



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

---

## CLAUDIO AZZARA

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

Il progressivo disegno della trama viaria voluta da Roma nell'angolo nordorientale della penisola italiana, a seguito della colonizzazione avviata con la deduzione della colonia di Aquileia nel 181 a. C., si sovrappose in larga misura al reticolo di itinerari del Veneto preromano, del quale furono rispettate nella sostanza le direttrici principali e le funzioni tipiche. Le strade romane non solo assicuravano i collegamenti tra i vari centri di più antica tradizione dell'interno della regione (Padova, Este, Asolo, Monselice, Montegrotto, Oderzo, Treviso, Vicenza), olte che tra questi e gli importanti sbocchi a mare di Altino e di Adria, ma raggiungevano anche i mercati dell'Europa centrale. Due importanti piste, che valicavano le Alpi erano la cosiddetta "via del Piave", distesa fino alla valle della Gail, in Carinzia, e un'altra direttrice che si spingeva invece verso est, attraverso le Alpi Giulie<sup>1</sup>.

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

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

---

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

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

danubiana. L'articolato sistema di nuclei urbani e di vie di collegamento lungo la costa tra Aquileia e Rimini era a sua volta messo in comunicazione con l'intera valle padana grazie a strade come l'*Aemilia* o la *Postumia*, oltre che per mezzo della grande arteria fluviale rappresentata dal corso del Po. La valorizzazione dell'arco altoadriatico in epoca romano-imperiale è resa evidente anche dal rilievo che sempre più vennero ad acquisire le due vie parallele che collegavano Altino a Ravenna, seguendo la linea costiera, l'una per terra (sovrapponendosi in parte alla *Popillia*), l'altra passando invece attraverso la vasta zona lagunare e paludosa che si estendeva tra le due città (coincidente con le lagune venetiche e con l'area nota in antico come *Septem Maria*). Il percorso endolagunare, alternativo rispetto alle vie di terra e a una sempre rischiosa navigazione in aperto Adriatico, è ben testimoniato dalle fonti scritte del tempo (non solo letterarie: lo menziona, ad esempio, anche l'*Edictum de pretiis* di Diocleziano) e trova elementi di riscontro pure in recenti ritrovamenti archeologici<sup>3</sup>. Proprio nelle città gravitanti sulla costa, Altino, Adria, Aquileia, Concordia, Padova, Trieste, si incardinava la complessa e ben integrata trama delle varie linee di traffico, terrestri, marine, endolagunari, fluviali. Padova, in particolare, spiccava come crocevia posto nel cuore di una vasta regione, dal momento che era unita all'Adriatico dai due rami terminali del Brenta e dalla via per Altino, e che da essa si dipartivano molte strade, per Este, Bologna, Vicenza, Verona, Asolo, Feltre.

Questo quadro viario, perfezionatosi nel corso del tempo e sostanzialmente stabile per tutta l'età romano-imperiale, presentava, dunque, un carattere di forte integrazione, trovando il proprio comune orientamento in direzione della linea costiera, sbocco naturale dell'intero sistema economico e produttivo regionale, lungo la quale correvano, per terra, per mare e attraverso le lagune, altri importanti itinerari distesi tra Altino e Ravenna, e dove, ben protetti dalla speciale morfologia della costa e opportunamente collegati con il retroterra, si distribuivano i porti: Adria, nella quale confluivano i traffici dei vasti territori bagnati dal Po, Altino, punto di sbocco del Veneto centrale e della *Raetia*, Aquileia, nella quale convergevano le vie (sempre più importanti nel tardoimpero) verso il Norico, la Pannonia, l'Istria. In particolare, la strada costiera che portava da Aquileia a Ravenna, con i centri abitati che univa, le sue stazioni, i diversi raccordi con le vie per Padova, per Oderzo e per le regioni transalpine, era l'autentica spina dorsale del sistema, come conferma pure la minuziosa descrizione che di essa offre la *Tabula Peutingeriana*, il noto documento cartografico, databile forse alla seconda metà del IV secolo<sup>4</sup>.

### L'età gota

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

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

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

Dalla testimonianza di Cassiodoro, emerge la perdurante centralità, per i collegamenti tra l'Istria e Ravenna, del percorso navale lungo l'arco altoadriatico, che si svolgeva in buona parte per acque interne, attraverso le lagune. Lungo tale via avvenivano i rifornimenti di vino, di olio, di *garum* e di altri prodotti alimentari richiesti alla fertile penisola istriana (ricchissima pure di pesce e di crostacei) per l'approvvigionamento della mensa regia, come documentano sia specifiche epistole, raccolte nelle *Variae*, indirizzate agli istriani sia la celeberrima lettera ai tribuni marittimi delle lagune venetiche, che apre uno squarcio, pur non privo di un'evidente stilizzazione letteraria, su questo singolare mondo, sospeso fra terra e acque, altrimenti ben poco conosciuto<sup>5</sup>. Da Cassiodoro si ricava anche, a proposito delle strade della *Venetia*, l'importanza rivestita pure a questa data dal nodo viario di Ostiglia, posto al centro di una trama di piste che collegavano Ravenna, Pavia e Verona, vale a dire le tre città regie<sup>6</sup>.

