

# LE VIE DI ROMA

## LE FASI DELLA CONQUISTA

### **Le principali fasi nella conquista romana dell'Italia e il ruolo delle vie di comunicazione:**

L'espansione romana avvenne lungo preesistenti direttrici viarie comunicanti coi territori dei popoli antagonisti, per cui le fasi dell'espansione romana in Italia indicano anche la cronologia della crescita e lo sviluppo della viabilità.

- 1) Dissoluzione della Lega Latina, 348 a.C.
- 2) Gli Etruschi e i Sanniti della Campania ottennero la cittadinanza parziale fra il 343 e il 314 a.C.
- 3) I Sanniti e altri membri della Confederazione Meridionale, in Apulia e Lucania, furono conquistati, 327-290 a.C. In questa operazione Roma godé dell'appoggio delle città greche della costa, ma più tardi dové sconfiggere Taranto che cercò di dominare il meridione con l'appoggio di Cartagine e di Pirro, re dell'Epiro che invase l'Italia fra il 280 e il 274 a.C.
- 4) Le città dell'Etruria resistettero a lungo e furono sottomesse gradualmente. La prima città cadde nel 396 a.C., l'ultima nel 295 a.C. Gli Umbri non offrirono che una debole resistenza e, assieme agli Etruschi, formarono la Confederazione Settentrionale.
- 5) Le città stato greche della Campania e della Magna Grecia ottennero privilegi come alleati con uguali diritti. Siccome molte di queste città erano porti e possedevano navi da guerra, divennero la forza navale di Roma. Questa flotta fu messa alla prova durante la Prima Guerra Punica.
- 6) Interessi comuni con Siracusa, la quale ora dominava le altre città della Sicilia e alcuni dei popoli aborigini più evoluti, condussero Roma verso il conflitto con Cartagine: la Prima Guerra Punica (264-241 a.C.) e all'annessione della Sicilia e della Sardegna, che divennero le prime provinciae romane, o territori amministrativi distaccati.  
I popoli soggetti a Roma ottenevano un diverso trattamento rispetto a quello riservato agli alleati liberi. Vi erano governatori romani ovunque, ma le civili e nobili città greche mantennero una loro autonomia locale.
- 7) Durante la Seconda Guerra Punica (218-201 a.C.) i Cartaginesi invasero l'Italia attraverso la Spagna e la Provenza, mettendo a dura prova la Confederazione Romana. I Sanniti e i Greci di Campania, Taranto e Siracusa colsero l'occasione per ribellarsi a Roma e questa, dopo fortunate battaglie in Spagna e in Africa, emerse come padrona non solo dell'Italia, ma di tutto il Mediterraneo Occidentale.
- 8) Nella Pianura Padana, detta Gallia Cisalpina, vivevano popoli di lingua celtica detti Galli. Quelli a sud del Po furono soggiogati fra il 225 e il 160 a.C. assieme ai Liguri degli Appennini settentrionali. La frontiera d'Italia correva ora lungo il crinale appenninico e il fiume Rubicone sull'Adriatico. Infatti, nel 49 a.C., quando Cesare tornava dalle Gallie, non entrò in Italia finché non traversò il Rubicone.
- 9) I Liguri delle montagne da Genova alla Provenza furono gradualmente sottomessi fra il 220 e il 118 a.C. quando la Provincia Narbonensis (Provenza) fu estesa fino alle pendici settentrionali dei Pirenei. La frontiera fra l'Italia e la Provincia fu stabilita sul fiume Vara, a ovest di Nizza.
- 10) Dopo una guerra civile fra i vari membri della Confederazione tutta l'Italia a sud del Po fu incorporata in un'unico Stato Romano, 90-89 a.C.
- 11) Il primo imperatore, Augusto, 27 a.C., incorporò il resto della Gallia Cisalpina a nord del Po, fino alle pendici delle Alpi, nell'Italia come parte integrante dello Stato Romano. La sottomissione delle tribù pedemontane alpine fu completata da Augusto con la istituzione delle province delle Rezia e del Norico, che comprendevano popoli non celti, con la frontiera sul Danubio. Queste province non furono mai incorporate nell'Italia romana.

## LE VIE DELLA CONQUISTA

La conquista dell'Italia fu fortemente condizionata dalla natura del terreno dalla geografia, e dall'esistenza o meno di vie di accesso.

La prima espansione dello Stato Romano, oltre la Campagna avvenne verso sud-est, lungo la valle del Sacco-Liri, nelle pianura Campana. Ma il secondo avanzamento avvenne verso nord-est, nel difficile territorio della

Sabina e nell'Appennino romano. Questa operazione si rese necessaria sia per il bisogno di difendersi dalle tribù delle alture, sia per rendere sicuro il passaggio verso l'Adriatico e il nord lungo quella direttrice tradizionale che doveva diventare la Via Flaminia.

Il territorio romano venne così a formare un cuneo fra le confederazioni del nord e del sud. Fra i confederati i montanari Osci dell'Appennino Centrale, dagli Abruzzi all'Ofanto, e in particolar modo i Sanniti, erano difficili da controllare. La più grande battaglia ebbe luogo per il dominio del passo fra la costa e Benevento, la capitale del Sannio.

Le genti dell'altopiano dell'*Apulia*, così come quelle degli insediamenti sparsi dell'Etruria e dell'Umbria offrirono minore resistenza, anche se inizialmente la Selva Cimina, che copriva i monti omonimi, incuteva terrore ai Romani che indugiarono nel traversarla.

Le colonie militari stabilite dai Romani in *Apulia* e in Etruria per facilitarne la conquista furono relativamente poche; mentre per soggiogare i montanari Liguri e gli Osci della Lucania e dell'Appennino meridionale occorsero lunghe e dure campagne militari.

Nella Pianura Padana la conquista si svolse rapidamente, nonostante la popolazione fosse numerosa. Il Po era stato una frontiera politica dal tardo periodo repubblicano, i ponti a Piacenza e Cremona erano di grande importanza strategica.

Durante tutta la storia romana la Via Flaminia, che conduceva direttamente verso il nord geografico, rimase una direttrice cruciale per il controllo dell'Italia; essa era l'unica via di grande comunicazione a traversare l'Appennino a nord di Roma, fino alla Via Postumia, a ovest di Genova.

È interessante notare come questo primo Stato Romano quasi collimi geograficamente con lo Stato della Chiesa del Medioevo, ma ancor più interessante è notare come esista una affinità etnica fra le popolazioni di questo territorio -peraltro anche geologicamente omogeneo-, affinità che risale all'epoca protostorica e che indica come le comunicazioni fra le popolazioni dell'Adriatico settentrionale e del Lazio fossero importanti. Forse per l'esistenza di una nazione aliena quale quella etrusca che era necessario aggirare da est, oppure perché le popolazioni Latine giunsero nella Campagna Romana da nord per quella direttrice. Insomma, la storia, l'etnografia, la linguistica e perfino la geologia puntano verso la direttrice Flaminia come la più naturale delle comunicazioni fra la bassa valle del Tevere e il nord della Penisola.

Nell'antichità vi era poca scelta su come proteggere popoli alleati o conquistati, si imponeva la leva militare o si assoldavano mercenari. I romani adottarono ambedue questi metodi, offrendo cioè la cittadinanza, parziale o completa, ai conquistati a condizione che si assumessero l'onere della leva militare; anche dagli alleati Roma esigeva il contributo delle loro leve militari. Si riscuotevano inoltre tributi, sia dai cittadini che dagli alleati, coi quali si pagavano sia le leve dell'esercito che i mercenari.

I punti di importanza strategica nei territori conquistati venivano presidiati da insediamenti agricoli di coloni Romani, i quali rimanevano cittadini di Roma, erano queste le colonie; oppure da insediamenti con 'diritti latini', che godevano di una maggiore autonomia amministrativa rispetto alle colonie.

Le colonie di cittadini romani servivano originariamente a presidiare i porti di mare dell'Italia sotto il controllo di Roma, che non aveva una vera flotta navale, almeno fino agli anni fra il 90 e il 66 a.C. quando si manifestò la pirateria nel Mediterraneo.

