

Topografia Antica



LEZIONE 8

La rete stradale di età romana

Bibliografia per l'Italia romana

▣ **Opere di carattere generale:**

- R. Chevallier, *Les voies romaines*, Paris 2000 (rassegna fonti e strade delle diverse province dell'Impero romano);
- R. A. Staccioli, *Strade romane*, Roma 2003 (strade in città, strade extraurbane, strade consolari, le strade dell'impero.);
- P. Basso e altri, *Le strade dell'Italia romana*, TCI, Milano 2004 (analisi storico-topografica della rete stradale dell'Italia).

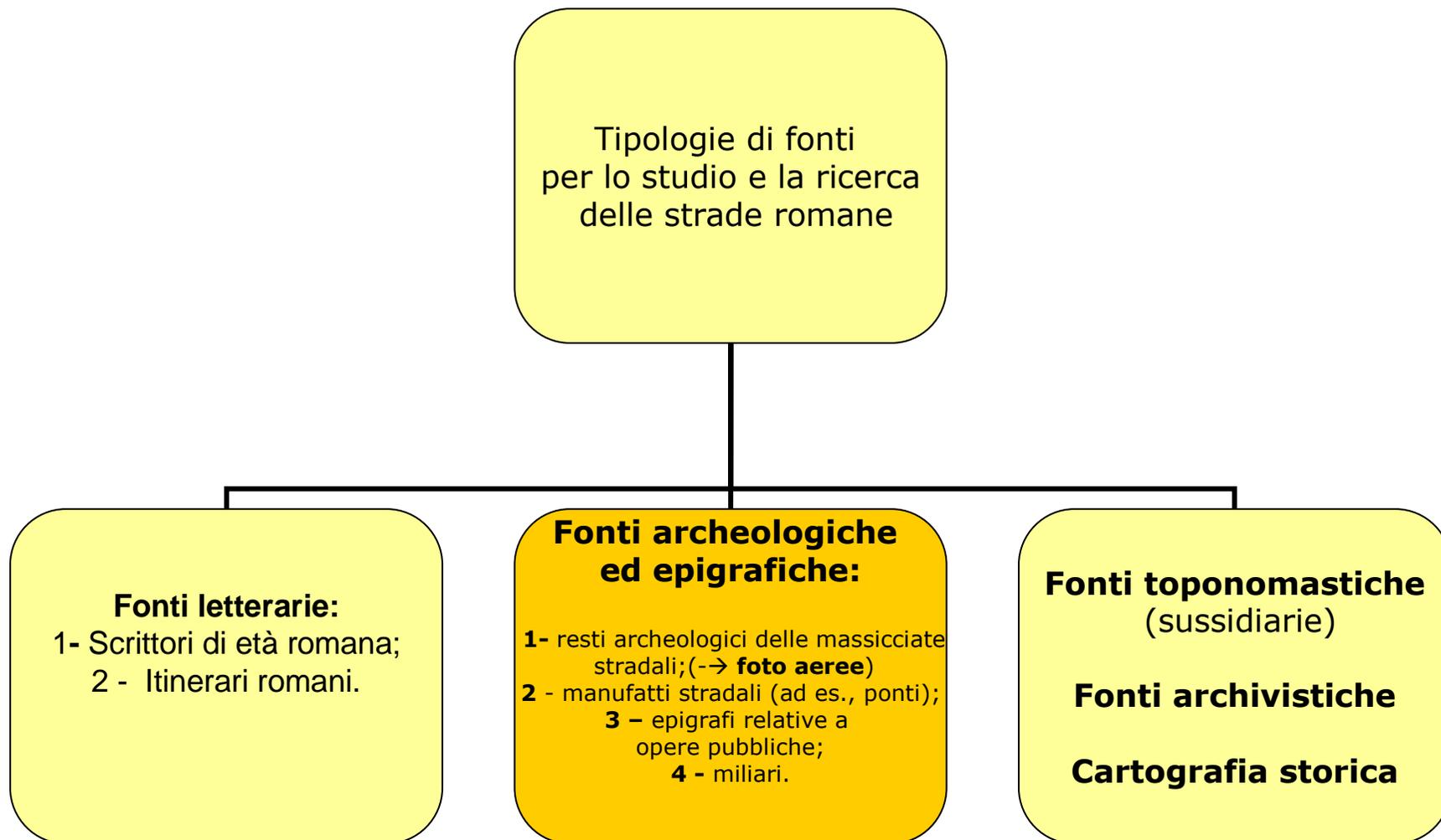
▣ **Monografie per singole regioni italiane;** alcuni titoli:

- L. Bosio, *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*, Padova 1991;
- L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma 1990;
- Vie romane in Liguria*, a cura di R. Luccardini, Genova 2001;
- G. Uggeri, *La viabilità della Sicilia romana*, "Journal of Ancient Topography", Supplemento II, Galatina (LE) 2004;
- La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale in Emilia-Romagna*, a cura di P. L. Dall'Aglio e I. Di Cocco, Milano 2006.

Numerose monografie su singole strade:

si veda nella bibliografia on line (opac.sbn.it), cercando i nomi delle singole vie (ad esempio, Via Annia, Via Claudia Augusta, Via Appia, ecc.).

Metodologia di ricerca*



Tipologia dei luoghi di sosta lungo le strade

L'Itinerarium Burdigalense e altre fonti distinguono le seguenti tipologie di luoghi di sosta lungo le strade in età imperiale:

- la **civitas**: è il termine tardo-antico equivalente a *urbs*, "città", la quale è dotata anche di strutture ricettive dei viaggiatori.*
- la **mansio**, struttura ricettiva per il pernottamento dei viaggiatori e per il ricovero degli animali, spesso posta a una giornata di viaggio da una città o da un'altra mansio: si trova in aperta campagna o all'interno di un *vicus*. Formata da più edifici ai lati di una strada o racchiusi da un muro di cinta, è in molti casi difficilmente distinguibile, dal punto di vista archeologico, da una villa rustica;
- la **mutatio**, stazione per il cambio dei cavalli, con una taverna per una rapida sosta, ad una distanza di una decina di miglia dalle tappe vicine. Anch'essa si trova in aperta campagna o in un villaggio.*

Esempio di mansio

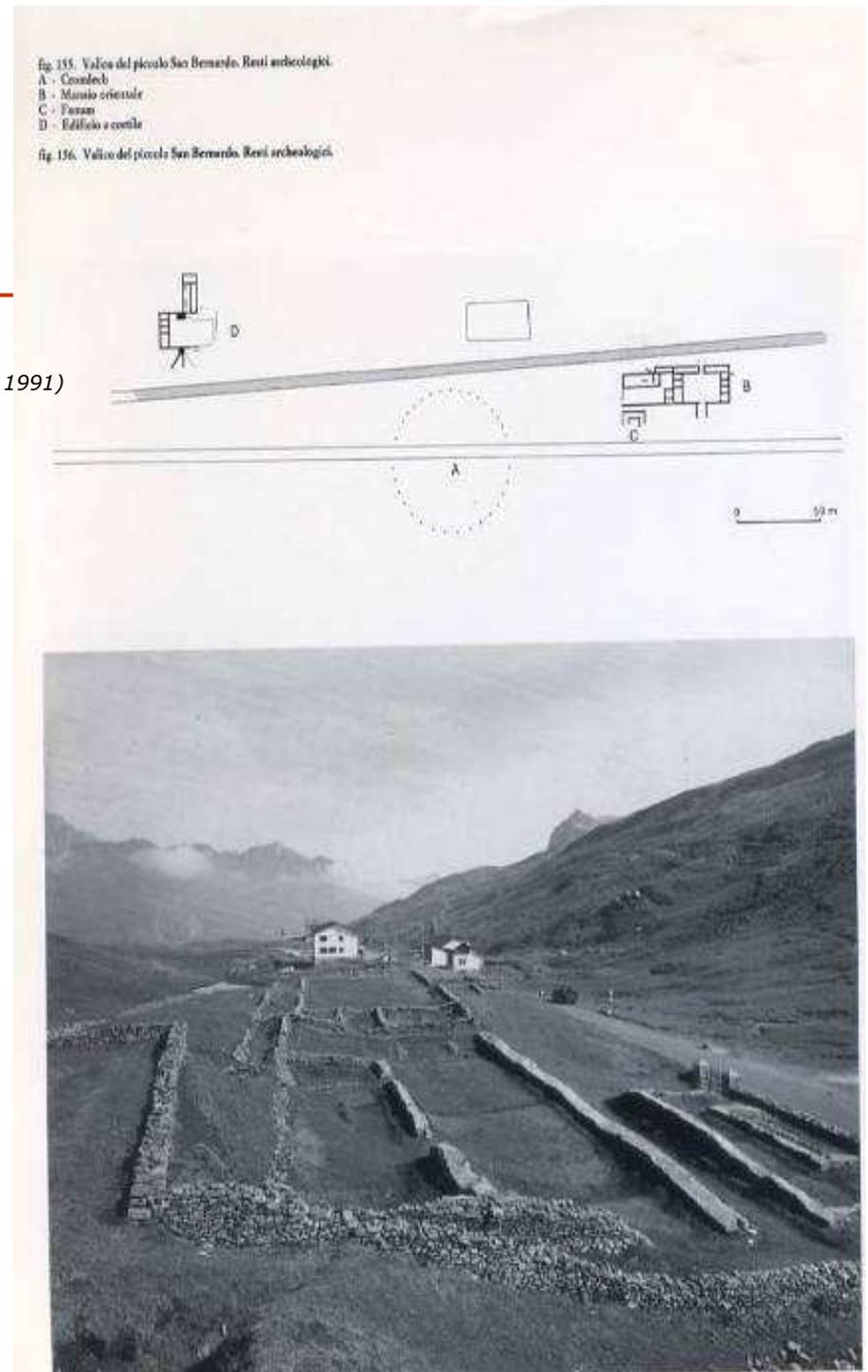


(Da "Viae publicae romanae, Roma 1991)

