

Opitergium allo specchio della strada. Il sistema viario romano, medievale, veneziano

di Bruno Callegher

Una pastorizia e una agricoltura di sussistenza e di basso profilo, saltuari scambi con le popolazioni limitrofe, assenza di programmazione del territorio: dovevano essere questi i lineamenti del popolamento e dell'economia protostorica nell'Opitergino.

Di questo periodo non ci sono fonti o testimonianze archeologiche e gli studiosi si muovono perciò solo su ipotesi; ma si può ragionevolmente pensare ad **Opitergium** come a un'isola coltivata, con un centro urbano e qualche tracciato stradale di modesta entità, tale comunque da permettere collegamenti e scambi con altri centri paleoveneti, cioè con Altino, Treviso e i villaggi pedemontani. Il centro dovette assumere una significativa funzione di scambio solo attorno al III sec. a. C., confermata dalla radice **tèrg**, presente nel toponimo, che indica appunto «mercato».

Il tracciamento della Postumia. Necessità militari, insediamento dei coloni, ampliamento del mercato

Furono i fatti conseguenti alla II guerra punica a mutare il quadro ambientale ed economico. Tutto il territorio del Veneto e del Friuli si trovò inserito nell'orbita di Roma. Il conflitto tra economia agricola (piccola proprietà), ed economia pastorale (proprietà collettiva) si intensificò con le deduzioni delle colonie. Tale dinamica fu accompagnata dallo sforzo di ridare vita all'economia peninsulare, ricollocando sul mercato il territorio demaniale della repubblica. Così venne raggiunto un duplice obiettivo: a nord dell'Appennino si perpetuava l'egemonia economica del ceto aristocratico senatoriale e, nello stesso tempo, i nuovi coloni si caricavano, in cambio di vasti appezzamenti fertili e ricchi d'acqua, del rischioso compito di presidiare la parte più avanzata del confine orientale.

Nel 148 a.C. il tracciamento della **Postumia** rappresentò un'ardita e complessa realizzazione viaria, funzionale agli obiettivi precedentemente indicati.

Impostata sulla via **Aemilia**, era una strada di arroccamento, vale a dire di difesa avanzata,

che spostava ad oriente nella Padania la vecchia linea difensiva. Genova veniva collegata direttamente con Aquileia e il suo tracciato raccoglieva il flusso militare-economico della penisola, avviandolo poi verso i valichi e verso est. Certo la genesi della Postumia, asse viario fondamentale per molti secoli, è legata a necessità militari. Ma essa indica, insieme con l'esistenza di una chiara visione strategico-militare, una conoscenza approfondita del territorio, la volontà di aderire ad esso senza provocare inutili sconvolgimenti.

In sostanza v'era allora la capacità di realizzare infrastrutture idonee a favorire un mercato bisognoso d'efficienza e nuovi sbocchi. Infatti le zone di pianura, da poco conquistate, permisero di spostare truppe con bagagli molto ingombranti in maniera rapida; le opere urbanistiche vennero coordinate in un unico grande piano di trasformazione territoriale, i cui segni sono ancor oggi profondamente incisi e leggibili sullo spazio contemporaneo.

Oderzo non fu toccata dall'itinerario della Postumia, ma tutta la sua zona fu investita dalle centuriazioni e dall'insediamento di nuovi coloni. Ampi territori ancora boscosi o invasi da fiumi erratici, mediante bonifica, vennero ridotti a coltivazione. Questi coloni-soldati garantivano la sicurezza e l'agibilità delle varie arterie di collegamento verticale con la Postumia. La ricchezza che ne derivò si fondava sullo sfruttamento di territori sempre più vasti e su un progressivo ampliamento del mercato.

Il fenomeno della centuriazione è stato ben studiato. Ancor poco purtroppo si conosce sulla viabilità dell'Opitergino. Il poco che è stato edito presenta forti lacune documentarie e riveste per lo più i caratteri dell'erudizione o dell'assemblaggio di fonti disparate.

Assi viari di terraferma e rete fluviale-marittima: un sistema integrato

Realizzato l'asse orizzontale (ovest-est), gradualmente Opitergium fu collegata ad Altino, ad Aquileia, a Trento, alle piazzeforti pedemontane per il contenimento delle popolazioni alpine.

La rete di trasporto fluviale-marittima era poi ben integrata con il sistema viario di superficie. Sulle vie di terraferma si svolgevano i piccoli traffici locali (per il timore dei briganti, fin d'allora, e la scarsa efficienza dei mezzi di traino e trasporto) e transitavano le truppe. Il mare e i fiumi garantivano invece un trasporto economico più rapido delle merci pesanti o dei grandi carichi.