Numerose città italiane ebbero origine da colonie, che in epoche più tarde furono istituite anche oltre i confini d'Italia; queste giocarono un ruolo cruciale nella diffusione della cultura romana e nell'annientamento delle culture e delle tradizioni locali, fossero esse greche, etrusche o celtiche.

Augusto, nella sua autobiografia, scrive:..."*Fondai colonie di soldati in Africa, in Sicilia, in Macedonia, in ambedue le province spagnole, in Achea, in Asia, in Siria, nella Gallia Narbonnese e in Pisidia. Anche l'Italia ha 28 colonie dedotte sotto la mia autorità, che furono densamente popolate durante il corso della mia vita*"... (*Res gestae Divi Augusti, XXVIII, I, II*)

Le colonie e le nuove fondazioni destinate a grandi sviluppi futuri furono anzitutto quelle situate sui monti e rilievi facilmente difendibili o a controllo di un passo. Vi sono poi quelle situate all'estremità di una valle in un punto vantaggioso per il controllo di essa; infine vi sono quelle situate presso un approdo, possibilmente in un golfo protetto dalle correnti e dai venti, o lungo un fiume navigabile nel punto più lontano raggiungibile o presso un guado, oppure alla confluenza di due fiumi. Alla scelta di un sito concorrevano sempre fattori topografici, climatici, strategici ed economici, quindi fattori di natura strettamente pratica. Qualunque sia l'ubicazione di una città, essa non può vivere senza le necessarie comunicazioni, terrestri, marittime o fluviali; la città è il prodotto della strada (nel senso di via di comunicazione) e non la strada il prodotto della città, lo stesso si può dire di una regione. Le strade, i centri abitati e le regioni politiche o culturali che essi formano vanno visti come un *unicum* interdependente e indivisibile.

## LE VIE DI ROMA

Le comunicazioni fra Roma e le sue province erano assicurate da uno strumento militare e politico nuovo per il mondo di allora: le vie, militari, o '*viae publicae, militares*'.

Le vie militari erano provviste di ponti, terrapieni, tunnel e tagliate; esse erano le 'autostrade' dell'antichità, erano dette spesso 'vie consolari' in quanto costruite dai consoli militari dei quali spesso portavano il nome ed erano proprietà dello Stato.

Il sistema stradale romano era articolato in tre tipi di strade: le vie brevi che collegavano Roma alle città e ai centri circoscrivuti, quali la *Via Nomentana* per *Nomentum*, la *Via Praenestina* per *Praeneste*, la *Via Tiburtina* per *Tibur*, la *Via Tiberina* per *Falerii*, la *Via Collatina* per *Collatia*, la *Tuscolana* per *Tusculum* etc. Le vie a lunga distanza preesistenti l'espansione romana, quali la *Via Salaria*, la *Via Flaminia*, la *Via Latina*, etc. e infine le vie Consolari o Militari, costruite appositamente dai romani, quali la *Via Appia*, la *Via Aurelia*, e i riadattamenti di vie preesistenti quali la *Via Postumia*, la *Via Aemilia* etc.

### *Le principali vie romane*

**Via Latina (preistorica):** da Roma alla Campania, transitante a est dei Colli Albani. Un percorso preistorico lungo le valli del Sacco e del Liri; fu rattata nel IV secolo a.C. e servì da alternativa all'Appia per Casilinum, assunse quindi il nome di 'Casilina'. Come l'Appia servì all'espansione romana nel territorio campano conteso ai Sanniti.

**Via Appia (del 312 a.C.):** Da Roma verso la Campania, sui Colli Albani e lungo la costa, quindi per Benevento, Taranto e Brindisi attraversando le antiche regioni del Lazio, Campania, Sannio e Apulia. La più antica, importante e famosa di tutte le strade romane. Collegava Roma con le province orientali dell'Impero. Il tratto della Via Appia che va da Capua a Taranto è la terza strada in ordine di antichità a transitare in quella direzione. La più antica di queste vie seguiva un crinale e portava a *Compsa* e a Metaponto, si trattava di un tratto preistorico. La seconda è la strada percorsa da Orazio, la Via Minucia, ricalcata poi dalla Via Appia Traiana. Fu la prima grande via militare di Roma, uno dei lavori pubblici progettati e realizzati dal censore Appio Claudio, nel 312 a.C..

Da Roma la Via Appia traversava le Paludi Pontine su un alto argine collegandosi con Capua, per rendere più sicuro il dominio militare sulla Campania, precedentemente raggiungibile tramite la scomoda Via Latina. Per la sua solida costruzione, la rettilineità, la sua bellezza, la Via Appia servì da modello per tutte le strade costruite dopo quella data. La fine della lunga guerra contro i Sanniti, nel 290 a.C., fu coronata dalla creazione di una forte colonia a *Venusia*, poco dopo la Via Appia fu continuata fino a Benevento e, vent'anni più tardi, raggiunse Taranto e Brindisi.

**Via Appia Traiana (del 109 d.C.):** Costruita da Traiano come scorciatoia della Via Appia; lascia questa a Benevento e raggiunge Brindisi seguendo forse molto da vicino il tracciato di una Via Minucia della quale parla Orazio.

**Via Domiziana (95 d.C.):** Collegamento litoraneo fra il Lazio e la Campania ai Campi Flegrei. Si diparte dall'Appia a Sinuessa e per Cuma e Pozzuoli raggiungeva Napoli. Fu edificata da Domiziano e il suo poeta, Stazio, ne cantò la costruzione.

**Via Popilia (del 132 a.C.):** Dalla Via Appia si poteva continuare per Reggio Calabria (*Rhegium*), tramite questa via costruita dal console Caio Popilio Lena. Si originava a Capua e transitava attraverso la Campania e la Lucania interne. Passava per Eburum (Eboli), valle del Tanagro, Forum Popilii (Polla), per il Bruzio, l'attuale Calabria, per le valli del Coscile e Crati, poi Cosenza, Vibo Valentia e Reggio Calabria. In una iscrizione ritrovata a Polla è riportato tutto l'itinerario di questa strada.

**Via Valeria-Pompeia (pre-romana):** La strada litoranea del periplo della Sicilia. Probabilmente costruita da un console M. Valerio Levino, durante la seconda guerra punica (210 a.C.) per ragioni militari, ma è probabile che un tracciato litoraneo esistesse per collegare le varie polis dell'isola. Il tratto da Pachino a Messina si chiamava Via Pompeia.

**Via Salaria (preistorica):** Ricalcava l'antica Via del Sale e delle transumanze proveniente dal paese dei Sabini e gli Appennini Centrali. Costituiva il percorso più rapido e diretto per l'Adriatico; passava per rieti e Ascoli e raggiungeva san Benedetto del Tronto.(Ristrutturata nel 361 a.C.)

**Via Flaminia (preistorica):**Direttrice strategica principale di Roma verso nord, raggiungeva la costa adriatica a Fano. Ricalcava l'antico tracciato della penetrazione etnica delle genti latine nel Lazio. Costruita sul tracciato preistorico dal console Gaio Flaminio nel 220 a.C..Si innestava nella Via Aemilia e nella rete stradale transappenninica, era quindi anche la via per le province transalpine.La Via Flaminia risaliva la valle del Tevere, poi, attraverso l'Umbria e oltre gli Appennini, conduceva al porto di Rimini, '*Ariminum*'. Fu completata nel 220 a.C. circa da Caio Flaminio Nepote, ma essa era già stata tracciata, lungo l'antica via di penetrazione nord-sud, da circa il 300 a.C., a seguito del soggiogamento dell'Italia centrale. In origine terminava a Narni, una colonia militare fra il territorio dei Sabini e quello degli Etruschi.

**Via Aemilia (preistorica):** L'antico tracciato pedemontano preistorico, etrusco e celtico, divenne via romana fra il 187 e il 175 a.C. per opera del console Marco Emilio Lepido. La Via Aemilia partiva da Rimini e raggiungeva il passo sul Po a Piacenza, transitando per Faenza, Bologna, Modena, Reggio Parma.

