dell'antico delta padano*, pp. 165, 171; ID., *Aspetti della viabilità romana nel delta padano*, in "Padusa" XVII, 1981, pp. 54, 55-56, 57; ID., *Insediamenti, viabilità e commerci di età romana nel Ferrarese*, pp. 110, 120-121; ZERBINATI, *Viabilità romana in territorio polesano: aspetti storico-archeologici*, p. 117 con note 57-59.

⁷³ PLIN., *Nat. hist.*, III, 119-120; L. BOSIO, *I Septem Maria*, in "Archeologia Veneta", II, 1979, pp. 33-44.

⁷⁴ PERETTO, ZERBINATI, *Aspetti del popolamento in età romana tra Bassa Padovana e Polesine*, pp. 84-87 figg. 1, 6; PERETTO, *Ambiente e strutture antropiche*, pp. 73-77 figg. 48-50; TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, pp. 52, 54-55, 55-56 tavv. XXVII, XXIX-XXXIII, XLVI; PERETTO, *Viabilità romana in territorio polesano. Individuazioni aerofotogrammetriche*, pp. 101-104 figg. 5-7; ZERBINATI, *Viabilità romana in territorio polesano: aspetti storico-archeologici*, pp. 114-117 passim; CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, p. 40 figg. 2-3, 9-10.

⁷⁵ Un tentativo di abbozzare una qualche risposta a qualcuno di questi interrogativi (ma il livello era assolutamente propedeutico e, per certi versi, provocatorio) è in ZERBINATI, *Scoperte archeologiche nel comune di Ponso*, pp. 105-106.

⁷⁶ G. SCHMIEDT, *La prospezione aerea nella ricerca archeologica*, in *Convegno internazionale sulla tecnica e il diritto nei problemi della odierna archeologia*, Venezia 22-24 maggio 1962, Roma 1963, p. 82 e fig. 2 a p. 71; M. SALVATORI, *Precisazioni intorno alla via Popillia nel tratto da Adria a Porto Menai*, in "Bollettino del Museo Civico di Padova", LX, n. 1, 1971, pp. 21-25; MACCAGNANI, *La via Popilia-Annia*, pp. 84-85 (ritiene il tratto a meridione di Lova «non ancora sufficientemente indagato»).

⁷⁷ A. GLORIA, *Codice diplomatico padovano dal secolo sesto a tutto l'undecimo*, Venezia 1877, p. 42 doc. 28 (anno 912); PELLEGRINI, PROSDOCIMI, *La lingua venetica*, p. 404; DORIGO, *In flumina et fossas*, coll. 90-93 con note 12-14; PELLEGRINI, *Dai Veneti ai Venetici*, p. 134. Vedi anche ZERBINATI, *Viabilità romana in territorio polesano: aspetti storico-archeologici*, p. 116 con nota 54 (ivi altra bibl.).

⁷⁸ E. ZERBINATI, *Un miliario a Corte di Piove di Sacco*, in *Introduzione storica alla lettura della carta catastale del «Retratto del Gorzon». Itinerari e documenti per una storia della Bassa Padovana* ("Quaderni del Gruppo Bassa Padovana", 7), Parte I, Stanghella (PD) 1986, pp. 87-92 figg. 1-2; BONOMI, *Il territorio patavino*, p. 208; BASSO, *I miliari della Venetia romana*, pp. 156-157 n. 70, pp. 159-160; CALZOLARI, *Alcune osservazioni sui miliari*, pp. 254-255 n. 40 (con altre ipotesi sulla provenienza e sul collocamento originario).

⁷⁹ Sul territorio di Monselice in età preromana e romana: E. BIANCHIN CITTON, E. ZERBINATI, *Il territorio in età preromana e romana*, in *Monselice. Storia, cultura e arte di un centro "minore" del Veneto*, pp. 21-45; E. ZERBINATI, *Archeologia e monumenti d'età romana a Monselice*, in *Monselice romana*, a cura di F. ROSSETTO (Appunti di storia monselicense, 8) Monselice 2002, pp. 26-45.

⁸⁰ La citazione da A.A. SETTIA, *Monselice nell'alto medioevo*, in *Monselice. Storia, cultura e arte di un centro "minore" del Veneto*, p. 84 con nota 10; vedi anche D. OLIVIERI, *Di alcune tracce di vie romane nella toponomastica italiana*, in "Archivio Glottologico Italiano", 27, 1934, p. 189; G.B. PELLEGRINI, *Toponomastica italiana*, Milano 1990, p. 202; MARCATO, *Stratificazione toponomastica nel Veneto*, p. 152 («via selciata è... più tarda o medievale, ad essa si riferisce il nome di *Monselice* letteralmente 'monte della via selciata', quella che lo unisce a Padova...»). Cfr. pure D. GALLO, *Per la storia di Monselice nel medioevo: dal 'castrum' alla 'terra murata'*, in *Città murate del Veneto*, a cura di S. BORTOLAMI, Cinisello Balsamo (Milano) 1988, p. 79.

⁸¹ A. BUONOPANE, *Estrazione, lavorazione e commercio dei materiali lapidei*, in *Il Veneto nell'età romana*. I, p. 197 con nota 143; R. VALANDRO, *Mons Silicis. Preistoria e storia antica di un territorio euganeo*, Este 1990, pp. 76, 94; BIANCHIN CITTON, ZERBINATI, *Il territorio in età preromana e romana*, p. 43 nota 26; CALZOLARI, *Contributi toponomastici*, pp. 39-40; R. VALANDRO, *Monselice strada per strada. Note di storia e di toponomastica*, Monselice 1997, pp. 22-24, 101-103.

⁸² BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, pp. 35-36; ID., *L'agro atestino in età preromana e romana*, pp. 184-185; ID., *Dai Romani ai Longobardi: vie di comunicazione e paesaggio agrario*, in *Storia di Venezia*, vol. I, *Origini - Età ducale*, p. 179.

⁸³ CAV, III, p. 128 n. 207.

⁸⁴ CAV, III, p. 118 n. 186.

⁸⁵ Per due iscrizioni funerarie e altri reperti archeologici da quest'ultima località: ZERBINATI, *Edizione archeologica*, p. 40 n. 3, pp. 375-376 n. 3; CAV, III, p. 118 n. 185. In particolare per le iscrizioni: H. PAIS, *SupplIt*, 552 (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, p. 136); BASSIGNANO, *SupplIt*, n. 240.

⁸⁶ CAV, III, p. 118 n. 184. Iscrizione funeraria di *CIL*, V, 2528 (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 68-69).

⁸⁷ CAV, III, p. 112 n. 144.1-2.

⁸⁸ CAV, III, p. 114 n. 156.

⁸⁹ Cfr. C. BALISTA, G. GAMBACURTA, A. RUTA SERAFINI, *Sviluppi di urbanistica atestina*, in *Este preromana: una città e i suoi santuari*, p. 119.

⁹⁰ Per approfondimenti: E. ZERBINATI, *Edizione archeologica della Carta d'Italia al 100.000. Foglio 64. Rovigo*, Firenze 1982, p. 66 n. 5 c; BASSO, *I miliari della Venetia romana*, pp. 153-155 n. 68; CALZOLARI, *Alcune osservazioni sui miliari*, p. 254 n. 38.

⁹¹ BAGGIO BERNARDONI, *Este romana*, p. 311.

⁹² ZERBINATI, *Edizione archeologica*, p. 182 n. 6 A, p. 248 n. 37; E. ZERBINATI, *Il territorio atestino*, in *Il Veneto nell'età romana*, vol. II, *Note di urbanistica e di archeologia del territorio*, a cura di G. CAVALIERI MANASSE, Verona 1987, p. 244 con nota 56; CAV, III, p. 111 n. 142.1; BUCHI, *Venetorum angulus*, p. 91.

⁹³ Famose le cave di trachite del colle di Lispida; sembra che siano state attive fin dall'età romana: M.C. BILLANOVICH, *Attività estrattiva negli Euganei. Le cave di Lispida e del Pignaro tra medioevo ed età moderna*, Deputazione di Storia Patria per le Venezie, Miscellanea di Studi e Memorie, XXXIII, Venezia 1997, p. 4 con nota 25.

⁹⁴ L. ALBERTI, C. CORRAIN, *Lettura di un territorio con le fotoaeree*, in *Introduzione storica alla lettura della carta catastale del «Retratto del Gorzon»*, p. 75; CORRAIN, *Considerazioni sull'evoluzione del territorio*, p. 67 fig. 2.

⁹⁵ Per le lineazioni ad ovest e a est di Monselice: ALBERTI, CORRAIN, *Lettura di un territorio*, p. 75 fig. 5; CORRAIN, *Considerazioni sull'evoluzione del territorio*, p. 67 fig. 2; ZERBINATI, *Il territorio atestino*, p. 244; CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, p. 45, p. 81 fig. 25, p. 83 fig. 27.

⁹⁶ ZERBINATI, *Edizione archeologica*, pp. 43-44 n. 9; CAV, III, pp. 130-131 n. 218. Per le iscrizioni comprese quelle del monumento dei *Volumnii*: PAIS, *SupplIt*, 543, 545, 553, 556-563 (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 134-135, 135, 136, 137-138); BASSIGNANO, *SupplIt*, n. 246. In particolare per l'edicola dei *Volumnii* e quella di *Lucanus* e per qualche altro monumento di particolare interesse storico-artistico: F. GHEDINI, *Sculture greche e romane del Museo Civico di Padova*, Roma 1980, pp. 104-114 n. 42, pp. 116-118 n. 44; C. COMPOSTELLA, *Ornata sepulcra. Le "borghesie" municipali e la memoria di sé nell'arte funeraria del Veneto romano*, Firenze 1996, pp. 256-258 con nota 41 fig. 104; EAD., *I monumenti funerari di Este e di Padova: immagini e committenti*, in *Monumenti sepolcrali romani in Aquileia e nella Cisalpina*, a cura di M. MIRABELLA ROBERTI (Antichità Altoadriatiche, XLIII), Trieste 1997, p. 228 con nota 65.

⁹⁷ ZERBINATI, *Edizione archeologica*, pp. 42-43 nn. 7-8, pp. 49-51 nn. 18-19; CAV, III, pp. 130-131 nn. 216-221.2; F. ROSSETTO, *Il monselicense in età preromana*, in *Monselice romana*, p. 16; E. ZERBINATI, *Archeologia e monumenti d'età romana a Monselice*, pp. 34-35, 36-37 figg. 1, 11, 26, 28, 31-32, 35. Per le iscrizioni: *CIL*, V, 2505, 2512, 2701 (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 61-62, 63-64, 105); PAIS, *SupplIt*, 514, 583 (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 128-129, 140); BASSIGNANO, *SupplIt*, nn. 2, 83, 180, 242, 252-253, 255. Per qualche monumento funerario significativo di

carattere storico-artistico: COMPOSTELLA, *Ornata sepulcra. Le "borghesie" municipali*, p. 259 fig. 109, p. 262 fig. 114; EAD., *I monumenti funerari di Este e di Padova*, p. 217 con nota 27 fig. 5.

⁹⁸ ZERBINATI, *Edizione archeologica*, p. 44 nn. 10-11; CAV, III, p. 134 nn. 241-242. Per una statua funeraria acefala: GHEDINI, *Sculture greche e romane*, p. 68 n. 27; COMPOSTELLA, *Ornata sepulcra. Le "borghesie" municipali*, p. 262 con nota 53; EAD., *I monumenti funerari di Este e di Padova*, p. 217 con nota 26 fig. 4.

⁹⁹ MARCATO, *Stratificazione toponomastica*, p. 162; VALANDRO, *Monselice strada per strada*, pp. 26, 75.

¹⁰⁰ E. ROSSETTO, *La mansio Anneiano dell'Itinerarium Antonini e il percorso della strada romana da Este a Modena*, in "Archeologia Veneta", V, 1982, pp. 191-205; EAD., *La stazione Vico Variano dell'Itinerarium Antonini e il percorso della strada romana da Este a Modena*, in "Padusa", XVIII, 1982, pp. 125-136. E' questa l'opinione di Luciano Bosio e della Sua scuola: BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, pp. 36-41.

¹⁰¹ Oltre che alla Rossetto e a Bosio (nota precedente) si rimanda a G. BOTTAZZI, M. CALZOLARI, *Vicus Varianus (Vigarano) e la strada romana dal modenese ad Este*, in "Quaderni della Bassa Modenese", anno IV, n. 1, 1990, pp. 15-18; DALL'AGLIO, *La così detta "via Aemilia Altinate"*, pp. 335-336; ID., *Strabone e la via Emilia Altinate*, p. 32.

¹⁰² UGGERI, *La romanizzazione dell'antico delta padano*, pp. 156, 158; ID., *Insedimenti, viabilità e commerci di età romana nel Ferrarese*, p. 112.

¹⁰³ DALL'AGLIO, *Strabone e la via Emilia Altinate*, p. 32.

¹⁰⁴ BOTTAZZI, CALZOLARI, *Vicus Varianus (Vigarano)*, pp. 22-23.

¹⁰⁵ BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, pp. 38-39.

¹⁰⁶ M. CALZOLARI, *L'età romana nel territorio di Bondeno: ricerche topografico-archeologiche*, in *Bondeno e il suo territorio dalle origini al Rinascimento*, a cura di F. BERTI, S. GELICHI e G. STEFFÈ, Casalecchio di Reno (Bologna) 1988, p. 172 con nota 3 a p.181, p. 180; ID., *Il Po tra geografia e storia: l'età romana*, in "Civiltà Padana. Archeologia e storia del territorio", I, 1988, p. 26 con nota 36; BOTTAZZI, CALZOLARI, *Vicus Varianus (Vigarano)*, pp. 11-24 (specialmente pp. 11-12, 19-22); R. FERRI, M. CALZOLARI, *Il contributo dell'indagine aerofotogrammetrica all'individuazione di antichi tracciati stradali: l'esempio della viabilità di epoca romana tra le Valli Grandi Veronesi e la Bassa Modenese*, in *Miscellanea di studi archeologici e di antichità*, III, 1989, Modena 1990, pp. 128-131. Cfr. F. REBECCHI, *La scultura romana dei territori intorno a Ferrara. Pertinenze, tipologie, problemi*, in *Storia di Ferrara*, vol. III. *L'età antica (II). IV a.C. - VI d.C.*, coordinamento scientifico di N. ALFIERI, tomo I, Ferrara 1989, p. 313 nota 37; BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 28-29.

¹⁰⁷ DALL'AGLIO, *Strabone e la via Emilia Altinate*, p. 33.

¹⁰⁸ DE BON, *Vie ed abitati nell'agro di Ateste e di Patavium*, p. 62.

¹⁰⁹ DE BON, *Il Polesine ne l'antico impero*, p. 61 (carta topografica), p. 62 (carta topografica in basso), pp. 65-66. Cfr. ROSSETTO, *La mansio Anneiano*, pp. 201-202; EAD., *La stazione Vico Variano*, pp. 133-134; BOSIO, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, p. 39.

¹¹⁰ Ad Este il «rettifilo dell'antica strada arginata denominata via Augustea, posta a protezione del confine ovest della città» (C. BALISTA, L. RINALDI, *Gli antichi percorsi dell'Adige a Este*, in *Este preromana: una città e i suoi santuari*, p. 30), ma ubicata quasi al centro della città romana, appare allineata sulla stessa direttrice della percorso per Palugana e Ponso.

¹¹¹ Per le testimonianze archeologiche: CAV, III, pp. 103-104 n. 93.1-4. Per le iscrizioni: CIL, V, 2559, 2605, 2621, 2712 (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, pp. 78, 88, 91, 107); BASSIGNANO, *SupplIt*, n. 68.

¹¹² P. BARBIERATO, *La toponomastica del comune di Ponso*, in *Ponso prima della memoria e nella memoria*, p. 128.

¹¹³ CAV, III, p. 116 n. 170. Iscrizione: CIL, V, 2706 (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, p. 106). In generale per le scoperte archeologiche in comune di Ponso: ZERBINATI, *Scoperte archeologiche nel comune di Ponso*, pp. 99-102.

¹¹⁴ Poco a nord sono dislocati i siti archeologici nei comuni di S. Margherita d'Adige con il cippo di un legionario della legione IV Macedonica (CAV, III, p. 99 n. 59; BASSIGNANO, *SupplIt*, n. 19), di Megliadino S. Vitale (CAV, III, pp. 98-99 nn. 53-58), di Casale di Scodosia (CAV, III, p. 98 nn. 50-51),

¹¹⁵ Subito a nord sono posizionati alcuni nuclei archeologici nel comune di Merlara: CAV, III, p. 138 nn. 267-268, p. 139 nn. 271-272.

¹¹⁶ CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, p. 46 figg. 38-40.

¹¹⁷ CAV, II, p. 247 n. 296. L'iscrizione è in CIL, V, 8862 (cfr. BASSIGNANO, *SupplIt*, p. 124).

¹¹⁸ L'area attorno a Castagnaro e Castelbaldo fu oggetto alla fine del Duecento di interventi territoriali: S. BORTOLAMI, «Per acresiere et multiplicare il suo territorio». *Villaggi e borghi di fondazione preordinata nelle Venezie medioevali*, in *Castelfranco Veneto nel quadro delle nuove fondazioni medievali*, Atti del Convegno, 11 dicembre 1998, Castelfranco Veneto, a cura di S. BORTOLAMI, G. CECCHETTO, Castelfranco Veneto (Treviso) 2001, pp. 103, 112-113, 116.

¹¹⁹ M. CALZOLARI, *Territorio e insediamenti nella bassa pianura del Po in età romana*, Verona 1986, pp. 50, 72-75 e carta topografica f.t.; TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, p. 40 con nota 75 e tavv. XV-XVI; ID., *Tempi di un territorio*, in TOZZI, HARARI, *Tempi di un territorio. Atlante aerofotografico delle Valli Grandi Veronesi*, p. 62 con nota 26 e figg. 4b, 29, 34-36; HARARI, *Commento all'Atlante: l'età romana*, pp. 80-81; FERRI, CALZOLARI, *Il contributo dell'indagine aerofotogrammetrica*, pp. 113-117, 125-131 figg. 3-4, 9; M. CALZOLARI, *Le strade romane della bassa Padania*, pp. 165-166, 167 (in queste opere altra bibl.).

¹²⁰ Documentazione archeologica: CAV, II, p. 233 n. 235.

¹²¹ Per il toponimo e il suo significato: TOZZI, *Memoria della terra. Storia dell'uomo*, p. 37; ID., *Tempi di un territorio*, p. 42; CALZOLARI, *Contributi toponomastici*, p. 44. Per i reperti: CAV, II, p. 233 n. 236.1-2.

¹²² CAV, II, p. 234 n. 239.1-2.

¹²³ Per queste due località con nuclei archeologici: CAV, II, pp. 234-235 nn. 240-241.1-3.

¹²⁴ Villa rustica: CAV, II, pp. 232-233 n. 234.1-2; M.S. BUSANA, *Architetture rurali nella Venetia romana*, Roma 2002, pp. 368-377 figg. 148-149.

¹²⁵ CAV, II, p. 228 n. 215.1-2. Tutto il tracciato tra Corte Massaua e Torretta è ricco di resti di insediamenti e di necropoli. Mi limito a rimandare globalmente alla consultazione della carta topografica f.t. pubblicata da CALZOLARI, *Territorio e insediamenti* e del F. 63- Legnago in CAV, II, p. 183. Soprattutto per gli insediamenti rurali di Torretta loc. Le Storte (com. Legnago) e di Franzine Nuove (com. Villabartolomea): M.S. BUSANA, *Architetture rurali nella Venetia romana*, Roma 2002, pp. 307-309 fig. 130, pp. 366-368 fig. 147.

¹²⁶ PERETTO, *Ambiente e strutture antropiche*, p. 28 fig. 4.

¹²⁷ E. BUCHI, *Un'iscrizione di liberti nelle Valli Grandi Veronesi*, in "Aquileia Nostra", XLVIII, coll. 105-128.

¹²⁸ HARARI, *Commento all'Atlante: l'età romana*, p. 80.

¹²⁹ CAV, II, p. 242 n. 273.

¹³⁰ Per queste osservazioni cfr. ROSSETTO, *La mansio Anneiano*, pp. 194-198 e nota 23; BOTTAZZI, CALZOLARI, *Vicus Varianus (Vigarano)*, p. 22; FERRI, CALZOLARI, *Il contributo dell'indagine aerofotogrammetrica*, p. 131; DALL'AGLIO, *Strabone e la via Emilia Altinate*, pp. 32, 34 note 3 e 14.

¹³¹ *Terra acque uomini in Bassa Padovana. Appunti per una esplorazione d'ambiente* ("Quaderni del Gruppo Bassa Padovana", 5), Stanghella 1982, pp. 49-51; C. CORRAIN, *Modificazioni del territorio tra Pozzonovo, Solesino e Stanghella: fatti e confini*, in *Introduzione alla lettura della carta catastale del «Retratto del Gorzon»*, pp. 96-98; raccolta di scritture sui lavori idraulici intitolata *De aquis et provisionibus aquarum* custodita nella Biblioteca Civica di Este.

¹³² Superata la "Lovara", si percorreva l'argine destro fino all'incile con il Buel del Lovo, diversivo dell'Adige, ove esisteva il passo del Barbuglio.

¹³³ CORRAIN, *Modificazioni del territorio*, pp. 96-98.

¹³⁴ CORRAIN, *Modificazioni del territorio*, p. 98.

¹³⁵ C. CORRAIN, *Ponso e i suoi antichi paesaggi*, in *Ponso prima della memoria e nella memoria*, p. 52.

¹³⁶ *A stampa delli signori Maria Venier vedova Contarini, fratelli Manin, ed Alessandro Serbelloni, Sfrondrati di Milano contro Pisani*, pp.19, 20.

¹³⁷ CORRAIN, *Considerazioni sull'evoluzione del territorio*, pp. 66-68; LANFRANCHI STRINA, *SS. Trinità*, doc. 7.

¹³⁸ CORRAIN, *Considerazioni sull'evoluzione del territorio*, p. 66; LANFRANCHI STRINA, *SS. Trinità*, doc. 2.

¹³⁹ C. CORRAIN, *Il "Retratto del Gorzon" nella cartografia storica tra medioevo ed età veneziana*, in "Quaderni del Gruppo Bassa Padovana", 7, parte II, Stanghella 1988, pp. 91, 177.

¹⁴⁰ E' qui il caso di far notare che i rialzi viari imposti sono su tratti che già precedentemente hanno subito un apporto di terreno, probabilmente in periodo romano.

¹⁴¹ L'itinerario doveva essere imitato dall'attuale strada da Castelbaldo a Merlara e da qui per Battipaglia, Cavallona, seguendo il percorso del Fratta fino a S. Salvaro di Urbana.

¹⁴² CORRAIN, *Ponso e i suoi antichi paesaggi*, p. 51; Archivio di Stato di Verona, Malaspina, dipl. 1.

¹⁴³ *Stampa delli poveri comuni di Gazo, e Vighizzolo contro la magnifica comunità di Este*, pp. 6-9.

¹⁴⁴ I successivi riferimenti nel testo a sistemi di divisioni agrarie con specifici orientamenti e inclinazioni presuppongono: CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, pp. 39-47.

¹⁴⁵ CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, p. 81 fig. 25.

¹⁴⁶ CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, p. 67 fig. 11.

¹⁴⁷ CORRAIN, *Il divenire del territorio*, p. 35.

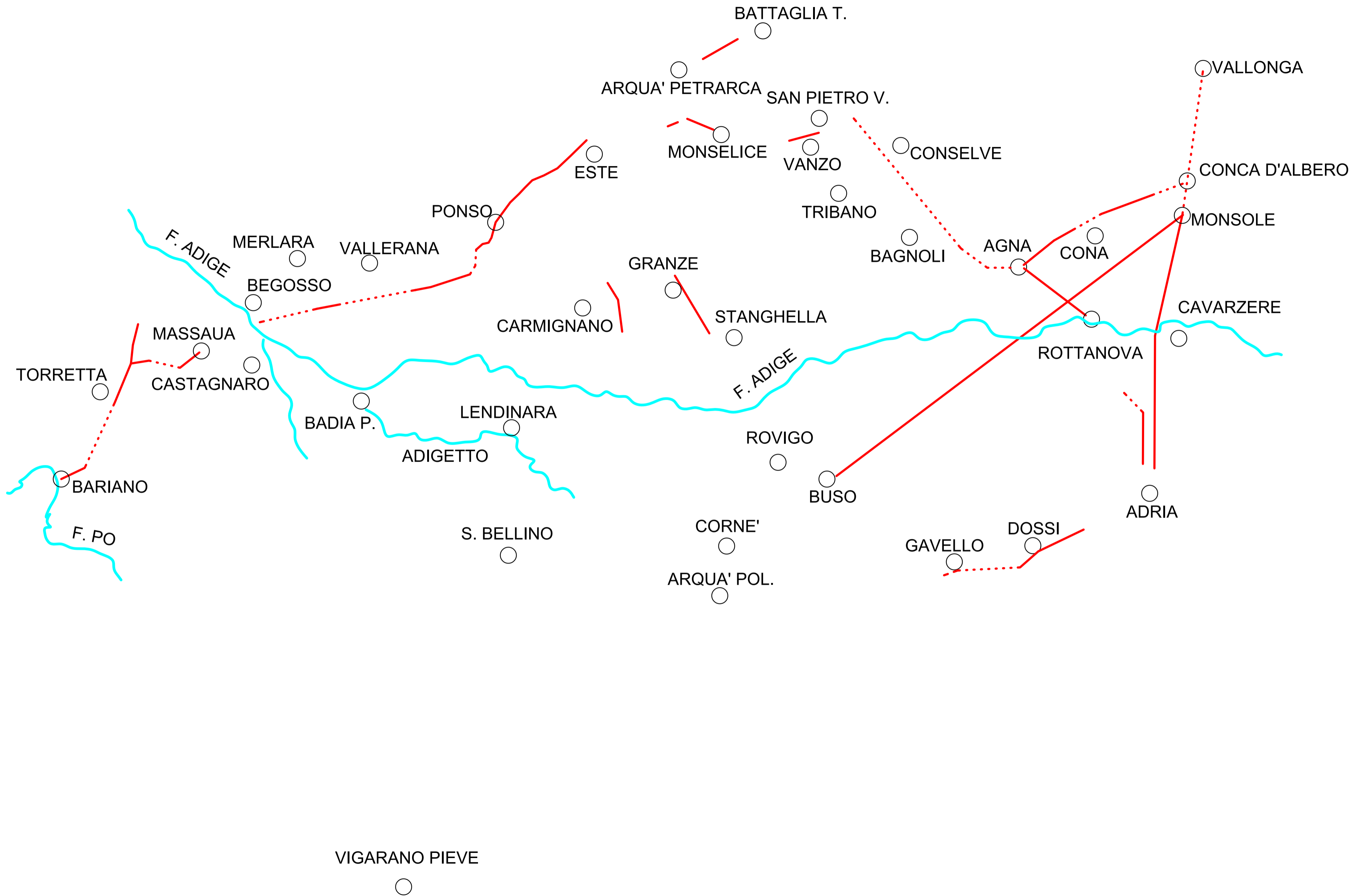
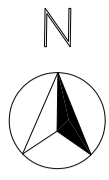
¹⁴⁸ LANFRANCHI STRINA, *SS. Trinità*, doc. 2.

¹⁴⁹ CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, p. 83 fig. 27.

¹⁵⁰ CORRAIN, *Considerazioni sull'evoluzione del territorio*, p. 67.

¹⁵¹ CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, p. 78 fig. 22.

¹⁵² CORRAIN, *Lettura e ricerca delle modifiche agrarie*, pp. 94-95 figg. 38-39.



VIGARANO PIEVE



FIG. 1 - Schema dei resti viari di eta' romana tra basso Padovano e Polesine scala 1:150.000



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.79-92.

CLAUDIO AZZARA

Le vie di comunicazione delle Venezia fra tardo antico e alto medioevo

Il progressivo disegno della trama viaria voluta da Roma nell'angolo nordorientale della penisola italiana, a seguito della colonizzazione avviata con la deduzione della colonia di Aquileia nel 181 a. C., si sovrappose in larga misura al reticolo di itinerari del Veneto preromano, del quale furono rispettate nella sostanza le direttrici principali e le funzioni tipiche. Le strade romane non solo assicuravano i collegamenti tra i vari centri di più antica tradizione dell'interno della regione (Padova, Este, Asolo, Monselice, Montegrotto, Oderzo, Treviso, Vicenza), olte che tra questi e gli importanti sbocchi a mare di Altino e di Adria, ma raggiungevano anche i mercati dell'Europa centrale. Due importanti piste, che valicavano le Alpi erano la cosiddetta "via del Piave", distesa fino alla valle della Gail, in Carinzia, e un'altra direttrice che si spingeva invece verso est, attraverso le Alpi Giulie¹.

Nel corso del II secolo a. C., i romani aggiunsero a questo quadro tre nuove, significative, strade, che partivano tutte da Aquileia, per dirigersi una verso Bologna (la cosiddetta *Aemilia Aemilia*, peraltro non riconosciuta da tutti gli studiosi)², una seconda verso Genova (la *Postumia*) e la terza (l'*Annia*) in direzione di Adria, da dove si staccava poi la *Popillia*, che proseguiva fino a Rimini. Ulteriori vie furono costituite in occasione del riordino complessivo dei territori padani che seguì l'incursione dei Cimbri nel 101 a. C.: vennero allora tracciate strade tra Asolo e Padova, tra Brescia e Verona, tra Vicenza e Padova, tra Modena e Verona (passando per il nodo di Ostiglia, che resterà vitale anche in epoche posteriori), tra Aquileia e il Norico e tra la stessa Aquileia e i territori dell'Istria e della Pannonia.

Un'ennesima svolta nella politica romana relativa ai territori veneti (prima del loro ordinamento come *X regio* con Augusto e, in seguito, come *VIII provincia Venetia et Histria*, con Diocleziano) si ebbe con la fondazione attorno al 42-40 a. C. della colonia di *Iulia Concordia*, posta a sua volta al raccordo tra importanti vie, con la quale si esaltava l'equilibrio tra le diverse realtà dell'entroterra e il litorale adriatico. Sino a quel momento, infatti, l'attenzione di Roma si era appuntata di preferenza sull'interno della regione veneta, mentre adesso veniva più efficacemente integrato nel contesto regionale l'ambito costiero, del quale si recuperava e potenziava l'antico e naturale ruolo di ponte tra il mondo mediterraneo e l'Europa centrale. Città litoranee quali Altino, Caorle, Grado fungevano da sbocco a mare per i sistemi produttivi dell'entroterra e orientavano direttrici di traffico rivolte ai diversi mercati. A partire dal 46 d. C., proprio da uno di questi centri, Altino, si staccò un'ulteriore via, la *Claudia Augusta*, che, giunta a Trento, si raccordava da qui ad altri itinerari diretti verso l'area

¹ Per un panorama completo sul sistema viario della *Venetia* romana, si rinvia alla monografia di L. Bosio, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova 1991. Si può anche vedere da ultimo, in sintesi e con un taglio cronologico che giunge al primo medioevo, Idem, *Dai Romani ai Longobardi: vie di comunicazione e paesaggio agrario*, in *Storia di Venezia*, I: *Origini-Età ducale*, sezione I (*Origini*), a c. di L. Cracco Ruggini e M. Pavan, Roma 1992, pp. 175-208. Per gli assetti urbani, un quadro aggiornato è presentato da G. Rosada, *Aggregazioni insediative e strutture urbane*, ivi, pp. 209-268.

² Alla tesi di Luciano Bosio, che ammette l'esistenza di tale strada, si oppone, per esempio, quella di Peter Wiseman, che la nega, riconoscendo sulla direttrice Aquileia-Emilia il solo sistema *Annia-Popillia*. Sulla scia di Wiseman, con cautela, si muove anche Gino Bandelli: cfr. il contributo di Corrain e Zerbinati in questo stesso volume.

danubiana. L'articolato sistema di nuclei urbani e di vie di collegamento lungo la costa tra Aquileia e Rimini era a sua volta messo in comunicazione con l'intera valle padana grazie a strade come l'*Aemilia* o la *Postumia*, oltre che per mezzo della grande arteria fluviale rappresentata dal corso del Po. La valorizzazione dell'arco altoadriatico in epoca romano-imperiale è resa evidente anche dal rilievo che sempre più vennero ad acquisire le due vie parallele che collegavano Altino a Ravenna, seguendo la linea costiera, l'una per terra (sovrapponendosi in parte alla *Popillia*), l'altra passando invece attraverso la vasta zona lagunare e paludosa che si estendeva tra le due città (coincidente con le lagune venetiche e con l'area nota in antico come *Septem Maria*). Il percorso endolagunare, alternativo rispetto alle vie di terra e a una sempre rischiosa navigazione in aperto Adriatico, è ben testimoniato dalle fonti scritte del tempo (non solo letterarie: lo menziona, ad esempio, anche l'*Edictum de pretiis* di Diocleziano) e trova elementi di riscontro pure in recenti ritrovamenti archeologici³. Proprio nelle città gravitanti sulla costa, Altino, Adria, Aquileia, Concordia, Padova, Trieste, si incardinava la complessa e ben integrata trama delle varie linee di traffico, terrestri, marine, endolagunari, fluviali. Padova, in particolare, spiccava come crocevia posto nel cuore di una vasta regione, dal momento che era unita all'Adriatico dai due rami terminali del Brenta e dalla via per Altino, e che da essa si dipartivano molte strade, per Este, Bologna, Vicenza, Verona, Asolo, Feltre.

Questo quadro viario, perfezionatosi nel corso del tempo e sostanzialmente stabile per tutta l'età romano-imperiale, presentava, dunque, un carattere di forte integrazione, trovando il proprio comune orientamento in direzione della linea costiera, sbocco naturale dell'intero sistema economico e produttivo regionale, lungo la quale correvano, per terra, per mare e attraverso le lagune, altri importanti itinerari distesi tra Altino e Ravenna, e dove, ben protetti dalla speciale morfologia della costa e opportunamente collegati con il retroterra, si distribuivano i porti: Adria, nella quale confluivano i traffici dei vasti territori bagnati dal Po, Altino, punto di sbocco del Veneto centrale e della *Raetia*, Aquileia, nella quale convergevano le vie (sempre più importanti nel tardoimpero) verso il Norico, la Pannonia, l'Istria. In particolare, la strada costiera che portava da Aquileia a Ravenna, con i centri abitati che univa, le sue stazioni, i diversi raccordi con le vie per Padova, per Oderzo e per le regioni transalpine, era l'autentica spina dorsale del sistema, come conferma pure la minuziosa descrizione che di essa offre la *Tabula Peutingeriana*, il noto documento cartografico, databile forse alla seconda metà del IV secolo⁴.

L'età gota

Gli assetti viari e le direttrici di traffico consolidatesi nell'Italia nordorientale nei secoli del tardo impero romano non conobbero stravolgimenti dopo la fine dell'impero d'occidente nel 476, nemmeno durante la sessantina d'anni di durata del *Regnum Gothorum*, instaurato nella penisola da Teoderico l'Amalo a partire dal 493. Anzi, uno scrupolo preciso di Teoderico e dei suoi successori appare esser stato proprio quello di conservare quanto più possibile inalterati gli equilibri complessivi e le funzioni caratteristiche della provincia venetica (nella quale, oltretutto, era particolarmente denso l'insediamento dei goti), preservando soprattutto quella tradizionale dialettica tra la costa e l'entroterra, che si sarebbe invece incrinata dalla fine del VI secolo, dopo l'invasione longobarda della terraferma e l'arroccamento dell'impero sul litorale e sulle lagune.

³ Sui *Septem Maria* (toponimo con cui, probabilmente, si indicava dapprima la sola foce del Po, e quindi tutto il sistema di lagune comprese tra Altino e Ravenna) e sul percorso endolagunare in età romana, cfr. Bosio, *Dai Romani ai Longobardi* cit., pp. 194-199.

⁴ Edizione della fonte: *Die Peutingersche Tafel*, ed. K. Miller, Stuttgart 1916 (I ed., Ravensburg 1887-1888).

Dalla testimonianza di Cassiodoro, emerge la perdurante centralità, per i collegamenti tra l'Istria e Ravenna, del percorso navale lungo l'arco altoadriatico, che si svolgeva in buona parte per acque interne, attraverso le lagune. Lungo tale via avvenivano i rifornimenti di vino, di olio, di *garum* e di altri prodotti alimentari richiesti alla fertile penisola istriana (ricchissima pure di pesce e di crostacei) per l'approvvigionamento della mensa regia, come documentano sia specifiche epistole, raccolte nelle *Variae*, indirizzate agli istriani sia la celeberrima lettera ai tribuni marittimi delle lagune venetiche, che apre uno squarcio, pur non privo di un'evidente stilizzazione letteraria, su questo singolare mondo, sospeso fra terra e acque, altrimenti ben poco conosciuto⁵. Da Cassiodoro si ricava anche, a proposito delle strade della *Venetia*, l'importanza rivestita pure a questa data dal nodo viario di Ostiglia, posto al centro di una trama di piste che collegavano Ravenna, Pavia e Verona, vale a dire le tre città regie⁶.

La continuità (almeno ostentata) con gli usi antichi per l'età di Teoderico sembra doversi riscontrare anche nella cura delle infrastrutture stradali, a cominciare dal sistema di trasporto pubblico, il *cursus*, cui furono dedicati diversi e mirati provvedimenti. A questo riguardo, tuttavia, pur senza negare concrete iniziative dell'Amalo, appare assodato che l'insistenza nelle fonti (in buona sostanza, il solo Cassiodoro) circa lo zelo del re gota per iniziative che erano tipiche del modello della potestà imperiale (quali erano considerate, infatti, la manutenzione delle strade e la tutela e lo sviluppo dei trasporti) rispondeva più che alla constatazione di una realtà di fatto (almeno sul piano dell'intensità e dell'efficacia degli interventi) a intenti essenzialmente propagandistici, tesi ad attribuire alla regalità gota funzioni e campi d'azione che i suoi sudditi romani – e il ceto senatorio- erano da secoli abituati a collegare all'esercizio del potere sovrano⁷.

Il riconoscere la sostanziale tenuta in epoca gota, nei suoi lineamenti di fondo, del quadro viario ereditato dall'età romano-imperiale non esclude del tutto, peraltro, la possibilità di scorgere anche il contemporaneo manifestarsi di parziali mutamenti e riassetti, soprattutto nel senso di una ridefinizione della gerarchia dei vari centri e di un conseguente diverso orientamento di talune direttrici di traffico. Si trattò comunque di fenomeni gradualisti, che a questa data si espressero più che altro nei termini di linee di tendenza, suscettibili di ulteriori e più marcati sviluppi in età posteriore. Nella *Venetia* gota crebbero alcuni centri urbani, di minor evidenza in epoca romana, che seppero ora proporsi come piazzeforti particolarmente efficaci nel presidio del territorio da parte delle guarnigioni gotiche e nell'azione di controllo delle grandi strade che conducevano oltralpe. Per converso, talune *civitates* che avevano goduto di grande rilievo nel passato furono interessate da processi di declino più o meno rapido, come capitò ad Aquileia, già baricentro non solo della *Venetia*, ma, con Milano, di tutta l'Italia padana durante il tardoimpero, e adesso scalzata dall'emergere della vicina *Forum Iulii*-Cividale. Tra i centri in ascesa, oltre a Cividale, si possono ricordare almeno Treviso, sede di un *horreum*, cioè di un granaio statale (con le relative infrastrutture logistiche), cui l'intera regione nordorientale era chiamata a fare ricorso in caso di penuria alimentare; e Trento, a sua volta sede di un *horreum* e ubicata in una posizione di massimo rilievo strategico, all'incrocio di importanti strade e a presidio della Val d'Adige e delle valli minori limitrofe⁸.

⁵ Rispettivamente, Magni Aurelii Cassiodori *Variarum libri XII*, ed. Å. J. Fridh, Turnholti 1973, XII, 22 (agli istriani) e XII, 24 (ai tribuni marittimi della lagune venetiche); entrambe le lettere sono databili agli anni 537-538.

⁶ Ivi, II, 31. Cfr. M. Pavan, *La Venetia di Cassiodoro*, in *La Venetia dall'antichità all'alto medioevo*, Roma 1988, pp. 63-74, alle pp. 65-67.

⁷ Sulla "propaganda" teodericiana in rapporto all'attività edilizia, cfr. C. La Rocca, *Una prudente maschera "antiqua". La politica edilizia di Teoderico*, in *Teoderico il Grande e i Goti d'Italia*. Atti del 13° Congresso internazionale di studi sull'alto medioevo, II, Spoleto 1993, pp. 451-515. Da ultimo, in sintesi, cfr. C. Azzara, *L'Italia dei barbari*, Bologna 2002, pp. 49-52.

⁸ Sugli assetti complessivi della *Venetia* in epoca gota, si rinvia a C. Azzara, *Venetiae. Determinazione di un'area regionale fra antichità e alto medioevo*, Treviso 1994, pp. 37-69. Cfr. anche Pavan, *La Venetia di Cassiodoro* cit.



Due vicende, collocate rispettivamente agli albori e al termine del dominio goto sull'Italia, vengono tradizionalmente –e soprattutto simbolicamente- assunte quali indici della progressiva trasformazione del sistema viario della *Venetia* romana, oltre che della futura divaricazione, anche sul piano dei collegamenti stradali, tra l'area litoranea e l'entroterra; e, per l'appunto, come episodi di valore eminentemente simbolico essi possono venire colti, avendo consapevolezza che quando ebbero luogo tali fatti scaturirono da situazioni contingenti e da precise opzioni tattiche, e non furono certo il frutto, o l'indice, di ampie visioni strategiche e di esplicite volontà di mutare i vecchi assetti stradali dell'area. All'atto del suo ingresso in Italia, nel 489, inviatovi dall'imperatore Zenone per rovesciare Odoacre, Teoderico aveva seguito una vecchia strada romana, a sua volta ricalcata su un tracciato anteriore, che da età remote consentiva l'accesso all'Adriatico alle genti provenienti dalle regioni pannoniche; tale strada collegava *Iulia Emona* (Lubiana) ad Aquileia, valicando il Passo della Silva Piri. Teoderico, però, nella circostanza seguì il percorso tradizionale solo fino all'Isonzo; da lì, per continuare verso Verona, egli, anziché affidarsi al consueto itinerario che da Aquileia scendeva lungo il litorale adriatico, per poi piegare verso l'entroterra in un secondo tempo, optò per una via tutta interna e d'importanza secondaria sino ad allora, la cosiddetta "Stradalta", che passava per Codroipo attraversando la pianura friulana. Una sessantina d'anni più tardi, nella fase decisiva della quasi ventennale guerra combattuta nella penisola tra i goti e l'impero, il comandante imperiale Narsete, entrando a sua volta in Italia dal confine nordorientale, alla testa di un poderoso corpo di spedizione, avendo constatato come il nemico cercasse di bloccare la sua marcia con un complesso di sbarramenti predisposti attorno a Verona, attraversò la *Venetia* tenendosi alla larga da quella città e mantenendosi piuttosto a ridosso della linea costiera, lungo un itinerario che veniva ritenuto da tutti impraticabile da un'armata numerosa e pesantemente equipaggiata a causa della morfologia del territorio, tormentato dal susseguirsi di numerose foci di fiumi e di paludi. Le opposte scelte stradali di Teoderico e di Narsete furono prodotte –come detto- da situazioni contingenti: appare ovvio che in un contesto di guerra si cercasse di sorprendere il nemico compiendo mosse contrarie rispetto a quelle da lui previste. Tuttavia, i due episodi suggerivano quantomeno la disponibilità di percorsi paralleli e alternativi, tutto interno l'uno, interamente litoraneo l'altro, anticipando, inconsapevolmente, il venir meno di quel complesso integrato di piste di terraferma e di vie costiere che aveva contraddistinto per secoli la *Venetia* romana e prefigurando, invece, il disegno di due sistemi distinti e giustapposti (anche se non del tutto comunicanti fra loro), che conseguì alla bipartizione politica della regione dopo l'arrivo dei longobardi.

L'età longobarda

Per i territori della *Venetia*, seguendo un itinerario tradizionale che attraversava il Vipacco, avvenne, nel 569, anche l'ingresso in Italia dei longobardi. Occupata per prima Cividale, il loro re Alboino proseguì da qui lungo la "Stradalta", già percorsa da Teoderico, in direzione di Vicenza e di Verona. La presa di possesso del suolo italico da parte dei nuovi invasori progredì in modo tutt'altro che organico e pianificato, per iniziativa di bande di guerrieri, che agivano con ampia autonomia, concentrando i propri insediamenti, almeno in un primo tempo, in punti nevralgici del territorio, di preciso valore strategico e soprattutto tali da garantire il controllo delle principali vie di traffico. Preoccupazioni analoghe denunciarono pure le truppe imperiali che si sforzarono, ad esempio, di conservare il possesso di Feltre e di Belluno per mantenere la disponibilità della via *Claudia Augusta* e del corridoio verso le terre dei franchi. La conquista longobarda di Concordia, nel 615-616, ridusse pesantemente la capacità di controllo delle strade

dell'entroterra della *Venetia* da parte dell'impero, costringendo quest'ultimo, di conseguenza, a valorizzare ulteriormente gli itinerari endolagunari e litoranei⁹.

Il progressivo consolidarsi, nel corso del VII secolo, del confine politico fra la terraferma ormai longobarda e la linea costiera rimasta all'impero incise in modo radicale, pur senza annullarlo, sul tradizionale flusso di scambi tra l'interno della regione veneta e la zona litoranea, alterando un equilibrio antichissimo e caratteristico. Di ciò fu conseguenza, e al contempo prova, il ridisegnarsi (solo assai parzialmente anticipato in età gota) della stessa rete viaria regionale, che venne ora a privilegiare i percorsi tutti interni a ciascuno dei due ambiti geopolitici, anziché quelli che collegavano l'uno all'altro. Andarono quindi decadendo quelle vie, quali l'*Annia* o la *Popillia*, che per secoli avevano congiunto le zone più interne alla costa e, per contro, si svilupparono gli itinerari che rimanevano tutti compresi entro ciascuno dei due sistemi; itinerari che erano in genere già esistenti, ma che in età anteriore avevano spesso rivestito un'importanza ridotta. Non si trattò, dunque, tanto della creazione di nuove strade, quanto, piuttosto, della "valorizzazione", dello sviluppo, in rapporto alle mutate esigenze, di vecchie piste, magari secondarie, improvvisamente assunte a un ruolo prima raramente goduto.

In ambito imperiale restò ovviamente vitale il percorso che seguendo la costa collegava l'Istria a Ravenna, attraverso le lagune venete; entro la sfera longobarda fu invece Cividale, creata sede di un importante ducato, a determinare la direzione delle maggiori vie di traffico regionali. Da Cividale partiva infatti la strada che, passando per Cormons, giungeva a *Pons Sonti*, immettendosi quindi sull'itinerario per la Pannonia; dallo stesso *Pons Sonti* un'altra strada correva fino al castello di Duino, incuneandosi fra i territori imperiali della penisola istriana e quelli della *Venetia maritima*. Soprattutto, acquistò un grande rilievo la via, di entità modesta in epoca romana, che muovendo da Cividale attraversava longitudinalmente la pianura friulana, per innestarsi infine sulla *Postumia* che conduceva a Verona.

Il mutamento del quadro viario della regione, oltre che dal sorgere del nuovo confine politico (non certo configurabile, peraltro, nei termini di una barriera impenetrabile), fu tuttavia in larga misura determinato, ancora una volta, dalla ridefinizione della gerarchia dei centri urbani, nel territorio controllato dai longobardi (ad esempio con il parziale declino di Padova, dopo la devastazione patita attorno al 601, a beneficio della vicina Monselice, oltre che di Vicenza e di Treviso, oppure con la ricordata fortuna di Cividale); e dalla riorganizzazione della stessa *Venetia* imperiale, che vide il tramonto di città di antica tradizione, quali Altino, Aquileia e Concordia, vittime di avversità belliche o di fenomeni naturali disastrosi (di per sé fattori non determinanti il loro declino), ma soprattutto private della propria specifica funzione economica in seguito alla contrazione dei circuiti commerciali che legavano l'Europa continentale al bacino mediterraneo. In loro sostituzione si segnalavano nuove realtà, collocate all'estremo margine costiero o addirittura dentro le lagune, come Grado, Cittanova, Malamocco. Da ricordare, inoltre, che alcune grandi strade romane, anche se più in altre regioni (come quelle tirreniche) che nella *Venetia*, caddero in disuso per lo spopolamento dei territori che attraversavano, soprattutto in seguito alle devastazioni della guerra greco-gotica e della di poco successiva invasione longobarda, con relativi collasso delle infrastrutture, venir meno della manutenzione e sorgere di condizioni di inagibilità. Allo stesso tempo, anche il mancato utilizzo di vie colte come non più necessarie poteva accelerare l'abbandono delle aree contermini, dal momento che proprio dal funzionamento di una strada poteva derivare l'interesse di tali zone quali ambiti d'insediamento.

⁹ Per la *Venetia* divisa tra i longobardi e l'impero, cfr. Azzara, *Venetiae* cit., pp. 71-119; cfr. anche, sulla prima presa di possesso del territorio veneto da parte dei nuovi invasori, la sintesi di M. Pavan e G. Arnaldi, *Le origini dell'identità lagunare*, in *Storia di Venezia* cit., I, pp. 409-456, specialmente alle pp. 410-413. Circa il riordino delle lagune imperiali, verso la nascita di Venezia città, cfr. G. Ortalli, *Venezia dalle origini a Pietro II Orseolo*, in P. Delogu, A. Guillou, G. Ortalli, *Longobardi e Bizantini*, Torino 1980 (*Storia d'Italia*, diretta da G. Galasso), pp. 339-428.



L'alto medioevo gotico, longobardo e poi anche carolingio, con riferimento all'area geografica corrispondente all'antica provincia romana della *Venetia et Histria*, ereditò quindi dall'età anteriore un sistema viario complesso e articolato, perfettamente rispondente agli assetti economici e insediativi della regione, che esso andò –più che non stravolgendolo- riplasmando in ragione delle mutate esigenze e situazioni. Se una trasformazione di fondo appare riscontrabile sul lungo periodo con particolare evidenza, essa si espresse nel senso di una progressiva frantumazione del sistema integrato di collegamenti fra entroterra e costa che contraddistinse l'area in età romano-imperiale, quando la *Venetia* costituì un vitale crocevia fra l'Adriatico e le regioni padane e fra l'Italia mediterranea e i paesi centroeuropei; per sostituirvi, piuttosto, un modello in cui tendenzialmente vigevano due sistemi viari paralleli, uno di terraferma, l'altro costiero, interni agli ambiti geopolitici divaricatisi a partire dalla fine del VI secolo.

Tale quadro di sintesi può essere accolto, alla luce delle attuali conoscenze, nel suo complesso, ma appare nondimeno possibile precisarlo -e forse anche in parte rimodellarlo- grazie a nuove ricerche, che tengano conto di precise avvertenze di metodo e di particolari spunti d'indagine. Innanzitutto, è evidente come le ricostruzioni condotte sulla base delle sole fonti scritte (ancora impiegate in prevalenza pure in questa materia) non siano sufficienti, senza un adeguato incrocio con i dati archeologici (con sviluppi che si possono attendere anche dall'archeologia subacquea) e topografici. Di sicuro interesse risulterebbe, ad esempio, la conferma (o la smentita) delle tracce -più o meno ipotetiche- del persistente funzionamento di assi stradali che collegassero l'ambito longobardo con quello venetico-imperiale. Inoltre, l'assunzione del confine politico longobardo/imperiale quale momento di cesura anche nella storia delle vie di comunicazione, pur se costituisce un iniziale termine di verifica, va riconsiderata alla luce delle nuove valutazioni circa i concreti meccanismi di funzionamento delle frontiere altomedievali, a proposito delle quali appare ormai chiaro come fossero organismi in realtà assai più penetrabili dalle attività degli uomini -e quindi anche dalle strade e dai traffici che per mezzo di queste si svolgevano- di quanto non si sia fin qui generalmente ritenuto¹⁰.

¹⁰ Per una riflessione complessiva sul tema della frontiera nell'Italia altomedievale, cfr. S. Gasparri, *La frontiera in Italia (sec. VI-VIII). Osservazioni su un tema controverso*, in *Città, castelli, campagne nei territori di frontiera (secoli VI-VII)*, a c. di G.P. Brogiolo, Mantova 1995, pp. 9-19. Per la frontiera nel Veneto longobardo, si rinvia a S. Gasparri, *Venezia fra i secoli VIII e IX. Una riflessione sulle fonti*, in *Studi veneti offerti a Gaetano Cozzi*, Venezia 1992, pp. 3-18, e P. Moro, *Venezia e l'Occidente nell'alto medioevo. Dal confine longobardo al pactum lotariano*, in *Venezia. Itinerari per la storia della città*, a c. di S. Gasparri, G. Levi, P. Moro, Bologna 1997, pp. 41-57.

Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.93-110.

Lorenzo Casazza

Vie di terra e di acqua nel Polesine altomedievale: continuità e trasformazioni

Due fattori principali contribuirono a modificare l'assetto delle vie di comunicazione nell'odierno territorio della provincia di Rovigo, quale si era costituito nel periodo romano fra la tarda repubblica e gli inizi dell'impero. Per prima cosa, la riorganizzazione delle linee di traffico in area altoadriatica, perseguita già a partire dall'età di Claudio (41-54 d. C.), ebbe notevoli ripercussioni sul territorio facente capo al municipium di Adria¹. La riattivazione di quei canali per transversum di pliniana memoria, risalenti a epoca etrusca e colleganti i vari rami del Po con le lagune (Septem Maria) e l'apertura di un percorso costiero della via Popillia, alternativo a quello interno che univa Rimini ad Adria e Altino², diedero all'ambiente costiero lagunare un'importanza crescente proprio a spese di Adria, che fino a tutto il I secolo d. C. era continuata ad essere uno degli snodi portanti delle comunicazioni nell'alto Adriatico, in virtù di un porto ancora vitale malgrado gli incipienti processi di interrimento³. Le ragioni di questo mutamento sono da ricercare nella necessità di più comodi collegamenti tra centri emergenti come Ravenna, Altino e Aquileia, dotati di sempre maggiore rilevanza commerciale e militare, che già a partire dal II secolo finirono per togliere ad Adria ogni residua importanza nei traffici della zona⁴. Ne

¹ Sul carattere di *municipium optimo iure* di Adria in età romana cfr. E. BUCHI, *I quattuorviri iure dicundo di Adria e il culto del dio Nettuno*, "Epigraphica", XLVI (1984), pp. 67-70, 81-82.

² Cfr. R. PERETTO, E. ZERBINATI, *Aspetti del popolamento in età romana tra Bassa Padovana e Polesine. Gli interventi dell'uomo sul territorio*, in *Territorio e popolamento in Bassa Padovana*, Stanghella 1984 (Quaderni del Gruppo Bassa Padovana, 6), p. 87; R. PERETTO, *Viabilità romana in territorio polesano. Individuazioni aerofotogrammetriche e rilievi di campagna*, in *La Venetia nell'area padano-danubiana. Le vie di comunicazione*, Padova 1990, p. 104; ID., *Strade e bonifiche nell'antico territorio di Adria*, in *La centuriazione dell'agro di Adria. La mostra archeologico-didattica di Villadose. Storia dei rinvenimenti archeologici nell'area centuriata. Atti del convegno "La centuriazione dell'agro adriese"*, a cura di E. MARAGNO, Stanghella 1993, pp. 175-177. Sul percorso costiero della Popillia cfr. L. BOSIO, *Itinerari e strade nella Venetia romana*, Padova 1970, pp. 43-49.

³ Sui principali ritrovamenti archeologici ad Adria durante la prima età imperiale v. G. FOGOLARI, B. M. SCARFI', *Adria antica*, Venezia 1970, in particolare le pp. 47-48; U. DALLEMULLE, *Topografia ed urbanistica dell'antica Adria*, "Aquileia nostra", XLVIII (1977), coll. 176-178; M. DE MIN, A. TONIOLO, M. D'ABRUZZO, S. BONOMI, *Adria. Località Retratto. Lo scarico di ceramica di età romana*, in *L'antico Polesine. Testimonianze archeologiche e paleoambientali*, Padova 1986, pp. 211-235; M. DE MIN, *Adria*, in *Il Veneto in età romana, II: Note di urbanistica e di archeologia del territorio*, a cura di G. CAVALIERI MANASSE, Verona 1987, pp. 255-268; L. SANESI MASTROCINQUE, *Il Polesine in età romana in base ai recenti scavi condotti ad Adria*, in *Il contributo di Alessio De Bon alla conoscenza del Veneto antico. A 50 anni dalla pubblicazione de "Il Polesine ne l'antico impero". Rovigo, Accademia dei Concordi, 1-2 dicembre 1989. Atti del convegno*, "Padusa", n. s., XXVI-XXVII (1990-1991), p. 292; S. BONOMI, *Le tombe romane della località Cuora: un inquadramento*, in *Il contributo di Alessio de Bon*, pp. 307-316; S. BONOMI, P. BELLINTANI, K. TAMASSIA, N. TRENTIN, *Adria. Aggiornamento sui rinvenimenti archeologici nell'area dell'azienda ospedaliera*, "Padusa", n. s., XXXI (1995), pp. 41-43, 52-53, 57, 60-62. La persistente vitalità del porto nella prima età imperiale è testimoniata anche da un noto passo tacitano: P. CORNELII TACITI *Historiarum libri*, III, 12, post C. HALM-G. ANDRESEN edidit E. KOESTERMANN, Lipsiae 1950 (Bibliotheca Scriptorum Graecorum et Romanorum Teubneriana), p. 113.

⁴ L. BOSIO, *I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'antichità*, in *Venetia, I. Studi miscellanei di archeologia delle Venezie*, Padova 1967, p. 69, ripreso da FOGOLARI, SCARFI', *Adria antica*, p. 49, e DE MIN, *Adria*, p. 266. Il mutamento degli equilibri in area altoadriatica nel periodo in questione è analizzato da C.

sono eloquenti indizi la drastica contrazione delle testimonianze archeologiche e il silenzio plurisecolare delle fonti scritte: dopo Tacito, a parte cenni di scarso rilievo, bisogna attendere Cassiodoro (inizi del VI secolo) per ritrovare notizie utili sul vecchio municipium⁵.

Particolarmente interessanti sono, al riguardo, le indicazioni di due itinerari tardoantichi: l'Itinerarium Antonini, del III secolo, e la Tabula Peutingeriana, del IV secolo. L'Itinerarium Antonini parla di un percorso endolagunare che univa Ravenna ad Altino: "navigatur Septem Maria Altinum usque"⁶. Dal canto suo la Tabula Peutingeriana ricorda, tra i punti di transito della Venetia, quelle mansiones Fossis e Hadriani in cui oggi si è abbastanza concordi nel riconoscere, rispettivamente, gli insediamenti di Corte Cavanella di Loreo e di San Basilio di Ariano Polesine, oggetto negli ultimi vent'anni di numerose campagne di scavo e poste sul tracciato di quella via Popillia "costiera" alternativa a quella interna passante per Adria. Nessuno dei due itinerari fa menzione del capoluogo municipale. Nella Tabula inoltre compare una via ab Hostilia per Padum che univa Ostiglia a Ravenna attraverso uno dei rami meridionali del Po, valorizzando il ruolo assunto dalla futura capitale imperiale come punto di arrivo per la circolazione fluviale interna. Lo spostamento delle correnti di traffico verso l'area costiera lagunare e verso percorsi interni alternativi, specie fluviali, sembrano confermati dai dati archeologici. Sia a Corte Cavanella che a San Basilio l'insediamento presenta varie fasi di vita che si spingono fino alle soglie del medioevo⁷. A San Basilio, in particolare, l'analisi dei materiali ceramici e delle anfore dimostra il pieno inserimento della mansio nel più ampio sistema del commercio mediterraneo, di cui risente le tendenze: a partire dal II secolo, infatti, è attestata l'importazione diretta via mare, in misura sempre maggiore, di varie forme di terra sigillata chiara africana, mentre le anfore italiche furono soppiantate del tutto dapprima da quelle spagnole, adibite al trasporto dell'olio o del garum (I-II secolo), poi dalle africane (le uniche attestate a S. Basilio da fine III a fine V secolo)⁸. Per contro, gran parte degli insediamenti rurali interni attestati agli inizi dell'impero, in particolare nella zona centuriata di Villadose, appaiono abbandonati in varie riprese già a partire dal I secolo, e il popolamento sembra concentrarsi soprattutto intorno agli assi costituiti dai vecchi alvei fluviali delle "Filistine", ossia i rami settentrionali del Po ormai avviati all'estinzione, e dell'Adige⁹.

Il secondo fattore di mutamento, rappresentato dal grave peggioramento climatico che fra il 400 e il 750 d. C. intercorse, a quanto sembra, nell'intero emisfero settentrionale, colpì perciò un contesto già profondamente segnato da nuovi equilibri territoriali e da una netta crisi economica e sociale: gli impaludamenti vanno dunque visti più come una conseguenza del crollo delle vecchie strutture romane che come una sua causa. Essi resero definitivamente impraticabili non

AZZARA, "Venetiae". *Determinazione di un'area regionale fra antichità e alto medioevo*, Treviso 1994, pp. 21-35.

⁵ V. oltre, in corrispondenza della nota 14.

⁶ *Itinerarium Antonini*, 126, in *Itineraria Romana*, I, edito O. CUNTZ, Lipsiae 1929, p. 18.

⁷ Sui ritrovamenti e le fasi di vita di Corte Cavanella cfr. L. SANESI MASTROCINQUE, *L'insediamento di Corte Cavanella di Loreo*, in *Il Veneto in età romana*, II, pp. 291-300; EAD., *Il Polesine*, pp. 292-295. Su San Basilio v. nota seguente.

⁸ Sulle fasi di vita di San Basilio: U. DALLEMULLE, S. BONOMI, M. D'ABRUZZO, A. TONIOLO, C. MENGOTTI, *La villa rustica di S. Basilio*, in *L'antico Polesine*, pp. 185-187; A. TONIOLO, *L'insediamento di S. Basilio di Ariano Polesine*, in *Il Veneto in età romana*, II, pp. 301-308. Sulle ceramiche e le anfore rinvenute cfr. S. BONOMI, M. D'ABRUZZO, C. MENGOTTI, A. TONIOLO, *Testimonianze di traffici commerciali in età romana nel delta padano attraverso alcune classi di materiali dello scavo di S. Basilio di Ariano Polesine (Rovigo) (anni 1979-1980)*, "Padusa", XVIII (1982), pp. 41-49.

⁹ B. CALLEGHER, *I reperti numismatici dell'agro centuriato adriese*, in *La centuriazione dell'agro di Adria*, pp. 224-227, che peraltro si basa esclusivamente sui ritrovamenti di monete. Su alcuni siti persistenti in età tardoantica cfr. *Atria*, siti 215, 238, 273, 344, 457, pp. 250-251, 275-276, 311-312, 394-395, 531-533; *CarVen*, III, f. 64, nn. 359, 425, 470, pp. 151, 160, 166.

solo le grandi strade che, come la Popillia e l'Annia¹⁰, collegavano Adria ai maggiori centri della Venetia come Padova, Altino e Aquileia, ma anche quegli itinerari locali, come la "via di Villadose" e la "via di Gavello"¹¹, intorno a cui si erano impostati i numerosi disegni agrari della zona; ma queste vie erano già in stato di declino e abbandono, come dimostrato dagli itinerari tardoantichi, dato che la loro funzione, probabilmente, era ormai venuta meno. D'altra parte, l'impaludamento non fu così rovinoso da trasformare il Polesine in un immenso acquitrino, secondo l'immagine evocata dalla storiografia locale tradizionale¹²; l'analisi sedimentologica e archeologica ha dimostrato di recente che esso fu variabile da zona a zona e che la presenza di alvei padani ormai estinti (le già citate "Filistine") impedì l'apporto di consistenti depositi alluvionali nelle aree racchiuse entro i loro microrilievi¹³. Le vicende del popolamento nel Polesine altomedievale non ebbero perciò quegli sviluppi apocalittici che si tende a credere, e ciò, come vedremo, è riscontrabile sugli sviluppi relativi alle vie di comunicazione. Del resto, agli inizi del VI secolo un'epistola di re Teodorico indirizzata ai viri senatores Saturnino e Umbisuo, riportata nelle *Variae* di Cassiodoro¹⁴, attesta che Adria, malgrado il suo indiscutibile declino commerciale, era ancora una civitas dotata di curia e decurioni, nonché centro di riscossione dei tributi: in altre parole, conservava la sua identità urbana e la sua funzione amministrativa, cosa di cui la rete degli scambi locali non poteva non tenere conto. Anche nell'interno dell'ager una residua quota di contatti commerciali continuò forse a sussistere con la mediazione dei complessi costieri, come dimostra il ritrovamento in alcuni siti, come a Veratica presso Salara¹⁵, di anfore e lucerne di provenienza africana; e forse le prove archeologiche a nostra disposizione sarebbero ben più numerose se non sussistesse quel grave limite per le ricerche sull'altomedioevo rappresentato dalla cosiddetta "invisibilità archeologica", di cui ho già discusso altrove¹⁶.

Fu verosimilmente su una situazione come quella descritta che si innestarono gli eventi politico-militari del VI secolo, che furono di grande rilevanza per gli assetti dell'antico territorio municipale adriese. In seguito alle vicende della guerra greco-gotica (535-553) l'Italia tornò

¹⁰ Sull'Annia, che collegava Adria con Padova e di lì con Altino e Aquileia, cfr. BOSIO, *Itinerari e strade*, pp. 53-54; ID., *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova 1991, pp. 69-81.

¹¹ Sulla "via di Villadose" e la centuriazione a nord-ovest di Adria: PERETTO, ZERBINATI, *Aspetti del popolamento*, pp. 76, 79; R. PERETTO, *Ambiente e strutture antropiche nell'antico Polesine*, in *L'antico Polesine*, p. 63; ID., *Strade e bonifiche*, pp. 170-171, 177; P. TOZZI, *Memoria della terra, storia dell'uomo*, Firenze 1987, pp. 49-50. Sulla "via di Gavello": A. DE BON, *Il Polesine ne l'antico impero*, Rovigo 1939, pp. 53-55; PERETTO, *Viabilità romana*, p. 107; ID., *Strade e bonifiche*, pp. 179, 181-183.

¹² Merita a questo proposito di essere ricordata una celebre invenzione storiografica, la cosiddetta "rotta della Cucca", che nel 589 avrebbe deviato il corso dell'Adige da quello passante per Montagnana ed Este all'attuale, causando inondazioni così terribili da rendere per secoli il Polesine una desolata palude. L'invenzione, dovuta all'erudito rodigino Camillo Silvestri ai primi del '700 [BIBLIOTECA DELL'ACCADEMIA DEI CONCORDI DI ROVIGO: CAM. SILVESTRI, *Dell'istoria agraria del Polesine di Rovigo*, Silvestriana ms. 446 (copia dattiloscritta), p. 70], e ripresa dal figlio Carlo (*Historica e geografica descrizione delle antiche paludi adriane*, Venezia 1736, p. 31), ha avuto una fortuna incredibile e solo negli ultimi anni ne è stata dimostrata l'inconsistenza.

¹³ R. PERETTO, *Idrografia e ambiente nel Polesine in età medievale in rapporto alle attuali conoscenze archeologiche*, in *Uomini, terra e acque. Politica e cultura idraulica nel Polesine tra '400 e '600. Atti del XIV Convegno di Studi storici organizzato in collaborazione con l'Accademia dei Concordi. Rovigo, 19-20 novembre 1988*, Stanghella 1990, pp. 50-53.

¹⁴ MAGNI AURELII CASSIODORI SENATORIS *Variarum libri duodecim*, I, XIX, in MGH, *Auctorum antiquissimorum tomus XII*, recensuit T. MOMMSEN, Berolini 1894 (editio nova 1961), pp. 24-25.

¹⁵ *Atria*, sito 440, pp. 510-512; *CarVen*, III, f. 76, n. 2, p. 176.

¹⁶ L. CASAZZA, *Il territorio di Adria tra VI e X secolo*, Padova 2001 (Confronta, 4), pp. 137-138, con i relativi rimandi bibliografici. Mi permetterò in seguito qualche altro rinvio a questo mio contributo.

sotto l'amministrazione imperiale¹⁷. Alle fasi finali del conflitto si riferisce un passo di Procopio di Cesarea, che descrive l'itinerario seguito nel 552 dal generale Narsete, entrato in Italia da nord-est onde portare l'attacco decisivo ai goti, per raggiungere Ravenna¹⁸. Aggirando le vie verso l'entroterra, presidiate dai nemici, egli puntò sull'ex capitale imperiale marciando lungo la costa, segnata dalla presenza di foci fluviali e rami deltizi, ma dove le popolazioni erano fedeli all'impero. Non è chiaro se Procopio si riferisca a quel percorso endolagunare di cui parlavano nel III secolo l'*Itinerarium Antonini* ed Erodiano¹⁹, o a quella via che si è chiamata, per il tratto polesano, "Popillia costiera". E' comunque lecito supporre che Narsete abbia toccato proprio quell'itinerario perlagunare di cui anche Cassiodoro²⁰, pochi anni prima, testimoniava il persistente utilizzo: ciò renderebbe fondata l'ipotesi di F. A. Bocchi secondo cui l'armata imperiale, attraversando il delta del Po, sarebbe passata per Donada e S. Basilio²¹. La cosa anticipa la situazione che si determinò in seguito all'invasione dei longobardi e in particolare alla loro ulteriore espansione tra la fine del VI e gli inizi del VII secolo, quando re Agilulfo conquistò Cremona, Mantova, Padova e Monselice, rendendo il Polesine zona di confine tra i due contendenti, in corrispondenza con la riorganizzazione amministrativa dell'Italia bizantina imperniata sulla figura dell'esarca, dotato di ampi poteri militari e civili²². Il fatto ebbe grandi ripercussioni sotto il punto di vista militare, poiché diede alla zona di Adria un'indubitabile importanza strategica per i collegamenti tra Ravenna e le lagune venetiche, oltre a farne un caposaldo della nuova linea difensiva bizantina che dal Frignano, passando per Persiceto e Ferrara, raggiungeva Gavello e Adria e che secondo uno studioso era collegata da una strada²³. Due altre testimonianze scritte, anche se sporadiche, sono in proposito significative in quanto ci mostrano il porto di Adria ancora attivo e funzionante nel VII secolo. La *Cosmographia* dell'Anonimo Ravennate (datata dai più fra la fine del VI e gli inizi del VII secolo), cita un gruppo di città "circa maris littora positas ab ima Italia ... que finitur inter provincia Liburnia vel Histria", cioè situate da nord a sud lungo l'alto Adriatico a partire dall'Istria: tra esse figura Adria, indicata con il toponimo Adrianopolis²⁴. Quest'opera è indicativa dello slittamento semantico assunto nel frattempo dal toponimo Venetia, che per il nostro autore delimita un ambito territoriale da cui oltre a Verona, Ostiglia e Foralieni (Montagnana?), ritenute gravitanti verso il cuore del regno longobardo (Pavia e Milano), erano escluse proprio le città "circa maris littora positas", tra cui appunto Adria, il che indica come essa fosse percepita come parte

¹⁷ Sulla guerra greco-gotica cfr. E. WOLFRAM, *Storia dei Goti*, ediz. italiana a cura di M. CESA, Roma 1985, pp. 579-618; sugli eventi del conflitto in area veneta v. in particolare A. CASTAGNETTI, *Il Veneto nell'alto medioevo*, Verona 1990, pp. 23-26, e AZZARA, "Venetiae", pp. 57-63.

¹⁸ PROCOPIO DI CESAREA, *La guerra gotica*, IV, 26, in *Le guerre persiana, vandolica, gotica*, a cura di M. CRAVERI, Torino 1977 (I millenni), pp. 739-740.

¹⁹ *Itinerarium Antonini*, 126, p. 18; HERODIANI *Ab excessu divi Marci libri octo*, VIII, 6-7, edidit K. STAVENHAGEN, Lipsiae et Berolini 1922 (Bibliotheca Scriptorum Graecorum et Romanorum Teubneriana), pp. 217-218.

²⁰ CASSIODORI *Variarum libri*, XII, 24, pp. 379-380. Si tratta della famosa lettera rivolta ai tribuni marittimi delle Venezia, nota per il quadro idillico in cui Cassiodoro colloca la vita degli abitanti della laguna.

²¹ BIBLIOTECA DELL'ACCADEMIA DEI CONCORDI DI ROVIGO: F. A. BOCCHI, *Adria e la regione basso-padana. Annali documentati dal declinare dell'impero al 1508*, Concordiana ms. 445, p. 12.

²² PAULI *Historia Langobardorum*, IV, 23, 25, 28, edidit G. WAITZ, in MGH, *Scriptores rerum germanicarum in usum scholarum* [48.], Hannover 1878 (ristampa anastatica Hannover 1978), pp. 155-156, 157; P. DELOGU, *Il regno longobardo*, in P. DELOGU, A. GUILLOU, G. ORTALLI, *Longobardi e Bizantini*, Torino 1980 (Storia d'Italia diretta da G. GALASSO, I), pp. 38-39.

²³ A. BENATI, *Sul confine tra Langobardia e Romania*, in *Atti del VI Congresso internazionale di studi sull'Alto Medioevo. Milano, 21-25 ottobre 1978*, Spoleto 1980, pp. 311-314.

²⁴ RAVENNATIS ANONYMI *Cosmographia*, IV, 31, in *Itineraria romana*, II, edidit G. SCHNETZ, Lipsiae 1940, p. 68, passo sostanzialmente ripetuto in GUIDONIS, *Geographica*, 12, in *Itineraria romana*, II, p. 117.

integrante dell'esarcato e ne evidenzia gli stretti legami con Ravenna²⁵. La seconda citazione di cui parlavo si trova nella Vita Sancti Iohannis eleemosynarii dello scrittore ecclesiastico bizantino Leonzio, vescovo di Neapoli di Cipro (590 ca.-668), in cui si narra che una flotta mercantile del patriarca di Alessandria, carica di beni di pregio, fu sorpresa da una violenta tempesta e trovò rifugio "in loco quo dicebatur Adria"²⁶. Si tratta di un brano che offre indizi alquanto flebili, poiché manca di altri riscontri scritti o archeologici; tuttavia l'ipotesi di Vasina, secondo cui il porto di Adria era ancora "sufficientemente capace di dare rifugio ad una flotta mercantile"²⁷ sembra fondata, sia per le ragioni politico-militari cui ho accennato, sia per i rapporti di scambio (mai venuti meno malgrado le ricorrenti crisi dell'epoca) che l'area altoadriatica continuava ad intrattenere con il mondo orientale, come dimostra l'importazione di ceramica dall'area africana e dal Mediterraneo orientale, che si mantenne fiorente per tutto il periodo in questione²⁸. L'influenza di questi legami sull'area polesana è dimostrata dalla presenza del bassorilievo copto attualmente murato nel terzo pilastro di sinistra dell'odierna cattedrale di Adria, raffigurante la Vergine col Bambino tra gli arcangeli Michele e Gabriele, forse giunto ad Adria grazie alla mediazione di Ravenna²⁹. La sopravvivenza di Adria come porto, benché in un contesto assai impoverito, è d'altronde attestato anche in epoca molto più tarda: fra fine X e inizio XI secolo il cronista veneziano Giovanni Diacono, riferendosi ad una scorreria saracena dell'840, ci informa che gli incursori si spinsero fino all'"Adrianensem portum", da dove si ritirarono avendo trovato ben poco da saccheggiare³⁰; e a rapporti con il mondo arabo potrebbe far pensare (ma l'indizio è troppo debole e incerto) la segnalazione di F. A. Bocchi, che tra i pezzi medievali "incerti e da illustrare" della sua collezione poneva anche una presunta moneta "araba del califfato"³¹, cosa che sarebbe tutt'altro che sorprendente vista la

²⁵ Cfr. CASTAGNETTI, *Il Veneto nell'alto medioevo*, pp. 40-41, nota 85, che commenta il passo dell'Anonimo Ravennate, e AZZARA, "Venetiae", pp. 106-108, 113-114.

²⁶ *Vita Sancti Iohannis eleemosynarii auctore Leontio Neapoleos Cyprorum episcopo*, in *PG*, a cura di J. P. MIGNÉ, 93, Turnholt 1966, coll. 1640-1641: "Dominus qui divitias in tempore quodam beato Job abstulit, fecit simile et huic omni bonitate pleno, sancto patriarchae Iohanni. Navibus enim sanctissimae ecclesiae comprehendentibus violentam hiemem, in loco qui dicebatur Adria, proiecerunt omnia sua, quae naves portabant; erant vero omnes naves simul. Erat autem summa multa valde enthecarum suarum; habebant enim tantum vestimenta et argentum, et alias res altiores, ut computaretur pondus quod ivit in perditionem quantitatis centenariorum triginta quatuor. Plus enim erat quam tredecim naves, capientes per singulas decem milia modiorum".

²⁷ A. VASINA, *Ravenna e Adria nel medioevo*, in *Atti dei convegni di Ravenna e Rovigo (1972-1973)*, Cesena 1976 (Ravennatensia, V), pp. 189-190, nota 13.

²⁸ P. ARTHUR, H. PATTERSON, *Ceramics and early Medieval central and Southern Italy: a potted history*, in *La storia dell'Alto Medioevo italiano (VI-X secolo) alla luce dell'archeologia. Convegno internazionale (Stena, 2-6 dicembre 1992)*, a cura di R. FRANCOVICH e G. NOYE', Firenze 1994, pp. 412 ss.; per l'area ravennate cfr. M. G. MAIOLI, *Ceramica invetriata tardoantica e altomedioevale in Romagna*, in *La ceramica invetriata tardoromana e alto medievale. Atti del convegno (Como, 14 marzo 1981)*, Como 1985 (Archeologia dell'Italia settentrionale, 2), pp. 70-71, 73, nota 44.

²⁹ Sul rilievo copto di Adria cfr. S. BETTINI, *Opere d'arte ignote o poco note: un rilievo copto in Adria*, "Rivista d'arte", s. II, VI (1934), pp. 149-168; A. NICOLETTI, *Il rilievo copto di Adria*, "Bollettino del Museo Civico di Padova", LXIII (1974), pp. 8-12; B. FORLATI TAMARO, *Da una colonia romana a una città-stato*, in *Da Aquileia a Venezia. Una mediazione tra l'Europa e l'Oriente dal II secolo a. C. al VI secolo d. C.*, Milano 1986, pp. 87-88; R. CANOVA DAL ZIO, *Le chiese delle Tre Venezie anteriori al 1000*, Padova 1987, pp. 82-83.

³⁰ GIOVANNI DIACONO, *Cronaca veneziana*, in *Cronache veneziane antichissime*, a cura di G. MONTICOLO, I, Roma 1890 (Fonti per la storia d'Italia pubblicate dall'Istituto storico italiano. Scrittori secoli X-XI), p. 114. Di quest'opera esiste tuttavia una nuova edizione di cui riporto gli estremi: GIOVANNI DIACONO, *Istoria Veneticorum*, a cura di L. A. Berto, Bologna 1999 (Istituto storico italiano per il Medioevo – Fonti per la storia dell'Italia medievale. Storici italiani dal 500 al 1500 ad uso della scuola, 2).

³¹ BIBLIOTECA DEL MUSEO ARCHEOLOGICO NAZIONALE DI ADRIA (= B. M. N. A.): *Inventario del museo Bocchi – Catalogo manoscritto dal dott. F. A. Bocchi*, III, "[Monete] del medioevo e moderna. Pezzi incerti e da illustrare", n. 26, p. 1566.

notevole circolazione di dirham in area adriatica, ad esempio nella lagunare Torcello³². Questa continuità funzionale fu probabilmente favorita da una fase di ingressione marina (ben testimoniata, ad esempio, per la laguna di Venezia)³³ e che rallentò l'interramento del porto; tuttavia induce a riflettere su una vitalità della zona molto maggiore di quanto si pensasse in passato, come dimostrano anche i ritrovamenti numismatici, sia pur sporadici, che testimoniano una circolazione monetaria attiva fino all'VIII secolo. Tra essi, merita di essere ricordato quello di sette solidi d'oro dell'imperatore bizantino Maurizio Tiberio (582-602) scoperti nel 1935 a Villamarzana³⁴, di difficile interpretazione, quello di due esemplari bronzei provenienti da S. Basilio di cui uno di Giustiniano I, l'altro di Leonzio (695-698), di una moneta da 40 nummi dalla stessa Villamarzana ed emessa sotto Costantino IV (668-685), oltre ad alcuni esemplari aurei e bronzei conservati nel Museo Archeologico Nazionale di Adria³⁵. Si tratta di scoperte casuali e del tutto prive di contesto archeologico, per cui ogni ipotesi sul significato di questi esemplari è da esporre con cautela. I solidi di Villamarzana, ad esempio, potrebbero essere stati tesaurizzati da detentori di alto rango sociale tra la fine del VII e i primi decenni dell'VIII secolo, in un momento in cui la moneta cominciava a perdere importanza come mezzo di pagamento e regolazione degli scambi, almeno per le necessità quotidiane, in rapporto alla sempre più netta crisi dell'autorità bizantina sulla penisola³⁶. Tuttavia, la varietà delle zecche di emissione (Ravenna e Roma, ma anche Cizico e Costantinopoli) conferma l'impressione di una persistenza di contatti con zone anche lontane dell'impero, almeno per le transazioni di medio-alto livello.

Il persistere di scambi via mare e di rapporti con l'oriente, che la storiografia recente sull'altomedioevo ha mostrato non essersi mai del tutto interrotti, nonostante le crisi frequenti verificatesi a partire dalla tarda antichità³⁷, rappresentò dunque un importante fattore di continuità per l'antico ager adriese, anche se non bisogna sopravvalutarlo, dato che il carattere politico-strategico di questi rapporti doveva essere molto più rilevante di quello commerciale. Ma la crisi economica e i disordini idraulici della tarda antichità e del primo medioevo

³² Sui *dirham* ritrovati a Torcello e in altri contesti lagunari cfr. L. LECIEJEWICZ, E. TABACZYNSKA, S. TABACZYNSKI, *Torcello. Scavi 1961-62*, Roma 1977 (Istituto nazionale d'archeologia e storia dell'arte. Monografie, III), pp. 272, 282-283.

³³ S. CAVAZZONI, *La laguna: origine ed evoluzione*, in *La laguna di Venezia*, Venezia 1995, p. 47; W. DORIGO, *Fra il dolce e il salso. Origini e sviluppi della civiltà lagunare*, in *La laguna di Venezia*, p. 156.

³⁴ PADOVA, ARCHIVIO DELLA SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA PER IL VENETO: nota dell'ispettore onorario G. Gardellini alla Soprintendenza, 3 febbraio 1935.

³⁵ Per l'esemplare da S. Basilio di Giustiniano, emesso dalla zecca di Cizico, cfr. G. GORINI, *Moneta e scambi nel Veneto altomedievale*, in *Il Veneto nel Medioevo*, I, a cura di A. CASTAGNETTI e G. M. VARANINI, Verona 1989, pp. 179 e 194, nota 106; quello di Leonzio, inedito, è di emissione ravennate (tipologia: MIB 39). Inedita è pure la moneta di Costantino IV da Villamarzana (tipologia: BNP, p. 393). Sugli esemplari del Museo di Adria v. infine GORINI, *Moneta e scambi*, pp. 178 e 194, nota 102.

³⁶ Cfr. quanto detto da E. ARSLAN, *La circolazione monetaria (secoli V-VIII)*, in *La storia dell'Alto Medioevo italiano*, pp. 506-507, e A. ROVELLI, *La Crypta Balbi. I reperti numismatici. Appunti sulla circolazione a Roma nel medioevo*, in *La moneta nei contesti archeologici. Esempi dagli scavi di Roma. Atti dell'incontro di studio (Roma 1986)*, Roma 1989, pp. 81-82.

³⁷ Per uno sguardo d'insieme v. M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel medioevo*, Roma-Bari 1996, pp. 1-104, che evidenzia soprattutto come la famosa tesi di Pirenne sulla frattura nel commercio mediterraneo rappresentata dall'espansione islamica sia ormai definitivamente superata, insistendo sul fatto che una flessione negli scambi mediterranei si delineò già nella tarda antichità e che la comparsa degli arabi, a partire dal VII secolo, non ne determinò la fine, dando vita piuttosto a situazioni differenziate a seconda dei tempi e dei luoghi. Anche S. LEBECQ, *Routes of change: production and distribution in the West (5th-8th century)*, in *The transformation of the Roman World, AD 400-900*, a cura di L. WEBSTER, M. BROWN, London 1997, pp. 67-78, rileva come la crisi della rete di scambi mediterranea ebbe inizio fin dalla tarda antichità, pur concordando in definitiva sull'assunto fondamentale di Pirenne, ossia lo spostamento del principale asse del commercio europeo dal Mediterraneo al Mare del Nord.

determinarono una profonda trasformazione delle vie di comunicazione interne del territorio polesano provocando, come si è detto, l'abbandono di vie come la Popillia e l'Annia, nonché dei disegni agrari impostati intorno a strade di importanza locale, come la "via di Villadose". Benché gli elementi offertici dalle poche testimonianze archeologiche e storico-artistiche e dalla documentazione pubblica e privata che compare a fine VIII secolo siano scarsi (difficilissimo, ad esempio, è stabilire quali tipi di beni continuassero a venire scambiati all'interno e verso l'esterno della zona analizzata), è tuttavia possibile trarre informazioni molto preziose. Data la quasi totale assenza di notizie specifiche sulle direttrici dei percorsi viari, ho ritenuto opportuno porre attenzione anzitutto ai personaggi che dalle fonti risultano aver frequentato l'area, alla loro zona di provenienza e al loro rango sociale; in un secondo momento, anche sulla base di questi dati, ho tentato di ricostruire i principali itinerari terrestri e acquatici utilizzati nei secoli in questione.