*Busto di Giove,
h. cm 25, dal sacello*

*Veduta e pianta
dei resti
della mansio*

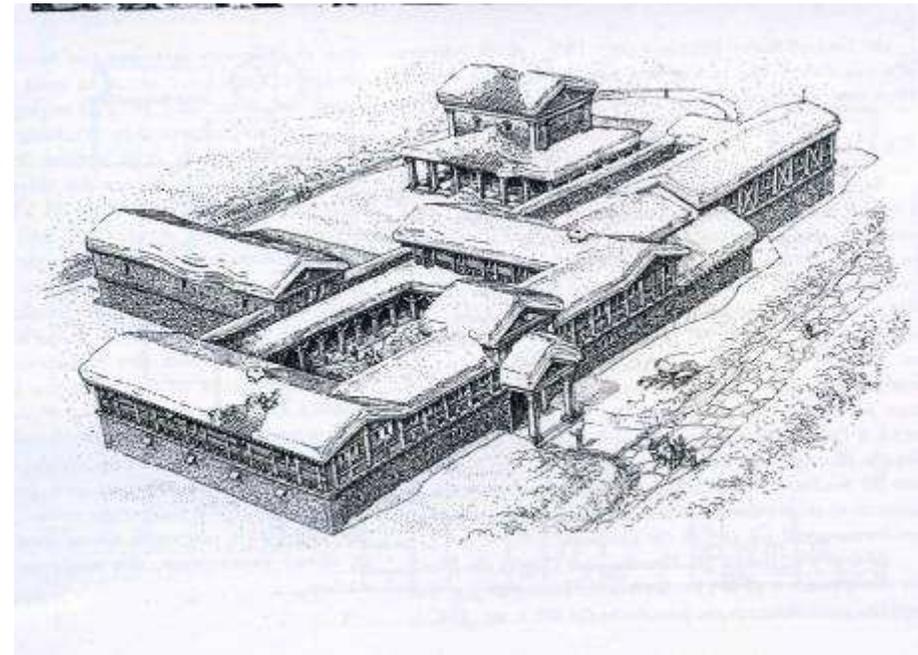
- Le *mansiones* sono state individuate in diversi casi con scavi archeologici: come ad es., al valico del **Piccolo San Bernardo**, dove la *mansio In Alpe Graia*, sulla via dalla Gallia (Lione e la valle del Rodano) all'Italia (Aosta, Milano) era dotata anche di un edificio di culto a Giove, II-III sec. d.C.*



Esempi di mansio



Gran San Bernardo (In Summo Poenino): *mansio con santuario* (da R. Chevallier, *Voies romaines*, Paris 2000).



Chameleux, Lussemburgo, sulla via Reims-Trèves: *strutture in legno: scavi J. Mertens 1968* (da: R. Chevallier, *Voies romaines*, 2000).

Amministrazione delle strade

- ❑ **Vie pubbliche**: costruite su suolo demaniale e sottoposte all'amministrazione dello Stato.
- ❑ In età repubblicana: **decisione** di aprire una strada pubblica spettante al Senato, **attuazione** affidata ai magistrati ordinari, come i consoli, i censori, i pretori. **Costruzione materiale** della via: ad opera dell'esercito, soprattutto nei territori di recente conquista dove si richiedeva la presenza di legioni.
- ❑ A partire dal **20 a. C.** l'amministrazione delle strade e delle relative infrastrutture venne riorganizzata dall'imperatore Augusto, che istituì ufficialmente l'ufficio della ***cura viarum***, affidata a magistrati con competenze territoriali (i *curatores viarum*), che sono documentati fino al III secolo d. C. Essi legavano la propria carica ad una o più strade, come la via Appia, la via Latina, la via Salaria, la via Flaminia, la via Emilia, le vie Clodia e Cassia (in Etruria).
- ❑ Testimonianza degli interventi pubblici lungo le vie sono i **miliari** di età repubblicana e imperiale (v. lezione 3).*

Viaggi e spostamenti lungo le strade

- ❑ - strade: percorse dagli eserciti, dai funzionari statali, da commercianti e privati cittadini per le più svariate esigenze.
- ❑ - spostamenti con diverse modalità:
 - 1) a piedi, a cavallo, su carri da viaggio di diverso tipo, coperti o scoperti, provvisti o no di comodità.
 - 2) con mezzi propri o presi a noleggio: vi erano appositi collegi, quello dei *muliones* e quello degli *iumentarii*, per servizi di trasporto con muli o con carri.
- ❑ - un viaggiatore a piedi: intorno alle 20 miglia al giorno, pari a circa 30 km.
 - con un carro si faceva qualche miglio in più: ad esempio, Cicerone, intorno alla metà del I secolo a. C., ricorda che con tale mezzo si recò da Benevento a Taranto, lungo la via Appia, in sette giorni, con una media di 19 miglia giornaliere nel tratto appenninico e una media di 32 miglia nel tratto successivo di pianura (Ad Attico, V, 4-6).
 - funzionari statali che usufruivano del servizio postale pubblico percorrevano a cavallo distanze maggiori; i corrieri, che portavano dispacci urgenti, potevano coprire oltre 50 miglia al giorno.
- ❑ I viaggi, specie se a lunga percorrenza, potevano riservare imprevisti di vario genere. Da allagamenti e smottamenti della sede stradale per cause naturali si passa a ladri e briganti che derubano i viandanti in luoghi isolati, come alla gola del Furlo, sulla via Flaminia, dove l'imperatore Filippo, alla metà del III sec. d. C., fu costretto a porre, per motivi di sicurezza, un presidio formato da marinai della flotta di Ravenna.
- ❑ Bibl. A. Donati, *Viator. Il viaggio dei Romani*, Pàtron Editore, Bologna 2013, Euro 10.

Cursus publicus

- Servizio postale per esigenze amministrative, militari, riservato ai magistrati, ai corrieri "statali" e anche a privati muniti di autorizzazione.

Veredarii = postini di servizio regolare;

Tabellarii = corrieri a cavallo più veloci.

- Riorganizzato da Augusto nell'ambito della riforma dell'amministrazione imperiale.*

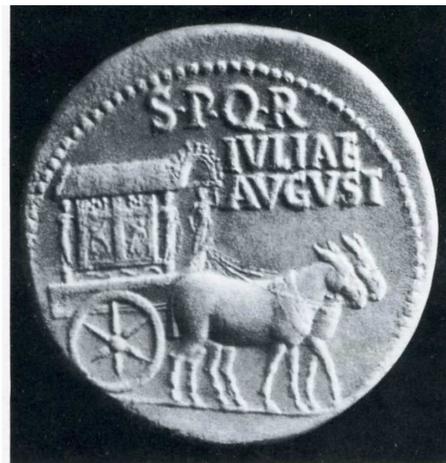
Mezzi di trasporto

□ Carri e carrozze per passeggeri:

- 1) *Rheda* (carro veloce);
- 2) *Carruca* (coperta).
- 3) *Carpentum*, carro a due ruote, con cassa leggera, di solito ornata, con copertura a volta con un tendone di pelle sostenuto da archi di legno



Rheda



Carpentum (moneta di Livia).



Carruca

(Immagini da G. Pisani Sartorio, *Mezzi di trasporto e traffico*, Roma 1988).

Mezzi di trasporto

- ❑ Carri con ruote a raggi per trasporto di merci; trainati da cavalli, muli o buoi (per i carichi pesanti).
- 1) con carico sciolto, tenuto fermo da una rete a maglie larghe;
 - 2) carro con contenitori incastrati nel cassone per trasporto di liquidi.*



Mosaico da Boscèaz (Svizzera)



72 Piatto d'argento da Castro Urdiales (Madrid, Museo delle riproduzioni artistiche).

Carro con botte

per il trasporto di acqua o vino

(Immagini da G. Pisani Sartorio, *Mezzi di trasporto e traffico*, Roma 1988).