**Via Aurelia (del 241 a.C.):** attraverso l'Etruria costiera, per *Vada Volaterrana*. Essa servì alla conquista dell'Etruria, assieme alle vie Clodia e Cassia, e all'assoggettamento dei Liguri e delle tribù galliche dell'occidente cisalpino e transalpino. Non si sa chi fosse il personaggio da cui prese il nome, forse un Caio Aurelio Cotta, console nel 241 a.C. oppure un Lucio Aurelio Cotta del 119 a.C.

**Via Aemilia Scauri (109 a.C.):** Continuazione della Via Aurelia, costruita da Marco Emilio Scauro. Da *Vada Volaterrana* raggiungeva Genova e *Vada Sabatia* da dove traversava l'Appennino per giungere a *Dertona* (Tortona).

**Via Iulia Augusta (13-12 a.C.)** Continuazione della Via Aemilia Scauri lungo la costa ligure per la Provenza. Da *Vada Sabatia* a Ventimiglia, fu edificata da Augusto per collegare la via costiera con la Gallia.

**Via Postumia (del 148 a.C.):**Travesava l'Italia padana da ovest a est congiungendo il Mar Ligure all'Adriatico. Il costruttore fu Spurio Postumio Albino che la condusse da Genova e *Vada Sabatia*, *Libarna* (Serravalle Scrivia), *Dertona*, poi Piacenza, Cremona, Verona, Vicenza, Oderzo e giungeva ad *Aquileia* dove trovava la continuazione nella Via Flavia per l'Istria e nelle vie transalpine per la Slovenia e le Alpi Carniche.

**6) Via Cassia (preistorica):** da Roma verso Veio e i Monti Cimini, per Bolsena, Chiusi, Arezzo, Firenze, Pistoia, Lucca e la costa. Un ramo raggiungeva la Via Aemilia a est di Bologna traversando gli Appennini. Basata su una direttrice di crinale da Roma,(per la Via Trionfale) all'Arno, battuta fin dal Neolitico; la Via Cassia era la strada principale interna all'Etruria. Purtroppo non se ne conosce il percorso esatto da Chiusi ad Arezzo e Firenze. Una scorciatoia operata da Adriano sul tracciato preistorico, tagliò fuori Arezzo. Fu edificata da Caio Cassio Longino, console nel 171 a.C., o da Lucio Cassio Longino Rovilla, console nel 127 a.C.. Il prolungamento fino a Lucca e a Pisa fu opera di Tito Quinzio Flaminio, console, fra il 150 e il 123 a.C.

Il console Gaio Flaminio Nepote tagliò una via strategica fra Arezzo e Bologna passante per Firenze, era questa una continuazione delle Cassia per Bologna, ma nessuno ne conosce il preciso tracciato. Fra la Via Flaminia e la Via da Genova a Dertona non vi erano altre strade importanti attraverso l'Appennino. Fra le tante mulattiere la principale era sicuramente quella che univa Luni con Parma; è qui che le popolazioni dei due versanti appenninici si somigliano maggiormente nel dialetto. La via che univa Pistoia a Bologna, quella che portava da Firenze a Faenza e quella, sopra menzionata, che univa Firenze a Bologna, erano strade di nessuna importanza in quanto non si è verificato alcun contatto culturale attraverso lo spartiacque appenninico in questa regione e delle strade stesse non vi è traccia, ma solo congetture fatte di carattere accademico.

**Via Clodia (etrusca):** Strada etrusca riattata fra il III e il II secolo a.C..Si staccava dalla Via Cassia poco prima di Veio e puntava su Bracciano per terminare a Saturnia, o forse a Roselle dove si univa all'Aurelia. Forse fu 'romanizzata' dal console Marco Claudio Marcello nel 287 a.C. oppure da Caio Claudio Canina nel 285 a.C., comunque precedente alla fondazione della colonia di Saturnia nel 183 a.C.

**Via Tiburtina (preistorica):** L'antica strada da Roma a *Tibur* (Tivoli), era una via di pellegrinaggio verso i santuari della cittadina. Divenne poi la strada delle villeggiature quando Tivoli si circondò di decine di lussuosissime ville di personaggi famosi. L'antica strada fu prolungata fino a *Corfinum* (Corfino) col nome di **Via Valeria**, attraverso Carsulae e Alba Fucens. Raggiunse poi il mare fino ad *Aternum* (Pescara) col nome di **Via Claudia Valeria**. Sembra che il tratto Tivoli Corfino sia stato tracciato da Marco Valerio Massimo nel 307 a.C., mentre l'ultimo tratto fu edificato dall'imperatore Claudio nel 49 d.C.. Si aggiungeva a questa, presso Corfinum, la **Via Claudia Nova**, del 47 d.C. che proveniva dalla Via Salaria.

Le strade si irradiavano da Roma verso le città vicine dalle quali spesso prendevano il nome. Anche le porte cittadine portavano spesso il nome della strada: Appia, Aurelia, Flaminia, Latina, etc.

Lungo le strade principali, vicino alle città vi erano tombe e cimiteri, catacombe, templi, altari, tabernacoli e boschi sacri.

Gli acquedotti che traversavano le strade avevano, in corrispondenza di queste, archi ornamentali, come accadeva per l'Arco di Druso scavalcante la Via Appia a Porta San Sebastiano.

Una volta raggiunta la città le strade perdevano sia la loro rettilineità che la loro larghezza.

Il sistema viario costruito dai romani durante la tarda Repubblica e il primo Impero in Italia è alla base della rete stradale attuale. Questa rete stradale, in Italia come in Gallia, ha basi antiche e ricalca sia le vie di penetrazione degli antichi popoli in queste terre che, come si è detto, le direttrici della conquista militare.

Le vie consolari romane, capolavori di ingegneria che costituivano la spina dorsale dell'amministrazione romana, furono sempre ammirate per la loro razionalità dai posteri.

Esse sono da ritenersi i monumenti più importanti fra quelli lasciati dai romani in quanto, fra tutti, sono stati quelli più utili allo sviluppo delle fasi storiche ed economiche successive della Penisola.

Le strade di Roma, con i loro ponti, le pietre miliari e i monumenti funebri che le ornavano in prossimità delle città, sono fra le testimonianze più durevoli della civiltà romana.

Dall'Atlantico all'Eufrate e dal Sahara al Reno, i viaggiatori e i mercanti dell'Impero potevano spostarsi con una tale libertà e sicurezza che non doveva più avere l'eguale per quindici secoli dopo il crollo di Roma.

Fra le più antiche vie transalpine vi erano: quella che traversava le Alpi Giulie, quella del Brennero, quella dello Spluga, i due passi di San Bernardo e quella del Monginevro.

Queste strade furono, per la maggior parte, edificate da Augusto fra il 29 a.C. e il 14 d.C. Nelle Alpi i Romani avevano costruito strade su almeno 16 dei 22 passi principali oggi in uso, ma vi erano strade anche attraverso passi oggi non più in uso.

Prima che gli ingegneri romani raggiungessero le Alpi vi erano già strade che traversavano il Piccolo e il Gran San Bernardo, il Monginevro e tanti altri valichi.

Le caratteristiche principali delle strade romane sono la rettilineità, l'uniformità e la complessa e solida struttura.

Bisogna però dire che a volte queste proverbiali caratteristiche vengono un po' esagerate; le strade correvano spesso diritte, tagliando colline o pareti rocciose e traversando zone paludose su terrapieni, erano però inevitabili adattamenti a terreni particolarmente scoscesi e la natura del terreno in genere condizionava molto l'aspetto e la qualità della strada; è quindi un mito considerare una strada consolare romana come un gioiello di perfezione tecnologica.

La *Via Latina*, per esempio, seguiva l'andamento sinuoso della valle dove essa scorre; le vie alpine seguivano spesso le curve del fondovalle come fanno le strade moderne. Tuttavia, a paragone di una strada moderna - autostrada o no - una strada romana era in genere molto più rettilinea in aperta campagna.