La più importante scoperta archeologica degli ultimi anni, quella della sepoltura di una donna con corredo di tipo ostrogoto a Chiunsano presso Gaiba (la cosiddetta "dama di Ficarolo", risalente al 500 d. C. circa), ha restituito tra l'altro uno spillone d'argento dorato e un bracciale d'argento, riferibili per tipologia agli alemanni dell'alto Reno, due fibule da veste e una fibbia da cintura in argento dorato, di tipologia medio-danubiana³⁸. Ho già avuto modo di dichiarare la mia perplessità sull'ipotesi avanzata dagli scopritori circa l'appartenenza etnica della "dama", automaticamente stabilita sulla base dei reperti³⁹; tuttavia la presenza di oggetti di qualità così alta, che fa della donna in questione un personaggio di alto rango, appartenente probabilmente ad un gruppo aristocratico già profondamente radicato nella società locale, fa pensare che vi fossero correnti di scambio di doni, secondo una pratica di rilievo fondamentale tra le aristocrazie dei regni romano-barbarici⁴⁰. Rimanendo d'obbligo la consueta prudenza, è possibile che questi contatti avvenissero per via fluviale, tramite il Po e i suoi affluenti, dal momento che l'area rivierasca attorno a Ficarolo e Gaiba si mantenne vitale per tutto l'alto medioevo, come testimoniano la presenza, tra IX e X secolo, di pievi legate alla chiesa vescovile di Ferrara⁴¹ e il successivo interesse dei Canossa ad espandersi nella zona.

Anche più problematica è l'interpretazione di alcuni reperti metallici conservati nel Museo Archeologico di Adria, per alcuni dei quali l'attribuzione stessa all'altomedioevo è dubbia. Tra essi, meritano un breve discorso uno sperone e un'armilla ovale, entrambi in bronzo. Lo sperone, di tipologia un po' atipica⁴², può essere accostato ad analoghi oggetti presenti in contesti tombali longobardi maschili della seconda metà del VII secolo, ispirando la suggestiva ipotesi (del tutto inverificabile) che anche in Polesine fosse presente un certo numero di

³⁸ Sulla scoperta della "dama" di Chiunsano e i reperti trovati cfr. H. BÜSING, A. BÜSING KOLBE, V. BIERBRAUER, *Die dame von Ficarolo*, "Archeologia medievale", XX (1993), pp. 304-317, 332.

³⁹ CASAZZA, *Il territorio di Adria*, pp. 127-128. L'ipotesi citata è in BÜSING, BÜSING KOLBE, BIERBRAUER, *Die dame von Ficarolo*, pp. 318-332.

⁴⁰ Su questa pratica v., in linea generale, TANGHERONI, *Commercio e navigazione*, pp. 31-32; per alcuni casi particolari cfr. LEBECQ, *Routes of change*, pp. 70, 72; J. L. NELSON, *Viaggiatori, pellegrini e vie commerciali, in Il futuro dei Longobardi. L'Italia e la costruzione dell'Europa di Carlo Magno*. Saggi, a cura di C. BERTELLI, G. P. BROGIOLO, Milano 2000, p. 165.

⁴¹ Si tratta delle pievi di S. Maria di Trenta e di S. Maria di Ficarolo, attestate da un *Registrum bonorum* edito in A. VASINA, *La chiesa ravennate nel Ferrarese intorno al Mille*, in *Romagna medievale*, Ravenna 1971, pp. 65-70, nonché di quella di S. Donato in *Predurio*, su cui v. BIBLIOTECA COMUNALE ARIOSTEA DI FERRARA: G. A. SCALABRINI, *Scritture del capitolo*, ms. classe I, n. 459, quad. I, c. 4v., documento 950 maggio 10.

⁴² MUSEO ARCHEOLOGICO NAZIONALE DI ADRIA (= MNA), I. G. 20998; *Inventario del Museo Bocchi*, II, sez. L, n. 149, p. 1200.

sepulture longobarde, appartenenti a milizie assoldate dall'impero bizantino⁴³. Anche l'armilla (databile al VII secolo), che presenta un tipo molto comune nelle tombe maschili e femminili del Veneto, specialmente nel veronese⁴⁴, farebbe pensare a rapporti con l'area longobarda. In ogni caso, appare improbabile che i rapporti tra le due parti del confine fossero limitati alla sola contrapposizione armata: come è stato dimostrato per molte altre zone della frontiera bizantino-longobarda, agli scontri militari dovettero affiancarsi più complessi rapporti di integrazione economica, sociale e culturale⁴⁵, che d'altronde sono evidenti nei documenti di età carolingia, che mettono in evidenza la precoce penetrazione in Polesine di personaggi e istituzioni di area longobardo-franca.

La documentazione scritta pubblica e privata che compare, come accennato, verso la fine dell'VIII secolo, anche se a volte di dubbia autenticità, indica infatti una rete di contatti relativamente ampia. Da una parte proseguono i saldi legami che il territorio polesano aveva con l'area di tradizione romano-bizantina, in particolare con l'ormai ex esarcato di Ravenna, dall'altra sono già nette le influenze che questa zona di frontiera subiva da parte della cosiddetta Langobardia. E' importante seguire questa trama di rapporti attraverso i personaggi tramandatici dalle fonti, secondo una prospettiva di lavoro che ha permesso di notare come in ambito europeo, durante l'età carolingia, i contatti politici, diplomatici, commerciali, nonché i pellegrinaggi fossero così fitti da smentire la visione di un mondo chiuso e votato all'autoconsumo⁴⁶. Due lettere papali del 775 inviate da Adriano I a Carlo Magno⁴⁷, oltre a lamentarsi delle pretese dell'arcivescovo di Ravenna su centri rivendicati al Patrimonium Petri, citano per la prima volta Gavello, piccolo centro a sud-ovest di Adria, che appare già sede di un comes: si tratta di tale Domenico, nominato dal papa su raccomandazione dello stesso Carlo Magno e fatto arrestare dall'arcivescovo di Ravenna, in uno dei numerosi conflitti tra la sede ravennate e quella romana per il controllo dei territori esarcali. Ciò dimostra l'importanza già assunta da Gavello, la cui crescita risale al periodo bizantino e fu probabilmente legata a motivi strategici, al punto da essere preferita ad Adria come fulcro amministrativo della zona⁴⁸. Per l'epoca è difficile dare al termine comes il significato di ufficiale pubblico delegato a rappresentare il sovrano, secondo l'accezione franco-carolingia⁴⁹; tuttavia nei decenni successivi

⁴³ Sull'esistenza di un *numerus Veronensium* al servizio dell'esercito bizantino cfr. G. MARINI, *I papiri diplomatici raccolti ed illustrati*, Roma 1805, n. 95, pp. 147-148; J. O. TJÄDER, *Die nichtliterarischen lateinischen papyri Italiens aus der Zeit 445-700*, I: *Papyri 1-28*, n. 22, Lund 1955, pp. 362, 364, 366.

⁴⁴ MNA, I. G. 24122; B. M. N. A: *Catalogo civico – Manoscritto di B. Bocchi*, sez. L, n. 321, p. 466. Tipologia: O. VON HESSEN, *I ritrovamenti barbarici nelle collezioni civiche veronesi del museo di Castelvecchio*, Verona 1968, p. 15, tavv. 24, nn. 1-4, e 25, nn. 2, 4, 6.

⁴⁵ E' il tema dei territori di frontiera, oggetto negli ultimi anni di un vivace dibattito: v. in particolare i contributi del volume *Città, castelli, campagne nei territori di frontiera (secoli VI-VII). 5° seminario sul tardoantico e l'altomedioevo in Italia settentrionale. Monte Barro-Galbiate (Lecco), 9-10 giugno 1994*, a cura di G. P. BROGIOLO, Mantova 1995 (Documenti di archeologia, 6).

⁴⁶ V. in particolare NELSON, *Viaggiatori, pellegrini*, pp. 163-171; EAD., *Messagers et intermédiaires en Occident et au-delà à l'époque carolingienne*, in *Voyages et voyageurs à Byzance et en Occident du VIe au XIe siècle. Actes du colloque international organisé par la Section d'Histoire de l'Université Libre de Bruxelles en collaboration avec le Département des Sciences Historiques de l'Université de Liège (5-7 mai 1994)*, a cura di A. DIERKENS e J.-M. SANSTERRE, Genève 2000, pp. 397-413.

⁴⁷ *Codex Carolinus*, edidit W. GUNDLACH, in MGH, *Epistolae Merovingici et Karolini Aevi*, I, Berolini 1892, n. 54, 775 ottobre 27, pp. 576-577, e n. 55, 775 novembre, pp. 578-580.

⁴⁸ Sui ritrovamenti archeologici di età romana e tardoantica a Gavello cfr. CAM. SILVESTRI, *Dell'istoria agraria*, Silvestr. ms. 446, pp. 50-61; *Notizie degli scavi di antichità*, 1878, pp. 114-118; *Atria*, siti 344-346, pp. 393-398; *CarVen*, III, f. 64, n. 470, p. 166, e f. 65, n. 82.1, p. 122.

⁴⁹ CASAZZA, *Il territorio di Adria*, pp. 156-159. Di diversa opinione è invece A. CASTAGNETTI, *Tra 'Romania' e 'Langobardia'. Il Veneto meridionale nell'alto medioevo e i domini del marchese Almerico II*, Verona 1991, p. 14; tuttavia in un altro lavoro (*Arimanni in 'Langobardia' e in 'Romania' dall'età carolingia all'età comunale*, Verona 1996, pp. 153 ss.) lo stesso Castagnetti fa notare come nei documenti riguardanti la *Romania* la comparsa

crebbe l'afflusso di personaggi di area franca, che acquisirono nell'area consistenti interessi patrimoniali, come quel Bruningo, vassus domni imperatoris, che in un placito tenuto a Rovigo e a Ravenna nell'838 appare come detentore di alcune unciae poste "ex corpore massis palutis Adrianensis"⁵⁰. Ciò finì per rispecchiarsi anche nella terminologia dei documenti: il comitatus Gavelliensis attestato nel privilegio papale dell'863 alla chiesa vescovile di Adria è certamente da intendersi nel senso carolingio, anche se le istituzioni giuridiche e contrattuali di tradizione tardoromana e bizantina avranno ancora lunga vita⁵¹. Proprio il placito dell'838 è comunque emblematico di queste diverse e contrastanti influenze, che dimostrano indubbiamente una circolazione di persone e cose superiore a quanto si pensi. Oltre a Bruningo, che conteneva le terre in questione a Leone, rappresentante dell'arcivescovo di Ravenna, agirono, in qualità di presidenti del placito, due importanti personaggi della Langobardia, il vescovo di Torino Vuitgerio e il comes Adalgiso⁵², messi imperiali, affiancati dal messo papale Teodoro, vescovo di area "romana"; tra gli altri componenti, a Rovigo furono presenti due vassalli imperiali, Francho e Radandus, mentre nella seconda fase del procedimento prevalsero nettamente i componenti di ambito ravennate. E' interessante notare come diversi passi del documento lascino intravedere un'attività di dissodamento e colonizzazione del suolo già avviata, e che la chiesa ravennate, con ogni probabilità, non vedesse di buon occhio l'acquisizione di consistenti beni fondiari da parte di un uomo di una certa potenza come un vassallo imperiale, che minacciava l'integrità patrimoniale della sede metropolitana.

Di questa circolazione di persone e di beni parlano anche altri documenti. Una donazione abbastanza nota dell'896, fatta dalla contessa franca Engelrada, vedova del duca Martino di Ravenna, al figlio Pietro, diacono nella stessa città, cita tra gli altri beni quelli posti "in comitatu Gavello et Ferrariensi"⁵³. Engelrada apparteneva a una delle famiglie più prestigiose del Regnum Italicum in quanto figlia di Ucpoldo, conte di palazzo sotto Ludovico II, aveva organizzato nel faentino una vera azienda curtense (caso raro per i territori della Romania) e conosceva bene i rapporti giuridici e istituzionali di entrambe le aree⁵⁴; e d'altra parte, anche di recente è stato evidenziato come i "viaggi senza ritorno" delle donne di alto rango, destinate a non lasciare più la terra dei mariti, fossero vitali per lo stabilirsi degli equilibri tra i gruppi, regali o principeschi, che detenevano il potere⁵⁵. Altri esempi sono rappresentati dalla vendita di

dei conti nell'accezione carolingia non compaia prima del X secolo, il che dimostra comunque la precocità degli sviluppi polesani rispetto agli altri territori dell'ex esarcato.

⁵⁰ C. MANARESI, *I placiti del "Regnum Italiae"*, I, Roma 1955 (Fonti per la storia d'Italia pubblicate dall'Istituto storico italiano per il Medio Evo, 92), n. 43, 838 maggio 1, p. 139-144.

⁵¹ Edizione del privilegio dell'863: P. F. KEHR, *Papsturkunden in Venetien*, in *Papsturkunden in Italien. Reiseberichte zur Italia pontificia*, I (1896-1899), Città del Vaticano 1977 (Acta romanorum pontificum, I), n. 1, 863 marzo 14 (?), pp. 523-524 (regesto in P. F. KEHR, *Regesta pontificum romanorum. Italia pontificia*, V, *Aemilia sive provincia Ravennas*, Berolini 1911, n. 1, pp. 189-190). Il comitato di Gavello sopravvisse come circoscrizione pubblica per diversi secoli, anche se già alla metà del X secolo era ridotto ad una parvenza.

⁵² Identificabile con il conte di Parma che negli stessi anni gettava le basi della potenza dei Supponidi: v. E. HLAWITSCHKA, *Franken, Alemannen, Bayern und Burgunder in Oberitalien (774-862)*, Freiburg im Breisgau 1960, pp. 110-111; P. DELOGU, *Strutture politiche e ideologia nel regno di Ludovico II (Ricerche sull'aristocrazia carolingia in Italia, II)*, "Buletto dell'Istituto storico italiano per il Medio Evo e Archivio Muratoriano", 80 (1968), pp. 138, 149-150.

⁵³ V. FEDERICI, G. BUZZI, *Regesto della chiesa di Ravenna. Le carte dell'archivio estense*, I, Roma 1911, n. 1, 896 settembre 8, p. 4.

⁵⁴ A. CASTAGNETTI, *L'organizzazione del territorio rurale nel Medioevo. Circoscrizioni ecclesiastiche e civili nella "Langobardia" e nella "Romania"*, Bologna 1982, pp. 251-252; ID., *Le strutture fondiarie ed agrarie*, in *Storia di Ravenna*, II.1, *Dall'età bizantina all'età ottoniana*, a cura di A. CARILE, Venezia 1991, p. 63. Su Ucpoldo (o Apaldo) v. HLAWITSCHKA, *Franken, Alemannen*, pp. 204-206.

⁵⁵ R. LE JAN, *Da una corte all'altra. I viaggi delle regine franche nel X secolo*, in *Altrove. Viaggi di donne dall'antichità al Novecento*, a cura di D. CORSI, Roma 1999 (I libri di Viella, 15), pp. 153-173. Del tutto simile

terre (tra cui alcune curtes) situate nel comitato di Gavello da parte del veronese Luvo al nauclerius pavese Severo, stipulata nel 904 nella località di Longuria nello stesso comitato gavellese, e da un'altra vendita, effettuata dal vassallo regio Guntari nel 931 sempre nel territorio di Gavello⁵⁶, che dimostrano come gli scambi almeno di beni terrieri fossero tutt'altro che assenti. Il caso più eclatante è però costituito dall'enigmatica presenza, attorno alla metà del X secolo, del marchese Almerico II e di sua moglie Franca.

Non è questa la sede per parlare dei difficili (e forse irrisolvibili) problemi di identificazione e di rapporti di parentela che queste figure pongono. Qui mi limiterò a sottolineare che essi provenivano sicuramente dalla Langobardia (Franca, pur essendo di legge longobarda, viveva secondo quella salica professata dal marito) e che è stata loro attribuita una stretta parentela con i marchesi Adalberti di Tuscia⁵⁷. Detentore, secondo un'ipotesi recente, di una vasta circoscrizione comprendente i comitati di Monselice e Gavello⁵⁸, da diversi documenti Almerico risulta possedere numerosissimi beni e giurisdizioni, situati soprattutto lungo l'Adige tra la bassa padovana e il medio-alto Polesine: tra essi segnalo le due donazioni con cui egli e Franca, fra l'agosto e il dicembre 955, cedettero alla chiesa di S. Maria in Flumen vedre, primo nucleo di quello che sarà di lì a poco il monastero della Vangadizza, molti possessi e diritti tra cui il teloneo sulle navi solcanti l'Adige⁵⁹. Tornerò tra breve su questo punto, che dimostra l'importanza delle vie d'acqua nelle comunicazioni del Polesine del tempo; per completare il discorso sugli influssi longobardo-franchi, ricordo che il vero erede politico di Almerico II e Franca fu il marchese Ugo di Toscana, che negli anni '90 del X secolo fece cospicue donazioni al neonato monastero della Vangadizza, nell'intento di salvaguardare dalla dispersione cospicui beni fiscali legandoli ad un'entità ecclesiastica⁶⁰. A signorie territoriali come questa vanno aggiunte quelle di enti ecclesiastici di tradizione "romantica", come quella del vescovo di Adria favorito, tra il IX e il X secolo, da una serie di donazioni papali⁶¹, e quella dell'arcivescovo di Ravenna che, benché in crisi sullo scorcio del X secolo, conservava importanti enclaves⁶²; per non parlare della crescente espansione della chiesa di Ferrara e della sempre presente influenza romana⁶³. Un quadro di poteri variegato, insomma, che illustra come l'area in questione non

può dirsi il caso di Franca, moglie del marchese Almerico II, nonostante gli enigmi che avvolgono questi due personaggi. (v. oltre, in corrispondenza della nota 57).

⁵⁶ Cfr. rispettivamente L. A. MURATORI, *Antiquitates Italicae Medii Aevi*, II, Milano 1739, 919 luglio 10, coll. 261-262 (per la correzione della data al luglio 904 v. CASTAGNETTI, *Tra "Romania" e "Langobardia"*, p. 20, nota 58); *Codice diplomatico veronese*, II (= CDV, II), n. 213, 931 agosto 23, pp. 301-303.

⁵⁷ I profili di Almerico II e del padre Almerico I sono tracciati in HLAWITSCHKA, *Franken, Alemannen*, pp. 125-128. Per la parentela con gli Adalberti v. CASTAGNETTI, *Tra "Romania" e "Langobardia"*, pp. 40-43.

⁵⁸ CASTAGNETTI, *Tra "Romania" e "Langobardia"*, pp. 44-51.

⁵⁹ MURATORI, *Antiquitates Italicae*, II, coll. 133-134 (errata la datazione al 952: si legga 955 agosto); G. B. MITTARELLI, A. COSTADONI, *Annales Camaldulenses ordinis sancti Benedicti*, I (a. 907-1026), Venetiis 1755, app., n. 20, coll. 51-55 (datazione da correggere in 955 dicembre 6). Nella seconda donazione Franca agisce da sola in quanto ormai vedova di Almerico.

⁶⁰ MITTARELLI, COSTADONI, *Annales Camaldulenses*, I, app., n. 53, 993 maggio 29, coll. 120-122; n. 57, 996 dicembre 27, coll. 128-131; n. 59, 997 novembre 24, coll. 134-137.

⁶¹ Oltre al citato privilegio dell'863, ve ne sono altri due, datati rispettivamente al 920 e al 944: F. A. BOCCHI, *Della sede episcopale di Adria veneta e della sua non interrotta conservazione e integrità con analisi storico critiche intorno lo stato antico e moderno della città e diocesi*, Adria 1858, 920 maggio, pp. 4-5 con osservazioni a p. 151 (regesto in KEHR, *Italia pontificia*, V, n. 2, p. 190); MURATORI, *Antiquitates Italicae*, I, Milano 1738, 944 giugno 11 (?), coll. 947-948 (regesto in KEHR, *Italia pontificia*, V, n. 3, p. 190). Sui sospetti di interpolazione che gravano su tutti e tre i documenti, cfr. da ultimo CASAZZA, *Il territorio di Adria*, pp. 27-28, 168-172, 207-211.

⁶² Soprattutto quelle di S. Apollinare e Crespino, destinate a rimanere in mano ravennate fino al 1818.

⁶³ Sull'influenza ferrarese nell'alto Polesine e nella cosiddetta "Traspadania ferrarese" v. CASTAGNETTI, *L'organizzazione del territorio*, pp. 173-183. Sulla presenza romana abbiamo diverse prove: oltre alle donazioni papali ai vescovi di Adria e una lettera del pontefice Giovanni VIII a Ludovico II dell'874, che rivendicava "colonos in territorio Ferrariense et Adriense" [*Fragmenta registri Iohannis VIII. Papae. Ind. VI-IX (a. 872-876)*], in

fosse vista affatto come un “deserto” ma, al contrario, come una zona appetibile. Il ruolo di zona di confine e di transito fu sicuramente determinante nel produrre questa situazione.

Già si è sottolineato come le strade romane dell'antico ager adriese fossero cadute in abbandono, a causa dell'emergere di itinerari costieri e fluviali più funzionali e dell'impraticabilità causata dall'impaludamento. Ora, nell'altomedioevo l'importanza delle comunicazioni costiere, come abbiamo visto, non venne mai meno, soprattutto per i contatti con Ravenna. I dati desumibili dalla documentazione scritta tra IX e X secolo indicano che, verso l'interno, furono le vie fluviali ad essere di gran lunga preferite. Nel cosiddetto *pactum Hlotharii* dell'840, stipulato tra il figlio e successore di Ludovico il Pio e il ducato veneziano, tra i vicini dell'ancor nascente potenza lagunare vengono citati, per l'area del delta del Po, gli abitanti di Comacchio e quelli di Gavello (*Gavalenses*)⁶⁴. L'elenco, come è stato sottolineato, comprende località frequentate con continuità dal commercio veneziano⁶⁵; vi si stabilisce tra l'altro l'esenzione dal ripatico, e considerato che nell'altomedioevo, a partire almeno dal patto tra Liutprando e i milites di Comacchio del 715, l'asse del Po fu fondamentale per la circolazione delle merci in Italia settentrionale⁶⁶, dobbiamo pensare che il territorio polesano, come quello del comitato di Comacchio, rivestisse grande importanza come zona di passaggio per i mercanti diretti da e verso il cuore del regno italico, in particolare a Pavia; può essere una spia, piccola ma significativa, il fatto che proprio un *naulerius* di Pavia nel 904 acquistasse terre nel comitato di Gavello⁶⁷. Le stesse clausole del *pactum Hlotharii* furono confermate, nell'880, in occasione del rinnovo dei patti tra Venezia e il regno italico, ora retto da Carlo il Grosso⁶⁸.

Anche le fonti successive illustrano la rilevanza delle comunicazioni fluviali polesane per il transito di persone e cose. Nel privilegio dell'863 al vescovo di Adria grande rilevanza assumono, tra i diritti concessi al presule, le esenzioni dal ripatico e dal teloneo, diritti pubblici di natura fiscale connessi con il passaggio lungo le vie d'acqua e con l'attracco agli scali fluviali, mentre in quello del 920 il diritto di costruire un castello a Rovigo è affiancato da quelli di navigazione sul Tartaro; concessioni tanto più significative, in quanto erano affidate “in restitutionem ... dirupte ecclesie et funditus destructe”: una situazione di degrado della chiesa adriese attestata quasi con le stesse parole in entrambi i documenti, anche se dovuta a motivi diversi, che i papi cercarono di risolvere, anche per rafforzare la posizione di un suffraganeo contro la preoccupante potenza dell'arcivescovo di Ravenna⁶⁹. Nel secondo privilegio, in particolare, la concessione sulle acque del Tartaro si presenta determinante per assicurare le comunicazioni tra Adria e il sorgente castrum, in un'area segnata dalla forte presenza di poteri rivali, a cominciare da quello arcivescovile. Ugual aspetto si presenta nelle due donazioni

MGH, *Epistolarum tomus VII*, edidit P. F. KEHR, Berolini 1974 (editio secunda), n. 31, 874 gennaio 29, p. 291], ricordo quella *massa Sancti Petri de Roma*, presso Trecenta, che nel 1017 apparteneva al patrimonio pontificio e segnalata da CASTAGNETTI, *L'organizzazione del territorio*, p. 174.

⁶⁴ *Pacta et praecepta Venetica*, in MGH, *Capitularia regum Francorum*, edidit A. BORETIUS, II, Hannoverae 1890, n. 233, 840 febbraio 23, pp. 130-135.

⁶⁵ S. GASPARRI, *Venezia fra i secoli VIII e IX. Una riflessione sulle fonti*, in *Studi veneti offerti a Gaetano Cozzi*, Vicenza 1992, pp. 4, 5, 8, 11-12.

⁶⁶ Cfr. tra gli altri TANGHERONI, *Commercio e navigazione*, pp. 88-94.

⁶⁷ Documento citato sopra, nota 56.

⁶⁸ *Die Urkunden Karls III*, in MGH, *Diplomata regum Germaniae ex stirpe Karolinorum*, II, curavit P. F. KEHR, Berolini 1936, n. 17, 880 gennaio 11, pp. 26-31.

⁶⁹ Il privilegio dell'863 fu emanato in un periodo di torbidi determinati, da un lato, dalle scorrerie saracene nell'alto Adriatico (tra cui quella dell'840, come ho ricordato, toccò anche Adria), dall'altra i rinnovati conflitti tra il papato e l'arcivescovo di Ravenna per l'egemonia sui territori dell'ex esarcato: R. SAVIGNI, *I papi e Ravenna. Dalla caduta dell'esarcato alla fine del secolo X*, in *Storia di Ravenna*, II.2, pp. 344-345, 347-348.

marchionali del 955⁷⁰. La prima offre alla chiesa di S. Maria, tra l'altro, i diritti fiscali relativi al passaggio lungo il flumen vedre, ovvero il tratto dell'Adige ove sorgeva la chiesa; nella seconda, Franca cede il teloneo sulle navi passanti lungo l'Adige, oltre a diritti di caccia e pesca e svariati beni terrieri⁷¹. E' da notare che l'atto di Franca venne redatto nel castrum di Rovigo, dimostrando che esso era, se non di sua proprietà, almeno a sua disposizione e che la signoria del vescovo di Adria continuò, nonostante le donazioni papali, ad operare in un contesto di concorrenzialità di poteri fortissima, in cui il controllo delle vie di comunicazione rivestiva sicuramente grande rilevanza⁷². Sarebbe a questo proposito interessante stabilire un parallelo con ambiti geografici diversi, come quello delle valli alpine piemontesi fra XIII e XV secolo⁷³, in cui la concorrenza tra i diversi poteri locali (dai marchesi di Saluzzo, agli Angioini, ai Savoia, a vari comuni come quello di Cuneo) si tradusse, da parte dei singoli signori, in varie strategie volte a orientare il transito sui percorsi da essi direttamente controllati, scoraggiando quello sulle vie in mani rivali, e a ricavare dal traffico di persone e beni passanti sui propri territori i maggiori proventi possibili, attraverso l'istituzione di fiere, l'imposizione di pedaggi o l'esenzione da essi⁷⁴. Ne è un esempio l'apertura, dopo il 1480, del valico delle Traversette, che metteva in comunicazione diretta Saluzzo con Grenoble e che mirava a distogliere il passaggio dei mercanti, grazie a un percorso più breve, dai vicini passi controllati dai rivali Savoia, come dimostra l'andamento degli introiti dei pedaggi di quegli anni⁷⁵. Purtroppo, per i secoli anteriori al Mille il territorio polesano difetta totalmente dell'abbondante massa documentaria di cui dispone la zona piemontese, e soprattutto manca qualsiasi informazione sugli introiti garantiti dai ripatici e dai telonei: bisogna ancora accontentarsi di semplici ipotesi.

E le vie di terra? I collegamenti terrestri sicuramente continuarono a sussistere, ma la documentazione non ci aiuta certo a determinarne la portata. I transiti tra i diversi fondi delle proprietà fondiarie (come quelli facenti capo alla villa, poi curtis, di Rovigo)⁷⁶ via via dovettero essere favoriti e ampliati da un'attività di colonizzazione e dissodamento del suolo di cui possiamo cogliere nella documentazione diversi elementi; ma non è possibile intravedere nulla di preciso circa eventuali itinerari terrestri di importanza non strettamente limitata ad ambiti locali. Come si è accennato, questo non deve indurci a pensare ad un impaludamento così disastroso da impedire ogni comunicazione che non fosse per via acquatica. Le selve e le paludi segnarono indubbiamente il paesaggio dell'epoca, ma si dimentica che erano teatro di attività economiche indispensabili alla popolazione contadina, come l'allevamento di maiali, l'impianto di peschiere, lo sfruttamento del bosco ceduo, che riflettono un atteggiamento verso l'incolto, da parte degli uomini del tempo, profondamente mutato rispetto all'età romana e che rispondeva a

⁷⁰ V. sopra, nota 59.

⁷¹ Sulla donazione di alcuni di questi beni, in particolare di sette *casalia* posti nelle località di Merlara, Altaura, Urbana e Casale, nella bassa padovana, cfr. CASTAGNETTI, *Tra "Romania" e "Langobardia"*, pp. 57-63.

⁷² Spia di questa concorrenza è la comparsa solo pochi anni dopo, nel 964, della pieve di S. Stefano di Rovigo, che risulta dipendere non dal vescovo di Adria ma dall'arcidiocesi ravennate: v. il regesto del documento in M. FANTUZZI, *Monumenti ravennati de' secoli di mezzo per la maggior parte inediti*, II, Venezia 1802, p. 381.

⁷³ Spunto per queste riflessioni sono gli articoli di G. SERGI, *Valichi alpini minori e poteri signorili: l'esempio del Piemonte meridionale nei secoli XIII-XV*, "Bollettino storico-bibliografico subalpino", LXXIV (1) (1976), pp. 67-75, e R. COMBA, *Commercio e vie di comunicazione del Piemonte sud-occidentale nel basso Medioevo*, ibid., pp. 77-144.

⁷⁴ SERGI, *Valichi alpini minori*, pp. 67-68, 74-75; COMBA, *Commercio e vie di comunicazione*, pp. 142-144.

⁷⁵ Un quadro di queste vicende, con ampia documentazione, è COMBA, *Commercio e vie di comunicazione*, pp. 128-142.

⁷⁶ Una discussione sul possibile significato dei termini *villa*, *curtis*, *fundus*, usati nella documentazione in riferimento a Rovigo, nonché sulla possibile strutturazione interna di questa proprietà è CASAZZA, *Il territorio di Adria*, pp. 233-239.



esigenze molto cambiate⁷⁷. In questo contesto, l'esistenza di importanti itinerari terrestri, prima ancora che impraticabile, dovette essere sentita come non economica e non necessaria. A esigenze non soddisfabili dalla produzione locale, ad esempio il fabbisogno di cereali, si sopperì probabilmente tramite importazioni dalla pianura padana o per il tramite del commercio veneziano, come suggerisce la menzione dei Gavalenses tra le popolazioni ricordate dai patti di Lotario e Carlo il Grosso⁷⁸. Ciò mi induce a concludere che furono soprattutto il persistere e l'articolarsi delle comunicazioni per via acquatica, imperniate attorno agli alvei dell'Adige, del Tartaro e del Po, senz'altro più facili e più economiche date le condizioni ambientali, ma favorite anche dalla mutata direzione dei traffici e da precise strategie dei nuovi poteri territoriali, a consentire al territorio dell'antico municipium di Adria di esercitare appieno, con esiti meritevoli di interesse, quel ruolo di area di frontiera cui la collocazione geografica e le vicende storiche l'avevano destinato.

⁷⁷ Sulla mentalità romana nei confronti della palude e sul suo superamento v. P. SQUATRITI, *Marshes and mentalities in early medieval Ravenna*, "Viator", 23 (1992), pp. 4-10.

⁷⁸ V. sopra, rispettivamente alle note 64 e 68.



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.119-164.

VIE DI COMUNICAZIONE TRA VENETO CONTINENTALE E FRIULI

Giampaolo Cagnin

“Interrogato se il Sile era un fiume navigabile percorrendo il quale si andava a Venezia, rispose che era un fiume navigabile perché egli aveva visto personalmente le grosse imbarcazioni (*vidit naves*) giungere fino ai mulini del Sile per poi ritornare a Venezia”. E’ questa la risposta data il 21 marzo 1244 dal notaio Valimberto da Mogliano in un processo svoltosi a Treviso e che vedeva coinvolte le monache di Santa Maria Nova contro Mainerio, figlio del giudice Montanario. Questi, in spregio ai diritti del monastero, aveva costruito illegalmente un mulino poco fuori la porta di San Teonisto, lungo un fossato pubblico che immetteva poi le sue acque nel Sile. Altri testimoni confermano l’affermazione di Valimberto, tra i quali Federico Orfanelli, il quale pure dichiara che il Sile era un fiume navigabile dai mulini in giù (cioè dalla città fino alla laguna), ma aggiunge che era consuetudine percorrere la parte superiore del fiume con un tipo di imbarcazione più leggera, *il sandalo*.¹

Quasi 200 anni dopo, nel 1450, in un altro processo svoltosi ugualmente a Treviso, Venceslao da Porcà, canonico di Aquileia e abate commendatario dell’abbazia di Santa Maria del Piave, accusò il conte Nicolò di Collalto ed altri membri della famiglia comitale trevigiana di aver costruito un nuovo porto sul Piave per esercitare il diritto di *ripatico* e di transito del fiume sul ramo chiamato *Ramonus Rabiosus* in località Mandre in dispregio della giustizia e con gravi danni ai diritti del monastero. Per poter giungere al nuovo porto, inoltre, i conti avevano modificato il locale sistema delle vie di comunicazione costruendo una nuova strada, avevano fatto affiggere un’apposita segnaletica in modo che coloro che viaggiavano seguendo la strada antica a maestra chiamata Ungarica (*per antiquam et magistram stratam Ungaricham*), che portava da Treviso a Conegliano e viceversa, per raggiungere il porto di Mandre deviavano dalla

SIGLE ARCHIVISTICHE:

ACVTV : Treviso, Archivio della Curia Vescovile

ASTV : Treviso, Archivio di Stato

ASVE : Venezia, Archivio di Stato

BCapTV: Treviso, Biblioteca Capitolare

BCTV : Treviso, Biblioteca Comunale

¹ «Interogatus si Siler est flumen navigabile per quod itur Venecias, respondit quod est navigabile quia vidit naves venire usque ad molendina Sileris et postea retro Venecias revertuntur»; «Interogatus si Siler est flumen navigabile per quod itur Venecias, respondit quod est navigabile a molendinis Sileris in iosum et a molendinis superius vadunt homines in sandolis». Il testimoniale si trova in ASTV, CRS, *Santa Maria Nova* pergg. b. 1; sulla vicenda e sull’edizione dell’intero documento si veda G. CAGNIN, *Storie di mulini, storia della città. Per una conoscenza della società trevigiana nel medioevo*, «Atti e memorie dell’Ateneo di Treviso», n. s., n. 16 (a. a. 1998-1999), p. 115-147. Altre informazioni sulle caratteristiche delle imbarcazioni che da Venezia risalivano il corso del Sile si trovano nei patti conclusi l’11 settembre 1322 tra Treviso e Venezia durante la dominazione del Conte di Gorizia: «... dent in mandatis suis officialibus de palata Sileris quod tantum semel in anno bullent navigia euncia et redeuncia per flumen Sileris et de quolibet navigio ab uno timone sive spatula tollatur semel in anno unus grossus; et de navigio a duobus timonibus duo veneti grossi et pro rastaria et bulla predicta...» (A. S. MINOTTO, *Documenta ad Belunum, Cenetam, Feltria, Tarvisium spectantia*, I/I, Venezia 1871, p. 147)

medesima strada passando attraverso il territorio dei conti, con gravi danni all'agibilità ed alla funzionalità dell'antico porto del monastero sorto a servizio della vecchia strada. Queste novità, aggiunge l'abate, finivano per compromettere l'efficienza delle osterie e delle locande poste lungo l'antica strada con gravi danni per i dazi, con il pericolo di compromettere la sopravvivenza stessa dei due villaggi di Ospedale del Piave e di Lovadina e con pregiudizio dei mercanti, i quali seguendo la nuova segnaletica erano portati a deviare verso Santa Lucia e Mandre; novità, conclude l'abate nel suo atto d'accusa, che sono contro la volontà del Dominio, al cui potere sono soggetti i fiumi e le strade pubbliche: su di essi non si può costruire o modificare o rifare nulla senza una sua speciale concessione ed autorizzazione.² Nei capitoli presentati al processo l'abate dirà che la «strata sive via publica et magistra que tendit ex patria Foroiulii per Sacillum et Coneglanum versus Tarvisium appellatur strata Ungarica et Tarvisina et protendit et tendere antiquitus consuevit per dictum Hospitale et Lovadinam et eius pertinentiis», mentre la strada nuova diretta a Spresiano per arrivare al porto dei Collalto «est nova via, et non publica et antiqua».

“Dichiarò di sapere che i mercanti provenienti da fuori dei confini dell'episcopato di Treviso, da Feltre e da Belluno, dal Friuli e dal Cadore, dall'Ungheria e da altre località pagavano un denaro piccolo per ogni animale da lana e per ogni capra, 4 denari per ogni bue e mucca”, eccetera. Con queste parole rese la sua testimonianza nel mese di novembre del 1259 a Treviso il macellaio Rainaldino di Gardeluzzo davanti al vescovo Alberto ed al podestà Marco Badoer nella causa promossa per conoscere la verità sulla muda dei *ramerii* e sulle altre mude sulle quali comune ed episcopato vantavano dei diritti.³

² «... qui noviter construxerunt seu construi fecerunt certum portum ad ripaticum exercendum super flumine Plavis, id est super ramono Rabioso supra ecclesiam dicti monasterii infra opus lapideum appellatum de Mandre contra omnem iusticiam et in grave damnum et preiudicium dicti monasterii, innovando eciam certam stratam ad dictum assertum portum et affigendo certa signa propter que transeuntes et tendentes per antiquam et magistram stratam Ungaricham per quam protendi consuevit ex Coneglano Tarvisium et e contra ex Tarvisio Coneglanum deviant ab ipsa strata et tendunt per territorium dictorum nobilium ad dictum assertum portum propter quod plura sequuntur inconvenientia quia usus antiqui portus dicti monasterii deservientis dicte strate antique deterioratur quia minor et rarior afficitur et in futurum facile corrumpetur. Et similiter minoratur usus hospitorum sitorum super dicta antiqua strata, quod cedit ad maximum preiudicium datiorum nostri serenissimi domini et destructionem villarum Hospitalis et Lovadine sitarum super stratam predictam et ad preiudicium merchatorum, qui facile deviabunt ab ipsa strata magistra et tendent per territorium et villas Mandre et Sancte Lucie dictorum comitum: que cum ita sint contra mentem nostri Serenissimi Domini atemptata, ad quod et flumina et strate publice sunt specialiter reservata et super eis nichil institui aut construi vel etiam reffici potest sine eiusdem speciali concessione et auctoritate, merito proinde petit declari et sine debito terminari prefatos nobiles malle et indebite construxisse seu instituisse dictum assertum portum et ripaticum super dicto flumine Plavis et eius ramono sine spetiali nostri serenissimi domini concessione et similiter malle innovasse dictam stratam tam in parte versus Tarvisium quam in parte versus Coneglanum» (ASVE, *Santa Maria degli Angeli di Murano*, b. 28, Sacchetto 31, n. 41, Processo 6, *Passo di Lovadina. Processo dell'anno 1549 [ma 1450] della lite fatta con l'Illustrissimi Conti di Collalto per occasion del passo et delli confini delli beni di Piave...*, c. 19rv). Il processo era iniziato il 23 gennaio dopo l'invio il 21 gennaio (del 1449, secondo lo stile di Venezia) di una lettera ducale del doge Francesco Foscari al podestà di Treviso Bartolomeo Soranzo con la sollecitazione a chiudere la vertenza rapidamente; l'azione legale si conclude con la sentenza del 18 marzo 1450.

³ «... dixit se scire quod mercatores de extra episcopatu Tervisii, de Feltre et Belluno et de Foro Iulio et de Cadubrio et de Ongaria et de aliis locis qui ducebant bestias in civitatem Tervisii solvebant pro bestia lanuta et capra pro qualibet unum denarium parvum; et pro bove et vacha pro qualibet quatuor denarios; et pro porcho et porcha pro quolibet duos denarios parvos. Et credit quod fuit sub potestaria Philippi Cornarii qui erat tunc potestas Tervisii et quod Iohannes Grechus habebat et coligebat mudam ab episcopo Tisone pro episcopatu Tervisii et Wigelminus Gardelucius coligebat pro dicto Iohanne Greco dictam mudam. De muda rameriorum dixit se nil scire» (ACuTV, *Codice AC*, c. 14r).

I documenti da cui ho tratto i tre brani, pur cronologicamente lontani tra loro, affermano con forza la continuità nel tempo e la sopravvivenza nella coscienza comune del principio della pubblicità di acque e strade (che, proprio perché bene pubblico, non potevano soggiacere all'arbitrio privato), e l'esistenza di una corrente di traffici e di mercanti provenienti da diverse regioni, le cui merci erano soggette a dazi. Nel contempo ripropongono alla nostra attenzione l'antichità e l'importanza di alcuni tra i maggiori assi del sistema viario trevigiano nel basso medioevo: il Sile, il Piave e la strada Ungarica. Ma si parla anche di mercanti provenienti, oltretutto dall'Ungheria, dall'area Feltrina e Bellunese e dal Cadore, da aree cioè direttamente interessate alla comunicazione ed all'interscambio con i territori alpini e transalpini attraverso le strade di Feltre e di Alemagna: una situazione che non poteva suscitare piccole guerre di natura commerciale tra coloro che erano interessati ad approfittare dei vantaggi economici che il passaggio di mercanti e merci offriva. Il quadro dei poteri politico-istituzionali di riferimento esistenti al momento dei tre processi sono il comune di Treviso e Venezia, ai quali, analogamente a quanto era avvenuto per altri poteri che li avevano preceduti, spettava la giurisdizione ed il controllo sulle vie di comunicazione del distretto trevigiano. Parlare di strade e di vie d'acqua significa, dunque, parlare di istituzioni pubbliche, di giurisdizione, di prelievi fiscali, di controllo ed organizzazione del territorio e dei collegamenti che univano tra loro i centri maggiori e minori del distretto; ma anche di uomini e merci che viaggiano, di luoghi in cui questi uomini si incontrano ed in cui quelle merci vengono immagazzinate o scambiate, di ospedali, locande ed osterie riservati all'ospitalità gratuita o a pagamento. Numerose sono le *vie* o *strade Trivisane* che afferivano verso la città.⁴ Nel mio intervento non mi occuperò di queste e neppure della viabilità secondaria; ma, sia pure in modo parziale, di alcune delle strade che attraversavano il territorio trevigiano dirette verso Venezia, il Friuli e la Germania.⁵

1. Le strade Ungarica e Callalta.

Nella documentazione trevigiana l'esistenza della strada *Ungarica* o *Ungaresca*, o meglio del suo tratto che attraversava il territorio trevigiano, compare a partire dal 1120: la strada Ungarica costituisce uno degli elementi del paesaggio nominati per circoscrivere l'insieme di proprietà che il 2 giugno Rambaldo di Treviso, Valfredo di Colfosco, Ermanno di Ceneda e Gabriele di Guecello da Montaner donano all'ospedale di Santa Maria del Piave, costruito in località Talpone.⁶ Qualche anno dopo, nel 1124, Roberto, vescovo di Ceneda,

⁴ Era prassi diffusa, a Treviso come altrove, chiamare le strade con il nome della città, del borgo o del castello cui erano dirette, come la varie *via Aslina* che conducevano ad Asolo, le *cal de Castello* a Castelfranco, ecc. Da Castelfranco si dipartivano diverse strade, che prendevano il nome dalla località di destinazione, come si ricava dagli atti delle diverse redazioni delle investiture feudali: *via magna de Castrofranco*, *via de Montebelluna*, *via Trevisana*, *via de Trevillis*, *via de Gutico*, *via magna de Asillo*, *via magna qua itur Resium*, ecc. Altre volte la strada prende il nome dall'uso prevalente o specifico che se ne faceva, come nel caso delle *cal de armento* o *calle armentareça*, *cal de Mulino*, ecc..

⁵ Per una più ampia informazione sul reticolo stradale e sulla viabilità minore del distretto trevigiano si veda in questo stesso volume la ricerca di Giampaolo Bustreo.

⁶ «scilicet a via que dicitur Ungarica usque ad stradam que est super hospitale et saletum Plavis» (ASVE, *Santa Maria degli Angeli di Murano*, b. 22, fascicolo *Sacchetto* 24. Per una precedente attestazione di una strada *Hungarorum* si veda il diploma del 21 marzo 888 con cui re Berengario conferma ad Alberto abate di Sesto i beni concessi in precedenza dai predecessori e ne aggiunge di nuovi: si parla anche dei diritti tra Tagliamento e Livenza dalla *Strata Hungarorum* alla zona litoranea paludosa, che però lo Schiaparelli, riportando il parere di altri studiosi, ritiene sia un'interpolazione posteriore (Schiaparelli, *Diplomi di Berengario*, I, *Fonti per la Storia d'Italia*, n. 35, p. 8-13, doc. n. 2). Si vedano, inoltre, A. VITAL, *Di un'Ongaresca nel distretto di Conegliano*, «Archivio Veneto» t. XXI/1 (1911), p. 496-516, e per una conoscenza sulla diffusione delle strade *ungaresche* A. A. SETTIA, *Chiese e fortezze nel popolamento del Friuli*, in ID., *Chiese, strade e fortezze nell'Italia Medievale*, Roma 1991, p. 100 (e n.

nell'atto di donazione a favore del medesimo ospedale di alcuni diritti decimali e *novalia* del suo episcopato, è più preciso nel definire l'importanza strategica del sito in cui sorge l'ospedale ed i suoi compiti specifici: offrire ospitalità ed il traghetto gratuito del fiume ai pellegrini diretti a Roma, a San Giacomo, in Terrasanta o altrove ed ai mercanti che provenivano dai diversi territori posti a Nord delle Alpi: «gens Silicas, Ungarica et Carinthiana, Teutonica atque Longubarda fere et omnium provinciarum». ⁷ Una comunità di uomini e donne, di *fratres et sorores* ne assicurava il funzionamento con una motivazione squisitamente di ordine religioso, nella prospettiva di rendere un servizio a chi lo chiedeva o ne aveva bisogno. Secondo la definizione che ne ha dato nel 1208 un suo membro, Gastaldello da Ospedale, l'ospedale, infatti, era un «locus religionis, caritatis et ellimosine». ⁸ La strada Ungarica ritorna come elemento costante del paesaggio nella documentazione dell'ospedale. Il suo stesso nome ne rievoca l'antichità e la funzione: unire l'Ungheria alle città della pianura padana ed ai porti dell'Adriatico. Nel citato processo del 1450 Niccolò di Giovanni Furlan afferma che «l'antica e pubblica strada si chiama Ungaresca perché gli Ungari da sempre vi sono transitati». ⁹ Il tratto trevigiano era importantissimo, non solo per la meta finale del suo percorso (raggiungere la laguna ed il mercato di Venezia passando per Treviso), ma perché nel territorio di Conegliano esso si congiungeva con la strada di Alemagna per poi convergere al guado del Piave e di qui in città. Il tratto cittadino dell'Ungaresca va identificato con la *via regia*, ricordata nel diploma di Federico I del 1164 ed in altri documenti trevigiani, che passava accanto alla Loggia dei Cavalieri: quasi tutti i forestieri, si dice in un'addizione agli Statuti del 1314, transitavano per la *via regalis*, chiamata in altri contesti documentari *via publica Hungaresca*. ¹⁰ Il passo del Piave, tra Ospedale di Piave e Lovadina, ne rappresentava uno dei punti più sensibili e delicati a causa

8), 102 (e n. 13), 105, 108 (n. 36), e ID., «Pagana», «Ungaresca», «Pelosa»: strade medievali nell'Italia del nord, «Studi storici», 27 (1986), p. 659-666.

⁷ M. LUPO, *Codex Diplomaticus Civitatis et Ecclesiae Bergomatis*, Bergamo 1799, II, coll. 913-16.

⁸ G. CAGNIN, *Monachesimo e ospedalità nel Trevigiano fra XII e XIII secolo*, in *Il monachesimo nel Veneto Medioevale*, Atti del convegno di studi in occasione del Millenario di fondazione dell'Abbazia di S. Maria di Mogliano Veneto (Treviso) 30 novembre 1996, Cesena 1998, p. 133.

⁹ «... vidit et audivit a triginta annis citra, de quibus habet bonam memoriam, quod predicta strata est via publica et antiqua et vocatur Ungaresca quia Ungari per illam semper transitum fecerunt» (ASVE, *Santa Maria degli Angeli di Murano*, b. 28, Sacchetto 31, n. 41, Processo 6, *Passo di Lovadina. Processo dell'anno 1549* (ma 1450), c. 38r; nello stesso modo si esprime il teste Giovanni Buso da Nervesa, c. 40r). Da segnalare che nella regola di Zelo, vicino a Mestre, si trova una *via Imperialis*: il meriga Valeriano detto Rosso del fu Zanino denuncia il 26 gennaio 1316 «Imprimis videlicet unam viam publicam que appellatur via Imperialis, que incipit verssus Bassanum in regula Çellarini et tendit per villam et terratorio regule Çelli versus versus Mestre et confinatur cum terra Barbani» (BCTV, ms. 673/2, *Cathasticum viarum* 1316, c. 18r).

¹⁰ MGH, *Die Urkunden Friedrichs I*, II, p. 343-344, doc. 444. Nel diploma Federico I, «per assicurarsi la fedeltà [di Treviso] e per evitarne l'adesione alla lega antimperiale, riconosceva l'ordinamento consolare trevigiano («antiquus status consulatus»), riconosceva il diritto di munire la città, la liberava dal pagamento del fodro, liberava i mercatores dal pagamento di un censo e faceva altre concessioni», tra le quali «porticus in viis regalibus edificare» (D. RANDO, *Il particolarismo e la prima età comunale*, in *Religione e politica nella Marca. Studi su Treviso e il suo territorio nei secoli XI-XIV*, I, Società e istituzioni, Verona 1996, p. 36; T. SZABÒ, *Comuni e politica stradale in Toscana ed in Italia nel Medioevo*, Bologna 1992, p. 72). Ma si veda anche l'addizione agli statuti del 1314 relativa alla Loggia dei Cavalieri: «et hoc cum maxima pars pulchritudinis civitatis Tarvisii constet in illa. Nam per ante distinditur via regalis per quam incedunt quasi omnes gentes forenses» (*Gli Statuti del comune di Treviso* (sec. XIII-XIV), a cura di B. BETTO, Roma 1984-1986, I, p. 588-589, n. XVIII; A. MARCHESAN, *Treviso medievale. Istituzioni, usi, costumi, aneddoti, curiosità*, Treviso 1923, II, p. 71, n. 1). Si veda poi la descrizione di una casa e di altri *cassi domorum* nella contrada di Sant'Agostino, che si trovavano lungo la «via ampla per quam itur ad curiam et palacium dominorum de Camino <que> apellatur via nova salesata... per ante via publica que appellatur Ungaresca per quam itur de plathea Sancti Leonardi ad ecclesiam Sancti Augustini, de retro olim domini de Camino possidebant et nunc heredes quondam dicti comitis Rambaldi possident, ab uno latere est via salesata qua itur ad palacium dominorum de Camino, ab alio latere heredes quondam magistri Guicardini» (ASTV, *Notarile I*, b. 55, Atti Michele da Ciano 1307-1326, 1325 agosto 8).

della grande concentrazione di interessi, politici ed economici che vi gravitavano: i conti di Treviso e i signori da Camino, i comuni di Treviso e di Conegliano ed il patriarca di Aquileia. La fine dell'esperienza ospedaliera nel 1229 fu causata proprio dal prevalere di queste ultime motivazioni, meno nobili rispetto a quelle originarie. Ne rimase contaminata anche la comunità di *fratres*, tra i quali sorsero delle fazioni. Lo stesso servizio di traghetto sembra che ormai non fosse più gratuito: una situazione che trovò un riordinamento ed un riconoscimento ufficiale negli statuti del 1231-1233, nei quali si stabilisce una tabella dei prezzi con tariffe differenziate a seconda della posizione giuridica e delle condizioni di chi chiedeva il passaggio: abitante del distretto o forestiero, a piedi o a cavallo.¹¹ Documenti successivi, risalenti al periodo in cui l'ospedale era ormai stato trasformato in abbazia cistercense, offrono ulteriori conferme dell'importanza economica del luogo. Proprio vicino all'ospedale ed alla strada Ungarica l'abbazia possedeva un prato di grandi dimensioni, diventato punto di sosta per le mandrie di buoi e di altri animali provenienti dall'Ungheria (evidentemente per riprendere peso ed energie prima di proseguire il viaggio verso i mercati di Treviso e di Venezia) dietro il pagamento di un pedaggio all'abate, come attesta il sarto Giacomino da Ospedale in un processo del 1268.¹² Il ricorso all'approvvigionamento di animali da carne sui mercati dell'Ungheria e della Germania era diventato nel corso del '200 una prassi ormai consueta per alcuni beccai veneziani: lo conferma nella sua deposizione resa il 12 dicembre 1314 nel *Processo Avogari* il beccaio Bono da Venezia, che dichiara di condurre personalmente ormai da 18 anni buoi, castrati e porci dall'Ungheria e dalla Germania a Venezia passando attraverso il territorio di Treviso.¹³ Il comune trevigiano non si limitava a riscuotere il dazio sulle merci in transito (si ricordi che l'introduzione di un'insolita e nuova muda era stata all'origine del *Processo Avogari*, nei cui atti si possono trovare altre informazioni sui mercanti tedeschi, sulle merci in transito per Treviso, sull'entità dei dazi a seconda delle modalità e dei mezzi di trasporto); in modo molto accorto ed interessato, il comune si riservava il diritto di trattenere, se lo riteneva necessario, un quarto degli animali in transito diretti a Venezia perché fossero venduti in città. Un diritto contestato dai beccai veneziani: durante la seconda dominazione veneziana, nel 1408, di fronte alla giusta protesta del beccaio veneziano Giovanni de Maderlis che non riusciva probabilmente per questo motivo a ottenere la bolletta dal podestà di Treviso con l'autorizzazione a portare a Venezia gli animali che aveva acquistato in Cadore, il doge Michele Steno ordinò di concedere subito il permesso, notando che i beccai trevigiani, se volevano avere carne a disposizione, potevano andare anche loro a cercarli nei territori lontani: possibilità, questa, che era concessa a chiunque.¹⁴

Negli statuti di Treviso del 1231-1233 si trovano altri riferimenti alla strada Ungarica come elemento sicuro, assieme alla strada che andava a Castelfranco, per definire in modo netto la linea di confine al di sopra («a strada Ungarica superius versus montes usque ad hospitale Plavis») o al di sotto della quale era obbligatorio piantare un certo numero di olivi o di salici

¹¹ *Gli Statuti del comune di Treviso*, a cura di G. LIBERALI, I-III, Venezia 1950-1955, II, p. 236, n. DXCIX (*De nautis Plavis*).

¹² «Item dixit quod dominus habas hospitalis vel prior qui fuit pro se et racione sui ospitalis possuit et poni faciebat boves et bestias venientes de Ungaria et aliunde in dicta campanea ad pascendum et pasculandum cum precio ad suam voluntatem sine alicuius contradictione» (ASVE, *Santa Maria degli Angeli di Murano* pergg. b. 3, 1268 luglio 30 - agosto 2, Treviso).

¹³ «... dixit quod sunt bene decem et octo anni quod ipse usus est per partes istas ducendo boves et castratos et porcos de partibus Ungarie et Alemanie per districtum et civitatem Tervisii » (*Il Processo Avogari (Treviso, 1314-1315)*, a cura di G. CAGNIN, con un saggio introduttivo di D. Quaglioni, Roma 1999, p. 58 ; in una seconda deposizione del 12-13 giugno 1315, Bono afferma che era solito andare per acquistare animali «per Cadubrium et Foroiullii»: *Ibid.*, p. 284)

¹⁴ «Si vero becharii vestri Tervisii volunt carnes, vadant etiam ipsi ad partes alienas. Nam hoc omnibus est licitum et concessum» (BCapTV, *Lettere Ducali*, scat. 6/b, n. 2545, 1408 marzo 30, Venezia).

oppure era lecito andare a caccia di pernici e fagiani.¹⁵ La strada Ungarica viene ricordata da due testimoni nel processo di Oderzo del 1285, nuovamente come uno degli elementi del paesaggio che, assieme alla fonte di Prapè ed ai fiumi Bidoggia e Monticano, delimitavano il territorio dentro al quale si trovano i villaggi soggetti alla curia di Oderzo.¹⁶

ANALOGAMENTE A QUANTO CAPITAVA PER ALTRE STRADE, CON IL NOME DI UNGARESCA NON SI INDICAVA UN UNICO PERCORSO. ESISTEVANO DIVERSE UNGARESCHI, ALMENO DUE NEL TERRITORIO DI CONEGLIANO: UNA ALTA O PEDEMONTANA CHE PASSAVA PER SACILE, ED UNA PIÙ BASSA PER MARENO E VAZZOLA. MA L'AGGETTIVO VIENE ADOPERATO ANCHE PER INDICARE QUALSIASI ALTRA STRADA. VENCESLAO DA PORCIA, PER DIFENDERE LA PROPRIE RICHIESTE, NEL 1450 DICHIARA CHE NEL TRATTO DI PIAVE OGGETTO DELLA CONTROVERSA CON I COLLALTO C'ERANO SEMPRE STATI SOLO DUE PORTI E TRAGHETTI A DISPOSIZIONE DI MERCANTI E VIANDANTI: QUELLO DELL'OSPEDALE E QUELLO DI NERVESA; E COME NON C'ERANO STATI ALTRI PORTI, OLTRE A QUESTI DUE, «SIMILITER ESSE NON DEBENT VIE ET STRATE ALIQUE NISI STRATE COMUNES ET UNGARESCHI QUE VENIUNT DE CONEGLIANO AD HOSPITALE ET AD LOVADINAM ET DE LOVADINA TARVISIUM ET E CONTRA DE TARVISIO AD CONEGLANUM». CONTEMPORANEAMENTE L'INFLUENZA DELLA TRADIZIONE CLASSICA FU TALMENTE FORTE CHE IN DOCUMENTI PUBBLICI E PRIVATI ALCUNI TRATTI DELLE STRADE UNGARESCHI DEL TERRITORIO DI CONEGLIANO VENGONO INDICATI CON IL NOME DELLA PIÙ ANTICA E NOTA STRADA ROMANA, LA POSTUMIA, PUR ESSENDO DISTANTI DAL SUO TRACCIATO: LA POSTUMIA SEGNA IL CONFINE DI UN APPEZZAMENTO DI TERRA A VAZZOLA (1262), DUE CHIUSURE A COLLALBRIGO SI TROVANO *PENES POSTOYMAM* (1294), ALTRE TERRE SI TROVANO NEL TERRITORIO DI CONEGLIANO *APUD POSTOIMAM VETEREM* (1258); SI TRATTA EVIDENTEMENTE DI PERCORSI STRADALI PARALLELI ALLA POSTUMIA.¹⁷ TALVOLTA L'APPELLATIVO VENIVA ADOPERATO IN MODO IMPROPRIO PER DESIGNARE ANCHE STRADE LONTANE DALL'UNGARESCA. NEL CORSO DEL '300, AD ESEMPIO, IL COMUNE DI NERVESA GIUSTIFICÒ PIÙ VOLTE IL SUO DIRITTO AD ESSERE ESENTATO DAL CORRISPONDERE ALCUNE PRESTAZIONI ONEROSE IN CITTÀ E NEL TERRITORIO A SUD DELLA POSTUMIA, CUI ERANO INVECE SOGGETTI GLI ALTRI VILLAGGI DEL DISTRETTO, AFFERMANDO CHE ERA OBBLIGATO A «REAPTARE VIAS UNGARESCAS A CIVITATE TARVISII USQUE AD PLAVIM ET IN CONÇO EAS TENERE»; TRA QUESTE *UNGARESCHI* CI SONO ALCUNE STRADE DEL MONTELLO.¹⁸ SEMPRE A NERVESA È ATTESTATA L'ESISTENZA DI UNA *VIA PELOSA*.¹⁹

¹⁵ *Gli Statuti del comune di Treviso*, a cura di G. LIBERALI, II, p. 209-210, n. DLV (*De olivis et de salicibus*) e DLVIII (*De paisa perdicum et fasianorum*).

¹⁶ «... a roucello qui est apud callem Hongariscam inferius usque ad fontem de Prapie et inter Monteganum et Bedoyam omnes ville que sunt infra dicta confinia pertinebant curie Opitergii et erant de iurisdictione ipsius», «... cum circa XV vel XVI villis que sunt Tarvisine a strata Ungarica in iosum usque ad fontem de Prape et a Bedoya usque ad Monteganum...» (*I documenti del Processo di Oderzo del 1285*, a cura di D. CANZIAN, con una nota giuridica di I. Soffietti, Padova 1995, p. 32 e 41).

¹⁷ Si vedano i documenti in ASTV, *Santa Maria dei Battuti* perg., b. 39, n. 4271 (1262 giugno 9); Ivi, *Notarile I*, b. 43, q. 1364-1365, 3^a e 4^a facciata del foglio di guardia, copia del testamento di Marco *beccarius* del borgo di Conegliano del 30 aprile 1294); Ivi, CRS, *Santa Maria Mater Domini di Conegliano* perg. b. 1 (1258 dicembre 21) e b. 2 (1347 giugno 13). Altre testimonianze in *Gli antichi Statuti e le Provvisioni ducali della magnifica comunità di Conegliano*, a cura di N. FALDON (riedizione degli *Statuta et provisiones ducales terre Coneglani*, Conegliano 1590), p.330-332 («De via Postoyme et aliis viis inquirendis per procuratorem comunis ne devastetur»); A. VITAL, *Tracce di Romanità nel territorio di Conegliano*, «Archivio Veneto», s. v, IX (1931), p. 4; G. ARNOSTI, *Per Cenetam gradiens. Appunti sulla via della romanizzazione con riferimento all'antico Cenedese*, «Il Flaminio» 9 (1966), p. 96-100 e 106.

¹⁸ Lo dichiara il 29 aprile 1344 davanti al giudice vicario *deputatus super avere et publicis comunis* il notaio Romagno da Colmirano, sindaco del comune di Nervesa, ricordando come tale esenzione era documentata dagli atti degli ufficiali *super publicis* del 26 marzo 1315. Chiamato in causa, Meneghelo Ingoldeo del Legname, cancelliere del comune, conferma la *terminatio* con cui Nicolò Priuli aveva stabilito che gli abitanti ed il comune di Nervesa dovevano «aptare et in conço tenere predictas vias ungarescas a Postoyma superius, videlicet usque ad navim de

Fu costante preoccupazione di Venezia esigere e garantire la libertà di traffico, e di conseguenza l'agibilità e la sicurezza delle strade, ai propri mercanti e a quelli che vi giungevano e ripartivano diretti nelle città transalpine o verso la Lombardia e la Francia. Nei patti commerciali conclusi con Treviso ricorre più volte la richiesta di questa libertà di transito, una volta pagato il dazio stabilito (patti del 1265 e del 1271).²⁰ Ricordo in particolare la richiesta di garanzie del dominio fatta il 6 novembre 1313 sulla strada che, partendo da Venezia e transitando per Treviso, conduceva in Ungheria ed in Germania e sulla quale viaggiavano con le loro merci mercanti francesi e tedeschi.²¹ La garanzia di poter viaggiare sicuri lungo le strade e la libertà di commercio per i mercanti rientrano pure talvolta come elementi importanti nelle trattative tra città coinvolte in azioni reciproche di rappresaglia economica.²²

UNA SECONDA STRADA DI PRIMARIA IMPORTANZA DIRETTA VERSO LA PARTE ORIENTALE DEL DISTRETTO ERA LA *CALLALTA*. SE NE PARLA PER LA PRIMA VOLTA IN UNA ADDIZIONE AGLI STATUTI DEL 1233 RIGUARDANTE LA MANUTENZIONE DEL PONTE SUL PIAVE, RAFFORZATO SUL LATO ORIENTALE CON LA COSTRUZIONE DI UNA TORRE: LA STRADA VIENE INDICATA ANCORA IN

Nervixia et a Nervixia usque ad navim de Falçedo de subtus Collautum, que via qua itur a Nervixia usque ad dictam navim de Falçedo appellatur via Petra musaria» (BCapTV, scat. 1, *Liber actorum* 1344-1345, c. 16r; un'analoga esenzione in data 1391 ottobre 18: *Ibid.*, scat. 5, *Liber Actorum* 1391-1392, c. 23r). Anche i comuni della pieve di Quero godevano di un'analoga esenzione perché dovevano garantire la costante agibilità della strada del Canale di Quero.

¹⁹ Il 3 luglio 1334 Tolberto e Schenella di Collalto approvano la vendita per 2600 lire di alcuni mansi in Nervesa, Cusignana, Povegliano a favore di Gerardo da Cuccagna, tutore dei figli Odorico e Schenella, vendita originariamente fatta dal defunto loro padre Rambaldo alla defunta Caterina di Schenella, moglie di Gerardo da Cuccagna. Tra i toponimi: *ad calem pelosam* (ASTV, *Notarile I*, b. 12, Atti 13061339). Analoghe attestazioni in altre località: a Biadene (l'1 maggio 1286 Ensedisio Guidotti *dedit, tradidit et concessit in peculio* ad Alberto da Volpago *vilico suo tamquam eius servo de masnada* 11 appezzamenti in Biadene, uno dei quali «ad levadam pelosam, cui a mane via publica»: BCapTV, *Pergamene Archivio*, scat. 4, n. 684) e a Guarda di Montebelluna (il 17 giugno 1322 l'oste Giovanni del fu Bianchetto da Guarda vende per 60 lire a Rosso da Firenze, agente a nome di Bindo, tre appezzamenti di terra a Guarda, uno dei quali *in contrata de la Pillosa*: ASTV, *Notarile I*, b. 53, atti 1318-1322, c. 128v). Per sapere che cosa si debba intendere per *via pelosa* (o *via petrosa*) si veda SETTIA, «Pagana», «Ungaresca», «Pelosa», p. 659-666.

²⁰ G. B. VERCI, *Storia della Marca Trivigiana e Veronese*, II, Venezia 1786, p. 92-95, doc. CLII, e 136-137, doc. CLXXXVIII.

²¹ «Quod placeat consilio et comuni Tervisii facere et operari quod via per quam itur de Veneciis Ungariam et Alemaniam sit segura quantum est in districtu et comitatu Tervisii taliter quod mercimonia possint conduci per Francigenas, Teonicos et aliosquoscumque secure, solvendo mudas civitatis Tervisii secundum quod actenus est usitatum secundum consuetudinem civitatis Tervisii, cum dictus ambaxator intendat se transferre ad illas partes et operari iuxta posse quod mercimonium conducatur sicut unquam fecerunt» (BCTV, *ms.* 543, c.38rv; ed. VERCI, *Storia della Marca*, VI, doc. DCVI). Ma si veda anche la clausola presente nella proposta di patti sottoposta all'esame dei consigli cittadini il 5 ottobre 1314 per la pace tra il re di Boemia, il duca di Carinzia, il conte di Gorizia e Tirolo, il vescovo di Trento, Cangrande della Scala (vicario imperiale), i comuni di Verona e Vicenza, Rinaldo de Bonacossis, vicario imperiale di Mantova e signore di Modena, Guglielmo ed Albrigetto da Castelbarco, da una parte, ed i comuni di Padova, Treviso, Ferrara, Feltre, Belluno e Bologna (se avesse voluto) dall'altra: «Item quod omnes strate et vie sint aperte et secure ita quod per eas possit tute iri et reddiri in personis et rebus» (BCapTV, scat. 15, *Reformationes* 1315, c. 28r).

²² Si veda, a titolo di esempio, quanto chiedono il 13 ottobre 1314 Ermanno e Nicolò da Gemona, «ambaxatores comunis et hominum de Glemona pro comuni et hominibus et mercatoribus de Glemona et de eius districtu quatenus... placeat vobis procurare et facere et licenciam dare quod mercatores et homines de Glemona et eius districtu possint et valleant secure et libere et expedite ire et redire et stare cum personis et mercandariis et aliis eorum rebus in civitate et per civitatem Tervisii et per eius districtum solvendo mudas consuetas in locis et per locis consuetis, non obstante aliquibus represaleis concessis vel concedendis alicui persone per comune Tervisii». Il consiglio dei 300 il giorno 15 ottobre accoglie la richiesta con la condizione che entro 3 mesi il comune di Gemona renda giustizia a Rambaldo del fu Endrigo, cittadino di Treviso, in lite con Savio da Gemona (BCapTV, scat. 15, *Reformationes* 1315, c. 29v-30rv).



MODO GENERICO, È LA «STRADA NOVA QUE VADIT AD PONTEM, QUE EST AB ISTA PARTE PLAVIS» E DELLA QUALE SI ORDINA UN PROLUNGAMENTO OLTRE IL PONTE («QUOD UNA STRADA FIAT AB ILLA PARTE PLAVIS A CAPITE PONTIS»).²³ L'IMPORTANZA RIPOSTA SU QUESTO NUOVO ASSE VIARIO VIENE RIBADITA IN UNA ADDIZIONE AGLI STATUTI DEL 1314 CON LA QUALE SI OBBLIGA IL PODESTÀ DI ANDARE DI PERSONA AD ISPEZIONARE IL PONTE SUL PIAVE E LA «VIA QUE APPELLATUR CALIS ALTA ET VIAM DE OPITERGIO ET PONTES DICTARUM VIARUM». NELLE INTENZIONI DEL COMUNE IL PONTE SUL PIAVE DOVEVA SERVIRE PER IL PASSAGGIO DI CAVALLI E CARRI («QUOD SECURE POSSIT IRI CUM EQUIS ET PLAUSTRIS»); COSTITUIVA PERTANTO UN POTENZIAMENTO DELLE VIE COMMERCIALI A SERVIZIO DI QUELL'AREA.²⁴ NEL 1316 FURONO ORDINATI LAVORI STRAORDINARI DI MANUTENZIONE SUDDIVIDENDONE IL CARICO TRA UN RILEVANTE NUMERO DI PIEVI E REGOLE, A CIASCUNA DELLE QUALI FU AFFIDATO UN TRATTO O *PRENSA*.²⁵ NON SI SA QUANDO NÉ IN QUALE MISURA, MA ANCHE IL TRACCIATO DELLA CALLALTA SUBÌ ALCUNE MODIFICAZIONI. NEL 1352 NELLA DESCRIZIONE DELLE CONFINAZIONI DI UN MULINO E DI UN APPEZZAMENTO DI TERRA, DI PROPRIETÀ DEL MONASTERO DEL PERO A RIVA DI PRADENCINO SI INDICA LA *CALLALTA ANTIQUA* DISTINGUENDOLA DALLA «CALLALTA MAGNA PER QUAM ITUR TARVISII». ²⁶ L'OSTINAZIONE CON LA QUALE PRIMA IL COMUNE DI TREVISO, E POI LA REPUBBLICA VENETA SI IMPEGNARONO A RICOSTRUIRE IL PONTE SUL PIAVE OGNIQUALVOLTA VENIVA DISTRUTTO, COSTITUISCE LA PROVA PIÙ EVIDENTE DELL'INTERESSE PARTICOLARE PER QUESTO ASSE STRADALE. SI POSSONO RICORDARE LE RICOSTRUZIONI DEL 1317 SOTTO LA DIREZIONE DEL PADOVANO GIOVANNI DA ABANO (CI È PERVENUTO UN REGISTRO CON L'INDICAZIONE ANALITICA DEI MATERIALI, DELLA LORO PROVENIENZA E DELLE SPESE PER IL TRASPORTO CON LE ZATTERE LUNGO IL PIAVE)²⁷ E DEL 1349-1350; DI QUEST'ULTIMA CI RESTA IL PROGETTO CON LA DESCRIZIONE PARTICOLAREGGIATA DEI MATERIALI NECESSARI E LE DIMENSIONI DEL MANUFATTO: IL PONTE DOVEVA ESSERE LUNGO CIRCA 78 METRI E LARGO QUASI 7. MA, COSA PIÙ INTERESSANTE, CI SONO NOTE LE MOTIVAZIONI CHE ERANO STATE ALL'ORIGINE DELLA DECISIONE DI METTER MANO NUOVAMENTE AD UN'OPERA COSÌ COSTOSA E CONTINUAMENTE ESPOSTA AL PERICOLO DELLA SUA DISTRUZIONE A CAUSA DELLE RICORRENTI PIENE DEL PIAVE: IL DOGE DICHIARÒ DI VOLER RICOSTRUIRE IL PONTE PER RENDERE PIÙ FACILE ED AGEVOLE IL VIAGGIO DI ANDATA E RITORNO VERSO LA GERMANIA DEI MERCANTI TEDESCHI GRAZIE ALLA NUOVA STRUTTURA.²⁸ QUESTO FATTO, PERÒ, COMPORTAVA UNA LUNGA DEVIAZIONE STRADALE PER CHI VOLEVA SEGUIRE LA VIA DI ALEMAGNA O QUELLA DI FELTRE E SUSCITÒ UNA VIVACE OPPOSIZIONE TRA I MERCANTI TEDESCHI, CON I QUALI NEGLI STESSI GIORNI ERA IN ATTO UN FORTE CONTENZIOSO CON VENEZIA A CAUSA DI UN ALTRO PROVVEDIMENTO NON GRADITO: L'OBBLIGO PER CHI TORNAVA IN GERMANIA DI PERCORRERE SOLAMENTE LA STRADA DI CONEGLIANO E SERRAVALLE E SI PROIBIVA LA VIA DI QUERO E FELTRE.²⁹ A CAUSA DELLE

²³ *Gli Statuti del comune di Treviso*, a cura di G. LIBERALI, II, p. 157, n. CCCXL (*De ponte Plavis in conzo tenendo*).

²⁴ *Gli Statuti del comune di Treviso (sec. XIII-XIV)*, a cura di B. BETTO, I, p. 595, n. XXXI (*De ponte Plavis*).

²⁵ La descrizione, molto analitica, in BCapTV, scat. 15, *Reformationes* 1316, c. 43v-44v; il tratto tra Ponte di Piave ed Oderzo (chiamato *via Calis Alte sive vie nove de Opitergio*) era suddiviso in 12 *preense*.

²⁶ BCapTV, scat. 19, Reg. *Stridarum tercius liber, dotium et venditionum possessionum et dationis in solutum*, 1350ss, c. 48r, 1352 febbraio 20, Treviso

²⁷ BCapTV, scat. 20, *Reformationes* 1317, cc. 43r e 44rv, e ASTV, *Comunale*, b. 1602, *Rubrica denariorum...*, erroneamente datata al 1323.

²⁸ «... cum ad refectiorem pontis Plavis principaliter induxerit comodum ipsorum merchatorum ut comodius et abilius valeant ire et redire cum merchationibus suis» (BCapTV, scat. 9, *Registrum litterarum* 1349-1350, cc. 99, 51, 205, 210); si vedano, inoltre, G. CAGNIN, 'Per molti e notabel danni i qual riceve campi, pradi, ville e vigne per lo corso maior de la Plave'. *Il difficile rapporto tra un fiume ed il suo territorio nel Medioevo*, in *Il Piave*, a cura di A. Bondesan, G. Caniato, F. Vallerani, M. Zanetti, Verona 2000, p. 224-225, e Id., *Pellegrini e vie del Pellegrinaggio a Treviso nel Medioevo (secoli XII-XV)*, Verona 2000, p. 315-318, 159-160.

²⁹ Credo che le strade Feltrina e di Alemagna siano quelle che nei documenti veneziani vengono indicate con l'espressione *caminum Basilee* (talvolta chiamato anche *caminum Bavarie*) e *caminum Auspurgi*, ambedue



FORTISSIME REAZIONI, ANCHE SU CONSIGLIO DEL PODESTÀ DI TREVISO, CHE GLI PROSPETTÒ IL PERICOLO CONCRETO PER LA CITTÀ DI UNA FORTE DIMINUZIONE DEGLI INTROITI DELLE MUDE SE I MERCANTI TEDESCHI AVESSERO OPTATO PER STRADE ALTERNATIVE, IL DOGE RISTABILÌ LE VECCHIE CONSUETUDINI, CIOÈ DI LASCIARE LIBERTÀ AI MERCANTI DI SCEGLIERE LA STRADA CONSIDERATA PIÙ COMODA PER GIUNGERE AI LUOGHI DI DESTINAZIONE. IL PODESTÀ DI TREVISO NON SOLO SI ERA PREOCCUPATO DI PRENDERE PRECISE INFORMAZIONI DAGLI ALBERGATORI TEDESCHI E LATINI DIMORANTI A TREVISO, MA LI AVEVA MANDATI A VENEZIA DAL DOGE PERCHÉ ESSI CONOSCEVANO MOLTO BENE LE STRADE MERCANTILI TEDESCHES E PERCIÒ ERANO LE PERSONE PIÙ INDICATE PER FORNIRE SUGGERIMENTI PRATICI («QUI NOTICIAM PLENARIAM HABENT DE PARTIBUS ALEMANIE ET VIARUM QUIBUS UTUNTUR MERCHATORES CONTINUE»)³⁰

TRA I RIFERIMENTI A TRATTI DI ANTICHE STRADE PUBBLICHE ORMAI IN DISUSO O ABBANDONATE MI SEMBRA INTERESSANTE RICORDARE IL SEGMENTO DI STRADA PUBBLICA ANTICA NEL TERRITORIO DI SETTIMO E TIVERON DI QUINTO VICINO AL SILE, ORMAI ABBANDONATA E SOSTITUITA DA UNA NUOVA VIA PIÙ COMODA, CHE L'8 MARZO 1391 IL PODESTÀ LUDOVICO MOROSINI CONCESSE AL VENEZIANO GIOVANNI DEL FU FRANCESCO MOROSINI PER RIUTILIZZARLA COME CANALE DI DEVIAZIONE PER PORTARE L'ACQUA DEL SILE AL NUOVO IMPIANTO DI SEGHERIA CHE STAVA COSTRUIENDO LUNGO IL FIUME.³¹

2.1 - LE VIE D'ACQUA : PIAVE E LIVENZA.

UNGARESCA E CALLALTA INCROCIAVANO DUE PERCORSI FLUVIALI DI UNA CERTA IMPORTANZA, IL PIAVE ED IL LIVENZA. E' NOTISSIMA L'ANTICA CONSUETUDINE DI UTILIZZARE L'ALVEO DEL PIAVE COME VIA COMMERCIALE, ADIBITA SOPRATTUTTO AL TRASPORTO DI LEGNAME, PECE, FERRO, PIETRISCO.³² COME MEZZO DI TRASPORTO SI ADOPERAVANO LE ZATTERE NEL TRATTO CENTRALE DEL FIUME E FINO A VENEZIA; MENTRE PER LA NAVIGAZIONE DA NEGRISIA (DOVE C'ERA UN ANTICO PORTO DELL'EPISCOPATO TREVIGIANO) E DA PONTE DI PIAVE ALLA FOCE IL MEZZO PIÙ USATO ERA IL BURCHIO PERCHÉ LE CARATTERISTICHE DEL FIUME IN QUEL TRATTO MEGLIO SI PRESTAVANO A QUESTO TIPO DI IMBARCAZIONE.³³ NELLA SECONDA METÀ DEL TRECENTO I PODESTÀ DI TREVISO *PRO TEMPORE* INTERVENNERO RIPETUTAMENTE PER

utilizzate dai mercanti veneziani, assieme al *caminum Franciscum*, per raggiungere via terra le Fiandre attraversando nella parte iniziale il territorio trevigiano (CAGNIN, *Pellegrini e vie del Pellegrinaggio*, p. 159-160 e 175, n. 11).

³⁰ BCapTV, scat. 9, *Registrum Litterarum* 1349-1350, cc. 109-110, 115 e 118. L'edizione di questi documenti (uno dei quali qui riproposto in Appendice, doc. 2) in CAGNIN, *Pellegrini e vie del Pellegrinaggio*, p. 315-318.

³¹ «... possendi transducere ad segam quam construi facit super flumine Sileris in villa de Tivirone aquam fluminis Sileris per et super quadam viam publicam infrascriptam; et hoc cum dicta via publica sit et habeatur pro derelicta quoniam alia via publica facta est per terrenum domine Çane uxoris Albrigeti de Tarvisio et dicti domini Iohannis, que via est comodior et utilior ista via publica veteri quia brevior et solidior via publica veteri supradicta. Dicta autem via publica per quam transduci potest aqua Sileris ad dictam segam est quedam via publica posita in villa et territorio de Septimo et partim de Tiverono, cuius coherentie ab una parte aqua Sileris, ab alia parte partim Petrus de Septimo notarius partim dicta uxor Albrigeti partim dictus Iohannes Mauroceno, et sique forent coherentie veriores» (BCapTV, scat. 5, *Liber actorum* 1390-1391, c. 32v).

³² Si veda, tra gli altri, il contratto con cui l'1 febbraio 1352 a Rialto Martino del fu Michele da Farra da Alpago promette dare al mercante veneziano Francesco di Nicolò del Ferraio per 38 lire ogni 100 remi «ducentos remos de fagario a galia bonos, ydoneos et sufficientes dolatos cum daldura, longitudinis XXVII pedum comunis Veneciarum, et ipsos remos conducere et designare omnibus suis expensis super ripam Plavis ubi dicitur Portum de Ray episcopatus Cividadi Belluni subtus molendinum domini episcopi ubi ligantur çate usque per totum mensem madii venturi» (ASTV, *Notarile I*, b. 52, Atti 1352)

³³ Per più ampi riferimenti documentari rinvio a G. CAGNIN, «Quando le zatte passa de là zoso». *Il passaggio delle zattere lungo il Piave in territorio trevigiano nel secolo XIV*, in *Zattere, zattieri e menadàs. La fluitazione del legname lungo il Piave*, a cura di D. Perco, Castellavazzo 1988, p. 77-89.

REGOLAMENTARE QUESTO PARTICOLARE TIPO DI TRASPORTO, LA ZATTERA, INDICANDO QUALI RAMONI DEL FIUME GLI ZATTIERI DOVEVANO SEGUIRE A SECONDA DEL LUOGO DI DESTINAZIONE DELLA ZATTERA (TREVISO O VENEZIA).³⁴ SONO RARISSIME LE TESTIMONIANZE SULL'USO DELLA ZATTERA QUALE MEZZO ADIBITO AL TRASPORTO DELLE PERSONE: BASTI RICORDARE L'EPISODIO DEL NAUFRAGIO, AVVENUTO NEL 1315 AL PONTE DI CESANA, DI UNA ZATTERA CHE TRASPORTAVA 50 PELLEGRINI BELLUNESI DIRETTI A TREVISO PER VENERARE LE SPOGLIE DEL BEATO ENRICO DA BOLZANO.³⁵ PER CREARE I COLLEGAMENTI TRA LA FITTA RETE DI STRADE DI MAGGIORE O MINORE IMPORTANZA CHE ATTRAVERSARONO I TERRITORI LUNGO LE DUE SPONDE DEL FIUME FURONO CREATI APPOSITI PASSI BARCA, IL PIÙ IMPORTANTE DEI QUALI, DOPO IL PASSO DI OSPEDALE, ERA QUELLO DI VIDOR, DI DIRITTO DELL'ABBZIA DI SANTA BONA. NE ESISTEVANO ALTRI A VAS, PE' DE CASTELLO, CHE SERVIVA PREVALENTEMENTE I VILLAGGI DELLA VALDOBBIADENE, A SANTA MAMA DI CIANO, FALZÈ E NERVESA, DI DIRITTO COLLALTINO, QUELLO CONTESO DI MANDRE, CANDELÙ (CHE FACEVA PARTE DELLA CURIA DEL CASTELLO DI NEGRISIA CON IL SUO PORTO, DI GIURISDIZIONE DELL'EPISCOPATO TREVIGIANO),³⁶ E PONTE DI PIAVE QUANDO IL PONTE ERA INAGIBILE O DISTRUTTO.³⁷

³⁴ Si vedano in Appendice, doc. 5, le istruzioni date il 17 ottobre 1390 dal podestà Alvise Morosini al capitano di Quero (BCapTV, scat. 11, *Registrum Litterarum* 1390-1391, c. 17v; CAGNIN, "Quando le zatte passa de là zoso", p. 81; B. BEDA PAZÈ, *Quero dalle origini al XVIII secolo*, Quero 1990, II, p. 608-609).

³⁵ «Dum quedam çata veniret de Civitate Belluni per Plavim super quam erant circa quinquaginta persone inter masculos et feminas, qui ex devotione veniebant ad civitatem Tarvisii causa visitandi corpus beati Henrici, et ipsa çata aplicuisset ad pontem de Cesana qui est supra dictum flumen Plavis, subito et ex improvviso confracti fuerunt tres remi quibus gubernabatur dicta çata ita quod ipsa çata ducta sine remigio alisa fuit ad stillos dicti pontis et sissa in duas partes. Et cum cepisset mergi clamaverunt omnes misericordiam omnipotentis Dei et beatissimi Henrici, cuius corpus veniebat ad visitandum. Et factum est auxilio Dei et precibus beati Henrici quod nullus hominum vel mulierum summersus est nec aliquid perditum est de rebus eorum, set omnes applicuerunt ad ripam dicti fluminis sani et incollumes. Et dum unus eorum summersus esset in aqua, adiutus fuit per quemdam alium ita quod non periclitavit. Gubernatores dicte çate erant quidam qui vocatur Bisertus cum sociis suis. Testes huius rei Dominicus qui dicitur Faxana qui moratur in Civitate Belluni et erat super dicta çata, presbiter Iacobus mansionarius dicte ecclesie maioris de Tarvisio, presbiter Tybaldus de Scandolerio, presbiter Andriolus <de> Tiverono, qui presbiteri erant ibi super una alia çata, domina Catarina uxor magistri Antonii physici de Civitate Belluni, domina Bonaventura uxor domini Antonii Merlini» (BCapTV, *Vita Beati Henrici*, c. 17r, n. 286, 1315 giugno 17).