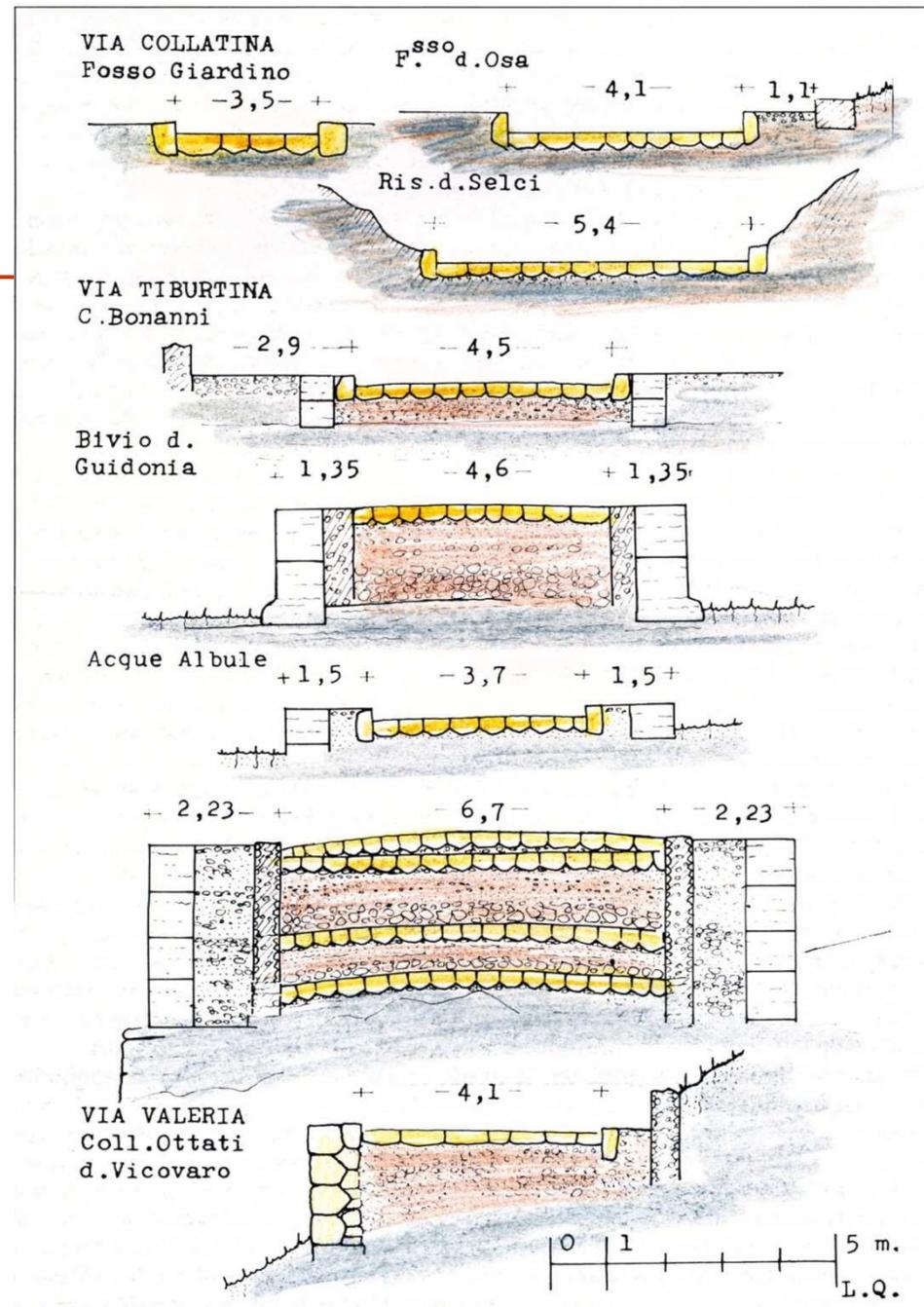
Tecniche costruttive della massicciata stradale

Tecniche costruttive della massicciata stradale:

- - massicciata larga m 4,10;
- Le fonti letterarie indicano 4 strati:
 - **statumen** = fondazione in blocchi di pietra;
 - **rudernatio** = sottofondo di pietre e calce;
 - **nucleus** = strato di ghiaia compressa;
 - **summum dorsum** = pavimentazione in blocchi poligonali di pietra.*

Nella realtà si ha una varietà di situazioni, più semplici rispetto alle indicazioni teoriche degli autori antichi.

Qui si presentano alcuni esempi di casi concreti riscontrati nel Lazio tratti da L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio, 1990*:



17 Sezioni di tracciato di strada romana: esemplificazioni sulle vie Collatina e Tiburtina.

Tecniche costruttive della massicciata stradale

Tecniche costruttive:

pavimentazione in basolati, tipica delle aree urbane, delle aree extraurbane del Centro Italia, di alcune aree di montagna, ma non delle campagne della Pianura Padana.*

Esempio:

La Via Prenestina nel Lazio:
foto da L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, 1990:



Tecniche costruttive della massicciata stradale

- **Tecniche costruttive:**
- **Nella Pianura Padana**, , come attestano i ritrovamenti archeologici, il basolato si ritrova solitamente nei centri urbani. Le strade extraurbane sono invece realizzate con tecniche più leggere ed economiche, che utilizzano la ghiaia fluviale, talora fissata con calce e frammenti di laterizi.
- Ne è un esempio la Via Emilia che all'interno della città di Bologna è lastricata con basole trachitiche, nel suburbio per un breve tratto presenta una pavimentazione in ciottoli fluviali, poi fino a Modena ha una semplice massicciata in ghiaia.
- *Bibliografia essenziale:*
- *Tecnica stradale romana, ATTA 1, Roma 1992.*
- *J. Ortalli, Le tecniche costruttive, in Aemilia, cat. mostra, Venezia 2000, pp. 86-92.*
- *M. Matteazzi, Costruire strade in epoca romana: tecniche e morfologie. Il caso dell'Italia settentrionale, in "Exedra", n. 1, 2009, pp. 17-38 (disponibile on line).*
- *G. Rosada, Hic primus labor inchoare sulcos... o della confusione nella lettura delle fonti per la tecnica stradale, in Tra Oriente e Occidente. Studi in onore di Elena Di Filippo Balestrazzi, Padova 2006, pp. 403-418.*



Attestazione della massicciata in ghiaia della Via Emilia nei pressi di Modena: da N. Giordani in Aemilia cat. Mostra, 2000, p. 428.

Diapositiva 14

CM2

Calzolari Mauro; 07/11/2014

Tecniche costruttive della massicciata stradale

- Nella pianura padana, in **ambito rurale**:

viae terrenae, ossia in semplice fondo erboso su terrapieno più o meno evidente, e delimitato da due fossati laterali per il drenaggio delle acque.

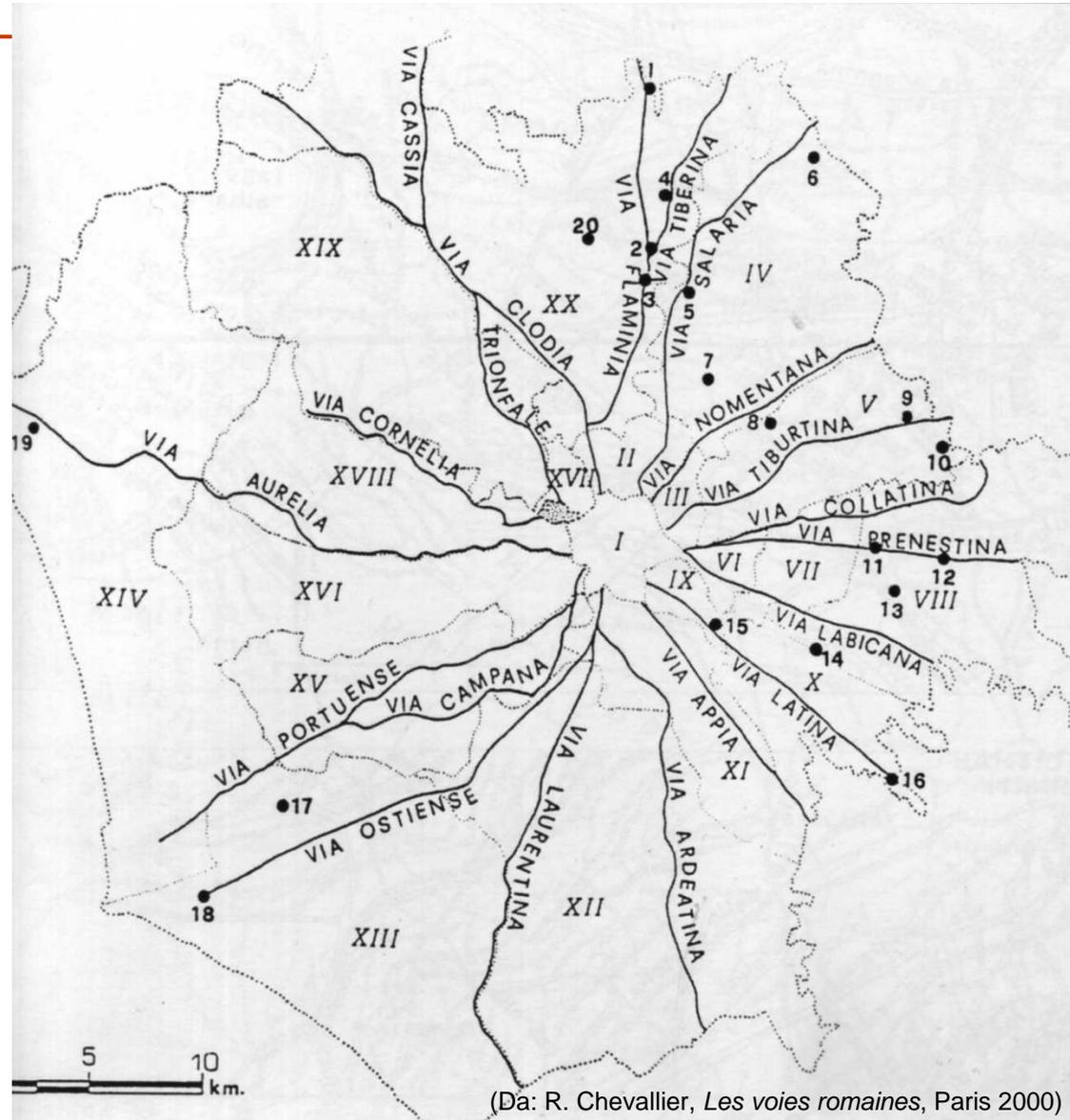
Molto frequenti nelle aree di centuriazione: talora la massicciata può essere rinforzata con pezzame laterizio e ghiaia.