Le grandi '*viae publicae*' o '*praetoriae*', l'equivalente delle strade statali di oggi, che collegavano Roma con le città più importanti dell'Impero, erano strutture vitali per l'amministrazione dell'Impero stesso che senza di esse non avrebbe potuto esistere, per cui le spese per il loro mantenimento, per quanto alte fossero, erano pienamente giustificate.

Le principali strade dell'Impero, "*viae publicae, militares*", erano costruite, mantenute e di proprietà dello Stato. Quelle italiane erano in origine volute dai censori e portavano il loro nome, quella delle province erano edificate dai governatori provinciali o dagli imperatori. Dopo l'abolizione del censorato da parte di Augusto, i soprintendenti alle strade erano i commissari o i "*curatores viarum*". Le riparazioni venivano appaltate a contraenti, i "*mancipes, redemptores*", i proprietari terrieri confinanti dovevano pagare una buona parte dei costi. Le vie secondarie, come le "*viae vicinales*", che servivano i "*vici*", cadevano sotto il controllo dei magistrati locali e, come abbiamo detto, erano riparate a spese dei possidenti terrieri. Le "*viae communes*" erano costruite e mantenute da piccole comunità rurali per proprio uso. Le "*viae privatae*" si svolgevano nelle tenute di privati cittadini.

Il sistema viario romano in Italia aveva molte caratteristiche in comune con l'attuale. La maggior parte della Via Aemilia, della Via Aurelia e della Via Flaminia attuali collimano, nel loro tracciato, con quelle romane, altre strade, se non ricalcano esattamente il fondo stradale delle antiche, ne seguono la direzione generale. Una delle differenze fra il sistema viario antico e l'attuale è da ricercarsi più nel numero che nella sostanza. Particolarmente nell'Appennino settentrionale, nelle Alpi e nella Sicilia settentrionale, vi sono molte più strade oggi che in epoca romana.

L'antico sistema era, molto più di oggi, legato a Roma stessa, anche se vi erano altri poli di accentramento viario sia in Campania che nella Pianura Padana. Le vie più importanti erano quelle che collegavano Roma con questi altri poli di attenzione. Le vie Appia e Latina per la Campania, le vie Flaminia ed Aemilia per la Pianura Padana.

Vi erano strade che traversavano i passi principali dell'Appennino Centrale e Meridionale ma l'Appennino Settentrionale non era ben servito, prova ne sia l'incredibile diversità dialettale fra il fiorentino e il romagnolo. Augusto, grande promotore della rete stradale romana, estese la rete stradale di migliaia di chilometri, edificando la *Via Iulia Augusta* lungo la Riviera, la Via Maloia-Julier, il tratto da Verona a Trento della via del Brennero, la Via di Monte Croce, e la Via Postumia per Laibach attraverso l'altopiano di Selva del Piro.

Strabone, che scriveva alla fine dell'era Augustea dice che soltanto le Via del Piccolo San Bernardo e quella dell'altopiano del Piro erano adatte ai veicoli a ruote, ma sappiamo che già molti altri passi alpini erano transitabili con ruote.

Dalla fine dell'Impero Romano la rete stradale d'Italia e di tutto l'Impero declinò e fino al XIX secolo, quando la costruzione di strade riprese in modo significativo, la civiltà non conobbe, per secoli e secoli, un sistema viario pari a quello costruito dai Romani.

Mentre in epoca romana esistevano strade transalpine per veicoli a ruote, fu solo nel 1772 che ricomparvero strade del genere sui passi alpini con l'apertura della nuova via del Brennero. Soltanto il viaggio da Firenze a Bologna era un'avventura di quattro giorni a cavallo o in carrozza, non priva di pericoli (dove le carrozze dovevano essere smontate e i pezzi portati a dorso di mulo sul passo appenninico), fino al XVIII secolo! Strade carrozzabili militari furono costruite dagli ingegneri di Napoleone, fra il 1800 e il 1810 attraverso il Monginevro, il Moncenisio e il Sempione. Anche la strada della Riviera, dalla Provenza alla Liguria fu ricostruita dall'Imperatore francese il quale tagliò altre strade sul Colle della Maddalena e di Santa Maria, completate dopo l'era napoleonica.

### **Strutture e organizzazione:**

In tutto l'Impero romano, all'epoca della sua massima espansione, esistevano 78.800 Km di strade, una rete stradale imponente, di 10.000 Km superiore a quella degli USA di oggi!!!

La costruzione e il mantenimento delle strade pubbliche e dei servizi di cui erano fornite erano compito dello stato ed erano amministrati da ufficiali addetti.

Lungo ogni strada importante esisteva un servizio di stazioni di posta statali dette "*mutationes*", per la sosta e il cambio dei cavalli, come nelle moderne "vie regie". Queste 'poste' erano collocate a intervalli di 7-9 miglia, a seconda della densità della popolazione nell'area traversata. Nei luoghi semideserti le distanze diventavano di 10-12 miglia. Esistevano stazioni meglio organizzate a distanze maggiori, erano questi veri alberghi, dislocati a un giorno di viaggio l'uno dall'altro, si trattava delle "*mansiones*", fornite di ristoro, alloggio, stalle, medico, veterinario, fabbro ferraio, carradore e anche di tempio per i sacrifici. A volte vi erano anche un servizio di polizia, una banca e un bagno termale. Alcune "*mansiones*" divennero prosperi centri di attività commerciali, esse erano i luoghi dove sostava l'Imperatore in viaggio oppure dove faceva sosta la staffetta imperiale.

Le "*stationes*" erano dapprima luoghi per sentinelle o posti di guardia, infine divengono stazioni per staffette. Sotto la Repubblica i dispacci dei governatori delle province venivano trasportati dai messaggeri dei governatori stessi, detti "*tabellarii*" o "*statores*". Augusto creò il "*cursus publicus*", ossia la posta statale su modello persiano e tolemaico. Dapprima i dispacci venivano trasportati da staffette a cavallo, ma Augusto decise di usare un solo corriere in un veicolo che cambiava frequentemente i cavalli. Tale servizio veniva usato anche dai dignitari per i loro rapidi spostamenti. Questo servizio, sotto l'Impero, era disponibile soltanto per chi fosse munito di uno speciale lasciapassare "*diploma*" o "*evectio*", autenticato dal sigillo imperiale.

I governatori provinciali possedevano diversi lasciapassare e a volte li davano in prestito a cittadini privati. Il "*cursus publicus*" era inteso per uso esclusivo dello Stato.

Oltre a schiavi e liberti, venivano impiegati come messaggeri militari di due gradi. Gli "*speculatores*" che erano pretoriani della guardia imperiale e i "*frumentarii*", centurioni legionari addetti al trasporto di derrate alimentari.

Le lettere dell'Imperatore o dei notabili venivano trasportate dai "*tabellarii*" (postini), o dagli "*stratores*" (valletti).

A volte si requisivano veicoli e i costi dovevano essere a carico dei distretti traversati dalla strada.

L'imperatore Nerva rese il "*fiscus*" responsabile per tutte le spese del "*cursus*" e della "*vehicolatio*"

(*vehiculatione Italiae remissa*). Adriano istituì un "*praefectus vehiculorum*", incaricandolo della posta imperiale in tutte le province. Al comando di ogni "*mansio*" vi era un soprintendente, "*manceps*", ai cui ordini vi erano postiglioni, cavallari "*iunctores iumentarii*".

La posta espressa si chiamava "*cursus velox*". Il "*cursus velox*" era un servizio di trasporto passeggeri con vetture tirate da cavalli o muli, mentre il "*cursus clabularius*" era un servizio adibito al trasporto di merci pesanti, effettuato da carri trainati da buoi.

Tali servizi, di cui disponevano tutte le maggiori strade dell'Impero, erano sotto la responsabilità dei censori durante la Repubblica, mentre durante l'Impero erano responsabilità di un "*curator*", che si occupava esclusivamente del funzionamento della strada e della tutela giuridica di essa.