³⁶ La «plebem Sancti Romani de Nigrisia cum castro, portu, curte et cum pertinentiis suis» è compresa tra i beni dell'episcopato trevigiano elencati nella bolla del 3 maggio 1152 di papa Eugenio III al vescovo Bonifacio (ACVTV, *Bolle maggiori*; edizione in S. TRAMONTIN, *La diocesi e i vescovi dall'alto medioevo al secolo XIII. Linee di sviluppo*, in *Storia di Treviso*, a cura di E. Brunetta, vol. II, *Il Medioevo*, a cura di G.M. Varanini e D. Rando, Venezia 1991, p. 371-374; D. CANZIAN, *Oderzo Medievale*, Padova – Trieste 1995, p. 10-11). Si veda la vendita fatta il 18 aprile 1231: *clamato podere* di Lazzara da Negrisia e di suo nipote Lancillotto, Niccolò Orfanelli e Costantino Ugato, stimatori del comune, vendono ed investono a feudo per 33 lire e 12 denari Bartolomeo da Vidor agente a nome del vescovo Tiso «de advocatia in integrum curie Negrisie et castris videlicet de Negrisia et de Candeludo et de Basalgellis et de portu et de Saleto videlicet quod habent talem rationem pro dicta advocatia quod pro quolibet manso de dictis villis qui sunt de episcopatu Tarvisini...» (ACuTV, *Codice AC*, c. 17v). Si veda infine la testimonianza resa nel citato processo del 1259 da Foscarino da Negrisia: egli afferma che il vescovo «est dominus, comes, marchio, dux de tota curia Nigrisie nomine episcopatus Tarvisii... si quis habet aliquam dominationem in illa curia pro eo habet. Et ponit dominus episcopus suos iuratos in portu Nigrisie...» (*Ibid.*, c. 9rv). Il 25 agosto 1340 Giovanni da Spercenigo, sindaco del vescovo Pietro Paolo, concede in affitto per un anno a Odorico da Candelù del fu Stefano da Stabiuzzo e a Manfredino «navim episcopatus Tervisini et navigium sive ius omne navigandi quod episcopatus Tervisinus habet in flumine Plavis et portu de Stablucio». Il canone è di 80 lire (ASTV, *Notarile I*, b. 49, Atti 1340-1343). L'anno successivo, il 18 agosto, i contraenti rinnovano il contratto (*Ibid.*, b. 57, q. a. 1341, n. 15).

³⁷ Sui 'passi Piave' si veda, in particolare, R. VERGANI, "Di qua et di là da Piave". *La barca di Vidor dalle origini alla costruzione del ponte*, in *Due villaggi della collina trevigiana. Vidor e Colbertaldo*, a cura di D. Gasparini, Vidor 1989, III/1, p. 249-264; G. CAGNIN, *Vivere e morire a Vidor e Colbertaldo. Aspetti di vita socio-economica in due villaggi trevigiani nel secolo XIV*, in *Ibid.*, II, p. 133-135; ID., *Da coloni a proprietari. Aspetti di vita socio-*

VORREI FARE UN BREVE ACCENNO AD UN ALTRA STRADA FLUVIALE, CHE SCORREVA LUNGO I CONFINI ORIENTALI DEL TERRITORIO TREVIGIANO. E' QUELLA DEL LIVENZA, CHE TRA LA FINE DEL 1391 E GLI INIZI DEL 1392 (MA ALCUNE AVVISAGLIE RISALGONO A QUALCHE ANNO PRIMA)³⁸ VIENE FATTA OGGETTO DI UNA INCHIESTA. NEL MESE DI NOVEMBRE IL PODESTÀ DI MOTTA AVEVA PROSPETTATO AL GOVERNO VENETO IL DANNO CHE POTEVA PERVENIRE ALL'ERARIO SE I DAZIERI CHE AVEVANO IN APPALTO IL COMMERCIO DEL SALE AVESSERO DOVUTO IMPORRE UN DAZIO MAGGIORE DI QUELLO CONSUETO A COLORO CHE TRASPORTAVANO IL SALE DI CHIOGGIA IN FRIULI UTILIZZANDO PER IL TRASPORTO IL FIUME LIVENZA; PER EVITARE AGGRAVI DI SPESA E DAZI PIÙ FAVOREVOLI, COSTORO AVREBBERO SCELTO ITINERARI ALTERNATIVI PASSANDO PER PORTOGRUARO E LONCON CON INDUBBI VANTAGGI ECONOMICI PER I FRIULANI. NEL MESE DI GENNAIO 1392 IL DOGE ANTONIO VENIER SCRIVE AL PODESTÀ DI TREVISO PER INFORMARLO DELL'ARRIVO DI UN'AMBASCIATA DELLA COMUNITÀ DI PORDENONE CON IL COMPITO DI CHIEDERE UNA RIDUZIONE DEI DAZI. E' MOLTO INTERESSANTE IL MOTIVO ADDOTTO: PER ANTICA CONSUETUDINE LE IMBARCAZIONI CHE ANDAVANO E TORNAVANO DA PORDENONE A VENEZIA ERANO ESONERATE DAL PAGARE IL DAZIO A PORTOBUFFOLÈ E A MOTTA. PER QUESTO MOTIVO LA VIA ATTRAVERSO I PASSI DEL LIVENZA (MOTTA E PORTOBUFFOLÈ) ERA MOLTO FREQUENTATA SOPRATTUTTO DAI MERCANTI TEDESCHI, CHE LA PREFERIVANO AD ALTRE. DA QUANDO, PERÒ, I SIGNORI DA CAMINO AVEVANO POSTO ALCUNI DAZI O QUARANTESIMI, QUELLA STRADA ERA STATA ABBANDONATA E SOSTITUITA CON QUELLE DI PORTOGRUARO E DI LATISANA. LA RECENTE SOGGEZIONE DI QUEI LUOGHI AL DOMINIO AVEVA INDOTTO UN CERTO NUMERO DI MERCANTI A RIPRENDERE L'ANTICO ITINERARIO, MA NE ERANO STATI PRESTO SCORAGGIATI A CAUSA DELLA PESANTEZZA DEI DAZI. PERTANTO GLI AMBASCIATORI CHIEDEVANO UNA RIDUZIONE DELLE MUDE RIPORTANDOLE AI VALORI ANTICHI ED EQUIPARANDOLE A QUELLE IN USO NEI PORTI DEL FRIULI: UN BENEFICIO PER I MERCANTI, MA ANCHE PER LE COMUNITÀ INTERESSATE. IL DOGE CHIESE PERTANTO AL PODESTÀ DI TREVISO INFORMAZIONI SU QUESTE MUDE ED UN CONSIGLIO SULL'OPPORTUNITÀ DI MODIFICARLE. IL PODESTÀ FANTINO ZORZI RISPOSE CHE LE COMUNITÀ CHE IN PASSATO ERANO STATE SOGGETTE AI CAMINESI ERANO SOLITE RIFORNIRSI DI SALE IN FRIULI; NON ESSENDO RIUSCITE AD OTTENERE QUANTO AVEVANO CHIESTO NEL MESE DI NOVEMBRE, AVEVANO INVIATO L'AMBASCIERIA IN MODO DA OTTENERE CON QUESTO *ESCAMOTAGE* QUANTO DESIDERAVANO IN MATERIA DI DAZI, BEN SAPENDO CHE IN QUEI LUOGHI SI PAGAVA LA METÀ O ADDIRITTURA UN QUARTO RISPETTO A TREVISO ED AGLI ALTRI CASTELLI DEL DISTRETTO. UNA MAGGIORE PRESENZA DI PERSONE LUNGO QUELLA STRADA AVREBBE SICURAMENTE FATTO LA FORTUNA DEGLI ALBERGATORI, NON CERTO QUELLA DELLE FINANZE DEL COMUNE.³⁹ QUALCHE

economica di un villaggio di confine sulla montagna trevigiana, in *Vas. Una comunità tra il Piave e la montagna*, a cura di G. Follador, Vas 1990, p. 48.

³⁸ Si veda la lettera ducale del 7 novembre 1389 di Antonio Venier al podestà Marco Zeno: «Respondistis nobis per litteras vestras quod illi de Coneglano, Serravalle et Valle Marenì reputantur pro forensibus et solvunt grossos duos pro quolibet stario salis, minus quam solvant illi de Tarvisio et aliis castris Trivisane ita quod, si illi de la Mota, Portusbuffoleti et Cordignano debent tractari sicut illi de Coneglano, Serravalle et Valle Marenì, tunc solvent grossos duos pro quolibet stario salis pauciores quam illi de Tarvisio et aliis castris Trivisane... respondemus vobis quod tractare debeatis et tractari facere illos de la Mota, Portubuffoleti et Cordignano in facto predicto eo modo quo tractantur illi de Tarvisio et aliis castris Trivisane, faciendo presentes ad futurorum memoriam registrarì» (BCapTV, *Lettere Ducali*, scat. 4/b, n. 1726).

³⁹ BCapTV, scat. 11, *Registrum Litterarum 1391-1392*, c. 21v («...ab omnibus portantibus et conducentibus super flumen Liquentie salem portandum ad partes Foroiulii, propter quod daciium mercatores conducentes dictum salem ad partes per flumen Liquentie predictum multum se gravantur et se cessant et recusant illam viam se amplius facere; si pro conducendo dictum salem faciunt alias vias, videlicet de Portu Gruario, Lo<n>cono et aliunde, pro quibus viis redendat magnum damnum in vestro comune et eciam daciariis qui habent et tenent ad afflictum dacia et mudas vestras de la Motha ...») e 26v; Ivi, *Lettere Ducali*, scat. 4/b, n. 1799 (Appendice, doc. 6).

ANNO DOPO, NEL 1398, VENEZIA AUTORIZZÒ LA COSTRUZIONE DI UNA RESTERA SUL LIVENZA FINO A MOTTA «UT NAVIGIA MAGNA ET PARVA IRE ET REDIRE POSSINT CUM BONIS ET REBUS SUIS», NON SENZA QUALCHE PERPLESSITÀ DA PARTE DI GIOVANNI ZORZI, PODESTÀ DI TREVISO, PER LE MODALITÀ SCELTE PER LA SUA REALIZZAZIONE.⁴⁰

2.2 - Le vie d'acqua: il porto di Mestre ed il sistema fluviale del Sile.

L'esistenza e l'importanza del traffico e dello scambio di merci che si svolgevano nella fascia di territorio compresa tra Treviso e la laguna viene ribadita a partire dal x secolo da alcuni documenti pubblici, regi, imperiali o papali, e da atti episcopali, dai quali emergono la centralità del porto (o dei porti ?) di Mestre e l'importanza del Sile.⁴¹ Nel 905 Berengario I conferma ad Adalberto, vescovo di Treviso, un insieme di privilegi e di diritti fiscali, tra i quali due parti del teloneo e del mercato del porto di Treviso, che comunemente si ritiene fosse ubicato a Mestre o nelle sue immediate vicinanze, ed il teloneo della città, sia dentro che fuori di essa. Nel documento si accenna pure alla presenza nel porto di mercanti ebrei.⁴² Nell'anno 1000, il vescovo Rozo concede a livello al doge Pietro Orseolo la terza parte del porto trevigiano con la terra necessaria per costruirvi dei magazzini:⁴³ una concessione che, forse, dava parziale attuazione ad un precedente privilegio del 996, rimasto probabilmente disatteso, con il quale l'imperatore Ottone III aveva accordato al doge il permesso di disporre di tre porti nel territorio trevigiano, uno dei quali posto sul fiume Sile (un porto diverso da quello di Mestre), «con la possibilità di istituire un mercato in ognuno di essi, riscuotere i diritti ed i dazi pertinenti».⁴⁴ Nel documento si accenna anche all'esistenza nel medesimo porto di un *ripaticum Teutonicorum*, che il vescovo riserva a se stesso ed all'episcopato. Per dirla con Stefano Gasparri, «questa vivacità di traffici del porto trevigiano di Mestre spiega la pressione su di esso da parte di Venezia, che da questo momento in poi possiederà anch'essa un insediamento stabile nel porto, diretto da un gastaldo ducale; e rivela altresì la volontà vescovile di mantenere il monopolio dei contatti commerciali, via acqua, con Venezia»⁴⁵ I diritti di prelievo fiscale sulle merci in transito nel porto (o nei porti) di Mestre sembra abbiano attirato l'attenzione di altre persone, ad esempio

⁴⁰ Gli ufficiali alle Ragioni, cui era affidato il compito di provvedere alla sua esecuzione, avevano deciso di affidare per sei anni la riscossione del dazio di Motta a Giovanni da Corbolone, in cambio della sistemazione della restera. Al doge che gli ordinava di agire in questo senso, il podestà rispose di voler obbedire, segnalando tuttavia che, stando ai pareri dei dazieri di Treviso ai quali aveva sottoposto la questione, il comune di Treviso avrebbe guadagnato con l'appalto del dazio di Motta una somma molto maggiore dei costi della restera (BCapTV, *Lettere ducali*, scat. 5/a, n. 1989; BCapTV, scat. 12, *Registrum litterarum* 1397-1398, c. 20r).

⁴¹ Per una più ampia informazione rinvio a G. CAGNIN, *Il bacino del Sile nel Medioevo: dalle sorgenti a Musestre, in Il Sile*, a cura di A. Bondesan, G. Caniato, F. Vallerani, M. Zanetti, Verona 1998, p. 86-103, ed alla bibliografia ivi citata.

⁴² «... duas partes thelonei et mercati de portu Tarvisiensi... et theloneumeiusdem civitatis intra et extra prout hactenus nostre pertinuit parti ac pertinere... tam de christianis quamquam et de iudeis qui ibidem negotia exercere studuerint» (ACVTV, *Bolle maggiori*; Ivi, *Codice AC*, c. 34v; ed. A. SARTORETTO, *Antichi documenti della diocesi di Treviso, 905-1199*, Treviso 1979, 1, p. 7-8; S. GASPARRI, *Dall'età longobarda al secolo X, in Storia di Treviso*, a cura di E. Brunetta, II, *Il Medioevo*, a cura di D. Rando e G. M. Varanini, Venezia 1991, p. 30; il *portus Tarvisiani* è ricordata fin dal 806, anno in cui vi transitano i legati di Carlo di ritorno da Costantinopoli: *Ibid.*, p. 25). Per trovare nuovi riferimenti sulla presenza di ebrei a Treviso bisogna attendere il XIV secolo.

⁴³ «... tertiam partem de universo teloneo atque ripatico quod pertinet ad portum de nostra sancta ecclesia atque tres mansiones necnon et tantam terram quantum suffecerit ad tertiam partem ad vestras staciones faciendas ad vestras staciones faciendas..., excepto solummodo ripatico de illo Teutonicorum sicut ad me ipsum dominum Rozonum episcopum vel ad meum episcopatum pertinet» (SARTORETTO, *Antichi documenti della diocesi di Treviso*, p. 152-153).

⁴⁴ M. POZZA, *Penetrazione fondiaria e relazioni commerciali con Venezia*, in *Storia di Treviso*, p. 302.

⁴⁵ GASPARRI, *Dall'età longobarda al secolo X*, p. 34; POZZA, *Penetrazione fondiaria*, p. 302.

di quell'Almerico Buzolino (appartenente alla famiglia dei da Carbonara, diventati Avvocati dell'episcopato trevigiano) al quale il 16 febbraio 1173 Ezzelino da Romano ordinò di non molestare ulteriormente il vescovo Ulrico nel godimento della muda e del teloneo che il vescovo trevigiano riscuoteva nel borgo *de Caurignago* e nel territorio compreso tra questo borgo e le acque salse, a non ostacolare i viandanti ed i naviganti (*euntes et transeuntes et navigantes*) e a non scavare un fossato per sottrarre acqua al fiume di Mestre impedendo la navigazione.⁴⁶ Un solo porto o più di uno, a Mestre? Il borgo di Cavergnago (oggi località Cavernaghe), non lontano da Campalto e da Tesserà, apparteneva alla pieve di San Martino di Strada. In questa parte della gronda lagunare l'antico sistema stradale appare modificato già nel corso del '200: nel 1264 nella descrizione delle confinazioni di un terreno del monastero di Tesserà in località Torresana, si indicano *una fossa plovega* a mezzogiorno ed una *via antiqua que dicitur strahella* o *stradella* a sera.⁴⁷ Ma da dove provenivano coloro che approdavano al porto di Treviso? Un'indicazione abbastanza precisa delle località di provenienza dei mercanti e delle navi si trova nel *rodolo* che il vescovo Alberto consegnò il 20 febbraio 1265 al podestà Matteo de Corrigia: vi sono elencati i luoghi in cui fino a quel momento il vescovo di Treviso riscuoteva le mude e il quarantesimo e la loro consistenza. Il documento riflette una situazione molto più antica, consolidata ormai da tempo e ci presenta l'immagine insolita ed un po' curiosa di una città di terraferma inserita, grazie al suo porto, in un fiorente circuito commerciale di traffici marittimi. Nella parte riguardante la *racio quadragesimi et portus* dell'episcopato sono ricordati, oltre i *Veneti, illi de episcopatu Torcellano*, i *Finenses*, i *Clugienses*, *illi de Marchia Anchone*, gli *Ystriani*, con l'indicazione di quanto denaro dovevano dare al vescovo *pro barcha et unaquaque navi*.⁴⁸ Il documento, però, è ancora una volta privo dell'indicazione dell'ubicazione esatta di questo porto e non permette di dire con sicurezza se esso sia o meno lo stesso porto che in un'altra e distinta parte del medesimo documento elenca i diritti dell'episcopato sulla *muda in Mestre et eius portu*, dove pure peraltro attraccano le navi. Questa netta distinzione può accreditare l'ipotesi che i porti fossero due.

Nel medesimo arco di tempo, tra X e XII secolo, re ed imperatori concedono al fedele Rambaldo ed ai suoi successori, i conti di Treviso, privilegi e prerogative di natura fiscale nella città e nel territorio di Treviso: la corte di Lovadina (959), il godimento di introiti fiscali e l'esercizio della funzione pubblica su alcune località tra Piave e Brenta e quanto spettava al sovrano nella città di Treviso. Si nomina anche il teloneo su un ponte non meglio specificato:⁴⁹ un chiaro indizio del trasferimento di diritti pubblici su una struttura di transito, un ponte, il cui controllo ormai viene decentrato affidandolo alle «mani dei poteri regionali e locali».⁵⁰ Inoltre in un diploma dell'anno 1000, per definire i confini del territorio oggetto di alcune donazioni si nominano un fiume, il Piave, e due strade, la Postumia e la strada *Asolina*.⁵¹ La genericità della

⁴⁶ «... absolvo episcopum predictum a petitione Almerici Buçolini de muta et teloneo de Caurigago et a Caurignago inferius prope flumen de Mestre usque ad aquam salsam ad episcopatum pertinere...» (ACuTV, *Codice AC*, c. 10r; F. Ughelli, *Italia sacra*, V, 2^a ed. a cura di N. Coleti, Venezia 1720, coll. 524-525; si veda Appendice, doc. 1).

⁴⁷ ASVE, *Mensa Patriarcale*, b. 126, n. 115 (1260 aprile 10) e 117 (1274 gennaio 15).

⁴⁸ ACuTV, *Codice AC*, cc. 12v-13r; edizione in *Il processo Avogari (Treviso, 1314-1315)*, p. 592-593.

⁴⁹ P. A. PASSOLUNGHY, *I Collalto. Linee, documenti, genealogie per una storia del casato*, Villorba 1987, p. 38-41 e 113. Tra questi privilegi va ricordato quello con cui nell'anno 1000 Ottone III concedeva a Rambaldo II i diritti fiscali su un ponte, del quale nulla si conosce: «teloneum de ponte licentiam ut habeat imperiali auctoritate accipiendi concessimus» (citato da T. SZABÒ, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna 1992, p. 81).

⁵⁰ SZABÒ, *Comuni e politica stradale*, p. 78-79.

⁵¹ Ottone III concede a Rambaldo, conte di Treviso, alcune proprietà da Montebelluna a Musano: «sicuti a Postumia firmat in Plave et de altera parte usque in via Asolina et inde firmantem in Musano usque in capite Montisbellune et de Montebelluna per villam de Ruvigo firmantem in Plave et iterum sicut currit Plavis in Postumia» (P. A.

formulazione nell'indicare la natura esatta e il preciso ambito di esercizio di alcuni diritti concessi ai vescovi ed ai conti di Treviso, in particolare quelli sulle acque (nel diploma di Enrico IV al vescovo del 1065, ad esempio, si parla di «legitima aquarum riparumve districtione»), sarà causa di interpretazioni discordanti e di conflitti anche aspri tra i vescovi ed i conti di Treviso, soprattutto sul godimento dei diritti sul Sile; conflitti che trovarono una prima temporanea composizione nell'accordo, raggiunto nel 1023, con il quale il conte Rambaldo prometteva di non agire più contro il vescovo Arnaldo ed i suoi successori sul diritto del vescovo di riscuotere il teloneo sul fiume Sile dal porto (quale porto?) fino a Treviso, sul ponte e lungo le rive.⁵² Nonostante successive riformulazioni dei privilegi apparentemente in modo più preciso nelle bolle e nei diplomi di papi ed imperatori a favore dell'uno o dell'altro a partire dalla metà del XII secolo («cum omni legitima districtione aquarum ab eo loco ubi flumen Sileris oritur usque ad aquas salsas» nella bolla di Eugenio III nel 1152 al vescovo Bonifacio; «concedentes eis quicquid regii iuris infra ambitum civitatis Tarvisii invenitur et piscationem fluminis Sileris sicut ad nostram imperialem pertinuit potestatem» nel diploma di Federico II del 1155 ai conti),⁵³ le controversie tra episcopato e conti sui rispettivi diritti soprattutto di pesca sul Sile continuarono nei secoli successivi, in età comunale e poi durante la dominazione di Venezia, con l'aggiunta della rivendicazione di analoghi e più consistenti diritti sull'importante via d'acqua anche da parte di questi nuovi poteri. Basti ricordare che nel 1374, durante la prima dominazione veneziana su Treviso, fu pubblicata l'importante *reformatio piscationis Sileris* con cui si limitavano dentro ad un ambito strettamente economico, e non giurisdizionale, le rivendicazioni del vescovo e dei conti sul fiume.⁵⁴

In età comunale la preoccupazione del legislatore di garantire in modo continuo la navigabilità del Sile con l'adozione di misure vincolanti trova un preciso riscontro nelle redazioni più antiche degli statuti pervenuteci. Risale al 1230-1233 la posta che ordinava a coloro che abitavano nelle vicinanze del Sile di curare la manutenzione della *restera*, la strada che correva lungo le sue rive, com'era del resto ormai consuetudine.⁵⁵ Nel secolo successivo si ricorse alla gara d'appalto per assicurare l'agibilità del tratto da Altino alla città.⁵⁶ Un altro provvedimento riguarda, invece, i lavori di deviazione dell'alveo nella parte terminale del fiume, verso la foce: con l'esecuzione del *Taglio del Sile* tra il 1214 ed il 1231 le acque del fiume furono fatte confluire nel letto del Piave.⁵⁷ Il controllo fiscale dell'avvenuto pagamento dei dazi sulle merci trasportate e dell'applicazione delle norme anticontrabbando veniva esercitato dai *mudarii* in appositi tratti del fiume, là dove il corso era artificialmente interrotto con la costruzione di barriere o *palade* (in città e a San Marino del Silone) in modo da costringere le

Passolunghi, *I Collalto. Linee, documenti, genealogie per una storia del casato*, Villorba 1987, p. 115; e vedi p. 42-43).

⁵² La «Carta promissionis comitis Rambaldi de non molestando dominum episcopum... de tholoneo de fluvio Sileris de portu usque in civitate Tarvisio neque ad pontem neque ad ripas infra eadem terminos neque ad homines de fines Venecie neque a certis hominibus» in ACuTV, *Codice AC*, c. 9r.

⁵³ Si vedano rispettivamente la bolla di papa Eugenio III al vescovo Bonifacio del 3 maggio 1152 (ACVTV, *Bolle maggiori*; ed. S. TRAMONTIN, *La diocesi e i vescovi dall'alto Medioevo al secolo XIII. Linee di sviluppo*, in *Storia di Treviso*, p. 371-374) ed il diploma di Federico I dell'1 luglio 1155 ai conti Manfredo e Schenella (PASSOLUNGI, *I Collalto. Linee, documenti, genealogie*, p. 117).

⁵⁴ BCAPTV, scat. 4, *Liber actorum* 1373-1374, cc. 38v e 32r, in data 2 febbraio e 29 maggio.

⁵⁵ *Gli Statuti del comune di Treviso*, a cura di G. LIBERALI, II, p. 243 [n. DCXXI].

⁵⁶ Il 15 giugno 1391 il podestà Fantino Giorgio concede al pubblico incanto a Benvenuto da Ferrara l'incarico di *aptare et incidere resteram Sileris* per 380 lire da Altino fino alla città, tagliando alberi e togliendo ogni ostacolo (BCAPTV, scat. 5, *Liber Actorum* 1391-1392, c. 21v; si veda anche la ducale di Antonio Venier del 5 settembre 1398 al podestà Michele Contarini per la concessione in appalto della *mundificatione* della *restera* e della possibilità di concedere un mutuo fino a 300 lire a chi avesse ottenuto l'appalto (Ivi, *Lettere Ducali*, scat. 5/a, n. 2007).

⁵⁷ *Gli Statuti del comune di Treviso*, a cura di G. LIBERALI, III, p. 28.

imbarcazioni a compiere un tragitto obbligato e a fermarsi per le ispezioni. In città, lungo le rive del fiume, erano poi stati allestiti alcuni luoghi con pontili destinati all'attracco dei burchi o *naves*, dotandoli di mangani, di proprietà pubblica e privata,⁵⁸ per rendere più semplici e rapide le operazioni di carico o scarico.⁵⁹ Lungo il corso del fiume si trovavano altri punti appositamente attrezzati per l'approdo di imbarcazioni ed il successivo trasporto a Venezia, con le dovute autorizzazioni, di derrate alimentari, in particolare di quelle che costituivano i canoni d'affitto dei proprietari veneziani (cittadini privati o enti ecclesiastici e monastici), che possedevano terre tra la città e la laguna: nel borgo di Santa Maria Maggiore, a Porto, Casale, Cendon, Sant'Elena sul Sile. Per rendere sicura la navigazione ed impedire il contrabbando lungo il fiume furono predisposte alcune strutture fortificate: a Casier, Casale, Torre, Bocca del Silone; a Musestre c'era la torre dei conti di Collalto. Per facilitare le comunicazioni tra la rete di strade secondarie poste lungo le sponde opposte del Sile furono costruiti alcuni ponti, soprattutto nella parte finale del fiume, o creati dei luoghi di traghetto con barca.⁶⁰ Durante la dominazione veneziana, a partire dal primo decennio del '400, per rendere più economico e più intenso l'afflusso di merci a Venezia (soprattutto legname e derrate alimentari) si rese più efficiente il sistema fluviale che insisteva sul fiume Sile. Fu migliorata la navigabilità di alcuni corsi secondari, affluenti del Sile, come il Musestre: nel 1407-1408 fu ampliata la 'porta' di Musestre e modificata l'altezza di alcuni ponti in modo da permettere alle grosse imbarcazioni di risalire il corso d'acqua, creando così nuove possibilità anche per i mercanti di legname dell'area orientale del distretto trevigiano e di una parte del Friuli, i quali avrebbero trovato il nuovo itinerario più breve ed economicamente più vantaggioso. Analoghi lavori interessarono l'alveo del Meolo, ormai interrato, le cui acque erano confluite nel Vallio, altro affluente del Sile: i lavori di scavo dovevano essere tali da permettere a due grossi burchi a pieno carico di poter incrociare e manovrare («quod duo burchi magni possint cambiri insimul».)⁶¹

C'ERA UN ALTRO PERCORSO PIÙ DIRETTO, ALTERNATIVO AL SILE, CHE GARANTIVA LE COMUNICAZIONI TRA TREVISO E VENEZIA. GLI STATUTI PARLANO DI UNA VIA D'ACQUA PER ANDARE FINO A MESTRE, DI UN FOSSATO CHE COSTEGGIAVA LA STRADA DA TREVISO A MESTRE (1210), STRADA CHIAMATA SEMPLICEMENTE LA VIA DE MESTRE, POI DENOMINATA TERRAGLIO (E QUESTO ALMENO A PARTIRE DAGLI INIZI DELLA DOMINAZIONE CAMINESE).⁶² UN NOME CHE TRAE

⁵⁸ *Gli Statuti del comune di Treviso*, a cura di G. LIBERALI, II, p. 157.

⁵⁹ Si veda, ad esempio, il permesso accordato il 20 aprile 1344 dai provvisori del comune a Zampietro da Prato, gastaldo dei Battuti, di poter «facere fabricari de muro pontille quod nunc est ligneum positum supra Silerem per ante Hospitale ubi exhonerantur mercimonia, non se extendendo versus aquam ultra id quod nunc est de lignamine, sed per latitudinem possit progredi extendendo se tantum quantum est latitudo porticus ubi reponuntur mercantie, cum hoc quod teneantur cavari facere ante dictum pontille ita quod naves possint venire prope dictum pontille; a parte autem versus pontem taberne possint fabricari facere de muro veniendo a dicto pontille ad pontem per modum scudeti» (ASTV, *Santa Maria dei Battuti* pergg. b. 51, n. 5762).

⁶⁰ La costruzione di rampe e ponti è autorizzata nella parte terminale del fiume (*Gli Statuti del comune di Treviso*, a cura di G. LIBERALI, III, p. 28); un ponte si trovava a Casale, un traghetto con barca era a Ca' Fancello (CAGNIN, *Pellegrini e vie del pellegrinaggio*, p. 71, 167 e 178, n. 38); un altro, di diritto dei conti di Collalto, tra i villaggi di Sant'Elena e Casale (il 15 marzo 1353 il conte Schenella di Collalto rilascia quietanza di 7 soldi e mezzo di grossi a *dominus* Benedetto Grion e a suo fratello Donato «pro affictu et pensione duorum annorum preteritorum... unius passus seu trageti in flumine Sileris de villa Sancte Ellene usque ad vilam Casalis supra Silerem et a dicta villa Casalis usque ad villam Sancte Helene detenti ad affictum a dicto domino Schenella»: ASTV, *Notarile I*, b. 52, q. 1352-1353).

⁶¹ CAGNIN, «Quando le zatte passa de là zoso», p. 83.

⁶² «et vidit mittere per potestatem Tarvisii et comune precipiendo hominibus dicti loci <de Opitergio> quod deberent venire ad laborandum et publicandum ac aptandum viam Teralei de Mestre» (*I documenti del Processo di Oderzo del 1285*, p. 201, deposizione del notaio Vienzo di Guidolino); ma vedi anche in *Il processo Avogari (Treviso, 1314-1315)*, p. 273, la deposizione di Marino Dotto da Venezia: «.. factores et pueri dominorum <de> Advocatis acceperant de super via per quam itur Mestre quatuor boves».

LA SUA ORIGINE DALL' ACCUMULO SUL SUO TRACCIATO DEL MATERIALE DI SCAVO DEL FOSSATO STESSO PER ELEVARNE IL PIANO DI SCORRIMENTO RISPETTO A QUELLO DI CAMPAGNA E RENDERLA PIÙ SICURA.⁶³ ERA UNA STRADA IL CUI TRACCIATO PIÙ ANTICO DOVEVA CORRERE PIÙ A EST DI QUELLO ATTUALE. LA VARIAZIONE RISULTA GIÀ UN FATTO COMPIUTO DURANTE LA DOMINANZA CAMINESE: NEL 1311 NELLA DESCRIZIONE DI UN MANSO A DOSSON E SAN GERVASIO SI DICE CHE ESSO CONFINAVA A MATTINA CON IL *TERRAGLIO VECCHIO*, A SERA CON IL *TERRAGLIO NUOVO* E A MONTE CON IL FIUME DOSSON.⁶⁴ E PER DOSSON PASSAVA ANCHE LA PROSECUZIONE DELLA VIA UNGARESCA.⁶⁵ IL COMPITO DELLA SUA MANUTENZIONE, IN MODO CHE FOSSE *ALTA ET LEVATA*, BENE INGHIATA E SENZA ALCUN AVVALLAMENTO, ERA AFFIDATO A NUMEROSE PIEVI E REGOLE, A CIASCUNA DELLE QUALI ERA STATO ASSEGNATO UN TRATTO, COME RISULTA DALLA LUNGA E DETTAGLIATA «REFORMACIO SUPER REAPTACIONE TERRALEY ET PONCIUM DICTI TERRALEY» APPROVATA NEL MESE DI NOVEMBRE 1316 DAI CONSIGLI CITTADINI. ESSA COMINCIAVA A *CAPITE* DEL BORGO DI SAN ZENO E FINIVA AL PONTE DI MARGHERA.⁶⁶ RECENTEMENTE GIOVANNI ROMAN HA PROPOSTO L'ESISTENZA DI UN' ANTICA STRADA, POI SOPPIANTATA DAL TERRAGLIO, DA LUI CHIAMATA *VIA DEL PORTO*, CON ANDAMENTO RETTILINEO: SECONDO QUESTA IPOTESI IL PUNTO DI PARTENZA ERA VICINO ALL' ABBAZIA DI NERVESA SUL MONTELLO; DOPO AVER ATTRAVERSATO LA CITTÀ, LA STRADA SI DIRIGeva VERSO LA LAGUNA PER TERMINARE A CAMPALTO.⁶⁷

CONCLUSIONE.

LA DOCUMENTAZIONE TREVIGIANA SU TRAFFICI E MERCI TRASPORTATE SULLE STRADE TREVIGIANE, SU BARCAIOLI, PESCATORI E *RESTATORES* DEL SILE,⁶⁸ ZATTIERI FURBI,⁶⁹ *CARRARI*

⁶³ *Gli Statuti del comune di Treviso*, a cura di G. LIBERALI, III, p. 26; sulla legislazione sulle strade si veda anche *Gli Statuti del comune di Treviso (sec. XIII-XIV)*, a cura di B. BETTO, Roma 1984-1986, II, *Indici*, s. v. terragli, vie, p. 464-465.

⁶⁴ «a mane Terrayum vetus, a meridie quedam via, a sero Terrayum novum per quod itur Mestre, a monte flumen Dolsoni labitur»; anche un appezzamento confina a mattina con il Terraglio Nuovo (ASTV, *Notarile I*, b. 76, Atti 1310-1314, c. 36r, 1311 settembre 1, Treviso).

⁶⁵ ASTV, *Santa Maria dei Battuti* perg. b. 51, n. 5708, 1370 marzo 5 - aprile 23, Treviso: atto di vendita alle stride di un manso di 42 campi in Dosson; tra le confinazioni di alcuni appezzamenti «ab alia parte quedam via que appellatur calis Ungarescha».

⁶⁶ BCapTV, scat. 15, *Reformationes* 1316, c. 58v-60r; si veda l'illustrazione di questo importante documento in MARCHESAN, *Treviso Medievale*, I, p. 293-297. Altri provvedimenti presi il 27 giugno 1328 dal consiglio maggiore della città per renderla agibile, «cum in via Terralei per quam itur Tarvisio Mestre in territorio de Sancto Gervasio sit una fovea que pretendit ab uno altere ab alio dicte vie taliter devastata quod ire et redire non possunt eques, pedes vel cum plaustis absque maximo periculo hominum et personarum ac bestiarum eunium et redeunium per viam pedicta et de necessitate ad comune Tarvisii pertineat ut dicta fovea elevetur de terra ad hoc ut quilibet inde possit ire et redire libere et secure et quod per officiales ad hoc ellectos provisum et deliberatum sit quod cum maiori comoditate hominum qui debent reaptare ipsam foveam sit accipere de terra monasterii et conventus Sancti Pauli de Tarvisio ab uno latere dicte fovee posita et de terra canonice de Tarvisio ab alio latere posita» in *Ibid.*, scat. 16, *Reformationes* 1327-1328, c. 89r.

⁶⁷ G. ROMAN, *La via del Porto: ipotesi per un'antica strada del Trevigiano*, Silea (TV) 1998; ID., *La via del Porto tra conti e vescovi: nuovi elementi di lettura*, «Forum Iulii», XXIII (1999), p. 154-167.

⁶⁸ Si veda il recente lavoro di G. B. TOZZATO, *Pescatori e barcaroli sul Sile nel '300. Documenti*, Treviso 1998. Un esempio di contratto di navigazione fluviale in ASTV, *Notarile I*, b. 52, q. 1352-1353: si tratta del noleggio di un burchio della capacità di 12 anfore, stipulato il 13 settembre 1353 a Rialto tra i veneziani Bartolomeo Spetolo ed il pellicciaio Bartolomeo, con cui il primo si obbliga a lavorare per 2 mesi con il salario di 30 lire con il burchio di proprietà del pellicciaio per il trasporto di vino tra Treviso e Venezia lungo il Sile. Il conduttore si impegna a procurare anche i marinai ed i restatori necessari e a dividere a metà il guadagno realizzato nel trasporto di eventuali altre merci (Appendice, doc. 3). Sui *restatores* del Sile si veda anche la ducale del 17 maggio 1376 di Andrea Contarini al Collegio di Treviso (avendo saputo che il duca Leopoldo d'Austria stava per venire personalmente verso Treviso, si crede opportuno inviare a Venezia quelle persone che sono ritenute sospette; si incaricano i provvisori del collegio a scrivere in questo senso anche al podestà di Conegliano. Inoltre lo si informa «quod ordinamus vobis mitti staria III^M frumenti et staria V^C ordei; unde detis ordinem de mittendo restatores



SVOGLIATI E *NAUTAE* DEL PIAVE CAPRICCIOSI O IMBROGLIONI, DAZIERI E CONTRABBANDIERI, OSTI SCALTRI, VIANDANTI IMPAURITI E MERCANTI DERUBATI (NEL 1363 A DUE MERCANTI *DE NOVA CIVITATE DE ALEMANNIA* ERA STATA SOTTRATTA IN UNA LOCANDA TREVIGIANA UNA VALIGIA CONTENENTE ORO, ARGENTO, FIORINI E SOLDI GROSSI DI PRAGA PER UN VALORE DI 2300 DUCATI),⁷⁰ È ABBASTANZA SIGNIFICATIVA. ESSA CI DÀ, INOLTRE, DIVERSE INFORMAZIONI SU COME ERANO ORGANIZZATI I TRASPORTI DELLE BALLE DI MERCANZIA DA TREVISO VERSO LA GERMANIA NEL TRATTO COMPRESO TRA LA CITTÀ E CONEGLIANO E SULLE LITI CHE SORGEVANO TRA I CONDUTTORI DEI CARRI: «TUTTE LE BALLE CONTENENTI MERCANZIE DIRETTE IN GERMANIA – DICE UN TESTIMONE AL CITATO PROCESSO DEL 1450 – PASSANO PER LOVADINA-OSPEDALE DEL PIAVE. LA COMUNITÀ DI TREVISO DEVE FORNIRE AI MERCANTI TEDESCHI I CARRI PER PORTARE LE BALLE FINO A LOVADINA; QUELLI DI LOVADINA A LORO VOLTA DEVONO TRASPORTARLE FINO A OSPEDALE, QUELLI DI OSPEDALE FINO ALLA RIVA DEL PIAVE DAL LATO DI CONEGLIANO, DOVE VENGONO PRESE IN CARICO DAI CARRAI DI CONEGLIANO PER PORTARLE FINO AL LORO BORGO».⁷¹

opportunos ad loca solita pro restando navigia dictorum bladorum»: BCapTV, *Lettere ducali*, scat. 4/a, n. 1394 [tra le ducali del 1375] e quella del 20 ottobre 1379 al Collegio di Treviso («Sicuti sentire potestis, quotidie concedimus quod burchi et barche veniant Tarvisium maxime ut vinum et alia conducant Venecias; et ultra personas patronorum concedimus et sumus contenti quod ducant secum duos et tres et quatuor restatores, considerantes burchos et barchas absque restatoribus male posse conduci». Poiché il doge riteneva che alcuni avrebbero chiesto tale autorizzazione in modo fraudolento per potersi assentare da Venezia, «maxime hoc tempore quo hominibus pro armata et aliis agendis nostris plurimum indigemus, fidelitati vestre scribimus et mandamus quod teneatis talem modum quod predicti restatores omnino revertantur Veneciis cum burchis et barchis quibus illuc veniunt vel cum aliis et, ut ad hoc possimus habere claritatem, faciatis quod quando revertuntur antequam recedant de Tarvisio accipiant aliquam vestram poliçam vel aliud signum quam vel quod nobis ostendere teneantur ut de eorum reditu certificari possibus »: BCapTV, *Lettere ducali*, scat. 4/a, n. 1546).

⁶⁹ Si veda la lettera inviata l'11 luglio 1355 dal podestà Lorenzo Celsi ad Andrea Musto capitano di Ponte di Piave: i dazieri della città e di ponte di Piave si erano lamentati perché i dazieri «ducentes ferrum et lignamen per Plavim ligant ipsum ferrum et lignamen adeo involutum et occultum» che i procuratori dei *mudarii* a Ponte di Piave «non possunt ad plenum iura eorum videre nec ferri fassos enumerare» ricevendone un danno. Egli invita pertanto il capitano ad ordinare agli zattieri di legare il ferro nelle zattere in modo da evitarne l'occultamento e permettere ai dazieri di vederne in modo chiaro la quantità; altrimenti avrebbero dovuto *ipsum ferrum dissolvi* a spese degli zattieri stessi. Inoltre il capitano doveva ordinare agli zattieri «çatas aliquas conducere non audeant infra pontem Plavis nisi prius dictis mudariis solverint suam mudam et mudam suam exigere valeant» (BCapTV, scat. 9, *Registrum Litterarum* 1354-1355, c. 53r).

⁷⁰ La perdita della valigia era avvenuta nel mese di marzo 1263 nell'*hospicium* di Nicolò da Piazzola nel borgo di San Tommaso, come da denuncia fatta al podestà Pietro Morosini da *Andreas Beniquar de Indeburch*. Il podestà aveva fatto diligenti indagini, senza raggiungere tuttavia alcun risultato. In seguito alle insistenti richieste di Giovanni Padner, il podestà aveva fatto incarcerare Enrico, suo *famulus*, ed Andrea, che era poi fuggito dal carcere il successivo 3 agosto 1363, mentre Giovanni era tuttora in carcere. A distanza di oltre due anni Gerardo Teutonico *de Nova Civitate*, agente a anche a nome di Giovanni Padner, che erano stati danneggiati dal furto della valigia, era poi comparso davanti al dominio con una lettera del nobile Stefano *de Ferto*, *magister civium Novecivitatibus iudex* e dei *iurati* della città, ed ora davanti a Marco Priuli, podestà di Treviso con altra lettera con il sigillo di cera nera di *Nova Civitas* e con lettera di Giovanni Padner con il suo sigillo di cera nera con la richiesta di liberare dal carcere Enrico (le lettere vengono trascritte nel registro degli atti del podestà); il 13 dicembre 1365 Gerardo offre la garanzia che i comuni di Venezia e di Treviso ed i loro cittadini non sarebbero stati molestati a causa della perdita della valigia e della fuga di Andrea e della carcerazione di Enrico da alcuna comunità della Germania, in particolare da quella di *Civitas Nova*, e non avrebbero subito rappresaglie (BCapTV, scat. 3, *Liber actorum* 1365-1366, cc. 32v e 33v). Si veda anche la ducale di Michele Steno al podestà Paolo Zuliani del 19 luglio 1403 per informarlo della protesta del nunzio del duca di Baviera «quod dum esset Tervisii in hospicio a Bove nocte furtivo modo ablati fuerunt sibi in dicto hospicio ducati centum trigintaquatuor; et dum conqueretur ipse fuit fugatus per hospitem ut statim recederet alioquin vos poneretis ipsum in carceribus. Unde timore perteritus inde recessit. Modo conqueritur quod dicti ducati CXXXIII erant pro emendis certis pannis siricis pro usu illustris domine ducisse, sicuti ipsemet dominus dux nobis per suas litteras declarvit» e per invitarlo ad indagare per recuperare il denaro (Ivi, *Lettere Ducali*, scat. 6/a, n. 2303).

⁷¹ Il teste Giovanni da Onigo di Bonsembiante di Treviso (c. 29v) sul terzo capitolo afferma: «omnes merchantie euntes cum ballis in Alemania non faciunt alium transitum nisi per Lovadinam et Hospitale Plavis; et hoc scit quia



VORREI RIPORTARE UN EPISODIO INDICATIVO DI COSA POTEVA CAPITARE A QUEI VIAGGIATORI, ANCHE NON SPROVVEDUTI O INDIFESI, CHE VOLEVANO OLTREPASSARE IL PIAVE SENZA AVER PRIMA PRESO ACCORDI CON I BARCAIOLI. NEL MESE DI LUGLIO 1400 TRE MERCANTI TEDESCHI DI RITORNO IN GERMANIA AVEVANO DOVUTO ASPETTARE BEN 3 GIORNI PRIMA DI ESSERE TRAGHETTATI E SOLO DOPO AVER PAGATO AI *NAUCLERII* UNA SOMMA MAGGIORE DELLA TARIFFA LEGALE. MA ANCORA PEGGIO ERA ANDATA AD ALCUNI CAVALIERI TEDESCHI DI RITORNO DAL SANTO SEPOLCRO CHE VIAGGIAVANO CON LORO. DOPO AVER ATTESO INUTILMENTE I BARCAIOLI, ESSI CON I LORO 7 CAVALLI CERCARONO DI PASSARE A GUADO IL FIUME; CI RUSCIRONO TUTTI MENO UNO, IL CUI CAVALLO FU SOMMERSO DALL'ACQUA. A QUESTO PUNTO ERANO PRONTAMENTE ACCORSI I BARCAIOLI I QUALI, ANZICHÉ AIUTARE LO SFORTUNATO CAVALIERE, LO PRESERO A BASTONATE ACCUSANDOLO DI AVER VOLUTO PASSARE IL FIUME SENZA RICORRERE ALLA BARCA PER NON PAGARE I DIRITTI DI PASSO. L'EPISODIO PROVOCÒ UNA VIVACE REAZIONE DEL DOGE: PREOCCUPATO DEL FATTO CHE I CAVALIERI TEUTONICI AVEVANO PROMESSO CHE, UNA VOLTA TORNATI IN PATRIA, SI SAREBBERO VENDICATI DEL TORTO SUBITO RIVALENDOSI SUI CITTADINI VENETI E SUI SUDDITI VENEZIANI IN TRANSITO PER LE LORO TERRE, ORDINÒ AL PODESTÀ DI INDAGARE E PUNIRE SEVERAMENTE I RESPONSABILI.⁷² ANCHE NEI DECENNI SUCCESSIVI QUESTA TIPOLOGIA DI INCONVENIENTI, DOVUTI ALLA RICORRENTE LITIGIOSITÀ TRA GLI ADDETTI TREVIGIANI E CONEGLIANESI AI TRASPORTI SU CARRO DELLE BALLE DEI MERCANTI TEDESCHI, FU CAUSA DI REITERATE PROTESTE DA PARTE DEI MERCANTI E DI INTERVENTI DEL DOGE, COSTRETTO AD INVIARE RIPETUTAMENTE ISTRUZIONI AL PODESTÀ DI TREVISO PER ELIMINARE LE CAUSE DEI DISAGI, PORRE FINE ALLE «EXTORSIONES QUE FIEBANT PER CONDUCTORES BALLARUM... CUM SUIS PLAUSTRIS» E GARANTIRE IL SOLLECITO E SICURO TRASFERIMENTO DELLE MERCANZIE TRA LE DUE SPONDE DEL FIUME: ALTRIMENTI L'IMMAGINE DI FUNZIONALITÀ DELLE STRADE, DI EFFICIENZA DEI SERVIZI E DI BUON GOVERNO DEL TERRITORIO DA PARTE DI VENEZIA NE SAREBBE RIMASTA FORTEMENTE DANNEGGIATA.⁷³ AGIBILITÀ E SICUREZZA DELLE STRADE ERANO DUE ASPETTI STRETTAMENTE CONNESSI DI UNA MEDESIMA PREOCCUPAZIONE E NECESSITÀ. SUL PRIMO PUNTO BASTI QUI RICORDARE CHE STATUTI E PROVVEDIMENTI DEL COMUNE AFFIDAVANO IL COMPITO DELLA MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA SOPRATTUTTO AGLI ABITANTI DEI VILLAGGI CHE SORGEVANO LUNGO IL LORO PERCORSO O CHE IN QUALCHE MODO NE ERANO INTERESSATI.⁷⁴

comunitas ista Tarvisina obligata est dare merchatoribus Tehotonicis conducentibus talles ballas in Alemania plaustra que conducant dictas ballas usque ad villam Lovadine et illi de Lovadina postmodum ferre tenentur dictas ballas cum suis plaustris usque ad Hospitalle et illi de Hospitalle tenentur conducere usque super ripam Plavis de versus Coneglanum; qui de Coneglano postmodum elevare tenentur dictas merchantias et conducere Coneglanum. Nec unquam vidit vel audivit quod dicti merchatores et viatores aliam stratam facerent quam per dictum portum Lovadine» (ASVE, *Santa Maria degli Angeli di Murano*, b. 28, Sacchetto 31, n. 41, Processo 6, *Passo di Lovadina. Processo dell'anno 1549* [ma 1450], c. 29v).

⁷² BCapTV, *Lettere Ducali*, scat. 6/b, n. 2478 e f. allegato [erroneamente collocata tra le pergamene del 1406].

⁷³ Si vedano a questo proposito in Appendice, doc. 9 e 10, le lettere ducali di Francesco Foscari ai podestà Lazzaro Mocenigo e Girolamo Contarini del 14 gennaio 1427 e 20 gennaio 1431 (BCapTV, *Lettere Ducali*, scat. 8/a, n. 3406 e 3544; si vedano anche le ducali n. 3537 del 9 febbraio 1431 [1430 *more Venetiarum*; «nonnulli mercatores Theutonici qui iam pluribus diebus octo habent suas mercationes super rippa Plavis, quas illi qui tenentur cum plaustris deferre noluerunt hactenus conducere... quatenus subito et sine mora mandatum efficaciat illis ad quos spectat deferre illas mercationes quod indilate et absque temporis alicuius intermissione conducant dictas mercationes quo debent et similiter facere debeant de aliis mercationibus huiusmodi mercatorum et amplius non differre sicut fecerunt; quoniam, si non conducerent ipsas mercationes et facient tales resistentias, providebimus contra eos per modum quod videbunt tales infestos modos per eos observatos nobis admodum displicuisse »]e 3563 del 23 giugno 1432 [«>]).

⁷⁴ Si vedano gli interessantissimi *Catastici* delle strade del distretto di Treviso illustrate in questo stesso volume da Giampaolo Bustreo (in particolare ASTV, *ms. 673, Cathasticum viarum 1316*, e BCapTV, *Cathasticum viarum et pontium villarum et locorum agri Tarvisini formatum anno Domini MCCCCXXIII curatum sollertia et impensa mei*

SUL PROBLEMA DELLA SICUREZZA MI LIMITO A RICORDARE QUALCHE PROVVEDIMENTO PRESO DAL COMUNE DI TREVISO. NEL 1317 SI DECISE DI RENDERE PIÙ SICURO IL TRANSITO LUNGO IL TERRAGLIO CONTRO IL PERICOLO DI AGGRESSIONI (IN QUEL MOMENTO ABBASTANZA FREQUENTI, SOPRATTUTTO DI NOTTE) CON L'ARRUOLAMENTO TEMPORANEO DI UN CERTO NUMERO DI GUARDIE CUI FU AFFIDATO IL COMPITO DI POLIZIA E SORVEGLIANZA; CONTEMPORANEAMENTE FU ORDINATO ANCHE IL TAGLIO DEI BOSCHI CHE COSTEGGIAVANO LA STRADA. UN ANALOGO PROVVEDIMENTO FU PRESO PER I BOSCHI CHE ANCORA SI TROVAVANO LUNGO LA CALLALTA.⁷⁵ L'8 MARZO 1341 IL PODESTÀ IMPOSE AI MERIGHI DI OSPEDALE DEL PIAVE, LOVADINA, MASERADA E SPRESIANO DI TAGLIARE «SALETTOS, FRASCAS, CESAS ET ALIA QUE SUNT ET IMPEDIUNT STRATAS PER QUAS ITUR AD TRANSITUM PLAVIS CITRA PLAVIM» PER 50 PASSI DA AMBEDUE I LATI IN MODO CHE I VIANDANTI POTESSE VEDERE SE C'ERANO LADRI E PREDONI NASCOSTI NEI SALETTI E POTESSE AVERE UNA BUONA VISUALE SIA DAVANTI A SÉ CHE ALLE PROPRIE SPALLE.⁷⁶ CON LETTERA DUCALE DEL 13 MAGGIO 1405 IL DOGE MICHELE STENO ORDINÒ AL PODESTÀ DI TREVISO PIETRO RIMONDI DI AIUTARE CON UN CONTRIBUTO DI 1000 LIRE, PRELEVANDO IL DENARO DALLA CAMERA DI TREVISO, IL PODESTÀ DI ASOLO, IL QUALE AVEVA ASSOLDATO 60 *PEDITES* PER LA SICUREZZA DELLE STRADE DELL'ASOLANO, MOLTO FREQUENTATE, MA NON AVEVA DISPONIBILITÀ FINANZIARIE SUFFICIENTI A GARANTIRE LA CONTINUITÀ NEL TEMPO DELL'IMPEGNO ASSUNTO.⁷⁷

Per avere un'idea almeno indicativa del traffico e del volume complessivo di merci in transito per Treviso e dirette a Venezia lungo il Sile o per il Terraglio nello spazio di un anno nel secolo XIV bisogna ricorrere a quanto ci è rimasto di alcuni registri del dazio della podesteria di Treviso; ad esempio il registro che annota le bollette dei dazieri per il periodo compreso tra il mese di agosto 1397 e quello di luglio 1398, pervenutoci in modo completo, del quale si riportano in modo sintetico nella tabella seguente i soli dati relativi al passaggio di animali e vino diretti a Mestre e a Venezia *per Silerem, per passum Mergarie, eundo per passum Mestre, per viam de Mestre, per Terraleum, per Terraleum et passum Mergarie, per Terraleum et flumen Mergarie*:

Tab. 1 – Tavola riassuntiva di alcune merci portate da Treviso a Mestre e Venezia nel periodo agosto 1397- luglio 1398 (BCTV, ms. 672/4).

Castroni	Pecore	agnelli	agnelli, castroni...	montoni, pecore,...	capretti	Totale ovini	bovini	vitelli	Maiali	conzi di vino
21532	436	1683	387	1244	108	25390	1805	50	1186	27127,5 (= litri 2.115.402)

Liberalis Prada noviter, ex originali tarnsumptum anno salutis MDXXVI mense iulio manu Iulii Bononii notarii et civis Tarvisini).

⁷⁵ MARCHESAN, *Treviso Medievale*, I, p. 296-297. Ma si veda anche in ASVE, *Senato, Misti*, reg. 23 [copia], c. 118v, 1348 ottobre 24, Venezia, la denuncia presentata da un certo Pietro e da altre persone, in viaggio da Mestre a Padova: mentre transitavano per il territorio di Mestre avevano eiscontrato che «dicta strata est dirupta et plena aquis et memoribus, propter quod non est segura; et a paucio tempore citra commisse fuerint quamplures derobationes et alia multa mala». Perciò, accogliendo la proposta di Marco Calbo, già podestà di Mestre, per la sicurezza dei viandanti si deliberò «quod dicta strata aptetur a parte versus nemora que iacent aput dictam stratam, incidendo et dirocando dicta nemora saltem per viginti pertichas» (CAGNIN, *Pellegrini e vie del Pellegrinaggio*, p. 178, n.40).

⁷⁶ ASTV, *Comunale, Registrum Litterarum* 1341/a, c. 25.

⁷⁷ «... pedites seu fideles sui districtus pro securitate itineris quod multum frequentatur, set quia sine pecunia fieri non potest...» (BCapTV, *Lettere Ducali*, scat. 6/a, n. 2400).

In questi registri si trovano notizie interessanti e curiose sui protagonisti-beneficiari di queste bollette: mercanti di ogni provenienza, possidenti veneziani che portavano a Venezia i redditi delle loro proprietà in terraferma, persone che emigravano da un paese all'altro portando con sé le masserizie, militari professionisti con l'inventario delle loro armi, ebrei, pellegrini, come quel Leonardo ungherese, che ottiene il permesso di portare con sé nel viaggio al Santo Sepolcro un conzo di vino e tre quarte di pane biscotto, decisamente meno di quanto portano con sé per lo stesso motivo prete Giovanni, rettore di Ponzano, e prete Marcaruto (3 conzi e mezzo di vino e 4 stari e mezzo di pane biscotto).⁷⁸ Attorno a questo mondo composito di mercanti e merci, ambasciatori e nunzi con il loro seguito, viaggiatori, pellegrini, soldati, contrabbandieri e vagabondi si intrecciavano gli interessi più diversi. Tra la seconda metà del Trecento ed i primi decenni del Quattrocento in città e nel distretto c'è un proliferare di osterie e di locande, la cui gestione viene spesso assunta da osti e tavernieri di origine tedesca e francese, per dare ospitalità ed assistenza a propri conterranei che non conoscevano la lingua del posto.⁷⁹ La città stessa non poteva non risentire delle conseguenze talora negative che un eccesso di traffico poteva provocare alla viabilità cittadina. Non deve meravigliare, pertanto, il fatto che fin dalla seconda metà del '200 a Treviso sia stato elaborato ed applicato un piano urbano del traffico (in termini attuali PUT), confermato negli statuti del 1313, per regolamentare l'afflusso in città di carri, cavalli e merci. Il legislatore aveva individuato alcuni itinerari da seguire e aveva stabilito quali erano le piazze in cui dovevano recarsi coloro che venivano in città per vendere la loro merce a seconda della porta che avevano scelto per il loro ingresso, stabilendo una multa per i contravventori.⁸⁰ Nel 1332, durante la dominazione scaligera, fu fatta una provvisione più articolata e più severa. I carri che trasportavano paglia, legna da fuoco, legname da costruzione, grano, legumi, carbone non potevano sostare lungo la strada impedendo il libero transito agli altri veicoli; in particolare doveva essere tenuta completamente sgombra l'importante piazza del Carubio. Gli animali potevano essere venduti solo nella piazza nuova di San Martino. Per i contravventori era prevista una multa di 3 lire.⁸¹

Su scala più ampia, il controllo delle direttrici di traffico e la possibilità di convincere mercanti e viaggiatori a scegliere un itinerario anziché un altro poteva significare la fortuna di una città e dei paesi e borghi che sorgevano lungo questi itinerari, con diffuse e positive ricadute sia per albergatori e osti sia per il comune grazie al maggior gettito proveniente dalla riscossione di dazi e mude. Per quanto riguarda il territorio trevigiano vanno segnalati i tentativi dei conti di Collalto di far deviare i mercanti tedeschi e ungheresi dalle strade antiche e consuete per indirizzarli ai passi barca del Piave posti nel territorio soggetto alla loro giurisdizione.⁸² Ma anche gli albergatori di Ferrara verso la metà del Quattrocento avevano mandato nel territorio cenedese propri informatori ed agenti, indicati con l'espressione significativa di *deviatores viarum*, per convincere viandanti e romeri ad abbandonare la strada tradizionale per Treviso,

⁷⁸ BCTV, ms. 672/4, c. 204rv.

⁷⁹ CAGNIN, *Pellegrini e vie del Pellegrinaggio*, p. 160-167.

⁸⁰ *Gli Statuti di Treviso (sec. XIII-XIV)*, a cura di B. BETTO, I-II, Roma 1984-1986, I, p. 558-561: chi entrava dalle porte dei Santi Quaranta, di Santa Bona, Santa Cristina e San Teonisto doveva andare in piazza del Duomo; chi entrava dalle porte di San Bartolomeo, Sant'Agostino e di Santa Maria del Ponte nuovo doveva recarsi a San Leonardo; chi invece entrava dalla porta di San Martino poteva scegliere tra le piazze del Carubio, di San Leonardo e del Duomo. L'antichità di questa posta appare evidente per il richiamo all'addizione fatta da Matteo Corrigia, che fu podestà nel 1265-1266 e che aveva posto una penalità di 5 soldi a danno dei contravventori.

⁸¹ BCTV, ms. 545, cc. 163v-164r; una sanzione per inosservanza della norma in Ivi, ms. 680/2, reg. 1382, c. 1: Giovanni da Zero, multato perché trovato con un carro di legna in piazza del Carubio, si difende dall'accusa affermando di non conoscere la legge.

⁸² Si vedano in Appendice i doc. 4, 7, 8.

Venezia, Chioggia e Ravenna, per seguire quella del Montello per Padova in modo da garantirsi almeno una fetta del traffico transalpino con i relativi benefici.⁸³ Ricostruire la storia e l'evoluzione delle vie di comunicazione di un territorio non è semplicemente una ricerca di natura tecnica; ad essa si riallacciano in modo molto stretto la storia del paesaggio e della sua organizzazione, dell'economia, del controllo del territorio, dei rapporti tra gli stati e le vicende delle moltissime e per lo più anonime persone che attorno ad esse gravitavano o che su di esse sono transitate.

DOCUMENTI

1. 1173 febbraio 16, (Treviso). Ezzelino da Romano pronuncia una sentenza nella lite tra il vescovo Ulrico ed Almerico Buzolino riguardante la muda del porto di Cavergnago.

ACuTV, *Codice AC*, c. 10r; F. Ughelli, *Italia sacra*, V, Venezia 1720, coll. 524-525.

Anno Domini millesimo CLXXIII, indicione VI. Ego Ecelinus de Romano, cognoscens de controversiis que vertuntur inter dominum O(doricum) Dei gratia Tarvisinum episcopum et inter Albericum Buçolinum de teloneo et de proprietate burgi de Caurignago et de persona Leonardelli et iniuriis et dampnis datis utrique, taliter inter eos transaccione diffinio, videlicet quod absolve episcopum predictum a petitione Almerici Buçolini de muta et teloneo de Caurigago et a Caurignago inferius prope flumen de Mestre usque ad aquam salsam ad episcopatum pertinere. Et absolve Almericum Buçolinum a petitione episcopi O(dorici) de proprietate terre burgi de Caurignago et pronuncio ut liceat ei in illa proprietate domos facere et libere hedificare. Et pronuncio ut Almericus Buçolinus non impediatur episcopum accipere teloneum in proprietate terre de Caurignago et alibi sicut superius designatum est. Item precipio ut Almericus Buçolinus non impediatur euntes et transeuntes et navigantes. Item precipio Almerico Buçolino ut non faciat talem fossam que abstrahat aquam de flumine que impediatur navigantes. De Leonardello, qui asserit se liberum esse et proclamatur se in libertatem, nemini adiudico possessionem nec dominium proprietatis salvo iure utriusque; et precipio Leonardello ut exerceat libertatem suam a kalendis marcii in antea usque ad unum annum. Actum est hoc in domno Alberti Teutonici die veneris XVI intrante februario in presencia Montanarii, Saceti, Walperti iudicum, Albertini, Odolrici, Armani, Artuichi et aliorum. Ad hec fecerunt predictus episcopus et Almericus Buçolinus sibi ad invicem et omnibus habentibus studium per yerram finem et pacem et iuraverunt finem et pacem firmam tenere.

(SN) Ego Oto notarius interfui et hanc transactionem ut superius legitur scripsi.

2. 1349 agosto 25, Venezia e agosto 27, Treviso. Corrispondenza intercorsa tra il doge Andrea Dandolo e Marco Rugini, podestà di Treviso, riguardante le strade che i mercanti tedeschi dovevano percorrere nel viaggio di ritorno al loro paese.

BCapTV, scat. 9, *Registrum Litterarum* 1349-1350, cc. 109-110. Edito in CAGNIN, *Pellegrini e vie del Pellegrinaggio*, p. 316-318, doc. 6/ab.

⁸³ CAGNIN, *Pellegrini e vie del Pellegrinaggio*, p. 163-164 e 355, doc. 33.



2.a 1349 agosto 25, Venezia. Il doge ordina al podestà di Treviso di indurre i mercanti tedeschi a rientrare in Germania per la strada di Ceneda e Serravalle, e non per quella di Quero e Feltre.

Quod Teothonici et merchaciones inducantur ad faciendum viam de Coneglano et Serravalle.

Andreas Dandulo, Dei gratia Veneciarum, Dalmacie atque Crohacie dux, dominus quarte partis et dimidie imperii Romani, nobili et sapienti viro Marco Ruçini de suo mandato potestati et capitaneo Tarvisii, fideli dilecto, salutem et dillectionis affectum. Cum dicatur nobis quod mercatores Teuthonici cum eorum merchacionibus de Veneciis recedentes pro eundo versus Alemaniam faciunt viam per Clusam Queri, quod est contra nostram intentionem, quia vertitur in damnum mudarum nostrarum Seravali et Coneglani, unde prius erant soliti transire, fidelitati vestre scribimus et mandamus quatenus, cum ad refectionem^a pontis Plavis principaliter induxerit comodum ipsorum merchatorum ut commodius et abilius valeant ire et redire cum merchationibus suis, debeatis merchatores Teothonicos in posterum Tarvisium venientes pro eundo versus Alemaniam, ut est dictum, inducere quod faciant viam per Coneglanum et Seravalum, ordinantes daciariis et officialibus Tarvisinis quod ullo modo faciant alicui ex ipsis merchatoribus bulletam eundi per alia loca quam per predicta; ac mandetis capitaneo Cluse Queri quod non permittatur per ipsos merchatores de cetero uti dicta via. Verum, si dicti merchatores videantur gravari de hoc vel vobis aliud videretur, rescribatis nobis et vestrum consilium super modo et qualiter servatum est per tempora retroacta.

Datum Veneciis in nostro ducali palacio, die XX augusti secunde indicionis.

2.b 1349 agosto 27. Marco Rugini, podestà di Treviso, risponde alla precedente lettera del doge e trasmette alcune informazioni sulle due strade utilizzate dai mercanti tedeschi a seconda del luogo di provenienza. Pur affermando di voler eseguire gli ordini ricevuti, egli teme che a causa di questa imposizione i mercanti scelgano un'altra via con la conseguente diminuzione delle entrate fiscali per Treviso.

Serenissime domine mi, vestre Dominacionis litteras recepi mencionem facientes de mercatoribus Teothonicis qui, prout relatum est Dominacioni vestre, conducunt eorum mercimonia de Veneciis versus Alemaniam per Clusam Queri, quod est contra intencionem Dominacionis vestre quia vertitur in damnum mudarum vestrarum Seravali et Coneglani; et quod deberem merchatores predictos inducere ut faciant viam per Coneglanum et Seravalum, ordinando mudariis Tarvisinis quod ullo modo faciant alicui bulletas ex ipsis merchatoribus eundi per alia loca quam per predictum; verum, si dicti merchatores viderentur gravari vel michi aliud videretur, rescribere deberem Dominacioni vestre et meum consilium super modo et quolibet servatum est per tempora retroacta. Quibus litteris visis et examinatis, respondeo quod habui mudarios vestros de Tarvisio et ab ipsis quesivi de consuetudine hucusque servata per ipsos in faciendo bulletas merchatoribus supradictis. Qui mudarii dicunt quod predictas bulletas fecerunt et faciunt mercatoribus supradictis iuxta eorum requisicionem, aliquando per viam Cluse Queri, aliquando per Coneglanum et Seravalum, secundum quod ipsis mercatoribus commodius apparet; et sic servatum est temporibus retroactis. Volui etiam informari si generaliter inducendo omnes merchatores Teothonicos ad faciendum viam Coneglani et Seravali gravarentur ipsi merchatores vel pars eorum; et inveni ab hospitibus teothonicis et latinis commorantibus in Tarvisio qui noticiam habent de partibus Alemanie, quod merchatores infrascriptarum terrarum Alemanie, qui transeunt continue cum eorum mercimoniis per Tridentum, ullo modo possent facere aliam viam quam per Feltre et Clusam Queri absque eorum maxima gravitate et damno. Quarum terrarum nomina sunt hec: Straspurg, Basla, Lucern, Çongo, Manun, Costança, Linden, Sanegallo, Ravespurg, Ysnoch, Paurin, Ulmo, Froesen. De ceteris autem terris Alemanie bene possunt merchatores Teothonici induci sine eorum damno ad faciendum viam Seravali et Coneglani. Set dubito, si merchatores aliqui cogantur ire per aliquam viam contra velle suum, quod forte possent facere viam aliunde quam per Tarvisium, quod quidem postea esset in damnum etiam vestre mude civitatis Tarvisii. Super quibus michi mandat dominatio vestra sicut placet; nichilominus ordinavi mudariis vestris predictis de Tarvisio quod nullam bulletam faciant merchatoribus predictis per aliam viam quam per viam Coneglani et Seravali iuxta vestre Dominacionis mandatum, et sic servari faciam donec per Dominacionem vestram michi aliud datum fuerit



in mandatis. Mandavi etiam vestro capitaneo Cluse Queri quod non permitat per ipsos merchatores uti de cetero dictam viam iuxta vestre Dominationis mandatum.

Marcus Rucini de suo mandato potestas et capitaneus Tarvisii.

Datum Tarvisii die XVII augusti.

^a refectionis *ms.*

3. 1353 settembre 13, Rialto. Il *nauta* Bartolomeo *Spetulus* da Venezia stipula un contratto della durata di due mesi con il pellicciaio Bartolomeo da Venezia per il trasporto di vino con il suo burchio da Treviso a Venezia lungo il Sile.

ASTV, *Notarile I*, b. 52, q. 1352-1353.

Millesimo trecentesimo quinquagesimo tercio, indictione VI^a, die veneris XIII mensis septembris, Veneciis in Rivoalto sub camara dominorum extimatorum auri, presentibus Iacobo notario quondam domini Galvani de Vicencia, scriba Dominorum Quinque a pace, Petro aurifice de Tarvisio habitatore Veneciis contrate Sancti Angeli, Bartholomeo strazarolo contrate Sancti Maphey de Rivoalto filio quondam Aldegerii de Ceneta testibus rogatis et aliis. Ibique Bartholomeus dictus Spetulus *nauta*, habitator Veneciis contrate Sancti Samuelis, filius quondam Dinarelli de Feraria, ex certa sciencia et non per errorem aliquem se pacto possuit, firmavit et promissit Bartholomeo pelicario contrate Sancti Pauli, qui fuit de Padua, eidem Bartholomeo servire cum sua persona et uno suo burclo ponderis seu cargi XII anforarum vini vel circa cum nautis et restatoribus necessariis et opportunis pro navigatione et conductione dicti burcli hinc Tarvisium per flumen Sileris et de Tarvisio Venecias honerati vino usque ad duos menses proxime venturos, incipiendo die lune XVI mensis septembris proxime presentis omnibus ipsius Bartholomei *naute* expensis; et hoc precio et foro triginta librarum denariorum parvorum, quas dictus Bartholomeus dare et solvere promisit dicto Bartholomeo *naute* ad ipsius beneplacitum et voluntatem; hiis pactis et conventionibus inter ipsos contrahentes initis, habitis et firmatis quod, si dictus Bartholomeus *nauta* aliquid foret lucratus nauicando dictum burclum ultra id quod tenetur et debet portare hic Tarvisium et inde Venecias reportando ultra cargum suum, quod totum illud lucrum dividi debeat inter ipsos comuniter; promittentes dicte partes contrahentes sibi ad invicem predicta omnia atendere et observare et non contrafacere vel venire sub pena librarum XXV parvorum, stipulacione promissa, cum refectione dampni et expensarum litis et extra et obligatione omnium suorum bonorum et cetera, ad plenum cum capitulis, clausulis et renunciacionibus oportunis et cetera.

4. 1369 aprile 9; Treviso. Il podestà Dardo Polani ordina a Alessandro detto Tonso di Vendramino da Colfosco, *nauterius Plavis* di Nervesa, sotto pena della carcerazione e di 200 lire di ammenda, che in nessun modo faccia deviare i viandanti dalla loro strada lungo il tragitto da Conegliano a Treviso.

BcapTV, scat. 3, *Liber actorum* 1368-1369, c. 18v; ed parziale in CAGNIN, *Pellegrini e vie del Pellegrinaggio*, p. 176, n. 25.

M^o III^o LXVIII, indictione VII. Eodem millesimo, <die> lune nono mensis aprilis, Tarvisii in palacio comunis in salleta parva, presentibus discreto et sapiente viro domino Anthonio de Marostica, domino Paulo de Regio iudice mallorum, domino Ubertino cancelario comunis Tarvisii et aliis. Nobilis et sapiens vir dominus Dardus Pollani de Veneciis de ducali mandato civitatis Tarvisii honorabilis potestas precepit et dixit Alexandro dicto Tonso quondam Vendramini de Colfuscho *nauterio Plavis* de Nervisia, ibi presenti, audienti et intelighenti, quatenus pena et banno standi in carceribus comunis Tarvisii per totum regimen ipsius domini potestatis et librarum ducentarum denariorum parvorum et plus et minus arbitrio domini potestatis auferendis, de cetero nullo modo audeat vel presumat deviare vel guidare seu deviare et guidari facere aliquos viandantes vel romipetentes seu transeuntes et reddeuntes de Coneclano versus Tarvisium et de Tervisio verso Coneclanum quin non vadant, veniant et reddeant ad



sue beneplacitum voluntatis per viam antiquam et solitam; et nullo modo audeat frangere caminum et vias ac etiam nullos famulos retinere presumat qui faciant contra predicta.

Item quod non audeat vel presumat per se vel per alium aliquid accipere seu accipi facere ab aliquibus euntibus et redeuntibus in servicio Dominationis pro barca seu navi pro portando et reportando citra et ultra Plavim officiales comunis Veneciarum et Tarvisii sub dicta pena.

Item quod non presumat accipere ab aliis personis et Theotonicis transire vellentibus Plavim et reddere vellentibus ultra modum et formam statutorum comunis Tarvisii sub pena in statutis comunis Tarvisii contenta.

Item precepit et dixit Iohanni Thethonico quondam Iacobi de Lienço, famulo dicti Alexandri, ibi presenti et audienti, quatenus pena et banno quod eidem pes ab anno amputetur quod de cetero nullo modo debeat deviare vel guidare alquos euntes et redeuntes de Tarvisio versus Coneclanum et de Coneclano versus Tarvisium neque deviare de suo camino quin non vadant et ire debeant per vias consuetas sicut ipsis viandantibus videbitur et placuerit sub pena predicta.

5. 1390 ottobre 17, Treviso. Lettera di Alvise Morosini, podestà di Treviso, a Marco da Roma, capitano del Castelnuovo di Quero, con la trasmissione di una *crida* riguardante il percorso che i conduttori di zattere lungo il Piave dovevano seguire per andare a Treviso e Venezia.

BCapTV, scat. 11, *Registrum Litterarum* 1390-1391, c. 17v (ed. G. CAGNIN, , “*Quando le zatte passa de là zoso*”. *Il passaggio delle zattere lungo il Piave in territorio trevigiano nel secolo XIV*, in *Zattere, zattieri e menadàs. La fluitazione del legname lungo il Piave*, a cura di D. Perco, Castellavazzo 1988, p. 81; B. BEDA PAZÈ, *Quero dalle origini al XVIII secolo*, Quero 1990, II, p. 608-609.

Provido viro Marco de Roma, capitaneo Castrinovi de Quero.

Capitano, io ve notifico che vuy debie far cridar li in Quero e far assaver ali merchadanti dal legname questa crida de sotto per mia parte, sapiando che quelli che caçerà ala pena serà punidi e condenadi e felilo asaver anche quando le zatte passa de là zoso.

Prima. Che çaschaduna persona, la qual condurrà per flume de Plave algune zatte per condurle a Treviso, sia tegnudi e debia rivar con le ditte zatte al lavorier de Narvesa e non possa né debia per modo alguno quelle condur zoso per lo ramon de Lovadina sotto pena de libbre L de piccoliper çaschaduna zatta cossì condotta. E çaschun possa e debia acuser e averà la mittà de la condanaxon.

Item che çaschaduna persona la qual condurrà algune çatte zoso per Plave per condurle a Veniexia sea tegnudo e debia quelle zatte condur per lo ramon de San Lucha e non per lo ramon de Lovadina per algun modo, sotto pena de libbre L per çaschaduna zatta condotta contra lo dito ordine. E çaschun possa acuser chi contrafarà e averà la mitade dela condanaxon.

Alvix Moroxini, podestà e capitano de Treviso.

Datum ibidem, XVII octubris 1390.

6. 1392 gennaio 29, Venezia. Ducale di Antonio Venier al podestà Fantino Zorzi per informarlo dell'ambasciata inviata dalla comunità di Pordenone al dominio per chiedere il ripristino di antiche consuetudini in materia fiscale che favorivano il passaggio dei mercanti tedeschi lungo il fiume Livenza per andare da Pordenone a Venezia.

BCapTV, *Lettere Ducali*, scat. 4/b, n. 1799; *Ibid.*, scat. 11, *Registrum Litterarum* 1391-1392, c. 26v.

Anthonus Venerio Dei gratia dux Veneciarum et cetera nobilli et sapienti viro Fantino Georgio militi de suo mandato potestati et capitaneo Tarvisii fidei dilecto salutem et dilectionis affectum. Comunitas Portum Naonis misit nobis ambaxiatam suam per quam instantissime dominium nostrum rogat quod, cum antiquitus erat consuetudo quod navigia euntia et redeuntia de Portu Naonis Venecias et e converso erant exempta de solvendo mudam vel datium aliquod ad Motam nec ad Portum Buffoletum, propter quam causam via illa multum currebat quia quasi omnes mercatores Teuthonici ibant per viam illam, set



postea illi de Camino, quorum ipsa loca erant, imposuerunt aliqua datia seu quarentesima propter que via illa dimissa fuit et accepta via Portus Gruarii et Latisane, salvo quod a tempore quo dominatio nostra habuit dominium locorum predictorum aliqui inceperunt venire per viam illam, set videntes quod mude et datia exiguntur ut primo, restiterunt, quod est cum maximo damno locorum nostrorum et propterea rogabant instanter nostrum dominium quatenus placeret reducere mudas et datia locorum predictorum ad illam conditionem ad quam erant antiquitus antequam ipsa datia et mude imponerentur seu ad conditionem ad quam sunt alia loca seu portus Foroiulii quod erit cum magno comodo suo et omnium mercatorum, erit etiam maximum augmentum locorum nostrorum; nos autem, qui vellemus ipsi comunitati, que semper fuit amica nostra, complacere in casu quo non esset cum damno et preiudicio locorum nostrorum et nostrorum introituum, fidelitati vestre scribimus et mandamus quatenus dare debeatis operam de informando nos de eo quod antiquitus erat solvi solitum per passus predictos Liventie videlicet ad Motam et Portum Buffoletum et quantum et similiter, si potestis, quando fuerunt imposita per illos de Camino datia et mude que solvuntur ad presens et quot et quales sunt et si sunt utiles vel non et si esset utile reducere illas mudas et illa datia ad aliam formam et si hoc esse cum damno nostri comunis vel utile quod illa via frequentaretur plusquam alie et specialiter consideretur ad factum salis, scribendo nobis ordinate omnia et consilium et opinionem vestram ut providere possimus prout vobis utilius apparebit. Litteras presentibus alligatas que sunt de ista materia statim aliis nostris rectoribus ad quos vadunt mittere debeatis. Data in nostro ducali palatio, die XXVIII ianuarii, indictione XV.

7. 1393 aprile 28 e maggio 6, Conegliano. Scambio di lettere tra Pietro Pisani, podestà di Conegliano, e Ludovico Morosini, podestà di Treviso, riguardanti la richiesta del conte Ensedisio di Collalto di predisporre nel territorio di Conegliano una segnaletica che indicasse la strada per raggiungere il porto sul Piave posto nel territorio a lui soggetto. Ludovico Morosini allega copia di una lettera ducale del 18 settembre 1390.

BCAPTV, scat. 12, *Registrum Litterarum* 1392-1393, c. 60; la lettera ducale originale in Ivi, *Lettere Ducali*, scat. 4/b, n. 1764.

Egregio et sapienti viro domino Ludovico Mauroceno, honorabili potestati Tarvisii, amico carissimo.

Egrege et honorande amice carissime, per alias litteras meas nobilitati vestre rescrivi qualiter spectabilis miles dominus Hensedisius de Colalto a me quesierat quod ipsum permetterem poni facere nonullas cruces super territorio Coneglani ostensuras viam eundi ad portum Plavis, ad quem tenere facit navem suam, allegans similiter sibi per nobilitatem vestram tempore alterius vestri regiminis Tarvisii concessum fuisse quod tales cruces poni facere posset super territorio Tarvisii et dicens alias similes cruces poni fecisse super territorio Coneglani ubi nunc querit poni facere, quas dominus Remigius Superantio, precessor meus, cavari fecit eandem nobilitatem vestram consulendo quid vobis videbatur quod facturus fore in premissis. Ad quas prelibata nobilitas vestra michi respondit quod me non tederet differe ad respondendum dicto domino Hensedisio donec diffinita esset questio que diffiniri debebat per vos et me inter dictum dominum Hensedisium et dominum abbatem Hospitalis Plavis. Ad quarum tenor attendens sic hactenus distuli, set cum novissime iterato prelibatus dominus Hensedisius a me petierit poni facere predictas cruces, egregiam nobilitatem vestram duxi iterato consulendam in premissis, eandem exorans ut parere et consilium vestrum in premissis vobis placeat per litteras vestras michi significare; quod quidem consilium tamquam ab intimo maiore meo gratulanti animo suscipiam et ab eo nullatenus excedam, paratus prompto animo ad cuncta vobis grata.

Petrus Pisani potestas Coneglani.

Ubi data, die XXVIII aprilis prime indictionis.

Egregio et sapienti viro domino Petro Pisani, honorabili potestati Coneglani, amico carissimo.

Egrege et honorande amice carissime, receptis litteris vestris super facto signorum crucis que petit poni in territorio vestre potestarie egregius et nobilis miles dominus Hensedisius comes de Colalto, nobilitati vestre respondeo quod tempore alius primi mei regiminis civitatis Tarvisii a dominacione nostra litteras recepi, quarum copiam nobilitati vestre mitto presentibus interclusa. Quibus visis, statim concessi licentiam dicto egregio militi domino Hensedisio iuxta et secundum dictarum litterarum nostre dominationis seriem et tenorem, paratus et cetera.



Ludovicus Mauroceno potestas et capitaneus Tarvisii.
Ibidem, VI^o maii, prima indictione.

Copia.

Anthonius Venerio, Dei gratia dux Veneciarum et cetera, nobiles et sapientibus viris Ludovico Mauroceno de suo mandato potestati et capitaneo Tarvisii et successoribus suis fidelibus dilectis salutem et dilectionis affectum. Scripsimus pridie precessori vestro in effectu expositionem nobis factam per egregium virum Hensedisium de Colalto comitem, videlicet ut nautis suis liceat conducere transeuntes et guidare ad suos portus de Mandre et de Nervisia sicut alii faciunt et guidant, cum transeuntes citra et ultra Plavim vadant per territorium Tarvisinum per utrumque portum nec viam elongent, presertim per portum de Mandre, nec hoc conducere et guidare est dannum tabernariis sive daciariis comunis Tarvisii vel Coneglani quia ultra quemlibet portum sunt taberne Tarvisii et Coneglani, et si non valet una taberna valet alia ad dacium Tarvisii vel Coneglani, cum omnes ille taberne serviant dacio Tarvisii et Coneglani. Mos est etiam nautarum et hospitem cum nauo guidare et lucrum procurare quam melius quilibet potest. Naves etiam dicti comitis omnibus suis expensis ad omnem obedientiam et mandatum nostri domini sunt parate tempore pacis et guerre necnon officialibus nostris et cuilibet nobili hac et illac transeuntibus. Quare tunc scripsimus et mandavimus sibi et iterum similiter vobis mandamus quatenus predictam requisicionem dicti comitis in quantum ad vos spectat concedere debeatis vel scribere nobis causam quare hoc nundum fecistis vel facere non potuistis, notificando nobis in omni casu quicquid feceritis. Similles litteras misimus et mittimus potestati nostro Coneglani.

Data in nostro ducali palacio die decimo octavo mensis septembris, indictione XIII^a.

8. 1394 marzo 21, Treviso. Scambio di lettere tra Donato Mauro, podestà di Treviso, e Giacomo Dolfìn, podestà di Conegliano, con informazioni sull'attività dei *deviatores viarum* presenti nel territorio di Conegliano e sui provvedimenti necessari per contrastarli.

BCapTV, scat. 12, *Registrum Litterarum* 1393-1394, c. 48v; ed parziale in CAGNIN, *Pellegrini e vie del Pellegrinaggio*, p. 177, n. 27.

Egregio et sapienti militi domino Iacobo Delphyno, honorabili potestatis Coneglani, fratri carissimo.

Egrege frater carissime, nuper est facta conscientia michi quod multi forenses et romipete descendentes per partes superiores ad partes istas versus Romam, relicta via solita, transeunt Plavim ad portum Narvisie et inde per campaneam subtus Montellum tendunt versus Paduam, ubi consueverunt descendere per passum Lovadine in civitatem Tarvisii et hinc Venecias ac inde Clugiam per viam rectam; ex quo itinere consuevit sequi utilitas maxima introitibus ducalis domini et hospitibus et navigantibus ac aliis subditis dominationis nostre et per hunc modum hec omnia deperduntur et attribuitur utilitas alicuius, quod est contra voluntatem nostri domini et in damnum non modicum subditorum. Preterea isti tali modo transeuntes, quandocumque XL quandocumque plures, inducunt pavorem personis habitantibus in villis campanee per quas transitum faciunt contra solitum. Et propterea vos de predictis avisare proposui ut provisionem facere possitis sicut fuerit oportunum. Puto tamen quod alique non bone persone conversantur seu habitant ibi in hospiciis qui sunt causa itineris huius et tanti damni quod sequitur ex deviatione huiusmodi forensium, super quo vellitis ecciam providere.

Donatus Mauro potestas et capitaneus Tarvisii.

Data ibidem XXI marcii 1394.

Nobili et egregio viro domino Donato Mauro, honorabili potestati et capitaneo Tarvisii, fratri carissimo.