(Da L. Bosio, *Le strade romane della Venetia*, 1991)

Rete stradale dell'Italia: il Lazio

- - sistema stradale dell'Italia romana: risultato di una progressiva evoluzione che si è compiuta nell'arco di almeno cinque secoli, con il pari procedere della conquista della Penisola da parte di Roma, dal periodo regio agli inizi dell'età imperiale.
- - strade più antiche: quelle del Lazio. Esse rivelano nel nome la loro funzione originaria:
- 1) di collegare l'area delle saline, alla foce del Tevere, alla Sabina e all'entroterra appenninico: *via Salaria*;
- 2) di portare ad altre città vicine, : *via Ardeatina* che conduceva ad Ardea, la *via Tiburtina* a Tivoli, la *via Prenestina* a Praeneste (odierna Palestrina), la *via Nomentana* a Nomentum (odierna Mentana), la *via Labicana* a Labicum (attuale Colonna), la *via Laurentina* al territorio laurentino, la *via Ostiensis* ad Ostia, alle foci del Tevere, ecc.



Rete stradale

Italia

- - **seconda metà del IV secolo d. C.**: due grandi arterie di penetrazione verso l'Italia meridionale:
 - 1) **via Latina**, realizzata dopo l'annessione del *Latium novum* (il Lazio meridionale, abitato dai Volsci e dagli Equi, popoli della vecchia lega latina, da cui ha preso il nome) per i collegamenti con la Campania.
 - nella sua sistemazione definitiva, raggiungeva Capua (odierna Santa Maria Capua Vetere) con un percorso di 146 miglia (circa 216 km) condotto nelle regioni montuose interne, fra i colli laziali e le propaggini dell'Appennino.
 - 2) **via Appia**, aperta da Appio Claudio quando era censore nel 312 a. C., con l'intento di creare una comunicazione diretta con Capua, sostegno all'espansione in Campania, contro i Sanniti e le città greche del Meridione.
 - tracciata sul versante marittimo, con un percorso per lunghi rettifili attraverso territori pianeggianti -> opere di bonifica per consentire il passaggio della via: una tecnica, questa, che troverà ampia applicazione nelle realizzazioni successive. Con il procedere delle conquiste nel corso del III sec. a. C. la strada fu prolungata fino a Benevento, Taranto e a Brindisi.
 - inaugura la serie delle vie di età repubblicana che prendono il nome dal magistrato che ne cura la realizzazione; privilegio che nella successiva età imperiale spetterà agli imperatori.*

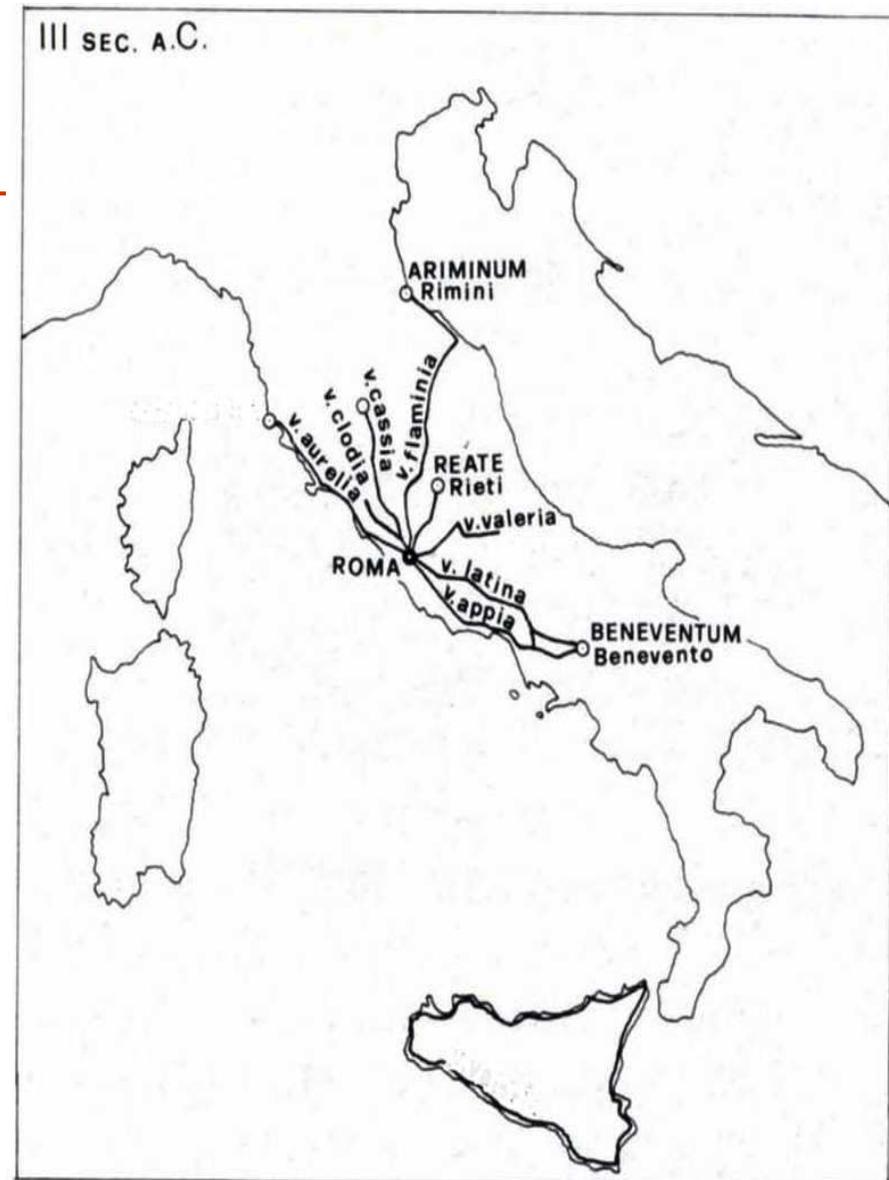
IV SEC. A.C.



(Da: L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma 1990).

Rete stradale Italia

- - **III sec. a. C.:** vie di collegamento con le altre regioni dell'Italia centrale, al seguito della conquista del territorio dei Marsi, del Piceno e dell'Etruria:
- - **Via Tiburtina:** prolungata oltre Tivoli da un magistrato della gens *Valeria*, prendendo il nome di **via Valeria**.
- - **Via Salaria** con le sue diramazioni raggiunge Ascoli Piceno e il litorale adriatico.
- - **Via Flaminia**, condotta nel 220 a.C. dal console Gaio Flaminio sulla costa adriatica fino a Rimini, per la colonizzazione dell'agro gallico fra quest'ultima località e Ancona.
-> asse fondamentale per l'espansione verso il Nord: **Rimini**, terminale della via Flaminia, divenne la base per la conquista dell'Italia Settentrionale, attuata nella prima metà del II sec. a.C. con la sottomissione delle popolazioni galliche e l'alleanza con quelle venete.
- - **Via Aurelia**, con un percorso costiero dapprima a Cosa, colonia del 273 a.C., poi a Pisa, e successivamente prolungata dal console Emilio Scauro (109 a.C.) fino a Genova, Vado Ligure e Tortona, nodo stradale dell'Italia occidentale;

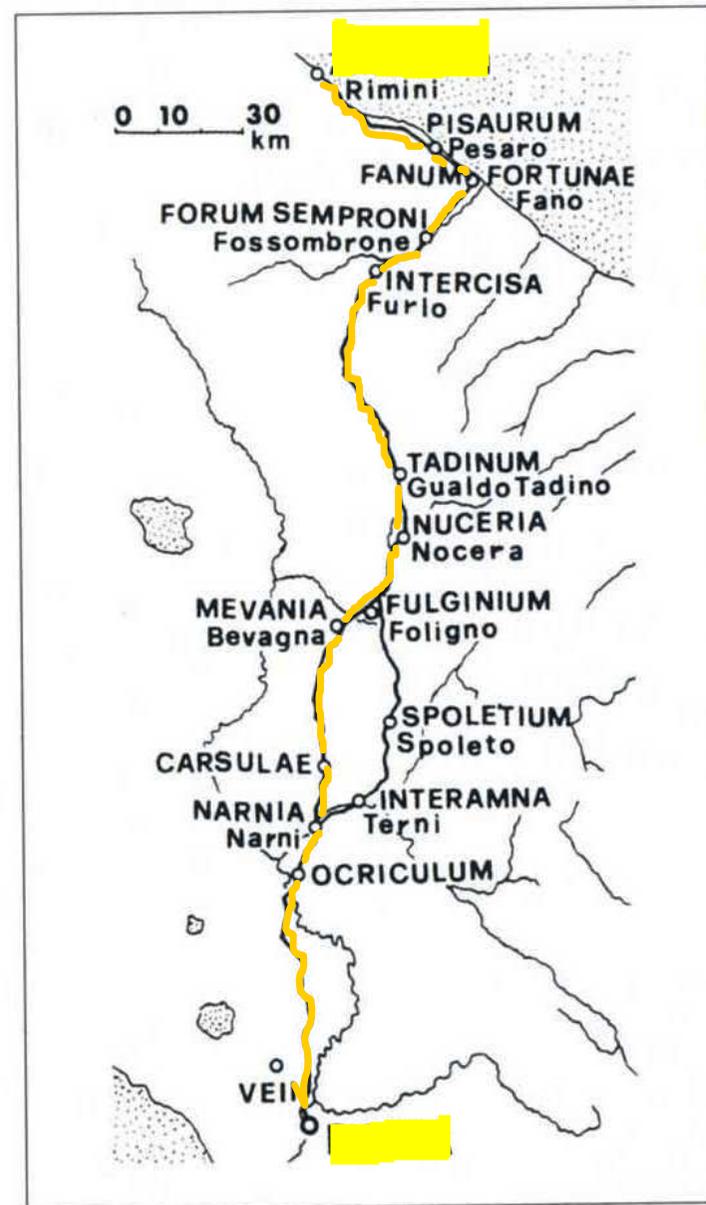


(Da: L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma 1990).