I servizi stradali erano lenti ma sicuri, tutte le strutture dovevano sempre funzionare alla perfezione.

Il trasporto attraverso i passi alpini veniva assicurato da una speciale corporazione, il "*corpus Cisalpinorum et Transalpinorum*".

Lungo le strade vi erano anche strutture private per il servizio dei viaggiatori, molte compaiono nella letteratura romana, eccone alcune:

Il "*deversorium*" era un'osteria, una taverna privata, a volte situata lungo la via che conduceva alla villa di un personaggio di alto rango.

L'"*hospitium*", luogo di sosta che ebbe molta diffusione nel medioevo, ma che esisteva in epoca romana.

La "*caupona*" termine peggiorativo per una bettola.

Lo "*stabulum*" era una taverna con stalla.

La "*taberna*" era una comune taverna dove si mangiava e si beveva, con gli epiteti di '*deversoria*' o '*vianaria*'.

La "*popina*" era una taverna in territorio osco-umbro.

Il "*cenatio*" un luogo dove si mangia.

Il "*ganeeum*" e il "*gargustium*" semplici catapecchie per il riparo del viaggiatore.

Il "*thermopolion*" termine greco per indicare una bettola dove si servono bevande calde.

Lo "*xenodochium*" è il nome greco per un albergo.

Negli itinerari dell'epoca compaiono numerosi nomi di taverne, osterie e locande, spesso ovvi, a volte curiosi: *Ad Stabulum, Taberna, Taberna frigida, Ad Novas, Ad Medias, Ad Veteris, Ad Pictas, Ad Decem Pagos, Ad Fratres, Ad Centuriones*. I seguenti locali prendevano probabilmente il nome dalle loro insegne: *Ad Rotam, Ad Eusem, Ad Aquilam, Ad Gallum Gallinaceum, Ad Draconem, Nigropullo, Arbore Felice*.

Le aspettative del viaggiatore erano modeste, spesso egli si portava dietro il suo cibo e voleva solo un letto in una stanza dove non piovesse. Taverne, sia pur modeste, erano numerose lungo le strade importanti; quelle più piccole, le "*cauponae*" e i loro tavernieri avevano una cattiva reputazione. Gli osti venivano spesso accusati di disonestà, di chiedere troppo, di annacquare il vino, di riempire i materassi di paglia invece che di piume, etc. Gli avventori soffrivano per il fumo, il caldo o il freddo, i rumori o dell'insolenza dei postiglioni e degli osti. I viaggiatori più distinti evitavano questi luoghi, sostando presso le loro proprietà o quelle di amici. Altrimenti essi dormivano nei loro veicoli, le "*carruca dormitoria*" oppure in una tenda. Gli ufficiali trovavano albergo in una "*mansio*" o in alloggi speciali per magistrati o imperatori.

I cippi miliari portano in cifre la distanza fra il punto in cui si trovano e il punto di partenza o di arrivo delle strade. Il punto di partenza non viene mai menzionato, mentre il secondo potrebbe essere il centro di Roma dove, nel Foro, si trovava il "miglio aureo". Oppure l'arrivo o la partenza di una strada si misuravano dalla porta delle mura urbane, dove ha inizio la via.

A volte si tratta dell'inizio della strada che può originarsi da un'altra via più importante.

Il punto da cui si misurava la distanza era spesso una città.

Le distanze erano espresse in miglia MP o in leghe L.

Oltre alle "*viae publicae*", normalmente registrate negli itinerari e che erano anche chiamate "*viae praetoriae*" o "*viae consulares*", troviamo descritte alcune strade col termine di "*viae militares*", le quali erano strade aventi funzioni essenzialmente strategiche, o almeno inizialmente costruite per scopi militari.

### **Velocità di transito**

Catone il Vecchio viaggiò da Brindisi a Roma in 5 giorni (**Plutarco 35**), ma anche da Otranto a Roma impiegò gli stessi 5 giorni (**Livio 36**).

Durante il tardo Impero occorrevano 7 giorni da Roma a Brindisi (**Chevallier**). Mentre da Caudium, nel Sannio, a Roma vi erano 3 giorni di marcia veloce (**Livio 9,9**).

Il "*iustum iter*" dell'esercito romano era di 10.000 passi, ossia di 15 Km; mentre il "*magnum iter*" era di ben 30 Km al giorno con sosta di un giorno ogni quattro (*iter intermittere*). Alleggerendo il carico di quattro legioni Cesare fece percorrere un viaggio di ritorno di 75 Km in meno di 30 ore (**De bello gallico 7, 41**). Ma un esercito carico del bottino, dopo una fortunata guerra, poteva percorrere al massimo 5 miglia in un giorno (**Livio 38,15**). Su un terreno accidentato le avanguardie dell'esercito percorrevano con difficoltà 15 miglia in due giorni (**Livio 44,3**). La velocità del "*cursus*" era di 75 Km al giorno, ma il viaggiatore normalmente non superava i 45 Km al giorno (**Chevallier**).

Un viaggiatore a piedi compiva normalmente un tragitto di 25-30 miglia al giorno, cioè 35-40 chilometri, che potrebbero fiaccare qualsiasi automobilista appiedato di oggi!!!

### **Sicurezza delle strade:**

Le strade romane, così ben organizzate erano spesso non tanto sicure per il viaggiatore solitario, esse erano infestate da banditi e ladri, i "*grassatores*" e i "*latrones*", fino alle Guerre Civili. I viaggiatori venivano spesso catturati e venduti come schiavi ai latifondisti confinanti con la strada stessa. Augusto e Tiberio istituirono un sistema di posti di polizia e restaurarono un po' di ordine. Durante i primi due secoli dell'Impero viaggiare era forse più sicuro di oggi.

Il famoso brigante *Felix Bulla* terrorizzava le strade d'Italia al tempo di Severo, come riporta Dione Cassio. *Tilliboras* era invece, secondo Arriano, un brigante noto ai viandanti della Troade.

### **Cippi miliari:**

I 'cippi miliari', dal III secolo a.C. in avanti, mostravano la distanza fra il punto in cui si trovavano e il punto di partenza e di arrivo della strada lungo la quale erano disposti a distanze di 1000 passi l'uno dall'altro (1.481,5m, ossia uno miglio romano), sul lato destro o sinistro della via.

Il sistema viario romano si irradiava dal "*miliarium aureum*" eretto da Augusto nel 20 a.C. "*in capite fori romani*", "*sub aede Saturni*", da cui partivano tutte le strade; consisteva in una colonna di marmo coperta di lastre di bronzo dorato con indicate le distanze di tutte le grandi città dell'Impero da Roma. Il punto in cui sorse il miliario d'oro non fu scelto a caso, in quel punto era il trivio più antico del centro di Roma, ossia la confluenza fra il *vicus lugarius*, il *clivus Argentarius* e la *via Sacra*. In teoria tramite le continuazioni naturali di queste vie oltre le mura di Roma si poteva raggiungere ogni parte dell'impero.

Il cippo miliario più comune consisteva in un pilastro cilindrico alto da 2m a 2.70m, ma a volte solo 1.80m, con una base quadrata, iscritto con nomi e titoli dell'imperatore sotto il cui regno il cippo fu eretto. A volte il nome dell'imperatore morto veniva cancellato e sostituito con quello del successore. Spesso un nuovo cippo veniva ad affiancarsi al vecchio per commemorare lavori di restauro o opere di miglioramento della strada apportate dal nuovo imperatore: spesso gruppi di sei o otto cippi di epoche diverse sono stati trovati nello stesso luogo.

Generalmente il nome dell'Imperatore compare nel dativo ed è seguito dal nome della città (*civitas*) che erige il cippo. La distanza da una o più '*stationes*' importanti segue in numerali romani per ordine di miglia.