Egrege et honorande frater carissime, recepi litteras vestras effectualiter continentes quod ad vestram noticiam pervenit quod sunt aliqui deviatores qui non sinunt viatores ire per viam rectam et consuetam in maximum damnum nostre ducalis dominationis, sed faciunt ipsos pergere per alteram viam et cetera; ad quod vobis respondeo quod nichil de predictis audivi nec ad meam noticiam pervenit; sed puto quod hoc totum procedat a comittibus de Colalto propter eorum naves et datia. Nihilominus faciam fieri publice quandam proclamationem quod si quis ausus fuerit vel presumpserit aliquem viatorem



ducere per aliam viam quam per consuetam aut docere, frustigetur per terram Coneglani et stabit unum mensem in carceribus comunis Coneglani; et illos tenebo modos quos videro fore necessarios et oportunos, quamvis hec eadem differentia alias fuerit et fuerit intimatum dominationi, que rescripsit quod nullo modo aliquis auderet aliquem viatorem ducere nisi per rectam viam et consuetam. Paratus et cetera.

Iacobus Delphyno miles et Coneglani potestas.

Ibi data XXI marcii, secunda indictione.

9. 1427 gennaio 14 (1426 *more Venetiarum*), Venezia. Il doge Francesco Foscari comunica al podestà Lazzaro Mocenigo le lamentele dei mercanti tedeschi, le cui merci restavano troppo a lungo sulla riva del Piave, e gli ordina di rimuovere le cause che impedivano un invio sollecito delle mercanzie ai luoghi di destinazione.

BCapTV, *Lettere Ducali*, scat. 8/a, n. 3406.

Franciscus Foscari Dei gratia dux Venetiarum et cetera, nobili et sapienti viro Laçaro Mocenigo de suo mandato potestati et capitaneo Tarvisii, fideli dilecto, salutem et dilectionis affectum. Accesserunt ad presentiam nostram quamplures mercatores Teothonici conquerentes quod magna quantitas ballarum suorum mercimoniorum remanet super rippam Plavis et alibi nec conducuntur ipse balle ad loca ad que conduci debent cum magno incommodo ipsorum mercatorum et impedimento suorum negociorum. Et hoc procedit ex defectu aurigarum sive plaustrigerorum Tarvisii et Coneglani ob aliquas differentias subortas inter eos. Quocirca, admirantes quod permittatis quod dicte balle occasione dicte differentie remaneant impeditae cum tanto incommodo dictorum mercatorum et presertim hoc tempore quo negocia ipsorum mercatorum sunt in culmine et requirunt magis celerem expeditionem, volumus et mandamus vobis quatenus, sublata omni mora, adhibeatis omnem diligentiam et sollicitudinem opportunam quod dicte balle existentes supra dictam ripam Plavis et alibi carricentur super plaustra et conducantur ad loca ad que conduci debent. Nos quoque interea deputabimus aliquos qui audiant differentias existentes inter partes et illas determinant prout eis videbitur esse iuridicum atque iustum ita quod omnino provideatis ne propter ipsas differentias dicte balle remaneant ulterius super rippam Plavis et alibi taliter impeditae.

Data in nostro ducali paltio die XIII^o ianuarii, indictione v^a 1426.

10. 1431 gennaio 20 (1430 *more Venetiarum*), Venezia. Lettera ducale di Francesco Foscari a Girolamo Contarini, podestà di Treviso, per informarlo di quanto gli avevano esposto gli ambasciatori del comune di Conegliano sui disservizi e sui danni causati dai *carizatores* trevigiani nel traghettare le balle dei mercanti tedeschi sull'altra sponda del Piave e gli ordina di agire contro i treghettatori in modo da garantire il corretto e sollecito trasporto delle mercanzie.

BCapTV, *Lettere Ducali*, scat. 8/a, n. 3544.

Franciscus Foscari Dei gratia dux Veneciarum et cetera, nobilibus et sapientibus viris Ieronimo Contareno de suo mandato potestati et capitaneo Tarvisii et successoribus suis fidelibus dilectis salutem et dilectionis affectum. Fuerunt ad presentiam nostram ambasciatores fidelis civitatis nostre Coneglani exponentes quod in facto plaustrorum conducentium ballas mercatorum Theutonicorum versus Coneglanum non observatur debitus modus per carizatores in traducendo ballas easdem ultra Plavim in locum solitum et consuetum et ad terram solidam et firmam, videlicet ultra ramum Sancti Luce, quod est cum periculo mercatorum quia propter escrescentiam Plavis possent faciliter balneari et devastari, poscentes humiliter et instanter in facto prelibato de opportuno remedio provideri per nostrum dominium et disponi. Nos igitur, habentes spiritus vigiles ut balle que conducuntur per distrectuales nostros Tervisinos non possint recipere damnum sive sinistrum ex negligentia cariatorum non facientium suum debitum, quamvis alias viro nobili ser Iohanni Navaierio precessori vestro super tali materia scripsimus quantum nobis visum extitit opus esse, tamen quia habemus istam materiam valde cordi, fidelitati vestre mandamus quatenus cum effectu provideatis quod carizatores ballarum Theutonicorum Tervisini districtus nostri conducere debeant dictas ballas ad locum solitum et consuetum sive aqua sit magna sive sit parva ultra ramum Sancti Luce ad terram solidam et firmam ita quod mercatores ballarum antedictarum propter Plavim crescentem nullum damnum possint incurrere sub talibus penis atque



stricturis, artando carizatores huiusmodi quod ipsarum formidine habeant necesse facere integraliter suum debitum et ulterius nobis non fiat ulla reclamatio superinde.

Data in nostro ducali palatio die XX ianuarii, indictione VIII^a M^o CCCC^o XXX^o.



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.165-201.

CASTELLI DI PASSO E DI FIUME

Dario Canzian

Scrivendo, in una data posteriore al 1317, il cronista Riccobaldo da Ferrara:

“ventidue miglia oltre Argenta dalla destra entra in Po un canale detto capo d’Urceo, attraverso il quale si va per nave da Ravenna al Po. Nell’angolo superiore di questo luogo venne costruito il castello di Marcamò, edificato dai Veneti, che ne tenevano il possesso affinché ogni merce proveniente dal mare o da Ravenna non venisse condotta verso l’interno attraverso il fiume, ma fosse trasportata a Venezia”.

E ancora:

“alla rotta di Ficarolo, presso Litiga si esce dal Po con le navi e per paludi e un canale si entra nell’Adige. Da questo punto, se si prende dalla parte d’Oriente, si arriva a Rovigo, e poi al mare Adriatico oppure a Venezia; se si va per l’Adige contro corrente si arriva a Lendinara, poi a Verona e quindi si può giungere a Trento. E se si devia la nave a Badia, dove l’Adige si biforca, con agevole viaggio si arriva a Padova prima, e poi a Vicenza”¹.

La testimonianza è celebre: ricaviamo da essa una significativa immagine di quella realtà dei fiumi concepiti come le ‘autostrade del medioevo’, sovente evocata dagli studiosi e oggi, peraltro, quasi del tutto tramontata, quanto meno in Italia².

Che quei tragitti individuati da Riccobaldo fossero largamente praticati è provato da molteplici testimonianze. Ne riporto soltanto una: nel 1388 Francesco Novello da Carrara imbarca la propria moglie Taddea, i figli, i bastardi e “le sue cose migliori” su cinque “navi grosse” che si trovavano presso il castello di Padova; quindi avvia il convoglio in direzione di Monselice, già in mano ai fautori del Visconti, e poi di Este, dove al Ponte della Torre il passo gli viene sbarrato da trecento villani. Superata anche Este, le barche proseguono verso Montagnana e da qui completano il loro viaggio a Verona³.

I porti fluviali rappresentavano in questo contesto i nodi di una rete di comunicazioni capillare, efficace e conveniente sotto il profilo dei costi⁴; nel contempo essi, oltre a costituire il supporto fondamentale per la

¹ RICCOBALDO DA FERRARA, *Chronica parva Ferrariensis*, introd., ed. e note di G. ZANELLA, Ferrara 1983, pp. 19-21.

² Una panoramica complessiva sul quadro padano, con attenzione specifica all’aspetto più strettamente politico del problema, è presente in P. RACINE, *Poteri medievali e percorsi fluviali nell’Italia padana*, “Quaderni storici”, 61 (1986) [*Vie di comunicazione e potere*], pp. 9-32. Per un inquadramento europeo della questione si veda il volume *Trasporti e sviluppo economico. Secoli XIII-XVIII*, Istituto internazionale di storia economica “F. Datini” - Prato, Atti della “Quinta settimana di studio (4-10 maggio 1973)”, a cura di A. VANNINI MARX, Firenze 1986; si vedano inoltre i saggi in “De strata francigena. Ponti, navalestri e guadi. La via Francigena e il problema dell’attraversamento dei corsi d’acqua nel medioevo”, VI/2 (1998); inoltre, per raffronti comparativi, cfr. G. ANDENNA, *Navigare da Bellinzona a Milano e al Po in età medievale*, “De strata Francigena. Dalla via Francigena di Sigeric alla pluralità di percorsi romei in Lombardia”, VII/2 (1999), pp. 149-164, anche per i riferimenti bibliografici; G. BATTINI, *All’incrocio della via fluviale: il Po come antico elemento di unione*, “De strata Francigena. Il Lodigiano: un’area di strada tra la Francigena e la via Romana”, IX/2 (2001), pp. 157-174.

³ GALEAZZO E BARTOLOMEO GATARI, *Cronaca carrarese confrontata con la redazione di Andrea Gatari [aa. 1318-1407]*, a c. di A. MEDIN e G. TOLOMEI, Città di Castello 1920, t. XVII, parte I, vol. I (d’ora in avanti: GATARI, *Cronaca*), pp. 334-339.

⁴ Uno studio relativo ai trasporti tra Chalon sur Saône e Avignone, lungo la Saône e il Rodano, alla fine del XIV secolo, ha messo in evidenza come il rapporto dei costi tra il trasporto terrestre e quello fluviale fosse di 7 a 1 a favore di quello fluviale (H. DUBOIS, *Techniques et coûts des transports terrestres en France aux XIV^e et XV^e siècles*, in *Trasporti e sviluppo economico*, cit., pp. 279-291; il dato si trova a p. 290).

navigazione interna, rappresentavano anche i punti di riscossione delle imposizioni fiscali sulle merci in transito e di controllo sugli uomini⁵. Nei porti venivano quindi a sommarsi una molteplicità di funzioni - comunicativa, economica, militare - che ne enfatizzavano l'importanza strategica - in senso lato - e ne giustificavano quindi il frequentissimo munizionamento militare.

Sono appunto i castelli-porto l'oggetto di questa relazione, che certo non si prefigge di esaurire un tema di così vasta portata anche solo a volerlo limitare geograficamente all'area veneta: basti pensare che è proprio attorno allo sfruttamento delle vie fluviali che si consumano i primi grandi conflitti tra le quattro città della pianura veneta nella prima metà del XII secolo. Come recita infatti il testo della pace di Fontaniva (località collocata non a caso "iuxta Brentam apud vadum ubi navis facit transitum") del 1147, pace che quei conflitti intendeva appianare, la questione verteva "de navigio quod nobis (*i Vicentini*) per aquam et terram spediebant"⁶.

Intendo piuttosto focalizzare l'attenzione su alcune situazioni che appaiono particolarmente rappresentative. In particolare mi limiterò in questa sede a mettere a confronto realtà, tra loro piuttosto diverse, come quella del medio e basso corso dell'Adige, quella del Livenza, per finire poi con un inquadramento della canalizzazione che interessava Mestre e la gronda lagunare che si apriva subito ad ovest di questo centro.

Si tratta, quindi, di un primo 'saggio di scavo' in un territorio fino ad ora ben poco dissodato, per il contesto veneto; con l'intento di fornire spunti per ulteriori riflessioni ed indagini.

L'Adige

Lo spazio costituito dalla pianura veronese-mantovana appare a questo proposito particolarmente indicato, dato che esso costituiva un ambito territoriale interessato dall'attraversamento di numerosi corsi d'acqua, tra i quali vanno ricordati in primo luogo l'Adige e il Po, ma anche il Mincio e il Tartaro.

Al riguardo, Gian Maria Varanini ha tracciato in un suo contributo del 1986⁷ un veloce quadro delle fortificazioni veronesi e mantovane tra Adige e Po, rivolgendo particolare attenzione al rapporto tra fortezze e ambiente, da un lato, e a quello tra fortezze e determinazioni confinarie (e relativa individuazione dei punti daziari), dall'altro. In tempi recentissimi una ricerca, incentrata sul castello di Nogara, ha fatto il punto sul quadro delle comunicazioni fluviali e sull'esercizio delle giurisdizioni portuali nell'area in età altomedievale, con riferimento non solo ai "grandi percorsi commerciali", ma anche alla "rete idrografica minore, fatta di corsi d'acqua di dimensioni più contenute, ma ugualmente navigabili". L'indagine, che incrocia dati archivistici e fonti materiali, tra l'altro mostra come nell'arco compreso tra i secoli IX-X sia possibile individuare diritti portuali esercitati dalla chiesa di S. Zeno su Ostiglia, porto ubicato sul Po, incastellato dall'abate di San Zeno con un "poderoso castello"⁸, probabilmente in funzione dello sfruttamento a fini commerciali della grande riserva di legname rappresentata dalla *silva Ostilie*; inoltre, evidenza del monastero di Santa Maria di Gazzo su Rovescello, lungo il corso del Tartaro, ai confini con il distretto mantovano; ed infine si concentra proprio su Nogara, sito anch'esso posto lungo il Tartaro, nel quale nel 906 Berengario concesse al diacono Audiberto di costruire un castello - dotato di teloneo, ripatico, palifittura e diritto di mercato⁹: un tipo di concessione, come vedremo, molto simile a quella concessa al vescovo di Treviso sul porto trevigiano e solo due anni dopo al vescovo di Ceneda a Portobuffolè - tra la corte di Due Roveri e la villa di *Tilloano*, castello del quale il diacono dopo due anni alienò la metà al conte Anselmo. Da quest'ultimo, la metà del castello venne ceduta ai monaci di San Silvestro di Nonantola, che ne acquisirono poi il possesso completo e ne fecero uno dei loro più forti nuclei di gestione territoriale (con conseguente declino del vicino centro curtense di Due Roveri e del castello di Rovescello). L'indagine archeologica ha permesso in effetti di individuare a Nogara

⁵ L'importanza e le conseguenze sul piano politico di questa valenza dei porti fluviali e delle vie d'acqua sono ben esemplificate dai trattati che vennero stipulati tra Milano e Lodi alla fine del XII secolo - a chiusura di quasi un secolo di conflitti tra le città lombarde (compresa Piacenza) sui quali, com'è noto, si era innestata la guerra con l'imperatore Federico Barbarossa -, nei quali i milanesi riconoscevano al porto sull'Adda di Lodi il monopolio dei traffici fluviali che li riguardavano; cfr. G. BISCARO, *Gli antichi "Navigli" milanesi*, "Archivio storico lombardo", 35 (1908), pp. 285-326 (sulla questione pp. 296-297).

⁶ A. GLORIA, *Codice diplomatico padovano dall'anno 1001 alla pace di Costanza (25 giugno 1183)*, II, parte II, Venezia 1881, p. 513, doc. 1541.

⁷ G.M. VARANINI, *Il bastione della Crosetta di Legnago nel Quattrocento*, in *Il ritrovamento di Torretta. Per uno studio della ceramica padana*, Venezia 1986, pp. 40-54.

⁸ A. CASTAGNETTI, *La pianura veronese nel medioevo. La conquista del suolo e la regolamentazione delle acque*, in *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, a cura di G. BORELLI, introd. di G. BARBIERI, Verona 1977, p. 54.

⁹ *I diplomi di Berengario I*, a cura di L. SCHIAPARELLI, Roma 1903, n. 65, p. 176.



l'area portuale: sono stati rinvenuti i resti di un pontile e di altre strutture che danno concreta evidenza a ciò che nella concessione berengariana figurava, per così dire, sulla carta¹⁰.

La pianura atesina è stata del resto ambito privilegiato di indagine sui temi legati alla navigazione fluviale e alla costruzione delle fortificazioni connesse a questa attività. Convergevano su questo spazio gli interessi in primo luogo di Verona e di Venezia, e una serie di atti regolamentativi a partire dal 1107 coinvolge i due centri, che, *ça va sans dire*, erano quelli a più spiccata vocazione commerciale dell'Italia nord-orientale. Il gioco è complicato dal fatto che lungo questo tratto dell'Adige vengono a contatto i distretti di Verona, Padova, Ferrara e che nel contempo essa, come già detto, era strategica per i commerci veneziani.

Le diverse fasi del confronto derivato da questo intreccio giurisdizionale sono state più volte descritte dalla storiografia¹¹: non ci soffermeremo dunque su questo aspetto. Vorrei soltanto mettere in evidenza come l'evoluzione dell'attività fortificatoria lungo il fiume accompagni e rifletta i mutamenti istituzionali e socio-politici. Mi spiego. Vi è una prima fase di incastellamento, ascrivibile ai secoli IX-X nella quale emergono come protagonisti enti ecclesiastici e stirpi funzionali in quanto referenti privilegiati del potere pubblico. Di Ostiglia e Nogara e dei loro rapporti con San Zeno, la canonica veronese e l'abbazia di Nonantola già si è detto. Vi è però almeno un terzo caso emblematico ed è quello delle località dirimpettaie di Legnago e Porto, sul quale conviene soffermarci.

I diritti su "Porto Leniacus" erano detenuti all'inizio del X secolo - siamo nello stesso ambito cronologico delle prime attestazioni su Nogara, Treviso (in realtà Mestre, come vedremo) e Portobuffolè: tutte queste concessioni portuali non fanno che confermare, se ancora ce ne fosse bisogno, che la crescita economica è già ben avviata all'inizio del X secolo - da Dagiberto, diacono e visdomino della chiesa veronese, e dal 931 dai canonici di Verona, i quali vi riscuotevano i due terzi del teloneo e del ripatico in regime di condivisione con il vescovo di Verona. Ben presto il sito castellano si sdoppiò nei due poli, appunto, di Legnago e di Porto, uno sdoppiamento che preludeva ad una progressiva divaricazione nell'evoluzione urbanistica e persino nella collocazione distrettuale dei castelli: a partire almeno dal 1041, *Porto Leniacus* divenne semplicemente Porto e conobbe una crescita ben superiore a quella di Legnago, giustificata dalla funzione di controllo dei traffici fluviali che la struttura costruita sulla sponda sinistra dell'Adige seppe mantenere¹².

A partire però dal XII secolo si assiste ad una vera e propria offensiva delle autorità cittadine volta a subentrare in tutti i castelli fluviali della bassa veronese. È un'offensiva diretta dal raggruppamento mercantile, com'è noto strutturato a Verona nella *Domus mercatorum*, ma operativo per così dire anche informalmente prima della costituzione dell'associazione. Il casato mercantile dei Crescenzi, infatti, acquista dagli Estensi nel 1100 la villa e il castello di Albaredo, sull'Adige, e successivamente assume anche il controllo di Ostiglia per conto dell'abate di San Zeno, di cui i Crescenzi erano avvocati, ponendo un'ipoteca molto forte sul controllo della navigazione sui due fiumi¹³. Veicolata dalla mediazione delle istituzioni comunali, l'azione dei mercanti veronesi si fa poi sistematica, quasi martellante, a partire dal Duecento: nel 1216, poco a valle di Badia, viene fondata con chiari intenti commerciali, una villanova, *Francavilla mercatorum*, di fatto, come evidenziato da Antonio Rigon, ad opera della *Domus mercatorum* di Verona¹⁴; nel 1217 vengono acquisiti dal comune i diritti vescovili su Porto; nel 1228, nel triennio di governo della comunanza veronese, con la promulgazione del *Liber iuris civilis* si impegna il podestà

¹⁰ F. SAGGIORO – N. MANCASSOLA – L. SALZANI – C. MALAGUTI – E. POSSENTI – M. ASOLATI, *Alcuni dati e considerazioni sull'insediamento d'età medievale nel Veronese: il caso di Nogara – secoli IX-XIII*, "Archeologia medievale", 28 (2001), pp. 465-495. Ringrazio Fabio Saggioro per avermi permesso di leggere il dattiloscritto prima della sua pubblicazione.

¹¹ Per il *coté* veronese si considerino gli studi di A. CASTAGNETTI (cfr. supra nota 8; inoltre, cfr. almeno *Mercanti, società e politica nella Marca Veronese-Trevigiana - secoli XI-XIV*, Verona 1990; *L'età precomunale e la prima età comunale - 1024-1213*, in *Il Veneto nel Medioevo. Dai comuni cittadini al predominio scaligero nella Marca*, a cura di A. CASTAGNETTI e G.M. VARANINI, Verona 1991, pp. 1-162), G.M. VARANINI (vedi supra, nota 7) e G. FACCIOLI, *Verona e la navigazione atesina. Compendio storico delle attività produttive dal XII al XIX secolo*, Verona 1956, in particolare pp. 13-21; per quello padovano si vedano J.K. HYDE, *Lendinara, Vangadizza e le relazioni fra gli Estensi e il Comune di Padova (1250-1320)*, "Bollettino del museo civico di Padova", 52 (1963), pp. 193-226; A. RIGON, "Francavilla mercatorum". *Mercanti veronesi, abbazia della Vangadizza e un'impresa di bonifica nel primo Duecento*, "Archivio veneto" 124 (1985), pp. 5-37; S. COLLODO, *La società rodigina nel basso medioevo*, in *Istituzioni e società in area veneta. Itinerari di ricerca (secoli XII-XV)*, Fiesole 1999, pp. 171-187.

¹² A. CASTAGNETTI, *La pieve rurale nell'Italia padana. Territorio, organizzazione patrimoniale e vicende della pieve veronese di S. Pietro di "Tillida" dall'alto medioevo al secolo XIII*, Roma 1976, pp. 40-48.

¹³ CASTAGNETTI, *L'età precomunale e la prima età comunale*, p. 61.

¹⁴ RIGON, "Francavilla mercatorum", p. 28.

alla conquista al comune dei castelli di Ostiglia e di Gaiba; sempre dal medesimo *Liber*, in una posta risalente al 1225, apprendiamo che la *Domus mercatorum* aveva posseduto la “ruptam negociatorum Verone, que est ad abbatiam Vangadiciae”, ovvero l’area su cui era stata fondata Francavilla; e ancora, nel medesimo testo legislativo, si stabilisce che il podestà di Badia Polesine debba essere un veronese e si vincola il podestà cittadino alla conquista del fortillio di Rovigo, naturalmente per i mercanti¹⁵.

Il tratto di Adige immediatamente a sud di Legnago, ovvero quello compreso tra Legnago e la Vangadizza, si profila già in questa fase come strategico. A riguardo di questo spazio tra il 1274 e il 1278 vengono stipulati degli accordi tra Verona e Venezia nei quali si contemplava la costruzione in corrispondenza della *rupta Cervionis*, tre miglia a sud di Legnago, di un belfredo che ospitasse dei *custodes*, in numero designato dal Doge, con l’incarico di riscuotere il *dacium* dai mercanti che si muovevano lungo la *strata Athesis*, spostandosi a bordo di *scaule*, cioè di piccole barche dal fondo piatto. Si stabiliva inoltre che il comune di Verona fosse tenuto a risarcire i mercanti veneziani nel caso in cui questi fossero danneggiati a monte di Legnago, o anche tra il belfredo e Legnago ma solo nel caso in cui le loro merci fossero *deducte* nel distretto veronese¹⁶.

Nella seconda metà del XIII secolo si affaccia come elemento di novità nel quadro appena delineato il protagonismo del comune di Padova, intenzionato ad allargare la propria egemonia all’area atesina. Obiettivi primi dell’espansionismo padovano sono, come illustrato dallo Hyde, Lendinara e la Vangadizza, entrambe sotto influenza estense, con il complesso di diritti, villaggi e fortificazioni atesini che ai due villaggi facevano capo. Nei primi anni ’90 del Duecento entrambi questi obiettivi vengono centrati. A questi, si aggiunge l’erezione e la fortificazione nel 1292 di Castelbaldo, una fortezza sdoppiata su entrambe le sponde dell’Adige, vero avamposto padovano verso il territorio veronese (e anzi, l’area di Castelbaldo sarebbe stata già territorio veronese!). Come evidenziato dallo Hyde, dietro queste iniziative del comune di Padova si deve vedere l’azione dell’Unione delle fraglie, ai cui *gastaldiones*, ad esempio, spettavano per disposizione degli statuti le ispezioni sui lavori di Castelbaldo¹⁷.

La presenza padovana romperà gli equilibri stabiliti nel basso corso dell’Adige soprattutto in relazione a Venezia. Padova, infatti, puntava chiaramente ormai al controllo di Rovigo (ottenuto nel 1308) e del delta del Po, grazie anche all’appoggio estense. Gli sviluppi politici del quadro regionale, polarizzatisi attorno all’iniziativa di Cangrande, finirono poi per frenare questo indirizzo della politica padovana¹⁸.

La Livenza

Il caso rappresentato dalla Livenza in relazione al tipo di indagine che stiamo conducendo si dimostra particolarmente interessante per le caratteristiche di questo corso d’acqua che lo avvicinano molto, in quanto a tipologia fluviale, al Sile, di cui si è occupato in questo convegno Paolo Cagnin. Si tratta infatti di un fiume di risorgiva che nasce a nord di Pordenone, presso la località di Polcenigo, da una serie di polloni posti alla base dell’altopiano carsico del Cansiglio, ad una quota di circa 50 m. s.l.m. Il fiume si snoda tortuosamente poi nella pianura veneto-friulana per un percorso complessivo di 115 chilometri, e sfocia oggi presso Caorle. Nonostante la brevità del percorso, ha una discreta portata, sia per la sua origine di risorgiva, sia perché nel suo tragitto accoglie diversi affluenti, tra i quali vanno ricordati almeno il Monticano e il Meschio (il fiume di Serravalle- Vittorio Veneto), affluenti di destra, e il Meduna, affluente di sinistra. Era dunque facilmente navigabile, come vedremo, sicuramente anche a monte della località di Portobuffolè che le moderne guide considerano il capolinea della (potenziale) navigazione liventina.

La Livenza costituì in età medievale un fiume di confine tra l’area sottoposta all’influenza trevigiana ed il Friuli patriarchino, oltre che il discrimine tra le diocesi di Ceneda e di quella di Concordia (pur con qualche reciproco sconfinamento). Si trattava in realtà di un confine piuttosto mobile, non certo una frontiera. Come meglio vedremo, infatti, il controllo di quest’area era sottoposto solo in via indiretta ai titolari dell’alta sovranità territoriale dell’una e dell’altra sponda, essendo piuttosto oggetto delle mire di potentati locali ben agganciati, politicamente e patrimonialmente, ad entrambe le realtà politiche. Dunque, potremmo parlare più che di confine di un’area di volta in volta di cuscinetto e di attrito che gravita su un significativo asse comunicativo.

¹⁵ FACCIOLI, *Verona e la navigazione atesina*, p. 16

¹⁶ G. B. VERCI, *Storia della Marca Trivigiana e Veronese*, VII, Venezia 1786-1791, rist. anast. Bologna 1979-1980 (= VERCI, *MT*), p. 50.

¹⁷ HYDE, *Lendinara, Vangadizza*, pp. 210-211.

¹⁸ Cfr. in sintesi HYDE, *Lendinara, Vangadizza*, pp. 210-215; COLLODO, *La società rodigina*, pp. 174-178.

A completamento di questa breve presentazione va detto che la documentazione disponibile sulla Livenza, pur dispersa in molte sedi diverse, è sostanzialmente dominabile e sufficiente a fornirci un quadro complessivo abbastanza esauriente. Dunque, possiamo considerare quello liventino un caso di studio per diversi aspetti 'ideale'. Il primo elemento che risalta ad uno sguardo anche non molto approfondito del quadro offerto dalla Livenza mette in evidenza come lungo questo asse fluviale nel corso dei secoli che consideriamo fosse andato germinando un reticolo insediativo e fortificatorio dalla tipologia multiforme che punteggia il fiume letteralmente dalla sorgente alla foce. Vediamolo brevemente.

L'area delle risorgive pedemontane presso Polcenigo ospitava il *castrum* di famiglia dell'omonimo casato friulano, i da Polcenigo, appunto, una *domus* inserita tra gli astri di prima grandezza del panorama signorile e feudale trevigiano-friulano¹⁹. Poco a sud incontriamo prima il castello di Caneva, invero leggermente discostato dal corso del fiume (per lo meno da quello attuale) ma certamente legato al contesto fluviale e in generale al sistema delle comunicazioni - rispetto al quale occorre pensare in termini di integrazione fiume-strada - in quanto collocato lungo quella che veniva chiamata la *Strata Patriarche*, ovvero una delle vie che i metropolitani aquileiesi seguivano quando si dovevano recare presso i loro possedimenti occidentali (ne riparleremo). Una manciata di chilometri a sud di Caneva incontriamo il centro di Sacile, munito castello patriarchino direttamente sul Livenza (del quale vengono sfruttate appieno le anse e le ramificazioni locali in funzione difensiva), la cui caratura, per la vivacità socio-economica della comunità che vi era ospitata, va riportata piuttosto al modello delle quasi-città²⁰. Ancora, seguendo la corrente del fiume, incontriamo il castello doppio di Cavolano, di grande valenza strategica perché probabilmente collocato su uno dei punti di attraversamento del fiume, attestato almeno dal X secolo tra le pertinenze bellunesi e poi sottoposto all'alto dominio dei patriarchi, dai quali era stato infeudato ai Caminesi che lo avevano a loro volta venduto e poi ricomprato ai coneglianesi da Coderta nel corso del XIII secolo²¹. Immediatamente a ridosso di Cavolano, presso Gaiarine (sponda destra), è attestato nel 1296 un cospicuo complesso fondiario di proprietà della famiglia da Prata, gli avvocati del vescovo di Ceneda e di quello di Concordia (sede quest'ultima di cui furono anche titolari nella prima metà del XIII secolo), radicati con particolare intensità sulla destra della Livenza nel centro omonimo e vera potenza laica liventina, e, oltre a questi, di una stirpe signorile friulana, i da Ragogna, radicata lungo il Tagliamento in prossimità di San Daniele: questo complesso, che ha ai suoi margini proprio il nostro fiume, è dotato di un centro domocoltile definito nei termini di "mota, circha et fortilicia", "mota de domo et fortilicia", "mota et castellarium cum archis de villa"²². Praticamente di fronte a Gaiarine, a cavaliere del fiume, sorgeva il castello di Brugnera, di proprietà del lignaggio da Prata-Porcia, cui si è appena accennato e su cui si tornerà. Quindi incontriamo il castello di Portobuffolè, punto di forza sul fiume dei vescovi di Ceneda, attestato dal 908, oggetto delle mire del Ducato venetico e quindi residenza caminese dall'inizio del XIV secolo. Il fiume attraversava poi le selve di Gai e di Ghirano, superava la pieve di Fossabiuba e quindi si affacciava sul castello patriarchino di Meduna, per lambire poi il *castrum Mote*, Motta di Livenza, anch'esso di alto dominio aquileiese, ma di fatto di piena disponibilità dei Caminesi che lo girano di volta in volta al comune di Treviso, ad Ezzelino da Romano, al ducato di Venezia²³. A questo punto, in corrispondenza del tratto finale del fiume che si apriva la strada in un paesaggio pre-lagunare segnato dalla presenza dei ristagni e delle paludi, le competenze giurisdizionali si intrecciano in modo ancor più fitto: ai da Prata pertiene il castello di San Stino, ceduto al patriarca di Aquileia insieme ai diritti della famiglia da Corbolone fino al mare, dopo le guerre ezzeliniane in risarcimento dei danni apportati ad Aquileia dai più fidi alleati del da Romano oltre il Piave²⁴. Dal monastero di Sesto al Reghena

¹⁹ Polcenigo era stata in precedenza anche una delle tre località friulane, con Aviano e Palse, concesse dagli imperatori al vescovo di Belluno nel corso dell'XI e XII secolo, unitamente a molti altri centri distribuiti tra Brenta e Livenza (*Conradi II diplomata*, hrsg. v. H. BRESSLAU, IV, Berlin 1957², in MGH, *Diplomata regum et imperatorum Germaniae*, p. 223, n. 168 e p. 427, n. 354^{bis}; *Friderici I diplomata inde ab a. MCLVIII usque ad a. MCLXVII*, X/2, Hannover 1979², in MGH, *Diplomata*, p. 171, n. 337).

²⁰ Della consistenza quasi-urbana di Sacile è prova la fondazione già nel corso del XIII secolo di un convento francescano; cfr. F. DE VITT, *Vita della chiesa nel tardo medioevo*, in *Storia della società friulana*, a cura di P. CAMMAROSANO, F. DE VITT, D. DEGRASSI, *Il Medioevo*, a cura di P. CAMMAROSANO, Tavagnacco (UD) 1988, p. 187.

²¹ Cfr. N. FALDON, *L'Allegatio dei conti da Camino contro il vescovo di Ceneda Francesco Ramponi. La relativa Tabula e il così detto Registro*, in *Il dominio dei Caminesi tra Piave e Livenza*, Vittorio Veneto 1988, p. 179; D. CANZIAN, *Vescovi, signori, castelli. Conegliano e il Cenedese nel medioevo*, Fiesole 2000, p. 45.

²² VERCI, *MT*, IV, p. 69, doc. 380, 1295 dicembre 20. Un sunto del documento, risalente alla fine degli anni Trenta del Trecento, è presente anche in FALDON, *L'Allegatio* p. 176.

²³ Rispettivamente VERCI, *MT*, I, doc. 36, p. 41 (a. 1195); *I documenti del processo di Oderzo del 1285*, a cura di D. CANZIAN, Padova 1995, p. 54, p. 100 (a. 1244, ca.); VERCI, *MT*, III, doc. 328, p. 10 (a. 1291).

²⁴ VERCI, *MT*, II, doc. 101, p. 35.

dipendeva il *castrum Laurençage*, poco distante da Motta²⁵. Ai Caminesi spettava la giurisdizione completa sul villaggio di Sant'Anastasio²⁶. Infine, una fortificazione sorgeva in prossimità delle lagune presso Torre di Mosto, e un porto del vescovo di Ceneda, il *portum Vilanum*, viene segnalato nei primissimi anni dell'XI secolo presumibilmente alle foci della Livenza (presso *l'acqua salsa*; Wladimiro Dorigo lo avrebbe individuato tra le foci della Livenza e quelle del Piave²⁷).

Se sono in molti ad affacciarsi sulle acque liventine con qualche velleità di controllo o di sfruttamento di segmenti del fiume, va detto che, a quanto ci risulta, sono solo due gli enti che si arrogano dei titoli complessivi espressamente sull'intero Livenza. Si tratta del vescovo di Ceneda e del patriarca di Aquileia. Nel primo caso il dato è desumibile dal citato diploma berengariano del 908, con il quale il presule si vedeva riconosciuto il porto di Settimo, ovvero Portobuffolè, con il teloneo, il ripatico, la *palifictura* e il mercato in uno spazio di quindici piedi lungo entrambe le sponde dalle sorgenti alla foce²⁸; per quanto attiene ai diritti patriarchini, facciamo riferimento ad una testimonianza di molto posteriore (1297) nella quale il patriarca dichiara manifestamente davanti a Gherardo da Camino che "dictum flumen Lipientie a loco in quo oritur usque in mare est ecclesie Aquilegensis"²⁹. Tutti gli altri, quindi, avevano derivato le rispettive competenze fluviali da queste due matrici.

Ma in cosa consistevano queste competenze? Abbiamo constatato la presenza di castelli, nuclei urbani, fortificazioni: quanti ospitavano attività portuali? Probabilmente quasi tutti i siti in questione dovevano essere dotati di approdi, punti di attracco occasionale, luoghi d'imbarco. Ma di una vera e propria attività portuale si può parlare con sicurezza - ovvero con riferimento a fonti esplicite - solo in pochi casi, ovvero Sacile, Portobuffolè e *Vilanum*. Agli ultimi due si è già fatto cenno ed ora approfondiamo il discorso, per quanto possibile. Di *Vilanum*, infatti, non si sa praticamente nulla. Di Portobuffolè, invece, si possono seguire le vicende, sia pure a larghe spanne. Il porto doveva rappresentare il vero e proprio perno della navigazione fluviale liventina. Ad esso era infatti collegata la corresponsione delle tasse portuali, come abbiamo visto nell'atto del 908, che peraltro rappresenta la prima testimonianza certa in relazione ai diritti dell'episcopato di Ceneda. Da Portobuffolè sembra ingenerata quella giurisdizione fluviale complessiva di cui il vescovo godeva sulla Livenza: la palifittura, il ripatico, i diritti su entrambe le sponde per lo spazio di quindici piedi, già ricordati, permettevano al presule cenedese di controllare sia gli approdi, sia le *restere*, ovvero i percorsi viari che costeggiavano il fiume lungo i quali si muovevano gli animali e i mezzi che permettevano attraverso il traino la risalita controcorrente delle barche³⁰.

Il segno della valenza comunicativa ed economica del castello di Portobuffolè è sancito sulla fine del primo millennio dalla proiezione su di esso degli interessi venetici: nel 997 il vescovo Grauso cede al Ducato la metà del castello, e nel 1001, il successore di Grauso nel confermare la vendita aggiunge il terzo del teloneo di *Vilanum* e

²⁵ R. DELLA TORRE, *L'abbazia di Sesto in Sylvis dalle origini alla fine del '200. Introduzione storica e documenti*, Trieste 1979, n. 77, p. 235.

²⁶ ASTv, CRS, *Santa Maria Mater Domini di Conegliano*, b. 1 perg., 1237 marzo 4: i fratelli Tolberto e Guecellone da Camino, sotto curatela di Bonifacino da Coderta, vendono al *dominus* Sucio Bucca di Conegliano il villaggio di S. Anastasio, salvo il diritto di giurisdizione sulle *querimonie* riguardanti uomini del *comitatus* dei due fratelli da Camino.

²⁷ L'autore propone l'identificazione del porto con il toponimo *Villa*, scomparso già nella metà del XII secolo, prossimo alla pieve di S. Lorenzo, ubicata tra la foce del Piave e quella della Livenza. La località corrisponderebbe all'attuale Boccafossa, tra S. Lorenzo e Senzielli (W. DORIGO, *Venezie sepolte nella terra del Piave. Duemila anno fra il dolce e il salso*, Roma 1994, pp. 190-191).

²⁸ *I diplomi di Berengario I*, n. 167, p. 180.

²⁹ VERCI, MT, IV, doc. 403, p. 120, 1297 dicembre 12.

³⁰ Questo sistema di trasporto è descritto in T. DUNIN-WASOWICZ, *Evoluzione della tecnica dei trasporti nell'Europa centrale del XIII secolo*, in *Trasporti e sviluppo economico*, cit., pp. 23-31. La studiosa sottolinea come l'abbinamento delle vie stradali a quelle idriche nell'Europa delle grandi pianure sia una costante fino al XIII secolo; questi percorsi erano caratterizzati dalla presenza di impianti passacavi, utilizzati in particolare per il trasporto di legname e di sale. Mi si conceda a questo punto di cedere ad una piccola suggestione. L'importanza del tracciato liventino e dei percorsi che ad esso facevano capo nel patrimonio cenedese era tale da riverberarsi anche nella leggenda del santo patrono della diocesi. San Tiziano, infatti, visse a sua volta un'esperienza 'fluviale', anzi, liventina, di grande peso simbolico, sia pure dopo morto: le sue spoglie, contese tra Cittanova Eracliana e Ceneda, avrebbero definitivamente indicato quest'ultima come sede gradita proprio attraverso una miracolosa risalita controcorrente della Livenza, fino a Portobuffolè, da dove caricate su un carro trainato da buoi privi di guida sarebbero giunte appunto fino a Ceneda, e qui avrebbero operato i miracoli di rito (cfr. *Bibliotheca sanctorum*, XII, Roma 1963, pp. 510-513).

l'esenzione fiscale del sale veneziano nella misura di 20 moggi per stazione³¹. Si profila dunque in questa circostanza l'integrazione anche del Livenza - come già era avvenuto per il Piave, sulla base di un accordo intervenuto tra Ottone III e il doge, Pietro Orseolo - nella rete fluviale di penetrazione verso l'interno, vitale per i traffici veneziani³². L'importanza del territorio liventino per Venezia doveva essere connessa infatti da un lato al fatto che il fiume intercettava direttrici di traffico importanti (lo vedremo più avanti); dall'altro, alla possibilità di reperimento in loco della materia prima fondamentale per la città lagunare: il legno. Ricordo a questo proposito che nella concessione berengariana al vescovo di Ceneda del 908, oltre ai diritti portuali venivano ceduti anche i diritti sulle selve di Gai e Ghirano, foreste che costeggiavano il fiume tra Portobuffolè e Motta.

Il peso dell'influenza veneziana, ovvero degli elementi legati ai traffici e al controllo delle vie fluviali, nella determinazione degli equilibri politici liventini non è in realtà facilmente valutabile. Reinhard Härtel in un suo contributo sul territorio in questione prende in considerazione il problema dell'egemonia delle vie d'acqua, ma solo per ridimensionarlo: egli osserva infatti che i Veneziani furono privati dall'imperatore delle loro pertinenze tra Piave e Livenza a favore del patriarca di Aquileia già dal 1027, e che nell'estenuante sequela pattizia tra il comune di Treviso e il patriarcato, avviatasi a partire dalla seconda metà del XII secolo (e proseguita fino al 1339, data dell'accorpamento di Treviso ai possessi veneziani), "quei motivi hanno un peso irrilevante o solo molto secondario"³³. Härtel riconosce peraltro che quelle ragioni potevano essere nascoste e che in un'altra area, quella del basso Piave presso Meolo, l'escavazione di un canale navigabile verso la laguna ad opera dei Trevigiani all'interno di *enclaves* del patriarca, era stata effettivamente oggetto di contese³⁴.

Dunque, sembrerebbe che gli accordi intercorsi a cavallo dell'anno Mille tra il vescovo di Ceneda e il Ducato non avessero prodotto risultati duraturi: un fuoco di paglia, insomma, un'iniziativa senza un seguito.

Ora, come emerge dallo studio di Härtel, appare fuori discussione che sul piano politico le relazioni in ambito liventino in effetti si svolgano in senso 'orizzontale': semplificando, possiamo dire che i protagonisti ne sono il comune di Treviso e il Patriarcato di Aquileia, e che tali relazioni sono per lo più conflittuali. L'orizzontalità dei conflitti corrisponde all'orizzontalità delle vie di comunicazione: attraversamenti stradali del Livenza collegati a tragitti commerciali si trovavano almeno in corrispondenza di Caneva-Sacile (ad occidente della quale forse esisteva un punto di riscossione della muda del comune di Treviso³⁵), di Cavolano, di Portobuffolè, di Motta di Livenza, tutti luoghi sedi di castello, come si è visto. I dati al riguardo ci derivano per lo più da situazioni di scontro, sulle quali forse vale la pena di soffermarsi momentaneamente. Seguiremo un criterio geografico muovendoci ancora una volta da nord a sud.

Nel 1296 alcuni mercanti che percorrevano "cum aliquibus somis" la *Strata Patriarce* vengono arrestati tra Caneva e Cordignano dagli uomini di Rizzardo da Camino, il figlio del signore di Treviso, Gherardo, al quale pertineva il *castrum Crudignani*; vengono quindi condotti al castello di Fregona. Per ritorsione, il gastaldo di Caneva, Guglielmo della Torre, fa prendere alcuni uomini di Cordignano. L'atto di pacificazione ci informa peraltro che la *Strata Patriarce* si biforcava proprio dopo Caneva: un lato si dirigeva *versus Canseium*, l'altopiano del Cansiglio, ed era di pertinenza patriarchina; un altro puntava verso Cordignano e Fregona, ed era di pertinenza caminese³⁶.

³¹ Cfr. R. CESSI, *Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille*, II, *Secoli IX-X*, Padova 1942, pp. 156, 185.

³² Cfr. sull'argomento M. POZZA, *Penetrazione fondiaria e relazioni commerciali con Venezia*, in *Storia di Treviso*. II. *Il Medioevo*, a cura di D. RANDO e G.M. VARANINI, Treviso 1991, pp. 301-302.

³³ R. HÄRTEL, *Il comune di Treviso e l'area patriarchina (sec. XII-XIV)*, in *Storia di Treviso*, II, *Il Medioevo*, a cura di D. RANDO e G.M. VARANINI, Treviso 1991, p. 235.

³⁴ HÄRTEL, *ibidem*. Peraltro, lo studioso tende anche in questo caso a ridimensionare l'importanza del fattore navigazione ritenendo piuttosto che il vero oggetto del contendere fossero i diritti giurisdizionali sui villaggi dell'area di pertinenza patriarchina.

³⁵ La località in questione dovrebbe corrispondere a Ponte della Muda, tra Cordignano e Sacile presso il fiume Meschio. A questa località potrebbe riferirsi l'atto del comune di affitto delle mude del comune di Treviso del 1283, laddove si menziona la "muda_ Liguenzie" (*Gli acta comunitatis Tarvisii del sec. XIII*, a cura di A. MICHELIN, con una nota introduttiva di G.M. VARANINI, Roma 1998, p. 545, doc. 32). Alla fine del Trecento, comunque, come dimostra Giampaolo Cagnin in questo stesso volume, altri punti di riscossione della muda lungo la Livenza si trovavano sicuramente presso Motta e Portobuffolè. Rimane, al riguardo, l'incertezza su chi fosse effettivamente il percettore delle mude, dal momento che tutte e tre le località nel XIII e XIV secolo erano sottoposte alla supremazia caminese.

³⁶ VERCI, *MT*, IV, doc. 391, p. 89, 1296 settembre 14.

A Sacile, dove l'esistenza di un porto è ricordata almeno a partire dal 1246³⁷, nel 1262 il patriarca acquista in permuta dal *dominus* Corrado da Sacile la metà di una curia con case e una torre che si trovavano sulla sponda orientale della Livenza, cedendo a sua volta la metà di una curia che si trovava dall'altra parte del fiume. Le due curie erano unite da un ponte, il cui controllo viene diligentemente spartito tra i due: la metà orientale va al patriarca, al quale spetta il diritto di "unum et plura battifreda et omnem munitionem facere (...) et habere portam unam ibidem cuius porte dictus dominus patriarcha et sui successores dominium habeant, sicut aliarum portarum terre Sacilli" (abbiamo insomma un bell'esempio di ponte incastellato³⁸). La parte occidentale spetta a Corrado: per lui non è previsto nessun diritto di fortificazione³⁹, ed anzi, gli si fa espresso divieto di costruire una porta "ab illa parte versus Ceneda", evidentemente per impedirgli di interferire col monopolio aquileiese del controllo dei transiti sulla Livenza⁴⁰. Il documento ci informa in sovrappiù che dal lato cenedese del ponte si apriva una via "per quam itur ad Cavollanum", cioè una strada che probabilmente costeggiava il fiume fino all'altro punto di attraversamento. Il tutto doveva in origine costituire l'armatura del controllo aquileiese sull'alto Livenza.

A Cavolano, castello doppio le cui vicende (che qui non ripercorreremo) sono tra le più travagliate dell'intero bacino liventino, Gherardo da Camino aveva fatto costruire fortificazioni sulla sponda friulana ("versus Forum Iulii") e un ponte, iniziative che il patriarca avverte come ostili e che solo l'accordo intervenuto nel 1297 tra i due permette di conservare⁴¹. Per quel che riguarda Portobuffolè, anche se al momento ci mancano notizie dirette sull'esistenza di un ponte, non si può escludere che fosse lì il sito di attraversamento del fiume della via Postumia, che proveniva da Oderzo⁴². Quanto a Motta, alla fine del Duecento è attestato addirittura il toponimo *Pons Mote*⁴³. Sono certo che i quattro citati non fossero gli unici punti di attraversamento del fiume. Sono quelli però che più ci interessano perché in corrispondenza di questi siti si collocavano, grosso modo, i punti di intersezione con l'altra direttrice comunicativa, quella verticale costituita dal fiume.

Avverto subito che su questo punto le testimonianze dirette sono poche e cronologicamente sfalsate. Va detto, comunque, che quando si parla della navigazione liventina ecco rispuntare i diritti del vescovo di Ceneda: nel 1289 i suoi avvocati, il ramo di Porcia dei da Prata, rivendicano il diritto di approvare i livelli dei castelli e di porti del vescovo di Ceneda, e ribadiscono che

"omnes naves que venire volunt Brugnariam libere debeant venire et solvant quarantesimum; et debeat accipi per nuntium domini episcopi et per nostrum nuntium, qui sumus advocati, duas partes domino episcopo et terciam advocati habere tenentur"⁴⁴.

Altri dati riguardano il centro di Portobuffolè. Si tratta in realtà di testimonianze decisamente tarde ma chiare. La comunicazione diretta del castello con la laguna è ricordata infatti da Nicoletto d'Alessio; secondo il cronista, nel 1381 Francesco il Vecchio da Carrara sottrasse *Porto Bufoleo* a Guecello da Camino (tramite l'intervento di un "veschevo ungaro"), con la motivazione strategica che "per questo porto se portava molta vituaria a Venexia"⁴⁵.

³⁷ G. BIANCHI, *Documenta historie forojuliensis saeculi XIII ab anno 1200 ad 1299*, Wien 1861, p. 53, 1246 giugno 10, "In portu Sacili".

³⁸ Alle valenze tattiche dell'incastellamento dei ponti, con riferimento ad esempi relativi a Piacenza e Pavia, accenna A. SETTIA, *L'organizzazione militare pavese e le guerre di Federico II*, in "Speciales fideles imperii". *Pavia nell'età di Federico II*, Pavia 1995, pp. 158-160.

³⁹ Corrado però non si attenne al divieto. Un documento del 1292, infatti, ci informa che la moglie di Corrado, Gisla, aveva fatto venire nottetempo molti armati e aveva fatto scagliare pietre contro la *familia* del podestà di Sacile, Guglielmo della Torre, nipote del patriarca. Era venuto poi a darle man forte Corrado, il quale, al podestà che gli chiedeva di sciogliere il gruppo di armati, rispose che gli dispiaceva di non averne portati di più; quindi, fece costruire "spineta et batalfreda apud fossatum pontis per quem itur ad ipsam turrim" (VERCI, *MT*, IV, doc. 336, p. 17, 1292 maggio 26).

⁴⁰ I concorrenti del patriarca sotto questo specifico aspetto dovevano in realtà essere molti e molto agguerriti: nel 1278, ad esempio, il presule pronuncia una sentenza contro i signori da Prata e i da Camino per aver imposto un dazio nuovo sulla Livenza a Sacile (VERCI, *MT*, II, doc. 225, p. 24, 1278 marzo 23).

⁴¹ VERCI, *MT*, IV, doc. 403, p. 120, 1297 dicembre 12.

⁴² Cfr. P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, in IDEM, *Opuscola. Scritti di topografia e di epigrafia*, III/1, Pavia 1957, pp. 272-273.

⁴³ *I documenti del processo di Oderzo*, p. 215.

⁴⁴ VERCI, *MT*, III, doc. 307, p. 152, 1289 gennaio 16.

⁴⁵ *La storia della guerra per i confini di Nicoletto d'Alessio*, in *Gesta magnifica domus Carrariensis*, in R.I.S., t. XVII, parte I, vol. III, Bologna 1965, p. 221.

Ma da Portobuffolè era possibile anche risalire la corrente, come già anticipato: Andrea Gatari, infatti, racconta di come nel 1387 Conte da Carrara, fratello di Francesco il Giovane, fosse andato

“con tutta la gente sotto Sacile, ove li messe campo fermo attorno; et subito fece fare un ponte sopra la Livenza sopra sandoli et navi picciole mandate da Porto Buffaletto et da Brugnara”⁴⁶.

Queste spie lasciano dunque intendere che la funzione di lungo raccordo comunicativo del Livenza alla fine del XIV secolo era tutt'altro che esaurita. Ed anzi, la notizia dei rifornimenti che attraverso il fiume da Portobuffolè giungevano a Venezia ripropone un tema di lungo periodo, ovvero quello della funzionalità dell'arteria liventina, dei suoi porti, delle strade che la intersecavano, rispetto alle esigenze veneziane.

Per il momento non si può dire molto di più. Soltanto mi sento di aggiungere un'osservazione. Alcuni episodi della storia del basso Cenedese del Due e Trecento potrebbero lumeggiare i tratti di una relazione privilegiata tra il Ducato e l'area liventina, che rimane però di sfondo, mai davvero esplicita. Vediamoli.

È noto il ruolo svolto dalla città lagunare come centro di coordinamento della lotta antiezzeliniana. Ebbene, nell'area che stiamo considerando l'attacco ai possessi ezzeliniani venne portato dal patriarca e da Rizzardo da Camino proprio da sud, e precisamente al castello di Motta, dove con buona probabilità i collegati antiezzeliniani erano giunti per via fluviale provenendo da Venezia⁴⁷. Ancora: nel 1291 Tolberto da Camino, nipote del signore di Treviso ed esponente del ramo dei Caminesi di Sotto, stringe un patto con Venezia nel quale è contemplato

l'acquisto della cittadinanza veneziana per il caminese e la cessione al Ducato del sopra citato castello di Motta⁴⁸. Ed infine, è ai procuratori di San Marco che lo spregiudicato vescovo di Ceneda Francesco Ramponi si rivolge nel 1337 per investirli dei castelli della linea estinta dei Caminesi di Sopra, in modo da giocare d'anticipo sulle eventuali pretese dei Caminesi di Sotto, strettamente legati, come ricorda il Biscaro, proprio a Venezia⁴⁹.

Piuttosto che interpretare questi fatti come tentativi del Ducato di approfittare delle crisi periodiche dell'area cenedese per intrufolarsi in quello spazio, sarei dell'idea che la presenza veneziana fosse già in quel contesto una realtà talmente viva e, direi, quotidiana, da costituire un'opzione politica ineludibile e forse persino ovvia, ben prima della effettiva annessione territoriale. Un'opzione costruita certo sulla potenza militare, ma anche sulla capillare penetrazione economica ottenuta proprio grazie ai transiti fluviali e agli scambi commerciali su di essi imperniati.

Gioverà, a questo proposito, ricordare come l'asse liventino possa essere guardato come elemento di un 'sistema' portuale più vasto compreso tra Livenza e Tagliamento e che ha i suoi capisaldi nei centri di *Portus Naonis*, l'attuale Pordenone, Portogruaro e Latisana. In merito a queste località rimando in questa sede ai recenti studi di Bortolami⁵⁰, salvo che per una circostanza, che vorrei richiamare. Che vi fosse coscienza nei gruppi familiari eminenti del carattere di sistema rappresentato da questa rete portuale e delle opportunità che da essa potevano derivare può essere confermato da un dato: il casato *de Ragogna*, che abbiamo visto in possesso di un cospicuo nucleo fondiario incastellato presso Gaiarine, negli anni 20-30 del XIII secolo, rivestivano a Pordenone il ruolo di “effettivi amministratori, esattori della muda, di custodi della torre e del porto”⁵¹.

Mestre e l'area lagunare

⁴⁶ GATARI, *Cronaca*, p. 298.

⁴⁷ *I documenti del processo*, cit., p. 202.

⁴⁸ G.B. PICOTTI, *I Caminesi e la loro signoria in Treviso dal 1283 al 1312*, Roma 1975 (rist. anas. dell'edizione Livorno 1905), p. 116.

⁴⁹ G. BISCARO, *I falsi documenti del vescovo di Ceneda Francesco Ramponi*, “Bullettino dell'Istituto Storico italiano per il Medioevo”, 43 (1925), p. 95.

⁵⁰ S. BORTOLAMI, *Una chiesa, una città: le origini del duomo di Pordenone tra spirito civico e sentimento religioso, in Chiese, spazi, società nelle Venezie medioevali*, Roma 1999, pp. 415-446; IDEM, *Le temporalità dell'episcopio di Concordia nel Trecento: le fonti e la vicenda nel panorama delle diocesi trivenete*, saggio introduttivo in A. SCOTTÀ, *La diocesi di Concordia e le temporalità vescovili nel secolo XIV. Con l'edizione di Iura episcopatus Concordiensis et Portus[gruarensis] (1336-1342)*, Portogruaro 1999, pp. 9-19. Riguardo all'attività del porto di Latisana, vale la pena di ricordare un celebre viaggiatore che se ne servì: nel 1251 Corrado IV, proveniente da Verona e Pordenone, vi si sarebbe imbarcato alla volta della Puglia (cfr. P. PASCHINI, *Storia del Friuli*, Udine 1990 (IV edizione a cura di G. FORNASIR), p. 378.

⁵¹ BORTOLAMI, *Una chiesa, una città*, p. 426.

Abbiamo osservato come la realizzazione di strutture portuali fortificate lungo le sponde dei fiumi Adige e Livenza sia l'esito del tentativo del potere politico di sfruttare le potenzialità comunicative dei corsi d'acqua e disciplinare i traffici che avvenivano lungo di essi. Abbiamo anche rilevato come la convergenza geografica degli assi fluviali della terraferma veneta verso l'area lagunare si traducesse in un corrispondente orientamento delle rotte mercantili e dei flussi umani.

Questi medesimi aspetti risultano tanto più evidenti se spostiamo l'attenzione sulla fascia costiera che si affaccia direttamente sulla laguna di Venezia, la cosiddetta 'gronda lagunare'. Man mano che ci si avvicina ai margini litoranei, infatti, si ha un progressivo addensarsi delle strutture portuali collocate in prossimità dell'intrico di fiumi e canali che qui terminano il loro corso⁵². Ai fattori di complessità determinati dall'ambiente fisico si aggiungono anche quelli di ordine giurisdizionale: nell'area venivano a diretto contatto i distretti, civili ed ecclesiastici, di Treviso, Padova e, naturalmente, del Ducato veneziano. Peraltro, va detto a questo proposito che l'instabilità dell'ambiente fisico rendeva incerti anche i riferimenti confinari, avvantaggiando, a mio avviso, le comunicazioni.

La gronda lagunare rappresentava in realtà lo sbocco al mare per un'area, come quella veneta centro orientale, nella quale tra i secoli X-XIII erano venuti emergendo una molteplicità di entità politiche di natura diversa, per le quali il collegamento con le rotte adriatiche rappresentava una fondamentale opportunità di crescita.

Ne dà conto il sistema portuale che venne a costituirsi in quei secoli a Mestre e nei suoi immediati dintorni. Perno di tale sistema era naturalmente il castello mestrino, di pertinenza dell'episcopato trevigiano, come testimonierebbe un diploma di Berengario I, al quale già si è accennato, rilasciato al vescovo Adalberto nel 905. Il privilegio berengariano concedeva il diritto a riscuotere interamente il teloneo "de predicto portu Tarvisiensi", diritto di cui il vescovo in precedenza aveva goduto solo in parte⁵³. Dell'esistenza di un castello abbinato al porto non si hanno testimonianze sicure prima del 1152; all'incirca allo stesso torno temporale – l'oscillazione è di pochi decenni – possono essere fatte risalire le testimonianze relative al *palacium* vescovile. Invece, la presenza di un

⁵² Si veda al riguardo la descrizione dettagliata fornita in *Il territorio del ducato veneziano dall'VIII al XII secolo*, a cura di L. LANFRANCHI e G.G. ZILLE, in *Storia di Venezia*, II, *Dalle origini del ducato alla IV crociata*, Venezia 1958, pp. 3-65.

⁵³ Cfr. SCHIAPARELLI, *I diplomi di Berengario I*, n. 52, 905 gennaio 5. Che il porto in questione sia proprio quello di Mestre è sostenuto da G. BISCARO, *Le temporalità del vescovo di Treviso dal secolo IX al XIII*, "Archivio veneto", 14 (1936), p. 5; l'ipotesi è considerata accettabile "con tutta probabilità" dal Gasparri (S. GASPARRI, *Dall'età longobarda al secolo X*, in *Storia di Treviso*, II, *Il medioevo*, a c. di D. RANDO e G.M. VARANINI, Venezia 1991, p. 30), dato che nel 1001 il vescovo trevigiano Rozo concesse al doge Pietro Orseolo la terza parte del teloneo e del ripatico "ad portum de nostra sancta ecclesia" (F. UGHELLI, *Italia Sacra sive de episcopis Italiae*, V, Venetiis 1720, rist. anast. Nendeln 1970, V, col. 507). Si tratta del resto di un'acquisizione confermata anche da numerose attestazioni posteriori relative alle prerogative vescovili a Mestre e al carattere di snodo commerciale rivestito dal castello-porto. Non concorda invece il Dorigo (W. DORIGO, *Mestre medievale*, "Venezia arti", 1991, p. 11, nota 29), il quale ritiene piuttosto che il *portus Tarvisiensis* in questione sia quello sul Sile, poco a valle della città, cui si farebbe riferimento (ma senza nominarlo esplicitamente) in un diploma di Corrado II del 1026 rivolto al vescovo trevigiano, nel quale, oltre al porto, si concede al presule anche il *districtus* sulle due rive del fiume (cfr. *Conradi II diplomata*, n. 66, p. 000). Il Dorigo sottolinea inoltre come il riferimento al Sile, indiretto nel diploma corradiano, sia esplicito nella bolla di Eugenio III del 1152, nella quale vengono elencate le giurisdizioni del vescovo di Treviso: oltre alla "plebem S. Laurentii de Mestre cum castro, portu et curte et pertinentiis suis", infatti, viene qui anche ricordato il "toloneum quoque civitatis et ripam necnon et portum Tarvisi(i) cum omni legitima districtione aquarum ab eo loco ubi flumen Sileris oritur usque ad aquas salsas" (cito il documento dall'edizione di S. TRAMONTIN, *La diocesi e i vescovi dall'alto medioevo al secolo XIII. Linee di sviluppo*, in *Storia di Treviso*, cit., *Appendice*, p. 371). Il Biscaro, per la verità, non aveva eluso il problema del diploma del 1026 e del riferimento alla giurisdizione sulle due rive del fiume. Aveva però osservato che probabilmente quel privilegio intendeva riconoscere al presule trevigiano la totalità dei diritti portuali sulle vie d'acqua che congiungevano Treviso a Venezia; la precisazione relativa al distretto sulle rive si era resa necessaria dopo che nel 1023 il conte di Treviso era stato costretto a rinunciare, a favore del vescovo, al teloneo del Sile dal porto fino alla città e, appunto, ai diritti sulle rive entro i detti confini (BISCARO, *Le temporalità*, cit., p. 6; per il documento, UGHELLI, *Italia sacra*, cit., col. 509). L'espressione "portum quoque Tarvisianensem" indicherebbe quindi non tanto una struttura insediativa, quanto invece un monopolio esteso tanto al porto di Mestre quanto a quello sul Sile.

ufficiale locale per l'amministrazione del potere signorile, un gastaldo, e la "curia episcopi" sono riscontrabili già a partire dalla fine del secolo precedente⁵⁴.

Il porto mestrino sorgeva lungo il tratto finale del fiume Marzenego, che alcune fonti identificano infatti anche come *flumen de Mestre*⁵⁵. La sua ubicazione in realtà non è di facilissima identificazione. Il Dorigo parla dell'esistenza di almeno tre località portuali, corrispondenti a tre sedi di mercato menzionate negli statuti trevigiani del 1231: il borgo di San Lorenzo, il porto vero e proprio e Marghera⁵⁶. A queste tre sedi dovrebbe aggiungersi il porto di Cavergnago, sempre lungo il Marzenego a sud di Mestre (Campalto). In realtà, dagli statuti trevigiani si evince soltanto la limitazione al numero di due dei mercati settimanali: il mercoledì, quello di Marghera, e il sabato quello "in portu Mestre". Gli statuti precisano poi: "salvo foro sancti Laurentii quod fiat sicut consuetum est fieri"⁵⁷. Si intendeva, cioè, che in occasione della festività di S. Lorenzo si derogava alla limitazione dei due soli mercati settimanali. Dunque, i luoghi di mercato restano due, e solo per uno di essi (l'altro è Marghera) è certa la localizzazione "in portu".

In questo medesimo senso mi sembra possa essere interpretato il documento del 1265 attraverso il quale il vescovo trevigiano inviava al podestà di Treviso l'elenco delle mude e del quarantesimo che egli aveva riscosso fino ad allora. Sotto la titolatura: "Hec est ratio episcopatus de muda in Mestre et eius portu", l'elenco ricorda le contribuzioni dovute "pro navi" in occasione della festa di S. Lorenzo e dell'Ascensione (due denari), quelle riscosse "a nautis" in occasione della festa di S. Marco ("tercius denarius") ed infine vengono citati i quattro denari dovuti "in foro Sancti Laurentii pro qualibet navi cum mercandia"⁵⁸. Anche in questo caso sarei propenso ad interpretare il termine 'forum' come 'mercato', 'fiera': la fiera di San Lorenzo, appunto, più che la piazza di San Lorenzo⁵⁹; mi pare infatti che il testo intenda distinguere i contributi indiretti, percepiti dal vescovo in occasione delle festività indicate in ragione della semplice esistenza fisica delle navi e dei marinai, dal contributo riscosso sulle navi cariche ("cum mercandia") che giungevano nel porto in occasione della fiera.

Quanto a Cavergnago, va detto che l'unica attestazione documentaria del traffico navale che vi si svolgeva risale ad un arbitrato di Ezzelino da Romano del 1173 tra il vescovo di Treviso e Almerico Buz, il quale ultimo rivendicava il "teloneum et mutam mercatorum et navium in Caurignaco et inferius prope flumen de Mestre usque ad aquas salsas"⁶⁰. Proprio la sentenza ezzeliniana, tuttavia, induce a ridimensionare molto la qualifica in termini di 'porto autonomo' del sito: il pronunciamento, infatti, ribadiva che i diritti fiscali sui transiti navali appartenevano all'episcopato, che non doveva essere impedito nella riscossione del teloneo e della muda (riscossione che, crediamo, avveniva al

⁵⁴ Riguardo alla presenza del gastaldo ("Adalbertus castaldio de Mestre") il rimando è ad un documento del 1099; l'atto è rogato, appunto, "in Mestre, in curia episcopi Gompaldi" (cfr. *Ss. Secondo ed Erasmo*, a cura di E. MALIPIERO UCROPINA, Venezia 1958, n. 2 p. 10; un atto del 1132 precisa che all'interno della "curia episcopi" vi era una "caminata"; BISCARO, *Le temporalità*, cit., p. 23). Difficile definire la realtà insediativa di Mestre a quest'altezza cronologica. Nel giugno del 1095 Enrico IV, dopo essere stato a Treviso e a Padova, e prima di recarsi a Verona passando presumibilmente nuovamente per Padova, è presente nel nostro centro, segno forse dell'esistenza già allora di strutture materiali di un certo rilievo; ma il privilegio da lui concesso al monastero veneziano di S. Zaccaria in quell'occasione, reca come data topica il toponimo senza alcun'altra specificazione ("Actum Mestre feliciter"; cfr. *Heinrici IV diplomata*, pars II, n. 445, p. 600, in *M.G.H., Diplomata*, VI, bearbeitet von D. v. GLADISS, Weimar 1952; anche in GLORIA, *Codice diplomatico padovano*, doc. 317, p. 341). Un documento del 1135 definisce ancora Mestre in termini di *locus* ("Constat nos Hingilo filius quondam Rambaldi de loco Mestre"; *Ss. Secondo*, cit., n. 6, p. 14). Per il "palatium episcopi" si rimanda a un documento del 1176 (cfr. BISCARO, *Le temporalità*, cit., pp. 17-18).

⁵⁵ Cfr. DORIGO, *Mestre medievale*, cit., p. 10.

⁵⁶ Ivi, p. 12.

⁵⁷ G. LIBERALI, *Gli statuti del comune di Treviso*, II, *Statuti degli anni 1231-1233 – 1260-1263*, Venezia 1951, p. 162.

⁵⁸ *Il processo Avogari (Treviso, 1314-1315)*, a cura di G. CAGNIN, con un saggio introduttivo di D. QUAGLIONI, Roma 1999, p. 592, 1265 febbraio 20.

⁵⁹ Sulle fiere di S. Lorenzo cfr. A. MARCHESAN, *Treviso medievale*, II, Treviso 1923, pp. 39-40, ripreso anche da G. FEDALTO, *Ricerche di storia religiosa nel Mestrino (Venezia) dalle origini al secolo XIII*, "Studi veneziani", 10 (1968), p. 370. Autorizza questa interpretazione del termine 'forum' il seguito del documento, laddove si precisa: "Item in foro consueto fieri in sabato, quod modo fit in dominico...".

⁶⁰ Cfr. UGHELLI, *Italia sacra*, cit., V, coll. 524-525; anche in G. B. VERCI, *Storia degli Ecelini*, III, *Codice diplomatico eceliniano*, Bassano del Grappa 1779, doc. 33, p. 47.

porto di Mestre, oppure forse anche lungo il tratto del Marzenego di Cavergnago, ma sempre nell'ambito dei diritti portuali connessi a Mestre). I termini della rivendicazione di Almerico, riconosciuto dallo stesso Ezzelino come *dominus* di Cavergnago⁶¹, chiariscono in modo netto che costui aveva cercato di affermare tra le proprie prerogative signorili anche i diritti di riscossione daziaria sul tratto del fiume a sud di Mestre, tra il porto del vescovo e la laguna. Si può parlare dunque di un tentativo di 'intercettare' i proventi fiscali dei traffici a sud di Mestre nel quadro di rafforzamento di una signoria locale, tentativo però subito fatto fallire dal vescovo. Infatti, la sentenza riconosce ad Almerico il diritto di "domos edificare", purché però "non impediatur episcopo accipere teloneum et mutam et euntes et transeuntes et navigantes, nec faciat fossam que obseret aquam de flumine que impediatur navigantes". Mi pare chiaro, quindi, che queste parole negano il diritto alla costruzione di qualunque struttura portuale e si premurano anzi che Almerico non modifichi il corso del fiume così da impedire alle navi di risalirlo fino a Mestre⁶².

L'analisi delle fonti ci permette a questo punto di avere un quadro più chiaro dell'evoluzione dell'insediamento mestrino e delle sue caratteristiche strutturali e giurisdizionali. Possiamo parlare a questo proposito di una 'portualità diffusa' di tutta l'area gravitante attorno al castello vescovile. Anzi, è assodato che il castello (e la giurisdizione ad esso connessa), i borghi, i mercati – insomma, la Mestre del pieno e basso medioevo – sono delle strutture cresciute in conseguenza della presenza del porto di cui costituivano, potremmo dire, delle strutture di servizio. Non a caso la prima attestazione dei diritti vescovili su Mestre, quella berengariana, parla solo delle prerogative portuali. Si può ritenere allora che, in grazia della posizione geografica a ridosso del capoluogo lagunare e della particolare conformazione del territorio, nel quale i corsi d'acqua si diramano e si riuniscono in maniera mutevole, l'area si fosse prestata fin dal IX-X secolo a fungere da testa di ponte degli scambi tra Venezia e la terraferma⁶³. Nel quadro di un più generale riconoscimento di Berengario ai vescovi dell'Italia nord-orientale di prerogative di tipo pubblicistico legate al controllo delle principali vie di comunicazione, al vescovo di Treviso veniva riservato il monopolio dei traffici fluviali in questo snodo cruciale dello spazio lagunare. Presumibilmente, in una prima fase non vi era un sito preciso per gli attracchi. Infatti, poiché i corsi d'acqua interessati non erano di grande portata e le attrezzature erano elementari, le navi dovevano distribuirsi su lunghi tratti fluviali, senza escludere eventuali diramazioni; per questo si ha poi l'impressione della proliferazione dei porti, e sempre per la stessa ragione era possibile che in un'epoca di affermazione dei poteri locali qualcuno, come il citato Almerico Buz, cercasse di ritagliarsi una sua porzione di diritti portuali in uno spazio periferico rispetto al centro, come nella fattispecie il *burgus Caurignagi*. E ancora possiamo aggiungere a riprova di quanto detto che nelle pertinenze "de muda in Mestre et eius portu" del 1265 vanno annoverate anche "qualibet stazione de Mergaria (...)" e "qualibet taberna de Mestre et Mergaria"⁶⁴. Marghera, insomma, sia che vi fosse un porto sia che non vi fosse, rientrava pienamente nella giurisdizione portuale di Mestre, o meglio, della giurisdizione portuale del vescovo di Treviso incentrata su Mestre.

In questa veste di caposaldo delle comunicazioni commerciali endolagunari e con la terraferma, Mestre, per quanto sottoposta alla signoria del vescovo e poi del comune di Treviso a partire dalla seconda metà del XIII secolo, rappresentava naturalmente un luogo di convergenza di interessi molteplici, e non tutti facilmente arginabili da parte dell'episcopio come sembrava essere avvenuto nel caso di Almerico Buz.

A tal proposito, tracce labili, ma non per questo da ignorare, comprovano la presenza nel sito di possessi dei Caminesi. Il riferimento è alla sentenza di scomunica comminata nel 1323 a Guecellone da Camino, figlio di Gherardo, per non aver adempiuto entro il termine stabilito di diciotto mesi alla liquidazione dei mandati testamentari "pro male ablata" e ai legati pii del fratello Rizzardo, morto nel

⁶¹ "Et absolvo Almericum Buz a petitione episcopi Udalrici de proprietate burgi de Caurignago"; cfr. nota precedente.

⁶² Non mi sembra si possano rinvenire argomenti più solidi all'esistenza di un vero porto a Cavergnago in L. BRUNELLO, *Il porto di Cavergnago*, "Quaderno di studi e notizie", Centro di studi storici – Mestre, 7-8 (1965-1966), pp. 36-42, che riporta per lo più testimonianze erudite le quali fanno comunque riferimento all'arbitrato del 1173.

⁶³ Che Mestre rivestisse un ruolo centrale nei rifornimenti a Venezia appare provato anche dall'elenco delle merci assoggettate alla muda vescovile secondo il documento citato del 1265 (cfr. nota 59). Si tratta per lo più di animali da carne: "Item pro quolibet equo aut equa, bove aut vaca, mulo aut mula ... Item pro bestia minuta...; ... de bestia crossa..., de minuta..., de pari aucharum aut pullorum...".

⁶⁴ Cfr. nota 59.

1312: nell'elenco dei beni sottoposti all'interdetto figurano anche il "palatium et possessiones de Mestre"⁶⁵. Se questa testimonianza è tarda, rispetto alla prospettiva cronologica con cui abbiamo fino ad ora considerato il caso mestrino, va detto che forse la presenza degli interessi caminesi a Mestre può essere anticipata – e collegata ad una prospettiva politico-patrimoniale non esclusivamente legata alla terraferma o al pedemonte, sedi del grosso del patrimonio caminese – se mettiamo in relazione questo possesso con l'episodio dell'imbarco per la quinta crociata (1218) di Biaquino da Camino, imbarco che avvenne su una nave battezzata col nome di "Biaquina"⁶⁶. Il fatto potrebbe testimoniare – ma il condizionale è d'obbligo – della possibilità da parte dei da Camino di disporre di un qualche struttura di supporto tecnico-logistico nei siti d'imbarco della gronda lagunare fin dall'inizio del secolo XIII; per quanto appena detto, il primo luogo candidato ad ospitare una banchina portuale caminese potrebbe essere Mestre.

Anche i Tempesta, avvocati dei vescovi di Treviso e signori di Noale, lignaggio protagonista delle vicende politiche trevigiane tra XII e XIV secolo, disponevano negli anni Trenta del Trecento di magazzini presso Mestre, senza dubbio facilitati in questo dal rapporto privilegiato con l'episcopato trevigiano⁶⁷. Del resto, il sito fortificato di Noale, collegato a Mestre dal corso del Marzenego, fin dalle sue prime attestazioni appare coinvolto negli interessi di un raggruppamento, probabilmente ascrivibile alla piccola aristocrazia locale, gravitante attorno al vescovo di Treviso e radicato nel territorio identificato all'incirca dal percorso dei fiumi Marzenego e Muson Vecchio, tra Noale e, appunto, Mestre⁶⁸.

Ma l'unico casato che ad un certo momento della sua storia dovette entrare davvero in competizione con il vescovo per il controllo degli accessi alla laguna fu quello dei conti di Treviso, che in parte abbiamo già visto impegnati in una controversia con il vescovo per la giurisdizione sul Sile all'inizio dell'XI secolo. Illuminante risulta a questo proposito la nota vendita del 1117 operata dai conti Ansedisio e Guidotto, figli di Rambaldo, a favore del monastero di S. Ilario e Benedetto, l'ente veneziano (in quanto sottoposto alla giurisdizione del vescovo castellano) presente dall'inizio del IX secolo poco a sud di Mestre, lungo il corso del fiume Una, presso la località di Fusina. I due fratelli cedevano la curia ubicata nel luogo detto *Portum*, con le sue pertinenze; tra queste, il castello, le cappelle e 150 *massaricie* ubicate tra i fiumi Dese e Cornio, da un lato, e tra Ottavo e la "ripam de Mestre", dall'altro, con esclusione però di ciò che era loro pertinente sulla detta *ripa*⁶⁹.

⁶⁵ VERCI, *MT*, IX, doc. 968, p. 45, 1323 settembre 13.

⁶⁶ *I documenti del processo di Oderzo*, p. 29.

⁶⁷ Cfr. R. RONCATO, *Il castello e distretto di Noale nel Trecento. Istituzioni e società durante la signoria di Guecello Tempesta*, Venezia 2002, in corso di stampa. I documenti studiati e pubblicati dall'autore comprovano la pratica di consegnare ai Tempesta le 'onoranze' quattro volte all'anno a Noale, a Treviso o a Mestre; inoltre, la medesima documentazione evidenzia il particolare obbligo da parte di alcuni dipendenti del casato di corrispondere tre *carçios* per il trasporto di merci a Treviso, Mestre o Padova.

⁶⁸ Cfr. *Ss. Secondo ed Erasmo*, cit., p. 8, doc. 2, 1099 dicembre: Bonio, visdomino dell'episcopato di Treviso, dona alla badessa di S. Secondo due *massaricie*. L'atto (già citato sopra, nota 55) è rogato nella curia del vescovo a Mestre, alla presenza del gastaldo, e tra i testimoni figurano i fratelli *Vualpertus Multavuerra* e Bertaldo, quest'ultimo identificabile nel successivo documento della raccolta (doc. 3, 1116 o 1118) come proveniente dalla località di S. Maria di Sala, limitrofa a Noale. In quest'ultimo atto, un "breve recordationis" rogato a Noale, il citato *Vualpertus* figura come esecutore di un lascito testamentario del suo consanguineo Malsperone a favore del monastero di S. Secondo; nella lista dei testimoni, aperta curiosamente dallo stesso *Vualpertus* e dal fratello, troviamo, oltre ad Alberico da Romano, avo del futuro signore della Marca, i meno noti *Leo* e *Oluradus* da Mirano, Oliviero da Noale e Nicola da Brusaporco (Castelminio), località incastellata che costituì nei secoli XII-XIV il secondo polo della signoria dei Tempesta, accanto a Noale (su questa vicenda e sui suoi protagonisti cfr. anche BISCARO, *Le temporalità*, pp. 20-25). Che tra Mestre e Noale i collegamenti fossero agevoli, e che tra le due fortezze vi fosse una certa interdipendenza, lo prova un episodio riportato nella cronaca rolandiniana (ROLANDINI PATAVINI, *Cronica in factis et circa facta Marchie Trivixane*, a cura di A. BONARDI, in R.I.S., t. VIII, parte I, Città di Castello 1905, p. 81). Il 31 agosto del 1245 Ezzelino da Romano, dopo aver pernottato a Mestre, mosse verso Noale con cavalieri e fanti; secondo il cronista, entrambi i centri erano posti sotto la custodia militare della medesima persona, un non meglio precisato *dominus Nicolaus* (presumibilmente un Tempesta). Costui oppose ben poca resistenza al duro attacco inferto da Ezzelino e subito cedette le due fortezze al da Romano, il quale dispose che fossero rafforzate con dei *zirones* (uno a Noale e tre a Mestre) e se ne tornò a Padova. Il tutto avvenne nell'arco di una decina di giorni.

⁶⁹ *Ss. Ilario e Benedetto e S. Gregorio*, a cura di L. LANFRANCHI e B. STRINA, Venezia 1965, p.59, 1117 giugno 15.

Dunque, i conti di Treviso mostrano di aver potuto usufruire fino a quel momento di postazioni privilegiate sulle sponde interne lagunari e di una struttura signorile-fondiarria di tutto rispetto nell'immediato retroterra ilariano, ovvero entro uno spazio che – lo ricorda anche l'atto di cessione appena menzionato – rientrava comunque nei confini del *comitatus Tarvisinus*⁷⁰. La *ripa de Mestre* - ovvero, presumibilmente, una banchina portuale⁷¹ - a quanto pare di capire dal documento, risulta infatti costituire il margine orientale di un vasto complesso patrimoniale, al quale doveva fornire una fondamentale infrastruttura. Abbiamo visto, peraltro, che tale complesso disponeva di un altro porto con castello, indicato nelle fonti con il termine di *Portum* e quasi certamente corrispondente all'attuale Porto Menai, tra i villaggi di S. Bruson (che nel 1312 effettivamente risulta dotato di una torre e di un castello⁷²) e Gambarare.

Seguendo la geografia dei possessi dei conti di Treviso ci siamo così addentrati in quel settore dell'entroterra lagunare nel quale è più fitto l'intreccio giurisdizionale e più variegata la presenza patrimoniale. Ricordo che questo spazio rientrava nelle sfere di influenza trevigiana, padovana e veneziana. Prova ne è che entro i confini della curia di Porto, della quale, come si è detto, era entrato in possesso il monastero di S. Ilario, ovvero un ente veneziano, si estendevano anche le proprietà di importanti casati della città del Bacchiglione: i Dalesmanini, i da Camposampiero, i da Peraga, i da Carrara, come attestato dalla documentazione del sec. XIII⁷³. Ma l'interesse padovano per quest'area è ben testimoniato fin dalla prima metà del XII secolo dall'attuazione della diversione della Brenta (da cui si ricavava una derivazione all'altezza di Noventa, o poco a monte, in seguito alla quale una parte delle acque del fiume veniva immessa nel corso del Tergola-Clarino, che scorreva entro i possessi di S. Ilario) operata dal comune patavino nel 1143 allo scopo di facilitare i transiti fluviali in direzione di Venezia (attraverso l'ulteriore escavazione di un *Piovego* tra la città e la diversione suddetta). Si evitava così la discesa del fiume fin quasi alla foce, cioè fino alla celebre torre delle Bebbe (controllata dai veneziani), e la successiva risalita in direzione del capoluogo lagunare⁷⁴.

Non entrerò nel dettaglio di questa vicenda - del resto già illustrata adeguatamente dagli studi di Roberto Cessi - che tanto condizionò persino le trasformazioni del paesaggio, dato che stravolse in maniera radicale l'assetto idro-geologico del territorio in questione. Vorrei soltanto mettere in evidenza come la presenza delle grandi famiglie padovane nei porti e castelli fluviali di questo settore della laguna faccia il paio con quella dei casati trevigiani a Mestre e nelle aree limitrofe⁷⁵ e testimoni

⁷⁰ Cfr. nota precedente. Il comitato di Treviso, com'è noto, si estendeva nei confini originari fino a comprendere il territorio di Piove di Sacco. È nell'ottica della condivisione delle prerogative pubbliche - della cui diffusione territoriale in questo spazio è testimonianza nell'esistenza di un altro porto vescovile, quello di Borbiago, lungo il corso del Lusore, attestato nel 1152 (cfr. TRAMONTIN, *La diocesi e i vescovi dall'alto medioevo*, cit. p. 371) - che va correttamente inquadrata la compresenza dei diritti portuali episcopali e comitali, così come va profilandosi all'inizio del XII secolo, in questo settore territoriale; anche se, va detto, i diritti dei conti appaiono a quest'altezza cronologica già in una fase di contrazione a favore dell'episcopio; cfr. sul tema G.P. BUSTREO, *I conti di Treviso, funzionari dell'impero e dinasti territoriali (secoli X-XIII)*, in 958-1998. *I Collalto, conti di Treviso, patrizi veneti, principi dell'impero*, Vittorio Veneto 1998, pp. 69-84, in particolare le pp. 77-79.

⁷¹ Così anche DORIGO, *Mestre medievale*, cit., p. 11.

⁷² *Ss. Ilario e Benedetto*, cit., p. XXXV, testo in nota.

⁷³ *Ss. Ilario e Benedetto*, cit., p. XXXVI, testo in nota; p. XL, testo in nota, per possessi dei da Carrara nella località di Borbiago.

⁷⁴ Cfr. sull'argomento R. CESSI, *La diversione del Brenta e il delta ilariano nel sec. XII*, in *Padova medievale. Studi e documenti*, raccolti e riediti a cura di D. GALLO, I, Padova 1985, pp. 55-70. Sulla torre delle Bebbe cfr. M.C. LOVISON, *Panorama storico del territorio padovano sud-orientale. Note di toponomastica*, in *La corte benedettina di Corezzola. Documenti ed immagini*, a cura di G. BORELLA, D. BORGATO, M.C. LOVISON, R. MARCATO, con saggi di A. STELLA e G. DE SANDRE GASPARINI, Padova 1982, pp. 21-47 (in particolare p. 28). La torre costituiva una importante tappa di transito per i traffici navali di lunga percorrenza e piccolo cabotaggio: Giampaolo Cagnin ha recentemente proposto testimonianze documentarie che illustrano come i grandi percorsi dei pellegrinaggi da Treviso verso Ravenna e Roma prevedessero le 'stazioni portuali' di Mestre, Venezia, le Bebbe, Loreo ecc. (G. CAGNIN, *Pellegrini e vie del pellegrinaggio a Treviso nel Medioevo (secoli XII-XV)*, Verona 2000, p. 168). Che la torre delle Bebbe costituisse un frequentato snodo dei traffici commerciali lo si può indirettamente ricavare anche dal fatto che nel 1379 i padovani la attaccarono e vi catturarono "molti mercatanti, chi da Venexia e chi de lunzi parte; e chi andava e chi venìa" (GATARI, *Cronaca*, p. 163).

