



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”<sup>1</sup>.

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 Italia<sup>2</sup>.

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 Verona<sup>3</sup>.

I porti fluviali rappresentavano in questo contesto i nodi di una rete di comunicazioni capillare, efficace e conveniente sotto il profilo dei costi<sup>4</sup>; nel contempo essi, oltre a costituire il supporto fondamentale per la

---

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> 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 uomini<sup>5</sup>. 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"<sup>6</sup>.

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 1986<sup>7</sup> 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"<sup>8</sup>, 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 mercato<sup>9</sup>: 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

<sup>5</sup> 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).

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

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> *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 carta<sup>10</sup>.

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 storiografia<sup>11</sup>: 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 mantenere<sup>12</sup>.

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 fiumi<sup>13</sup>. 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 Verona<sup>14</sup>; 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

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.

<sup>13</sup> CASTAGNETTI, *L'età precomunale e la prima età comunale*, p. 61.

<sup>14</sup> 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 fortitizio di Rovigo, naturalmente per i mercanti<sup>15</sup>.

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 veronese<sup>16</sup>.

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 Castelbaldo<sup>17</sup>.

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 padovana<sup>18</sup>.

## 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.

<sup>15</sup> FACCIOLI, *Verona e la navigazione atesina*, p. 16

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

<sup>17</sup> HYDE, *Lendinara, Vangadizza*, pp. 210-211.

<sup>18</sup> 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 punteggiava 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-friulano<sup>19</sup>. 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-città<sup>20</sup>. 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 secolo<sup>21</sup>. 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"<sup>22</sup>. 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 Venezia<sup>23</sup>. 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 Piave<sup>24</sup>. Dal monastero di Sesto al Reghena

<sup>19</sup> 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 1957<sup>2</sup>, in MGH, *Diplomata regum et imperatorum Germaniae*, p. 223, n. 168 e p. 427, n. 354<sup>bis</sup>; *Friderici I diplomata inde ab a. MCLVIII usque ad a. MCLXVII*, X/2, Hannover 1979<sup>2</sup>, in MGH, *Diplomata*, p. 171, n. 337).

<sup>20</sup> 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.

<sup>21</sup> 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.

<sup>22</sup> 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.

<sup>23</sup> 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).

<sup>24</sup> VERCI, *MT*, II, doc. 101, p. 35.

dipendeva il *castrum Laurençage*, poco distante da Motta<sup>25</sup>. Ai Caminesi spettava la giurisdizione completa sul villaggio di Sant'Anastasio<sup>26</sup>. 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 Piave<sup>27</sup>).

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 foce<sup>28</sup>; 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"<sup>29</sup>. 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 barche<sup>30</sup>.

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

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> 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.

<sup>27</sup> 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).

<sup>28</sup> *I diplomi di Berengario I*, n. 167, p. 180.

<sup>29</sup> VERCI, *MT*, IV, doc. 403, p. 120, 1297 dicembre 12.

<sup>30</sup> 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 stazione<sup>31</sup>. 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 veneziani<sup>32</sup>. 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"<sup>33</sup>. 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 contese<sup>34</sup>.

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 Treviso<sup>35</sup>), 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 caminese<sup>36</sup>.

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

<sup>32</sup> 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.

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> 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.

<sup>35</sup> 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.

<sup>36</sup> VERCI, *MT*, IV, doc. 391, p. 89, 1296 settembre 14.

A Sacile, dove l'esistenza di un porto è ricordata almeno a partire dal 1246<sup>37</sup>, 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 incastellato<sup>38</sup>). La parte occidentale spetta a Corrado: per lui non è previsto nessun diritto di fortificazione<sup>39</sup>, 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 Livenza<sup>40</sup>. 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 conservare<sup>41</sup>. 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 Oderzo<sup>42</sup>. Quanto a Motta, alla fine del Duecento è attestato addirittura il toponimo *Pons Mote*<sup>43</sup>. 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"<sup>44</sup>.

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"<sup>45</sup>.

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

<sup>38</sup> 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.

<sup>39</sup> 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).

<sup>40</sup> 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).

<sup>41</sup> VERCI, *MT*, IV, doc. 403, p. 120, 1297 dicembre 12.