La 'lega gallica' (la metà di un miglio romano) era l'unità di misura in Gallia dal tempo di Traiano e in Germania dal tempo di Severo. Più di 6000 pietre miliari sono state localizzate sul territorio dell'Impero; oltre 2.300 sono in Africa, 600 in Italia, 600 fra Gallia e Germania, 100 nei Balcani, 95 in Gran Bretagna. Queste includono anche pietre miliari scritte in greco.

La pratica di mettere in opera cippi indicanti le distanze su una strada risale ai Tolomei d'Egitto ed era probabilmente conosciuta in altri regni ellenistici.

Il più antico esempio di cippo stradale romano proviene dalla Via Appia e data forse al 250 a.C.

La strada per la Spagna, attraversante la Gallia meridionale, fu fornita di pietre miliari prima del 123 a.C..

Poco dopo cippi miliari furono sistemati lungo le strade che partivano da Pergamo e da Efeso. Ma fu solo al tempo di Augusto che i miliari divennero obbligatori.

### **Veicoli:**

I veicoli, forse non numerosi sulle strade romane, erano tuttavia di diversi tipi; ciò traspare dalle rappresentazioni artistiche e dalle menzioni, l'archeologia non ha però restituito molto materiale e quel poco

è molto frammentario. Non sappiamo molto sulla tecnologia dei veicoli romani, ne sappiamo assai più di quella dei veicoli dei Celti o degli Egiziani, grazie allo stato di conservazione dei reperti in condizioni estremamente umide o estremamente aride; si hanno però buone ragioni di ritenere che la tecnologia romana, anche in fatto di veicoli, fosse estremamente inferiore a quella dei popoli a nord delle Alpi i cui carri a quattro ruote erano leggeri, ben disegnati e avevano cuscinetti a rulli e spesso meravigliose finiture di bronzo. Per non parlare poi dei finimenti e del fatto che i cavalli e i buoi dei romani non venivano neanche ferrati fino a epoca relativamente tarda, quando il ferro di cavallo fu introdotto in Italia dai Celti. La tecnologia dei carri romani non era tuttavia inferiore a quella che possedevano i nostri nonni dei primi del XX secolo. L'Italia romana era soprattutto un paese di asini e muli, neanche le strade consolari erano concepite per la ruota. La *"lectica"*, o lettiga, fu introdotta dall'oriente nel II secolo d.C.; come si sa era un letto con baldacchino e due paia di stanghe per i quattro portatori. La lettiga veniva usata in città dove i veicoli a ruote non erano ammessi per la maggior parte del giorno.

(Forse avremmo molto da imparare dai romani. In quanto ai portatori non sarebbe difficile procurarli fra i numerosi dipendenti nullafacenti delle pubbliche amministrazioni !!).

Alle porte cittadine era possibile noleggiare veicoli presso le compagnie di posta *"collegia cisiariorum"*, il *"cisarium"* avevano *"vehicula meritoria"*, cioè per noleggio, muniti di cavalli o di buoi. Fra i mezzi più diffusi era la *"raeda"*, un carro a quattro ruote, di origine centro europea, che veniva usato spesso da intere famiglie con numerosi bagagli per spostamenti a lunga distanza. Per viaggi brevi e veloci si viaggiava leggeri sul *"cisium"* o *"essedum"*, guidati dal cocchiere, oppure sul *"covinnus"*, il calesse a due ruote dei nostri nonni. Un'altro veicolo a due ruote era il *"carpentum"*, spesso usato come veicolo da cerimonia, era però usato comunemente trainato da muli o da cavallini gallici, o pony.

I veicoli impiegati nella posta espressa erano la *"raeda"*, il *"currus"* o carrozza leggera a due ruote, il calesse, *"cisium"* e *"birota"*. La *"reda"* aveva una capienza di quattro passeggeri, mentre gli altri di soli due.

### **Viaggiatori:**

Tutte le persone di una certa importanza viaggiavano accompagnate dai servi e mai a piedi -ancor oggi nell'Italia meridionale è considerato degradante farsi vedere a piedi, anche per questo motivo i sentieri dei pastori e dei contadini sono scomparsi nell'era dei motori- spesso i *"cursores"* precedevano il distinto viaggiatore liberando la strada da persone o cose sgradite.

Ma i viaggiatori erano di molti tipi: impiegati statali nel corso dell'adempimento dei loro doveri, messaggeri imperiali; ufficiali e funzionari civili, ognuno con i propri aiutanti e servitori. Vi erano reclute delle legioni e truppe ausiliarie che si recavano presso la frontiera a piedi; ambasciatori diretti a Roma e provenienti dalle province; deputazioni, petizionieri, viaggiatori privati come i mercanti, etc.

Data la lingua comune su tutto il territorio dell'impero gli scambi culturali fra una provincia e l'altra erano frequenti. Medici, dottori, insegnanti di filosofie e retorica, pittori e scultori, attori e musicisti, atleti o artigiani, potevano viaggiare da un capo all'altro del mondo conosciuto per lavoro ed intendersi con le persone educate in ogni luogo.

Anche in epoca romana c'era chi viaggiava a scopo turistico, o per motivi di salute, ci si recava ai bagni o ai santuari per consultare gli oracoli, si andava o si tornava dalla tenuta in campagna, etc.

Si viaggiava principalmente verso il colto oriente, verso la Grecia e le coste dell'Asia Minore ellenica (si ricordi la guida di Pausania). I grandi eventi di Olympia e di Isthmia attiravano molti stranieri. Ad Atene, a Delfi e a Efeso vi erano vere e proprie guide turistiche specializzate e capaci di far fronte all'afflusso dei turisti.

I Romani facoltosi si recavano spesso all'estero, i luoghi turistici più frequentati da loro erano Troia, Mitilene e Smirne, in Asia Minore, apprezzate per la bellezza dei loro paesaggi; quindi si andava a Efeso, o nelle isole di Samo e Rodi.

Ogni ricco romano sognava una villa sulle coste dell'Asia Minore. Più tardi l'Egitto divenne meta popolare, specialmente dopo che Strabone pubblicò la sua Geografia.

Nessuno visitava l'umida Britannia o la fredda Renania, mentre la Francia meridionale e la Spagna erano più frequentate.

### **Terminologia**

**VIA:** nel III secolo viene gradualmente sostituita da STRATA, a indicare un fondo stradale pavimentato, e composto di vari 'strati'. Da qui provengono 'street' e 'strasse'. A volte VIA viene sostituito da ROTTA o RUPTA, ossia strada molto battuta, da cui provengono il francese e l'inglese ROUTE.

**PONS:** il nome indoeuropeo per "strada" o per "sentiero". Questa parola fu poi sostituita da altre riferendosi alla qualità della superficie della strada o ad altre caratteristiche di essa, rimanendo in uso per significare 'ponte'.

**VIA:** strada per veicoli che ne consenta lo scambio, da VEHERE.

**SEMITA:** un sentiero largo appena per i piedi di un passante, -infatti la misura standard era di un piede romano- dedicato alle dee *Semitae*, si riferiva, più che ad altro, al viottolo che collega due *pòrche* in un orto.

**VICUS:** dapprima un villaggio di campagna, diventa un sobborgo cittadino quando una delle strade che escono dalle porte di una città viene fiancheggiata da case. Quindi diventa il "vicolo" di una città.

**CALLIS-CALLE-CALLA-CALLETTA:** un sentiero, o un tratturo, usato dai pastori per portare le greggi ai pascoli stagionali, spesso situati anche centinaia di chilometri fra loro.

**TRAMES:** un sentiero montano che salga a zig-zag.

**ITER:** una direttrice, una congiunzione, un diritto di passaggio, un sentiero largo 2 piedi.

**ACTUS:** da *'agere'* ossia condurre il bestiame. Più tardi una via a una sola carreggiata, di 4 piedi, ossia 1,20 m.

**LIMES:** una strada non lastricata né inghiarata (forse per associazione con *'limus'*), una stradella di confine in una centuriazione, quindi una viottola lungo i bastioni o terrapieni difensivi. Perciò divenuto sinonimo di confine e di frontiera fortificata.