⁷⁵ Non vi è, come abbiamo visto, una netta spartizione di competenze patrimoniali o giurisdizionali. Piuttosto, possiamo parlare di una zona di vera e propria osmosi, più intensa entro lo spazio compreso tra S. Bruson e Fusina.

quindi di un analogo interesse delle stirpi militari della terraferma per gli spazi perilagunari; con la differenza che nel caso padovano la precoce azione di coordinamento del comune di questa penetrazione è molto più evidente.

Naturalmente, possiamo invocare facilmente le motivazioni di ordine commerciale che presiedevano agli sforzi padovani per il controllo delle vie di comunicazione fluviali tra Padova e la laguna. Alcune esplicite e note testimonianze risalenti alla seconda metà del XII secolo ci illustrano nel dettaglio la navigazione verso Venezia lungo il corso del fiume “factum (...) ad manus hominum usque ad Portum et abinde infra factum (...) propter cursum aque”; ancora, vengono ricordati i *nuntii* di S. Ilario che venivano a Noventa a percepire il *quartum* dai marinai, secondo un privilegio loro concesso dal comune di Padova nel 1144 in risarcimento dei danni inferti al monastero dalle acque della Brenta convogliate nei canali del delta ilariano; e si ricordano le opere attuate dal monastero (un “agger”, cioè un argine) all’altezza di Porto che costringevano gli “homines Novente, si volebant ire Venetias” a tirare in secco le barche “ultra aggerem”, e proseguire poi, se volevano continuare via fiume, “per bampaturam”, cioè, forse per un canale, o uno specchio d’acqua creato artificialmente, per l’alimentazione dei mulini del monastero, cui si fa subito dopo accenno nel documento⁷⁶. In direzione opposta un testimone del 1327 ricorda di aver visto “ire versus Paduam barchones et ligna et alia naviga cum vino per dictum flumen Brente sice”, cioè lungo il medesimo corso d’acqua⁷⁷.

Considerazioni conclusive

Volendo ora tentare un bilancio di massima relativo alle aree-campione considerate, credo che possiamo innanzitutto soffermarci – per fornirne una qualche interpretazione generale - sulla natura stessa della relazione tra fortezze e porti.

Per comprendere le ragioni di questo abbinamento, data l’ampiezza dell’arco cronologico considerato, siamo obbligati a ricorrere ad una pluralità di motivazioni. In una prima fase, infatti, tra X e XI secolo, appare evidente che possiamo parlare di incontro tra il fenomeno della diffusione dei siti destinati all’immagazzinamento ed eventualmente all’emporio commerciale, e quello dell’incastellamento, secondo un ordine che, pare di capire dalle fonti, prevede in genere prima la fondazione del porto e poi la costruzione della struttura difensiva. Così dovrebbe essere andata a Legnago, Portobuffolè, Mestre e forse anche a Nogara⁷⁸. Il castello viene dunque a presidiare il mercato fluviale e quasi certamente ne disciplina le attività, conferendo al suo detentore gli strumenti di coercizione necessari per reprimere il contrabbando o le transazioni non gradite, ma soprattutto per proteggere ed incentivare quelle gradite fornendo ai mercanti uno strumento di garanzia. Ma nell’adempimento di questa funzione il *castrum* permette al *dominus* di rafforzare la propria identità signorile, dotandola di un ulteriore puntello la cui importanza balzerà subito agli occhi se si considera come i porti costituissero delle cerniere tra spazi (e apparati economici, e gruppi umani, e modelli sociali) interni ed esterni⁷⁹.

L’incastellamento dei porti o degli snodi fluviali è comunque un dato che travalica i limiti cronologici del secolo XI e si prolunga ben oltre. Subentrano – o meglio, assumono crescente peso -, a questo punto, motivazioni di altro genere, credo, più schiettamente militari. I castelli-porto, infatti, non solo presidiavano le vie di comunicazione fluviali, ma anche quelle terrestri che, come si è detto, quasi sempre affiancavano i corsi d’acqua, consentendo agli eserciti in movimento la possibilità di integrare le modalità di trasporto delle truppe, dei materiali bellici, dei rifornimenti⁸⁰. Questo aspetto dovette diventare sempre più determinante con il progressivo coinvolgimento di

⁷⁶ Ss. *Ilario e Benedetto*, cit., p. 84, doc. 28, circa il 1174.

⁷⁷ CESSI, *La divesione del Brenta*, cit., p. 60; altre deposizioni della stessa causa ricordano “naves magne et parve et antenne que veniunt de Vicentina (...) per lectum ubi sunt molendina”, mentre altri testimoni ritengono che le navi passassero per un altro corso d’acqua (cfr. Ss. *Ilario e Benedetto*, cit., p. XIII, nota 3). Segnalo che il monastero di S. Ilario possedeva nella zona anche Oriago, confermato al monastero “cum portibus, rippatibus, decimis” (Ss. *Ilario e Benedetto*, cit., doc. 29, p. 86).

⁷⁸ Anche se, come abbiamo visto (cfr. *supra*, testo corrispondente a nota 9) in quest’ultimo caso il diploma berengariano autorizza espressamente la costruzione del *castrum*.

⁷⁹ Cfr. RACINE, *Poteri medievali e percorsi fluviali*, cit., p. 15.

⁸⁰ Si tratta di una possibilità che certamente sperirono pienamente i veneziani, come ricorda il Settia con riguardo agli scontri tra veneziani e bolognesi nei primi anni ‘70 del Duecento presso il Po di Primaro, quando gli emiliani costrinsero i veneti sbarcati in terraferma a ritirarsi sulle navi “abbandonando nelle mani del nemico un abbondante e costoso materiale” (A. SETTIA, *Una forza anfibia: Venezia prima del ‘300*, in *Comuni in guerra. Armi ed eserciti nell’Italia delle città*, Bologna 1993, p. 237). Ma i veneziani non erano certo gli unici. Il Cortusi, ad esempio,

Venezia nelle controversie che dividevano i comuni della terraferma. L'interventismo militare veneziano, infatti, privilegiava la via di penetrazione fluviale; di qui l'attenzione speciale rivolta dalle potenze di terraferma alla custodia dei nodi fluviali più rilevanti⁸¹.

Come, almeno in parte, mi pare sia emerso nei casi sopra evidenziati, credo che si possa individuare, al riguardo, un punto di arrivo nei primi decenni del XIV secolo, epoca segnata da un clima di emergenza politico-militare nel quale le potenzialità economiche dei transiti fluviali e dei castelli-porto devono forzatamente cedere il passo alle necessità strategiche; sull'idea del confine come luogo di possibile incontro e scambio, agevolata dall'incertezza del criterio territoriale come elemento connotante degli organismi politici fino alla prima età comunale, prevale quella della diffidente demarcazione; insomma, i confini diventano tali a tutti gli effetti. Emblematica risulta, sotto questa prospettiva, la vicenda vissuta tra il 1360 e il 1378 dal centro di Oriago, villaggio posto sulla Brenta ilariana al confine tra area di influenza padovana e veneziana, nota per il resoconto fornitoci dai Gatari. Varrà la pena di ripercorrerla brevemente, perché in essa risultano compendiate nell'arco di circa un ventennio le valenze che altrove si sono sviluppate in un arco cronologico molto più lungo.

Nel 1360 Francesco da Carrara fece costruire ad Oriago un castello "fortissimo e bello", chiamandolo "Portonovo", stabilendo che vi si svolgesse un mercato settimanale in modo che "potesse venire ognuno da Venexia e in quello

rievocando l'assedio delle truppe padovane e tedesche a Longare, operato dagli Scaligeri nel 1337, ricorda che Mastino "per terram et aquam pugnavit contra eos duobus diebus successive"; l'assediate dovette poi recedere, essendo "multis de suis mortuis et summersis cum suis navibus sive castris" (GUILLIELMI DE CORTUSIIS *Chronica de novitatibus Padue et Lombardie*, a c. di B. PAGNIN, in RIS, t. XII, parte V, Bologna 1941, p. 91). Il cronista fa dunque espresso riferimento all'esistenza di navi 'incastellate', probabilmente sul modello di quelle veneziane (per le quali si veda la nota che segue). Ancora, secondo i Gatari il 3 marzo 1380 "la giente del signor di Padoa con molta vituaria andava per sochore Chioza con molte barche"; lungo il tragitto i padovani incrociarono battaglia con una galea veneziana, la vinsero e trassero prigionieri a Padova il capitano e l'equipaggio di quella (GATARI, *Cronaca*, p. 192). Altri esempi si possono rinvenire al di fuori del contesto veneto: i pavesi, ad esempio, vengono elogiati da Opicino de Canistris in quanto esperti combattenti "tam in aqua quam in terra" e in quanto capaci di costruire "in navibus machinas et in terris, ac naves acutas cursuque veloces, quas scancerias vocant, ad pugandum in aqua" (ANONYMI TICINENSIS [OPICINO DE CANISTRIS] *Liber de laudibus civitatis ticinensis*, a cura di R. MAIOCCHI E F. QUINTAVALLE, in R.I.S., t. XI, parte I, Città di Castello 1903, p. 24). Anche i piacentini disponevano di una flotta fluviale: nel 1290, infatti, "cum navigio suo per Padum iverunt usque ad pontem Papie, et ipsum pontem expugnauerunt et per vim ceperunt et eum duxerunt per XII miliaria" (*Chronicon parmense ab anno MXXXVIII usque ad annum MCCCXXXVIII*, a cura di G. BONAZZI, in R.I.S., t. IX, parte IX, Città di Castello 1902, p. 59). Su questi ultimi episodi cfr. RACINE, *Poteri medievali e percorsi fluviali*, cit., pp. 25-26.

⁸¹ Le cronache ce ne forniscono diversi esempi. Secondo Rolandino (ROLANDINI PATAVINI *Cronica*, cit., p. 71), nel 1240, nell'ambito delle ostilità che Venezia sosteneva contro Ezzelino da Romano e i suoi alleati, sotto la guida del doge Giacomo Tiepolo furono condotte contro Ferrara, sottoposta al dominio di Salinqueria, "naves multe et magne de Veneciis per aquas Padi, parate et turrite, ut hinc posset civitas expugnari de facili"; nel 1256 (*Ivi*, p. 112), Ezzelino rafforza le difese del castello di Bovolenta più del solito: fece cioè "claudi flumina" allo scopo di evitare che le "Venetorum naves possent ad Buvolentam appropinquare"; lo stesso fa a Concadalbero e a Conselve. Ancora più evidente si fa questa modalità di attacco di Venezia nel corso della cosiddetta guerra dei confini (...). Nicoletto d'Alessio racconta con straordinaria ricchezza di dettagli l'attacco del 1372 alla torre del Curan, un fortilizio padovano posto lungo un canale che immetteva in laguna tra Oriago e Campagna Lupia. Per attaccare il castello Venezia allestì una piccola flotta fatta di "barchete in gran numero con quelli balestrieri che era sufficienti per çaschuna barchetta. Et appresso havea ne la soa arsenada su soi navilii grossi facti de molti edificii con ponti, scale, et con gabie incastellate sui arbori dei dicti navilii armadi de balestrieri et d'altri homini, con priede et con pali aconçi a getar fuoco et ponti et ad damneçar molto i luogi più bassi. Avea ancora facte far tre manganelle su VI piatte (...)". La torre del Curan sorgeva in mezzo alle paludi; era difesa da diverse cinte "de palenchado", cioè di legno (di roveri, nella fattispecie). Ma Venezia disponeva di un argano dotato di grandi pinze di ferro che afferravano i roveri sott'acqua, mentre i balestrieri sulle navi impedivano a chiunque di avvicinarsi. Superata la palada, i veneziani si accostarono al ponte che univa la torre alla terraferma, sul quale erano disposti i balestrieri padovani. I veneziani cercarono allora di gettare un loro ponte su quello dei padovani, fallendo il lancio. I balestrieri veneziani costrinsero comunque i difensori a ritirarsi nella torre, dopo aver bruciato la cinta più vicina. Infine, i padovani dovettero arrendersi sotto la minaccia che anche la "girlanda dela dicta torre" venisse bruciata (*La storia della guerra*, cit., pp. 88-89; cfr. anche GATARI, *Cronaca*, cit., p. 79). Sulle tecniche di combattimento dei veneziani e sull'impiego dei balestrieri sulle loro navi (fanti di marina, si direbbe oggi) si veda SETTIA, *Una forza anfibia*, cit., pp. 199-246, in particolare, pp. 219-221.



conprare ciò che gli piacesse e potere portare a Venezia senza dazio a ogni suo buon piacere⁸²; l'intento economico della fondazione del castello sembra rafforzato dalla fondazione nel 1371 di un nuovo villaggio, chiamato appunto 'Villa Nova', ubicato oltre Oriago in direzione delle palate veneziane, con un dichiarato intento di popolamento, bonifica e sfruttamento agrario dell'area⁸³. Le buone intenzioni carraresi, tuttavia, non valsero a convincere Venezia, che nel trattato del 1373 pretese che quella ed altre fortificazioni padovane venissero "dil tutto rotte e guaste, perfino ai fondamenti dirupade"; disposizione, questa, eseguita, anche se probabilmente solo in parte, dato che nel 1378 in soli otto giorni il castello di Oriago venne ricostruito, a sentire il cronista, "così bello come mai", sotto la direzione personale del signore di Padova⁸⁴.

Spostandoci dal piano generico del rapporto tra le strutture materiali e le linee evolutive dell'organizzazione sociale, a quello degli equilibri socio-politici locali, dobbiamo osservare che i casi illustrati delineano situazioni piuttosto diverse. Se per quel che riguarda il basso corso dell'Adige abbiamo visto come dopo la fase altomedioevale siano i grandi comuni urbani e i gruppi dichiaratamente legati agli interessi mercantili a gestire completamente il sistema delle fortificazioni e dei porti fluviali, nel caso della Livenna, essendo il territorio lontano dalle aree di influenza di grandi centri urbani, questo non accade. Anzi, fino all'avvento della dominazione veneziana il controllo del fiume rimane appannaggio di fatto di importanti stirpi locali o di comunità (peraltro continuamente insidiate dall'iniziativa politico-militare di queste stirpi). Più complessa appare la situazione nello spazio lagunare, ove possiamo riscontrare sotto questo profilo situazioni di compresenza ed integrazione tra iniziativa urbana e poteri signorili, differentemente graduata a seconda che ci troviamo nell'area sottoposta all'influenza trevigiana o a quella padovana, in un gioco complicato dalla vicinanza di Venezia, materialmente presente anche sulla prima terraferma con l'espansione ilariana e la torre delle Bebbe.

Rimane come dato comune che in tutti e tre i casi - naturalmente in proporzione diversa, data la diversa importanza delle vie d'acqua considerate - la navigazione e la presenza dei porti costituiscono elementi costanti e di lungo periodo.

Tale constatazione ci suggerisce alcune considerazioni: abbiamo visto mercanti acquistare, costruire, difendere fortezze e porti, da una parte; abbiamo visto dall'altra uomini d'arme che costruiscono le proprie fortune anche sul controllo dei siti di transito commerciale - è il meno che si possa dire. Mi sembra insomma che vista, per così dire, dai fiumi, si confermi un'immagine della società medievale veneta dai confini interni molto sfumati, e questo ben prima del pieno Duecento. La stessa realtà insediativo-funzionale del castello-porto condensa in sé d'altronde - anche nominalmente - proprio due valenze fondamentali di quella società: la valenza militare e quella economica. In secondo luogo, si può rilevare come la città mercantile per antonomasia, Venezia, sappia calibrare perfettamente le proprie relazioni anche con i gruppi e le famiglie dell'entroterra che si considerano tradizionalmente legate al grande possesso fondiario, evidentemente perché tra i due interlocutori vi era la possibilità di un 'linguaggio comune': probabilmente perché anche per i *milites* del mondo feudale veneto la terra che calpestavano non era poi così ferma.

Questo è in realtà un aspetto ancora molto da approfondire, perché diversi risvolti delle relazioni tra l'aristocrazia di terraferma e Venezia nei secoli centrali del medioevo chiedono ancora di essere adeguatamente lumeggiati.

⁸² GATARI, *Cronaca*, cit., p. 40. Oriago rappresentava la prima sicura piazzaforte padovana nel tragitto fluviale da Venezia a Padova. Nel settembre del 1373 Francesco Novello si recò nel capoluogo lagunare per una trattativa diplomatica; partito da lì, "dopo il disnare", e diretto in barca alla volta di Padova, "la sera rimase a cena a Orghiago, e la mattina venero verso Padoa con il Vaivoda e altri nobili Ungari" (GATARI, *Cronaca*, p. 127).

⁸³ GATARI, *Cronaca*, cit., p. 42. Nicoletto d'Alessio descrive nel dettaglio il lavoro di bonifica operato dai padovani attraverso l'escavazione di "fossadi grandissimi" e l'elevazione di "argerì su i dicti fossadi", così da permettere di "scolar" la palude e ridurre l'area "a biava et a terren fermo" (*La storia della guerra*, p. 7).

⁸⁴ GATARI, *Cronaca*, cit., p. 126 e p. 150.



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.203-238.

La viabilità terrestre in territorio veronese fra norme teoriche e realizzazioni pratiche (secoli XII-XV)

di

Silvana Anna Bianchi

1. Premessa *

Verona, geograficamente collocata in una ‘zona di contatto’ fra l’area padano-mediterranea e quella alpino-germanica, all’incrocio di antichissime vie stradali e fluviali, è stata fin dall’antichità un punto di passaggio degli scambi fra la pianura padana centrorientale, Venezia e il mondo tedesco. Necessariamente dunque i grandi cambiamenti che investono l’Europa dopo il Mille lasciano tracce profonde nella rete delle comunicazioni del suo territorio: è quella ‘rivoluzione stradale’ che – se pur oggi non più condivisibile nel senso originariamente inteso dal Plesner, che conio l’espressione¹ – resta comunque un’efficace idea-guida per indagare la viabilità terrestre del Veronese nel periodo che va dalla metà del XII agli inizi del XV secolo, limiti tematici e cronologici di questa comunicazione.

Sappiamo che con la fine dell’impero romano nessuna autorità statale si era più occupata della sistemazione stradale. Dopo alcuni segnali minori, solo a Roncaglia nel 1158 strade e ponti, inclusi dal Barbarossa fra le regalie imperiali, tornano ad essere oggetti dotati di peculiare condizione giuridica; poi a Costanza, 25 anni dopo (1183), essi appaiono fra le materie riconosciute di competenza dei comuni². La rinnovata consapevolezza che la strada è un diritto di natura pubblica implica allora nuovi impegni e mette in luce una ‘qualità nuova’ del potere che lo rende attento a conservare quanto resta del passato, a creare nuovi percorsi adatti alle mutate esigenze, a predisporre una programmazione del sistema viario facente capo alla città e ad elaborare tecniche di manutenzione dei tracciati e di controllo della sicurezza di uomini e merci. Tutto ciò matura in un contesto di vivace dinamismo economico che invita a superare molti condizionamenti imposti dall’ambiente naturale e rende mosso il panorama di una rete viaria capace di svilupparsi sia su direzioni nuove sia sovrapponendosi a collegamenti antichi.

* ABBREVIAZIONI USATE

1228 = *Liber iuris civilis urbis Veronae*, a cura di B. Campagnola, Verona 1728

1276 = *Gli statuti veronesi del 1276 colle correzioni e le aggiunte sino al 1323*, a cura di G. Sandri, Venezia 1940 e 1959 (2 voll.)

1327 = *Statuti di Verona del 1327*, a cura di S.A. Bianchi e R. Granuzzo, Roma 1992

1393 = Biblioteca Civica di Verona, ms. 2008 (inedito)

Domus = *Statuta civilia Domus mercatorum Veronae nunc primum impressa*, Verona 1598

Dopo l’abbreviazione, la cifra romana indica il libro, la cifra araba indica il capitolo dello statuto

¹ J. Plesner, *Una rivoluzione stradale del Dugento*, trad. it. Firenze 1978.

² T. Szabò, *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, in “Quaderni storici”, n.s., 61 (1986), pp. 78-80.

Fenomeni di questo tipo, notissimi nelle loro linee generali, sono poco studiati per Verona, città che solo occasionalmente è stata indagata in ambito locale da quest'ottica³ e che risulta assente in alcuni lavori d'insieme impegnati a fare il punto della questione poggiando su ampia documentazione⁴. Le difficoltà frapposte dalle fonti scritte costituiscono il limite primario per questa come per altre indagini sul basso medioevo veronese, penalizzato - com'è noto - dalla distruzione degli archivi del comune e della signoria scaligera. Quello che possediamo è un complesso documentario sfrangiato e piuttosto debole, ma si tratta di una debolezza 'a valle' causata dalla distruzione, non di una debolezza 'a monte' per mancata produzione. Originariamente, infatti, anche a Verona doveva esserci una massa di fonti considerevole sull'argomento, come fanno presumere sia i confronti con altre città utilmente comparabili (pensiamo a Siena⁵) sia occasionali sopravvivenze archivistiche come, ad esempio, un documento del 1419 relativo alle ripartizioni dei lavori per la manutenzione della strada Trentina, che cita i dati "secundum quod in quaterno autentico facto tempore ducis Mediolani in MCCCLXXXVI reperitur"⁶.

In un contesto documentario così compromesso, la conservazione di diverse redazioni statutarie, vale a dire dei testi che rappresentavano il luogo di raccolta dei provvedimenti riguardanti gli interessi globali della città, costituisce l'occasione da cui partire per affrontare uno dei punti nodali del problema, cioè il rapporto fra le strade e i diversi poteri che ad esse si sono interessati. Utilizzeremo quindi in misura privilegiata, anche se non esclusiva, materiale selezionato dalle raccolte degli statuti civici: quelli del 1228 che riuniscono norme sedimentatesi nel primo trentennio del Duecento; quelli della fase del 'comune di popolo' che raccolgono provvedimenti del quindicennio 1261-1275 più numerose correzioni e integrazioni fino al 1323; quelli dell'età di Cangrande I della Scala, con aggiunte almeno fino al 1381; quelli viscontei fatti revisionare dal nuovo signore di Verona, Gian Galeazzo Visconti, nel 1393⁷. Alle leggi municipali in senso stretto accosteremo poi gli statuti della *Domus Mercatorum* (l'associazione dei mercanti, nata come organo direzionale delle attività economiche e presto trasformata in ente di governo) ed altra documentazione pubblica superstite, in un contesto comparativo che cercherà di mettere in relazione la realtà veronese con altre coeve meglio conosciute sotto questo profilo.

Le disposizioni degli statuti civici a partire dal 1276 sono raggruppate in libri, ma nessuno di essi è specificamente dedicato ai problemi viari, né - più in generale - ai lavori pubblici. Il tema non costituisce nemmeno un blocco di legislazione omogenea ben individuabile: è necessario cercare ogni volta fra le pieghe del testo disposizioni frammentate e disperse, alcune relative a casi particolari (e dunque eliminate dopo l'applicazione), altre con carattere reiterativo, rimaste in vigore per tempi lunghi e quindi ricopiate in compilazioni successive. Solo a partire dall'età di Cangrande I (1327) si nota la creazione di un polo d'interesse sui problemi urbanistici, o

³ E ciò è avvenuto quasi esclusivamente per l'ambito urbano: si vedano come esempi G.M. Varanini, *L'espansione urbana di Verona in età comunale: dati e problemi*, in *Spazio, società e potere nell'Italia dei comuni*, a cura di G. Rossetti, Napoli, 1986, pp. 1-25; S.A. Bianchi, *La gestione degli spazi urbani a Verona tra continuità d'uso e innovazione: note dalla legislazione comunale e signorile*, in *Lo spazio nelle città venete (1152-1348). Espansioni urbane, tessuti viari, architetture*, Roma 2002, pp. 150-165.

⁴ E' il caso di Szabò, *La politica stradale*, pp. 77-115 o, su un orizzonte geografico più ampio, di J. Heers, *La città nel medioevo*, trad. it. Milano 1995, pp. 321-415.

⁵ T. Szabò, *La rete stradale del contado di Siena. Legislazione statutaria e amministrazione comunale nel Duecento*, in "Mélanges de l'Ecole Française de Rome", I (1975), pp. 141-186.

⁶ G.M. Varanini, *La Valpolicella dal Duecento al Quattrocento*, Verona 1985, p. 297, doc. 24.

⁷ Vedi le *Abbreviazioni* all'inizio del saggio.

meglio sulla gestione dello spazio urbano, realizzato raccogliendo nell'eterogeneo IV libro materiale prima disperso, spia di una attenzione crescente, anche se ancora poco strutturata⁸.

Nonostante ciò che resta sia disorganico e disperso, indizi molteplici confermano che il tema stradale fu oggetto di attenzioni precoci e precise, dato che lo troviamo presente in forma non marginale fin dalla prima redazione statutaria del 1228, quella stessa in cui emerge con evidenza il problema dei rapporti tra viabilità terrestre e fluviale, questione di vecchia data, che progressivamente era andata evidenziando uno spostamento dell'orientamento commerciale veronese verso le vie fluviali più idonee al trasporto di grossi carichi. È significativo che fino alla metà circa del XII secolo, tranne Porto e Legnago, il corso dell'Adige in territorio veronese fosse controllato su una sponda da diversi beneficiari, ma sull'altra sempre dal conte. Non era accaduta cioè al fiume quella 'strozzatura' riscontrabile invece piuttosto spesso per le strade, sulle quali – per tratti anche lunghi, con conseguenze evidenti su comunicazioni e commerci – pesavano di più gli interessi dei diversi signori: le strade della Valpantena erano ad esempio controllate (a quanto pare, con cura e oculatezza anche nei tragitti minori⁹) dai canonici, che in pianura, tramite Marega, Legnago e Cerea, controllavano pure un tratto della strada che congiungeva Mantova e Monselice¹⁰.

Pur tenendo presente il confronto dialettico tra viabilità terrestre e fluviale (cui si aggiungeva talvolta lo snodo lacustre Garda-Mincio, il cui controllo dava facoltà di vigilare sugli scambi che intercorrevano fra Mantova, Trento e Brescia), limiteremo qui l'indagine alla sola viabilità terrestre: scelta penalizzante, eppure necessaria vista la quantità dei dati ricavati – spesso indirettamente – dalla documentazione e la qualità dei problemi che sollevano. Per dare un po' di ordine ai diversi argomenti, raggrupperemo i temi stradali intorno a tre nuclei di riflessione: le vie di comunicazione a lungo raggio, quelle distrettuali a medio raggio e infine quelle urbane.

2. Le strade 'internazionali' a lungo raggio

Abbiamo detto che la posizione geografica di Verona ne ha fatto fin dall'antichità uno snodo chiave nel sistema delle comunicazioni del nord Italia. Gravitano infatti sul suo territorio raccordi stradali di primissimo piano, che la identificano quale punto di intersezione delle tre direttrici fondamentali della pianura orientale: la Claudia-Augusta verso il Brennero, la Gallica verso Milano e la Postumia nella doppia direzione verso Venezia e Cremona.

Il comune, attestato con i primi consoli a Verona nel 1136, mostra interesse precoce per la viabilità di lunga percorrenza. Nel dicembre del 1191 veronesi e mantovani stabiliscono di aprire una strada e un naviglio, a spese comuni, attraverso i loro distretti in direzione del villaggio polesano di Salvaterra e ne prevedono l'esecuzione in tempi record (fra il primo luglio e la festa di S. Michele), segno della necessità e dell'importanza attribuita al collegamento¹¹. Questa, come altre strade, è un'infrastruttura di rilievo e i primi statuti (1228), pur non

⁸ S.A. Bianchi – G.M. Varanini, *Statuti comunali e signoria: Verona e gli Scaligeri*, in *Statuti di Verona del 1327*, Roma 1992, p. 47; ma molte norme sulle strade restano (o passano) nel I libro.

⁹ Sappiamo ad esempio che l'arciprete del Capitolo nel 1213 gira per le campagne, fa sistemare le strade e impone il rispetto dei termini di confine; due anni più tardi un Visconte nomina una commissione di cinque membri incaricati di designare le strade del monte "unde possint bene ire et redire plaustra, versorios, boves, bestias": L. Simeoni, *Comuni rurali veronesi (Valpolicella, Valpantena, Gardesana)*, in *Studi su Verona nel medioevo* (= "Studi storici veronesi", XIII), Verona 1962, pp. 159-160.

¹⁰ C. G. Mor, *Dalla caduta dell'impero romano al comune*, in *Verona e il suo territorio*, II, Verona 1964, pp. 198-200.

¹¹ C. Cipolla, *Trattati commerciali e politici del sec. XII inediti o imperfettamente noti*, in *Scritti di Carlo Cipolla*, Verona 1978, pp. 574-580.

consentendo di ricostruire il mosaico delle strade maggiori del territorio, affrontano il tema della viabilità terrestre a raggio medio-lungo con ulteriori precisi impegni. Ragguardevole appare quello per la costruzione della via della Lugana verso il Garda e la Lombardia, da realizzare previo accordo col comune di Brescia (“si Brixienses fuerint concordēs cum comune Veronae ut dicta via fiat et parati fuerint facere”) che si dovrà accollare parte dell’onere per la porzione a lui spettante¹². La strada insiste nella zona della cosiddetta Selva Lugana, di origine lacustre, compresa fra gli attuali insediamenti di Peschiera, Ponti sul Mincio, Pozzolengo e Desenzano, e immette nell’area gardesana, da sempre importante serbatoio di ricchezza (per lana, frutta, olio, pesce). Ai contatti commerciali coi distretti occidentali fa riferimento anche una attività ‘imprenditoriale’ messa in atto da Cangrande I, quale appare in un patto fra Verona e Venezia del 1317¹³ in cui i veronesi si impegnano a scortare sotto loro responsabilità merci e mercanti veneziani fino al distretto di Bergamo passando da Palazzolo sull’Oglio, così pure faranno nel percorso inverso i bergamaschi per proteggere le merci in transito verso Verona. Il servizio di scorta alle carovane è garantito con cadenza quindicinale purchè si raggiungano carichi abbondanti (specificati in dettaglio) e può essere richiesto alla *Tabula Lombardorum* a Venezia.

Precoce attenzione il comune veronese riserva anche alla via di Montebaldo verso Avio, che dovrà essere sistemata e difesa *ne devastetur*¹⁴. In questo contesto vallivo catalizzato dalla presenza della importante arteria fluviale e stradale atesina, dove il determinismo geografico gioca un peso relevantissimo, emergono ripetutamente alcuni nomi e alcune direttrici di traffico, per le quali tuttavia non conosciamo con precisione i tracciati e possiamo individuare solo l’area di strada in cui erano possibili più varianti di percorso, talvolta con oscillazioni d’uso su tragitti minori e con alternative di itinerari comprendenti anche le vie fluviali¹⁵. La *strata de Ultamonte quae venit per canalem Athesis*¹⁶ corrisponde per buona parte alla Claudia Augusta di età romana, la direttrice transalpina a lungo raggio che individuava un’area strategica centrata sull’Adige e su Verona, e che aveva mantenuto nell’alto medioevo una considerevole importanza, diventando oggetto di attenzioni e migliorie soprattutto in concomitanza con il ridimensionato traffico sul precario tratto superiore dell’Adige¹⁷. Possiamo considerarla una vera e propria ‘autostrada’ medievale, che nello snodo a sud di Verona, presso Ostiglia, si raccorda con le strade della Romagna e dell’Emilia, mentre a nord crea un fondamentale collegamento col mondo tedesco.

La pace di Costanza riconosce a Verona la strada¹⁸, il che significa piena libertà di movimento con la Germania e, come avviene in altre realtà comunali (pensiamo al controllo esercitato da Piacenza sulla via Francigena per le relazioni commerciali con le fiere della Champagne, o sulla via della Val Trebbia per i collegamenti con Genova¹⁹), l’importanza della strada giunge ad indirizzare la politica estera veronese, sempre condizionata dalla necessità di mantenere buoni

¹² 1228, st. 246.

¹³ Edito da H. Spangenberg, *Cangrande I della Scala*, trad. it. a cura di M. Brunelli e A. Volpi, Verona 1992, pp. 337-341.

¹⁴ 1228, st. 253; cfr. anche 1276 IV, st. 182.

¹⁵ Sulla definizione di ‘area di strada’ resta fondamentale il riferimento a G. Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli 1981.

¹⁶ 1228, st. 230 e st. 231; 1276, I, st. 168-169 e 173; 1327, I, st. 197-198 e 202; 1393, I, st. 154-155 e 159.

¹⁷ G. Canali, *I trasporti sull’Adige da Bonzolo a Verona*, in “Archivio per l’Alto Adige”, 34 (1939)

¹⁸ “Nos restituimus stratam Veronensibus”: *Studi sulla pace di Costanza* (Deputazione di storia patria per le province parmensi), Milano 1984; si legherà al dominio sulla strada l’acquisto del territorio di Garda dall’imperatore nel 1193 e la minaccia contro chi si impadronisca delle rocche di Garda e di Rivoli: L. Simeoni, *Il comune veronese sino ad Ezzelino e il suo primo statuto*, in *Studi su Verona nel medioevo* (= “Studi storici veronesi”, X), Verona 1959, p. 72-73.

¹⁹ P. Racine, *Il ‘Registrum Magnum’ specchio della società comunale*, introduzione a *Il ‘Registrum Magnum’ del comune di Piacenza*, a cura di E. Falconi – R. Peveri, Milano 1984, pp. XXXII-XXXVII.

rapporti con coloro che, a nord della città, controllano l'arteria atesina. E' anche in quest'ottica che vanno lette le relazioni di Ezzelino da Romano e dei primi Scaligeri (fino alla morte di Cangrande I) con i Castelbarco, i signori della val Lagarina che possedevano domini territoriali ampi e che, grazie alla presa sul castello di Penede e su Torbole e Nago, erano in grado di controllare anche le comunicazioni fra la val d'Adige e il Garda²⁰. La *strata* rappresenta un elemento non irrilevante del condizionamento che i poteri, soprattutto nelle aree di montagna, ricevono dal passaggio di vie di traffico importanti, ma anche – viceversa – dell'influenza che questi stessi poteri sono in grado di esercitare sui percorsi e sui loro utilizzi²¹.

Sia gli statuti civici sia quelli della *Domus* mettono in evidenza in primo luogo la valenza commerciale della *strata de Ultramonte*. L'invio di ambasciatori è previsto in tutte le località frequentate da mercanti veronesi - ciò fa parte degli impegni solenni delle maggiori autorità cittadine, attentissime a preparare le condizioni più favorevoli allo svolgimento delle attività commerciali²² - ma è significativo che solo per questa strada si faccia obbligo al podestà di mandare due inviati fino in Baviera onde verificarne la sicurezza²³. La via Trentina ci appare innanzitutto una strada per i mercanti, quei mercanti che, se a Verona non risultano essere mai direttamente consultati per quanto concerne le strade (come accade invece a Milano, Siena o Pistoia²⁴), certamente ne costituiscono però l'elemento più propulsivo e attraverso la *Domus Mercatorum* sono in grado di esercitare anche forte pressione politica. O come ceto o, più tardi, mediante loro ufficiali partecipano a tutte le maggiori iniziative del comune veronese indirizzate all'ampliamento e all'organizzazione del territorio: fondano borghi franchi²⁵, sono in prima linea nelle attività di dissodamento e bonifica²⁶, controllano le vie d'acqua²⁷ e le postazioni di confine²⁸. Si impegnano formalmente *ut stratae nostri districtus secure teneantur*, come recita la rubrica di un capitolo statutario della *Domus*²⁹, ma è poi significativo che il dispositivo parli di *strata* al singolare, in riferimento proprio alla via di Germania, il cui controllo si conferma prioritario. Il podestà dei mercanti e quello del comune si impegnano affinché tutti utilizzino

²⁰ G.M.Varanini, *I Castelbarco dal Duecento al Quattrocento. Punti fermi e problemi aperti*, in *Castellum Ava. Il castello di Avio e la sua decorazione pittorica*, a cura di E. Castelnuovo, Trento 1987, pp. 21-27.

²¹ Per un riscontro comparativo vedi G. Sergi, *Valichi alpini minori e poteri signorili: l'esempio del Piemonte meridionale nei secoli XIII-XV*, in "Bollettino storico bibliografico subalpino", LXXIV (1976), p. 66.

²² 1228, st. 248 (che si mantiene nelle redazioni successive: 1276, I, st. 175; 1327, I, st. 204; 1393, I, st. 161) e *Domus*, I, 82.

²³ *Domus*, I, 83; la norma manca negli statuti del comune.

²⁴ per Milano vedi E. Besta - G.L. Barni, *Liber Consuetudinum Mediolani anni MCCXVI*, Milano 1949, p. 132; per Siena vedi *Il Constituto del comune di Siena dell'anno 1262*, a cura di L. Zdekauer, Milano 1897 (anast. 1974), p. 172; per Pistoia vedi *Statutum potestatis comunis Pistorii anni MCCLXXXVI*, a cura di L. Zdekauer, Milano 1888, p. 42.

²⁵ La comunità dei mercanti intorno al 1216 dà inizio alla fondazione di due villaggi nel Polesine: *Franchavilla mercatorum* (A. Rigon, "Franchavilla mercatorum". *Mercanti veronesi, abbazia della Vangadizza e un'impresa di bonifica del primo Duecento*, in "Archivio Veneto", CXXIV, 1985, pp. 5-37) e poi *Villa Polesini merchorum* (L. A. Muratori, *Antiquitates Italicae Medii Aevi*, IV, Milano 1741, coll. 427-428 con l'edizione parziale del documento del 1 giugno 1217).

²⁶ Sono attivi nel 1216 per i provvedimenti relativi alle terre bonificate a Palù e nel 1225 per l'assegnazione delle terre della *silva Gazii et Engazate*: A. Castagnetti, *Mercanti, società e politica nella Marca Veronese Trevigiana. Secoli XI-XIV*, Verona 1990, pp. 39-42.

²⁷ Negli statuti della *Domus* sono numerose le norme relative al controllo dell'Adige (cfr. I, st. 78 e st. 86) e la loro forma in prima persona ne testimonia l'antichità: G. Sancassani, *La legislazione fluviale a Verona dal libero comune all'epoca veneta (secoli XIII-XVIII)*, in *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, a cura di G. Borelli, Verona 1977, pp. 397-405.

²⁸ Negli statuti del 1276 (I, st. 185) troviamo che i capitani delle fortezze sui confini devono essere scelti fra i mercanti, la disposizione sarà riformata nel 1277.

²⁹ *Domus*, I, st. 74; più generale è invece lo st. 75.

questa *recta et consueta strata*³⁰ e impediscono il passaggio dell'Adige sopra o sotto Verona, onde evitare che i viaggiatori non si fermino in città³¹: Verona attraverso i massimi vertici politici ribadisce il suo ruolo di piazza naturale di sbocco e di transito per chiunque provenga da nord. E nel 1285, quando congiuntamente il podestà Guglielmo da Castelbarco e il capitano Alberto della Scala decidono di farla ampliare nel tratto della nota strettoia della Chiusa, ritengono tanto importante lasciare notizia di tale impegno che fanno affiggere un'iscrizione con i loro stemmi, perché ciò sia noto anche a quanti non sanno leggere³².

Nonostante tutto ciò, la strada non riesce a vincere il condizionamento fortissimo della povertà dei suoli che attraversa e non orienta quindi in modo significativo la distribuzione degli abitati. E' vero che nella Valpolicella antiche insediamenti sono ubicati lungo il suo percorso (ad esempio Ospedaletto), ma succede talvolta che le primitive ubicazioni si modifichino proprio a causa della povertà dei terreni e 'scivolino' verso le più ricche terre dell'Adige, come succede a Settimo di Pescantina³³.

La strada resta un formidabile nastro trasportatore di merci, uomini e armi, infatti rilevantissima appare la sua importanza sotto il profilo politico-militare. Se Verona è – come è stato detto – la 'porta d'Italia' per gli imperatori tedeschi e i loro eserciti, questa strada è il corridoio che a tale porta immette da quando il rilancio dell'Impero e il legame fra le corone d'Italia e di Germania fanno della via del Brennero una vera e propria *Kaiserweg*, una 'strada degli imperatori': nelle 72 occasioni in cui gli imperatori attraversano le Alpi fra il 962 e il 1250, per ben 43 usano il passo del Brennero. Da qui scende il Barbarossa nella sua prima calata in Italia nel 1154, su questa stessa strada un anno più tardi egli si vede sbarrato il ritorno e ciò lo fa sicuramente avvertito dell'importanza del passo, di cui di lì a poco, infatti, si impadronisce. Quando poi nel 1164 i comuni della Marca gli si ribellano, una delle prime mosse è proprio quella di assicurarsi il controllo della strada per proteggersi le spalle; analogamente anche la più tarda adesione di Verona alla seconda lega lombarda nel 1225 si rivelerà determinante proprio in forza del fatto che i veronesi possono chiudere alle forze imperiali la Val d'Adige³⁴.

Nei più noti episodi militari che riguardano la *strata* ha un ruolo importante la Chiusa di Rivoli, un punto della Val d'Adige in cui le difese naturali offerte dal luogo rendevano possibile lo sbarramento in corrispondenza di un punto di passaggio obbligato della strada, poco lontano dal suo sbocco nella vallata collegata con la pianura. L'importanza strategica della Chiusa rispetto all'asse stradale è testimoniata dalla preoccupazione sia dell'imperatore sia del comune veronese di assicurarsene il controllo³⁵, come pure è una spia rivelatrice dell'obiettivo comunale di dominare la strada la reiterata minaccia contro chi tenti di impadronirsi delle rocche di Garda e Rivoli³⁶.

Proprio in età medievale si afferma, accanto ad un tracciato più antico (che aggirava l'ostacolo, attraversando il fiume a nord di Volargne, seguendone la riva destra – priva di difficoltà – fino ad Avio)

³⁰ Così è detta nel 1313 nei patti tra Federico della Scala e il comune di Verona: Varanini, *La Valpolicella*, p. 287.

³¹ 1228, st. 230 (il successivo st. 231 stabilisce poi che in certi periodi solo per questa direttrice – strada e canale – sia consentito il commercio di olio); Domus, I, st. 73 e 79, ripresi rispettivamente dagli statuti civici 1276, I, st. 168 e 172; 1327, I, st. 197 e 201; 1393, I, st. 154 e 158 con poche variazioni.

³² G. Gerola, *Guglielmo Castelbarco*, in "Annuario degli studenti trentini", VII (1900), p. 176; J. Riedmann, *Vie di comunicazione e mezzi di trasporto*, in *Comunicazione e mobilità nel medioevo*, a cura di S. de Rachewiltz e J. Riedmann (Annali dell'Istituto storico italo-germanico, quaderno 48), Bologna 1997, pp. 119-120.

³³ Varanini, *La Valpolicella*, pp. 25-27.

³⁴ Su questi temi la bibliografia è ormai vastissima, con specifico riferimento all'argomento in esame ricordiamo qui solo A. Castagnetti, *La Valpolicella dall'alto medioevo all'età comunale*, Verona 1984, p. 44; F. Oppl, *Das itinerar kaiser Friedrich Barbarossa (1152-1190)*, Wien-Köln-Graz 1978; *Gotifredi Viterbensis gesta Federici*, in *MGH Scriptores*, Hannover 1872, pp. 307-334.

³⁵ Castagnetti, *La Valpolicella*, pp. 44-45.

³⁶ 1228, st. 254; 1276, III, st. 49; 1327, III, st. 45; Simeoni, *Il comune veronese*, p. 72-3.

il percorso stradale attraverso la Chiusa³⁷. Indagini recenti hanno escluso infatti che essa facesse parte del sistema difensivo tardo antico, data l'impossibilità di concentrare la difesa della zona in un unico punto e la necessità di assicurarsi in modo più articolato il controllo di tutto il sistema della gola; ancora in un documento del 1193 si coinvolgono negli obblighi relativi alla sua custodia ben tre comunità³⁸; più tardi la custodia della porta della Chiusa sarà affidata prima ad un religioso, poi a persone capaci, cui gli abitanti devono prestare aiuto³⁹.

Alle funzioni militari e commerciali, in quanto luogo di esazione di pedaggi⁴⁰ (un'attenzione particolare le riservano gli statuti nella lotta contro l'esportazione proprio per la sua posizione strategica di collegamento col Garda e la Germania), la Chiusa aggiunge nel XIII secolo anche quella di limite meridionale della giurisdizione del principato vescovile di Trento, in ciò svolgendo un ruolo analogo alla più settentrionale omonima Klausen, a sud di Sabiona sulla stessa direttrice, altra località che fungeva da confine doganale tra i vescovadi di Trento e Bressanone e che dovette la sua importanza al percorso stradale del Brennero⁴¹. Entrambi i luoghi – ma il ragionamento è estendibile a numerosi altri passi⁴² - nell'immaginario collettivo andarono assumendo un ruolo strategico anche, e soprattutto, in forza del loro legame con la percezione psicologica di confine.

Le conseguenze del passaggio degli eserciti lungo la strada non di rado lasciano tracce nella documentazione privata: una clausola di un contratto d'affitto del 1216 a Gaion, piccola corte situata proprio sulla strada, prevede ad esempio che “si pro wera vel pro facto imperatoris illa terra de Galiune erit devastata, ita quod nullus possit ibi habitare” non si chieda la corresponsione del fitto annuale⁴³. Questo aspetto militare è però taciuto dagli statuti, che ne ricordano invece con insistenza un altro, vale a dire la funzione di via percorsa dai pellegrini, circostanza confermata da alcuni itinerari di viaggio per coloro che provenivano dal nord dell'Europa e sceglievano il percorso orientale verso Roma. Valicato il Brennero, uno dei passi più bassi dell'arco alpino coi suoi 1350 m di altitudine, toccavano Vipiteno, Bressanone, Chiusa, Bolzano, Trento (da dove iniziava di solito il computo delle distanze col miglio 'latino' = km 1,5, mentre prima era in miglia 'germaniche' = km 7,5), la Chiusa Veronese, Verona, e proseguivano poi per Ferrara, Bologna, Firenze, Siena, Roma⁴⁴. Quella Trentina è dunque una strada 'romea', in quanto attraversata da *mercatores Teutonici et romei*⁴⁵, nel senso nuovo assunto dal termine nei secoli centrali del medioevo, quando non designa più, come in origine, solo chi compie un pellegrinaggio a Roma o in Terrasanta, ma qualsiasi pellegrino, indipendentemente dalla meta verso cui si incammina, e – per estensione – viene ad indicare anche la strada da lui percorsa.

Con la nascita dei cosiddetti 'itinerari assistiti' aumentano e si diversificano, lungo questa come lungo le altre direttrici principali di marcia, i luoghi di ricovero e ai pellegrini accade sempre meno di dover pernottare *in prato*, come era successo nel giugno del 1053 (con l'amara sorpresa di svegliarsi derubato dei cavalli) al monaco Gottschalk mentre trasportava alcune reliquie di santa Anastasia da Verona al proprio monastero di Benediktbeuern⁴⁶. Si tratta

³⁷ E. Mollo, *Le chiuse: realtà e rappresentazioni mentali del confine alpino nel medioevo*, in “Bollettino storico bibliografico subalpino”, 84 (1986), pp. 352-353.

³⁸ Castagnetti, *La Valpolicella*, pp. 51 e 180 (doc. 4).

³⁹ 1276, IV, st. 144 (ma vedi anche IV, agg. st. 138); 1327, IV, st. 93.

⁴⁰ 1276, I, agg. st. 167, 173 e 176; 1327, I, st. 193, 196 e 202; 1393, I, st. 150, 153 e 159.

⁴¹ Mollo, *Le chiuse*, pp. 351-352.

⁴² Si vedano quelli delle chiuse in Val di Susa studiati da Mollo, *Le chiuse*, pp. 358-390.

⁴³ Simeoni, *Comuni rurali*, pp. 192-3.

⁴⁴ O. Springer, *Medieval Pilgrim Routes from Scandinavia to Rome*, in “Medieval studies”, XII (1950), pp. 104-106 e R. Stopani, *Le vie di pellegrinaggio nel Medioevo. Gli itinerari per Roma, Gerusalemme, Compostella*, Firenze 1991, pp. 122-124.

⁴⁵ Domus, I, st. 73.

⁴⁶ *Chronicon Benedictburanum*, in *MGH Scriptores*, IX, Hannover 1851, in particolare le pp. 224-229.

innanzitutto di strutture ospedaliere che in area veronese hanno dimensioni modeste, una connotazione più religiosa che specificamente medica (al contrario di quanto è ravvisabile invece in Toscana), ma che raggiungono quote considerevoli: fra XIII e XIV secolo superano infatti la quarantina di unità. Sulla sinistra dell'Adige, lungo l'asse stradale Trento-Verona-Vicenza troviamo ad esempio in successione S. Alessio, S. Stefano, S. Gregorio, S. Apollonia, S. Maria in Organo, S. Sepolcro, S. Apollinare alla Peccana⁴⁷. Gli ospedali cittadini dei sobborghi di nord-ovest gravitano proprio verso l'area della strada trentina: a S. Giorgio nei primi decenni del Duecento *maxime teotonici aluntur*, e la chiesa con annesso ospedale di S. Concordia di Nassar nel 1222 è fatta oggetto di un legato da parte di un notaio *in utilitate solomodo peregrinorum*⁴⁸. Lungo la via di Ostiglia, altra importante arteria a sud della città, erano ubicati poi l'ospedale di S. Croce e quello di S. Daniele, mentre sulla stessa direttrice, ma più distante dall'abitato e dalla strada, sorse il grande ospedale-lebbrosario della Tomba, accorrendo precedenti ricoveri dispersi⁴⁹.

Il progressivo aumento degli enti di assistenza è un segnale indiretto, ma chiaro, della crescente importanza assunta dal traffico sulle grandi strade. Se non abbiamo mai trovato indicazioni di appositi cimiteri, resisi necessari altrove⁵⁰ per far fronte all'accresciuto numero di viandanti che morivano sulle direttrici di lunga percorrenza, è documentata invece, seppur indirettamente, la nascita di un vero e proprio sistema alberghiero. Locande e taverne anche nel veronese si distribuiscono razionalmente lungo i percorsi maggiori, diventano le nuove infrastrutture di supporto alla circolazione e talvolta soppiantano i vecchi *hospitalia*. Negli statuti della *Domus* norme rigorosissime riguardano gli *hosterii tam peregrinorum quam theutonicorum*, raggruppati in una vivace corporazione ai cui membri sono affidate, insieme all'incarico dell'ospitalità, anche la sorveglianza e la responsabilità giuridica nei confronti dei mercanti stranieri in città (con una redditizia compartecipazione agli utili), e ai quali viene garantito il necessario supporto di mediatori e interpreti *qui scire debeant theutonicum et latinum*⁵¹.

Strade dunque dai molteplici utenti e generatrici di ricchezza per la popolazione abitante lungo il percorso, queste arterie sovregionali attirano il traffico dalle altre vie e catturano l'attenzione di più poteri, che si fanno carico della loro sicurezza, come documentano con abbondanza di esempi molti trattati bilaterali o multilaterali che coinvolgono Verona⁵²; in particolare tra le clausole di numerosissimi accordi con i veneziani, è costante l'impegno dei veronesi a tenere sicura la via dell'Adige, sia per terra che per acqua, tranne che in tempo di

⁴⁷ V. Fainelli, *Storia degli ospedali di Verona dai tempi di San Zeno ai giorni nostri*, Verona 1962, pp. 88-90, 106.

⁴⁸ Varanini, *La Valpolicella*, p. 250.

⁴⁹ G.M. Varanini – G. De Sandre Gasparini, *Gli ospedali dei malsani nella società veneta del XII-XIII secolo*, in *Città e servizi sociali nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia 1990, in particolare pp. 155-158; e S.A. Bianchi, *Il grande ospedale: S. Giacomo alla Tomba*, in *Gli Scaligeri 1277-1387*, a cura di G.M. Varanini, Verona 1988, pp. 471-472.

⁵⁰ Cfr. A. A. Settia, *Strade e pellegrini nell'Oltrepò pavese*, in Id., *Chiese, strade e fortezze nell'Italia medievale*, Roma 1991 (Italia sacra, 46), pp. 315-317.

⁵¹ Domus, III, st. 15-24; *Gli antichi statuti delle arti veronesi secondo la revisione scaligera del 1319*, a cura di L. Simeoni, Venezia 1914, pp. 488-495; V. Cavallari, *Fondaco e albergo negli statuti veronesi del secolo XIV*, in "Studi storici veronesi", I (1947), pp. 121-136.

⁵² Per il secolo XIII vedi ad esempio i patti fra Verona, Cremona e il marchese d'Este del 1208 (G. De Vergottini, *Origini e sviluppo della comitatina*, in Id., *Scritti di storia del diritto italiano*, I, Milano 1977, pp. 100-110); il trattato multilaterale con Padova, Vicenza e Treviso del 1262 (*Statuti del comune di Vicenza, 1264*, a cura di F. Lampertico, Venezia 1886, pp. 245-248), i patti con Mantova del 1289 (C. Cipolla, *Documenti per la storia delle relazioni fra Verona e Mantova nel secolo XIII*, Milano 1901, pp. 212-218 e 263-268).

guerra⁵³. Quest'ultima specificazione appare fondamentale, infatti conflitti, alleanze e antagonismi guidano molte scelte di politica stradale e condizionano gli sviluppi e i livelli di utilizzazione dei percorsi. È noto che negli anni della prima lega Lombarda, le città di Bologna, Modena, Reggio, Parma e Mantova giurano di difendere entro il proprio territorio le strade e i lombardi; poi in un mutato contesto gli statuti del 1225 di Parma (acerrima nemica di Federico II) prescriveranno che il podestà entrando in carica giuri di preservare alcune strade tra cui la via di Mantova e di Verona⁵⁴.

Essendo molto frequentate, le grandi strade richiamano, contestualmente alle attenzioni del potere, anche l'opposto interesse di vari malintenzionati e diventano luogo di sempre più organizzate azioni di rapina, talvolta simili a vere e proprie azioni di guerra capaci di realizzare cospicui bottini⁵⁵. I diversi comuni, impegnati a potenziare gli sforzi per estendere il controllo e per garantire la sicurezza di uomini e merci, spesso pattuiscono che in caso di rapina sulle strade dei propri territori provvederanno alla restituzione o al risarcimento⁵⁶; la tutela dei forestieri può prevedere anche la chiamata in giudizio. Non è raro il caso in cui siano proprio gli statuti ad obbligare il podestà e i suoi giudici a dar corso alle denunce presentate da forestieri, ma più spesso sono gli ufficiali delle corporazioni dei mercanti ad agire in prima fila *ad recuperandum omnia*⁵⁷. Nel 1221 quando Benvenuto, figlio di Amighetto da Nogara, viene ucciso dai briganti fra Casalmaggiore e Rivarolo, è grazie all'intervento del console dei mercanti di Cremona che la sua famiglia riesce a recuperare parte del bottino e a ricevere poi dal comune dieci lire e mezza come rifusione del danno subito⁵⁸. Essendo ricorrenti episodi di tal genere, denunce e relative richieste dovevano pure essere frequenti e onerose, ed è significativo che una delle non numerose *correctiones* apportate dai Visconti agli statuti della *Domus* riguardi proprio lo scottante tema dei rimborsi⁵⁹.

Quando i rapporti fra le città interessate dal contenzioso non erano buoni, scattava l'applicazione del consueto diritto di rappresaglia (diretta o indiretta), come dimostrano alcune vicende che vedono protagoniste Verona e Ferrara sul finire del XII secolo. Verona per contrastare le discordie coi ferraresi a proposito delle vie di terra e d'acqua del Polesine utilizza l'arma del divieto ai suoi *negotiatores* di recarsi a Ferrara⁶⁰. Sul fronte opposto la brutta avventura occorsa ai mercanti ferraresi Cecco, Pietro, Bianchino e Obertano, che passando per il distretto veronese nella primavera del 1179 furono derubati delle merci e per i quali il podestà di Ferrara decretò subito come rappresaglia il sequestro dell'olio che un mercante veronese di

⁵³ Vedi ad esempio C. Cipolla, *Intorno alla carta del 1193 che regolava le relazioni di carattere privato tra Veneziani e Veronesi*, in *Scritti*, pp. 581-586; o i patti del 1306 a lungo ricopiati negli statuti dell'organizzazione dei mercanti (Domus, pp. 79-82).

⁵⁴ G. Vignati, *Storia diplomatica della Lega Lombarda*, Torino 1975 (orig. Milano 1866), p. 222.

⁵⁵ Tale è il noto agguato di strada teso nel 1328 dai ghibellini pavesi a quanti stavano trasportando da Avignone a Piacenza le paghe delle truppe pontificie: G. Villani, *Cronaca*, libro decimo, cap. XCI (Biblioteca Classica Italiana, Trieste 1858, I, pp. 330-331); Settia, *Strade e pellegrini*, p. 321.

⁵⁶ Così fanno ad esempio Pisa e Volterra nel 1276 (Szabò, *La politica stradale*, p. 90); così fa anche Verona (vedi ad esempio Cipolla, *Trattati commerciali e politici*, p. 578).

⁵⁷ Vedi il giuramento del podestà di Siena nel 1262 in *Il costituito del comune di Siena*, p. 25; per altri esempi relativi a Parma, Lodi e Reggio vedi Szabò, *La politica stradale*, p. 90; per Verona vedi 1276, III, st. 13 (= 1327, III, st. 166, ma non c'è alcun obbligo più preciso), Domus, I, st. 76, 77, 80.

⁵⁸ E. Rossini, *Verona da Ezzelino da Romano alla morte di Cangrande*, in *Verona e il suo territorio*, III/1, Verona 1975, p. 70.

⁵⁹ Domus, pp. 91-92.

⁶⁰ Cipolla, *Trattati commerciali e politici*, p. 578.

nome Pipione trasportava in territorio ferrarese⁶¹, testimonia come l'azione di rappresaglia ordinata dalla città danneggiata avesse effetto immediatamente esecutivo.

L'obiettivo della sicurezza può essere perseguito dai comuni anche mediante una politica insediativa di controllo, cioè con la fondazione di nuovi centri abitati nei punti 'caldi' del percorso stradale, arrivando talora a obbligare ciascun abitante a costruirsi una casa lungo la via, con la precisazione che in ogni famiglia ci siano maschi adulti e validi⁶². Tra questi nuovi borghi che assicurano al comune sia solidi punti di radicamento nel territorio sia la 'presa' sui percorsi stradali maggiori, un posto a sé meritano i borghi franchi, spesso fondati lungo strade di cui si riconosceva l'importanza, al punto che alcune fondazioni sono esplicitamente chiamate *Burgus in Strata* o di esse viene precisato che sono state progettate 'ob vicionem et defensionem strate Teutonice et hominum et locorum illius contrate'⁶³. Non possiamo certo dire che nel Veronese Villafranca e Villanova nascano per motivazioni stradali, dobbiamo però ricordare che entrambe sono ubicate sulla vecchia strada consolare Postumia e, in particolare, che Villafranca sorge nel punto in cui la Postumia – che fra Verona e Mantova aveva nel tempo spostato il suo percorso originario, attratta proprio da Mantova – riconfluiva nell'antico tracciato⁶⁴.

Il fatto che la maggior parte dei nuovi borghi sia difesa solo da un fossato, indica poi che un'attenta politica di popolamento è ritenuta più efficace di basi militari o controlli di polizia mobile⁶⁵. Eppure per tratti stradali importanti o considerati a rischio non è inconsueta l'adozione della sorveglianza armata quale misura supplementare: la pace del 1279 tra Verona, Brescia e Mantova prevede che le strade tra Brescia e Verona e tra Brescia e Mantova siano sorvegliate dai tre comuni, ciascuno dei quali mette a disposizione un capitano e 10 uomini a cavallo⁶⁶. Di analoghi provvedimenti conserviamo abbondante documentazione per numerosi comuni⁶⁷ e tale insistito ricorso fa capire che i normali meccanismi messi in atto per garantire la sicurezza stradale spesso si rivelavano inefficaci o comunque insufficienti e dunque quella che doveva essere una misura straordinaria perdeva il suo carattere di eccezione e veniva adottata su larga scala.

3. Le strade del distretto

Il comune di Verona, stando alle indicazioni statutarie, agisce in due fasi: in un primo momento volge la sua attenzione alle strade esterne e in particolare alla rete viaria del distretto, in un secondo tempo si occupa della città. Contrariamente a quanto avviene in coeve realtà comunali⁶⁸, il miglioramento della rete delle comunicazioni appare più precocemente e più incisivamente per le vie del territorio rispetto a quelle del centro urbano. Tale impegno diventa una voce ordinaria della politica amministrativa e va letto in primo luogo alla luce della volontà

⁶¹ G. Biscaro, *Attraverso le carte di S. Giorgio in Braida di Verona*, in "Atti del R. Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti", XCIV, parte II (1934-35), p. 678.

⁶² Esempi in A.A. Settia, *Castelli e strade del nord Italia in età comunale: sicurezza, popolamento, 'strategia'*, in "Bollettino storico bibliografico subalpino", LXXVII (1979), pp. 241-2. Non ci sono nel veronese testimonianze di presidi di strada mediante insediamenti di famiglie, contrariamente a quanto documentato per Bologna: A. Palmieri, *Le strade medievali fra Bologna e la Toscana*, in "Atti e memorie della R. Deputazione di storia patria per le province di Romagna", s. IV, VIII, a. 1918, p. 40.

⁶³ Si veda la fondazione del comune di Tortona avviata intorno al 1250: Settia, *Strade e pellegrini*, p. 328

⁶⁴ P. Ugolini, *La formazione del sistema territoriale e urbano della Valle Padana*, in *Storia d'Italia, Annali 8*, Torino 1985, pp. 183-185.

⁶⁵ Settia, *Castelli e strade*, pp. 241-243.

⁶⁶ Cipolla, *Documenti per la storia delle relazioni*, pp. 169-173.

⁶⁷ Szabò, *La politica stradale*, pp. 94-97.

⁶⁸ Szabò, *La politica stradale*, p. 97 parla di iniziative rivolte in un primo momento alle vie cittadine.

di assicurarsi i mezzi necessari per sostenere il nuovo tipo di economia. La strada si connota come un elemento chiave nella politica di penetrazione nel contado.

La ‘costruzione del distretto’ è messa in atto con straordinaria rapidità dal comune veronese, che fra il 1190 e il 1230 si garantisce la pienezza del controllo amministrativo e fiscale, ridimensionando e talvolta annullando il potere delle signorie rurali che facevano capo ai maggiori enti ecclesiastici cittadini. Mancano nel suo territorio signorie di castello con forti tradizioni di autonomia⁶⁹ e non è riconoscibile quel nesso tra incastellamento, signoria rurale e sistema stradale che nel senso comune e nella tradizione storiografica meno recente spesso collega castelli e strade, considerando i primi o costruiti con funzioni predatorie da signori-avvoltoi o, viceversa, edificati con il lodevole compito di sorvegliare le strade e liberarle dai briganti⁷⁰. In realtà dopo il X secolo i castelli sorgono – senza alcun piano strategico data la debolezza dell’ autorità regia, e indipendentemente dai percorsi stradali – ovunque sia importante la protezione di abitati preesistenti. È pur vero che in alcuni casi i diplomi di Berengario I, insieme con la licenza di erigere castelli, accordano l’ autorizzazione a riscuotere il *toloneo* e ciò fa presumere che la nascita della fortificazione sia direttamente connessa a un percorso stradale: è questo il caso di Nogara nella bassa pianura veronese⁷¹, situata su una strada destinata ad un progressivo aumento di prestigio commerciale e che sarà utilizzata nei periodi di lotte tra Ferrara e Venezia come ‘via del sale’ dal monastero di S. Benedetto Po⁷². Nogara rappresenta però più un’ eccezione che una regola e non basta a reggere la tesi di una impostazione strategico-stradale dell’ incastellamento regio nel veronese⁷³. Al contrario risulta spesso evidente la contemporanea presenza di castelli collinari fuori dalle grandi direttrici e niente affatto ‘strategici’ rispetto ai percorsi stradali, come quelli nel *cul de sac*, privo di sbocchi stradali, della valle di Negrar o quelli della Valpantena. In quest’ ultima zona il processo di incastellamento, lungi dall’ aver preminenti funzioni difensive, si lega al consolidamento di proprietà fondiarie ecclesiastiche e nell’ estrema propaggine meridionale della valle un indiretto collegamento tra fortificazione e strada è caso mai rinvenibile ad un limite cronologico opposto – ben oltre l’ età comunale – quando, venuta meno la ragion d’ essere per il controllo delle popolazioni, i castelli vanno incontro ad un rapido processo di decadenza edilizia con l’ unica eccezione di quello di Montorio, militarmente utile (nel mutato contesto) proprio per il controllo della strada verso Vicenza⁷⁴.

Il rapporto castello-strada, quando c’ è, è dunque spesso un rapporto indiretto, derivante dal fatto che i castelli sorgono spesso a ridosso di zone abitate che già sfruttavano le possibilità offerte dalle vie di comunicazione, come accade nella zona pedecollinare per Castelnuovo di Peschiera o, ad est, per San Bonifacio e Soave. In questa parte orientale del distretto, che nel periodo delle lotte di fazione sfuggì al controllo della città (ma il discorso è analogo ad altre aree di confine, come la Gardesana meridionale o la linea lungo il Tione, al limitare del distretto mantovano), si fece via via più forte la vigilanza e la linea difensiva Soave-Villanova sfruttò a

⁶⁹ S.A. Bianchi, *Il comune e le signorie, in Storia di Verona. Caratteri, aspetti, momenti*, a cura di G. alin, Vicenza 2001, p. 120-123.

⁷⁰ Su questi temi vedi Settia, *Castelli e strade*, pp. 231-260.

⁷¹ Settia, *Castelli e strade*, p. 236-7 e bibliografia ivi citata.

⁷² L. Ragni, *S. Benedetto in Polirone e la via del sale nel Duecento*, in “Nuova rivista storica”, LV (1971), p. 356.

⁷³ E’ la tesi sostenuta da Mor, *Dalla caduta dell’ impero*, pp. 94-97, e contestata invece da Settia, *Castelli e strade*, p. 239.

⁷⁴ G.M. Varanini, *Linee di storia medievale (sec. IX-XIII)*, in *Grezzana e la Valpantena*, a cura di E. Turri, Verona 1990, p. 125.

lungo il corso del fiume Tramigna e più ancora le fortificazioni erette in corrispondenza della strada Verona-Vicenza, che avevano nella rocca di Soave un centrale punto di riferimento⁷⁵.

Nel distretto il comune urbano subentra a precedenti esperienze signorili rurali che in più di un caso si erano mostrate attente ai problemi stradali⁷⁶ e la sua legislazione si affianca – e gerarchicamente la supera – a quella di statuti rurali talvolta estremamente puntuali in materia. È il caso degli statuti di Cerea⁷⁷ che contengono sia provvedimenti transitori (come quelli relativi all'apertura di nuove strade verso Casaleone o Gazzo) sia numerose disposizioni generali come l'impegno a tener libera la via per Verona e tutte le strade del comune, le norme per la pulizia e la manutenzione, i divieti per i frontisti e i confinanti di appropriarsi di porzioni del piano stradale pubblico.

Tornando invece agli statuti urbani, vi scopriamo fin dall'inizio l'indicazione di strade alla cui conservazione evidentemente il comune attribuisce particolare rilievo, ma non compare mai un elenco di quelle che potremmo chiamare le 'strade principali' come avviene ad esempio a Siena dove lo statuto del 1281 elenca le nove arterie – nel 1299 poi dette *vie et strate principales* – che restano a tutt'oggi i maggiori vettori di collegamento del centro urbano col territorio circostante⁷⁸. Al contrario, la maggior parte dei provvedimenti veronesi dà l'idea di disposizioni *una tantum*, destinate ad essere annullate dopo l'esecuzione, piuttosto che di norme organizzative di carattere generale e di lunga durata. Ciò vale anche per la strada che da Leppia giunge a Bionde – una delle pochissime arterie del distretto ricordate negli statuti signorili – che un'aggiunta allo statuto del 1276 dice deve essere fatta *aptari et levari*⁷⁹.

Se podestà e procuratori sono sempre subordinati alle decisioni del consiglio per la realizzazione dei lavori pubblici, ciò non avviene fin dall'epoca del primo statuto per alcune strade, cui si assegna un ruolo importante o ai cui lavori si riconosce carattere di urgenza: gli interventi vi dovranno infatti essere eseguiti entro due mesi dall'entrata in carica degli ufficiali preposti. Così la via a nord di Legnago *iuxta Atesim* dovrà essere sistemata e ampliata; la via che collega Cerea a Nogara dovrà essere raddrizzata ealzata; il bosco sotto S. Giovanni Lupatoto dovrà essere estirpato in prossimità della strada che va a Palù "per unam tornaturam a qualibet parte viae, quousque durat nemus" e sarà poi tenuto disboscato; la strada che va a Ronco dovrà essere sistemata⁸⁰. I toponimi ancora richiamano in molti di questi casi le azioni di disboscamento e bonifica nelle quali il comune si era impegnato in anni di poco precedenti il primo statuto.

C'è anche attenzione precoce per la via che conduce ai Lessini⁸¹, il maggiore centro erboso del Veneto Occidentale, di facile accesso, scarsamente abitato e sottoposto nella seconda metà del XIII secolo ad una robusta ondata migratoria favorita dal comune e dalla signoria. Era questa l'area della montagna veronese maggiormente interessata da correnti di transumanza che mettevano in movimento oltre agli animali, capitali e interessi notevoli: qui nella prima età signorile gli Scaligeri organizzeranno una complessa struttura per lo sfruttamento dei pascoli, a favore del lanificio. L'indicazione statutaria "ut via eundi ad Lisinum fieri et aptari debeat et

⁷⁵ G. M. Varanini, *Soave: note di storia medievale (IX-XV sec.)*, in *Soave "terra amenissima, villa suavissima"*, a cura di G. Volpato, Soave 2002, pp. 45 e 67.

⁷⁶ Cfr. sopra la nota 9; vedi per un altro esempio l'atto del 2 ottobre 1179 che mostra la vicinìa di Bovolone deliberare, con l'appoggio del vescovo, la costruzione di una strada di circonvallazione, larga 8 piedi, attorno al castello (*Statuti rurali veronesi*, a cura di C. Cipolla, I, Venezia 1890, pp. 12-13).

⁷⁷ Emanati nel 1304, ma che raccolgono normativa precedente: *Statuti rurali*, pp. 149-180; vedi anche un riferimento stradale negli statuti di Castelnuovo dell'Abate (*ivi*, p. 112).

⁷⁸ Szabò, *La rete stradale*, p. 148 nota 4.

⁷⁹ 1276, I, st. 305 e 1327, I, st. 228 (da confrontare con 1393, I, st. 169).

⁸⁰ Le norme relative a queste strade sono tutte contenute in 1228, st. 196; saranno poi riprese in 1276, IV, st. 171.

⁸¹ 1228, st. 145, e poi 1276, IV, st. 183 e 185 (cfr. invece 1327, IV, st. 112 senza riferimento alla strada).

manuteneri” va considerata probabilmente nel più ampio contesto che prevede anche l’impegno affinché non siano occupati boschi e terre della Lessinia⁸².

Come si vede, le prime disposizioni riguardano strade legate alla produzione e ai mercati, che rivestono grande importanza per le economie locali e regionali. La necessità di assicurare i traffici commerciali non doveva essere però, stando agli statuti, né l’unico né il principale motivo dell’azione del comune in questa sua primissima fase di interessamento all’edilizia stradale del distretto. Un centro urbano cresciuto demograficamente in misura considerevole (Verona a metà del Duecento raggiunge i 35mila abitanti) esige un adeguamento dei prodotti da destinare al mercato urbano e le norme relative alle strade sono senz’altro da valutare nell’ottica dell’approvvigionamento alimentare e dunque da considerare insieme a quelle – numerosissime – sulla regolamentazione del mercato e sui divieti di esportazione. È vero che mancano a Verona richiami espliciti a tale legame⁸³ e che l’esecuzione di lavori stradali non è mai palesemente motivata dall’esigenza di trasportare derrate sul mercato cittadino, è però significativo che molti compiti di politica annonaria siano delegati ai due procuratori, vale a dire agli stessi ufficiali comunali che sovrintendono anche alle strade⁸⁴.

L’amministrazione veronese dimostra nel XII secolo rapidità e attenzione nell’elaborare strumenti per il flusso costante di prodotti in città - condizione necessaria per il mantenimento dell’ordine pubblico, come insegna il caso piacentino dove i nobili, in contrasto coi ceti popolari, usarono come strumento di pressione il controllo delle strade d’accesso alla città per impedire il rifornimento annonario della popolazione urbana⁸⁵ - e a ciò necessariamente deve fare da supporto un sistema stradale efficiente. Il distretto veronese presenta suoli differenziati, con produzioni agricole diversificate, di buona qualità e spesso di elevata resa⁸⁶, e numerose sono le norme tese a favorire la produttività dei terreni⁸⁷, a evitare i danni alle coltivazioni⁸⁸ e a concentrare in città determinati prodotti anche con divieti precisissimi di esportazione o vendita lontano dalle zone di produzione⁸⁹. Tra la fine del Duecento e i primi decenni del Trecento, proprio mentre alcuni di questi divieti diminuiscono⁹⁰, si reintroduce il permesso di recarsi nei mercati rurali per l’acquisto di cereali⁹¹: si tratta di due processi paralleli e - se si vuole - secondari nell’economia complessiva, ma che sottendono il ruolo fondamentale, anche se sottinteso, delle strade.

L’interdipendenza fra città e territorio si fa forte anche delle diverse imposte su passaggio, trasporto, carico e scarico di merci (dazi, tolonei, pedaggi) oltre che su un attento sistema di controlli. Lungo le principali strade sono significativamente ubicati i posti di controllo e di dogana: ad esempio dopo la gualcatura dei panni – effettuata di norma negli impianti sui corsi

⁸² 1228, st. 220 che perdura in età scaligera (1276, IV, st. 185; 1327, IV, st. 112) mentre scompare il capitolo relativo alla strada.

⁸³ Contrariamente a quanto è documentato altrove: cfr. Szabò, *La rete stradale*, pp. 182-183.

⁸⁴ 1228, st. 166; 1276, IV, st. 1; 1327, IV, 1; 1393, IV, st. 1; a Firenze nel 1285 sono attestati ufficiali annonari con incarichi di responsabilità stradale: Szabò, *La rete stradale*, p. 184 nota 5.

⁸⁵ F. Bocchi, *La politica annonaria della città emiliane*, in Ead., *Attraverso le città italiane nel medioevo*, Bologna 1987, p. 125.

⁸⁶ Non sono rari i casi in cui Verona vende cereali ad altre città, in primis Venezia (R. Predelli, *I libri commemorali della Repubblica di Venezia*, Venezia 1876, libro I, p. 13, n. 43).

⁸⁷ 1228, st. 94-95; cfr. poi 1276, I, st. 243 e 244; 1327, I, st. 257; 1393, I, st. 185.

⁸⁸ 1228, st. 96-99.

⁸⁹ Vedi 1276, IV, st. 18 e 19; 1327, IV, st. 20; 1393, IV, st. 19. Per l’olio di cui è proibita l’esportazione, soprattutto, in direzione di Trento, se non passando per l’Adige o per la strada che lo costeggia vedi 1276, IV, agg. st. 141 e SN, III, pag. 51; 1327, III, st. 157; 1393, III, st. 130. Come esempio di limitazioni interne al distretto vedi 1276, IV, st. 102; 1327, IV, st. 46; 1393 IV, st. 43 relativi a selvaggina, uova e pollame.

⁹⁰ Decade ad esempio il divieto per il vino della Zosana: 1276, IV, st. 134.

⁹¹ 1276, IV, st. 15 e 16; 1327, IV, st. 16 e 17; 1393, IV, st. 15 e 16.

d'acqua fuori città – le pezze dovevano rientrare in città solo attraverso porta Vescovo (sull'asse viario Verona-Vicenza) dove venivano bollati. Ai centri del distretto non fu infatti mai concesso di produrre a ciclo completo per evitare che diventassero pericolosi concorrenti della produzione urbana⁹².

Molte e diverse sono le ragioni che attivano la sollecitudine del comune per il mantenimento della sicurezza sulle strade del distretto. Se fino al XII secolo la debolezza del potere centrale aveva lasciato aperto lo spazio agli interventi autorevoli, ma lontani e inefficaci, della Chiesa (il II Concilio lateranense nel 1139 ancora chiedeva la sicurezza di mercanti, religiosi e pellegrini, e il concilio successivo nel 1179 minacciava addirittura di scomunica chiunque violasse questo precetto⁹³), con l'affermarsi dei poteri locali diventano più incisivi gli sforzi e – c'è da pensare – più efficaci e mirati i mezzi messi in atto. Contro i molti *latrones vel predones* tuonano anche a Verona le leggi volte a garantire la pace pubblica. Il comune si impegna attraverso i suoi massimi esponenti a mantenere la sicurezza di tutte le strade del distretto, soprattutto a favore dei mercanti (l'impegno è inserito negli statuti della *Domus*⁹⁴) anche se non arriva comunque mai a far giurare in tal senso i consoli o il podestà al momento dell'assunzione della carica, come accade a Piacenza e a Siena, né marchia il brigantaggio come uno dei reati passibili delle pene più dure, cosa che fanno invece nel 1229 il conte del Tirolo e l'arcivescovo di Bressanone emanando congiuntamente delle leggi a difesa della pace dei mercanti⁹⁵.

Per far fronte all'impegno sulle meno trafficate strade del distretto, il comune urbano obbliga le amministrazioni rurali a far recuperare il beni persi alla parte lesa. Riprendendo una consuetudine antica, l'intera comunità è ritenuta responsabile del danno se gli autori del reato non sono catturati e i beni non vengono recuperati, il che significa indirettamente incaricare i distrettuali della vigilanza attiva delle vie di comunicazione, prevedendo anche che, se assalti o furti avvengono di giorno sulle strade meno battute *extra villam vel castrum*, dove la comunità di solito è meno vigile e attenta, siano chiamati a rifondere i danni coloro che stanno nei campi⁹⁶.

In caso di delitti l'inchiesta compete ai magistrati di Verona e non a quelli della villa dove è stato commesso il crimine: il controllo del comune urbano è dunque fin dall'inizio serrato e attenta è la predisposizione di misure atte a mantenere la sicurezza. Non sappiamo se l'area veronese arrivò a poter competere con la Lombardia viscontea che, stando alle affermazioni di Galvano Fiamma, godeva di una sicurezza pressoché totale grazie ad un efficientissimo servizio di polizia mobile⁹⁷, ma sappiamo che, se richiesti dai mercanti di passaggio, i rettori delle ville erano obbligati a fornire – dietro pagamento – idonea custodia alle merci durante la notte e se ne assumevano la responsabilità⁹⁸. Quando poi il distretto fu diviso in *capitaniati*, riducendo l'autonomia delle ville, divenne cura del capitano vigilare sullo stato e la sicurezza delle strade, come pure dei ponti e dei fossati⁹⁹.

Le aree di confine tra un contado e l'altro erano fra le più vulnerabili dal punto di vista dell'incolumità dei viandanti poiché i malviventi potevano più facilmente sfuggire spostandosi

⁹² S.A. Bianchi, *Il lanificio veronese fra XII e XIV secolo: strutture organizzative, tecniche, prodotti*, in *Tessuti nel Veneto. Venezia e la Terraferma*, a cura di G. Ericani e P. Frattaroli, Verona 1993, p. 75.

⁹³ Szabò, *La politica stradale*, pp. 82-83 e 88 con riferimenti bibliografici; vi si ricorda tra l'altro che Federico II nel 1239 conferì pieni poteri al figlio Enzo per eliminare dalla penisola i briganti di strada.

⁹⁴ *Domus*, I, st. 75.

⁹⁵ I riferimenti ai singoli documenti sono in Szabò, *La politica stradale*, p. 88

⁹⁶ 1228, st. 100.

⁹⁷ Settia, *Castelli e strade*, p. 257.

⁹⁸ 1228, st. 276; 1276, III, st. 164; 1327, III, st. 138; 1393, III, st. 113.

⁹⁹ L. Simeoni, *L'amministrazione del distretto veronese sotto gli Scaligeri*, in *Studi su Verona nel medioevo* (= "Studi storici veronesi", XI), Verona 1961, pp. 204-205.

rapidamente in un territorio vicino ma soggetto a diversa giurisdizione. Nei patti tra Verona e Padova del 1347 - fra i pochi ad essere ricopiati in un'aggiunta statutaria¹⁰⁰ - si stabilisce che comunità e singoli residenti nelle zone di confine "ad clamorem illorum de tali loco in quo comitteretur delictum, teneantur trahere et malefactorem qui aufugerit a parte sua capere et detenere". Sospetti e antagonismi fra potentati limitrofi aumentavano i pericoli per i viaggiatori, come dimostra la causa intentata nel 1356 da un mercante milanese, tale Cristoforo da Birago, derubato e catturato non lontano da Sirmione sulla riviera gardesana, in una zona 'di frontiera' tra le signorie dei Visconti, dei Gonzaga e degli Scaligeri allora non proprio amiche¹⁰¹. Il mercante in quella circostanza era accompagnato da alcune guide e questo riferimento apre un quesito non solo sul ruolo delle popolazioni indigene nei luoghi più difficili - dato che esse hanno conoscenza dei luoghi e dimestichezza con le condizioni effettive dei percorsi - quanto sul dubbio, a tutt'oggi irrisolto, se esistessero all'epoca indicazioni stradali. Ciò vale tanto per le strade maggiori quanto per i percorsi alternativi, utilizzati più spesso di quanto si creda, soprattutto in casi di particolare necessità e urgenza: sappiamo ad esempio che Ezzelino da Romano nel 1225 giunse a Verona in febbraio utilizzando un percorso insolito fra le montagne e dovette farsi aprire la marcia, sulla strada coperta di neve, dagli spalatori¹⁰².

Neve e ghiaccio in inverno danneggiavano le strade ed è probabile che anche a Verona una perizia primaverile, affidata a funzionari comunali, avesse il compito di programmare le operazioni di ripristino prima del più intenso traffico estivo, spesso con un'attenzione speciale per i ponti, che rappresentavano i punti di maggiore debolezza nella rete di comunicazioni del contado¹⁰³. Non compaiono mai negli statuti veronesi postille o indicazioni marginali volte a cassare il capitolo dopo che la disposizione è stata eseguita, circostanza invece frequentissima laddove abbiamo raccolte specificamente dedicate alle strade o dove risultano insediate apposite commissioni di *emendatores*¹⁰⁴. Ci mancano, di conseguenza, anche le informazioni sulla pavimentazione stradale del distretto, sovente trasmesse dalle raccolte più organiche; possiamo nondimeno ipotizzare la consueta gerarchizzazione basata su due criteri di rilevanza: l'importanza a lungo raggio dei percorsi e la vicinanza al centro urbano¹⁰⁵. Alle lastricature più solide e pregiate nell'area cittadina - dopo la decadenza altomedievale - doveva far riscontro un uso di materiali meno costosi al di fuori dei limiti urbani e una manutenzione sommaria, sempre improntata al prevalente criterio dell'economicità.

Chi provvede a finanziare queste manutenzioni ordinarie o gli interventi straordinari che si fossero resi necessari? Alcuni particolari lavori su opere di pubblica utilità sono a carico del comune urbano fin dal 1228: così accade ad esempio per la manutenzione delle strade e dei canali di scolo realizzati per la bonifica di Palù¹⁰⁶. Di norma poi le strade più brevi sono affidate

¹⁰⁰ 1327, VII (4), pp. 720-723.

¹⁰¹ V. Fainelli, *Cattura di un mercante nel 1356*, in "Pro Verona", a. 1, n. 1 (1910), p. 6.

¹⁰² A.A. Settia, *Spazi e tempi della guerra nell'Italia del nord (secoli XII-XIV)*, in *Spazi tempi misure e percorsi nell'Europa del basso medioevo* (Atti del XXXII Convegno storico internazionale, Todi 8-11 ottobre 1995), Spoleto 1996, p. 339.

¹⁰³ Szabò, *La rete stradale*, p. 149; per il massaro dei ponti negli statuti veronesi vedi 1276, I, st. 96; 1327, I, st. 141; 1393, I, st. 104.

¹⁰⁴ Nello *Statutum viarum* senese (iniziato nel 1290 e tenuto aggiornato per 9 anni) su 399 capitoli contenenti disposizioni per lavori concreti, ben 55 sono annullati con questa modalità: Szabò, *La rete stradale*, pp. 177-78.

¹⁰⁵ J. Ortalli, *La tecnica di costruzione delle strade di Bologna tra età romana e medioevo*, in "Archeologia medievale", XI (1984), pp. 379-394; cfr. anche 1276, IV, st. 194 ("quod strata que vadit a ponte Rofioli usque ad Torreselum debeat glarari") con i capitoli sulla pavimentazione delle strade del centro (cfr. sotto nota 141)

¹⁰⁶ E così accade anche per la conservazione degli argini dell'Adige o per le riparazioni dei castelli: 1228, st. 244 e 233; 1276, IV, 186 e 202; 1327, IV, st. 148 e 149; 1393, IV, st. 130 e 131.

alla cura dei singoli comuni rurali¹⁰⁷, mentre i percorsi più lunghi, che attraversano diverse località, si dividono in segmenti e i singoli tratti vengono assegnati alle comunità del territorio, allo stesso modo in cui sono ripartiti i tratti di fiume per l'effettuazione dei lavori di arginatura o per il mantenimento dei ponti levatoi sull'Adige¹⁰⁸. Un provvedimento della prima età scaligera¹⁰⁹ stabilisce che i lavori da effettuare sulla strada che collega Leppia alla villa di Bionde saranno sostenuti dai 16 comuni dettagliatamente elencati, più *alia comunia que uterentur per dictam stratam*. Chi utilizza, paga: ciò vale per tutte le opere di pubblica utilità del distretto e probabilmente anche a Verona è regolarmente chiamato a sostenere i lavori di manutenzione anche chi non abita lungo la strada¹¹⁰.