Rete stradale Italia

- Via Flaminia: m.p. 223 circa
- 220 a. C.

variante per Spoleto:
percorso più lungo,
ma prevalente in età
tardo-antica.



(Figura da R. Chevallier, *Voies romaines*, Paris 2000)

Fig. 111 b. La via Flaminia d'après L. Quilici.

Rete stradale Italia

prima metà II sec. a. C.:

Via Cassia: realizzata fra il 171 e il 154 a.C., perlomeno ad Arezzo, punto di raccordo con la via Flaminia "minore", diretta a Bologna (aperta nel 187 a.C. da un console della gens *Flaminia*).

→ Non è chiaro quando e come si realizzasse il raccordo con Fiesole (poi Firenze), da dove partiva sia un'altra via transappenninica per Bologna e Modena, sia la **via "Faentina"**, che portava a Faenza.

→ un successivo tronco, noto come *via Quinctia* (150 o 123 a.C.), andava da Fiesole (poi Firenze) al porto di Pisa, alla sinistra dell'Arno; un altro conduceva invece da Fiesole a Lucca, alla destra dell'Arno;

Via Clodia: percorso interno che congiungeva il lago di Bracciano, Saturnia, Roselle, e poi confluiva sull'Aurelia.

Via Aemilia, 187 a. C., da Rimini a Piacenza.

Via Emilia "Altinata" (nome convenzionale, perchè passava per Altino), forse aperta nel 175 a. C. o negli anni successivi, che da Bologna attraversava l'entroterra padano fino ad Aquileia.

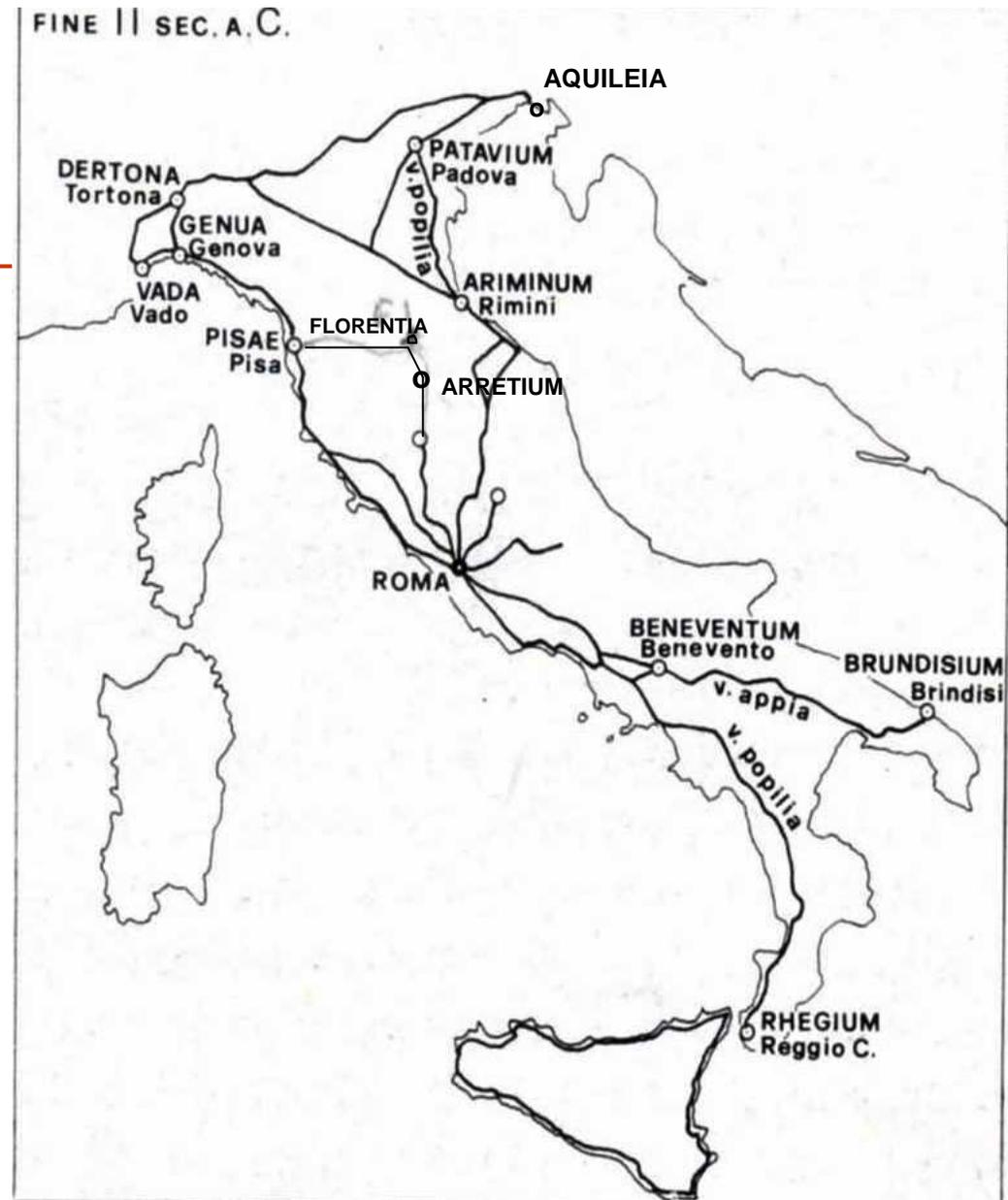
Via Postumia, 148 a. C., da Genova a Piacenza e da qui ad Aquileia.



(Da: L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma 1990).

Rete stradale Italia

- **seconda metà II sec. a. C.:**
- 1) **Via Popilia**, da Rimini raggiungeva Adria e Aquileia (132-131 a. C.);
- 2) **Via Popilia**, nel Sud, da Capua a Reggio Calabria

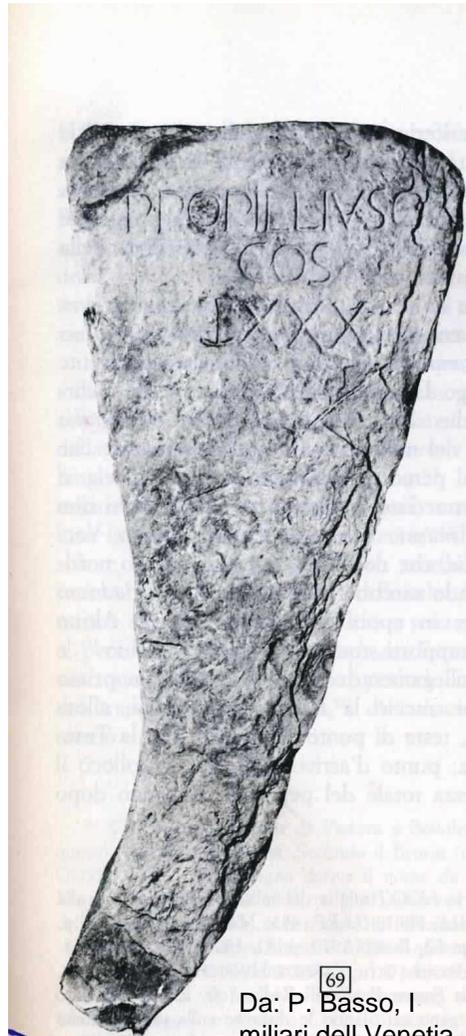


(Da: L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma 1990).

Via Popilia-Via Annia (diretta ad Aquileia)

- 1) Miliario di
Adria, 132
a.C., con 81
miglia da
Rimini:

P.
POPILLIUS
C. F. /
COS/
LXXXI



Da: P. Basso, ⁶⁹
miliari dell' Venetia
romana, Padova 1987

Da: A. Donati,
"Epigraphica",
2009



- 2) Miliario di Codigoro (FE), edito A. Donati,
"Epigraphica", 2009:

CCL[---]
T. ANNIUS T. F.
COS

→ Lusco, console del 153 a.C. (secondo G. Uggeri, 2012)

→ Rufo, console nel 128 a.C.