**AGGER:** un argine rialzato, percorribile, anche "aggere", in inglese si dice 'causeway'.

**COMPENDIARIA:** una scorciatoia.

**FLEXUS:** una curva o una biforcazione.

**RUGA:** usata figurativamente nelle lingue romanze antiche in luogo di *'vicus'*. Da qui il francese RUE.

**CAMMINO:** di origine celtica, da cui derivano 'chemin' e 'camino'.

**MILLIARIUM:** mille passi romani, esattamente 1481,5 m.

**PASSUS:** uguale a 1,48 m.

### L'ORIGINE DELLE STRADE

Prima dell'esistenza di una organizzazione statale non esistevano strade nel senso inteso comunemente. Le prime strade in questo senso comparvero in Mesopotamia, in Egitto, in Cina e in Persia, in India, quindi in Grecia, in Italia e negli imperi delle Americhe.

I romani appresero dai principi ellenistici dell'Asia Minore la tecnologia e l'organizzazione del loro sistema stradale, dando vita però a una loro propria tradizione, confermata da una terminologia stradale vastissima ed essenzialmente latina.

Le strade preromane non potevano che in rarissimi casi essere costruite e mantenute da una organizzazione statale; con l'eccezione dell'Etruria e delle Magna Grecia, l'Italia preromana non aveva 'strade' nel senso inteso da noi o dai romani stessi.

Le strade non si originano dai sentieri degli animali, esse costituiscono invece un sistema elaborato da precise esigenze umane, -di carattere socio economico-, che poco hanno a che fare con le esigenze di mandrie di animali. I cacciatori che seguivano le mandrie nelle loro migrazioni stagionali non avevano l'esigenza di seguire delle 'vie' precise. Quando il clima mutò, alla fine dell'ultima Era Glaciale, i gruppi umani svilupparono, in diverse regioni, un sistema economico affine a quello che in epoca storica si descrive come 'transumanza': lo stagionale spostamento di uomini e animali domestici da pascoli estivi a pascoli invernali. Tale economia si rende necessaria in regioni in cui in inverno l'erba è verde in pianura e secca o coperta di neve in montagna, mentre in estate è verde in montagna e secca in pianura. Questi spostamenti seguivano itinerari precisi e immutati nei secoli; in epoca storica essi vennero regolamentati dallo stato e, in parte modificati per adattarli alle esigenze di sistemi agricoli pianificati.

Le prime strade in Italia, e anche altrove, seguono scrupolosamente i crinali dei monti o delle colline. Solo nella vera montagna le vie di comunicazione si svolgono in valle.

Si tratta sempre di piste adattabili e mobili, senza vere sedi stradali, che si diramano e si riuniscono, divergono e riconvergono, occupando a piacere lo spazio offerto dal crinale, evitando le cime rocciose aggirandole, spandendosi e ramificandosi liberamente sugli altipiani.

L'amministrazione romana regola le piste trasformandole in strade, oppure, nella maggioranza dei casi, le ignora tagliando nuove direttrici razionalmente concepite. La rete stradale Romana usa sia crinali che fondovalle, assecondando esigenze di brevità e rapidità, dominando o sfruttando al meglio la natura.

Alla caduta dell'Impero, laddove decade la rete stradale 'costruita', si ritorna ai vecchi tratturi che, non essendo costruiti e non avendo quindi bisogno di alcuna manutenzione, non si deteriorano. Solo nell'epoca

moderna siamo ritornati a un sistema stradale di tipo romano, essenzialmente strutturato in valle e lungo i fiumi, per cui gli antichi tratturi, di nuovo vengono abbandonati e sono ancora oggi tutti lassù sui monti, alla mercé dei 'fuori-strada' e degli escursionisti.

### *Metodi di costruzione e archeologia delle strade romane*

Le caratteristiche costruttive delle strade variavano alquanto da zona a zona; i materiali erano spesso quelli disponibili localmente, a volte assai scadenti e facilmente deteriorabili. Non sempre le vie consolari erano basolate per l'intera lunghezza, -neanche la decantata Via Appia lo era- ed è perciò difficile anche per l'esperto riconoscere una strada come 'romana' dalle caratteristiche costruttive soltanto.

Le più importanti direttrici romane erano generalmente larghe da 2,50m a 5m (2,36m a 4,73m, per l'esattezza) e costruite in quattro strati composti di pietrisco di diversa grossezza, sopra erano poi lastricate, o 'munitae', con blocchi di pietra dura, da questa pavimentazione deriva il termine 'strata'. Migliaia di chilometri di altre strade minori erano invece semplici sentieri battuti, 'viae terrenae', o semplicemente coperte di ghiaia pestata, o 'glareate'. La misura canonica di una Via Consolare era di m 4,10 o 4,20, cioè 14 piedi romani di larghezza; tale misura consentiva a carri transitanti in direzioni opposte di scambiarsi in quanto lo scartamento di un carro romano era esattamente di m 1,40, identico a quello di un moderno carro agricolo toscano. La carreggiata delle strade romane, era come quelle attuali, a sezione curva, per far defluire le acque sui lati o nelle 'zanelle' presso il margine.

Nei pressi delle città la Via Appia aveva marciapiedi di terra battuta e inghiarati, di 2-3 metri di larghezza su ogni lato. La larghezza delle strade variava con la loro importanza, ma anche questa non è una regola fissa. Dalla legge delle Dodici Tavole del V secolo a.C., le vie militari devono essere larghe 8 piedi, ossia 2,95 m, nelle diritture e 16 piedi nelle curve. Naturalmente vi erano marciapiedi o corsie laterali per pedoni e muli. La prima pavimentazione stradale in Roma data al 238 a.C., era il *Clivus Publicus*. Nel 174 i censori imposero un maggiore uso di lastricati.

Per misurare le strade i romani facevano così:

*16 digiti = 1 pedes*

*5 pedes = 1 passus*

*125 passus = 1 stadium* (greco)

*1000 passus = 1 miglio romano*

(1 miglio romano = 1478 m)

Lo 'stadium' veniva usato solo per misurare le distanze durante la navigazione in mare, secondo l'esempio greco.

In realtà non esisteva un metodo di costruzione preciso per una strada romana. Uno scavo profondo attraverso la Via Appia, nelle Paludi Pontine, del 1813, non rivelò alcuna traccia di cemento e nessun segno del famoso metodo vitruviano di costruzione.

Sembra che un'infinità di metodi venisse adottata, a seconda delle circostanze. Perfino lungo la stessa strada si riscontrano metodi di costruzione diversi.

Il poeta latino Stazio, vissuto all'epoca di Domiziano, nel suo poema "*Silvae*" descrive la costruzione di una strada, la Via Domiziana:

*... "Il primo lavoro è quello di fare due solchi che delimitino la larghezza della strada, quindi si scava profondamente il terreno fra questi due solchi; si riempie quindi lo scavo con materiali a formare una base colma nel mezzo per evitare che il terreno ceda sotto le pesantissime pietre. Si sistemano poi le spallette ai margini della strada, queste sono fatte di pietre accostate e calzate bene una vicino all'altra"... (Stazio "Silvae" III, 40-48.)*

*"Hic primum labor incohare sulcos (testo originale)*

*et rescindere limites et alto*

*egestu penitus cavare terras;*

*mox haustas aliter replere fossas*

*et summo gremium parare dorso,*

*ne nutent sola, ne maligna sedes*

*det pressis dubium cubile saxis;*

*tunc umbonibus hinc et coactis*

*et crebris alligare gomphis."*

## ITINERARI E MAPPE

***Itinerarium Burdigalense sive Hierosolymitan***, del 333 d.C. Elenca le stazioni lungo tutta la strada, da Bordeaux ad Arles, a Milano, Costantinopoli, Ankara, Tarso, Tiro, Cesarea, Neapolis e Gerusalemme. (Parthey G.; Pinder, M. Berlin 1840). Si tratta del più antico fra gli itinerari di Terra Santa, che fu meta di pellegrinaggi sin dall'età di Costantino. Il viaggio di ritorno indica l'Appia Traiana fino a Roma, quindi le vie Flaminia, Aemilia e Postumia fino a Milano che era intesa come l'ultima tappa di questo itinerario. (O.Cuntz, *Itineraria Romana I, Lipsiae 1990*, pp.86-102)

***Itinerarium Egeriae vel Sanctae Silviae Aquitanae Peregrinatio ad loca sancta.***, della fine del IV secolo d.C. Si tratta della descrizione del viaggio in Terra Santa di una nobildonna proveniente da una provincia occidentale dell'Impero. La descrizione indica le principali città e le basiliche principali dell'Asia Minore. (N.Natalucci, *Egeria. Il pellegrinaggio in Terra Santa*, Firenze 1991)

Il manoscritto del **Viaggio di Actheria**, trovato ad Arezzo nel 1884. Descrive il viaggio di una donna dell'aristocrazia in Terra Santa nell'anno 400 d.C.