Se gli statuti ci danno solo la norma teorica, da altra documentazione abbiamo la prova che queste ripartizioni venivano messe in pratica. Ai primi del Quattrocento infatti, allorchè la Valpolicella fu sollecitata per l'ennesima volta a contribuire alla riparazione della strada Trentina che era *tota dirupta*, autorevoli ex funzionari scaligeri ricordarono che tra i carichi sopportati dai comuni della valle tanto in età scaligera che viscontea c'era appunto il rifacimento della strada, e quando i comuni della valle si rifiutarono di ripararla, provocarono una risentita protesta degli abitanti di città e sobborghi, i quali sostenevano che se i comuni della Valpolicella "forent millies exempta, non tamen gratis debent gaudere laboribus alienis nec sudore vultus vicinorum suorum"¹¹¹. Proprio per questa strada abbiamo documentata nel dettaglio la modalità con cui venne effettuata la ripartizione dei lavori di manutenzione nel 1396 fra le comunità della valle, arrivando fino alla regasta del sobborgo cittadino di S. Stefano¹¹². Né per questa né per altre strade del distretto possediamo invece alcun indizio che rimandi a trattative fra poteri territoriali e utenti abituali, come è testimoniato ad esempio per il Vallese nel 1272 quando i mercanti milanesi accettano di contribuire alla manutenzione di strade e ponti dato che il vescovo non è in grado di farvi fronte¹¹³.

4. La rete viaria urbana

Nel nucleo compatto della città antica, racchiusa entro l'ansa dell'Adige, l'originario reticolo stradale romano resta il supporto di base che fissa i rapporti fra gli spazi in cui trovano posto le singole architetture. Il sistema stradale si eleva in altezza, ma non modifica i tracciati di cardini e decumani, in un rapporto di stretta reciprocità col mantenimento dei condotti di drenaggio delle acque (le cloache).

In un impianto fortemente segnato e condizionato da percorsi stradali che ostacolano ogni tentativo di modificazione strutturale, i complessi di case-torri restano quasi sempre perimetrati dalle antiche strade romane e occupano intere *insulae*, come avviene a Bologna, al contrario di

¹⁰⁷ "Potestas Cerete teneatur facere aptari et fieri pontes et vias communis Cerete per homines suarum contratarum": *Statuti rurali*, p. 157.

¹⁰⁸ 1228, st. 230 (uguale nelle redazioni statutarie successive).

¹⁰⁹ 1276, I, st. 305; poi rimasto uguale in 1327, I, st. 228.

¹¹⁰ Cfr. 1276, I, st. 310 (poi 1327, I, st. 242 e 1393, I, st. 173) per il fossato Gambaldone nel territorio di Moratica e Villimpenta, ripulito "expensas omnium quibus prodest pro rata bubulce"; per un confronto con altre realtà comunali vedi Plesner, *Una rivoluzione*, p. 38.

¹¹¹ Varanini, *La Valpolicella*, pp. 102 e 109.

¹¹² Varanini, *La Valpolicella*, p. 297, doc. 24. Le imposizioni agli abitanti della Valpolicella erano "pro rata extimi" (*ivi*, p. 296, doc. 22).

¹¹³ E. Castelnuovo, *Tempi, distanze e percorsi in montagna nel basso medioevo*, in *Spazi tempi misure e percorsi nell'Europa*, p. 226.

Firenze¹¹⁴. Nell'età delle lotte di fazione la strada segna un confine tra clan potenti e marca le divisioni fra spazi privati chiusi e protetti, contribuendo a costruire le 'forme fisiche' del centro urbano che rispecchiano le 'forme mentali' (di società, di politica, di cultura) dei suoi abitanti. I principali assi viari romani restano in uso per tutto il medioevo come vie di traffico, ma all'occorrenza sono utilizzati anche per ripartire circoscrizioni pubbliche relative all'amministrazione del comune e delle organizzazioni di mestiere, al punto che quando gli artigiani del comparto tessile, per far fronte all'accresciuto numero di addetti, sdoppiano territorialmente alcune arti, lo fanno prendendo come linea divisoria l'antico cardine massimo¹¹⁵.

Lo schema insediativo appare piuttosto chiaro e solo poche architetture possono eluderlo avanzando o arretrando rispetto al filo stradale, eppure, nonostante questa struttura di base fortemente conservativa, è proprio l'età comunale a dare l'impronta urbanistica più marcata alla città che cresce. Al di fuori del nucleo antico, a partire dalla metà del XII secolo, ha inizio infatti l'urbanizzazione di nuovi spazi extramurari, promossa in modo quasi esclusivo dall'iniziativa di enti ecclesiastici, e i nuovi borghi si orientano lungo direttrici rappresentate dalle principali strade, oltre che dal fiume. Gli insediamenti seguono una logica di tipo gravitazionale lungo linee stradali di antica presenza, convergenti verso il centro: i due borghi di più precoce e intenso sviluppo si trovano sullo stesso asse, coincidente con gli sbocchi del decumano massimo, su una delle poche arterie indicate col termine 'strata' (da *via strata*, cioè ricoperta da uno strato di materiale), in genere piuttosto raro nella documentazione veronese di età comunale¹¹⁶. Nella zona pedecollinare alla sinistra del fiume, l'esiguità di spazi costringe a edificare lungo le 'linee di strada' della via Trentina e della via per Vicenza, entrambe polarizzate da grandi monasteri¹¹⁷. La nuova rete stradale che, partendo da collegamenti antichi, si sviluppa spontaneamente su direttrici nuove, dà forma a nervature dello spazio suburbano più irregolari rispetto a quelle del tracciato geometrico romano e inframmezzate da spazi residuali informi che verranno riempiti solo più tardi.

Il comune non mostra un ruolo di protagonista in questa fase di espansione e non sembra predisporre strumenti per vigilare sull'organizzazione stradale: gli statuti non documentano né aperture di nuove strade urbane, né rettifiche di tracciati preesistenti. Forse anche a Verona la distruzione di alcuni edifici poté servire come strumento urbanistico, ma l'unico esempio statutario spesso citato al riguardo (l'abbattimento della casa del *dominus* Desiderato da Castello nel punto strategico d'arrivo in città della via Trentina¹¹⁸) è troppo debole e incerto per costituire una prova della messa in atto a Verona dell'esproprio per pubblica utilità come negli stessi anni succedeva altrove¹¹⁹, anche se è comunque significativo che riguardi proprio la viabilità.

Quando, con la fine delle lotte di fazione, il comune acquisisce pienamente la disponibilità dello spazio urbano, la praticabilità delle strade – uno dei temi cardine della riscoperta della *via publica* come bene giuridico – diventa uno dei punti di forza della sua azione in città come nel contado. Il riordinamento dell'assetto stradale si configura come uno degli effetti della centralizzazione dei poteri decisionali e delle responsabilità. Assicurare la percorribilità significa in primo luogo tenere liberi i percorsi e ciò si ottiene in primo luogo impedendo che il piano

¹¹⁴ G.M. Varanini, *Torri e casetorri a Verona in età comunale: assetto urbano e classe dirigente*, in *Paesaggi urbani dell'Italia padana nei secoli VIII-XIV*, Bologna 1988, pp. 173-249.

¹¹⁵ *Gli antichi statuti*, pp. LXVI-LXVII.

¹¹⁶ Varanini, *Torri e casetorri*, p. 206; Id., *L'espansione urbana*, pp. 1-25.

¹¹⁷ G.M. Varanini, *Dal 'Castrum' a 'Veronetta': lo sviluppo urbano a Verona (sinistra Adige) in età comunale*, in *Lo spazio nelle città venete (1152-1348)*, pp. 33-59.

¹¹⁸ 1228, st. 207; per un approfondimento su questi temi vedi Bianchi, *La gestione degli spazi*, pp. 155-157.

¹¹⁹ Per la vicina Vicenza vedi ad esempio *Decreto edilizio emanato a nome del comune di Vicenza l'anno MCCVIII*, a cura di G. Da Schio, Padova 1860.

stradale sia ostruito sistematicamente da uomini, merci o animali: ecco allora i ripetuti divieti per i fruttivendoli di fermarsi a vendere sotto alle porte o vicino ad esse per una distanza di due passi (circa tre metri e mezzo)¹²⁰, i divieti per i conduttori di carri di scaricare merci per strada¹²¹, i divieti per gli animali – primi fra tutti i maiali – scorrazzanti per la città¹²².

Motivazioni igieniche e di sicurezza pubblica stanno alla base di queste norme, cui si collegano strettamente quelle sulla pulizia generale della città, preoccupazione costante e diffusa ovunque, al punto che a Palermo gli ufficiali preposti alle strade sono detti ‘ufficiali delle immondizie’ e a Bologna lo statuto viario si apre precisando che si tratta di misure straordinarie decise dal notaio degli ufficiali incaricati di eliminare la sporcizia e le immondizie¹²³. A Verona la pulizia delle strade urbane nel corso del Duecento da annuale diventa semestrale, una volta in estate e una volta in inverno¹²⁴: ancora scarsa se valutata con i parametri odierni o se confrontata con quella di altre località (a Piacenza ad esempio è trimestrale¹²⁵), ma da considerare in un contesto più generale di obblighi dettagliati per cui ogni famiglia deve tenere il proprio immondezzaio, nessun rifiuto può essere gettato sulla via pubblica, tutte le latrine devono essere coperte, i secchiali devono scaricare sotto terra e non sulle vie¹²⁶. La pulizia ordinaria resta affidata ai frontisti, ma compaiono a fine Duecento le prime disposizioni affinché alcune strade precise – convergenti in punti di particolare traffico, sulla ex Postumia romana, per garantire facile accessibilità al centro a persone e merci – siano pulite sei volte all’anno e affinché tutti i sabati i giurati delle guaitte facciano eliminare la sporcizia sulle strade delle circoscrizioni a loro soggette¹²⁷.

Altri strumenti messi in atto per assicurare la percorribilità delle strade sono la regolamentazione della larghezza e la definizione di misure precise per gli ingombri e le sporgenze sul fronte stradale. Così come all’interno dei propri possedimenti i vecchi signori si attivavano in tal senso - nel 1157 quando l’abate di S. Maria in Organo concede in locazione un appezzamento di terra nel *brolo* del monastero, precisa che deve restar libera una via “ita quod plaustra er milites equitando per eam ire possint”¹²⁸ - allo stesso modo agisce il comune, il cui intervento nel settore appare però ambiguo. Fin dal primo Duecento è attentissimo a regolarizzare i portici in base al diverso tipo di strada¹²⁹ (sollecitudine analoga mostra la vicina Vicenza che, a partire dal 1208, comincia ad eliminarli da città e sobborghi¹³⁰) e ancor di più a proibire di edificare oltre certe altezze, con una normativa debitrice più delle lotte di fazione che del gusto estetico volto a realizzare un equilibrato rapporto tra spazio costruito e spazio

¹²⁰ 1276, IV, st. 109; 1327, IV, st. 81; 1393, IV, st. 71.

¹²¹ 1276, IV, st. 127; 1327, IV, st. 87; 1393, IV, st. 76.

¹²² 1276, IV, st. 1 e 213 (ma anche III, *statuta nova*, p. 83); 1327, IV, st. 1, 6, 121; da confrontare con il precedente 1228, st. 170.

¹²³ Heers, *La città*, p. 327.

¹²⁴ Il cambiamento è documentato da 1276, IV, st. 187.

¹²⁵ Bocchi, *Normativa urbanistica*, pp. 114-115, con altri esempi.

¹²⁶ Le disposizioni sono presenti a partire dal 1276 (con una collocazione ancora piuttosto disordinata) nel libro IV degli statuti: cfr. 1276, IV, st. 180, 181, 187; 1327, IV, st. 108, 110, 114; 1393, IV, st. 96, 98, 102.

¹²⁷ Per un inquadramento di questi provvedimenti in un più ampio contesto di iniziative mirate al bene comune – per il quale provocatoriamente Heers (*La città*, p. 321) si chiedeva: sollecitudine o pretesto? – vedi Bianchi, *La gestione degli spazi*, p. 157-158. Resta un passaggio normativo importante il provvedimento per cui “iurati guaitarum teneantur et debeant facere purgari stratas salexatas suarum guaitarum quolibet die sabbati per homines guaitarum” (1276, IV, st. 188).

¹²⁸ A. Castagnetti, *La società veronese nel medioevo. Ceti e famiglie dominanti nella prima età comunale*, Verona 1987, pp. 114-115.

¹²⁹ 1228, st. 166; poi 1276, IV, st. 172; 1327, IV, st. 154; 1393, IV, st. 136. Indicazioni in tal senso si hanno anche in qualche statuto rurale: cfr. per Cerea *Statuti rurali*, p. 151, st. 7 (“et auferre faciam lobias cavatas impositas in viis comunis”).

¹³⁰ B. Pagliarino, *Croniche di Vicenza*, Vicenza 1663 (anast. 1981), p. 32.

aperto¹³¹. Allo stesso modo prima modifica le misure, poi procede alla progressiva demolizione dei ponticelli, i sovrappassi stradali che congiungevano immobili di uno stesso proprietario, elemento consolidato del paesaggio urbano veronese – e non solo¹³² – utilizzati anche per gli edifici pubblici, come quello che univa la *Domus Nova*, residenza del podestà, e il palazzo comunale, scavalcando la *via sogariorum* dove stavano i mercanti di corde¹³³.

Il comune non mostra invece particolare interesse a regolamentare la larghezza delle strade (a Parma già indicata nel 1211), cioè a definire quello che è stato ritenuto un vero e proprio piano regolatore medievale e che risulta essere uno strumento urbanistico adottato in quasi tutte le città italiane nel Duecento¹³⁴. Tale lacuna normativa va di pari passo con quella relativa ai vicoli tra le case, cresciuti disordinatamente approfittando di una delle tante zone grigie sul diritto di proprietà dei suoli¹³⁵. Questa microviabilità interna agli isolati, spesso utilizzata come scarico per lo scolo delle acque sporche, nel corso del XIV secolo si trasforma (ne abbiamo la prova soprattutto dalla toponomastica rinvenibile nella documentazione privata¹³⁶) o perché il vicolo è promosso a vera e propria strada transitabile o perché viene chiuso in modo da eliminare sporcizia e delinquenza. L'attenzione documentata nel Quattrocento per questo problema e le molte iniziative messe in atto da famiglie di prestigio, che quando avviano la ristrutturazione edilizia del loro palazzo urbano chiedono di chiudere questi passaggi oscuri e malfamati, indirettamente testimoniano l'abbandono in cui versava il settore nelle età precedenti.

Risanamento e chiusura degli *introli*, uniti alla progressiva eliminazione dei ponticelli aerei e delle diverse sporgenze e rientranze per seguire la *corda aliorum domorum*, modificano le strade e conferiscono loro una regolarità e un ordine che prima non avevano. Non ci sono norme veronesi che prevedono di mettere in asse le strade, ma oltre alle lacune documentarie e al persistente impianto romano di cui abbiamo più volte parlato, dobbiamo qui tener conto anche del possibile utilizzo di accorgimenti 'visivi' mirati ad inquadrare alcuni monumenti e a raddrizzare virtualmente le strade che ad essi conducono. Si è notato ad esempio che l'irregolarità della strada diretta al convento di S. Anastasia è stata controllata e attenuata mediante una rettifica 'ottica' realizzata con abili accorgimenti architettonici quali il pilastro di mezzo del doppio portale e i capitelli laterali della chiesa¹³⁷. Anche in questo caso la strada, mentre regolarizza la propria immagine, integra morfologicamente le diverse architetture.

All'attenzione per la *publica utilitas* si associa dunque, nel corso del XV secolo, un nuovo richiamo al decoro urbano, alla regolarità, all'eleganza, e si affaccia anche nella normativa quel confronto tra utile e bello destinato a lunga vita nel settore urbanistico. La stessa chiusura degli *introli*, cui abbiamo prima accennato, sembra attenta all'utile pubblico (quando si autorizza a

¹³¹ 1228, st. 63-64; 1276, IV, st. 166-168; 1327, IV, st. 151-153; 1393, IV, st. 133-135.

¹³² Tanto che il giurista Odofredo indicava il fatto come consuetudinario: Bocchi, *Normativa urbanistica*, p. nota 44.

¹³³ 1276, IV, 1; 1327, IV, 1; vedi per confronto gli statuti veneti del 1450: *Statutorum Veronae libri quinque*, I, Venezia 1747, libro IV, st. 65.

¹³⁴ Rettifiche e allargamenti tengono spesso conto della differenza fra le strade interne e quelle esterne alle mura: Bocchi, *Normativa urbanistica*, p. 111 con numerosi esempi.

¹³⁵ Per un confronto con l'abbondante normativa emiliana vedi F. Bocchi, *Normativa urbanistica*, p. 115-116

¹³⁶ G.M. Varanini, *Edilizia privata e licenze per l'occupazione di suolo pubblico a Verona nel Quattrocento*, in *Lo spazio nelle città venete (1348-1509). Urbanistica e architettura, monumenti e piazze, decorazione e rappresentazione*, a cura di E. Guidoni e U. Soragni, Roma 1997, p. 61; negli statuti si proibisce genericamente di "facere seu deietare aliquam gestionem seu aliquam turpitudinem seu stercora vel budellas", divieto che vale anche per tutte le strade pubbliche (1276, IV, st. 172 e aggiunte; poi 1327, IV, st. 154), la multa è di 60 soldi "et si supra personam alicuius in duplo", annotazione rivelatrice di quanto anche a Verona ci fossero aree di emarginazione igienicamente degradate, con le immondizie spesso gettate dalle finestre insieme alle acque sporche (esempi analoghi nella Napoli del 1322 in Heers, *Le città*, pp. 333-334).

¹³⁷ S. Ferrari, *Piazza Santa Anastasia e l'isolato di Palazzo Forti a Verona. Palazzi, logge e architetture dipinte nel secondo Trecento*, in *Lo spazio nelle città venete (1348-1509)*, pp. 172-174.

sormontarli con un'arcata si chiede, ad esempio, che rimanga spazio sufficiente per il transito di un carro) tanto quanto al decoro e a motivi di igiene. E non sarà forse inutile, allora, collegare ai temi stradali il nuovo modo di guardare a quella umanità bisognosa, che spesso vive nelle strade, da parte del consiglio veronese che nel 1486 programma per la prima volta un censimento dei senza fissa dimora¹³⁸.

Utilità, bellezza e igiene trovano un punto d'incontro nell'attenzione dedicata alla pavimentazione, problema fra i più sentiti in moltissime città comunali italiane, ma realizzato con tempi e modalità assai diversi¹³⁹. A Verona già nel 1276 si introduce un'indicazione programmatica di rilievo, con l'obbligo per il podestà di far *salexare* due vie ogni anno¹⁴⁰. Dopo le pavimentazioni infamanti dell'età delle lotte di fazione (di cui proprio gli statuti di fine Duecento sanciscono l'ultimo atto, prevedendo che la via che unisce il Foro con il porto fluviale sia lastricata con i materiali ricavati dall'abbattimento delle case degli assassini di Mastino della Scala¹⁴¹), un apparato normativo sempre più ampio predispone il rinnovamento con materiali più solidi ed eleganti di nuove vie del centro urbano. La sollecitudine degli Scaligeri per questo aspetto appare fortissima e si inserisce nella linea d'azione di molti signori e principi - è il duca di Savoia a ordinare per la prima volta la lastricatura delle strade principali di Torino e nella Milano sforzesca ci si affida alla generosità di Galeazzo per lastricare e risanare strade e piazze *turpissime, fangose et lutuose*¹⁴² - congruente in ciò con gli interessi dei ceti sociali e di governo.

Ordine, buona pavimentazione e pulizia delle strade contribuiscono alla bellezza della città e soprattutto di quegli itinerari privilegiati che gravitano sulle residenze signorili, laddove è riconoscibile una chiara gerarchia di spazi e percorsi, con urbanistica e architettura che si presentano complementari e in continuità. È infatti proprio e solo per la zona dei palazzi scaligeri che la normativa stradale nel Trecento si fa ampia e dettagliatissima, per evidenti esigenze di immagine. Diventano così oggetto di particolari cure tutte le strade che convergono nella piazza del Foro e nell'attigua piazza dei Signori, l'antico cuore commerciale e il nuovo centro direzionale della politica signorile. Si tratta di una rilevanza inequivocabilmente politica, che sarà proprio per questo annullata nell'età viscontea, come testimoniano con tutta evidenza gli statuti riformati da Gian Galeazzo Visconti, nuovo signore di Verona¹⁴³. Ancora una volta le strade e i loro codici d'uso e di mantenimento rimandano ai rapporti sociali e al sistema politico.

In chiusura, ci poniamo ora una domanda già avanzata per il contado: chi paga queste opere di rinnovamento e di manutenzione? Come per il distretto, anche per il centro urbano vige la regola che i servizi vanno pagati da chi ne trae beneficio, quindi in genere gli oneri sono ripartiti fra gli interessati. Si tratta in molti casi di oneri personali, vale a dire precise prestazioni d'opera: così avviene per la pulizia dei tratti stradali, mentre non è attestata a Verona la consuetudine di ritenere ciascun cittadino responsabile della pavimentazione per la porzione di strada che passa

¹³⁸ G.M. Varanini, *La carità del municipio. Gli ospedali veronesi del Quattrocento*, in *L'ospedale e la città*, a cura di G. Marini, P. Marini, A. Pastore, G.M. Varanini, Verona 1996, p. 27.

¹³⁹ Szabò, *La politica stradale*, p. 104.

¹⁴⁰ 1276, IV, st. 192 da confrontare con 1327, I, st. 233; vedi Bianchi, *La gestione degli spazi*, pp. 157-158

¹⁴¹ 1276, I, st. 305.

¹⁴² Per Torino vedi R. Comba, *Lo spazio vissuto: atteggiamenti mentali e 'costruzione' del paesaggio urbano*, in *Torino fra Medioevo e Rinascimento. Dai catasti al paesaggio urbano e rurale*, a cura di R. Comba e R. Roccia, Torino 1993, p. 19; per Milano vedi Heers, *La città*, p. 335.

¹⁴³ Sulla gestione 'scaligera' degli spazi stradali vedi Bianchi, *La gestione degli spazi*, p. 158 (testo) e p. 25 (visualizzazione grafica).

davanti alla sua casa¹⁴⁴. Sono poi documentate imposte in denaro sia indirette (tutti gli abitanti della contrada sono talvolta chiamati a sostenere la spesa, sotto la supervisione dei giurati delle guaitte) sia dirette. È questo il caso ad esempio della manutenzione delle *salexate*, per la quale solo i proprietari di carri devono versare ogni anno una cifra in ragione del numero e del tipo di carri posseduti¹⁴⁵, vista la rapida usura provocata proprio dai carri pesanti sulle coperture stradali rigide: un provvedimento che, oltre a contribuire al finanziamento dei lavori, mira ad attenuare il conflitto d'interessi tra residenti e non residenti in transito, derivante dalla non coincidenza giuridica fra coloro che sopportano i costi (frontisti) e coloro che ne traggono i maggiori benefici (trasportatori). L'amministrazione comunale si mostra in grado di imporre ai frontisti precisi obblighi, ma anche di alimentare, grazie a imposte prelevate proporzionalmente, un bilancio pubblico capace di finanziare precisi interventi, segno di una raggiunta maturità nell'esperienza di controllo finanziario nel settore stradale.

5. Conclusioni

Arrivati alla conclusione, possiamo ritenere che la scelta necessaria (quasi obbligata, come abbiamo detto all'inizio) degli statuti si è rivelata comunque utile. Senza abbandonare quel po' di sano scetticismo nell'approccio ad una fonte che – lo sappiamo bene – non è specchio dei comportamenti effettivi, e grazie al confronto con altra documentazione, possiamo dire che l'aumento qualitativo più ancora che quantitativo degli ordinamenti viari dimostra una precisa e via via più forte volontà politica in questo settore. Sul banco di prova della politica stradale misuriamo coscienza civica ed efficienza politica e, se è vero che a Ulma, Augusta e Norimberga, come scriveva Braudel, le strade medievali erano talmente sporche e rovinate che bisognava attraversarle sui trampoli o mediante passerelle, e che “alla vigilia delle fiere, a Francoforte si ricoprivano frettolosamente con paglia e trucioli di legno”¹⁴⁶, questo certo non avveniva nella più piccola Verona.

Sarebbe imprudente enfatizzare gli sforzi operati in questo settore (paragonabili a quelli retoricamente attribuiti ai Savoia quando il loro stesso nome viene interpretato con connotazione ‘stradale’¹⁴⁷), dobbiamo nondimeno riconoscere che il comune prima e la signoria poi non portano avanti una gestione passiva del sistema stradale, ma hanno concreto spirito d'iniziativa, sorretti dall'idea che la rete viaria sia qualcosa di più di uno spazio tecnico destinato alla circolazione e dalla consapevolezza che anche la sua organizzazione e il suo corretto utilizzo contribuiscono alla qualità della vita.

¹⁴⁴ Per questo vedi Heers, *La città*, pp. 334-335.

¹⁴⁵ Ma per alcune strade principali – che vengono elencate – e per la piazza del Foro le spese sono a carico del comune “salvo quod si culpa vel facto alicuius ipse strate devastarentur”, nel qual caso i procuratori faranno riparare i guasti ai responsabili del danneggiamento: 1327, IV, st. 3 (la norma mancava nel 1276); cfr. anche 1393, IV, st. 3.

¹⁴⁶ F. Braudel, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII), I: Le strutture del quotidiano*, trad. it. Torino 1982, p. 457.

¹⁴⁷ “Savoia in lingua nostra salva via / vuol dir però che salva la starda / de l'Alpi tra la Franza e Lombardia”: Settia, *Castelli e strade*, p. 259-260.



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.239-265

Gian Paolo Bustreo
*Paesaggi rurali del trevigiano.
Il censimento stradale del 1315*

A Stefania Rosso, in memoria

1. PREMESSA

All'indomani del periodo di instabilità seguito alla caduta della signoria caminese nel 1312 le magistrature cittadine intrapresero una vigorosa campagna di iniziative politiche e amministrative al fine di ristabilire la pienezza delle prerogative comunali in reazione allo svuotamento di esse coinciso con il lungo periodo caminese¹. Il dinamismo legislativo e amministrativo ebbe una conseguente nonché copiosa ricaduta documentaria che interessò molti degli aspetti della vita del comune – statuti in testa – e che incrementò un patrimonio di carte 'civiche' che, è assai noto, già allora aveva pochi uguali in Italia per quantità e qualità². Una di queste iniziative, concretizzatasi solo nel 1315 e di cui risuona l'eco in una *addictio* statutaria dello stesso anno³, prevedeva il censimento di

¹ Anche se la trattazione più completa è ancora quella di D. BARBON, *Il comune di Treviso dal 1312-1329. Cause che determinarono il definitivo passaggio dalla repubblica alla signoria*, Treviso 1901, si confronti il classico G. B. PICOTTI, *I Caminesi e la loro signoria in Treviso dal 1283 al 1312*, Livorno 1905, con riedizione anastatica e aggiornamento a cura di G. Netto, Roma 1975, p. 238-241 e G. M. VARANINI, *Istituzioni e società a Treviso tra comune, signoria e poteri regionali (1259-1339)*, in *Storia di Treviso*, II, Il Medioevo, a cura di D. Rando e G.M. Varanini, Venezia 1991, p. 176-181.

² In coincidenza e a conferma di una ritrovata capacità propulsiva, si conservano proprio dal 1314 una serie di registri di *Reformationes* che documentano quasi quotidianamente l'attività delle magistrature cittadine, registri ricchissimi di informazioni sul periodo susseguente la fine della signoria caminese; sono conservati in Biblioteca Capitolare di Treviso (se ne conservano piccole porzioni anche in Biblioteca Comunale), in una serie omonima, scatole 15 e 16. Sulla documentazione comunale trevigiana nel Trecento si consulti G. M. VARANINI, *Comune cittadino e documentazione scritta. Il caso trevigiano*, (Itinerari tra le fonti, 2) Treviso 1993; dello stesso *Nota introduttiva a Gli Acta comunitatis Tarvisii del sec. XIII*, a cura di A. Michielin, Roma 1998, p. XIV-XX e *Istituzioni e società a Treviso*, p. 178-179.

³ Durante la podesteria di Manno della Branca il consiglio dei Trecento deliberò un riesame dei carichi di lavoro interessanti la popolazione urbana e contadina e riguardanti – ma non solo - l'assetto viario della città e del distretto: al magistrato e alla sua curia era stato dato mandato affinché fossero eletti *sapientes*

tutto il sistema viario del contado, e solo del contado. Di quell'operazione è purtroppo rimasto un solo codice originale, relativo alle rilevazioni compiute sulla parte sud-orientale del distretto. Dell'originale documentazione relativa alle restanti zone, se sopravvissuta, non è affiorato ancora nulla. Fortunatamente però, prima che questi registri inauguranti la 'politica stradale'⁴ distrettuale del comune scomparissero, fra Quattro e Cinquecento ne furono tratti due volgarizzamenti che hanno permesso di integrare in parte i dati mancanti ed arrivare così alla conoscenza di una buona porzione dell'assetto stradale del distretto medievale trevigiano. Mancano all'appello le descrizioni relative alle importanti zone di Castelfranco e di Asolo, di cui restano solo frammenti, così come di Conegliano e di Ceneda, per le quali si dispone di parzialissime e indirette informazioni provenienti da altre fonti⁵; per contro, risalta la ricchezza dei dati inerenti la porzione meridionale del contado. Per quanto riguarda la città infine, non è rimasta notizia alcuna di un'eventuale e simultaneo censimento generale, anche se non mancano spezzoni di concomitanti descrizioni 'tematiche' (ad esempio i ponti); del resto, a questa mancanza ovviava abbondantemente la normativa statutaria – da quella più antica a quella coeva – che permette di rilevare la continuata e solerte attenzione del potere cittadino nei confronti del profilo stradale 'intramurale'⁶. Tuttavia, pur in numero significativamente minore, non mancano del tutto rinvii, in documentazione di origine non statutaria, a una precedente distribuzione di lavori conservativi di tratti dell'apparato viario del contado⁷. Dalle fonti normative, in conclusione, numerosi sono gli indizi che

qui videant super facto publici, hoc est quid de publico plebania S. Iohannis (comprendente appunto la città e i sobborghi) *tenetur facere in civitate et burgis, et quantum de publico tangit cuilibet regule ipsius plebanie, et similiter de viis et stratis et regulis districtus Tarvisii*. Il testo è ne *Gli statuti del comune di Treviso (sec. XIII-XIV)*, a cura di B. BETTO, I, Roma 1984, p. 647-648 (il II volume comparve nel 1986). Per l'esame della congerie di poste inerenti i temi qui trattati, agevolmente rintracciabili grazie agli indici, al lavoro della Betto vanno aggiunti *Gli statuti del comune di Treviso*, a cura di G. LIBERALI, I, Venezia 1950, II, Venezia 1951 e *Gli statuti del comune di Treviso (1316-1390) secondo il codice di Asolo*, a cura di G. FARRONATO E G. NETTO, Asolo 1988.

⁴ Riprendo l'espressione di T. SZABÒ, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo* [Biblioteca di Storia urbana medioevale, 6], Bologna 1992, lo studio del quale, insieme a quello di J. PLESNER, *Una rivoluzione stradale del Dugento*, Monte Oriolo (Firenze) 1979, costituisce un termine di confronto ineludibile.

⁵ Ad esempio, per Conegliano, si veda il documento del 1280 contenuto in Archivio Municipale Vecchio di Conegliano, b. 497, pacco VII, n. 29, riguardante la definizione degli obblighi di custodia e cura dell'assetto delle comunicazioni dell'importante centro che opera nell'ambito di una varia ma durevole autonomia conservata sino ad allora con esiti, in materia di conoscenza e tutela stradale, ben più precoci rispetto a Treviso. I dati contenuti nel documento risultano molto completi per quanto riguarda i carichi di lavoro delle ville ma, tranne un accenno, del tutto mancanti di informazioni sulla consistenza della rete stradale. Ringrazio Dario Canzian per avermi messo a disposizione il documento.

⁶ Per le scelte - precedenti e coeve al documento qui illustrato - assunte dal comune a riguardo del sistema di comunicazioni stradali e fluviali della città, si confrontino le informazioni raccolte da B. BETTO, *Topografia e società a Treviso nel Trecento*, in *Tomaso da Modena e il suo tempo* (Atti del convegno internazionale di studi per il 6° centenario della morte, 31 agosto – 3 settembre 1979), Treviso 1980, p. 89-106.

⁷ Si possono rintracciare accenni agli obblighi di conservazione di porzioni dell'importante Callalta databili alla metà del Duecento, imposti dal comune ai rustici delle ville distribuite intorno a Ponte di Piave, in una fonte processuale studiata e recentemente edita da R. SIMONETTI, *La costruzione del distretto trevigiano nel duecento e le contese con il patriarcato di Aquileia*, tesi di laurea, Università di Padova, Facoltà di Lettere, relatore S. Collodo, a. a. 1998-1999, p. 86.

c'inducono a ritenere la rilevazione del 1315 una novità assoluta, poiché fino ad allora – per il resto in larga conformità con quanto avveniva altrove⁸ - le attenzioni per la situazione stradale del contado erano limitate alla prevenzione delle emergenze idrogeologiche⁹ e alla tutela delle vie di comunicazione sovralocali di riconosciuta importanza commerciale¹⁰.

Sulla scorta di questi affioramenti documentari, il mio obiettivo è di tratteggiare la carta stradale del distretto trevigiano nel primo Trecento dando innanzitutto la precedenza al sistema di relazioni stradali fra il centro e la periferia e quindi alle maggiori connessioni escludenti la città, tralasciando invece i riferimenti all'altrettanto interessante complesso della microcircolazione locale, la cui presenza è percentualmente pari e talvolta superiore alla circolazione di 'rete'. Non ho preso in considerazione nelle cartine che accompagnano il testo perciò quei compiuti ed autonomi complessi di circolazione interessanti esclusivamente la singola regola, tranne che per quei tratti che s'innestavano nella circolazione maggiore e per le singole vie che collegavano le ville agli onnipresenti *prata, nemora, pascua*, o ancora alle *campanee*, spazi tradizionalmente destinati ai regolati usi collettivi, ovvero caratterizzati da una evidente agrarizzazione servita proprio dalla progressione del sistema stradale¹¹.

Dunque, dopo un'analisi dei tre registri e delle differenze riscontrabili in essi - minime quelle relative alle modalità e alle terminologie impiegate -, procederò ad enucleare lo schema descrittivo utilizzato dai rilevatori per la raccolta delle informazioni. Di seguito passerò all'enunciazione degli aspetti generali della fisionomia del sistema di comunicazioni stradali fornita dalla fonte per passare quindi ad alcune riflessioni conclusive.

2. DESCRIZIONE E STRUTTURA DELLA FONTE

⁸ Solo per limitare il censimento al Veneto, una politica di simile respiro fu assunta anche dal vicino ducato veneziano che già nel XIII secolo varò la magistratura dei *piovegatori*, per la quale si veda il Codex publicorum (*Codice del Piovego*), I, a cura di B. LANFRANCHI STRINA, Venezia 1985; per parte sua, il comune padovano avviò la prima magistratura deputata al controllo delle acque addirittura nel 1186, come illustra A. GLORIA, *Gli argini dei fiumi dai tempi romani alla fine del secolo XII*, Padova 1890, p. 10-12; alcune decisioni inerenti strade e ponti nell'epoca del nostro registro in un atto edito da G. B. VERCI, *Storia della marca trivigiana e veronese*, IV, Venezia 1787, n. CCCXVIII, p. 142, 8/3/1300. Utile, anche se più tardo, termine di comparazione con la vicina regione lombarda, lo "Statuto Neronis" del 1260, edito da G. PORRO LAMBERTENGI, *Statuti delle strade ed acque del contado di Milano fatti nel 1346* (Miscellanea di storia italiana della Regia Deputazione di storia patria, VIII), Torino 1869, p. 433-437.

⁹ Se ne veda un esempio nell'iniziativa del comune, risalente al 1273, volta ad evitare i consueti problemi di tracimazione del Piave; l'atto è pubblicato in VERCI, *Storia della Marca trivigiana*, II, Venezia 1786, n. CC, p. 155; dello stesso periodo dell'inventario qui trattato è il progetto, sempre riguardante le intemperanze del Piave, di cui narra parimenti il VERCI, *Storia della Marca trivigiana*, V, Venezia 1787, p. 20-21, doc. n. DLXIV p. 194 e VI, Venezia 1787, n. DCL, p. 82; si considerino infine i cenni contenuti nel lavoro di R. HÄRTEL, *Il comune di Treviso e l'area patriarchina (secoli XII-XIV)*, in *Storia di Treviso*, p. 235.

¹⁰ Nel novembre del 1313 il consiglio *sapientum* del podestà dibatteva sulla richiesta proveniente dal comune di Venezia di rendere sicura la strada "per quam itur de Venecia Ungariam et Alemaniam"; si pretendeva che essa "sit secura... in districtu et comitatu Tervisii taliter quod mercimonia possint conduci per francigenas, teonicas... solvendo mudas civitatis Tervisii... secundum consuetudinem", in Biblioteca Comunale di Treviso, ms. 543, [Reformationes comunis Tervisii 1313], c. 87r, 7-8/11/1313. Si veda inoltre S. COLLODO, *Il Cadore medievale verso la formazione di un'identità di regione*, in *Società e istituzioni in area veneta. Itinerari di ricerca (secoli XII-XV)*, Fiesole (Fi) 1999, p. 121.

¹¹ In perfetta contemporaneità con quanto avveniva nel resto della penisola italiana; si veda a proposito E. SERENI, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari 1989 [prima ed. 1961], p. 136-149.



Nella Biblioteca Comunale e nella Biblioteca Capitolare di Treviso sono conservati i tre registri che costituiscono gli esiti documentari del censimento stradale¹². Ultimo in ordine cronologico di redazione, il bel manoscritto pergameneo in volgare del 1526 (con aggiunte posteriori di atti amministrativi o legislativi che arrivano al 1585) appartenente alla Capitolare, l'unico a riportare per esteso il titolo *Cathasticum viarum et pontium villarum et locorum agri tarvisini*, costituisce la quasi esatta riproduzione, come del resto aveva già fatto notare Giampaolo Cagnin¹³, del precedente anonimo codice cartaceo del 1423, a sua volta volgarizzamento dell'originale - pure cartaceo - risalente al 1315¹⁴. L'esattivo esame sinottico delle tre fonti ha permesso di stabilire la diretta derivazione dei due registri posteriori dall'originale del 1315, anche se non mancano per le porzioni di agro descritte in comune alcune differenze di disposizione del materiale. A proposito di questo e del passaggio dal latino al volgare, va detto subito che la presenza di una discreta sequenza di varianti utilizzate dai tre testimoni per le definizioni offre uno spettro di oscillazioni terminologiche che copre l'evoluzione di oltre un secolo di vocabolario 'stradale' anche se queste e le precedenti ricordate differenze non pregiudicano in ogni caso l'utilizzazione della fonte considerata complessivamente.

L'inventario è organizzato come un repertorio strutturato sulla ripartizione circoscrizionale ecclesiastica delle pievi e dell'ulteriore divisione in regole con andamento sud-est nord-ovest¹⁵. La scelta di tale inquadramento geografico, quali che

¹² Biblioteca Comunale di Treviso, manoscritti n. 673/2 del 1315, n. 1186 risalente al 1423 e n. 1665, pure del 1315 (quest'ultimo, di sole 37 carte, è la parziale copia esatta del ms. 673/2 a testimonianza dell'esemplazione di almeno due testimoni del censimento); Biblioteca Capitolare di Treviso, manoscritto n. III/210*.

¹³ G. CAGNIN, *Vivere e morire a Vidor e Colbertaldo. Aspetti di vita socio-economica di due villaggi trevigiani nel secolo XV*, in *Due villaggi della collina trevigiana, Vidor e Colbertaldo*, 2, Il Medioevo, a cura di D. Gasparini, Vidor 1988, p. 100-101.

¹⁴ La titolazione "Cathasticum viarum" attribuita al manoscritto più antico della Comunale, forse sulla scorta dell'*exemplum* cinquecentesco della Capitolare, si deve a Luigi Bailo che descrisse il registro nel catalogo manoscritto dei codici della Biblioteca Comunale di Treviso.

¹⁵ Per una mappa completa delle ripartizioni della diocesi trevigiana G. NETTO, *Strutture territoriali ed organizzative della diocesi di Treviso attraverso i secoli*, in *Sitientes venite ad aquas*, a cura di L. Pesce, Treviso 1985, p. 563-604 con cartina finale. Il frazionamento del territorio soggetto tramite l'uso delle ripartizioni pievanali venne adottato negli stessi anni (1307 e 1314) anche a fini fiscali; si veda in proposito A. MARCHESAN, *Treviso medievale*, Treviso 1923, I, p. 455-459. L'assunzione delle terminazioni ecclesiastiche per fini 'civili' e la coesistenza con ordinamenti coevi e precedenti (Treviso ne aveva promosso uno, imperniato appunto sui quartieri, sin dalla fine del XII secolo), non è certo una novità nel panorama dell'epoca; si vedano in proposito per lo specifico caso trevigiano e più latamente veneto A. CASTAGNETTI, *L'ordinamento del territorio trevigiano nei secoli XII-XIV*, in *Tomaso da Modena e il suo tempo*, p. 80-85. Una comparazione regionale su questo e altri temi è stata compiuta da G. M. VARANINI, *L'organizzazione del distretto cittadino nell'Italia padana dei secoli XIII-XIV (Marca Trevigiana, Lombardia, Emilia)*, in *L'organizzazione del territorio in Italia e Germania: secoli XIII-XIV*, a cura di G. Chittolini e D. Willoweit, Bologna 1994, p. 133-233; per altre zone, oltre ai numerosi e conosciuti studi di Cinzio Violante, almeno S. PASSIGLI, *Geografia parrocchiale e circoscrizioni territoriali nei secoli XII-XIV: istituzioni e realtà quotidiana*, in *Roma nei secoli XIII e XIV, cinque saggi*, a cura di

possano esserne state le ragioni, si rivela di comodo e, alla luce degli esiti dell'indagine, del tutto strumentale; l'altezza cronologica di tale opzione si presta tuttavia ad alcune riflessioni. La prima è che l'ordinamento pievanale di matrice ecclesiastica a fini amministrativi e fiscali continui a mantenere la sua validità ancora nel 1315, nonostante non mancassero ben più precoci e autonomi inquadramenti incentrati sui 'quartieri', ovvero sul frazionamento a spicchi del territorio conseguente a una crescente capacità di controllo della città da cui originavano e dipendevano¹⁶. Ancora: è interessante notare, a proposito dello 'stradario' in questione, che se la pieve resta chiaramente ma non esclusivamente l'unità di misura della percezione e dell'organizzazione spaziale del contado, spicca per contro una certa fluidità terminologica e quindi concettuale nell'ambito della descrizione amministrativa e giurisdizionale; in specialmodo è evidente l'assoluta intercambiabilità fra i termini *regola* e *comune* per precisare la stessa realtà, una compresenza combinatoria di lessici descrittivi che a sua volta – e su questo si tornerà brevemente in sede di conclusioni – costituiva il deposito nelle fonti di quella notevole duttilità di schemi d'inquadramento territoriale adottati dalla città nei confronti del suo territorio nel corso dei precedenti secoli.

Gli obiettivi che il censimento si proponeva erano numerosi: per bocca del *maricus* della *regola* – il responsabile insieme al *sindicus* delle relazioni fra le comunità del distretto e il centro costituito dalla città¹⁷ - che testimoniava sotto giuramento, venivano infatti enumerati i fuochi di ciascuna pieve, regola per regola¹⁸; quindi si procedeva con la localizzazione di tutte le strade con il contorno di ponti, corsi d'acqua, bassure, acque superficiali; la parte finale della descrizione era invece riservata alla determinazione degli obblighi di manutenzione.

Prima di addentrarmi nello specifico della trattazione, non posso non soffermarmi brevemente sulla ricchezza della fonte. Come spesso accade in tali tipologie di registri, infatti, l'analiticità del riporto e la riduzione della scala di osservazione offrono tutta una serie di ragguagli indiretti in grado di dilatare i confini di una fotografia altrimenti piuttosto statica, sia in funzione comparativa con fonti omogenee interessanti altri territori e sia, giusto a titolo di esempio, in funzione di un approfondito studio del territorio trevigiano nel basso medioevo e delle sue trasformazioni conseguenti all'opera dell'uomo. Così – solo per fornire alcuni spunti - oltre alle strade, di notevole rilievo si rivela accanto al censimento dei fiumi¹⁹ (dei quali purtroppo non è detta la navigabilità) e degli stagni, l'indiretto e non esaustivo rilevamento delle attività legate alle acque correnti, così come la puntuale mappatura delle zone umide e paludose piuttosto che il non meno interessante campionamento dell'ancora rara presenza fondiaria veneziana o, infine, il ruolo e la capillarità degli ufficiali periferici del comune - ma permanentemente operanti nella realtà della *vicinia* - nelle loro funzioni di collegamento fra città e distretto.

E. Hubert, Roma 1993, p. 43-86 e G. CHERUBINI, *Parroco, parrocchie e popolo nelle campagne centro-settentrionali alla fine del Medioevo*, in *L'Italia rurale del basso Medioevo*, Roma-Bari 1984, p. 242 ss.

¹⁶ VARANINI, *L'organizzazione del distretto*, p. 147-152.

¹⁷ Sull'evoluzione dei processi di istituzionalizzazione del controllo della città sul comitato si veda S. COLLODO, *I vicini e i comuni di contado nel trevigiano (secoli XII e XIII)*, in *Società e istituzioni*, p. 151-160.

¹⁸ Questo elemento manca del tutto nei due testimoni posteriori del 1423 e del 1526.

¹⁹ Una panoramica sui corsi d'acqua del trevigiano è stata di recente offerta da G. CAGNIN, *Il bacino del Sile nel Medioevo: dalle sorgenti a Musestre*, in *Il Sile*, a cura di A. Bondesan, G. Caniato, F. Vallerani, M. Zanetti, Verona 1998, p. 87-103.

3. GLI ELEMENTI DEL SISTEMA DI COMUNICAZIONI

Gli elementi base del sistema viario trevigiano sono le *vie*, un vocabolo che nella fonte risulta comunemente declinato, a seconda della funzione e dell'importanza della comunicazione. La varietà di tali funzioni è ampia e di conseguenza nutrito è il glossario delle definizioni. Di gran lunga le più numerose sono le *vie publiche*, le strade che attraversavano il vico e lo mettevano in contatto con i villaggi circostanti, talvolta esplicitamente definite *inglerate*, ovvero coperte di ghiaia - come del resto prevedevano gli statuti - ma nella grandissima maggioranza dei casi costituite di terra battuta. In nessun caso il testo ha conservato misure inerenti la larghezza delle vie; quanto alla lunghezza, numerose sono le indicazioni per brevi e brevissimi tratti che non possono però costituire termini sufficienti per una valutazione complessiva dell'estensione del reticolo stradale descritto dalla fonte o anche solo per un indice di grandezza relativo.

Indistintamente riservati alla circolazione e allo sgrondo delle acque meteoriche, erano invece i *senteri* e i *tratores* (*teratores*) il cui esito italiano tratturo - limitato al transito soprattutto delle greggi - non rende la duttilità di utilizzi prospettati dalla nostra fonte. La *publica* - *piovega* nei volgarizzamenti posteriori - era il tracciato che rivestiva le stesse funzioni, più propriamente provvedendo allo scolo delle zone paludose o degli acquitrini del villaggio verso il fiume più vicino o verso stagni permanenti, stagni che nella fonte prendono il nome di *fosse* o *fosati* (latinamente *fovee*), *ligunacii*, *vie de aqua morta*, *abyssi*. Certamente assolvevano anche alla funzione di strada comune; così mentre una *publica* noalese è "appellada rio", un'altra è "da cavalo".

La *antiqua* o successivamente *antiga* (nei due codici quattrocenteschi l'*antiga* è chiamata indifferentemente *canal*²⁰) era al contrario senza alcuna incertezza sempre e solo un collettore degli affioramenti superficiali che "descola le acque della villa e dello territorio".

Antighe e *pioveghe*, al pari delle strade, dovevano essere regolarmente *cavate* e *reaptate* poiché erano leggermente infossate rispetto alle strade, appunto per attrarre le acque mobili circostanti. La loro altissima frequenza così come la persistenza e la diffusione di idronimi denuncianti la presenza di acque superficiali evidenzia lo sforzo di irregimentare in un sistema efficace di canali di sgrondo le acque che costituivano un persistente ostacolo alla circolazione e, soprattutto, una grave limitazione al completo sfruttamento della superficie messa a coltura o in progetto di esserlo²¹.

Altrettanta ricchezza di tipologie costruttive e, di conseguenza, di definizioni si presenta per i ponti, la cui ricchezza e diffusione è indice di un'altrettanto cospicua presenza di

²⁰ Per il lessico 'stradale' si rimanda a D. OLIVIERI, *Toponomastica veneta*, Venezia 1961, L. MELCHIORI, *Toponomastica*, in *La Valcavasia. Ricerca storico-ambientale*, a cura di M. Pavan, Dosson (Treviso) 1983, p. 79-172 e ai ricchissimi studi di G. B. PELLEGRINI; in particolare modo dai *Saggi di linguistica italiana*, Torino 1975, ai contributi *Terminologia agraria in Italia*, p. 299-308, *Terminologia gromatica e misure agrarie*, p. 325-341 e *Osservazioni di toponomastica stradale*, p. 215-234; dalle *Ricerche di toponomastica veneta*, Padova 1987 alle sintesi *Attraverso la toponomastica urbana medievale in Italia*, p. 324-340 e *Osservazioni sulla toponomastica del delta padano*, p. 175-187.

²¹ La legislazione riflette sin dagli inizi del Duecento la preoccupazione di provvedere al problema con una serie di misure finalizzate, più che al prosciugamento degli acquitrini intorno alla città, che pure annualmente si faceva, al sicuro funzionamento del capillare dispositivo di *publice* e *antique* dei sobborghi.

corsi d'acqua. Quanto ai materiali di costruzione, il legno non ha rivali, usato in travi o in "palanche" (lunghe tavole o assi) o ancora in "brege" (assicelle o scandole); non numerosi erano di conseguenza i ponti di pietra e ancora meno frequenti quelli "de gradizo" (graticci). Per quanto concerne invece le loro funzioni e le misure corrispondenti, la varietà è tale per cui bisogna limitarsi a fornire solo qualche campione: i 5 imponenti ponti del castello di Oderzo non potevano che essere "levandi"; l'importanza e, dobbiamo presumere, la grandezza del ponte sul Nerbon presso Lughignano era resa eclatante dal numero di regole coinvolte nella sua manutenzione, ben 13; chiaramente destinati alla circolazione commerciale erano i ponti «a caro» o «a plaustro»; precisi rimandi alle attività economiche legate all'allevamento consente l'accenno a un ponte *in loco ubi bibunt bestie dicte ville Ligugnani ad aquam Sylleris*; per quanto riguarda invece l'ordinario attraversamento dei rivi, la maggior parte avveniva mediante passaggi dall'espressivo nome di *ponte piccolo, peagno de fossa*²², ridotti camminamenti pedonali di modesta fattura più simili a passerelle che a ponti.

4. LE CARATTERISTICHE DEL SISTEMA VIARIO TREVIGIANO

L'analisi complessiva dei dati forniti dal censimento permette di riscontrare con chiarezza l'esistenza di tre livelli diversi di comunicazioni²³, certamente in parte sovrapponibili ma con fisionomie riconoscibili e funzioni diverse: il primo di respiro e rilievo regionale, il secondo d'importanza relativa al distretto e l'ultimo d'interesse locale. Dal quadro regionale al dettaglio locale, è dunque in questa direzione che comincerò la descrizione.

a) il livello 'regionale'

Per quanto riguarda il livello riconoscibile in una scala geografica interessante il nord-est della penisola, non erano molte le strade di origine o di percorrenza soprattutto 'trevigiana' che potevano dirsi di interesse sovralocale²⁴ anche se indubbiamente la città del Sile costituiva il centro maggiore di questo modesto intreccio: innanzitutto il Terraglio, la strada che da Treviso si dirige verso sud raggiungendo Mestre, ovvero la porta del mare e l'accesso per Venezia e che congiungeva la stessa città lagunare coll'Europa del nord²⁵. Quindi la cosiddetta Ongaresca - mai ricordata con tale nome nella fonte -, la retta stradale che dai confini settentrionale del contado presso Ceneda (ora Vittorio Veneto) scendeva fino a Treviso. E' documentata in modo spezzettato fra Treviso e Mareno di Piave, ma è sicuramente testimoniata in almeno altri due rami

²² Di alcuni di questi ponti la fonte riporta anche le misure: uno è lungo 22 piedi (m. 7,6) e largo 13 (m. 4,5); un secondo è largo 10 piedi (m. 3,4) mentre un altro è lungo 8 piedi (m. 2,7) e largo 3 (m. 1).

²³ Si vedano le tre cartine in Appendice I.

²⁴ Sulle quali si vedano brevi cenni in J. RIEDMANN, *Vie di comunicazione, mezzi di trasporto*, in *Comunicazione e mobilità nel Medioevo*, a cura di S. de Rachewiltz e J. Reidmann, (Annali dell'Istituto storico italo-germanico, 48), Bologna 1996, p. 112 e in U. MATTANA, *La città e il territorio*, in *Storia di Treviso*, I, Le origini, a cura di E. Brunetta, Treviso 1989, p. 177-179.

²⁵ All'importanza dell'arteria e al valore che vi annetteva il comune veneziano rimanda l'atto del 1313 pubblicato da G.B. VERCI relativo alle pressioni lagunari sulle magistrature trevigiane affinché curassero la sicurezza della 'strada da Venezia in Alemagna', in *Storia della Marca trivigiana*, VI, n. DCVI, p. 41; cfr. *supra*, n. 9.

paralleli per alcuni tratti su entrambe le sponde del Piave²⁶. Sul suo tracciato poi furono riannodati in tempi diversi i vari tronconi che fecero di essa l'asse stradale fondamentale in direzione nord, un tracciato che costituisce modernamente un unico collegamento fra Mestre e il confine austriaco, ovvero la strada statale 13 «Pontebbana». Altro centrale collegamento era la Callalta, che pure nasceva a Treviso per volgere invece a est e giungere, dopo aver attraversato la zona sud orientale del comitato, all'importante centro di Oderzo donde continuava in direzione di Motta di Livenza penetrando infine nel veneziano. Non rapsodiche sono le tracce che inducono a sospettare l'esistenza di un'importante arteria fra Mestre e Bassano che aveva il suo principale perno in Castelfranco, arteria cui rimandano alcuni riferimenti fra Noale e il centro turrito, oltre a un isolato lacerto stradale individuato ad Istrana ed espressamente riferito a Bassano. Sopravviveva l'antica consolare *Aurelia* che proveniva dal territorio padovano e giungeva sicuramente sino a Castelfranco. Di lì poi due cenni la fanno continuare per Asolo, e solo un'indicazione permette di allungarla sino a Quero, nei pressi dei confini settentrionali del distretto, in direzione Feltre. Come nel caso dell'Ongaresca, anche questa esiste nella fonte solo come somma di diversi prolungamenti fra paese e paese piuttosto che come unitaria direttrice viaria. Della Postumia invece, che tagliava in epoca antica il territorio fra il Piave e Treviso da est a ovest congiungendo i centri di Oderzo e di Castelfranco, non si ha riscontro alcuno nella nostra fonte²⁷.

b) il livello distrettuale

Veniamo ora al secondo livello. Esso è costituito da una serie di tracciati che convergono sulla città e toccano i borghi più popolosi e importanti del contado o, ancora, da strade che collegano fra loro i maggiori centri distrettuali senza passare per la città.

Relativamente alla faccia settentrionale di Treviso si conserva notizia del primo troncone di una strada che doveva terminare a Montebelluna ma che nella nostra fonte non oltrepassa con questa destinazione Merlengo e ritrova la definizione caratterizzante *cal trevisana* solo in un tratto più settentrionale fra Posmon e Caerano. Numerose erano le indicazioni relative a una strada che collegava il capoluogo a Castelfranco passando per Quinto e che a Casacorba si biforcava permettendo un doppio cammino per l'importante centro incastellato; il primo posto sulla direttrice Brusaporco (ora Castelminio di Resana)-S. Marco-Campigo e l'altro, parallelo ma più settentrionale, coincidente con l'asse Albaredo-Salvatronda. Castelfranco era pure il terminale di una strada che proveniva dall'Oltrepiave e che ha però lasciato chiare indicazioni in questo senso solo fra Cornuda e Maser. La fonte conserva poi vaghi accenni riferiti alla già ricordata tratta Castelfranco-Asolo; ben più documentata è invece l'esistenza di un collegamento fra l'importante borgo franco e Montebelluna attraverso una via che faceva tappa a Salvarosa, S. Floriano, Fanzolo, Posmon. Da Montebelluna partiva a sua volta una strada

²⁶ Quasi a formare un "fascio di strade parallele" che secondo G. SERGI, *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambery a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli 1981, p. 39 (ma anche p. 34-35 e n. 86), è una costante della "rete viaria medievale", specie di quella maggiore.

²⁷ Sui diversi orientamenti della ricerca sulla continuità e sui modi di riutilizzo degli antichi tracciati romani nel medioevo si vedano le differenti opinioni in IBIDEM, p. 20, 33 e in A. A. SETTIA, «Pagana», «Ungaresca», «Pelosa»: *strade medievali nell'Italia del nord*, «Studi storici», 27/3 (1986), p. 649; in particolare, lo studio del Settia (p. 649-666) è esplicitamente impostato al fine di rivisitare alcuni capisaldi della tradizione storiografica recente e passata in ordine alla continuità medievale del sistema viario romano nel Settentrione d'Italia, tradizione che, specie per la Lombardia e la Toscana, continua a rimanere vitale a vari livelli. Tra i tanti, due soli esempi al fine di rendere questa pluralità di voci: A. BACCI, *Strade romane e medioevali nel territorio aretino. Persone, luoghi e chiese nella diocesi di S. Donato*, Cortona 1986, e la rivista *De strata francigena. Studi e ricerche sulle vie di pellegrinaggio del Medioevo*, dall'ormai decennale attività.

che passando per Cornuda, Onigo e Pederobba si affiancava al Piave e raggiungeva Quero - insieme a Vas la più settentrionale delle località del distretto trevigiano descritta dalla nostra fonte - in direzione di Feltre. Tenendo conto quindi che da Montebelluna si raggiungeva anche Treviso, abbiamo la certezza che esisteva per l'epoca un collegamento diretto, anche se non del tutto precisato, fra la capitale del distretto e l'importante cittadina prealpina²⁸.

Unica strada dell'Oltrepieve di un certo interesse è quella che da Onigo, attraverso il gran fiume, giungeva sino a Soligo toccando nel suo cammino Bigolino, Colbertaldo, Col San Martino, Posmon, Credazzo e Farra di Soligo. Da Onigo poi, ad ampliare il ventaglio di collegamenti radiali originati dal piccolo centro, si poteva giungere all'altrettanto importante snodo stradale di Pederobba, regola-raccordo dalla quale partivano strade che tendevano a Feltre, come detto, a Bassano, ad Asolo e a Treviso, come confermano sufficienti ma non complete informazioni.

Perpendicolari all'asse Onigo-Farra, e quindi con disposizione sud-nord, due erano le strade che permettevano più a est di attraversare il Piave e il vasto e boscoso Montello: più precisamente, la prima si limitava a bordeggiare la gran selva, avendo il primo capo a Farra di Soligo e terminando a Nervesa via Falzè e di lì, seguendo il corso del Musestre, continuando verso sud secondo un itinerario non precisato dal repertorio; la seconda era originata da Colbertaldo e dopo le fermate intermedie a Mosnigo, Moriago e Fontigo con un'unica lunga tratta si allungava sino alle pendici del bosco, presso Bavaria. Poco più a occidente, ma al di qua del Piave, in prossimità della piccola villa di Rovigo di Onigo, un'altra strada metteva in condizioni di attraversare il Montello e giungeva a Volpago attraverso Covolo, Guizza, Rivasecca e Ciano. Un'ulteriore attraversamento, ad andamento orizzontale, tagliava internamente il Montello da Ciano sino a Nervesa. Continuando verso est, oltrepassata la zona documentariamente 'silenziosa' compresa fra Soligo e l'opitergino, per il coneglianesi si conserva solo la descrizione di pochi paesi situati nella direttrice Vazzola-Visnadello a cavallo del Monticano.

Fermiamo ora la nostra attenzione al settore Oltrepieve caratterizzato dalla presenza di Oderzo²⁹, ove si nota, oltre alla precedentemente menzionata Callalta, l'esistenza di almeno altre due varianti di percorso disposte parallelamente a quest'ultima in posizione più settentrionale le quali, lasciandosi alle spalle Roncadelle da una parte e Tempio-Ormelle-Stabiuzzo dall'altra, attraversavano il Piave e s'innestavano fra Maserada e Candelù nelle vie che portavano alla capitale, ricongiungendosi nell'importante e successivo crocevia di Breda di Piave. Non mancava un collegamento fra Oderzo e Conegliano, contrassegnato nelle fonti col nome di *calis maior*, di cui ci restano rimandi sicuri relativamente al tratto Oderzo-Fontanelle - contigua al corso del Monticano - e al più settentrionale segmento Campocervaro-Conegliano. L'importanza di Oderzo quale cruciale giunto stradale era confermata dalla presenza di strade, descritte solo sino al limite del territorio trevigiano, che permettevano il passaggio a est nel pordenonese e a sud nel veneziano³⁰.

²⁸ Che una strada (*via canalis de Quero*) di primaria importanza commerciale fra Quero e Feltre esistesse prima del rilevamento del 1315 lo documenta il VERCI, *Storia della marca trivigiana*, VII, Venezia 1787, n. DCCCI, p. 171.

²⁹ Sull'importanza della cittadina si veda D. CANZIAN, *Oderzo medievale*, Padova 1995, specie p. 25-67; inoltre, sul suo ruolo di fulcro territoriale e sul relativo apparato viario cfr. n. 25 p. 98.

³⁰ Importanza evidente non solo per la sua funzione di crocevia ma anche dalla ricchezza dei collegamenti locali: la sua pieve era infatti solcata da ben 53 strade e da 65 ponti, e solo nella sua *regula* si contavano 11 strade e 24 ponti.

Muovendo dall'estremo lembo sud-est del comitato in direzione sud-occidentale si rintraccia un percorso congiungente, ad oriente di Treviso, la Callalta con Altino passando per Musestre, percorso tributario dell'antica consolare *Claudia Augusta Altinate*; oltre a questa esisteva un'altra connessione di importanza distrettuale che pure non collegava la capitale a grossi borghi del contado: cominciava da Treviso e si dirigeva, attraverso Lanzago, Melma (ora Silea), Nerbon e Biancade almeno sino a Meolo, ai limiti settentrionali della laguna.

Quanto a Mestre, oltre al già ricordato Terraglio, emerge per importanza la *callis maior* o *imperialis*, come indifferentemente è definita dalla fonte, che unisce la città del porto a Noale. Per quello che concerne quest'importante centro, è evidente che la ricchezza delle strade che lo interessavano ne facevano un fondamentale incrocio; da esso infatti partivano comunicazioni, in senso orario, in direzione di Padova, di Camposampiero nel padovano – località in contatto a sua volta con Castelfranco -, di Castelfranco-Bassano, di Treviso e infine, come detto, di Mestre. Le tracce maggiori restano per la direzione Treviso (tappe intermedie Scorzè-Zero Branco) e Mestre (tramite Robegano-Maerne-Selvanese-Brendole-Barban).

c) il livello locale

Veniamo ora ad una breve disamina di quello che ho chiamato il livello locale del sistema terrestre di comunicazioni del contado trevigiano. Nell'impossibilità di darne conto in maniera puntuale e completa, come si è fatto invece per i due livelli ora descritti analiticamente, data la vastità del territorio e la ricchezza e la capillarità del complesso di connessioni, si rende opportuno cercare di fissare alcune tipologie di microsistemi di circolazione che raggruppino il maggior numero di situazioni censite dai registri.

Il dato che sembra accomunare tutte queste configurazioni locali è la costante compresenza di un numero, anche minimo, di collegamenti con le regole circonvicine e, meno frequentemente, più lontane (tale secondo tipo di collegamento è talvolta definito *corso* dalla fonte) e di un più nutrito reticolo di tratte deputate alla capillare circolazione interna, al collegamento con le zone paludose pertinenti la regola, allo sbocco anche lontano sulle strade di maggiore importanza, all'accesso ai corsi d'acqua, alle vicine campagne coltivate o, come si è già anticipato, ai prati e boschi riservati allo sfruttamento collettivo. In un esempio che riguarda la *plebs* di Fontanelle, mirante anche a evidenziare la richiamata disinvolta commistione di terminologia di natura giurisdizionale e di ambito circoscrizionale, possiamo notare la compresenza in essa di *una viam que vadit per dictam villam [Fontanellis et] per totum districtum de Fontanellis*, di una stradicciola che s'immetteva sull'Oderzo-Conegliano, di un passaggio diretto al Monticano e infine di altri due itinerari che si snodavano a serpentina dentro il *comune*. Ancora a titolo di esempio, la regola di Zelarino – maglia della fitta trama di percorsi convergenti su Mestre – era la base di partenza di ben tre vie che sfociavano sulla *callis imperialis* proveniente da Mestre e diretta a Noale. Spesso, infine, due regole vicine erano interessate dal passaggio di più strade che le mettevano in collegamento tra loro, senza che si creasse sovrapposizione con le strade di importanza maggiore, le quali a loro volta pure transitavano per il centro di quelle ville. Così, giusto a titolo di campione di tale situazione, le regole di Codognè e Gaiarine poste a nord-est di Oderzo, sono congiunte da tre strade, una delle quali solamente continua poi per la più meridionale Fontanelle.

5. Conclusioni

E' giunto ora il momento di proporre qualche giudizio sintetico e conclusivo su quanto ho finora illustrato. Uno sguardo a volo d'uccello sulla mappa stradale del comitato storico trevigiano consente di percepire immediatamente delle notevoli differenze e disomogeneità che si è cercato di codificare adottando una descrizione per livelli tramite tre distinte serie di informazioni. Scontate le lacune documentarie, tali differenze devono essere ricondotte a fattori e cause storico-politiche di respiro ben più ampio rispetto alla prospettiva qui assunta, fattori e cause che hanno determinato la configurazione della circoscrizione trevigiana nei suoi aspetti urbani e insediativi quale si presenta nella nostra fonte all'esordio del Trecento³¹, ovvero un distretto a forte presenza di «quasi-città»³² simili per grandezza e importanza ma in ogni caso subordinate a Treviso³³. *

E' evidente infatti che nella parte meridionale del distretto esiste una rete di insediamenti demici molto più fitta in generale e senz'altro molto più chiaramente qualificata in senso urbano in virtù della presenza di un più alto numero * di «capoluoghi di contado»³⁴. A Conegliano e Serravalle, Oderzo e Motta, infatti, la destra Piave opponeva una più robusta batteria di centri di media e notevole importanza posti quasi in cerchio intorno al capoluogo e in grado di sviluppare nel tempo sufficienti caratteri di autonomia pur senza perdere o liberarsi del legame di dipendenza con il capoluogo. Come è noto, Montebelluna, Asolo, Castelfranco, Noale e Mestre si erano dimostrate - e negli esiti 'stradali' della nostra fonte è assai chiaro - in grado di rivestire, naturalmente in modo meno decisivo e compiuto rispetto a Treviso, chiare ed efficaci funzioni di richiamo demografico, di centralità economica e di mediazione politica fra il centro cittadino e le contermini e meno eminenti comunità che su di loro gravitavano.

Attenendoci in maniera più aderente ai risultati forniti dei nostri registri, possiamo rilevare altri caratteri di assoluta evidenza che vanno compresi alla luce di quanto appena detto. Innanzitutto il territorio che potremmo chiamare per comodità cisplavense appare attraversato in maniera molto più fitta dal reticolo di strade rispetto alla zona non trascurata dalla fonte che in modo altrettanto convenzionale va definita transplavense. Soprattutto risalta la compatta rete di collegamenti che unisce, senza eccezioni di sorta, tutti gli insediamenti esistenti fra la 'scomparsa' Postumia e la linea Mestre-Noale-Camosampiero: non esiste infatti un solo paese in tale fascia che non fosse congiunto a tutti gli altri grazie a un sistema di strade di cui costituiva, a un tempo, compiuto e spesso indipendente microsistema locale e segmento di un più vasto disegno di tracciati di comunicazione disposti in un inestricabile viluppo di *vie*, *senteri* e *stratae*. Le zone transplavensi descritte, riferibili ai due poli di Oderzo e Colbertaldo, si discostano invece, anche se non in maniera eclatante, dal 'modello' stradale cisplavense, poichè appaiono i fulcri di una maglia meno densa di strade, meno caratterizzata inoltre dalla presenza di gangli viari intermedi.

Un'altra differenza fra i due ambiti geografici separati dal largo fiume infatti è che, sempre nelle zone situate sulla sponda destra del Piave, modesti villaggi dal punto di vista demico costituiscono dei nodi primari dell'assetto delle comunicazioni stradali distrettuali (oltre a quelli ricordati si confrontino le situazioni di Fanzolo, Merlengo,

³¹ Sul comitato storico trevigiano si rimanda agli inquadramenti di CASTAGNETTI, *L'ordinamento del territorio trevigiano*, p. 79-87 e VARANINI, *L'organizzazione del distretto*, p. 138-161, 166-170, 183-189.

³² Si riprende la fortunata espressione di G. CHITTOLINI, «Quasi-città». *Borghi e terre in area lombarda nel tardo medioevo*, «Società e storia», XIII, 47 (1988), p. 3-26.

³³ Qualche tentativo interpretativo di lunghissimo periodo in MATTANA, *La città e il territorio*, p. 133-190.

³⁴ La definizione riecheggia il titolo di S. COLLODO, *Il 'castello' di Montagnana: genesi e sviluppo di un capoluogo del contado padovano*, in *Società e istituzioni*, p. 161.

Nervesa, Breda di Piave).

I rilievi appena elencati ci permettono di passare a una ulteriore serie di considerazioni conclusive che interessano la dimensione complessiva del sistema viario trevigiano nel Medioevo. Considerando nel loro insieme i tre livelli viari, la città di Treviso è senz'altro il perno di tutto il sistema delle comunicazioni del suo contado, anche se non in modo esclusivo, considerato che una non trascurabile parte dei percorsi di livello distrettuale la escludono dal proprio itinerario. Proprio il *Cathasticum* infatti è la prova eloquente, seppure *a posteriori*, che la stessa Treviso non fu protagonista di un più ambizioso progetto di riassetto della viabilità - iniziativa invece, ad esempio, chiaramente riconducibile a una politica di controllo del contado e di espansione territoriale qualificante il comune fiorentino nella seconda metà del Duecento³⁵ -, bensì si limitò a una puntuale ricognizione che fissava i limiti della sua azione nel contado in materia di viabilità e di tutela.

Se infatti si pone mano agli statuti cittadini - già dal primo Duecento assai consapevoli in materia di tutela e regolamentazione del sistema viario - e li si studia alla luce delle convergenze e delle concrete applicazioni sul territorio rintracciabili nelle nostre fonti stradali trecentesche, non si potrà che prendere atto di tali esiti. Tutti gli aspetti relativi alla ripartizione dei carichi di lavoro e di spesa per la manutenzione delle strade, alla loro costruzione³⁶, alla specificazione dei limiti entro i quali dovevano operare i singoli individui e le collettività giuridicamente riconosciute, sono minuziosamente specificati dal *meriga* e registrati dall'ufficiale con una singolare attenzione alle non poche situazioni particolari e alle deviazioni dalla norma, a riprova della resistenza alla legislazione in materia opposta da un distretto ancora segnato da un 'particolarismo' oramai ineliminabile³⁷. In altre parole la varietà e la flessibilità dei criteri di applicazione del dettato statutario riscontrati nel *Cathasticum* sono, a mio parere, il sintomo del plastico adattamento del potere cittadino alla frastagliata morfologia istituzionale del contado trevigiano³⁸. Del resto, tale constatazione s'inserisce perfettamente nell'ambito delle conoscenze a nostra disposizione sulla scarsa capacità di Treviso, anche nei momenti migliori della sua azione propulsiva durante tutta l'età di mezzo, di costituire forte e stabile centro di attrazione per il contado.

Ora, non si può in ogni modo negare che i registri stradali trecenteschi non costituiscano la prima, ancorchè comparativamente tarda, manifestazione di consapevolezza riguardo alla conoscenza e alla disciplina del sistema viario quale premessa fondamentale di un più saldo controllo del distretto. E quindi: potrebbe dunque tale censimento rivestire un

³⁵ A. ZORZI, *L'organizzazione del territorio in area fiorentina tra XIII e XIV secolo*, in *L'organizzazione del territorio in Italia e Germania*, p. 303-305. Riguardanti Padova i documenti riportati dal VERCI, *Storia della marca trivigiana*, II, n. CCXIX, p. 16 e n. CCLXI p. 86; IV, n. CCCCXVIII p. 142; V, n. CCCCLXXXIII p. 67, n. DXII p. 123. Per una comparazione con la situazione milanese si veda invece PORRO LAMBERTENGHI, *Statuti delle strade*, p. 311-373, statuti risalenti al 1346.

³⁶ Cfr. l'Appendice II per un caso di esproprio di terra compiuto per consentire la costruzione di una nuova strada.

³⁷ Sull'argomento il ricorso obbligatorio è ancora all'opera di G. BISCARO, *La polizia campestre negli statuti del comune di Treviso*, «Rivista italiana per le scienze giuridiche», (1902), p. 3-106; sul particolarismo, VARANINI, *Istituzioni e società a Treviso*, p. 190-197.

³⁸ A titolo di esempio si consideri il rispettoso invito del comune ai conti di Collalto - che pure non esercitavano giurisdizioni in materia di tutela delle strade nemmeno nella loro contea - affinché provvedessero all'invio di personale loro soggetto ai lavori di escavo delle *fovee inter cavea civitatis, pro bono statu, pacifico et tranquillo civitatis Tervisii et districtus*; il doc. è in VERCI, *Storia della Marca trivigiana*, IX, Venezia 1788, n. MCLI, p. 112.

interesse 'politico' proprio in quanto adombrerebbe uno sforzo volto a un più efficace controllo del contado? Tenuto conto di quanto appena detto e rivolto un rapido sguardo al contesto dal quale il censimento scaturisce, non c'è spazio per incertezza alcuna; la rilevazione - passibile anche di elaborazioni quantitative che tuttavia esulano dagli obiettivi di questa ricerca - e i repertori che ne derivarono si configurano piuttosto come un tentativo di distacco con l'età precedente e di riappropriazione dell'iniziativa politica. Credo tuttavia che questa spiegazione da sola non basti a comprendere l'iniziativa. E' necessario infatti collocare nella giusta prospettiva un altro ordine di fattori caratterizzanti la storia cittadina in quel torno d'anni: il centro della Marca così come il suo distretto erano interessati in maniera sempre più evidente da un processo di integrazione economica in un mercato di dimensioni interregionali di cui costituiva nucleo importante ma sempre più sussidiario di Venezia³⁹.

In altre parole, ai governanti trevigiani appariva chiara, per il settore in questione, la necessità di ridurre la divaricazione fra meccanismi di controllo, capacità di intervento dal centro ed evoluzione autonoma, soprattutto per quanto riguarda la dimensione economica, del distretto⁴⁰. In questo senso e solo in questo senso proporrei quindi un'attenuazione del giudizio di Gian Maria Varanini circa il "fallimento di Treviso" in ordine a un mancato "controllo saldo del proprio distretto" e, specie all'affacciarsi del XIV secolo, l'evidenziarsi di una "intima, strutturale debolezza della costituzione territoriale trevigiana"⁴¹. Se infatti come per quella amministrativa si potrebbe dire con lo stesso Varanini che anche la geografia stradale trevigiana era senz'altro "governata dalla gerarchia demografica ed economica fra i vari centri del distretto"⁴², - situazione del resto confermata dalla, forse, non del tutto casuale mancata conservazione di materiale documentario riguardante l'assetto viario del Settentrione transplavense, storicamente dotato di maggiori caratteri di autonomia e pertanto stimolato ad autarchiche iniziative⁴³ - non vi è dubbio che la città del Sile e il suo distretto, avviati a diventare a breve caposaldo e area di 'manovra' oltrechè di transito del retroterra veneziano⁴⁴, non

³⁹ PICOTTI, *I Caminesi*, p. 160-162, 279 doc. n. XXVII, p. 290, doc. n. XXXIX; M. KNAPTON, *Venezia e Treviso nel Trecento: proposte per una ricerca sul primo dominio veneziano a Treviso*, in *Tomaso da Modena e il suo tempo*, p. 43-46, 50-62.

⁴⁰ Alcune generali riflessioni d'inquadramento in T. SZABÒ, *Strade e potere pubblico nell'Italia centro-settentrionale (secoli VI-XIV)*, «Studi storici», 27/3 (1986), p. 667-683; IDEM, *Il controllo dello spazio e la genesi della rete viaria comunale nel medioevo*, in *Spazio, società, potere nell'Italia dei Comuni*, a cura di G. Rossetti, Napoli 1986, p. 27-36; IDEM, *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, «Quaderni storici», 61 (1986), p. 97-108, oltre al volume citato *supra*, n. 4.

⁴¹ VARANINI, *L'organizzazione del distretto*, p. 183, 186; incentrate su Treviso tutte le p. 183-189.

⁴² IBIDEM, p. 195.

⁴³ Cfr. *supra*, n. 5. Per la storia medievale del territorio trevigiano a nord del Piave si veda D. CANZIAN, *Vescovi, Signori, castelli. Conegliano e il Cenedese nel medioevo*, Fiesole 2000; in particolare, per la definizione dei suoi caratteri di autonomia durante i secoli di mezzo, p. 111-142.

⁴⁴ Lungi, ovviamente, dal fornire una efficace e completa fotografia delle 'strutture' della città e del distretto trevigiani alla vigilia della conquista veneziana, il catalogo stradale aggiunge però un dato che vi conferma la presenza e la tenuta di alcune caratteristiche, soprattutto di tipo economico, tipiche delle città del Settentrione d'Italia costituenti centro decisionale e fulcro commerciale oltre che motore di comitatinità; la rilevazione di tali strutture, non a caso, costituisce lo sfondo da cui muove il già citato studio, assai interessante e ancora valido per approccio e prospettive, dedicato proprio al primo periodo della dominazione veneziana su Treviso di KNAPTON, *Venezia e Treviso nel Trecento*, p. 41-78; si veda inoltre M. POZZA, *Penetrazione fondiaria e relazioni commerciali con Venezia*, in *Storia di Treviso*, p. 304-316.



potevano non essere sollecitati almeno alla definizione di un sistema di comunicazioni di orizzonte distrettuale.

bustreo
Paesaggi rurali del trevigiano.
Il censimento stradale del 1315

Appendice i

Serie di tre cartine relative al paragrafo 4 “Le caratteristiche del sistema viario trevigiano”.

Appendice ii

BIBLIOTECA COMUNALE DI TREVISO, codice 673, p. 39-45, copia coeva.

Su mandato del podestà di Treviso, una terna di tecnici definisce il nuovo tracciato di una strada nei pressi di Musestre in luogo di una *corosa et egrotata* ed avvia le pratiche di esproprio.

1398, maggio 11, Treviso

In Christi nomine amen. Anno eiusdem nativitatis millesimo trecentesi<mo> nonagesimo octavo, indictione sexta, die sabbati und<e>cima mensis mai, Tarvisii, sub logia populi Tarvisii, presentibus nobile viro domino Zavarasio comitte de Cesana quondam domini Iohannis Teste, ser Gerardo quondam ser Iohannis del Merlo de Tarvisio, ser Gabriele Mynyo quondam ser Petri de Veneciis, ser Nicolao quondam ser Aproini de Aproyno de Tarvisio masario comunis Tarvisii, ser Anthonio draperio quondam ser Petri draperii de Buscho de Petrarubea, Andrea notario filio ser Francisci de Storga, omnibus civibus et habitatoribus Tarvisinis testibus vocatis et rogatis et aliis. Ibique cum hoc sit quod una via publica scripta in libris publicis cancellarie comunis Tarvisii sub Rubrica ville de Musestre, sive sub regula ville de Musestre plebis de Casali, que via sit scribitur in dictis libris: “Item una via que incipit in bucha de Musestre ad rivis ecclesie et finitur in Musestre maior ad terras domini Rambaldi comittis”. Propter impetum dicti fluminis Musestre in aliquibus partibus sit corosa et egrotata et maxime verssus terras domini Rambaldi comittis ita quod per eam iri non potest; et sit necesse viam deputare de novo pro comodo et utilitate euntium et redeuntium; et maxime habitantium in villis circumstantibus; et aliter non possit comode provideri nisi deputatur ipsa via et constituatur in territorio ser Francisci Rabia lanarii quondam ser Pauli Rabia de Veneciis qui moratur Veneciis in contrata Sancti Symeonis prophete posito et situato penes dictam viam corosam et egrotatam. Et ideo egregius et sapiens vir dominus Iohannes Georgio de Veneciis de inclite et excelse ducalis dominationis |40| veneciarum mandato civitatis Tarvisii honorabilis potestas et capitaneus, presentibus et requirentibus hominibus dicte ville de Musestre qui constituatur eisdem et suo comuni via publica loco predictae vie corose et egrotate ut dicitur deficientis, expensis et pretio eorumdem; et de voluntate ac consensu ser Marci Piçolo quondam ser Petri Piçolo de



contrata sancti Symeonis prophete de Veneciis procuratoris et procuratorio nomine dicti ser Francisci Rabia lanarii quondam ser Pauli Rabia de Veneciis de contrada predicta habentis ad infrascripta omnia et singula soleniter peragenda, plenum sufficientem et specialem mandatum ut plenius continetur in publico instrumento mandati et procurarie inde confecto et scripto per me Nicolaum notarium infrascriptum die veneris septima scilicet decima mensis mai presentis in villa de Musestre et eciam ibi presentis volentis et consencientis que dicta via ut dicitur constituatur super suo territorio et publica efficiatur dummodo eidem ser Francisco pro dicta via constituenda precium debitum exhibeatur et pro eo territorio quod occupabitur pro eadem via constituenda et omni modo iure via et forma quibus melius potuit et quibus de iure melius fieri et esse potest dellegavit, ellegit et assumpsit⁴⁵ ser Iohannem de Locha quondam ser Augustini de villa de Sancto Civrano qui moratur in dicta villa de Musestre maricum comunis et hominus dicte ville de Musestre, ser Marcobonum quondam ser Bartholomei de Ponte Plavis qui moratur in dicta villa de Musestre et magistrum Albrigetum Riçadam quondam ser Iohannis Riçadi de villa de Molianis qui moratur in ipsa villa de Molianis, magistrum expertum doctum et peritum in arte et |41|magisterio mensurandi ac ministerio perticandi terras et nemora omnes terras ibi presentes audientes et intelligentes ad videndum et examinandum dictas vias veteres et ubi deficit dicta via vetus constituendum alias vias de novo super territorio dicti ser Francisci et ad accipiendum de ipso territorio tantum quantum sufficiat pro dicta via constituenda et ad extimandum territorium quod acceperint sive accipietur, ut dicto ser Francisco pretium debitum persolvatur. Mandans insuper et precipiens eisdem et eorum cuilibet ibi presentibus audientibus et intelligentibus quatenus eorum sacramento debeant bene et diligenter videre et examinare dictas vias veteres et ubi defficit dicta via vetus constituere aliam viam de novo super territorio dicti ser Francisci, et accipere de ipso territorio tantum quantum sufficiat pro dicta via constituenda, et quod acciperint sive accipietur debeant extimare ut eidem ser Franciscum pretium debitum persolvatur ut supra; qui namque ser Iohannes, ser Marcobonus et magister Albrigetus omnes tres personaliter constituti coram dicto domino potestate et capitaneo iuraverunt ad sancta Dei evangelia corporaliter tactis scripturis eisdem et eorum cuilibet per se dellato sacramento per me notario infrascripto de dicti domini potestatis et capitani mandato predicta facere et adimplere diligenter et bene. Ac eciam statim post predicta ipsi tres unanimiter eorum sacramento retulerunt dicto domino potestati et |42| capitaneo ac concorditer dixerunt eorum, nemine discrepante, se constituisse et deputasse in viam et per via publica predicta de territorio dicti ser Francisci Rabia situato penes dictam viam veterem corosam et egrotatam pertichas quadragintaseptem et pedes duos cum dimidio comunis Tarvisii per longum et per latitudinem pertichas sex et unum pedem comunis Tarvisii, computata latitudine unius partis dicte vie nove noviter constitute cum alia; et computata steretura cum latitudine et econverso que vie noviter facta et constituta ut supra incipit ab uno capite in via publica qua itur ad villa de cal de⁴⁶ Medulo et ad locum vocatum Lapischiera dicte ville de Musestre et finitur in capite dictarum perticarum quadragintaseptem et pedum duorum cum dimido comunis in et super dicta via veteri corosa et egrotata; et dicte vie nove de novo constitute ut supra hec dicuntur latera, videlicet ab uno latere est territorium dicti ser Francisci Rabia, ab alio latere est quoddam ager dominarum monialium de Virginibus de Venetiis, quod ager est latitudini pedum septem comunis et debet teneri dictum ager in conço per dictas dominas moniales ut dixerunt dicti ser Iohannes, ser Marcobonus et magister Albrigetus mediante dicta via veteri corosa et egrotata ut supra; et dixerunt eciam dicti ser Iohannes, ser Marcobonus et magister Albrigetus que dicta via nova et de novo constituta ut supra debeat teneri |43| in conço per

⁴⁵ *segue ser depennato.*

⁴⁶ *cal de in soprallinea.*



homines et comune dicte ville de Musestre. Et etiam eorum sacramento concorditer ut supra eorum, nemine discrepante, extimaverunt dictum territorium dicti ser Francisci Rabia acceptum pro dicta via nova ut supra noviter constituta esse valoris librarum undecim et soldorum sex denariorum parvorum reficiendorum dandorum et solvendorum per dictos homines et comune dicte ville de Musestre eidem ser Francisco Rabia, quos denarios scilicet dictas libras undecim et soldos sex denariorum parvorum, dicit ser Marcus Piçolo⁴⁷ dicto procuratorio nomine dicti ser Francisci Rabia, sponte libere ex certa stima et non per errore contentus confessus et manifestus fuit in se habere habuisse et manualiter recepisse a dicto ser Iohanne de Locha marico comunis et hominum dicte ville de Musestre dante et solvente per se et aliis maricis dicte ville successoribus suis de denariis et pecunia propriis dictorum comunis et hominum dicte ville de Musestre ut dixit et omni exceptioni non sibi date habitorum numerorum et in se non receptorum dictorum denariorum occasione predicta speique future dationis habitationis numerationis et receptionis pacto expresso renunciavit pro quibus namque denariis sic habite et receptis dictus ser Marcus Piçolo dicto procuratorio nomine dicti ser Francisci Rabia fecit dicto ser Iohanni marico dicte ville de Musestre recipienti per se et dictis comune ac hominibus ipsius ville de Musestre finem remissionem liberationem quietationem absol|44|utionem et pactum de amplius dictos denarios non petendo particulariter vel in toto nec aliquid aliud occasione predicta quam quidem finem remissionem, liberationem, quietationem, absolucionem et pactum ac que omnia et singula in presente instrumento contenta dictus ser Marcus Piçolo dicto procuratorio nomine renuntians omni et cuilibet suo iure legum auxilio statuto et reformatione comunis Tarvisii factis et fiendis cum quibus possit a contentis in presente instrumento modo aliquo se deffendere vel tueri cum expensis dannis et interesse litis et extra reficiendis et obligatione omnium et singulorum dicti ser Francisci bonorum presentis et futuris per solemnis stipulatione promisit dicto ser Iohanni marico ut supra recipiente ut supra semper de certo firma rata et grata habere tenere attendere et integraliter observare et numquam in aliquo modo confacere vel venire per se nec per aliquam aliam interpositam personam de iure vel de facto nec aliqua alia ratione vel causa que dici vel cogitari possit sub pena et in pena libris viginti quinque denariorum parvorum solemne stipulatione in singulis capitulis pactis et promissionibus presentis conventus in solidum nomine pene promissa totiens committenda et effectualiter exigenda quotiens contra predicta vel aliquod predictorum factum fuerit vel commissum vel ut superius dictum est non fuerit integraliter observatum et ipsa pena commissa vel non soluta vel non exacta vel non singulos aut pluries nichilominus presens contractus et omnia ac singula |45| in eo contenta suam semper obtineant roboris firmitatem quibus omnibus et singulis suprascriptis dictus dominus potestas et capitaneus suam et comunis Tarvisii auctoritatem interposuit et decretum precipiens insuper atque mandans michi notario infrascripto quater presens instrumentum deberem in cancellaria predicta comunis Tarvisii ad memoriam futurorum per ordinem registrare.

