



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 segura... 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 coneglianese 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 LAMBERTENGI, *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 comitatinatezza; 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 numeratorum 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.