***Tabula Peutingeriana***, E' la più famosa mappa delle strade romane conservatesi. Il nome le deriva da un certo K.Peutinger, un dignitario di Augsburg, che possedeva il documento nel 1507 e intendeva pubblicarlo. Il documento non è originale, ma la copia medievale di una carta stradale del IV secolo d.C.. Il documento è conservato nella Biblioteca Nazionale di Vienna e consiste in una pergamena lunga circa sette metri, divisa in undici parti. Purtroppo la parte dedicata alle province occidentali è perduta. La rappresentazione è concettuale e non realistica, forse l'originale si basava sull'*Orbis Pictus* di Agrippa che era esposto a Roma sotto il *Porticus Vipsania* in epoca augustea. (Mannert. Leipzig 1824; Desjardins, E. Paris 1869-1874.)

***Itinerarium Antonini Augusti (Itinerarium Provinciarum et Maritimum)***. 212-217 d.C.

Ne esistono diverse copie di cui la più antica è del VII secolo d.C.. Questo itinerario, ossia elenco di tutte le stazioni delle strade romane, fu probabilmente compilato all'epoca di Diocleziano o di Costantino, forse basato su documenti del II o III secolo d.C. Probabilmente l'Antonino che dà il nome al documento era Caracalla (211-217 d.C.). Tutto il territorio dell'Impero è coperto dal documento che indica le distanze in miglia fra le principali stazioni di tutte le strade. (Parthey G.; Pinder, M. Berlin 1840. O.Cuntz, *Itineraria Romana, I,Lipsiae 1990*, pp.1-85)

**I Vasi di Vicarello**, della prima metà del I secolo d.C.. Ritrovati verso la fine dell'800 presso il Lago di Bracciano e conservati nel Museo Nazionale Romano. Sono quattro bicchieri d'argento rinvenuti assieme a un tesoro di monete tardo romane nella piscina del complesso termale di Aquae Apollinares, dedicato ad Apollo.

I bicchieri portano iscritti i nomi delle stazioni dell'itinerario da Gades a Roma. Probabilmente furono donati in offerta ad Apollo da un cittadino che venne a Roma da quella città appositamente. Le stazioni sono tutte indicate con le relative distanze in miglia. (K.Miller, *Itineraria Romana*, Stuttgart 1916 e Roma 1964)

***Ravennatis Anonymi Cosmographia et Guidonis Geographica (Cosmografia dell'Anonimo Ravennate)***

Del 667-670 d.C. E' un trattato di geografia mondiale che contiene non solo indicazioni delle località, ma anche le relative distanze, nomi di fiumi, di monti etc. L'autore usò certamente fonti più antiche che però spesso travisò. (M.Pinder, G.Parthey, Rav.An.Cosm.et Guid.Geog.,Berolini 1860)

***Itinerarium Einsidlense***. Documento che illustra la topografia di Roma antica, trae il nome dal monastero svizzero di Einsiedeln dove in un volume si trovava un codice del IX-X secolo con un itinerario redatto da ignoto dell'epoca di Carlomagno. Contiene undici itinerari nella città di Roma, completi di descrizioni dei monumenti antichi e trascrizioni di epigrafi. Vi è anche una descrizione delle mura di Roma. (R.Valentini, G.Zucchetti, *Codice Topografico della città di Roma II, Fonti per la Storia d'Italia 88, Roma 1942*)

### *La navigazione interna*

Non era solo lungo le strade che si muovevano uomini e cose in Italia e nell'Impero, anche se i canali navigabili non erano numerosi al di fuori dell'area padana, si usavano molto i fiumi per il trasporto interno. La navigazione interna era organizzata da corporazioni di mercanti e 'navigheri', associati sotto vari nomi: "*navicularii*" (da cui il fiorentino 'navigheri'), impiegati dallo Stato e addetti al trasporto del grano lungo il Tevere o anche il Nilo. Vi erano i "*nantae*", sui fiumi e i laghi dell'Italia settentrionale, della Spagna, Dacia, Mesia, Gallie e Germania. Fra tutte era famosa la corporazione del Rodano: "*splendidissimum corpus nantarum Rhodanicorum et Avaricorum*" con ufficio a *Lugdunum* (Lione). Plinio il Giovane dichiara inequivocabilmente, nella famosa lettera a *Domitius Apollinaris* dove descrive la sua villa in Toscana, che i prodotti agricoli andavano da lì all'urbe, via Tevere. Ciò, anche se lungi dal dimostrare che il Tevere era 'navigabile' dalle sorgenti al mare, dimostra che chiatte cariche di prodotti agricoli discendevano (non necessariamente risalivano) il fiume in inverno e in primavera quando l'acqua era sufficiente.

Naturalmente una tale dichiarazione implica una serie di cose, anzitutto che lungo il corso del Tevere dovevano esserci un serie di chiuse che formavano dei bacini, lunghi alcune centinaia di metri, che le merci dovevano venir trasbordate alla fine di ogni bacino, da una zattera all'altra, o che la stessa zattera veniva fatta scivolare da un bacino all'altro scavalcando la chiusa, infine che doveva esistere una efficiente organizzazione con personale addetto a questo compito. La tenuta di Plinio poteva essere di 30-40 ettari, vicina al modello catoniano, e nella regione dell'alta Val Tiberina dovevano, o potevano trovarsi decine di aziende agricole simili. Se interpretiamo correttamente un passo di Vitruvio, i trasporti di merci via terra devono essere stati estremamente rari e insignificanti. Vitruvio dice che il legname di larice: *... "viene trasportato lungo il Padus fino a Ravenna e quindi lo si trova nelle colonie di Fano, Pesaro, Ancona, e nelle altre colonie di questa regione. Se questo legname potesse essere trasportato a Roma sarebbe di massima utilità nell'edilizia"...* (*De Architectura*, II;15)

Naturalmente il trasporto di legname da costruzione attraverso l'Appennino costituiva un problema fino a un secolo fa, e in epoca romana le condizioni delle strade e la tecnologia dei trasporti non era sostanzialmente diversa da quella nostra preindustriale.

Costava assai meno far giungere il grano da Alessandria a Ostia, via mare, che farlo venire dalla Padania, via terra attraverso l'Appennino.

Nella zona di Fiumicino, presso la foce del Tevere si sono estratti, a partire dal XIX secolo, grandi quantità di marmi grezzi di ogni tipo e provenienza: cipollino africano, pavonazzetto, giallo antico, brecciato, etc. questi blocchi di materiale grezzo venivano depositati alla foce del Tevere da navi provenienti da ogni parte, per essere poi trasportati a Roma e in altri luoghi d'Italia tramite altre imbarcazioni. Blocchi enormi di pietra da costruzione non potevano che raramente e per brevi tratti esser trasportati via terra, quindi la possibilità di trasportare materiale da costruzione presso il luogo da edificare poteva condizionare il carattere architettonico del luogo stesso. Se vi erano canali, fiumi o porti di mare in prossimità del sito, questo poteva anche acquisire splendidi e grandiosi edifici, altrimenti si doveva ricorrere alla pietra disponibile sul posto o rinunciare allo splendore.