Ego Nicolaus quondam ser Bonaventure de Ficis publicus imperiali auctoritate notarius civisque et habitator tarvisini predictis omnibus et singulis interfui eaque de dicti domini potestatis et capitaneis tarvisini mandato ac rogatus scripsi et in dicta cancellaria comunis Tarvisii per ordinem registravi.

⁴⁷ *ms.* Picolo.



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p. 267-298

CLAUDIO GRANDIS

LA VIA FLUVIALE DELLA RIVIERA EUGANEA

(1189-1557)

- 1 – *L'opera nel contesto geografico padovano*
- 2 – *Dallo scavo ai primi secoli di vita*
- 3 – *Uso e gestione del canale: conservazione, navigazione e sfruttamento energetico.*

1 – L'opera nel contesto geografico padovano

Due telegrafiche annotazioni riportate negli annali padovani ricordano che nel 1189, sotto la guida del podestà Guglielmo da Osa, venne iniziato lo scavo del naviglio Padova-Monselice e che nel 1201 l'opera poteva dirsi conclusa ¹. La storiografia padovana a quelle stringate annotazioni ha sempre ricondotto l'intera esecuzione della rettilinea asta navigabile senza più di tanto indugiare sulla reale portata dell'opera e senza preoccuparsi di capire se si sia trattato di uno scavo interamente ex novo o piuttosto del prolungamento e della rettifica di canali già esistenti ². Certamente si tratta della prima tappa di una singolare stagione di sviluppo che vide il Comune di Padova impegnato ad estendere la rete di corsi d'acqua navigabili: stagione che si concluse nel 1314 con il completamento del canale Brentella, scavato tra Limena e Brusegana per assicurare una portata d'acqua regolare al Bacchiglione, e immesso in quest'ultimo fiume poco meno di tre km a monte della *bocca* di Bassanello, cioè dell'*incile* aperto sulla sponda destra proprio per alimentare il canale Battaglia. La stagione dello sviluppo idrografico navigabile non fu solo padovana visto che pure nelle limitrofe regioni padane si registrano in questo periodo analoghe vicende; l'ampliamento della rete di canali navigabili, la creazione di manufatti idraulici capaci di regolare acque instabili, l'organizzazione del trasporto fluviale divennero priorità politiche anche per comuni come Milano, Pavia, Cremona, Bologna superando spesso il secolare contrasto tra la necessità dello sfruttamento energetico per mulini e folli e la continua richiesta d'acqua per la navigazione ³.

Dall'esame della documentazione esistente va subito detto che non pochi dubbi sono sorti negli ultimi anni sull'autenticità dell'opera, sulla reale esecuzione nel tempo indicato dagli "Annali": l'assenza di precisi riscontri nella

documentazione privata, la mancanza di indicazioni in grado di confermare l'esecuzione *ex novo* di un simile manufatto, con le conseguenti alterazioni dell'assetto idrografico esistente, l'insussistenza di riferimenti puntuali ad opere e manufatti di regolazione costruiti congiuntamente all'escavazione del canale per assicurarne la navigabilità, sono tutti elementi che hanno indotto a riflettere sull'originalità dell'asta fluviale. A questo si aggiunga che i riferimenti degli "Annali" sono limitati al tratto meridionale del canale, in particolare al segmento Battaglia-Monselice, così che appare giustificato pensare ad un rifacimento, ad una rettifica, ad un adattamento di preesistenti invasi che il tempo, l'incuria e la mancata manutenzione avevano reso inagibili. La stessa presenza di paludi, di ampi ristagni d'acqua, come quelli di Galzignano e Lispida in particolare, e la diffusa ramificazione di arginature documentate ben prima della data ufficiale di scavo del nostro canale, depongono più per un'opera di recupero e di rifacimento di alvei abbandonati che per un canale tutto nuovo. Vista sotto una diversa luce, pure la memoria riportata negli annali sembra mirata più a sancire la conquista "politica" delle acque da parte della giovane comunità cittadina, che a suggellare l'entità della fatica compiuta. Di certo l'affermazione politica del comune di Padova resta indubbia visto che l'escavo del canale consentì pure l'attivazione di numerose ruote idrauliche sul fianco orientale del canale.

Se mancano attestazioni eloquenti della nuova opera, sia dalla documentazione pubblica sia da quella privata, tanto che i riferimenti alla *Riviera*, contenuti negli Statuti Comunali, sono posteriori di oltre mezzo secolo al termine dichiarato dello scavo (1201), è pur vero che un attento esame topografico del territorio a sud di Padova induce a collocare comunque l'opera proprio ai secoli XII-XIII. Un ricordo indiretto delle manomissioni operate alle porte di Monselice proviene da un inedito documento rogato il 16 giugno 1206, con il quale i consoli del comune della Rocca concessero a Giacomino "de Flore libellario nomine usque in perpetuum" due pezzi di terra ritagliati tra le proprietà della comunità, unitamente al diritto di transito sulle aree che ne separavano il collegamento dalla strada pubblica, poste nelle pertinenze di Monselice "in loco que dicitur Bagnarolo" e prossime alla chiesa di San Michele; le aree concesse erano delimitate da un lato dal corso del Vigenzone e da un capo dalla "via qui fuit molendini". Prima ancora dello scavo, nel 1191, i mulini appartenevano alla comunità locale e se l'atto del 1206 accenna a mulini rimossi dobbiamo concludere che nel corso di questi quindici anni l'innesto del canale Battaglia nel Vigenzone provocò un radicale mutamento, tanto da costringere la comunità di accettare la distruzione di mulini che impedivano l'innesto del canale, e la loro successiva ricostruzione⁴.

Tornando all'aspetto più squisitamente topografico dei luoghi, dobbiamo rilevare che non sono pochi ad esempio i tratti antichi di strade tagliati dal nuovo alveo, particolarmente nel braccio iniziale tra Mandria e Giarre d'Abano, tanto da giustificare la costruzione dei ponti della "Cagna" e della "Fabbrica". E ancora

non si spiegherebbe la presenza dello scolo Bolzan corrente sia ad ovest che ad est del nostro canale, il cui percorso, seppur interrotto e allungato nel tratto a monte, ancora oggi balza evidente nella sua originaria continuità da Abano a Bugazzi di Albignasego. Così pure denuncia una eloquente interruzione il canale Biancolino, che se da secoli è alimentato dalla bocca artificiale aperta sulla sponda orientale del Battaglia, è altrettanto vero che proiettato sul versante opposto si allaccia perfettamente e altimetricamente ai rii collinari Rialto e Spinoso, con la coda finale del Menona, cioè dei tre scoli che dal XIII secolo sono convogliati nella “Botte del Pigozzo”, lo scarico artificiale dell’intero bacino termale euganeo che alimenta il Sottobattaglia per congiungersi a valle con il Vigenzone. Che il canale sia databile alla fine del XII secolo lo prova pure l’inesistenza di siti fortificati lungo tutto il suo tratto, ai margini di un’area come quella collinare dove si riscontra l’incastellamento più diffuso dell’intera provincia, una singolarità che non ha pari lungo gli altri corsi d’acqua del territorio padovano come i navigabili Brenta e Bacchiglione o i canali minori come Tergola, Ceresone, Bisatto, Musone, questi ultimi generatori energetici per poste di mulini e ruote idrauliche, dove l’abbinamento castello-mulino è sorprendentemente diffuso e puntuale.

Al di là degli aspetti prettamente economici, che vedremo più avanti, lo scavo presenta tuttavia non poche singolarità costruttive ed idrauliche, la prima delle quali sta nella *pensilità* del naviglio. Se infatti possiamo parlare di scavo, nel senso di incisione del piano campagna per far scorrere le acque, all’incirca per i primi sei km, cioè fino all’altezza delle Giarre di Abano, dove il livello sul medio mare oscilla tra gli 11 e i 12 metri, per il resto l’alveo del canale è di fatto un vaso che s’innalza via via sempre più in alto sulla campagna circostante, offrendo così una sezione trasversale totalmente “fuori terra”, giusto per usare un’espressione tecnica cara a geometri ed ingegneri. Un profilo idraulico realizzato con l’apporto di migliaia di metri cubi di terra, asportati cammin facendo solo da alcune delle aree adiacenti, visto che la documentazione del tempo ci propone una sequenza non indifferente di valli, paludi e boschi situati proprio a ridosso, se non addirittura nel bel mezzo, del costruendo nuovo canale navigabile come nel caso di quel “*nemus Gadii*”, tagliato tra Pernumia e Monselice in occasione dei lavori e ricordato dagli annali con preciso riferimento al naviglio ⁵.

Il terreno asportato fu verosimilmente utilizzato sia per creare l’vaso, sia per sagomare le tozze arginature, la cui sommità assunse da subito funzioni di strada terrestre (la *Riviera* come venne ben presto battezzata), e in particolare di pista per il passaggio dei cavalli trainanti *burci* e *burchielle*, la così detta “restara” ⁶. E’ chiaro che il profilo originale dell’opera non è quello che oggi vediamo: sia l’alveo, più volte dragato in passato ⁷, sia le arginature laterali hanno subito tante e tali manomissioni che il solo elenco, oltre che incompleto, risulterebbe anche ben più lungo di quanto si possa immaginare ⁸. Ricordo solo che a cavallo tra XIX e XX secolo la sommità arginale è stata innalzata mediamente di oltre un metro e mezzo ⁹; e giusto per offrire un riferimento si tenga presente che il piano terra del

caseggiato che costeggia il canale nel centro dell'abitato di Battaglia fino a tutto il XVIII secolo era posto in quota con la strada esterna, costituendo questa, a sua volta, l'argine di contenimento delle acque¹⁰. Oggi tra la sommità "calpestable" del ponte di San Giovanni (in centro a Battaglia) e il manto stradale della Statale Adriatica che lo affianca, vi sono ben 3,30 metri di dislivello e tra la stessa strada e il livello medio del sottostante Rialto, il dislivello sale a ben 7 metri¹¹.

Il canale che collega Padova con Monselice presenta inoltre un'altra singolarità: le sue acque scorrono da Padova a Battaglia per 12 km e mezzo, pari a due terzi del suo sviluppo con direzione nord-sud, mentre da Monselice a Battaglia per i restanti 5 km e mezzo con direzione opposta, cioè da sud a nord. In altre parole vi sono due pendenze contrapposte che conducono l'acqua a Battaglia dove un manufatto idraulico, o meglio un sostegno regolatore detto "Arco di Mezzo", disciplina lo scarico artificiale di un canale che non ha foce¹². La pendenza dell'asta navigabile segue con questo singolare profilo lo stato dei terreni: se osserviamo infatti i numerosi scoli che occupano l'area a nord di Battaglia rileviamo che il loro andamento segue un orientamento nord-ovest / sud-est, cioè da Padova piegano verso il Piovese; diversamente i corsi d'acqua che scorrono a sud di Battaglia corrono lungo una direttrice sud-ovest / nord-est, cioè dal centro di Monselice "salgono" verso Pernumia e Maserano per poi assumere un andamento rettilineo ovest – est da Cagnola a Bovolenta¹³.

Il tracciato del nostro naviglio, che ricalca un orientamento nord-est / sud-ovest, presenta un andamento ortogonale allo scorrere naturale dei tanti corsi d'acqua di varia sezione che scendono dal versante orientale dei Colli Euganei per dirigersi verso la Laguna Veneta. Se teniamo presente che l'alveo è pensile, possiamo capire quanti e quali problemi idraulici ha generato la sua costruzione, soprattutto per lo stretto spazio racchiuso tra le pendici collinari e l'unghia arginale. Gli scoli, scorrendo in invasi posti ad un livello ben più basso del naviglio, sono stati di conseguenza riscavati e modificati nel loro tratto terminale, in particolare per quanto riguarda l'area settentrionale, e convogliati nello scolo Rialto, mentre per la zona meridionale, racchiusa tra Lissida, Arquà e Monselice, essi sono stati condotti verso Rivella. Va comunque precisato che in questa seconda zona l'intervento bonificatore compiuto negli anni 1557-1561 ha profondamente mutato il disegno agrario medievale dell'intera superficie pedecollinare¹⁴.

L'esecuzione dell'opera non fu di certo agevole. L'incisione sulla destra idraulica del fiume Bacchiglione in località Bassanello (che, si badi, non coincide con l'attuale ricreata negli anni Sessanta dell'Ottocento in occasione dello scavo del canale Scaricatore)¹⁵ venne operata ad un chilometro esatto dalla porta e torre di Santa Croce¹⁶, luogo storico della navigazione fluviale padovana, estremo baluardo meridionale dell'intera cinta muraria, e a circa due chilometri dal punto in cui il Bacchiglione si biforca all'ombra dell'antico castello dominato dalla Torlonga, per dar vita, a destra, al Fiumicello di Vanzo e a sinistra al Tronco

Maestro che cinge il cuore antico di Padova¹⁷. Un assetto idraulico, questo del Bacchiglione, che si biforca alla Specola per riunirsi a nord alle Porte Contarine, che ripropone seppur con andamento circolare e non lineare l'opposta direzione della corrente presente nel canale Battaglia¹⁸.

La scelta del sito ove attestare il nuovo canale navigabile, più che da ragioni d'organizzazione territoriale sembra dettata da motivi tecnici legati all'altalenante profilo dei terreni alluvionali posti in destra e sinistra del Bacchiglione, e distesi a margine di un vasto latifondo detenuto sin dal 1090 dalle monache di San Pietro di Padova¹⁹. L'incile del nostro naviglio si colloca infatti all'estremità meridionale della grande ansa che il fiume forma nel tratto in cui piega decisamente verso la città, ponendosi inoltre a ridosso dell'antica strada diretta alle fonti termali di Montegrotto; una strada questa che con ogni probabilità costituiva parte dell'antica pista di collegamento terrestre con Monselice, prima della realizzazione dei due rettifili arginali ai lati del nuovo naviglio²⁰.

Luogo d'incontro delle acque, chiuse tra il naviglio e il versante nord-orientale dei Colli nonché vero e proprio nodo idraulico del tracciato, divenne la *botte* del Pigozzo, un sotterraneo scavato nella viva roccia collinare sulla cui sommità, verosimilmente spianata e livellata, scorre un ridotto segmento del naviglio, situato a due passi dal monumentale castello del Catajo (che nel toponimo Ca' Tajo, ricorda una *casa del taglio*, svelando così il taglio compiuto nella roccia sottostante); il tunnel così scavato, oltre a garantire maggior durata rispetto ad un eventuale manufatto appositamente costruito, consente il deflusso delle acque raccolte nello scolo Rialto e dirette nel sottostante canale di Sottobattaglia o Vigenzone²¹. Il toponimo Pigozzo a sua volta è ben più antico dello scavo del canale visto che compare più volte tra il 1146 e il 1178, lasciando insoluta la sua origine etimologica, certamente non collegabile all'opera realizzata dal comune di Padova. A monte della botte lo scolo Rialto riunisce infatti le acque di tutto il bacino termale (Rio Spinoso, Caldo, Menona, Cannella, ecc.) e della vallata che si apre di fronte a Montenuovo. Il Rialto originariamente aveva la sua naturale prosecuzione per ben altre direzioni, oggi difficilmente riconoscibili per la forte manomissione dei suoli, e sicuramente parte delle sue acque o di quelle degli scoli che oggi in esso sversano, alimentavano il Biancolino, l'antica asta fluviale che attraversa Pontemanco e che fino a mezzo secolo fa animava numerose ruote da molino, parte delle quali attestate ben prima dello scavo del nostro Naviglio e appartenute alla famiglia dei Da Carrara²².

Seguendo l'itinerario verso Monselice un successivo sottopassaggio, simile per funzione alla botte del Pigozzo ma diverso nel suo profilo costruttivo, si ritrova a Rivella anche se subito va detto che il manufatto idraulico – detto ponte canale – è opera conclusa nel 1557 nell'ambito della bonifica compiuta dal Retratto di Monselice²³. Pure il ponte canale raccoglie le acque scolanti del quadrante nord-occidentale di Monselice, ove tuttavia i segni dell'antica rete

idrografica non sono più leggibili proprio per la radicale bonifica di metà Cinquecento ²⁴.

Il tratto di naviglio compreso tra Lispida e Bagnarolo attraversava in origine una vasta zona boschiva e successivamente l'ampia valle del Savellon, toponimo tra l'altro che ci riporta alla sabbia dei fondali, dai confini indefinibili, attestata tra i secoli XII-XIII come la "palude tra il Monte Vignalesco" (1175), "palude in Savellone" (1168), valle "Scandolara" (1158, 1189), valle "Cavalcaro" (1158), valle "S.Maria di Arquà", e nella quale terminavano il loro percorso il rio Carbonario della Solana (1163, 1266, 1290), il rio Peverello (1276) e il rio Ferolfo (1280) ²⁵. I relitti di questa valle del resto non sono del tutto scomparsi visto che tracce eloquenti rimangono nei laghetti di Costa d'Arquà e di Lispida: due specchi d'acqua dalla superficie di pochi ettari ²⁶.

La costruzione del canale nel tratto finale d'innesto con il Bisatto (originariamente, e senza dubbi di sorta, chiamato Vigenzone, come puntualmente viene indicato sia nella documentazione antecedente lo scavo, sia in quella successiva del XIII secolo ²⁷) venne dunque attuata in un'area fortemente impaludata e boscosa. Lo attestano del resto i tanti argini che sin dal secolo XII contraddistinguono il territorio pianeggiante del distretto monselicense, correnti nella piana chiusa tra Monte Ricco e la Rocca e che sembrano assumere il duplice ruolo di contenimento, di protezione dei coltivi dalle esondazioni e di sicura pista di transito nella puntiforme rete insediativa. I vari *Arzer di Mezzo* (1152), *Arzer di Corvo* (1154), *Arzer Manueli* (1154), *Arzer Domni Sol* o *Domusolis* (1179, 1184), *Arzer di Puvalo in Savellone* (1186), *Arzer de Olmo* (1210), *Arzere di Pozzo Foscolo* (1202) e *Arzere del Vescovo* ²⁸ – un odonimo tuttora esistente – ne sono l'eloquente fotografia. Pure la comparsa di Bagnarolo, sito strategico per la posta molitoria comunale, solo negli anni seguenti lo scavo ribadisce lo stato acquitrinoso dell'area, tanto più che si accompagna agli innumerevoli toponimi di Bagni, Bagnara (Alta e Bassa), del Bagno ²⁹ e alla reiterazione dello stesso Bagnarolo ³⁰, disseminati lungo tutto il perimetro pedecollinare degli Euganei, sino al vertice opposto di Bastia di Rovolon. Non va infine dimenticato che l'innesto del nostro naviglio sottrasse una consistente aliquota d'acqua al restante canale che prosegue a valle, in origine chiamato Vigenzone e divenuto solo più tardi canale Bagnarolo, giusto per distinguerlo dal nuovo tratto navigabile ribattezzato Vigenzone che scorrendo più a nord scende da Battaglia all'Acquanera: tutte situazioni che inducono cautamente a ventilare un'antica, seppur limitata, navigabilità da Este per Monselice fino alla Laguna, il che, per altri versi, spiegherebbe anche il ruolo, l'importanza e l'antichità di un centro fortificato come Pernumia, storicamente capace di controllare un ampio distretto e non di rado in aperto contrasto con il forte abitato di Monselice proprio per la giurisdizione sulle aree periferiche ³¹.

2 – Dallo scavo ai primi secoli di vita

In precedenza ho ricordato che la costruzione del naviglio fu opera del Comune di Padova nella fase d'espansione oltre i limiti territoriali della città seguita alla pace di Costanza (25 giugno 1183). A guidare l'istituzione comunale nel 1189 era il podestà Guglielmo da Osa, milanese giunto a Padova con ancora negli occhi il vivo ricordo dello scavo del Naviglio Grande, attuato nella capitale meneghina attorno al 1179³². C'è subito da chiedersi se la sua iniziativa, il suo possibile impulso abbiano trovato in loco progettisti in grado di tradurre in opera pubblica una simile intenzione o se piuttosto ci sia stato il ricorso a collaudati idraulici milanesi appositamente chiamati a Padova. L'interrogativo difficilmente potrà trovare risposta, anche se personalmente propendo per questa seconda ipotesi non fosse altro per l'inveterata abitudine, profondamente radicata nell'animo umano, di diffidare degli sconosciuti puntando invece su persone di provata fiducia, tanto più se l'opera è complessa e articolata; gli esempi del resto non mancano³³, e anzi molti sono diventati proverbiali soprattutto nell'ambito delle costruzioni.

Ma lo scavo del naviglio vide soprattutto sancita la definitiva conquista del potere sulle acque da parte dell'autorità comunale, una conquista non da poco in un territorio come quello padovano dove l'acqua oltre che navigazione, trasporto, significa anche preziosa energia³⁴. Da secoli del resto i canali navigabili padovani erano prerogativa di altri poteri forti (vescovo in particolare) poiché costituivano un indiscusso bene demaniale sottoposto ad oculato controllo, sì che transiti, approdi, soste, carico e scarico delle merci, sfruttamento dell'energia idraulica per mulini, folli, magli e seghe, erano assoggettati a continue e puntuali concessioni³⁵. Costruire un canale navigabile, attraversando terre di potenti vassalli del vescovo, manomettendo delicati equilibri idraulici, deviando e riscavando canali di scolo, rendendo navigabili anche altri tratti di canali collaterali, paralizzando di fatto l'attività di non pochi opifici, certamente non fu operazione semplice e tranquilla³⁶. L'apertura del canale Padova-Monselice tuttavia divenne il primo capitolo di un'epopea durata oltre un secolo, capace di inanellare chilometri e chilometri di nuovi navigli, sia attorno alla città murata, sia nel più ampio territorio provinciale: valga il ricordo del Piovego, opera iniziata attorno al 1210, e il completamento del già ricordato Brentella nel 1314.

In una pianura dove le strade in terra battuta vivevano di quotidiana precarietà, spesso impraticabili per diversi mesi all'anno³⁷, poter contare su di una rete navigabile stesa da nord a sud e da est ad ovest con capilinea a Curtarolo sul Brenta, Vicenza sul Bacchiglione, Este sul Battaglia-Viggenzone fino a raggiungere i porti di Brondolo, Chioggia e Malamocco, significava estendere il proprio raggio d'azione politico e militare su buona parte del territorio provinciale e soprattutto sulla delicata quanto instabile gronda lagunare, beneficiando di un interscambio di prodotti preziosi per l'esistenza stessa della città e, soprattutto, per il suo inarrestabile sviluppo economico e sociale. D'altro canto non dobbiamo dimenticare che le comunicazioni fluviali

garantivano anche un sicuro e pronto movimento di truppe militari, l'imbarco di pesanti artiglierie, lo spostamento di mezzi e l'allestimento di adeguate misure di difesa, come ben testimoniano i tanti siti fortificati sorti proprio a cavallo o lungo le sponde delle acque navigabili³⁸.

L'annotazione nelle cronache cittadine appare dunque più un atto di affermazione politica piuttosto che il desiderio di lasciare memoria del monumentale sforzo compiuto per la sua realizzazione. E' anche vero, come già è stato scritto³⁹, che il canale Battaglia diventava in tal modo la testa di ponte per il controllo dell'Adige e in particolare della vasta fascia meridionale racchiusa tra questo fiume e il versante meridionale dei Colli, con l'indiscutibile ripercussione sociale ed economica che una via d'acqua del genere veniva ad avere non solo per il padovano ma anche per le comunità religiose titolari di pingui patrimoni fondiari estesi all'ombra delle colline di Monselice⁴⁰.

Il nuovo manufatto idraulico assunse ben presto nella gestione del demanio comunale una posizione di primo piano. Pur mancando precise e puntuali controprove per gli anni immediatamente seguenti la sua costruzione⁴¹, è altrettanto vero che sin dalla fine del primo decennio del XIII secolo alcuni rogiti notarili ci permettono di fissare modalità e funzioni del Naviglio⁴². Dobbiamo tuttavia rifarci agli Statuti Comunali ritrascritti dopo la caduta di Ezzelino nel 1256, ma di certo compilati ben prima della sua ascesa al potere, per ritrovare *poste* normative disciplinanti l'attività fluviale lungo la Riviera. La prima di esse (num. 884) ricorda i ponti costruiti sopra il naviglio per i quali viene stabilito l'obbligo di ripararli, di mantenerli in buono stato e di ricostruirli nelle parti usurate. La successiva posta (886) dispone invece che il canale Vigenzone conducente a Pernumia, sia liberato dai mulini affinché le acque possano scorrere e permettere il transito delle imbarcazioni dirette agli opifici di Battaglia⁴³. Ma non solo. La posta impone infatti che la riva del fiume sia arginata fino al ponte di Battaglia dal lato della città, e che la *restara*, cioè il sentiero percorso dagli animali che trainano da riva le imbarcazioni, sia agibile e mantenuta in ordine dai villaggi indicati dal podestà⁴⁴. Viene pure stabilito che non siano costruiti altri mulini galleggianti da Battaglia a Chioggia, oltre quelli già esistenti. I navigli, e il Bacchiglione in particolare, siano sgombri da ostacoli affinché la navigazione sia esercitata senza troppe interruzioni. La posta 887, ricorda invece l'esistenza di un canale navigabile che dal nostro naviglio conduceva ad Arquà, la cui conservazione resta affidata agli uomini del villaggio collinare e a quelli vicini⁴⁵. Un canale, questo di Arquà, che ricoprirà per secoli un ruolo prezioso nel trasporto della pietra di Lispida sino alle sponde del nostro naviglio⁴⁶. Pure la posta 890 dispone lavori di manutenzione per il canale navigabile di Pedevenda, da identificarsi con l'odierno Bisatto nel suo tratto occidentale, naturale prosecuzione da Este su fino ad Albettono, capolinea della circumnavigazione dei Colli⁴⁷.

Le altre diciassette poste statutarie che seguono (891-907), fatta eccezione per le tre che disciplinano l'utilizzo del Piovego (892, 893, 894) ed un paio relative al Tergola e al Fiumicello da Bassanello a Fistomba, sono da ricollegarsi all'attività lungo il canale Padova-Monselice, alle sue diramazioni verso i bagni termali, alla delicata

coesistenza di mulini e barche, alle dimensioni di argini, sponde e riviere; al divieto tassativo di collocare alberi lungo le rive perché ostacolerebbero il passaggio degli animali da traino. Ruolo indiscutibile viene naturalmente riconosciuto alla *bocca* di Bassanello, quello che in seguito sarà chiamato l'incile del canale Battaglia, poiché dalla sua conservazione e dal suo funzionamento dipendeva l'intera attività di navigazione e macinazione, e soprattutto perché solo una corretta e calibrata ripartizione delle acque del Bacchiglione poteva garantire la contemporanea energia sufficiente sia per i mulini della città di Padova, sia per quelli disseminati lungo il canale fino a Monselice ⁴⁸.

3 – Uso e gestione del canale: conservazione, navigazione e sfruttamento energetico.

A solcare le acque del naviglio sin dal XIII secolo furono i barcaioli di San Giovanni delle Navi, obbligati nel 1265 a trasferire la propria sede da Santa Croce al ponte più interno di San Giovanni Battista “decollato” ⁴⁹, in concomitanza con lo spostamento del mercato cittadino da Prato della Valle alle piazze del Salone, pur conservando la facoltà di *cargare* e *descargare* ovunque ⁵⁰. Accanto a questa fraglia operavano le due flotte di Monselice ed Este, quest'ultima organizzata in corporazione già prima del 1230 ⁵¹, anche se complessivamente il numero dei membri, almeno per il periodo medievale, non fu mai particolarmente elevato. Padova città poteva così contare, unica città dell'Italia padana, su ben due associazioni cittadine di barcaioli (San Giovanni e Ognissanti, quest'ultima poi detta del Portello, cioè piccolo porto) ⁵² e su altre tre del territorio provinciale, vale a dire le già ricordate consorzierie di Monselice ed Este più quella di Piove di Sacco ⁵³. La dispersione degli antichi Statuti delle fraglie, un paio dei quali riapprovati dal governo veneziano tra il 1461 e il 1466 ⁵⁴, non consente una puntuale ricostruzione delle modalità riservate alla navigazione nel nostro canale per i primi secoli di vita, anche se numerose attestazioni inducono a collocare ad esempio per tutto il XIII secolo la flotta di San Giovanni delle Navi e la residenza dei nocchieri tra il borgo di Santa Croce e la contrada di San Michele nei pressi del castello, là dove il Bacchiglione si biforca. La coesistenza delle due fraglie cittadine del resto trova origine nella impossibilità di transitare all'interno della città per immettersi nel Roncajette e nel Piovego. Lo sbarramento di Pontemolino, creato dalla presenza di oltre trenta ruote idrauliche operanti a valle del ponte, seguito dalla quasi contemporanea escavazione del Piovego (1210) innestato nel vertice settentrionale della grande ansa del Bacchiglione con la conseguente creazione di un dislivello tra i due canali, di fatto tolse al Tronco Maestro la continuità, sotto il profilo della navigabilità, che da sempre lo aveva contraddistinto ⁵⁵. Le ragioni di questa manomissione restano oscure, seppur lo scavo del Piovego divenne una preziosa scorciatoia per collegare l'abitato di Padova al Brenta così da giungere direttamente a Venezia, evitando il lungo e tortuoso tragitto del Roncajette per Bovolenta, Brondolo e Chioggia. E' dunque nella fisica separazione degli spazi navigabili che ritroviamo l'origine delle due fraglie cittadine, la cui coesistenza rimase pacifica fino al 1526, anno di costruzione della conca di navigazione detta Porte



Contarine: da questa data in poi le liti, le *baruffe*, i contrasti e i ricorsi all'autorità giudiziaria da parte di entrambe le corporazioni per disciplinare il transito, l'acquisizione dei noli, l'approdo sulle rive, diventeranno una costante fino all'alba del secolo XIX. A riprova di questa netta divisione restano le documentate spese di trasporto registrate dal gastaldo delle monache di San Zaccaria di Venezia, il quale puntualmente ricorda, negli anni tra il 1389 e il 1407, che giunto al porto di San Giovanni delle Navi doveva servirsi dei *bastaxi* (facchini) per trasportare le merci al porto di Ognissanti e qui imbarcarle alla volta di Venezia e che la stessa operazione si ripeteva nel viaggio inverso. Nel 1389, ad esempio, per il servizio di facchinaggio pagò 10 soldi, mentre nel dicembre 1390 per portare la *roba* da un porto all'altro ne scucì solo 6, e giusto tre anni dopo il nolo per due *portadori* costò 9 soldi ⁵⁶. La fisica separazione che impediva il collegamento diretto del Bacchiglione con il Brenta consentiva tuttavia ai barcaioli padovani di raggiungere ogni angolo della città, così che le merci da e per i mercati cittadini trovavano comunque modo di essere recapitate, nonostante la documentazione ricordi tra la fine del XV e l'inizio del XVI secolo la presenza di un *edificio* (verosimilmente un *carro* come quello di Lizza Fusina) a Porciglia, all'angolo nord-est della città, in grado di far superare ai natanti il "gradino d'acqua" esistente tra i due corsi d'acqua. Per le restanti fraglie di barcaioli del territorio padovano gli spazi erano di fatto ben definiti: quella di Piove operava nella Saccisica, lungo il Fiumicello, cioè tra il capoluogo, Corte e la gronda lagunare; Monselice dal canto suo agiva lungo il canale Battaglia, nel Sottobattaglia e da Pernumia verso Bovolenta, Pontelongo, Castelcarro e Santa Margherita, mentre ai barcaioli di Este rimaneva lo spazio navigabile meridionale compreso tra Montagnana e i canali Frassine, Bisatto e Restara. Barcaioli, calafati e altre figure ricollegabili all'attività fluviale si ritrovano sul finire del Duecento anche a Monselice, mentre per Battaglia, divenuta solo più tardi la vera capitale della navigazione interna padovana, dobbiamo attendere la metà del Quattrocento, momento di totale affrancamento dalla giurisdizione di Galzignano, Carrara e Pernumia ⁵⁷.

Non erano comunque solo le fraglie a detenere proprie imbarcazioni per trasportare le merci da e per i Colli. Il monastero padovano di San Pietro, ad esempio, disponeva di una *burchiella* sulla quale era solita salire anche la badessa quando si recava in visita al vasto latifondo di Voltabrusegana, burchiella che spesso faceva la spola con il centro di Battaglia per approdare a Marendole dove i possedimenti delle monache consentivano di ammassare derrate alimentari e legna da ardere ⁵⁸. Pure il potente monastero cittadino, Santa Giustina, utilizzava una propria imbarcazione per trasportare dalla corte di Correzzola a Padova e dalla stessa corte a Battaglia, le innumerevoli merci imbarcate nei natanti, seppur le testimonianze appaiono tarde rispetto alla data di scavo del naviglio ⁵⁹. Non abbiamo notizie di analoghi natanti invece per l'altro antico cenobio cittadino di Santo Stefano, titolare di un cospicuo patrimonio immobiliare ad Este in grado di assicurare un'entrata economica di tutto rispetto già sul finire del XII secolo, patrimonio costituito da decime, da numerose case nel terziere di San Martino, da terre esterne alle mura e nei vicini villaggi e da un



mulino che nel 1211 venne *allivellato* a tre fratelli affinché, oltre a gestirlo, ne curassero pure l'omonima fossa in cui era immerso ⁶⁰.

Al canale Battaglia si collegavano operativamente anche altri canali variamente innestati sulle sue acque: è il caso del naviglio di Galzignano che concludeva a monte il suo percorso con l'eloquente toponimo – tuttora presente nello stradario comunale – di Porto, cui faceva *pendant* l'altro Porto di Arquà, ubicato in prossimità dell'odierno laghetto omonimo, quasi a ricordarci che le pietre estratte dal versante sud orientale erano qui imbarcate. Questi collettori minori agevolavano il servizio di trasporto della trachite e della scaglia dalle falde orientali delle colline euganee e sebbene la bonifica fondiaria attuata nel secolo XVI ne abbia rettificato il percorso certa e documentata ne rimane la presenza per i secoli antecedenti.

In merito alle modalità di trasporto delle merci su barca va purtroppo rilevato che i relativi contratti, gli accordi, i patti negoziali sono estremamente rari nella documentazione così che ci si deve rifare ai superstiti quaderni contabili delle comunità religiose per ritrovare memoria delle spese sostenute nel nolo delle barche da viaggio e da carico. Spulciando in questi quaderni cogliamo qua e là annotazioni come il ricordo del frate antoniano Blasio, che nel 1338 pagò due soldi per tornare in barca da Arquà ⁶¹, oppure la registrazione della spesa sostenuta dal gastaldo delle monache di San Zaccaria di Venezia che sul finire del Trecento per il “nolo della barcha da Pava a Moncellexe” spese 10 soldi mentre il viaggio da Venezia a Padova ne aveva richiesti 16. Il medesimo gastaldo naturalmente nell'elenco delle uscite non manca di riportare anche il nolo pagato per condurre con la barca il frumento da Monselice a Battaglia, confermando con tale annotazione il ruolo chiave di quest'ultimo abitato ⁶².

Tra le derrate alimentari non erano comunque solo i cereali a viaggiare nelle stive della flotta padovana. La produzione di olio commestibile e da bruciare ⁶³ costituì un'attrattiva non secondaria dato il prezioso impiego come conservante, seguita dal vino di diversa qualità, ottenuto da viti marzemine, garganiche, palestine e schiave, disseminate a scacchiera sul Balcone del Monte Vignalesco (attuale Montericco) e un po' ovunque sui versanti orientale e meridionale dei Colli ⁶⁴. La coltura dell'olivo coinvolse sin dal XII secolo enti religiosi e potenti famiglie ben radicate nella zona; l'olio raccolto in botti veniva imbarcato nei natanti ormeggiati nei numerosi approdi disseminati lungo la Riviera, come ricorda Agnello figlio della defunta Patavina e nipote di Arimanno che il 12 aprile 1266 tra i legati incluse 30 libbre di buon olio a favore di Samaritano e un rimborso di 2 soldi a chi annualmente lo avesse portato a Padova ⁶⁵.

La versatilità dei natanti dal fondo piatto, privi di chiglia a prua costituì la vera fortuna del trasporto fluviale sì che per la navigazione interna spesso appare improprio parlare di approdi fissi, dotati di banchine e di un minimo di attrezzature portuali. Questa versatilità ebbe modo di manifestarsi anche nelle operazioni d'imbarco e sbarco del materiale da costruzione, come la trachite, i mattoni, la calce e il legname da *fabbrica*, tanto da segnare profondamente la storia della Riviera ⁶⁶. Le *buse* e le *priare* della masegna (roccia trachitica), diffuse tra le colline di Montegrotto e Battaglia, accanto a quella di scaglia disseminate tra Lispida, Marendole, Montebuso e

Rivadolmo, seguite in età moderna anche dal colle della Rocca, furono da sempre oggetto di attenzione da parte dei costruttori, non solo padovani⁶⁷. Sul trasporto della trachite lavorata o in pezzature per rinforzi fluviali e sottofondi stradali già è stato scritto⁶⁸, mentre una spessa coltre di silenzio investe ancora la vicenda della calce aerea o viva, il più ricercato prodotto di trasformazione delle rocce euganee. Ottenuta dalla cottura della scaglia estratta dalle pietre sedimentarie affioranti lungo i bassi pendii meridionali, la calce fu da sempre materiale insostituibile nelle costruzioni di cinte murarie, fortezze, edifici religiosi e civili⁶⁹. A Padova le costruzioni del XIII e XIV secolo sono prevalentemente in laterizio e solo lo zoccolo del basamento si presenta in grossi conci trachitici: una tecnica costruttiva che si spiega da un lato nella migliore lavorabilità del mattone, dall'altra nel minor peso specifico dei prodotti di fornace, rispetto alla *masegna* euganea⁷⁰. Ma per saldare tra loro corsi di mattoni o di trachite, comunque necessita la calce viva, unico legante conosciuto e disponibile nella nostra zona fino al secondo Ottocento. La calce serviva pure per gli intonaci, per ricoprire le pareti, come i 1.100 mq. della cappella Scrovegni. Con la calce si sono costruiti milioni di metri cubi di "muratura a sacco", diversamente senza calce si potevano costruire unicamente "muri a secco" non più alti di qualche metro⁷¹. Del mercato della calce in epoca medievale ben poco sappiamo, ma come giustamente hanno rilevato Maria Chiara Billanovich e Raffaello Vergani "l'affare grosso" della calce⁷² interessò fino all'avvento del cemento i nostri Colli. La presenza diffusa di toponimi e idronimi quali Scaiaro, Scagliara, Scagliole, Costa Calzinara, ecc. ci riporta all'attività estrattiva del bianco calcare, cui non va sottaciuto il diffuso cognome di *fornasiero* (fornaciaio), l'addetto alla fornace.

Dall'indagine che ho potuto condurre tra documenti e polizze è emerso che lungo il nostro Naviglio e la sua prosecuzione naturale verso Este-Vo', ben cinque erano le fornaci: Lispida, proprietà dei monaci dell'omonimo complesso di Santa Maria⁷³, Marendole detenuta dai Buzzacarini⁷⁴, Montebuso controllata da un'altra famiglia padovana⁷⁵, Este gestita dal monastero padovano di Santo Stefano⁷⁶, Rivadolmo, già bene della gastaldia carrarese di Cinto venduto all'asta dal governo veneziano nel dicembre 1407⁷⁷. I principali centri di smistamento della calce commerciata in zolle compatte, sciolte solo a destinazione nei cantieri d'impiego, furono Padova e Battaglia. Nel vivace borgo rivierasco la calce, oltre ad essere imbarcata alla volta di Venezia, a partire dalla metà del XIV secolo trovò concreto impiego anche nella macerazione degli stracci destinati alla produzione della locale cartiera⁷⁸.

A conclusione di questo sommario quadro sulla storia della Riviera va aggiunto un breve capitolo sulla funzione di generatore energetico assunto dall'ampio invaso idrico: non si spiegherebbe diversamente il secolare contenzioso che contrappose barcaioli e mugnai, i gestori degli impianti di macinazione più volte ricordati dagli antichi statuti comunali.

Una recente tradizione storiografica ha classificato gli impianti del canale Battaglia come opifici fissi, o per usare una diversa terminologia, come mulini *terragni*, ospitati in costruzioni fisse erette sulla sponda orientale del canale; se questa

interpretazione è certamente corretta per l'età moderna, quando la documentazione scritta è accompagnata da rilievi e restituzioni grafiche già dalla seconda metà del XVI secolo ⁷⁹, una più attenta lettura della documentazione, sia contrattuale che tecnica, sta invece rivelando un aspetto forse inedito dell'architettura di questi opifici. La presenza di *arche*, *sandoni* e *navi*, la specificazione di casa del mugnaio disgiunta dall'opificio, il continuo riferimento alle *bampadure*, che giustamente gli storici dell'Ottocento traducono con il sinonimo di *steccaie*, e le vicende dei mulini situati lungo il medesimo itinerario fluviale sul versante opposto dei Colli (Rivadolmo e Vò in particolare) ⁸⁰, consentono di affermare che almeno fino alla fine del XV secolo i mulini del nostro naviglio (Mezzavia, Battaglia, Rivella e forse pure Bagnarolo) e quelli non lontani di Pontemanco, Campagna e Pernumia erano tutti impianti originariamente galleggianti, sorretti da due scafi in legno di modeste dimensioni, posti verso il centro dell'alveo e affiancati da uno sbarramento mobile (la *bampadura* per l'appunto), da rimuovere al transito dei natanti ⁸¹. Seguendo le descrizioni che col tempo si succedono l'impressione è che solo in età moderna gli impianti siano stati costruiti in pietra a ridosso dell'arginatura orientale, o rimuovendoli dal canale o sostituendo gli antichi scafi galleggianti negli specchi d'acqua a valle degli scarichi, operazione del resto già nota per i mulini di Este, dove i cinque impianti galleggianti di Ponte della Torre vennero rimossi non senza vivaci resistenze a vantaggio della Restara, un impianto che già nel XVI secolo appare invece fisso e in muratura ⁸². Mulini, folloni da panni, sega, maglio e cartiera ⁸³ trovarono animazione nel salto d'acqua dell'Arco di Mezzo trasformando Battaglia, il principale borgo sorto lungo la Riviera, in un centro proto industriale di tutto rispetto. Il suo territorio, conteso ancora sul finire del secolo XIV tra Pernumia da una parte e Carrara dall'altra, ebbe modo di dotarsi di una cappella fondata nel 1332 per volontà di Fina Zacchi e dedicata a San Giacomo ⁸⁴, l'apostolo patrono dei viandanti per antonomasia. Il salto d'acqua di oltre sette metri divenne un eccezionale generatore energetico tanto che anche l'unica cartiera del padovano attiva dal 1339 al 1818, trovò qui la sua sede divenendo dopo la conquista veneziana la più importante del Veneto per numero di folli e di fogli prodotti. Cartiera voleva anche dire monopolio degli stracci di fibre vegetali, smercio di carta e presenza di manodopera, prevalentemente femminile ⁸⁵.

Alla luce del bilancio che qui ho tentato di profilare si può concludere che il canale Padova Monselice non solo svolse il ruolo che i suoi ideatori avevano progettato ma che pure il suo emergere dalla campagna circostante, la sua singolare pensilità hanno generato attorno alle sue sponde una realtà produttiva, estrattiva e di trasformazione territoriale del tutto singolari nel panorama economico padovano. L'abbandono che in parte accompagnò la sua esistenza tra XV e XVI secolo portò il governo veneziano all'assunzione di una serie numerosa di provvedimenti ⁸⁶ che mutarono ulteriormente il volto di questo specchio del territorio padovano, confermando ancor più l'importanza strategica della sua funzione. Ma questo è un capitolo diverso da quello sin qui tratteggiato, e il mio navigare è giunto all'atteso approdo.

NOTE

- 1) L'avvio dei lavori è così ricordato: "Eo tempore fuit incisum nemus Gadii et factum fuit navigium quod vadit ad Montem Selicem" (*Annales Patavini*, a cura di A. BONARDI, in *R.I.S.*², VIII, pt. I, Città di Castello 1907, p. 179-265) mentre sulla fine dei lavori indugia il *Liber regiminum Padue*, in ROLANDINO DA PADOVA, *Cronica in factis et circa facta Marchie Trivixane* (aa 1200-1262), a cura di A. BONARDI, in *R.I.S.*², VIII, pt. I, Città di Castello 1906, p. 296, 298, *sub anno*. Si vedano in proposito le attente considerazioni di S. BORTOLAMI, *Territorio e società in un comune rurale veneto (sec. XI-XIII). Pernumia e i suoi statuti*, Venezia (Deputazione di Storia Patria per le Venezie - Miscellanea di studi e memorie, vol. XVIII) 1978, p. 39-41. Guglielmo da Osa fu podestà di Padova dal 1189 al 1191 (A. GLORIA, *Il territorio padovano illustrato*, Padova 1862, I, p. 262). In occasione dell'ottavo centenario "ufficiale" dall'avvio dello scavo del naviglio è stato pubblicato il volume, corredato da una cospicua documentazione iconografica, *La Riviera Euganea. Acque e territorio del canale Battaglia*, a cura di P.G. ZANETTI, con la collaborazione di C. GRANDIS, Padova 1989, opera che costituisce tuttora un ampio sguardo complessivo sulla realtà idraulica, storica e geografica del nostro canale. Nello stesso anno è apparso anche il volume *Battaglia Terme. Originalità e passato di un paese del Padovano*, a cura di P.G. ZANETTI, Battaglia Terme 1989, che nel riprendere alcuni temi già trattati ne *La Riviera* li amplia e li approfondisce in relazione al più importante abitato sorto al crocevia idraulico dell'omonimo canale. In precedenza sul ruolo del naviglio si era soffermato anche S. BORTOLAMI, *Acque, mulini e folloni nella formazione del paesaggio urbano medievale (secoli XI-XIV): l'esempio di Padova*, in *Paesaggi urbani dell'Italia padana nei secoli VIII-XIV*, Bologna 1988, p. 279-330, partic. p. 299-301, tema ripreso successivamente dallo stesso autore in *Monselice, "oppidum opulentissimum": formazione e primi sviluppi di una comunità semiurbana del Veneto medioevale*, apparso nel volume *Monselice. Storia, cultura e arte di un centro "minore" del Veneto*, a cura di A. RIGON, Monselice 1994, p. 101-171, in particolare p. 122. Anche se in maniera riassuntiva la vicenda del canale Battaglia si ritrova un po' ovunque nella bibliografia storica di Padova, segno dell'importanza ricoperta in otto secoli di vita.
- 2) Sull'opera sussistono non pochi dubbi per il tratto che da Padova giunge al bacino termale euganeo (Abano-Montegrotto), mentre appare più sicuro lo scavo del tratto successivo fino a Monselice, come espressamente ricordano gli annali patavini.
- 3) Per l'area lombardo-emiliana sempre utile resta G. BISCARO, *Gli antichi "Navigli" di Milano*, "Archivio Storico Lombardo" XXXV (1908), p. 285-326, cui vanno aggiunti A. SOLMI, *L'antico porto del Milano*, "Archivio Storico Lombardo" LIV (1927), p. 457-74; G. BARONI, *L'Adda e il traffico del sale*, "Archivio Storico di Lodi" XLVIII (1929), p. 153-64; G.C. ZIMOLO, *Cremona nella storia della navigazione interna*, in *Atti e memorie del III congresso storico lombardo*, Milano 1938, p. 221-266; E.P. VICINI, *La navigazione fluviale di Modena nel Medioevo*, in "Memorie dell'Accademia di Scienze di Modena", s. V, I (1936), p. 49-64; G.C. ZIMOLO, *Piacenza nella storia della navigazione interna*, Piacenza 1962, LXXXIX, p. 168-195; G.C. ZIMOLO, *Brescia e Bergamo nella storia della navigazione interna*, "Archivio Storico Lombardo" (Miscellanea in memoria di G.P. Bognetti), s. IX, IV, Milano 1966, p. 362-389; A. GUENZI, *Acqua e industria a Bologna in antico regime*, Torino 1993, p. 10-16. Per l'area del Po cfr. G. FASOLI, *Navigazione fluviale. Porti e navi sul Po*, in *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, Atti della XXV Settimana di studio del Centro italiano di studi sull'alto medioevo, Spoleto 1978. L'esame mirato della documentazione padovana del XIII secolo ha sollevato da tempo non pochi dubbi sulla credibilità delle date "ufficiali" di scavo dei canali navigabili, riportate negli annali medievali, data soprattutto la precoce comparsa di idronimi in atti di natura

- privata; un esempio è fornito da chi scrive (C. GRANDIS, *Il canale Brentella*, in *Il Quartiere Brentella. La città di Padova oltre le mura occidentali*, a cura di C. GRANDIS, Padova 1999, p. 113-129) a proposito del canale Brentella che con argini e rive è più volte documentato nel 1265, 1297 e 1304, contrariamente alla memoria cronachistica, e a tutta la letteratura che ne è seguita, che lo vuole tassativamente realizzato nel 1314.
- 4) Archivio di Stato di Venezia (ASV), *San Zaccaria*, d'ora in poi *San Zaccaria*, b. 25 perg., fasc. "Monselice – Estere sec. XIII – G". Sull'importante posta molitoria di Bagnarolo si veda A. RIGON, *S. Giacomo di Monselice nel Medio Evo (sec. XII-XV). Ospedale, monastero, collegiata*, Padova 1972 (Fonti e ricerche di storia ecclesiastica padovana, 4), p. 87-90; C. GRANDIS, *I mulini di Bagnarolo*, in *Monselice. Storia, cultura e arte*, p. 415-428, che non tiene conto però della documentazione successivamente rinvenuta nell'archivio comunale di Monselice (M. VIGATO, *L'archivio comunale di Monselice (1204-1870)*, "Terra d'Este", 1995 a. 5, num. 9, p. 153-158) e di alcuni documenti reperiti solo ora nel fondo *San Zaccaria*.
 - 5) Una "Fossa de Gaia", sita in "confinio Montissilice" verso Lispida è ricordata in tre documenti del XIII secolo, rispettivamente del 1238, 1246 e 1261, e ancora negli anni 1460-65 (*San Zaccaria*, b. 25 perg., fasc. "Monselice – Estere, sec. XIII – P"; b. 44, t. VIII, *sub anno*). Della seconda metà del XII secolo, prima dello scavo del nostro canale, non poche sono le testimonianze che documentano l'espansione di Pernumia ben oltre la sponda occidentale del canale, come ricorda BORTOLAMI, *Territorio e società*, p. 38-41, segno che l'opera decisa dal comune di Padova di certo coinvolse anche quello di Pernumia. Per il versante opposto, alle porte di Padova, alcuni beni immobili in prossimità di Abano così sono descritti nel 1421: "in territorio Abanj, a latere Sancti Martini in contrà que dicitur Layara supra flumen per quod itur ad Montis Sillicis" (Archivio di Stato di Padova (ASP), *Estimo 1418*, d'ora in poi *Estimo 1418*, vol. 376, c. 38^r (polizza di Francesco de Urbino).
 - 6) *Statuti del comune di Padova dal secolo XII all'anno 1285*, a cura di A. GLORIA, Padova 1873, p. 300-303, libro IV poste 886-907. Nella recente traduzione del corpo statutario curata da G. BELTRAME, G. CITTON e D. MAZZON, *Statuti del comune di Padova*, Cittadella 2000, il vocabolo restara è italianizzato nell'incomprensibile ristarà (p. 150). Nel 1293 alcuni terreni oggetto di compravendita risultano posti in "campanea Montissilice in hora que dicitur Savelonus" e uno di questi delimitato "capite Riveria", dove il nome è scritto con l'iniziale R maiuscola (*San Zaccaria*, b. 25 perg., fasc. "Monselice – Estere, sec. XIII – M"). C. GRANDIS, *Uomini e barche, navigazione e trasporto*, in *La Riviera Euganea*, p. 122-128.
 - 7) A. TAGLIAFERRI (a cura di), *Relazioni dei rettori veneti in Terraferma, IV. Podestaria e capitanato di Padova*, a cura dell'Istituto di Storia Economica dell'Università di Trieste, Milano 1975, p. 230 (anno 1627), 415 (anno 1701), 498 (anno 1733), 527 (anno 1741).
 - 8) Nella cospicua documentazione si veda a titolo puramente indicativo la sequenza di relazioni contenuta nel fondo dei *Savi ed Esecutori alle Acque* (b. 541 e altre) dell'archivio veneziano e soprattutto quanto conservato nel ricco e poco esplorato archivio del Genio Civile di Padova seppur quest'ultimo resta limitato temporalmente ai soli secoli XIX e XX.
 - 9) E' quanto ho rilevato in occasione del recente restauro (1999-2000) del ponte della Cagna, alla Mandria di Padova, con la rimozione della pavimentazione stesa sull'estradosso. Durante i lavori sono emersi i solchi profondi lasciati dalle ruote ferrate dei carri, che avevano naturale prosecuzione sull'arginatura occidentale del canale ben al di sotto dell'attuale sommità, essendo l'imbocco opposto del ponte sul lato orientale raccordato alla strada Statale. Il dislivello arginale è comunque rilevabile anche nelle numerose vedute eseguite in età moderna da periti e vedutisti, diverse delle quali pubblicate nel volume *La Riviera Euganea*.

- 10) *La Riviera Euganea*, p. 46, 59, 114, 181, 208.
- 11) *Battaglia Terme*, p. 56 (particolare della Carta Tecnica Regionale).
- 12) La funzione dell'Arco di Mezzo è di sostenere il livello dell'acqua e di regolarne lo scarico; il manufatto idraulico nella sua struttura è composto da tre archi in pietra sopra i quali si erge un casello contenente al suo interno le leve e i comandi delle porte mobili che scorrono all'interno degli archi; delle tre bocche le due estreme conducono l'acqua sulle ruote idrauliche mentre quello centrale – di mezzo – regola lo scarico artificiale del canale; un canale, come si sarà capito, che non ha una foce naturale ma solo un "rubinetto" artificiale. Sul manufatto si veda I. SANTIN, *L'Arco di Mezzo centro del sistema idraulico*, in *La riviera Euganea*, p. 233-243.
- 13) Tavolette dell'Istituto Geografico Militare di Firenze (I.G.M), scala 1:25.000, 50 II S.E. *Padova*; 50 II S.O. *Abano Terme*; 64 I N.O. *Battaglia Terme*; 64 I S.O. *Monselice*.
- 14) La ricchezza documentaria prodotta in occasione dei lavori di bonifica fondiaria e idraulica (oggi detta integrale) attende ancora un'attenta e paziente lettura, come ben si coglie dall'esame dei fondi *Provveditori sopra Beni Inculti* dell'ASV e *Archivio Civico Antico, Territorio* dell'ASP.
- 15) *Borghi di Padova. Bassanello tra acque e ponti*, a cura di P.G. ZANETTI con la collaborazione di M. VEZZARO, Battaglia Terme-Este 1986, p. 14-15.
- 16) L'originaria posizione della "bocca" del canale è ben visibile nella cartografia storica antecedente lo scavo del canale "Scaricatore" iniziato dopo il 1835.
- 17) Oscura resta l'epoca di escavazione del Fiumicello, tanto che i recenti restauri dell'ala occidentale dell'antico castello inducono a retrodatarla ulteriormente: i rinforzi eseguiti sulle fondazioni della torre dell'Osservatorio hanno infatti messo in luce strutture fortificate risalenti al VI-VII secolo. A questi preziosi elementi si aggiunga l'altrettanto antica dedicazione santoriale di S. Michele sulla sponda opposta. La ricostruzione storica dell'idrografia padovana proposta da S. COLLODO (*Il Prato della Valle: storia della rinascita di un'area urbana*, in *Prato della Valle. Due millenni di storia di un'avventura urbana*, a cura di L. PUPPI, Padova 1986, p. 51-67, ristampata in S. COLLODO, *Una società in trasformazione. Padova tra XI e XV secolo*, Padova 1990, p. 104-136) che ricalca una consolidata interpretazione rilevabile nella produzione storico-scientifica edita nell'ultimo mezzo secolo, risente di numerosi luoghi comuni supportati da discutibili interpretazioni di documenti notarili, spesso incapaci di restituire visivamente l'esatta posizione topografica dei tracciati fluviali; tra questi un esempio è fornito dalle imprecise ricostruzioni del sistema idrografico che disegnano il braccio iniziale del Bacchiglione all'esterno delle mura veneziane - tra i bastioni Alicorno e Saracinesca - mentre fino al 1520 con andamento sinuoso esso attraversava l'odierna "Città Giardino", lambendo il caseggiato occidentale di via Vittorio Emanuele. Del Bacchiglione inoltre si dimentica sistematicamente la radicale alterazione della portata, originariamente raccolta in un alveo largo in sommità circa 40 metri (che guarda caso è proprio l'ampiezza media dei ponti romani di Padova quali Ponte Molino, dei Tadi, S. Giovanni delle Navi, S. Lorenzo, Altinate, S. Matteo, Ponte Corvo studiati da V. GALLIAZZO, *I ponti di Padova romana*, Padova 1971), larghezza sensibilmente ridotta con l'apertura del canale Scaricatore, realizzato dopo il 1835 e raddoppiato in sezione giusto un secolo dopo.
- 18) Fu questa manomissione dell'ansa fluviale seguita allo scavo del Piovego a dividere in due il Bacchiglione, riducendone la navigabilità. Ignote ne restano date e motivazioni, anche se comprensibile oggi ai nostri occhi è il collegamento di Padova con la Brenta attraverso il Piovego (che l'annalistica locale vuole iniziato tra 1209 e 1210), così da dimezzare l'itinerario commerciale verso l'importante scalo mercantile nella veneziana Rialto, sempre attivo e vitale oltre le brevi parentesi dei conflitti militari.



- 19) P. LOTTI, *Aspetti di vita economica nei secoli XII-XIV*, in *Una "villa" sul Bacchiglione. Voltabrusegana 1088-1988*, Padova 1988, p. 101-113.
- 20) *Statuti del comune di Padova*, posta n. 896, p. 302; C. FRISON, *L'antico fiumicello che conduceva a Montegrotto. Le basi culturali dell'organizzazione del territorio nel Veneto antico*, in *La Riviera Euganea*, p. 36-38. Sulla via Annia preziose restano ancora le considerazioni di A. GLORIA *Codice diplomatico padovano dall'anno 1101 alla pace di Costanza (25 giugno 1183)*, I-II, Venezia 1879-1881, - d'ora in poi C.D.P. - I, p. LV.
- 21) Botte ha dato origine anche ad una contrada (*contrata qui dicitur le Bote*) del territorio di Carrara, come ricorda un documento del 18 settembre 1374 in ASP, *S. Maria della Riviera di Polverara*, b. 13, perg. 29.
- 22) Sull'importante posta molitoria di Pontemanco, una delle più elevate concentrazioni di ruote idrauliche dell'intero padovano, manca ancora un quadro complessivo; un breve profilo storico è solo in G. ANTONELLO, *I mulini sul canale della Battaglia*, in *La Riviera Euganea*, p. 246-248.
- 23) A ricordarcelo è la preziosa iscrizione riprodotta fotograficamente in *La Riviera Euganea*, p. 215, ora riesaminata da A. RIZZI, *I leoni di San Marco. Il simbolo della Repubblica Veneta nella scultura e nella pittura*, Venezia 2001, vol. I, p. 223-230 e vol. II, p. 170 n. 1651.
- 24) Sulla palude di Galzignano documentata ancora nel 1313 si veda in ASP, *S. Maria della Riviera di Polverara*, b. 7, perg. 16.
- 25) BORTOLAMI, *Monselice, "oppidum opulentissimum"*, p. 106-110. Per gli anni successivi alla pace di Costanza (25 giugno 1183), gli studi su Monselice medievale vanno integrati con la cospicua documentazione pergameneacea del fondo *San Zaccaria* dell'Archivio di Stato di Venezia, inopinatamente ignorata, che per il solo secolo XIII conta oltre ottocento pergamene quasi tutte inedite che interessano sia l'abitato della Rocca sia le realtà contermini. I toponimi qui ricordati sono desunti dal "Catastico Nachi" (b. B 3/1.2 B, tomo II°, p. II^), preziosa guida settecentesca dell'intero fondo monastico. Il lungo saggio di K. MODZELEWSKI, *Le vicende della "pars dominica" nei beni fondiari del monastero di San Zaccaria di Venezia (sec. X-XIV)*, apparso nel "Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano" a. IV (1962), p. 42-79 e a. V-VI (1963-64), p. 15-64, ne prende in esame solo una piccola parte e di fatto non considera la cospicua messe di dati, informazioni e notizie desumibile dai diversi volumi dei *Registri* che dal 1257 giungono quasi ininterrottamente fino al pieno secolo XVI, e tanto meno i cinquanta *libri* della *gastaldia* che da metà Trecento arrivano, salvo qualche modesta lacuna, al 1802; va infine rilevato che le note in calce al saggio dello studioso polacco, elaborato quando il fondo era depositato presso l'Archivio di Stato di Padova, non hanno più riscontro con l'attuale collocazione nell'Archivio di Stato di Venezia e che dopo il riordino compiuto l'affermazione di p. 50 ("molte carte infine sono state perse") non ha fondamento se riferita al "Catastico Nachi", visto che diverse decine di pergamene sono state invece aggiunte all'elenco del repertorio stesso.
- 26) Tavoletta "Battaglia Terme" dell'I.G.M., foglio 64 I N.O. della *Carta d'Italia 1:25.000*.
- 27) Una vendita del 24 marzo 1224 descrive un terreno prativo posto nelle pertinenze di Monselice nel luogo detto Molino Bagnarolo, confinante da un lato con il fiume Vigenzone (*San Zaccaria*, b. 21 perg.). Che il Bisatto anticamente fosse chiamato Vigenzone lo provano numerose e ripetute attestazioni come l'investitura di livello concessa il 5 novembre 1164 dal monastero di S. Stefano di Padova a Gerardo di Gisla Rossa di un pezzo di terra in Este (*episcopatu Padue infra villa de Adeste iusta flumen Vivencionis prope ecclesia Sancti Martini*), e la conferma del 5 agosto 1177 fatta dall'imperatore Federico Barbarossa dei beni e dei privilegi detenuti dal monastero di S. Zaccaria a Monselice "iuxta portam prope flumen Viginzone" (C.D.P. - II, n. 859 e 1263). Un'attestazione inedita ancora più antica del 30

- gennaio 1110 ricorda beni a Monselice presso il Vigenzone (registro in *San Zaccaria*, B. 3/1.2 B, tomo II, pt. II, *sub anno*). Alle puntuali considerazioni di BORTOLAMI (*Territorio e società*, p. 37-38, n. 7) si deve aggiungere che il Vigenzone poteva contare su di una portata d'acqua maggiore prima del raccordo con il nostro naviglio, tanto da animare una rete idrografica diversa da quella rilevabile oggi.
- 28) *San Zaccaria*, B. 3/1.2 B, tomo II, pt. II, *sub anno*; C.D.P. II, 889; BORTOLAMI, *Territorio e società*, p. 103.
- 29) C. GRANDIS, *I mulini ad acqua dei Colli Euganei*, Padova 2001, p. 14, 168, 176.
- 30) *Ibidem*, p. 14; GRANDIS, *I mulini di Bagnarolo*, in *Monselice*, p. 415-428.
- 31) A valle dei mulini di Campagna vi era l'approdo dell'Acquabianca, contrapposto, anche toponomasticamente, all'imbarco dell'Acquanera ubicato nei pressi di Maserolino. Piccoli battelli da carico presi a nolo partivano alla volta della laguna per raggiungere Venezia, come annota più volte il gastaldo delle monache di S. Zaccaria tra il 1396 e il 1407 a proposito dei suoi viaggi e delle sue periodiche consegne alle monache dei prodotti della gastaldia, cioè uova, olio, vino, carne di maiale, tessuti di fibra vegetale, ecc. Sotto la data del 23 ottobre 1393, Giovanni da Treviso, gastaldo delle monache annota le spese sostenute per condurre il vino, il frumento e le biave e altre cose del monastero da Monselice a "Laqua Bianca de soto da Pernumia" (*San Zaccaria*, b. 43, tomo 38, fasc. III).
- 32) Non tratta dello scavo il recente lavoro di P. GRILLO, *Milano in età comunale (1183-1276). Istituzioni, società, economia*, Spoleto 2001, mentre un breve cenno con bibliografia precedente è nel lavoro di L. CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua del milanese (secoli X-XV)*, Città di Castello (Biblioteca della "Nuova Rivista Storica", n. 36) 1984, p. 72-79; più dettagliatamente G. FANTONI, *L'acqua a Milano. Uso e gestione nel basso medioevo (1385-1535)*, Bologna 1990, p. 19-39.
- 33) Solo per citare due esempi ricordo che a Padova i vescovi francesi eletti sulla cattedra di San Prosdocimo sovente portarono con se artisti transalpini, come documentano le sculture romaniche di S. Giustina del XII-XIII secolo; altrettanto avviene, nel corso del XVI secolo, con l'arrivo a Padova dell'architetto bergamasco Andrea Moroni, chiamato appositamente dall'abate di Santa Giustina Teofilo da Milano, in precedenza visitatore e ispettore dei cantieri benedettini lombardi dove operava proprio il Moroni come tecnico progettista e direttore dei lavori (E. RIGONI, *L'architetto Andrea Moroni*, Padova 1939, p. 13-15). E gli esempi potrebbero continuare, numerosi.
- 34) Inutile qui sottolineare l'importanza dell'energia idraulica nell'economia padovana e veneta in generale. Non erano solo le ruote dei mulini a "rompere" il silenzio di città, campagne e colline: ad esse sovente si affiancavano quelle dei magli per battere il ferro e il rame, dei folli per la sodatura dei panni, dei pestelli per le pile da carta, da riso e da orzo, delle seghe per il taglio del legname. I due maggiori poli dell'intero territorio erano nella città capoluogo e a Battaglia, mentre una miriade di piccoli quanto precari opifici si trovavano un po' ovunque, seppur in misura decisamente minore rispetto a realtà come il vicentino e il trevigiano, numericamente di gran lunga superiori.
- 35) Solo per ricordare alcuni casi noti e illustrati va ricordato ad esempio che il *ripatico* (dazio per l'approdo sulle rive dei fiumi navigabili) fu confermato da Berengario imperatore al vescovo di Padova con diploma del 20 aprile 918 (A. GLORIA, *Codice diplomatico padovano dal secolo sesto a tutto l'undecimo*, Venezia 1877, n. 31, p. 48-50), mentre nel 1158 Federico I nel prendere sotto la sua protezione Uberto vescovo di Vicenza e i suoi possedimenti assicurò la navigazione dei battellieri berici fino al porto veneziano, vietando al comune di Padova l'imposizione di dazi e gabelle sulle merci in transito. Altro esempio, infine, si coglie dalle concessioni d'acqua rilasciate dal comune di Padova ai monasteri di Santa Maria in Vanzo nel 1220 (P. SAMBIN, *Statuti padovani inediti. I. Concessione*

- d'acqua al monastero di S. Maria in Vanzo (1220)*, “Memorie dell’Accademia Patavina di SS.LL.AA. – Classe Sc. Morali, Lettere ed Arti”, vol. LXX (1957-58)), Santa Giustina nel 1365 e Santa Maria di Porciglia l’anno dopo (*Statuti del comune di Padova*, p. 424-426).
- 36) Anche se superfluo va ricordato che l’escavazione degli alvei in aree dalla bassa altimetria e prive di pendenza non fu certo operazione agevole. La presenza di falde acquifere a poca profondità, la possibilità di lavorare solo nelle stagioni asciutte, alternando gli scavi ai lavori agresti, la scarsità di mezzi d’opera (badili, vanghe e carriole), la necessità di sbarrare i corsi d’acqua intersecati, manomettendo fragili equilibri idraulici, sono solo alcuni dei tanti problemi che governanti, tecnici e operai dovettero affrontare quotidianamente.
- 37) Nel 1826, in occasione dell’indagine svolta nel padovano dai periti del Censo per stabilire le rendite catastali delle aree agricole, e non, fu eseguita anche una puntuale rilevazione della rete viaria terrestre e fluviale dalla quale emerse che in tutti i comuni la transitabilità delle strade in terra battuta era di fatto limitata alla tarda primavera e all’estate, atteso che le restanti stagioni, segnate da piogge, gelo e secco arido, impedivano ai mezzi di trasporto di spostarsi da una località all’altra (ASV, *Catasti di Padova e provincia, Catasto austriaco, Censo stabile I^a serie*). Ancora per buona parte del secolo XX il problema della viabilità stradale costituirà l’esigenza prioritaria delle amministrazioni locali, risolto inizialmente, e comunque solo per i tratti principali, con la costruzione della rete ferroviaria e molto più tardi definitivamente anche per quelli minori con l’avvento del bitume e delle relative applicazioni.
- 38) Lungo il Bacchiglione siti fortificati erano a monte e a valle di Padova; partendo dal confine vicentino vanno ricordati i castelli di Montegalda, Cervarese, S. Martino della Vaneza, Trambacche, Selvazzano, Tencarola e oltrepassata la città, che non a caso poneva la sua roccaforte proprio nella biforcazione della *Torlonga*, altre fortificazioni s’innalzavano a Roncayette, Bovolenta e più oltre a Castelcarro; erano tutte strutture frutto dell’iniziativa di potenti *clan* del luogo, come ad esempio le famiglie Conti, Maltraversi e da Carrara, di potenti vescovadi come quello di Vicenza (Selvazzano) e di comuni in espansione come Padova (San Martino della Vaneza), erette a difesa di diritti feudali e beni immobili prossimi al fiume.
- 39) BORTOLAMI, *Territorio e società*, p. 40.
- 40) Cospicui beni patrimoniali a Monselice avevano i monasteri padovani di S. Prosdocimo e S. Stefano, e quelli veneziani di San Zaccaria, SS. Trinità e S. Michele arcangelo di Brondolo, mentre ad Este un vero e proprio latifondo era controllato dall’antico cenobio di S. Stefano di Padova.
- 41) Nelle scritture private e pubbliche la specificazione *nuovo* non compare, se si esclude il caso della collina di Montenuovo svettante tra lo scolo Rialto e la fortezza del Catajo; un fenomeno certamente singolare se pensiamo al Fiume Nuovo di Montagnana e alle strade terrestri come la Pelosa (Padova-Montegalda) detta nel 1265 “*Viam novam que vadit a Sancto Prosdocimo Montegaldam*” (*Statuti del comune di Padova*, posta 966, p. 313).
- 42) P. LOTTI, *Dalle origini al XV secolo*, in *Battaglia Terme*, p. 19-23.
- 43) *Statuti del comune di Padova*, p. 299-300.
- 44) *Ibidem*, p. 303.
- 45) *Ibidem*, p. 300.
- 46) M.C. BILLANOVICH, *Attività estrattiva negli Euganei. Le cave di Lispida e del Pignaro tra Medioevo ed età moderna*, Venezia (Deputazione di Storia Patria per le Venezie – Miscellanea di Studi e Memorie, XXXIII) 1997, p. 32-33, 47-50 e 55- 61.
- 47) *Statuti del comune di Padova*, p. 300; GRANDIS, *I mulini ad acqua*, p. 83.
- 48) P.G. ZANETTI, *Una difficile regolazione delle acque*, in *Battaglia Terme*, p. 187-191.



- 49) *Statuti del comune di Padova*, posta 889, p. 300. Va tuttavia rilevato che l'appellativo "delle Navi" sembra essere ben più antico del 1265, essendo la posta di Lorenzo Tiepolo una presa d'atto di usi e consuetudini già da tempo radicate.
- 50) Non condivisibile e priva di riscontro appare l'affermazione di A.I. PINI, *Le arti in processione. Professioni, prestigio e potere nelle città-stato dell'Italia medievale padana*, in *Lavorare nel Medioevo. Rappresentazioni ed esempi dell'Italia dei secoli X-XVI*. Atti del convegno di studi 12-15 ott. 1980, Todi 1983, p. 105, a proposito dell'esistenza delle "due corporazioni di barcaroli, quelli estivi (fratalia nautarum a Sancto Johanne) e quelli invernali (fratalea nautarum ab Omnibus Sanctis)". Le due corporazioni infatti operavano tutto l'anno e su reti fluviali ben distinte e separate: è solo dal 1526, con la costruzione della conca di Porte Contarine, che le due fraglie oltrepassano stabilmente i confini secolari delle due reti navigabili, generando una conflittualità che troverà pace solo con la soppressione napoleonica delle corporazioni di mestiere.
- 51) GRANDIS, *Uomini e barche*, p. 116-122; S. BORTOLAMI, *La crisalide e la farfalla: Este da città antica a centro medievale*, in *Da Ateste a Este*, a cura di S. BORTOLAMI, Cittadella 2001, p. 178.
- 52) PINI, *Le arti in processione*, p. 105-106.
- 53) P. PINTON, *Codice diplomatico saccense. Raccolta di statuti, diplomi ed altri documenti e registi di Piove di Sacco*, Roma 1894 (riedizione a cura del Centro di documentazione per la storia e la cultura della Saccisica, Este 1990), p. 237-266. Gli statuti dei barcaioli piovesi sono gli unici ad essere stati interamente pubblicati, nonostante si siano perse le tracce del codice membranaceo di 62 carte scritte e numerate utilizzato per l'edizione. Altri corpi statutari sono conservati presso la Biblioteca Civica di Padova: BP 597 (*Statuti della fraglia dei barcaroli di Padova*); BP 932 (*Statuti della fraglia dei barcaroli di Monselice*). Presso il Gabinetto di Lettura di Este, nella *Raccolta Estense num. 1223*, si conserva una *Raccolta capitoli fraglia barcaroli di Este*, che in realtà costituisce un insieme di norme, patti e disposizioni emanate tra il 1492 e il 1719.
- 54) ASP, *Archivio Civico Antico – Ducali*, vol. II, c. 129^v e 127^r.
- 55) Barcaioli dimoranti nel triangolo Santa Croce, San Michele e San Giovanni compaiono in non pochi atti notarili, spesso nella sola veste di testimoni tanto che risulta difficile numerarli e quantificarne l'esatta consistenza; a puro titolo di esempio ricordo Ubertino navario residente il 23 febbraio 1255 a S. Croce (*S. Maria della Riviera*, b. 12, perg. 7); *Iohanne navario de contrata Sancti Michaelis*, *Guilielmo naute qui moratur in contrata Sancti Michaelis* e un altro Giovanni navario qui stat in hora Sancti Michaelis compaiono nella veste di testimoni e legatari delle ultime volontà di Cassoto del fu Petrecino della contrada del Duomo il 16 febbraio 1271 (ASP, *Diplomatico* part. 2461); il 6 agosto 1353 è invece *Pitio naute quondam Laurentii de contracta Sarasinesche* a figurare tra i presenti in un rogito (ASP, *Notarile* 202, c. 131r), mentre Viviano *nauta*, abitante a Santa Croce *extra portam* è invece uno dei testi che il 30 marzo 1377 viene registrato in una pergamena, da tempo emigrata in Russia (*Atti di Padova dei secoli XIII-XIV. Nell'archivio dell'Istituto di Storia (sezione di Leningrado) dell'Accademia delle scienze dell'URSS*, a cura di V. RUTENBURG, p. 202, doc. 85). La costruzione della conca di Porte Contarine nel 1526 s'inserisce nell'opera di difesa militare di Padova, preceduta dalla distruzione dell'"edificio de Porciglia" cioè del manufatto che consentiva "alle barche et burchi", di passare dal Bacchiglione al Piovego. Un ricordo dell'*edificio* è in A.S.P. *Corporazioni religiose soppresse. Archivio tenuta di Correzzola*, b. 4, fasc. A – gen. 1, c. 32 (ducale del 7 aprile 1503), seppur oscura ne resta l'esatta comprensione della struttura e delle modalità di funzionamento.

- 56) La contrada Contarini è attestata quanto meno dalla metà del XIII secolo; in una compravendita di bovini del 16 maggio 1268, tra i testimoni figura un certo “Johanne filio quondam Bonihonis de Carturo et non stat in Padua in hora Pontis Guntarini” (*San Zaccaria*, b. 25 perg., fasc. “Monselice – Estere, sec. XIII” F). Altre attestazioni del secolo XIV sono in ASP, *Notarile* 202, c. 153^v, atto del febbraio 1354, e continuano anche per tutto il successivo: è per questa ragione che le porte – della conca di navigazione – assumono tale denominazione e non per la presenza di un podestà Contarini, che per i primi decenni del sec. XVI mai compare. Sulle tariffe, fissate nel 1523 e riconosciute ai compossessori delle Porte Contarine, si veda G. ROMPIASIO, *Metodo in pratica di sommario o sia compilazione delle leggi, terminazioni & ordini appartenenti agl’illustrissimi & eccellentissimi Collegio e Magistrato alle Acque*, Venezia 1733 (riedizione critica a cura di G. CANIATO, Venezia 1988), p. 366. Si tenga tuttavia presente che lo specchio di scrittura ricavato nella lapide murata sulla parete dell’oratorio di Maria Vergine, cancellando parte delle tariffe fissate per il transito dei natanti, recante la data 1526 unitamente al ricordo dell’inventore della conca Jacopo Dondi dell’Orologio, risale al 1811 sì che rimane il dubbio sulla sua effettiva rispondenza cronologica con la realizzazione dell’opera. Nel giugno 1389 il gastaldo delle monache di San Zaccaria annota la spesa di 10 soldi “per bastaxi che porta le mye chose dal Portello a Sen Zane”; nel dicembre 1390 riporta tra le uscite: “item spixi per lo bastaxo che porta la roba dal un porto a laltro” soldi 6; più avanti poi leggiamo: “item spixi per lo bastaxo che me porta le cose dal Portello al Basanelo”, soldi 6; infine nel dicembre 1393: “item spendi a dui portadori i quali adusse le dite cosse dal porto de Ogni Santi infina al porto de San Zuhane in Padova”, soldi 9, seguiti dall’esborso di 4 soldi per condurre le medesime *cosse* in barca da Padova e Monselice (*San Zaccaria*, b. 43, tomo 38 – II fasc. alla data). Il giudizio di Modzelewski su questi dati è negativo poiché li ritiene insignificanti nell’economia gestionale della “pars dominica” (MODZELEWSKI, *Le vicende della “pars dominica”*, p. 44-46).
- 57) Bartolomeo *barcarolo*, Michele *calafato*, Agnolino *segatore*, negli anni quaranta del Trecento sono contraenti di altrettanti appezzamenti di terre con il gastaldo delle monache di San Zaccaria: nel loro embrionale cognome è rilevabile l’attività professionale di trasporto e quella di costruzione, rimessaggio e manutenzione dei natanti, ricordo tramandatoci ancora oggi nel toponimo via Squero (cantiere per costruzione e riparazione delle barche) di Monselice, sulla riva destra del Bisatto (*San Zaccaria*, b. 3/1.2 B); LOTTI, *Dalle origini al XV secolo*, p. 28-29.
- 58) Nella zona vi erano diverse fornaci, una delle quali nel 1444 apparteneva a Nicolò Piato di *Justinopoli* (*Estimo 1418*, vol. 379, c. 37^v).
- 59) ASP, *Archivio Civico Antico – Territorio*, b. 343, fasc. n. 1337 (anni 1416-1618); ASP, *Corporazioni religiose soppresse, Monasteri del territorio – Archivio Correzzola*, b. 61 “Giornale del monastero di S. Giustina di Padova in Correzzola” 1513-1515.
- 60) ASP, *Corporazioni soppresse, monasteri della città, S. Stefano*, vol. 19 (Liber in quo scripta et exemplata sunt iura monasterii S. Stephani in Este, 1157-1289). Impressionante l’entità del patrimonio immobiliare elencato nelle polizze d’estimo degli anni 1476, 1531 e seguenti, conservati nella b. 44, mazzo XIX, n. 163; a titolo di curiosità ricordo che le monache dalla fine del secolo XV erano titolari del “diretto dominio” sul “Palazzo” di piazza Maggiore, residenza del podestà estense.
- 61) R. ZANOCCO, *L’archivio del Santo a Padova e la sorte toccata ai suoi documenti*, “Le Venezie francescane”, a. I, n. 1 (marzo 1932), p. 28.
- 62) *San Zaccaria*, b. 43, tomo 38, II fasc., spese anni 1389-91.
- 63) *Estimo 1418*, vol. 430, c. 229: a Este tra i beni della comunità figura “una casa cum uno torcolo da olio da bruxar”.