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

<sup>43</sup> *I documenti del processo di Oderzo*, p. 215.

<sup>44</sup> VERCI, *MT*, III, doc. 307, p. 152, 1289 gennaio 16.

<sup>45</sup> *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”<sup>46</sup>.

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 Venezia<sup>47</sup>. 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 Motta<sup>48</sup>. 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 Venezia<sup>49</sup>.

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 Bortolami<sup>50</sup>, 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”<sup>51</sup>.

## Mestre e l'area lagunare

<sup>46</sup> GATARI, *Cronaca*, p. 298.

<sup>47</sup> *I documenti del processo*, cit., p. 202.

<sup>48</sup> 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.

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

<sup>50</sup> 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.

<sup>51</sup> 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 corso<sup>52</sup>. 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 parte<sup>53</sup>. 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

---

<sup>52</sup> 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.

<sup>53</sup> 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 precedente<sup>54</sup>.

Il porto mestrino sorgeva lungo il tratto finale del fiume Marzenego, che alcune fonti identificano infatti anche come *flumen de Mestre*<sup>55</sup>. 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 Marghera<sup>56</sup>. 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"<sup>57</sup>. 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"<sup>58</sup>. 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 Lorenzo<sup>59</sup>; 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"<sup>60</sup>. 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

<sup>54</sup> 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).

<sup>55</sup> Cfr. DORIGO, *Mestre medievale*, cit., p. 10.

<sup>56</sup> Ivi, p. 12.

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

<sup>58</sup> *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.

<sup>59</sup> 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...".

<sup>60</sup> 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 Cavergnago<sup>61</sup>, 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 impediat episcopo accipere teloneum et mutam et euntes et transeuntes et navigantes, nec faciat fossam que obseret aquam de flumine que impediat 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 Mestre<sup>62</sup>.

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 terraferma<sup>63</sup>. 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"<sup>64</sup>. 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

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

<sup>62</sup> 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.

<sup>63</sup> 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...".

<sup>64</sup> Cfr. nota 59.

1312: nell'elenco dei beni sottoposti all'interdetto figurano anche il "palatium et possessiones de Mestre"<sup>65</sup>. 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"<sup>66</sup>. 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 trevigiano<sup>67</sup>. 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, Mestre<sup>68</sup>.

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*<sup>69</sup>.

<sup>65</sup> VERCI, *MT*, IX, doc. 968, p. 45, 1323 settembre 13.

<sup>66</sup> *I documenti del processo di Oderzo*, p. 29.

<sup>67</sup> 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.

<sup>68</sup> 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.

<sup>69</sup> *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*<sup>70</sup>. La *ripa de Mestre* - ovvero, presumibilmente, una banchina portuale<sup>71</sup> - 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 castello<sup>72</sup>) e Gambarare.

Seguendo la geografia dei possedimenti 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. XIII<sup>73</sup>. 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 possedimenti 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 lagunare<sup>74</sup>.

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 limitrofe<sup>75</sup> e testimoni

<sup>70</sup> 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.

<sup>71</sup> Così anche DORIGO, *Mestre medievale*, cit., p. 11.

<sup>72</sup> *Ss. Ilario e Benedetto*, cit., p. XXXV, testo in nota.

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

<sup>74</sup> 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).

<sup>75</sup> 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 documento<sup>76</sup>. 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’acqua<sup>77</sup>.

### 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 Nogara<sup>78</sup>. 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 esterni<sup>79</sup>.

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 rifornimenti<sup>80</sup>. Questo aspetto dovette diventare sempre più determinante con il progressivo coinvolgimento di

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

<sup>77</sup> 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).

<sup>78</sup> 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*.

<sup>79</sup> Cfr. RACINE, *Poteri medievali e percorsi fluviali*, cit., p. 15.

<sup>80</sup> Si tratta di una possibilità che certamente esperimentarono 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 rilevanti<sup>81</sup>.

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 pugnandum 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.

<sup>81</sup> 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 piacere<sup>82</sup>; 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'area<sup>83</sup>. 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 Padova<sup>84</sup>.

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 Livenza, 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.

---

<sup>82</sup> 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).

<sup>83</sup> 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 "argeri 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).

<sup>84</sup> GATARI, *Cronaca*, cit., p. 126 e p. 150.