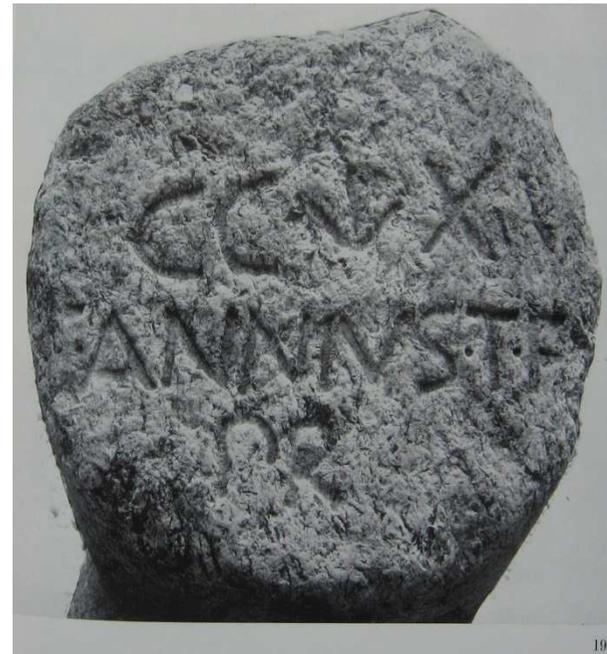
250 miglia da Roma, via Ravenna-Cesena, Sarsina: ipotesi
G. Uggeri, in "Rivista di Topografia Antica"/Journal of
Ancient Topography", XXII, 2012, pp. 133-174.

Via Popilia-Annia (Capua-Reggio)

VIA M FECEIA B REGIO AD CAPVAM ET
INEA VIA PONTIS OMNEIS MILIARIOS
TABELARIOS VEPOSEI VEI HINCE SVNT
NOVCERIA M MEILIA LI CAPVAM XXXIII
MVRANVM LXXIII COSENTIAM CXXIII
VALENTIAM CLXXXII AD FRETVM AP
STATVAM CCXXXII REGIVM CCXXXVII
SVMA AF CAPVA REGIVM MEILIA CCC
E TE IDEM PRAE TOR IN XXII
SICILIA FVGITEIVOS ITALICORVM
CONQVAEISIVE IREDIDEIQVE
HOMINES DCCCCXVII EIDEMQVE
PRIMVS FECEIVT DE ACRO P O P L I C O
ARATORIBVS CEDERENT PAASTORES
FORVM AEDISQVE P O P L I C A S H E I C F E C E I

1

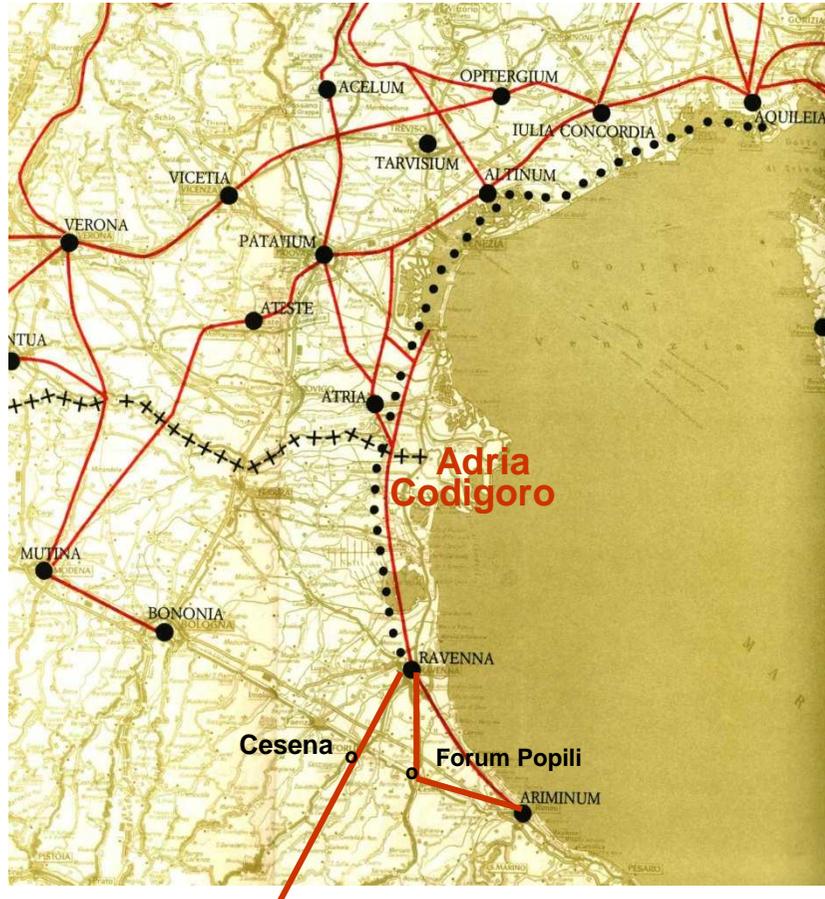
Da: ILLRP,
Imagines



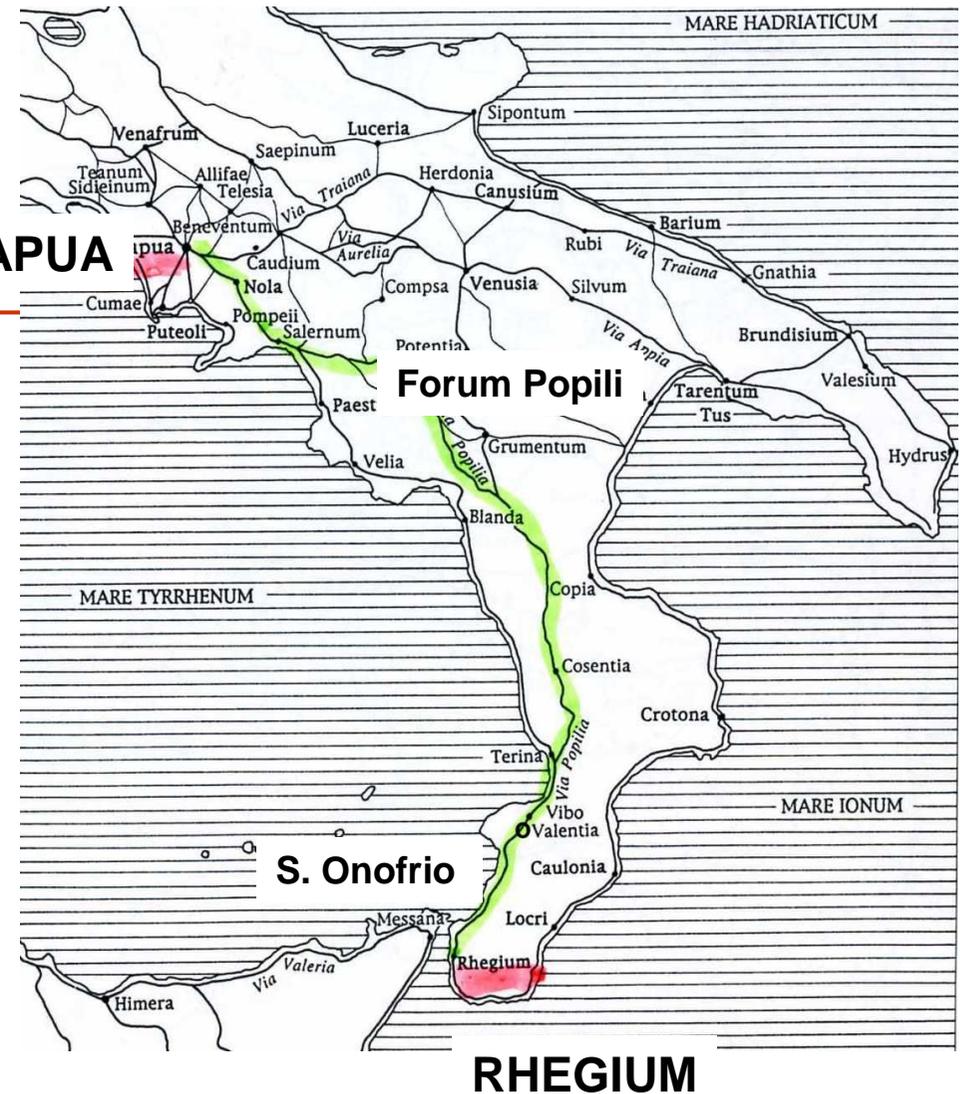
2

- ❑ 1) Elogio di Polla, ILLRP 454 = ILS 5807 = **Forum Popili**, T. Peut.: P. Popilio Lenate, cos 132 a.C.
- ❑ 2) Miliario del pretore T. Annio a **Sant'Onofrio** presso Vibo Valentia, Not. Sc. 1953, pp. 343-345 (Lusco: ante 153 a.C.; Rufo: 131 a.C.): CCLX / T. ANNIUS T. F. PR.