La continuità (almeno ostentata) con gli usi antichi per l'età di Teoderico sembra doversi riscontrare anche nella cura delle infrastrutture stradali, a cominciare dal sistema di trasporto pubblico, il *cursus*, cui furono dedicati diversi e mirati provvedimenti. A questo riguardo, tuttavia, pur senza negare concrete iniziative dell'Amalo, appare assodato che l'insistenza nelle fonti (in buona sostanza, il solo Cassiodoro) circa lo zelo del re gota per iniziative che erano tipiche del modello della potestà imperiale (quali erano considerate, infatti, la manutenzione delle strade e la tutela e lo sviluppo dei trasporti) rispondeva più che alla constatazione di una realtà di fatto (almeno sul piano dell'intensità e dell'efficacia degli interventi) a intenti essenzialmente propagandistici, tesi ad attribuire alla regalità gota funzioni e campi d'azione che i suoi sudditi romani – e il ceto senatorio- erano da secoli abituati a collegare all'esercizio del potere sovrano<sup>7</sup>.

Il riconoscere la sostanziale tenuta in epoca gota, nei suoi lineamenti di fondo, del quadro viario ereditato dall'età romano-imperiale non esclude del tutto, peraltro, la possibilità di scorgere anche il contemporaneo manifestarsi di parziali mutamenti e riassetti, soprattutto nel senso di una ridefinizione della gerarchia dei vari centri e di un conseguente diverso orientamento di talune direttrici di traffico. Si trattò comunque di fenomeni gradualisti, che a questa data si espressero più che altro nei termini di linee di tendenza, suscettibili di ulteriori e più marcati sviluppi in età posteriore. Nella *Venetia* gota crebbero alcuni centri urbani, di minor evidenza in epoca romana, che seppero ora proporsi come piazzeforti particolarmente efficaci nel presidio del territorio da parte delle guarnigioni gotiche e nell'azione di controllo delle grandi strade che conducevano oltralpe. Per converso, talune *civitates* che avevano goduto di grande rilievo nel passato furono interessate da processi di declino più o meno rapido, come capitò ad Aquileia, già baricentro non solo della *Venetia*, ma, con Milano, di tutta l'Italia padana durante il tardoimpero, e adesso scalzata dall'emergere della vicina *Forum Iulii*-Cividale. Tra i centri in ascesa, oltre a Cividale, si possono ricordare almeno Treviso, sede di un *horreum*, cioè di un granaio statale (con le relative infrastrutture logistiche), cui l'intera regione nordorientale era chiamata a fare ricorso in caso di penuria alimentare; e Trento, a sua volta sede di un *horreum* e ubicata in una posizione di massimo rilievo strategico, all'incrocio di importanti strade e a presidio della Val d'Adige e delle valli minori limitrofe<sup>8</sup>.

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

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

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

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



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

### *L'età longobarda*

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

dell'entroterra della *Venetia* da parte dell'impero, costringendo quest'ultimo, di conseguenza, a valorizzare ulteriormente gli itinerari endolagunari e litoranei<sup>9</sup>.

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

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

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

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



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

Tale quadro di sintesi può essere accolto, alla luce delle attuali conoscenze, nel suo complesso, ma appare nondimeno possibile precisarlo -e forse anche in parte rimodellarlo- grazie a nuove ricerche, che tengano conto di precise avvertenze di metodo e di particolari spunti d'indagine. Innanzitutto, è evidente come le ricostruzioni condotte sulla base delle sole fonti scritte (ancora impiegate in prevalenza pure in questa materia) non siano sufficienti, senza un adeguato incrocio con i dati archeologici (con sviluppi che si possono attendere anche dall'archeologia subacquea) e topografici. Di sicuro interesse risulterebbe, ad esempio, la conferma (o la smentita) delle tracce -più o meno ipotetiche- del persistente funzionamento di assi stradali che collegassero l'ambito longobardo con quello venetico-imperiale. Inoltre, l'assunzione del confine politico longobardo/imperiale quale momento di cesura anche nella storia delle vie di comunicazione, pur se costituisce un iniziale termine di verifica, va riconsiderata alla luce delle nuove valutazioni circa i concreti meccanismi di funzionamento delle frontiere altomedievali, a proposito delle quali appare ormai chiaro come fossero organismi in realtà assai più penetrabili dalle attività degli uomini -e quindi anche dalle strade e dai traffici che per mezzo di queste si svolgevano- di quanto non si sia fin qui generalmente ritenuto<sup>10</sup>.

---

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