- 64) Sono dati che emergono dalla lettura dei registi annotati nel catastico di Lodovico Nachi, l'archivista che alla fine del XVIII secolo riordinò le migliaia di pergamene e le centinaia di volumi del monastero di San Zaccaria.
- 65) *San Zaccaria*, b. 22 perg.
- 66) GRANDIS, *Uomini e barche*, p. 128, anche se i dati di questo saggio si riferiscono principalmente all'età veneziana. L'entità del trasporto su barca per i secoli XIII-XV attende ancora una precisa quantificazione, nonostante il pregevolissimo lavoro di Maria Chiara Billanovich (*Attività estrattiva negli Euganei*, p. 45-47) abbia fornito un primo dato preciso del fenomeno.
- 67) *Estimo 1418*, vol. 55, polizza n. 9 di Giovanni Businello presentata l'8 giugno 1450 nella quale compare "una caxa ala fornaxa de Santa Croxe". A Rivadolmo in "hora dela Fornaxeta" nel 1470 possiede beni Bartolomeo di Galzignano abitante a Este nel terziere di S. Martino (*Estimo 1418*, vol. 355). Giovanni Baldi invece possessore di vari immobili nel 1458 detiene anche 5 campi di terra "dove si affonda", che sono parte arativi e "parte se cava la terra per fare li quareli in la fornaxa soto Este", per i quali paga livello a Giovanni Branchi (*Estimo 1418*, vol. 355, polizza n. 17).
- 68) In realtà anche per il trasporto della trachite in epoca medievale valgono le medesime considerazioni esposte sopra alla nota 66 e i lavori sin qui apparsi sono tutti limitati agli ultimi secoli dell'età veneziana e all'Otto-Novecento, l'epoca in cui prese fiato il grande attacco delle cave sui Colli.
- 69) La calce **aerea**, o **calce viva**, è uno dei più antichi leganti per l'edilizia conosciuti dall'uomo. La scoperta di questo materiale è stata probabilmente casuale, come per molti altri materiali di origine naturale prodotti da cottura (vetro, laterizi, terrecotte, ecc.) La calce è usata come legante nelle costruzioni edilizie, come fondente nell'industria metallurgica, come refrattario per i rivestimenti dei forni fusori Martin basici, come correttivo del *ph* (acidità) del terreno agricolo, come stabilizzante dei sottofondi stradali; è altresì impiegato nella fabbricazione del vetro, nella purificazione dell'acqua dei pozzi, nella fabbricazione della carta, nella raffinazione dello zucchero da barbabietola e del petrolio e nella concia delle pelli. La calce è prodotta dalla cottura in forni a tino della pietra calcarea cavata da masse rocciose di facile estrazione e costituite in gran parte dal Biancone del Cretaceo inferiore, particolarmente diffuso nell'area meridionale dei colli (Montebuso, Bomba, Rivadolmo) e conosciuto con il nome di scaglia (*scaja*). Nel processo produttivo il carbonato di calcio alla temperatura di 900-1000 gradi centigradi si decompone in ossido di calcio e anidride carbonica che si disperde nell'aria. Così prodotta la calce viva al contatto con l'acqua subisce una reazione esotermica trasformandosi in idrato di calcio (così detto *grassello*). La calce spenta mescolata con sabbia forma la malta e in questo impasto la calce, combinandosi di nuovo con l'anidride carbonica presente nell'aria, si indurisce e fra presa. La calce **idraulica** è prodotta invece dalla cottura di calcari argillosi (marne) contenenti una certa quantità di silice e allumina; questi composti cotti danno luogo a silicati e alluminati di calcio anidri che per indurire non hanno bisogno d'aria e quindi fanno miglior presa sott'acqua (da cui il nome). Questo legante naturale è stato però scoperto solo verso la metà del XIX secolo, ma ha determinato un notevole salto qualitativo nelle costruzioni tanto da sostituire progressivamente la più tradizionale calce aerea (da P.G. ZANETTI, *Andar per acque*, in corso di stampa).
- 70) A Padova come in molte altre città della pianura veneta le costruzioni antiche che dal secolo IX giungono a tutto il XIV presentano murature in laterizio e solo zoccolature, cornici e profilature in trachite euganea: è il caso della chiesa di S. Sofia, del palazzo della Ragione, della basilica di Sant'Antonio, del Battistero, della cappella degli Scrovegni, delle porte Altinate e Pontemolino, giusto per ricordare i più noti. Fanno eccezione a questa regola le

- cortine difensive più antiche dove la trachite sbazzata in dadi irregolari s'alterna di norma a due corsi di mattoni aventi funzioni di livellamento orizzontale delle murature.
- 71) La muratura a sacco presente in moltissime costruzioni della Padova non solo medievale, è costituita da due pareti verticali di mattoni parallele e leggermente separate l'una dall'altra (intercapedine), intervallate da ammorsature che tengono unite le due pareti, così da formare il sacco che viene riempito durante la costruzione da calce nella quale sono gettate alla rinfusa pietre e laterizi di varia pezzatura.
- 72) BILLANOVICH, *Attività estrattiva negli Euganei*, p. 13.
- 73) Grazie alle puntuali annotazioni del gastaldo nei quaderni di conto del tardo XIV secolo, la memoria di una fornace ritorna di frequente ad indicare anche una possessione e una *clesura* (terreno recintato) delle monache di San Zaccaria; il 16 aprile 1393 sono annotate lire una e soldi 12 per il pagamento fatto a Bernardo Rizato "per piantar CXXX de salgaro i quali fo piante su la possessione de la Bastia e dala Fornaxe, e dal Campeelo"; tempo dopo invece sono ricordati "soldi 6. Item page in pesse, quando el fo semena el lino ala terra de le Fornaxe per li usuri e le ovre" (*San Zaccaria*, b. 43, tomo 38, fasc. III). Il toponimo ricompare pure nel 1408 (*Ibidem*, b. 44, fasc. 40) e ancora negli anni seguenti.
- 74) Nella polizza di Pataro Buzzacarini del 1437 tra i vari beni di Marendole compare "una fornaxa cum una tezata coverta de cupi e da bixogno tereno per la dicta fornaxa, afitasse comunemente lire cento cinquanta" (*Estimo 1418*, vol. 45, c. 121). Reiterata da Bonifacio nella sua polizza (*Ibidem*, c. 143, 151 e 173), la fornace risulta destinata alla produzione di mattoni tanto d'aver ridotto "campi tri de vigri, li quali sono sta cava lo tereno per la fornaxa per fare prie e stano afonda" e dotata di una casa da *chavadori*. Negli stessi anni a Montebuso compaiono pure le *priare* per l'estrazione delle pietre, non sappiamo se di scaglia o di trachite, sempre di proprietà della famiglia Buzzacarini.
- 75) Il 6 agosto 1557 veniva rinnovato a Zuan Francesco Salamon un antico diritto di estrazione della "scaglia" a Montebuso, passato successivamente per via ereditaria e matrimoniale a Francesco Molin (ASV *Provveditori sopra Beni Inculti*, b. 6 (420), fasc. n. 438).
- 76) Fornaci sui Colli Euganei e alle porte di Padova sono presenti a Luvigliano (8 nov. 1297): "Contrà della Calcina"; Monterosso (1 nov. 1304): "Contrà della Fornace"; Brusegana (6 lug. 1305): fornace con 4 campi e casa; (12 dic. 1306): "Contrà dei Forni delle Forche"; (9 dic. 1310): "Strada della Fornace", (9 febb. 1314): pezza di terra con fornace in campagna di Padova; Abano (24 sett. 1304): "Contrà del Forno" (ASP *S. Maria di Praglia*, vol. 165); per Este indicazioni sono fornite da BORTOLAMI, *La crisalide e la farfalla*, p. 178-179.
- 77) V. LAZZARINI, *Beni carraresi e proprietari veneziani*, in *Studi in onore di Gino Luzzatto*, Milano 1949, p. 274-288, num. 21.
- 78) C. GRANDIS, "La cartera di pubblica ragione nella villa della Battaglia", in *Battaglia Terme*, p. 53-72 che riprende anche la precedente bibliografia sul tema.
- 79) G. ANTONELLO, *I mulini*, in *Battaglia Terme*, p. 41-51.
- 80) GRANDIS, *I mulini ad acqua*, p. 62-64; LOTTI, *Dalle origini al XV secolo*, p. 24; *Il "Liber" di S. Agata di Padova (1304)*, a cura di G. CARRARO, con nota di diplomatica di G.G. FISSORE, p. 187 (*poste molendinorum et walcaturorum pertinenti, et cum molis, ferris, rotis et navi et omnibus aliis preparamentis pertinentibus*).
- 81) Si veda la concessione governativa del 1413 revocata il 28 novembre 1414 per un mulino natante - *super sandonis* - a Battaglia (ASP *S. Benedetto Vecchio*, b. 62, mazzo I), rilasciata alle monache di Santa Maria delle Vergini di Castello (Venezia); copia anche in ASP, *Acque*, b. 73. Un accordo preso il 25 agosto 1458 ricorda la difficoltà, peraltro mai risolta, di disciplinare equamente l'acqua destinata ai mulini da quella necessaria alla navigazione (ASP *Civico Antico - Ducali*, vol. 2, c. 180-181).



- 82) GRANDIS, *I mulini ad acqua*, p. 61-62. Manca ancora un profilo storico e tecnologico sui mulini della Restara, il principale centro molitorio di Este dalla fine del secolo XVI agli inizi del XX.
- 83) Il “*Liber*” di S. Agata di Padova (1304), p. 187, 197; LOTTI, *Dalle origini al XV secolo*, p. 21-23. Impianti minori capaci di sfruttare l’energia idraulica prodotta dai canali alimentati dal nostro corso d’acqua, erano a Pontemanco, Campagna e Pernumia: qui una sega, proprietà di Daniele Dottori, è ricordata negli estimi di metà Quattrocento, anche se il suo rendimento doveva essere piuttosto ridotto se nel 1437 più non segava (“in dicta villa Pernumie una posta molendinorum cum quatuor rotis et una sega que non segat”). Nello stesso anno l’altro “edificio de sega” era a Battaglia, proprietà di Bonifacio de’ Conti (ASP *Estimo 1418*, vol. 379, c. 32; vol. 91, c. 76; vol. 78).
- 84) Ancora nel 1374 Battaglia era considerata contrada del territorio di Carrara, per la zona settentrionale del canale Sottobattaglia (ASP *S. Maria della Riviera*, b. 13, perg. 29: “Positi in territorio Cararie, in contrata Batalee”) e appartenente a Pernumia per la restante area meridionale. Una polizza d’estimo del 1470 ricorda che l’osteria di Battaglia al ponte del Bagno apparteneva territorialmente alle “pertinencie de Pernumia”, segno che l’abitato rivierasco non aveva ancora *conquistato* definitivamente un proprio territorio a scapito di Carrara e Pernumia stessa (ASP *Estimo 1418*, vol. 91, polizza n. 11, c. 38 e 43). GRANDIS, *La cartera di pubblica ragione*, p. 63 e relativa bibliografia. La documentazione rinvenuta dopo la pubblicazione del breve saggio consente oggi di tracciare un profilo del centro produttivo ben più ricco, vivo e articolato. Nel 1786 la cartiera di Battaglia poteva contare su ben otto folli, quando nelle cartiere del gardesano, del vicentino e del trevigiano, non soggette al regime di monopolio, se ne contavano al massimo da due a quattro.
- 85) In un *dossier* dell’ASV (*Serenissima Signoria, fisco – Processi*, b. 38, fasc. segnato 149) degli anni 1719-88, è riportato l’elenco nominativo delle maestranze impegnate nella cartiera in cui la manodopera femminile prevale su quella maschile.
- 86) Basta scorrere i fondi dell’*Archivio Civico Antico - Territorio* nell’ASP e la serie “Consorti” dei *Provveditori sopra Beni Inculti* dell’ASV per capire l’entità della rivoluzione fondiaria operata dal governo veneziano: i diversi studi sino ad oggi apparsi rendono solo in parte la portata rivoluzionaria di quell’evento.



Chiuso il 25.09.2002



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.299-318

Raffaello Vergani

Le vie dei metalli

1. E' un'opinione da condividere, scriveva Ugo Tucci in un suo contributo di una dozzina di anni fa sulle comunicazioni terrestri e marittime nell'Italia del tardo Medioevo, che sia il traffico a far la strada e non viceversa, e ciò specialmente in età pre-industriale. “Materialmente bastava il passaggio continuativo di uomini e animali per tracciare una pista, che superava gli ostacoli maggiori e durava fin quando era conveniente, talvolta in alternativa con altri cammini battuti in modo analogo sullo stesso itinerario” (1). Le esigenze concrete, poi, facevano il resto, e decidevano se la via così tracciata dovesse rimanere un semplice sentiero o diventare qualcosa di più e di meglio. La rimozione della vegetazione e dei massi, il consolidamento del fondo con ghiaia e sassi, la costruzione e la manutenzione dei ponti, in legno o in muratura, erano quanto bastava per predisporre una vera strada di allora.

In linea di massima merci e viaggiatori percorrevano le stesse strade. Spesso si trattava di mercanti che viaggiavano con le loro merci. Altri viaggiatori si accodavano a loro, anche per le condizioni di maggior sicurezza che ciò comportava. Vale a dire che, in linea generale, le strade del mondo pre-industriale presentavano un basso grado di specializzazione. Vi erano tuttavia delle eccezioni. Il viaggiatore poteva talora prendere una scorciatoia che non era alla portata dei carichi di merci, o per le condizioni di percorrenza o perché non era obbligato a restare sulle strade doganali. In questi casi, ovviamente, una discriminante fondamentale era rappresentata dal veicolo. A piedi o a cavallo non si era così dipendenti dal terreno. E vi era, anche, qualche categoria di strade altamente specializzate, come ad esempio quelle battute dalle mandrie di bestiame che s'importavano in Occidente dalla Polonia, dall'Ungheria e dai paesi circostanti (2).

Il veicolo, si diceva, rappresenta una discriminante fondamentale. A parte il problema dei finimenti, che ha visto nascere una ricca letteratura ma che riguarda essenzialmente l'età precedente, i principali progressi tecnici durante il basso Medioevo sono costituiti dalla diffusione dell'avantreno girevole nei carri a quattro ruote e l'invenzione della ruota “a piatto”, in grado di reggere le sollecitazioni laterali dovute all'irregolarità del fondo stradale (3).



Attestate entrambe nell'iconografia del XV secolo, la cronologia delle due innovazioni rimane inevitabilmente frammentaria e problematica. Entro i limiti dell'impiego dell'energia animale non era possibile andare oltre; tanto più che, fino al XVIII e non di rado anche al XIX secolo, moltissime strade non permisero nemmeno il passaggio dal someggio alla ruota. Se nella plurisecolare resistenza del someggio le condizioni del fondo stradale hanno la loro parte, la rilevanza maggiore va tuttavia imputata alla difficoltà che presentavano gli itinerari di montagna (4). In quest'ultimo ambiente infatti, come ha rilevato Giuseppe Sergi, le tecniche medievali, "inferiori rispetto a quelle romane e ancora lontane dagli sviluppi dell'età moderna, non sono tali da intervenire radicalmente a correzione dei condizionamenti naturali" (5).

Ci siamo così avvicinati al nostro tema, che come vedremo attiene essenzialmente a percorsi e traffici di montagna. Le diverse tipologie di questi traffici, scrive Jean-François Bergier nel suo classico saggio di oltre venticinque anni fa, non possono che fondarsi sulle funzioni che essi assumono all'interno delle economie, sia regionali e subalpine che europee in generale (6). Si possono distinguere quattro tipologie di questi traffici, dal più breve al più lungo in termini di distanza. Le prime due sono quelle che assumono ai nostri fini la maggior rilevanza. La prima categoria è quella dei traffici e dei legami intra-alpini. Sono legami tra due o più valli vicine, o ancora tra parte alta e parte bassa di una stessa valle. Sono legami multipli e complessi. Possono essere rapporti tra contadini o comunità contadine in materia di bestiame, pascoli, confini; tra contadini produttori e mercati locali, sedi dei signori e/o dei vescovi, etc. Si tratta in genere di tragitti brevi, uno o due giorni di cammino. Vi rientra anche l'alpeggio. Su più grande scala, se si vuole, anche la transumanza, che specie in certe aree comporta tuttavia spostamenti anche di parecchi giorni.

La seconda categoria è quella dei legami tra zone alpine e zone subalpine. Prima del 1000 le relazioni sono scarse perché gli scambi sono limitati: metalli dalla montagna verso valle, sale dalla pianura alla montagna. Poi, mentre si accresce l'offerta di metalli, si affermano anche quella di bestiame, carne e latticini – connessa con lo sviluppo dell'allevamento montano – nonché quella di legname e di legna da ardere. In senso contrario, salgono dalla pianura cereali, vino e altre derrate alimentari. Il comando di questi scambi resta alla montagna fino al XV secolo, poi passa alla pianura e alle città. Le altre due categorie sono quella dei legami tra aree subalpine situate ai lati opposti della catena montuosa e quella infine dei legami transalpini a livello europeo.



Sulle vie della seconda categoria, in particolare – quelle che collegano aree alpine con aree subalpine – “a partire dal XII secolo l’incremento dei transiti fece sorgere o sviluppare quei centri dove aveva inizio o termine il percorso montano, dove pertanto si cambiavano i mezzi di trasporto e si depositavano le merci e in cui i signori locali esigevano i dazi sulle merci circolanti. L’articolazione dei percorsi in tappe definite contribuì a consolidare, nei luoghi di sosta, un’offerta di servizi di alloggio, ospitalità e rifornimento. Il controllo di strade, valichi e punti obbligati di passaggio, oltre a fornire ai signori territoriali consistenti introiti economici, costituì un elemento chiave per l’affermazione della sovranità, anche su ambiti non necessariamente contigui e compatti, collegati però da un itinerario stradale” (7).

A seconda degli utenti si attivano, sui vari tipi di percorsi, dei processi di specializzazione. Non solo – è il caso più noto – per quanto riguarda le grandi vie transalpine, dove si afferma talvolta una differenziazione fra strade commerciali e strade di pellegrinaggio; ma anche tra gli abitanti delle valli alpine, dove i traffici infra e intra-montani alimentano una ricca offerta interna di vie di comunicazione. Percorsi e strade che spesso naturalmente si sovrappongono e si intrecciano; anche fra strade principali, di attraversamento, e percorsi locali che le usano solo per singoli tratti (8). Nelle Alpi venete in particolare, a seconda dell’ambiente fisico che attraversano, delle esigenze per le quali sono state tracciate e delle funzioni, economiche e non, che hanno svolto, noi troviamo “vie di fondovalle, vie di mezza costa e vie di risalita verso i passi e i pascoli di alta montagna; vie di relazione tra abitati, vie della transumanza, dei cacciatori e dei contrabbandieri, vie per gli eserciti di passaggio e vie per il trasporto delle materie prime ricavate dai boschi e dalle miniere” (9). Specializzazioni, s’intende, sempre relative, perché sono infinitamente più numerosi i casi di uso plurimo d’una via, o di conversione da un uso a un altro, di quelli, rarissimi, in cui un percorso ha svolto per lunghi periodi una sola funzione. E pertanto quando si parla di “vie dei metalli”, sia chiaro, si vuol solo affermare che almeno per un tempo sufficientemente lungo si è svolto lungo queste vie, accanto ad altre attività e funzioni, un traffico di metalli – e di minerali metalliferi – di notevole rilevanza economica per le zone attraversate.

2. Venezia – ma l’affermazione è altrettanto valida per tutta l’area regionale veneta – “era largamente tributaria dell’importazione di tutti i metalli, non essendo mai comparse nel suo entroterra, né prima né dopo l’annessione della terraferma, risorse minerarie così consistenti e durature da permetterle di ridurre in modo sensibile questa dipendenza” (10). Così l’oro, l’argento e il rame a partire dal XII secolo giungono a Venezia dalla Sassonia e dagli Erzgebirge, dal Salisburghese e dai Carpazi. A fine Duecento e nel corso del Trecento si aggiungono, specie per quel che riguarda l’argento, il Tirolo ma soprattutto la Boemia, la Bosnia e la Serbia. Nel Quattrocento le massime fonti d’argento e rame per il mercato veneziano saranno il Tirolo, l’alta Ungheria (l’attuale Slovacchia) e ancora la Sassonia. Quando non giungevano per via di mare – come è accertato, ad esempio, per il rame della Romania nel corso



del Trecento – queste correnti di metallo attraversavano i passi delle Alpi orientali (11). Un flusso costante di ferro, menzionato fin dal Capitolare veneziano dei fabbri del 1271 e destinato a durare per tutta l'età bassomedievale e moderna, è quello che proviene da Stiria e Carinzia e passa sotto il nome di ferro “di Villaco” (da Villach in Carinzia, dove esso era commercializzato).

La principale “via dei metalli” per la quale questi giungevano nell'area veneta e veneziana era costituita dalla “strada imperiale”, che da Villach andava a Tarvisio, percorreva la valle del Fella passando per Pontebba e Venzone, toccava Gemona e S. Daniele, poi, attraversato il Tagliamento a guado o con traghetto nei pressi di Spilimbergo, giungeva infine a Portogruaro dove le merci erano immesse nelle vie d'acqua dirette a Venezia. Una strada assai agevole, che culminava in un passo non elevato, la sella di Camporosso (816 metri), transitabile tutto l'anno e già carreggiabile almeno dalla seconda metà del Trecento (12). Una variante di questa strada, nell'insieme meno frequentata dell'altra, era quella che dopo l'attraversamento del Tagliamento si dirigeva verso Pordenone e quindi Treviso.

Una via, quella “imperiale”, di prima grandezza, controllata in qualche modo da Venezia, e sia pure indirettamente, almeno dall'inizio Trecento (13), poi direttamente a partire dal 1420. Ma una strada, va sottolineato, tutt'altro che specializzata, visto che vi transitavano accanto ai metalli una parte rilevante delle altre merci che costituivano l'interscambio tra Venezia e il Veneto da una parte e l'Europa centro-orientale dall'altro, non escluse, ad esempio, le mandrie di buoi provenienti dall'Ungheria. Si trattava, come direbbe Giuseppe Sergi, più che di una strada di un fascio o un'area di strade. I percorsi dei metalli, inoltre, erano in parte divergenti. Mentre, infatti, i metalli preziosi e il rame terminavano la loro corsa a Venezia, “il ferro di Stiria e Carinzia alimentava in Friuli una produzione metallurgica locale e degli scambi regionali poco sensibili all'attrazione del mercato veneziano” (14). Per questo la valle inferiore del Fella tra Pontebba e la confluenza nel Tagliamento, sede privilegiata di queste attività, ha assunto secoli fa la denominazione di “canal del ferro” (15). Un'altra variante della strada imperiale era costituita dalla via fluviale del Tagliamento, peraltro definito più volte quale “horrido torrente” e frequentato più che altro per la fluitazione del legname. La navigazione vi era difficile e rischiosa, anche se permetteva di sfuggire al pernottamento (obbligatorio) a Gemona e al dazio di Portogruaro (16).

Un altro percorso di prima grandezza, ma globalmente, sembra, meno rilevante sul piano quantitativo per quanto riguarda i metalli in transito, era quello che scavalcava la catena alpina al passo del Brennero. Tra Vipiteno e Bressanone esso si divideva in due: a est la “strada



d'Alemagna", che attraverso la val Pusteria, Dobbiaco, l'Ampezzo e il Cadore raggiungeva Capo di Ponte (oggi Ponte nelle Alpi), Ceneda, Treviso e Venezia (con l'alternativa, a partire da Perarolo di Cadore, della via fluviale del Piave); l'altro ramo, invece, proseguiva verso sud seguendo la valle dell'Isarco prima e dell'Adige poi, con l'alternativa, anche qui, della via navigabile rappresentata da quest'ultimo fiume. Lo statuto dei *radaroli* di Verona ad esempio, compilato nel 1260, attesta la discesa congiunta di legname e del rame tedesco da Trento verso la pianura padana (17). Una ulteriore variante si staccava a Trento e scendeva per la val Sugana verso la pianura veneta, consentendo anche l'alternativa della via fluviale del Brenta fino a Venezia.

3. Se la produzione di metalli interna all'area veneta fu sempre lontana dal corrispondere alle dimensioni della domanda ciò non significa che essa sia stata sempre irrilevante, e tanto meno nei singoli contesti locali. A parte l'episodio breve ma intenso dell'argento alto-vicentino tra XV e XVI secolo, delle cui vie di transito nulla si sa di preciso, il grosso dei giacimenti metalliferi sfruttati nella terraferma si colloca nel bacino montano del Piave (18). Oggi provincia di Belluno, un tempo diviso tra Bellunese e Cadore, esso fu sottoposto a diverse signorie, laiche ed ecclesiastiche, finché nel 1420 non venne annesso interamente alla repubblica di Venezia. Via maestra per l'approvvigionamento di materie prime, a cominciare dal legname, e direttrice primaria di collegamento tra quest'area montana e la pianura fu, per secoli, il Piave. E quindi oggetto del controllo, prima indiretto e poi diretto, da parte di Venezia. Navigabile da sempre con zattere a partire dalla località di Perarolo di Cadore, dove diventa relativamente più controllabile sia pure restando un fiume impetuoso e semi-torrentizio, esso costituisce il mezzo naturale di discesa anche dei metalli prodotti nel suo bacino montano. E' un esempio tipico della seconda categoria di percorsi definita dal Bergier, quelli che collegano aree montane e aree submontane. A monte e ai lati del fiume si sviluppa e s'intreccia una complessa rete di vie intralpine, percorsa in varie direzioni sia da minerali metalliferi che da metalli finiti, che hanno, questi ultimi, come destinazione intermedia gli approdi del Piave. Così il rame di valle Imperina presso Agordo, la cui prima notizia risale al 1417, così, anche, il piombo prodotto nel distretto di Auronzo di Cadore tra la metà del XV e la metà del XVI secolo.

Così, soprattutto, il ferro bellunese e cadorino, le cui vie costituiscono l'oggetto specifico di questo contributo (19). Il ferro "de Cadubrio" compare per la prima volta tra le fonti veneziane nel capitolare dei fabbri del 1271, e un documento del 1293 conferma che esso scendeva verso la pianura e la laguna veneta per la via del Piave (20). Contemporaneamente, nel



corso del XIII secolo si era andata configurando tra Bellunese e Cadore una vasta area di produzione diffusa del ferro, testimoniata dalla presenza di un rete di forni fusori i quali – il primo di questi è attestato a Forno di Zoldo nel 1281 – raggiungono verso la fine del Trecento il ragguardevole numero di diciannove o venti. Per qualche secolo, tuttavia, le nostre fonti seguono, per così dire, dei percorsi paralleli che non sembrano mai toccarsi. Da un lato, nella documentazione veneziana, le menzioni generiche del ferro di Cadore e di Belluno che si ripetono con regolarità; dall'altro, nelle fonti locali e in particolari vescovili, le pure attestazioni dell'esistenza dei forni da ferro.

Un quadro credibile e sufficientemente documentato della situazione, dei processi produttivi e dei percorsi seguiti dai minerali e dal metallo si può proporre solo per la seconda metà del Cinquecento, quando le fonti, veneziane e non, si fanno più ricche mentre, d'altro lato, il numero di forni da ferro si è ridotto a nove. Fatto, quest'ultimo, il quale – visto che non c'è alcuna ragione di ritenere che la produzione complessiva sia diminuita rispetto a due secoli prima ma ci sono, piuttosto, motivi più che buoni per pensare che sia aumentata – rinvia a una trasformazione dei metodi metallurgici la natura della quale almeno per ora ci sfugge.

Verso il 1575 il grosso della produzione mineraria proviene dalle miniere di siderite del Fursil presso Colle S. Lucia – dal 1535 assegnate definitivamente al principato vescovile di Bressanone – e di qui si dirige per la lavorazione successiva ai forni da ferro esistenti da un lato nel brissinese Livinallongo, dall'altro nei territori veneti dell'Agordino, della valle di Zoldo e del Cadore (21). Più che di vie del ferro, quindi, si dovrebbe parlare in questo caso di vie del minerale. Il tentativo di ricostruire sulla carta questi percorsi in maniera particolareggiata cozza evidentemente contro molteplici difficoltà. Specialmente, ma non solo, quando vi si sono sovrapposte strade moderne – ciò che è accaduto in più casi tra XVIII e XIX secolo – o peggio ancora, in tempi a noi più vicini, strade asfaltate. La cartografia antica di quest'area a scala ravvicinata, a partire dall'atlante del Magini del 1620, riporta la rete idrografica ma non le vie di comunicazione, mentre nulla aggiungono le poche carte manoscritte giunte fino a noi (22). La cartografia scientifica inizia tra Sette e Ottocento e culmina nella ben nota carta del Lombardo-Veneto del 1833, assai accurata ma piuttosto tardiva per i nostri fini, anche perché a quell'epoca la modernizzazione stradale ha già raggiunto una parte delle valli alpine. Mentre, d'altro lato, restano nell'ombra le trasformazioni della rete viaria avvenute nei due o tre secoli che precedono. Entro questi limiti, ad ogni modo, è apprezzabile e di sicuro interesse il tentativo, effettuato in anni recenti, di riconoscere le antiche vie del minerale declinando la poca



cartografia con le tradizioni orali valligiane, la letteratura storica locale e soprattutto con un'attenta perlustrazione del terreno (23).

Il risultato più notevole di quest'ultima indagine è stato l'individuazione di due percorsi lungo i quali il minerale del Fursil era trasportato al forno di Andraz, situato in territorio brissinese in direzione dell'attuale passo Falzarego. L'uno, più antico, che si svolgeva a quota più bassa, l'altro, probabilmente cinquecentesco, che correva più in alto e del quale sono tuttora visibili dei tratti selciati e segnati dalle ruote dei carri. Quest'ultimo percorso, non a caso, è denominato tradizionalmente *strada da la vena*, cioè strada del minerale (24). Il forno di Andraz, originariamente ubicato nel recinto dell'omonimo castello, sarà ricostruito nel 1589 un po' più a sud, presso la località di Cernadoi, e più tardi sostituito, dopo il 1607, da un nuovo forno da ferro edificato in Valparola (25).

Verso sud, in direzione della valle agordina, il percorso del minerale dal Fursil al forno di Caprile – località che allora apparteneva amministrativamente al Cadore - si svolgeva in netta discesa; una circostanza che rende plausibile il trasporto mediante slitte o carri a strascico tirati da animali. Per raggiungere, invece, i due forni di Cencenighe e di Forno di Canale è assai probabile si potesse ricorrere esclusivamente al someggio, visto che ancora a metà Ottocento un contemporaneo definisce la strada agordina a monte di Cencenighe un "sentiero... ineguale, erto, ciottoloso" (26). Tra Cencenighe e Agordo s'incontra la chiusa di Listolade, un luogo, dice una testimonianza cinquecentesca, "angusto e stretto, chiuso da una parte dal monte et dall'altra dalla valle onde passa il Cordevole fiume" (27). Punto di confine tra le due divisioni amministrative di Sopra e Sottochiusa, era provvisto di una modesta fortificazione fatta di muri a secco e rinforzata con travi (28).

A partire da Cencenighe la strada agordina cessa di essere una via del minerale e diventa invece una via del metallo, del ferro grezzo e lavorato proveniente dai forni superiori e destinato oltre che ai consumi locali anche alla pianura e a Venezia. Qualche chilometro a sud di Agordo, dove la strada passa per un certo tratto sulla destra orografica del Cordevole, essa diventa anche una via del rame, per la quale scende il metallo rosso estratto e purificato nel vicino centro minerario e metallurgico di valle Imperina (29). Subito dopo c'è l'orrida stretta dei *Castei*, che viene aggirata in alto salendo al *Sass de San Martin* dove si trova il Castello Agordino, luogo fortificato risalente al XII o XIII secolo dal quale si domina la strada agordina nel punto più stretto della valle. Sorvegliato da un custode in tempo di pace, in caso di pericolo vi si poneva di guardia una piccola guarnigione di soldati (30). Vi si passa, scrive un rettore veneziano nel 1575, "havendo il monte altissimo da una parte et il precipitio di più di cento



passi dall'altra, con una strada molto stretta et difficile per la quale a gran pena può andare un cavallo" (31). Appena un po' meglio di quanto afferma quasi un secolo prima Marin Sanudo, di passaggio nel 1483, secondo il quale "non si pol andar a cavalo; bisogna dismontar" (32).

All'uscita dalla stretta i metalli pagano il dazio alla Muda di Agre, sulla quale torneremo, e percorrono il tratto finale della strada agordina, relativamente più dolce, fino a giungere al Piave nei pressi di Sedico. Qui i problemi maggiori sono risolti, visto che vi passano in media dieci-dodici zattere al giorno. Difficile, in mancanza di fonti esplicite, fare delle ipotesi sulle modalità del trasporto tra Agordo e Sedico. Non sembra da escludere del tutto la possibilità di piccoli carri a monte e a valle del *Sass de San Martin*, mentre, evidentemente, il valico di quest'ultimo non può avvenire che tramite il someggio a mezzo di cavalli o muli. La manutenzione della strada e dei ponti dalla muda di Agre in giù era affidata da tempo immemorabile a titolo di *fattion* o *piodego* alle comunità di Sedico, Mier e Pedemonte (33). Il Cordevole, da parte sua, non è mai stato navigabile con zattere o altre imbarcazioni ma è stato utilizzato soltanto per la fluitazione del legname.

E' da ricordare, nel tratto tra la Muda e lo sbocco della valle agordina, la presenza di tre ospizi sorti tra il XII e il XIII secolo su iniziativa del capitolo di Belluno: Agre, Candaten e Vedana, quest'ultimo con le due dipendenze di S. Gottardo e, più tardi, di Peron (34). Una densità singolare, che tuttavia non sembra avere alcun rapporto specifico col traffico dei metalli – allora ancora agli esordi – ma che va collegata piuttosto all'importanza complessiva di un percorso che, al pari della strada d'Alemagna, metteva in comunicazione diretta l'area bellunese e veneta con le terre imperiali. Dopo la metà del XV secolo i tre ospizi erano stati trasformati in comunità certosine, mantenendo, s'intende, le funzioni ospitaliere.

Una terza, forte corrente del minerale del Fursil era avviata verso est, in val Fiorentina, dove una parte di essa alimentava il vicino forno da ferro di Selva (o più esattamente di Pescul) in territorio cadorino. Ma il grosso proseguiva oltre, in direzione delle due forcelle Forada e Staulanza, alte l'una 1977 e l'altra 1766 metri, che mettevano in comunicazione il così detto Oltremonte cadorino rispettivamente con il Cadore orientale e con la valle di Zoldo. Parrà strano che s'impiegassero tante energie per trasferire da una valle all'altra grandi quantità di pesante minerale ferroso. Ma occorre ricordare da un lato che agivano qui importanti elementi di localizzazione, come la presenza di combustibile e di lavoro specializzato; dall'altro che, in ogni caso, conveniva spostare il minerale piuttosto che il combustibile, visto che la metallurgia del tempo esige una quantità di carbone di legna pari, in peso, ad almeno una volta e mezza o due il peso del minerale da trattare.



Forcella Forada, alta quasi 2000 metri, è nota per l'ambiente aspro e flagellato dai venti; la neve, come sappiamo da una testimonianza del 1607 del capitano del Cadore Scipione Benzoni, poteva anche durare fino a estate inoltrata; gli archivi parrocchiali conservano la memoria di morti ivi avvenute; e insomma la dice lunga il proverbio locale *Forada Forada chi non ha da far non vada*. E tuttavia la forcella fu transitata intensamente in ogni tempo e stagione per motivi religiosi, economici, amministrativi. Vi passava non solo la nostra via del minerale, ma anche la *strada del formai*, che congiungeva la valle del Boite con malghe e pascoli situati in val Fiorentina ma appartenenti a S. Vito di Cadore (35). Dall'altro lato della forcella, il minerale del Fursil scendeva nella valle del Boite e andava ad alimentare il forno da ferro di Borca di Cadore, già esistente almeno da fine Trecento e ora ricostruito tra il 1570 e il 1576 per iniziativa del veneziano Benedetto Tiepolo (36).

Altri carichi di minerale del Fursil salivano dalla val Fiorentina a forcella Staulanza (1766 metri) e di qui scendevano in val di Zoldo ad alimentare i forni di Fusine, Dont e Forno di Zoldo. Nella carta del Lombardo-Veneto del 1833 la strada è ancora segnalata come soltanto someggiabile fino a Fusine, e pertanto non vi possono essere dubbi sulla natura del percorso cinquecentesco: sentiero, pista, mulattiera ma non di più. Non più di una mulattiera, senza dubbio, era anche il tratto successivo, fino a Forno di Zoldo, dove termina questo ramo della via del minerale e inizia, se si vuole, un'altra via del ferro per il trasporto del metallo grezzo e lavorato verso la pianura e Venezia. E' opinione corrente tra i cultori della storia locale che la strada "del Canal", che collega Forno di Zoldo al Piave lungo la stretta forra del Maè, sia sorta o quanto meno sia stata potenziata in relazione allo sviluppo delle attività metallurgiche, e quindi non prima dei secoli XIII e XIV (37). E' possibile, anche se tutt'altro che facile da dimostrare. Bartolomeo d'Alviano, che la percorre nel febbraio 1508 per aggirare il nemico imperiale presente in Cadore la definisce "difficillima" (38). La strada moderna viene costruita dopo il 1860; prima di allora, scrive un memorialista del primo Novecento, "non si poteva dire strada, ma poco meglio d'un sentiero da pecore, tutto su e giù" (39). D'altro lato, una tradizione orale peraltro difficile da datare ci parla di slitte e di piccoli carri tirati da buoi che accanto a muli e asini transitavano un tempo per la strada "del Canal" (40). In mancanza di fonti certe e inequivoche non resta che sospendere il giudizio.

Lungo la strada "del Canal" sorgeva un ospizio, l'ospitale di S. Martino, attestato per la prima volta nel secolo XIV e probabilmente attivo almeno fino al primo Seicento (41). Nemmeno in questo caso, come per gli ospizi agordini, risultano particolari connessioni con i trasporti del ferro. Qualche chilometro più a valle, in corrispondenza del villaggio di Soffranco,



la strada antica – che corre in questo punto qualche decina di metri al di sopra della nuova – incontrava un passaggio obbligato, quasi un piccolo valico, fortificato con mura e probabilmente, un tempo, custodito o vigilato. Giorgio Piloni nella sua *Historia* di Belluno (1607) lo cita più d'una volta chiamandolo ora *Col de la varda* e ora *passo della Chiusa* (42). Il ferro zoldano finiva la sua corsa presso Longarone, dove pagava il dazio alla Muda del Maè e prendeva quindi la via del Piave.

Gli statuti di Belluno, concessi nel 1392 da Galeazzo Visconti duca di Milano e rimasti in vigore, con varie addizioni, fino a tutto il Settecento nulla dicono, purtroppo, riguardo alle strade ma si limitano a disciplinare, per i temi che ci interessano, i dazi sulle merci e in particolare sui metalli (43). I dazi erano originariamente, come gli altri poteri temporali, di pertinenza del vescovo di Belluno e passano poi, forse nel corso del XV secolo, sotto il controllo del comune cittadino. Permane tuttavia tra vescovo e comune un certo contenzioso che si trascina almeno per tutto il Cinquecento (44). La materia si presenta piuttosto confusa e attende ancora uno studio documentato e moderno.

“Dazio del ferro” si chiamava quello applicato nelle due mude di Agre e del Maè; e infatti il grosso delle disposizioni riguarda il ferro, a testimonianza del rilievo assunto da questa industria fin dal tardo Trecento. Ma al “dazio del ferro” sono sottoposte, con proprie tariffe s'intende, anche molte altre merci come vino, biade, farina, pane, sale, olio, miele, carni salate. Per restare ai metalli, era sottoposto a dazio, con varie tariffe a seconda delle sue caratteristiche – ferro e acciaio, ferro “crudo” e vena di ferro, scarti e rottami – il ferro condotto da Castello Agordino in giù e da Ospitale di Zoldo in giù (45). Alla “muda grande” di Capo di Ponte (l'odierno Ponte nelle Alpi), invece, erano soggetti i metalli non ferrosi – il piombo, lo stagno, il rame - insieme a molte altre merci, ma non il ferro, sul quale il dazio si doveva comunque pagare alla muda del Maè. Anche, precisano gli statuti, il ferro che scende da nord per la via del Piave (46).

Il fatto che gli statuti, nello stabilire le tariffe relative al ferro, parlino non solo di “soma” – pari a 264-270 libbre se di cavallo o mulo, mentre quella dell'asino vale la metà – ma anche di “carreta” – equivalente a 525 libbre – fa risorgere il dubbio circa la carreggiabilità o meno delle nostre vie del ferro, magari nei loro tratti terminali. Ma può trattarsi semplicemente di unità di misura convenzionali, come suggerisce anche l'indicazione del valore in libbre. Altrove, tuttavia, in relazione al dazio sul vino, gli statuti distinguono tra “carreta” e “plastro a quatuor rotis”, dove il secondo ha una capacità doppia della prima (47). La carretta, se ne potrebbe dedurre, è uno strumento a due ruote, agile e maneggevole, probabilmente utilizzabile



e utilizzato anche su qualche mulattiera. La compresenza – o la successione – di trasporto a soma e trasporto su carri sugli stessi percorsi è del resto attestato in più luoghi di montagna fin dal XII secolo (48).

In ogni caso, se ci si attiene alle fonti dirette ed esplicite i casi di trasporto su carro sono soltanto due. Il primo, l'abbiamo visto, è quello della cinquecentesca *strada da la vena* che collega le miniere del Fursil al forno di Andraz e più avanti a quello di Valparola. Il secondo è quello della via che porta dalla val Fiorentina al forno di Borca attraverso la forcella Forada. In un documento del 1584, infatti, si legge che “doppo molti anni” Benedetto Tiepolo vi aveva fatto condurre il minerale “sopra carri” da quelli di Selva e Pescul (49). Ciò che sorprende è il fatto che, nella carta del Lombardo-Veneto del 1833, di tutto il percorso appaia accessibile al trasporto con “piccoli carri” soltanto la metà inferiore della discesa tra forcella Forada e il forno di Borca. E' probabile, pertanto, che si trattasse di un trasporto misto, come suggerisce del resto, a conoscerla da vicino, anche la morfologia dei luoghi. Per il resto il someggio era sicuramente la regola. Un documento del 1534 c'informa che un Lorenzo Tafariño da Pescul utilizzava i cavalli da soma per il trasporto del minerale “huc et illuc” (50). E in relazione più specificamente ai percorsi che collegano il Fursil alle valli di Agordo e Zoldo un testimone attendibile, Giovan Battista Barpo, scrive un secolo dopo in quella che è forse la prima guida “turistica” del territorio bellunese che “la vena si compera da Tedeschi, e convien portarla à nostri forni per ischiena de cavalli, con interesse grandissimo” (51). Sarebbe da queste poche fonti che l'animale preferito fosse allora il cavallo e non il mulo, benché sia quest'ultimo, come è noto, il mezzo di trasporto di gran lunga più diffuso nell'arco alpino (52). I due animali hanno più o meno la stessa capacità di carico; il cavallo è più veloce – ma anche più delicato e costoso – mentre caratteristica del mulo è la sua straordinaria attitudine a superare gli ostacoli posti dall'ambiente montano. La preferenza data al primo può allora significare da un lato che le nostre strade erano sufficientemente agevoli per essere percorse dal più esigente cavallo, dall'altro che i maggiori costi di questo fossero in qualche modo compensati dall'importanza economica che aveva allora l'industria del ferro. Almeno fino alla prima metà del Seicento, quando la siderurgia bellunese imbocca definitivamente la strada del declino.

R. Vergani, *Le vie dei metalli* (note)

1. U. Tucci, *Le comunicazioni terrestri e marittime*, in *Le Italie del tardo Medioevo*, a cura di S. Gensini, Pisa 1990, p. 122.



2. H. Weczerka, *Les routes terrestres de la Hanse*, in *L'homme et la route en Europe Occidentale au Moyen Age et aux Temps modernes* (Deuxièmes journées internationales d'histoire, 1980), Auch 1982, pp. 99-101.
3. E.M. Jope, *Veicoli e finimenti*, in *Storia della tecnologia*, a cura di Ch. Singer et alii, III, *Le civiltà mediterranee e il Medioevo*, Torino 1962, pp. 556-57, 560.
4. Tucci, *Le comunicazioni terrestri e marittime*, cit., pp. 129-31.
5. G. Sergi, *Alpi e strade nel Medioevo*, in *Gli uomini e le Alpi*. Atti del convegno (Torino 1989), Torino 1991, p. 43.
6. J.F. Bergier, *Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du Haut Moyen Âge au XVII siècle*, in *Le Alpi e l'Europa*. Atti del convegno di studi, III, *Economia e trasporti*, Bari 1975, pp. 13-20.
7. Si usano qui le parole – non si poteva dir meglio – di D. Degrassi, *Collegamenti stradali, traffici e poteri territoriali attraverso le Alpi orientali*, relazione presentata al convegno *Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini* (Verona 1996). Gli atti sono ancora inediti ma citiamo dal sunto della relazione apparso nella cronaca del convegno in “Archivio per l'Alto Adige”, 91-92 (1997-98), p. 370.
8. G. Castelnuovo, *Tempi, distanze e percorsi in montagna nel basso medioevo*, in *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del Bassomedioevo*. Atti del XXXII Convegno storico internazionale (Todi 1995), Spoleto 1996, pp. 222-24.
9. [St. De Vecchi,] *Prefazione a La via del ferro. Tra Piave, Boite e Maè*, a cura della Comunità Montana Cadore-Longaronese-Zoldano, s. l. 2001, p. 6. Con Stefano De Vecchi, Silvia Miscellaneo e Alessandra Cason chi scrive ha collaborato tra il 1999 e il 2001 all'individuazione di una rete di itinerari storico-turistici nella montagna bellunese e cadorina intitolata appunto *Via del ferro*. L'iniziativa si è tradotta nella preparazione di una parte del volumetto sopra citato ma soprattutto di un CD-Rom e di una numerosa serie di tabelle tematiche ora collocate lungo gli itinerari stessi. Ringrazio i tre amici per avermi dato la possibilità di riutilizzare in questa sede i frutti di una ricerca comune.
10. Ph. Braunstein, *Le commerce du fer à Venise au XVe siècle*, in “Studi veneziani”, 8 (1966), p. 267.
11. F.C. Lane, *Exportations vénitiennes d'or et d'argent de 1200 à 1450*, in *Etudes d'histoire monétaire*. Textes réunis par J. Day, Lille 1984, pp. 31-35; Ph. Braunstein, *Le marché du cuivre à Venise à la fin du Moyen-Age*, in *Schwerpunkte der Kupferproduktion und des Kupferhandels in Europa 1500-1650*, hrsg. von H. Kellenbenz, Köln-Wien 1977, pp. 85-87.



12. Ph. Braunstein, *Guerre, vivres et transports dans le Haut-Frioul en 1381*, in *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Herbert-Hassinger-Festschrift*, Innsbruck 1977, specialmente pp. 96-97.
13. Cfr. ad esempio l'elenco dei privilegi "super strata Alamanniae" del 15 marzo 1305 in *I libri commemoriali della Repubblica di Venezia. Regesti*, a cura di R. Predelli, I, Venezia 1876, p. 51.
14. Braunstein, *Le commerce du fer* cit., pp. 267-68.
15. L. Lago, *I "canali" della montagna veneta e friulana: contributo alla conoscenza dei nomi regionali italiani*, in "Rivista geografica italiana", 73 (1966), pp. 239-40.
16. A. Fornasin, *Tra Vienna e Venezia. La viabilità della Patria del Friuli in età moderna*, in "Studi veneziani", 38 (1999), p. 19 e nota.
17. Ph. Braustein, *De la montagne à Venise. Les réseaux du bois au XVe siècle*, in "Mélanges de l'École française de Rome. Moyen Age-Temps modernes", 100 (1988), p. 767.
18. Cfr. la nostra rapida sintesi *Miniere e metallurgia nel bacino del Piave*, in *Il Piave*, a cura di A. Bondesan, G. Caniato, F. Vallerani, M. Zanetti, Sommacampagna (Verona) 2000, pp. 245-53 con bibliografia essenziale a pp. 475-76.
19. Cfr. per il quadro generale R. Vergani, *La produzione del ferro nell'area veneta alpina (secoli XII-XVI). Un bilancio provvisorio*, in *La sidérurgie alpine en Italie (XIIe-XVIIe siècle)*. Études réunies par Ph. Braunstein, Rome 2001, pp.71-90.
20. Si vedano rispettivamente *I capitolari delle arti veneziane*, a cura di G. Monticolo, II, Roma 1905, p. 340, e *Acta et diplomata e R. tabulario veneto*, a cura di A.S. Minotto, II/1, Venetiis 1871, pp. 80-81, 20-26 maggio 1293.
21. M. Niedermair, *Die Hauptmannschaft Buchenstein und die Pflege Thurn an der Gader 1591-1677*, tesi di dottorato, Innsbruck, Leopold-Franzens-Universität, 1982, p. 217.
22. Cfr. in proposito E. De Nard, *Cartografia bellunese. Saggio storico*, Belluno 1985.
23. Ci si riferisce ai contributi redatti congiuntamente da M. Baldin e L. Sabbedotti *La via per Caprile e Belluno* e *La via per il Cadore, Zoldo e Venezia* nel volume *Il castello di Andraz e le miniere del Fursil. Un itinerario storico culturale nelle Dolomiti*, a cura di M. Baldin, Venezia 1997, in particolare pp. 79, 93, 98, 104, 107.
24. M. Baldin, L. Sabbedotti, *Colle Santa Lucia e le vie per Bressanone* e *Strada da la vena* in *Il castello di Andraz e le miniere del Fursil*, cit., rispettivamente pp. 127-31 e 143-46.
25. R. Schwindl, *Die Eisenbergwerke und die Eisenhüttenwerke des Bishops von Brixen in Buchenstein und im Gadertal*, in "Ladinia", 16 (1992), pp. 25, 30; Niedermair, *Die*



- Hauptmannschaft Buchenstein* cit., pp. 230, 232-33. Secondo Niedermair (p. 226) il trasporto del minerale al forno di Valparola si faceva con tregge (schlaippfen) tirate preferibilmente da buoi.
26. P. Mugna, *Dell'Agordino. Cenni storici, statistici, naturali*, Venezia 1858, p. 62.
 27. *Relazioni dei rettori veneti in Terraferma*, a cura dell'Istituto di Storia economica dell'Università di Trieste, II (*Belluno-Feltre*), pp. 154-55 (relazione di Andrea Pasqualigo, 1575. Il copista la data erroneamente al 1712, sulla base di una nota apposta non si sa da chi sulla cartella dell'Archivio di stato di Venezia che contiene il documento originale. Questo risale invece al 1575, come risulta in modo inequivocabile dal contesto, da numerosi elementi interni e dalla stessa grafia).
 28. F. Pellegrini, *Da Agordo a Caprile. Memorie lette all'adunanza dei Soci del Club Alpino Italiano (Sezione di Agordo)*, Belluno 1874, p. 2.
 29. Una buona descrizione della strada da Agordo in giù si legge in F. Tamis, *Storia dell'Agordino*, I, Belluno 1978, pp. 179-80.
 30. Tamis, *Storia dell'Agordino*, I, cit., p. 80, e III, Belluno 1983, pp. 192-93.
 31. *Relazioni dei rettori veneti in Terraferma*, II, cit., p.155. Cfr. nota 27.
 32. M. Sanudo, *Itinerario per la terraferma veneziana nell'anno MCCCCLXXXIII*, a cura di R. Brown, Padova 1847, p. 123.
 33. Tamis, *Storia dell'Agordino*, IV, Belluno 1985, p. 31.
 34. L. Gnesda, *Gli "ospizi" nelle Dolomiti*, Firenze 1979, pp. 43-48; S. Bortolami, *Per la storia monastico-ospedaliera in ambito alpino: nuove fonti e nuove considerazioni sulle origini di S. Marco di Vedana e di S. Giacomo di Candaten (Belluno)*, in Id., *Chiese, Spazi, società nelle Venezia medioevali*, Roma 1999, pp. 175-226.
 35. V. Pallabazzer, *Forada Forada*, in *Studi in memoria di Carlo Battisti*, Firenze 1979, pp. 233-43.
 36. G.P.A. Talamini, *Le liti secolari di Vodo*, Venezia 1901, pp. 4-5.
 37. A. Balestra, *Cenni topografici e storici della Vallata Zoldana*, Vicenza 1927, p. 35; G. Angelini, *Alcune notizie storiche della Pieve di Zoldo*, in Id., A. Alpago Novello, F. Vizzutti, *La Pieve di S. Floriano in Zoldo*, Pieve di Zoldo (Belluno) 1987, p. 28.
 38. M. Sanudo, *I diarii*, a cura di R. Fulin et alii, VII, Venezia 1882, col. 348.
 39. L. Lazzarin, *Note di storia zoldana*, a cura di F. Pellegrini, P. Zammatteo, S. Zammatteo, Forno di Zoldo (Belluno) 2000, pp. 166-67.
 40. Balestra, *Cenni topografici e storici* cit., pp. 18, 35, 75.



41. Gnesda, *Gli "ospizi"* cit., pp. 39-41; G. Angelini, *Note di demografia della valle di Zoldo nel passato*, in "Archivio storico di Belluno, Feltre e Cadore", 50 (1979), p. 19, nota 8. E altre notizie in Lazzarin, *Note di storia zoldana*, cit., pp. 56-57, 81-83, 107, 113.
42. G. Angelini, *Le mura di Soffranco*, in "Rivista bellunese", 1 (1974), pp. 118-21.
43. Archivio storico del Comune di Belluno, *Fondo Museo*, ms. 542, *Statutorum Belluni 1433*. La prima carta del codice riproduce l'atto di concessione da parte di Galeazzo Visconti.
44. Tamis, *Storia dell'Agordino*, cit., III, p. 203, e IV, pp. 12-13.
45. Archivio storico del Comune di Belluno, *Fondo Museo*, ms. 542, *Statutorum Belluni* cit., cc. 120v-121v.
46. Ivi, cc. 128r-129r.
47. Ivi, c.122r-v.
48. M.C. Daviso di Charvensod, *I pedagogi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, Torino 1961, p. 49 e nota; J. Riedmann, *Vie di comunicazione, mezzi di trasporto*, in *Comunicazione e mobilità nel Medioevo. Incontri fra il Sud e il Centro dell'Europa (secoli XI-XIV)*, a cura di S. de Racheviltz e J. Riedmann, Bologna 1997, pp. 132-33.
49. Archivio della Magnifica Comunità Cadorina, Pieve di Cadore (Belluno), b. 150, 8 agosto 1584.
50. E. De Toni, *Caprile e Livinallongo*, in "Archivio per l'Alto Adige", 14 (1919), p. 205 (1 aprile 1534).
51. G.B. Barpo, *Descrittione di Civaldi di Belluno e suo Territorio*, Belluno 1640, pp. non numerate, *Trafico più importante*.
52. Cfr. in generale N. Ohler, *I mezzi di trasporto terrestri e marittimi*, in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. Gensini, Pisa 2000, pp. 102-03, e per un'area alpina in particolare A.-M. Piuz, *Chemins de montagne autour de Genève au XVIIe siècle*, in *Quand la montagne aussi a une histoire. Mélanges offerts à Jean-François Bergier*, éd. M. Körner et F. Walter, Vienne 1996, pp. 295-96.



Tratto dal libro: Donato Gallo – Flaviano Rossetto, Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna, Poligrafo 2003, (Carrubio, 2) p.319-333

PER TERRE E PER ACQUE

(MONSELICE, 16 DICEMBRE 2001)

ALDO A. SETTIA

CONCLUSIONI

1. Continuità?

Andrea Gloria nel 1862 non temeva di scrivere che le strade romane “nell’*evo* medio per la più parte furono abbandonate e distrutte, perché mutò faccia la provincia e sursero nuovi villaggi, che dimandarono altre vie”¹; e non è poco in un paese come il nostro in cui domina, in generale, la tendenza a credere piuttosto in una pura e semplice continuità degli antichi tracciati stradali. Se l’affermazione “catastrofica” del Gloria andrà presa “*cum granu salis*” non si può nemmeno affermare che le strade medievali siano state soltanto degradate sopravvivenze di quelle romane e che, senza un precedente antico, non sarebbe stata possibile l’esistenza di una strada medievale.

Vi sono infatti itinerari naturali “perenni”, praticati sin dalla preistoria, che la tecnica romana si era limitata a razionalizzare e ad attrezzare, e che quindi continuarono a essere utilizzati anche quando venne meno la loro regolare manutenzione;² essi furono certamente soggetti a deviazioni e ad adattamenti conseguenti alle disgrazie e alle fortune degli insediamenti antichi che quelle strade collegavano fra loro nonché dal sorgere di centri abitati nuovi, come appunto il Gloria aveva percepito.

Prima di parlare di continuità occorrerebbe comunque conoscere con sicurezza i percorsi di età romana, spesso noti solo per grandi linee e sui quali non mancano le incertezze e le disparità di giudizio. Non tutti, ad esempio (come ha ricordato Azzara) riconoscono l’esistenza di una Via Emilia Altinate, e frequenti sono i dubbi e le difficoltà nel definire l’andamento di strade che sembrerebbero certe, come hanno mostrato la relazione di Corrain e Zerbinati sulla viabilità lungo l’Adige e altri recenti contributi³.

Ma anche quando una continuità risulta innegabile non si tratterà mai di un fatto assoluto. In Francia studi recenti hanno constatato che durante l’età carolingia la maggior parte delle antiche strade romane continuò ad essere utilizzata, ma insieme con altri percorsi resi necessari, anche là, dalla formazione di nuovi centri urbani e dall’opportunità di raccordarsi con vie d’acqua divenute altrettanto importanti di quelle terrestri⁴; non c’è quindi ragione di credere che in Italia le cose siano andate in modo molto diverso.

Nel VI secolo, com’è noto, Procopio di Cesarea nella sua *Guerra gotica* ammirò la bellezza della Via Appia, costruita ben 900 anni prima, e la perfetta tenuta della sua pavimentazione: “Là sopra – egli commenta – sono passati tanti carri e ogni sorta di animale ogni giorno, eppure non si è affatto alterata la compattezza, nessuna pietra si è rotta o afflosciata, né ha perso nulla del suo splendore”. Ma certo non si poteva dire lo stesso di tutte le antiche strade romane: Procopio medesimo attesta che nel 538 la galleria del Furlo, trasformata dai Goti in Fortezza, bloccava il percorso della Via Flaminia; anni dopo nella bassa pianura veronese il comandante goto Teia si sforzò di rendere artificialmente “impraticabili e assolutamente intransitabili tutti i paesi attorno al fiume Po”; le trasformazioni e le demolizioni allora effettuate per ragioni di guerra contribuirono, assai probabilmente, a mutazioni di percorso divenute permanenti. Narsete trovò gravi difficoltà nel transitare presso Rimini dove il ponte sulla Marecchia era stato interrotto⁵.

¹ A. GLORIA, *Il territorio padovano illustrato*, I, Padova 1862, p. 34.

² Cfr. in generale TH. SZABO, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel medio evo*, Bologna 1992.

³ Come gli *Atti del terzo congresso di topografia antica. La viabilità romana in Italia*, Roma, 10-11 novembre 1998, “*Journal of ancient topography*”, IX(1999).

⁴ S. LEBECQ, *Entre antiquité tardive et très haut moyen age: permanence et mutations des systèmes de communications dans la gaule et ses marges*, in *Morfologie sociali e culturali in Europa fra tarda antichità e alto medioevo*, I, Spoleto 1998, pp. 461-501.

⁵ PROCOPIO DI CESAREA, *La guerra gotica*, a cura di F. M. PONTANI, Roma 1974, I, 14; II, 11; IV, 28.

In certe zone più vulnerabili non ci fu bisogno che si esercitasse la volontà distruttiva degli uomini e fu sufficiente la loro inerzia di fronte al generale peggioramento del clima che (come ha ricordato Casazza) perdurò dal IV all'VIII secolo: soprattutto nelle pianure l'alterazione delle condizioni ambientali, agendo sul corso dei fiumi, dette luogo a incontrollati fenomeni di erosione e di deposito alluvionale sufficienti a cancellare molti percorsi stradali. Eppure alcuni di essi che attraversavano l'Italia settentrionale da est a ovest, nonostante la mancanza di manutenzione, dovevano essere ancora utilizzati nel secolo X, come sembra possibile dedurre da ciò che scrive Liutprando di Cremona.

Egli invero nomina espressamente una sola antica strada, la "via di Annibale che chiamano Bard", diretta dalla pianura padana verso il "Monte di Giove", cioè ai valichi della valle d'Aosta, ma è frequente, sotto la penna del vescovo di Cremona, il ricordo di misure miliarie tra una città e l'altra e tra città e luoghi minori: Pavia dista dalla corte di Marengo, dove i re d'Italia si recano a caccia, "circa quaranta miglia", e cinquanta miglia da Acqui; duecento miglia separano Ravenna da Roma, cinquanta Brescia da Verona e dodici Piacenza da Fiorenzuola. Viene così indirettamente rivelata l'esistenza e la frequentazione di importanti assi stradali, né sembra trattarsi solo di sopravvivenze letterarie e libresche.

La presenza delle strade, anche se esse non appaiono in modo diretto nella narrazione di Liutprando, è continuamente sottintesa ed è tale da influenzare fortemente gli avvenimenti: l'antica via Postumia con le sue diramazioni continuava evidentemente a costituire l'asse privilegiato delle comunicazioni fra l'Italia nord-orientale, dominata fra IX e X secolo da Berengario I, e le regioni occidentali spesso in mano ai suoi competitori; così si spiega che gli scontri fra Berengario e Guido di Spoleto nel febbraio e nell'ottobre dell'889 avvengano l'uno sul fiume Trebbia e l'altro - come si esprime Liutprando - "nelle vaste campagne di Brescia".

Nel 923, poi, gli eserciti dello stesso Berengario e di Rodolfo di Borgogna vengono alle mani a Fiorenzuola, poco lontano, cioè, dal punto in cui la via Postumia si connetteva alla via Emilia. La praticabilità dell'antica via Fulvia spiega a sua volta che nell'898 Lamberto di Spoleto, a caccia nella foresta di Marengo, riesca a sorprendere a Fidenza i ribelli del marchese Adalberto che dalla Toscana si dirigevano su Pavia.

Il permanere delle comunicazioni a lunga distanza est-ovest permise la rapida penetrazione della prima grande incursione ungarica: i cavalieri magiari per giungere inattesi nell'899 sino alle porte di Pavia, percorsero certo l'antica via Postumia e, sempre lungo di essa, subito dopo si ritirarono, incalzati da Berengario I, dapprima sino alle "vaste campagne di Verona" e poi sino alla Brenta dove inflissero agli inseguitori una cocente sconfitta⁶.

Gli Ungari, come è ben noto, lasciarono il ricordo delle loro ripetute incursioni nella toponomastica stradale di buona parte dell'Italia settentrionale che, con il progressivo affiorare di una documentazione inesplorata, riceve continui arricchimenti: ecco ad esempio presso Borgodale, nell'alto Vercellese, lungo l'antica strada diretta verso Ivrea e la valle d'Aosta (percorsa dagli Ungari almeno due volte), la recente segnalazione di una via Ungaresca attestata in documenti del 1278, e più a sud, nell'odierno territorio di Fontanetto Po, fonti ancora più tarde parlano di una *Stralongra*, denominazione nella quale si può forse riconoscere una *Strata Ungara*⁷. Qui come altrove è probabile che il nome dei

⁶ LIUDPRANDUS, *Antapodosis*, I, 18-19, 40-41; II, 9-13, 65.

⁷ A.A. SETTIA, *Chiese e castelli in area di confine: il territorio di Borgo d'Ale*, in *Un borgo nuovo tra Vercelli ed Ivrea. 1270. La Fondazione di Borgo d'Ale in un territorio di confine*, Santhià 2000, p. 20.

temuti incursori del secolo X sia rimasto connesso a tratti di strada che non avevano conservato un loro nome antico (come Postumia o Emilia) e non avevano ancora assunto un nome medievale (come Francisca o Romea). Analogamente le denominazioni di *Ungaresca*, frequenti nell'area nord orientale italiana dal Friuli al Veneto, sembrerebbero aver attecchito soprattutto dove si era persa la memoria delle denominazioni stradali di età antica (più o meno deformate come Postioma, Loreggia, Agna e simili), ma, come ha messo in luce Cagnin, la loro fortuna fu tale da diventare nome comune impiegato per indicare una qualunque strada antica. Nel Trevigiano *Ungaresca* ha poi subito una forma di "ringiovanimento" che non sarebbe stata possibile altrove: il posto degli antichi incursori ungheresi del secolo X, ormai del tutto dimenticati dalla memoria collettiva, è stato preso dal moderno Ungheresi che – afferma un teste nel '400 – “sempre transitarono per quella strada”.

Non sono più predatori come i loro lontani antenati, ma pacifici importatori di bestiame che non disdegnano di pagare i pedaggi loro imposti. L'interessante caso di reinterpretazione è di per sé sufficiente a confermare l'importanza che la toponomastica riveste nella ricostruzione degli antichi percorsi stradali. Accanto alla grande fortuna di *Ungaresca* la documentazione trevigiana presenta, sotto la forma di *Postoima*, una sopravvivenza del nome della via Postumia, nonché nuove attestazioni di *Pelosa* (verisimilmente derivato da <via La> pillosa) che vengono così ad arricchire il già vasto quadro di una denominazione diffusa in tutta l'Italia settentrionale. Un altro “locus ubi dicitur Pilosa” – aggiungiamo – è documentato nel 1037 a Zanica, nel territorio di Bergamo, significativamente accanto a luoghi “ubi dicitur Strada” e “ubi dicitur via Langobardorum”⁸.

2. Archeologia

Nella soluzione del problema posto dalla continuità o non continuità in età medioevale dei percorsi romani sembra lecito aspettarsi il contributo della ricerca archeologica che – come auspica Azzara – nell'ambiente lagunare potrebbe operare anche nella sua specializzazione subacquea, per offrire dati di confronto e di appoggio a quelli forniti dalle fonti scritte, pur ostando, ricorda Casazza, quell'“invisibilità” archeologica che spesso caratterizza l'età altomedievale e non soltanto in fatto di strade. Nelle aree extraurbane i ritrovamenti di strade riconoscibili e databili sono tutt'altro che frequenti. Eccezionale si può considerare il caso della *Perosa* di Rivoli, poco a occidente di Torino, dove si è scoperto nel 1996 un tratto di strada romana cui era stata sovrapposta una necropoli altomedievale permettendo così di stabilire, almeno approssimativamente, l'epoca in cui il percorso venne abbandonato⁹.

Preziosi contributi alla ricerca archeologica reca ormai da molti decenni la fotografia aerea: ciò che è invisibile da terra – come si sa – può diventare visibile dall'alto specialmente in pianura e in adatte condizioni di terreno, di altitudine e di luce; ma nemmeno tale mezzo, per tanti versi insostituibile, è da considerarsi infallibile, così che per evitare equivoci e fraintendimenti nell'interpretazioni delle fotografie aeree risulta

⁸ *Le pergamene degli archivi di Bergamo, aa. 1002-1058*, a cura di M. CORTESI e A. PRATESI, Bergamo 1995, doc. 143 (febbraio 1037), pp. 247-251.

⁹ Cfr. A. CAGNANA, T. MANNONI, *Archeologia e storia della cultura materiale delle strade piemontesi*, in *Archeologia in Piemonte*, a cura di L. MERCANDO, E. MICHELETTO, Torino 1998, pp. 39-40.

indispensabile il controllo mediante lo scavo condotto direttamente sul terreno. Non occorre andare troppo lontano nel tempo e nello spazio per ricordare gli illusori entusiasmi sollevati qualche anno fa dalla “scoperta” attraverso il rilevamento aerofotografico della presunta città di Eraclea sepolta nei pressi di Venezia: il nitido intreccio delle vie che parevano definire gli isolati regolari di un impianto urbano, a un esame più ravvicinato si rivelarono come una pure illusione ottica.

Visti dall’alto i segni degli interventi sul terreno compiuti attraverso i secoli perdono naturalmente ogni collocazione temporale e un bel tracciato rettilineo, facilmente confondibile con una strada romana interrata, potrebbe, ad esempio essere riconosciuto come un metanodotto costruito poche decine di anni or sono.

La cautela è quindi d’obbligo, come del resto, in altro campo, la troppa fiducia che talora si ripone in mirabolanti e costose datazioni di laboratorio mediante le quali, specialmente per l’età medievale, non sempre si raggiungono le desiderate certezze.

L’importanza dell’archeologia si manifesta (come opportunamente ricorda Canzian) anche nel chiarire o nel confermare alcuni rapporti tra le vie di terra e le vie d’acqua: a Nogara, nella bassa pianura veronese, si è individuata l’area del porto, forse quella stessa nata nel 906 allorchè una concessione di Berengario I – come si deduce dalla menzione dei diritti di palifittura e ripatico – prevedeva, insieme con la costruzione di un castello, la creazione di un centro di scambi e di uno scalo sul Tartaro. Già altri avevano osservato che quel sito veniva a trovarsi nel XIII secolo su una strada di notevole importanza commerciale¹⁰, felice incontro, dunque, fra vie di terra e vie d’acqua che certo contribuirono allo sviluppo a Nogara di un importante e durevole centro abitato.

I resti del pontile e le altre strutture ora scoperte fanno toccare con mano, per così dire, l’esattezza e l’attendibilità delle fonti scritte¹¹. Vedere confermato quanto si legge nei documenti è certo confortante, ma i risultati dello scavo hanno valore anche in senso negativo: il mancato ritrovamento di oggetti di importazione e di monete di provenienza non locale potrebbe indicare che effettivamente, come è stato di recente ipotizzato, il mercato previsto nel diploma di fondazione del 906 non ebbe poi realizzazione¹².

La valorizzazione delle vie d’acqua, e quindi la loro integrazione con le vie di terra, data sicuramente da tempi anteriori all’età medievale anche se proprio lo scadimento della viabilità ordinaria può aver favorito, ovunque era consentito, i trasporti fluviali. La stessa fortuna di Pavia come capitale di regno fu probabilmente dovuta alla sua posizione sul tratto navigabile Po – Ticino, e non ci stupiamo quindi di trovare pavesi attivi lungo il Po come quel *nauclerius* ricordato da Casazza a Gavello nel 904. Il grande monastero regio di S. Pietro in Ciel d’oro, da parte sua, ebbe lo sfruttamento di saline a Comacchio e sarebbero stati suoi barcaioli a trasportare in Pavia il corpo miracoloso di S. Appiano prelevato lungo il fiume: un caso di “furto sacro” tra i mille. Secondo tradizioni non sempre chiare, ma con indubbio fondamento nella realtà, da un rapimento perpetrato a Ravenna in epoca imprecisata pervenne a Pavia, con lo stesso mezzo, anche la statua equestre del Regisole divenuta in seguito simbolo del comune, e sempre ravennati

¹⁰ Cfr. A.A. SETTIA, *Castelli e villaggi nell’Italia padana. Popolazione, potere e sicurezza tra IX e XIII secolo*, Napoli 1984, pp. 142 e 153.

¹¹ Cfr. F. SAGGIORO, N. MANCASSOLA, L. SALZANI, C. MALAGUTI, E. POSSENTI, M. ALZATI, *Alcuni dati e considerazioni sull’insediamento d’età medievale nel Veronese. Il caso di Nogara, secoli IX – XIII*, “Archeologia medievale”, XXVIII (2001), pp. 465-495.

¹² Cfr. A.A. SETTIA, *Proteggere e dominare. Fortificazioni e popolamento nell’Italia medievale*, Roma 1999, p. 118.

sarebbero certe preziose transenne ancora oggi conservate come trofeo di guerra¹³. Scontri e incontri agevolati dalla grande arteria di traffico che fu per secoli il Po e che sembrano oggi impensabili.

Il Po non fu nondimeno l'unica via d'acqua importante: non è un caso che dal secolo VIII in poi le concessioni regie relative all'istituzione di mercati riguardino quasi esclusivamente luoghi posti lungo corsi d'acqua navigabili, fra i quali vi sono naturalmente i fiumi veneti e, in specie, quel *Septimum* sulla Livenza (oggi Portobuffolè) del quale si occupano Canzian e Cagnin. Lo stesso avviene del resto sui laghi prealpini grandi e piccoli e lungo alcuni importanti strade ordinarie con le quali la rete di navigazione fluviale e lacuale si raccordava suggerendo, come si è accennato, le necessarie deviazioni dei percorsi di età romana¹⁴.

L'integrazione fra vie di comunicazione diverse è un fatto frequente: vi sono vie di terra che corrono parallele a vie d'acqua come il trevigiano Terraglio rispetto al Sile, ma più spesso – come ha messo in evidenza Vergani – si osserva l'alternanza tra fiumi e percorsi terrestri: il ferro della Carinzia viaggiava lungo le strade alpine sino a Portogruaro dove veniva imbarcato alla volta di Venezia; la città lagunare poteva però essere raggiunta anche attraverso una più economica ma alquanto rischiosa navigazione sul Tagliamento, più adatto alla fluitazione del legname, mentre altre strade adducevano ai corsi del Piave e della Brenta. Non diversamente, ci ricorda ancora Cagnin, nel basso medioevo le strade Ungaresca e Callalta da e per la Germania, nel territorio di Treviso cedevano il passo ai fiumi Piave e Livenza.

Non bastando i corsi d'acqua naturali l'uomo interviene a creare canali artificiali: Grandis si è intrattenuto sul precoce e importante canale di Battaglia che si vuole realizzato da tecnici milanesi. L'opera, è vero, fu progettata mentre il comune di Padova era governato da un podestà milanese, ma deve forse valere il parallelo con altre realizzazioni: podestà milanesi e comaschi lasciarono addirittura il proprio nome a certi borghi nuovi fondati sotto il loro governo in Piemonte e in Toscana, è dubbio però che ad essi sia da attribuire il merito di quelle imprese; né Milano né Como, infatti, fondarono mai borghi nuovi e quindi ben difficilmente potevano esportare tecniche e tecnici esperti in tale attività. Diversamente potrebbe essere il caso dei canali poiché effettivamente già al tempo della lotta contro Federico I i Milanesi avevano provveduto a difendere la loro città mediante opere idrauliche. Si desidererebbe saperne di più ma, nell'incertezza, non sembra ci siano sufficienti motivi per credere i Padovani incapaci di costruire il loro canale da soli.

I ponti rappresentano in un certo senso l'incontro fra vie di terra e vie d'acqua: la necessità di ricostruire il ponte sul Piave ogni volta in cui esso veniva distrutto è un esempio evidente della generale labilità di tali manufatti, quasi sempre di legno, ciò che li rendeva fragili e nello stesso tempo anche facilmente ripristinabili, una facilità che in età comunale portò anzi a una certa esuberanza nella costruzione di ponti. Nella seconda metà del XII secolo, ad esempio, nel solo tratto del Po fra Pavia e Piacenza esistevano non meno di quattro ponti, parte su barche e parte a struttura mista di barche e piloni. Tutti scomparvero però dopo il secolo XIV forse per il venir meno delle capacità organizzative dei comuni o forse per un peggioramento delle condizioni meteorologiche che rese la corrente più pericolosa.

La solita ricchezza dei documenti trevigiani ci informa, attraverso la relazione di Bustreo, dell'abbondanza e varietà di ponti che il Comune di Treviso intratteneva sui corsi d'acqua del suo contado, anch'essi in massima parte di legno, ma non mancavano quelli in

¹³ Cfr. C. SALETTI, *Il Regisole di Pavia*, Como 1997, pp. 15-31.

¹⁴ Cfr. SETTIA, *Proteggere e dominare*, pp. 111-116.

pietra e di graticci. Per facile associazione di idee viene in mente un noto ponte padovano detto appunto dei *Graisi*, nome talora indebitamente interpretato come “dei Greci” da parte dei figli di Antenore.

La particolare abilità delle popolazioni rivierasche nell’allestire ponti di barche viene confermata dalla rapidità con la quale - riferisce il cronista - i Carraresi realizzarono a Sacile un ponte “sopra sandoli e navi piccole” offrendoci così il destro per accennare ai diversi tipi di imbarcazioni che percorrevano le vie fluviali, delle quali abbiamo, specialmente nella documentazione trevigiana, una ricca esemplificazione non senza particolari tecnici interessanti.

Nel XIII secolo i mercanti veronesi si spostavano sull’Adige a bordo di piccole barche a fondo piatto chiamate *scaule*; verso la metà del Duecento a Treviso il Sile era considerato navigabile con *navi* dal sito in cui si trovavano i mulini in giù mentre più a monte si poteva andare solo con i più leggeri *sandoli*; nei primi decenni del secolo successivo il fiume era percorso da navigli con uno o due timoni; all’ultima parte del corso del Piave si addiceva invece l’uso del *burchio* benchè le sue acque fossero più spesso percorse da *zatte* cariche di materiale grezzo, governate mediante remi e per lo più inadatte al trasporto di persone, come constatarono a loro spese quei cinquanta pellegrini che vissero nel 1315 una brutta avventura a lieto fine. A Treviso nel 1379 si giudicava che barche e burchi erano difficili da condurre senza l’ausilio di tre o quattro esperti *restatores*.

Abbiamo sentito con una certa frequenza i nomi dell’Adige, del Piave, del Sile e meno frequentemente del Brenta, del Fella e del Cordevole, idronimi che l’uso corrente vuole ormai comunemente maschili; resiste però la Livenza, per quanto alternando talora, sulla bocca dello stesso relatore, con il Livenza, forma quest’ultima che sfortunatamente minaccia di prevalere. Occorre dire subito che la tendenza a mascolinizzare indiscriminatamente tutti gli idronimi (forse dovuta all’idea errata che debbano necessariamente concordare con “fiume” o “torrente”) è manifestamente indebita e riprovevole per quanto, in certi casi, ormai così profondamente radicata nell’uso da offrire ben poche speranze di reversibilità.

Non c’è dubbio, naturalmente, che siano maschili i nomi dei fiumi terminanti in –o (il Tagliamento, l’Isonzo, il Po), ma è altrettanto certo che sono femminili (o erano) quelli che escono in –a: non sarà inutile ricordare alle persone colte che Dante scriveva ai suoi tempi “quando i Padovan lungo *la* Brenta” e non *lo* o *il* Brenta; e femminili tali nomi rimangono tuttora nel sentimento di coloro che lungo quei fiumi vivono e parlano. Originariamente femminili sono certo, almeno in grandissima parte, anche i fiumi che terminano in –e: è noto che localmente si dice *la* Piave, e su certe carte topografiche ancora si legge Porto di Piave *Vecchia* nonostante che, come scherzosamente si è constatato, tale corso d’acqua sia stato mascolinizzato “per merito di guerra” (*Il* Piave, infatti, e non *la* Piave “mormorò: non passa lo straniero”).

In Toscana si scrive senza alcuna incertezza possibile la Sieve e la Greve. E se oggi si dice il Chiese, nei documenti bresciani del XII e XIII secolo quel fiume era *la* Chiese. Possono, è vero, sorgere dubbi per casi come l’Adige e il Tevere, e ciò basti per dire che il genere dei nomi di fiume terminanti in –e rimane ambiguo e bisognoso di controlli locali. In ogni caso dovrebbe essere assunto a regola il sentimento dei parlanti ripristinando l’uso locale a torto respinto come “dialettale” da quella pseudo cultura grammaticalistica, analogica e burocratica che spinge verso l’appiattimento mascolinizzante.

4. Sicurezza e guerra

Il principio che acque e strade erano di diritto pubblico parrebbe rimasto sempre ben vivo nelle coscienze e certo lo era nel basso medioevo allorché si riteneva compito dell'autorità costituita curare la manutenzione e la sicurezza delle vie di comunicazione; un certo *comfort* era garantito da una rete di ospizi affidati per lo più a ordini religiosi, e di locande e taverne gestite da laici; in queste ultime si giungeva fino a prevedere, o almeno ad auspicare la presenza di interpreti in grado di comprendere la lingua e le esigenze degli avventori stranieri. La necessità di provvedere all'incolumità dei viandanti è resa manifesta negli statuti della tarda età comunale: a Verona e a Treviso – come si è ricordato nelle relazioni Bianchi e Cagnin – si preoccuparono soprattutto dei mercanti disponendo presidi mobili, a piedi e a cavallo, lungo le strade principali oppure affidando la responsabilità di mantenere l'ordine pubblico agli abitanti dei centri che sorgevano lungo le strade stesse.

In modo analogo provvide il comune di Brescia tentando di fondare borghi nuovi *ad hoc* lungo vie troppo solitarie; con lo stesso scopo i comuni emiliani, lungo i percorsi più importanti, si sforzarono con le buone e con le cattive di concentrare in centri di una certa consistenza gli abitanti del contado che tendevano invece a vivere in case sparse, e ciò affinché – precisano gli statuti di Parma – “gli uomini meglio e più rapidamente si riuniscono per intervenire contro i danni che possono essere inferti quando una casa è troppo lontana dalle altre”. Sul passo della Cisa, “in Alpibus”, non solo lo stesso comune cercò, mediante esenzioni fiscali e costrizioni, di radunare popolazione in modo che i viandanti fossero sicuri “in eundo et redeundo”, ma predispose anche la costruzione di rifugi “protetti e sicuri”. Non diversamente i patriarchi di Aquileia si proposero nel '300 di ricostruire certi villaggi abbandonati “per difetto dei quali la strada pubblica erano meno sicura”¹⁵. Altro provvedimento meno impegnativo per agevolare la sicurezza e scongiurare la possibilità di agguati, consisteva nel taglio dei boschi sui due margini della strada per un congruo tratto, corrispondente (si precisa talora) alla gittata di un arco.

Ai percorsi stradali e fluviali si applicano anche esigenze e tecniche propriamente belliche. Nella fase finale della guerra greco gotica – ha ricordato Azzara – Narsete scelse di percorrere un itinerario costiero tra fiumi e paludi nell'intento, pienamente riuscito, di sorprendere il nemico. Secoli dopo Ezzelino da Romano giunse inatteso a Verona con un'audace marcia attraverso una valle alpina percorrendo una via - dice Rolandino - “sassosa, inconsueta, aspra, fredda e innevata” tanto che il cammino dovette essere aperto da apposite squadre di spalatori. Le strade “di guerra” non corrispondono dunque necessariamente a quelle di pace, tuttavia sotto più di un aspetto le ragioni di ordine militare non mancano di influenzare le vie di comunicazione e le relative infrastrutture civili.

I ponti dell'Adda in età comunale furono di proposito costruiti in legno perché potessero essere più facilmente interrotti impedendo così, o ritardando, il passaggio di un eventuale nemico, e tutti i ponti di legno o in muratura, ma specialmente questi ultimi, furono normalmente fortificati (meglio che “incastellati”): fortificare un ponte –ha scritto Jean Mesqui – “è una tentazione quanto una necessità”, e ciò avveniva per lo più mediante una torre porta allestita su una delle pile portanti oppure su una o su entrambe le estremità del manufatto¹⁶. Un provvedimento simile fu preso nel 1262, nota Canzian, sulla

¹⁵ Cfr. SETTIA, *Proteggere e dominare*, pp. 77-79; ID., *L'illusione della sicurezza. Fortificazioni di rifugio nell'Italia medievale: “ricetti”, “bastite”, “cortine”, Vercelli-Cuneo 2001, p. 86.*

¹⁶ Cfr. A.A. SETTIA, *L'ostacolo valicabile. Pace e guerra sul Po medievale*, “Bollettino storico bibliografico subalpino”, C (2002), pp. 52-59.

Livenza per il ponte di Sacile munendolo di porta e di battifredi, cioè di un apparato adatto a controllare e a interdire il passaggio. Un'analogia protezione si esercitò sui porti: la tendenza a incastellare i porti fluviali si manifesta nell'Italia settentrionale sin dal X secolo insieme con corti, villaggi e pievi, segno dell'importanza economica che veniva loro attribuita.¹⁷ Nella guerra anfibia condotta sui fiumi dell'Italia settentrionale mediante apposite imbarcazioni armate, furono maestre, insieme con i Veneziani, tutte le città rivierasche di un certo rilievo che sin dall'alto medioevo avevano sviluppato una tradizione di marineria fluviale, da Ferrara a Cremona, da Piacenza a Pavia; e proprio un pavese fu nel '400 il comandante della flotta viscontea, e poi sforzesca, che operò sul Po contro i Veneziani sinché – come si sa – il progresso delle artiglierie, basate a terra lungo le rive, rese impossibile l'azione delle flotte da guerra.

Vale la pena di notare, infine (per quanto il dato appaia qui marginale rispetto al tema specificamente trattato) l'odierna, corretta tendenza, emersa nelle relazioni di Azzara e di Casazza, a considerare sempre più "aperti" i confini altomedievali che sino a non molto tempo fa erano ritenuti come *limites* ferreamente invalicabili.

5. Specializzazioni

Vi è sicuramente molto di vero nell'opinione, opportunamente citata da Vergani, che sia "il traffico a far la strada e non viceversa" attivando così veri e propri, per quanto relativi, processi di "specializzazione". Nell'area alpina orientale è possibile riconoscere strade "dei metalli" attraverso le quali oro, argento, rame e ferro scavati a nord delle Alpi raggiungono Venezia; lungo altre vie il minerale ferroso estratto sul versante meridionale viene avviato ai forni fusori e poi di là, lungo il corso dei fiumi, come si è visto, verso la pianura.

La "specializzazione" delle strade non è tuttavia un fenomeno esclusivamente legato al trasporto dei metalli: una delle pseudo spiegazioni formulate per giustificare la denominazione di via Pelosa, pretendeva attribuirle al "molto pelo che i greggi, transitando per queste strade, lasciavano sui rovi e sulle erbacce che le costeggiavano"; si sarebbe cioè trattato, in sostanza, di antichi tratturi riservati alla migrazione delle pecore. Se, nello specifico caso, la proposta è inaccettabile, è pur vero che esistevano strade specializzate nel passaggio del bestiame importato dalla Germania e dall'Ungheria: fu tale di fatto, dal secolo XIII in poi, la "via publica Hungaresca", mentre si vedono altre forme di specializzazione locale emergere dal trecentesco catalogo delle strade trevigiane studiato da Bustreo; essi in verità, sembrerebbero considerate più come fossati di scolo che come vie di comunicazione, ma vi si enumerano sentieri e *tratores*, cioè appunto "tratturi".

Per ovviare all'eccesso di traffico urbano derivante dal passaggio di strade internazionali, forme diverse di specializzazione vennero imposte a Treviso durante la dominazione scaligera: si impedì il parcheggio dei carri con merci lungo certe strade, si ordinò lo sgombero di piazze e la destinazione di altre all'esclusivo commercio del bestiame, si stabilirono percorsi obbligatori in base alla provenienza e alla destinazione dei viaggiatori e dei loro veicoli. Fra XIII e XIV secolo provvedimenti simili vennero presi a Torino dove il copioso traffico internazionale che vi confluiva dalle "parti oltremontane" veniva incanalato su assi diversi in base alla destinazione dei viaggiatori verso la

¹⁷ Cfr. SETTIA, *Castelli e villaggi*, pp. 141-144, 153, 249, 295.



“Lombardia” o verso la Liguria¹⁸. Abbiamo toccato solo alcuni degli spunti offerti da relazioni che si presentano tutte di grande interesse e ricchezza; ciò nonostante si possono individuare alcuni argomenti che, pur occasionalmente toccati, avrebbero forse potuto avere maggiore approfondimento o costituire addirittura l’oggetto di altre specifiche trattazioni. Pensiamo, per esempio, alla dislocazione e alla gestione dei pedaggi, importanti da un lato per conoscere le merci in transito e la loro valutazione e frequenza, e dall’altro per determinare i percorsi stessi delle strade più importanti.

Si è accennato agli obblighi che avevano gli uomini di Nervesa, e si è appena parlato di strade *inglerate* e di terra battuta, segno che forse alla ricca documentazione trevigiana si potevano attingere elementi di interesse sulla tecnica costruttiva, sulla manutenzione e sulle servitù collettive, argomenti di cui si è sentito parlare troppo poco. Solo occasionalmente Vergani ha menzionato il tema delle fasce o aree di strada: è probabile che anche nella zona qui considerata i percorsi tendessero, in generale, a oscillare, a cambiare cioè con una certa facilità in ragione delle gravanze imposte, della sicurezza offerta, della manutenzione e percorribilità, oppure anche della qualità e convenienza dei servizi. Perseguiva anzi proprio lo scopo di provocare simili mutamenti l’azione dei “*deviatores viarum*” evocata da Cagnin, veri e propri agenti, più meno segreti, che si proponevano di indurre i viaggiatori ad abbandonare il loro percorso abituale indirizzandoli verso altre zone desiderose di partecipare alla spartizione dei profitti che la strada arrecava.

¹⁸ Cfr. A.A. SETTIA, *Fisionomia urbanistica e inserimento nel territorio (secoli XI-XIII)*, in *Storia di Torino, I, Dalla preistoria al comune medievale*, a cura di G. SERGI, Torino 1997, p. 815.