Vie Popilia-Annia



CAPUA



Da: Chevallier ,
Voies romaines,
Paris 2000

(Da L. Bosio, Le strade romane della Venetia et Histria, Padova 1991)

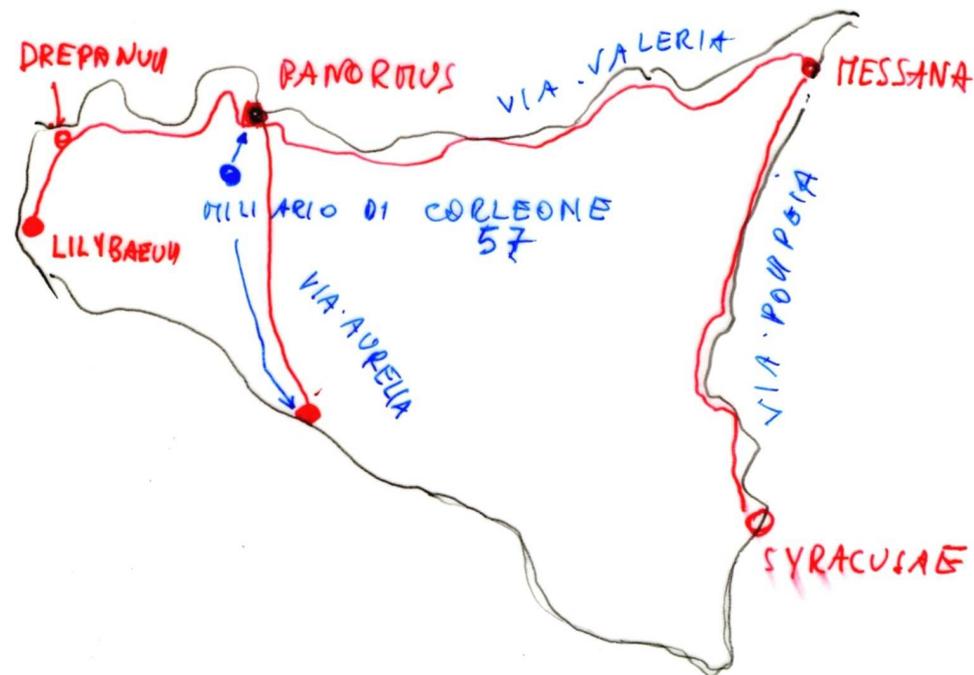
- ▣ Problema storico della costruzione delle due vie, realizzate nella seconda metà del II sec. a.C.

Rete stradale della Sicilia

Fine del III sec. a. C. (241 a.C., conquista Sicilia; 227 a.C., organizzazione in provincia) : **Via Valeria**, ad opera del console M. Valerio Levino, 210 a.C. (→ lotta contro Cartagine), con un percorso litoraneo **da Messina a Lilybaeum** (odierna Marsala). (Strabone, VI,2,1; It. Ant., Tab. Peut.)

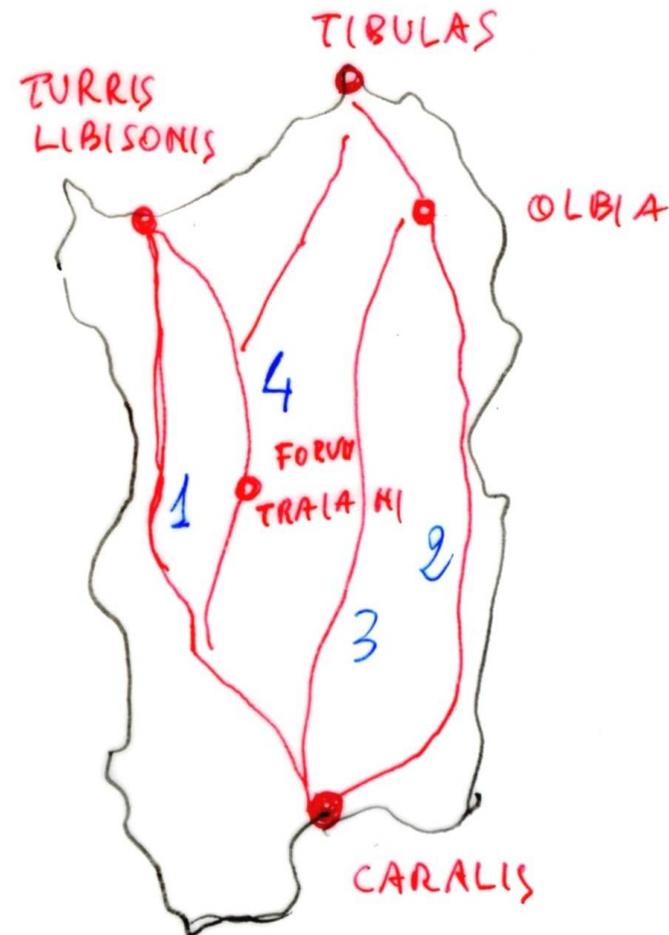
- - miliario di Corleone (ILLRP, 1277): [C.?] AURELIUS [L.? F.] COTTAS CONSOL LVII: 57 miglia, apertura di una **Via Aurelia** nel settore occidentale dell'isola (Palermo-Agrigento: da ultimo, G. Uggeri, *La viabilità della Sicilia in età romana*, Galatina 2004, pp. 97-100); controversa la datazione, compresa fra il 252 a.C. (Antonino Di Vita), all'epoca del consolato di Aurelio Cotta nella prima guerra punica, e il 144 a.C., anno del consolato di un altro membro omonimo della medesima famiglia (Attilio Degrassi).
- - prima metà I sec. a. C.: **Via Pompeia, da Messina a Catania e Siracusa** (Cicerone, *Contro Verre*; Itinerari)

→ restante rete stradale dell'isola: percorsi di età greca, sia per i collegamenti con gli scali portuali che con le zone interne di produzione agricola.*



Rete stradale della Sardegna

- - la rete stradale di **età romana**, nota perlopiù da fonti di età imperiale (miliari, itinerari, resti archeologici), ricalca sostanzialmente quella del precedente **periodo punico**;
- - **4 percorsi principali**, restaurati a più riprese, che hanno un capolinea in *Caralis* (Cagliari):
- 1) lungo la costa occidentale, fino a *Turrus Libisonis* (Porto Torres);
- 2) lungo la costa orientale, fino a *Tibulae* (Santa Teresa di Gallura);
- 3) fino a Olbia, attraverso il settore orientale interno;
- 4) attraverso il settore occidentale interno, per i centri dell'oristanese, con una successiva biforcazione in due tronchi, uno diretto a *Turrus Libisonis*, l'altro a *Olbia* e *Tibulae*.



Rete stradale dell'Italia

- **Età imperiale (I-IV sec. d.C.):**
rete stradale completata e riordinata da:

AUGUSTO:

- **Via Iulia Augusta:** da Piacenza, dove terminava la via Emilia, alla Gallia Narbonense attraverso Tortona, Vado Ligure e le Alpi Marittime;
- **Via da Concordia al Norico,** attraverso la pianura friulana e le Alpi Carniche.

CLAUDIO:

- prolunga la via Valeria, da Corfinio fino a Aternum (Pescara), con un tronco noto come *via Claudia Valeria*;
- **Via Claudia Augusta,** che da Altino, per Trento e Bolzano, raggiunge il Danubio ad *Augusta Vindelicum* (Augsburg).

VESPASIANO:

- **Via Flavia,** da Trieste a *Tarsatica* (odierno Fiume),

DOMIZIANO:

Via Domizia: percorso costiero da Sinuessa (sulla via Appia) alle foci del Volturno fino a Pozzuoli.

TRAIANO:

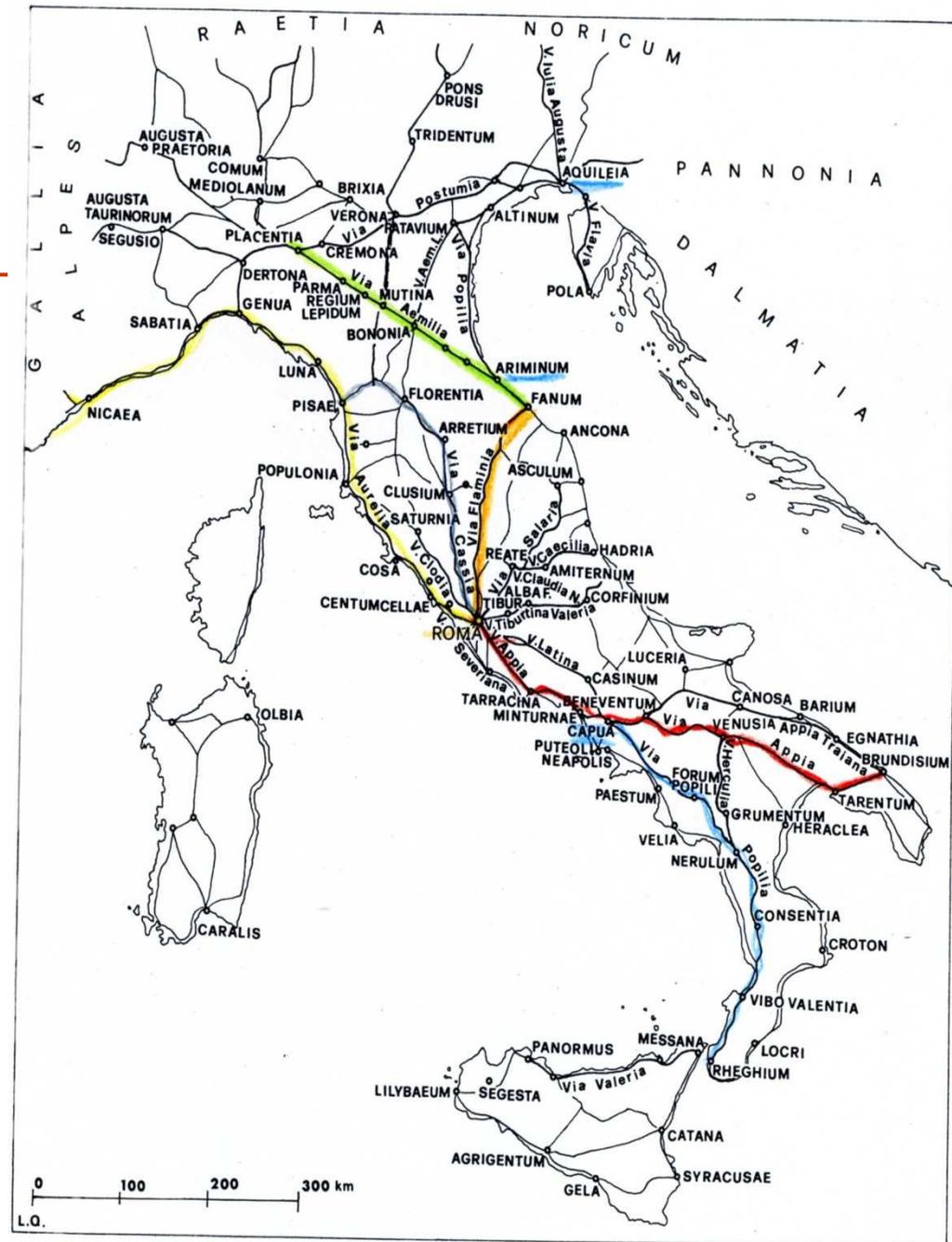
- **Via Traiana:** nuovo percorso della via Appia, da Benevento a Brindisi per Canosa.