Recenti scavi avrebbero portato in luce, anche ad Oderzo, un porto fluviale (ex Centrale Enel - Via Altinate) che, mediante il Monticano, avrebbe permesso un collegamento con il Livenza e il mare, proprio con la grande corrente di traffici marittimi-fluviali che si svolgevano tra Ravenna e Aquileia, i due più grandi empori mercantili dell'Adriatico.

La parabola delle strutture viarie dall'espansione romana alle migrazioni barbariche

Il periodo repubblicano vede quindi l'inserimento dell'area opitergina nel complesso sistema viario italico, mediante collegamenti con la **Postumia**, la **Popillia-Annia** e la **Aemilia**.

Le linee di viabilità che si erano gradualmente aperte in direzione nord-nord est si svilupparono ulteriormente nel periodo imperiale. Il polo veneto-friulano (**Decima Regio**) rappresentò un legame necessario e insostituibile per lo sviluppo e il mantenimento di collegamenti su scala europea. Attraverso questa regione-cerniera si raggiungevano le regioni alpine, bavaresi, i lontani territori del Danubio. Tutto questo garantì una costante fortuna al territorio opitergino, al centro di continui interessi militari-economici, tanto più che l'evoluzione del regime imperiale fu segnata da un impetuoso sviluppo dell'economia mercantile, sistema bisognoso di assicurarsi infrastrutture di trasporto di materie prime e manufatti sicure e su vasta scala. La Postumia continuò a svolgere la funzione per cui era stata costruita: vari imperatori (lo testimoniano alcuni miliari) intervennero per mantenerne inalterata l'efficienza.

Nel corso dei secoli le strutture viarie rivelarono anche una intrinseca reversibilità: attraverso queste strade, da est, arrivarono ad ondate successive le migrazioni devastanti dei popoli danubiani, fino ai Longobardi e agli Ungari del X sec. d. C.

La strada medievale: un'immersione tortuosa nell'ignoto e nel marginale

Se del mondo romano possediamo sufficienti informazioni, scarsissime sono quelle fornite, anche in ambito archeologico, sulle vie e sui mezzi di comunicazione nel periodo medievale.

È molto probabile che tutta la rete viaria romana sia andata in disuso e in parte sparita per incuria, abbandono, per la perdita delle funzioni essenziali, perché l'asse militare-economico si era spostato dalla Padania all'Oriente.

Nel caso delle vie terrestri, esse divennero sentieri malagevoli attraverso cui comunicavano centri come Oderzo, Treviso, Ceneda, tracciati di servizio tra insediamenti sparsi o legati ad usi del suolo (mulini, pascoli, corti). Si presentavano quasi sempre come un passaggio stretto, dipendente dal terreno, tortuoso. Questa esiguità finiva con il nuocere alla fluidità della circolazione, aggravata sovente dal fondo sconnesso e impraticabile anche a piedi.

Vivere sulla strada, poi, era dapprima lavorare per molte ore in modo disumano, incontrare mercanti ambulanti, pellegrini, briganti e clandestini. Nel medioevo la strada era il luogo della parte quasi marginalizzata della società, degli esclusi per motivi di salute, testimonianza di profonde violenze fisiche e psicologiche. Per questi aspetti la strada medievale è diventata un mito, ma raramente è stata oggetto di studi e ricerche scientifiche.

Le comunicazioni d'ampio respiro furono in parte assicurate dalla navigazione fluviale interna: trasporto di vini e granaglie da Oderzo, fondaco del sale a Portobuffolè, fluitazione del legname sul Piave.

Venezia: la nuova razionalità sociale riorganizzatrice

La riorganizzazione avvenne con Venezia, che si sostituisce a Roma. Le potenzialità delle risorse del territorio durante il periodo imperiale furono i valichi alpini, le pianure, i fiumi. Con Venezia l'epicentro è il mare.

Altro si dovrebbe aggiungere, in questo rapido excursus storico sulla viabilità, sul Sei-Settecento, il periodo napoleonico e la dominazione austriaca (sarà materia per prossimi interventi). Ma, in ogni caso, l'essenziale funzione non cambia: è una specie di vocazione-destino. La **Vene-**

tia è una base logistica e di transito in direzione del comparto nord-orientale dell'Europa.

Strada specchio della società e dei suoi meccanismi politici-produttivi, ieri come oggi.

C'è da interrogarsi se la funzione storica di **collegamento** e **comunicazione** venga assicurata oggi con scelte d'efficienza, razionalità e lungimiranza nelle decisioni.