



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

Silvana Collodo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

L'indagine deve muovere da qualche rapida informazione di corredo. Va ricordato dunque che le *Honorantie* sono un testo composito, nel quale confluirono scritti di varia natura e contenuto e però accomunati dall'intento di celebrare i fasti della capitale del regno longobardo-italico. La prima parte, che è stata attribuita ai primi decenni dell'XI secolo, comprende il passo in cui, sulla base di notizie riferibili al secolo precedente ma non databili con precisione, vengono elencate in rigorosa successione geografica le sedi addette al prelievo o meglio, a mio parere, all'incasso della decima a carico dei mercanti che, entrati nel territorio italico dal fronte alpino, negoziavano affari *ad clusas et ad vias, que sunt regi pertinentes*. Le sedi citate sono dieci. Tra queste compare come settima la postazione di *Trevile* che, in ragione dell'ordine adottato dall'anonimo estensore, è concordemente posizionata dagli studiosi nel territorio trevigiano⁷.

L'appartenenza all'area trevigiana della settima postazione della dogana regia è dato che si inquadra perfettamente negli sviluppi della storia di Treviso, di cui ho dato conto in precedenza con riferimento all'ultima stagione della dinastia longobarda e al periodo franco. A quanto già ricordato vorrei solo aggiungere che l'ordinamento territoriale, definito in età carolingia, rivelava il pieno riconoscimento del ruolo di sentinella degli itinerari alpini, a cui Treviso e lo spazio circostante erano chiamati in virtù della loro collocazione ai piedi della barriera montana innervata dai fiumi Brenta e Piave. Come infatti l'ambito di comitato coincideva sostanzialmente con il comparto di pianura ritagliato dai due fiumi nella loro corsa verso l'Adriatico⁸, così tra le pertinenze del territorio afferente a Treviso erano state incluse le "vie pubbliche di diritto regio" che correvano lungo l'alveo del Brenta, all'altezza di Solagna⁹, prima di inoltrarsi nella lunga strettoia del Canale di Brenta e da qui nell'invaso della Valsugana.

Ma dov'era situata *Trevile*? La domanda ha ricevuto risposte diverse. Pier Silverio Leicht¹⁰ ha privilegiato i motivi di affinità onomastica con la *Treville* che è documentata a partire dall'inoltrato Duecento come situata nel circondario di sud-ovest di Castelfranco Veneto, individuando di conseguenza un sito di pianura che dista decine di chilometri dai primi contrafforti delle catene prealpine. La sua proposta non ha però raccolto consensi, perché è sembrata contraddire l'assunto, sotteso alla fonte pavese, del legame tra postazione doganale e strettoia viaria naturale. Così, in mancanza di alternative atte a sanare il problema, il quesito è stato a lungo accantonato, finché in anni recenti Emanuela Mollo, autrice di una impegnata ricerca sull'evoluzione delle fortificazioni del confine alpino, ha ripreso la questione proponendo una soluzione completamente nuova. A suo parere, infatti, la postazione trevigiana della dogana regia potrebbe coincidere con Quero, insediamento della destra Piave sorto all'imboccatura del Canale di Feltre, la cui caratterizzazione di "luogo di chiusa" è documentata dagli statuti trevigiani dei decenni a cavallo fra XIII e XIV secolo¹¹.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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