SETTIMIO SEVERO:

- **Via Severiana** sul litorale laziale a sud del Tevere, da Ostia a Terracina

MASSIMIANO:

- **Via Herculia,** con un percorso interno appenninico da Sepino in Molise fino a *Nerulum* nell'odierna Calabria.

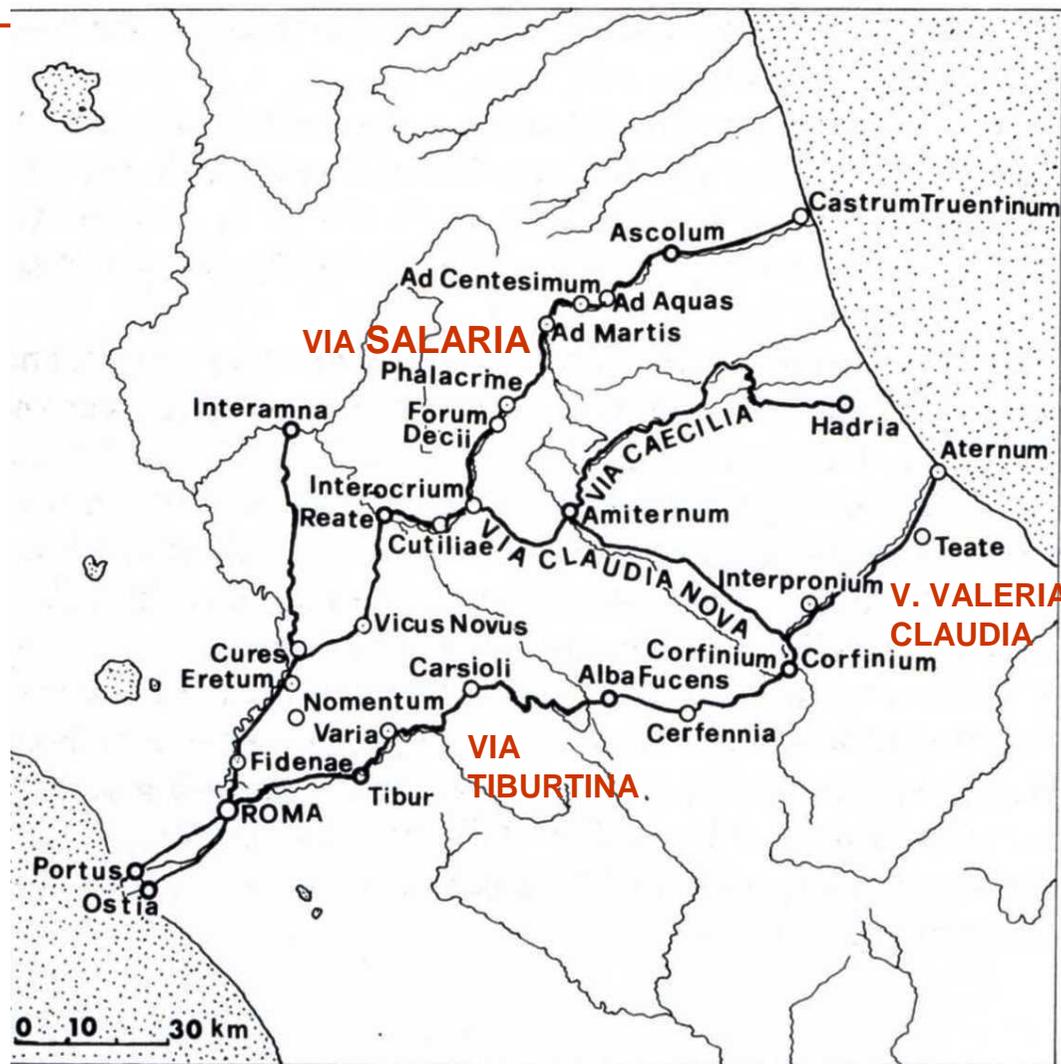


La rete viaria in Italia, in età imperiale.

(Da: L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma 1990).

Rete stradale Italia

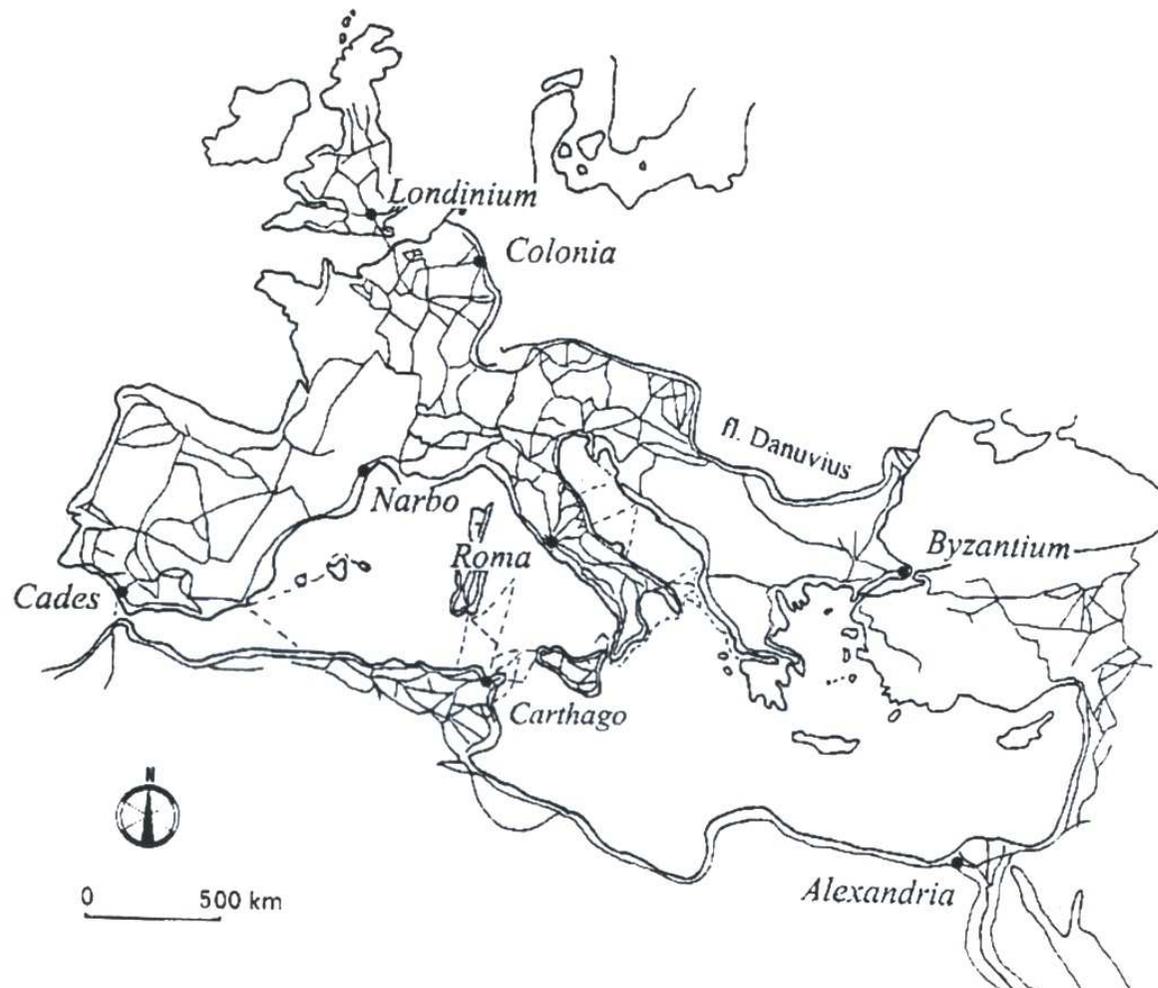
- **Via Salaria**
ad Ascoli e S.
Benedetto del
Tronto
- **Via
Tiburtina-
Valeria-
Claudia:** fino
ad *Aternum*
(Pescara)
(miliari di
Claudio).



(Da: L. Quilici, *Le strade. Viabilità tra Roma e Lazio*, Roma 1990).

Rete stradale dell'impero romano

Principali direttrici nei territori dell'Impero Romano, secondo le indicazioni dell'*Itinerarium Antonini* (IV sec. d. C.).



(Disegno M. Calzolari 1996)