

TOPOGRAFIA ANTICA (L-ANT/09)
LM QPA – I ANNO
LEZIONE VIII

DOCENTE Jessica Clementi

La viabilità in età antica

(manufatti, percorsi, terminologia, aspetti giuridici, analisi dei sistemi viari)



METODOLOGIA DI STUDIO

1. Fonti letterarie:
 - 1- Scrittori di età romana;
 - 2 - Itinerari romani.

2. Fonti archeologiche ed epigrafiche:
 - 1- resti archeologici delle massicciate stradali(foto aeree)
 - 2 - manufatti stradali (ad es., ponti);
 - 3 – epigrafi relative a opere pubbliche;
 - 4 - miliari.

3. Fonti toponomastiche

4. Fonti archivistiche

5. Cartografia storica

AMMINISTRAZIONE VIAE PUBLICAE

→strade di grande comunicazione costruite su suolo demaniale e sottoposte all'amministrazione dello Stato.

Esecuzione: manodopera numerosa, fornita di solito dall'esercito/legioni e requisizioni di privati.

In età repubblicana il Senato promuoveva la costruzione di una via di pubblica utilità e ne assegnava i fondi → compito attribuito ai **censori, consoli** e **pretori**, con *ius publicandi* (espropriare terreni e case per pubblica utilità). Entro 10 miglia da Roma le strade erano sotto la competenza degli **edili**, che avevano anche la *cura viarum*.

A partire dal **20 a.C.** riorganizzazione augustea: *cura viarum* affidata a magistrati con competenze territoriali (**curatores viarum**), che sono documentati fino al III secolo d. C., con carica di durata superiore rispetto alle magistrature ordinarie (carica legata 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)).

Miliari offrono testimonianza degli interventi pubblici lungo le vie.

ORGANIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE

Augusto riorganizza un servizio regolare di posta (**cursus publicus**) → facilita contatto continuo e regolare tra il governo centrale e quello delle province. È riservato esclusivamente ai corrieri di governo, ai magistrati e privati autorizzati (diploma) → transito concesso a viaggiatori (cursus velox) che per le merci (cursus clabarius), oltre che naturalmente per i postini (veredarii) e corrieri a cavallo (tabellarii)

Le spese del servizio postale erano sostenute dalle amministrazioni delle città, dei municipi e delle colonie, interessate dal servizio.

Stazioni di tappa sul percorso:

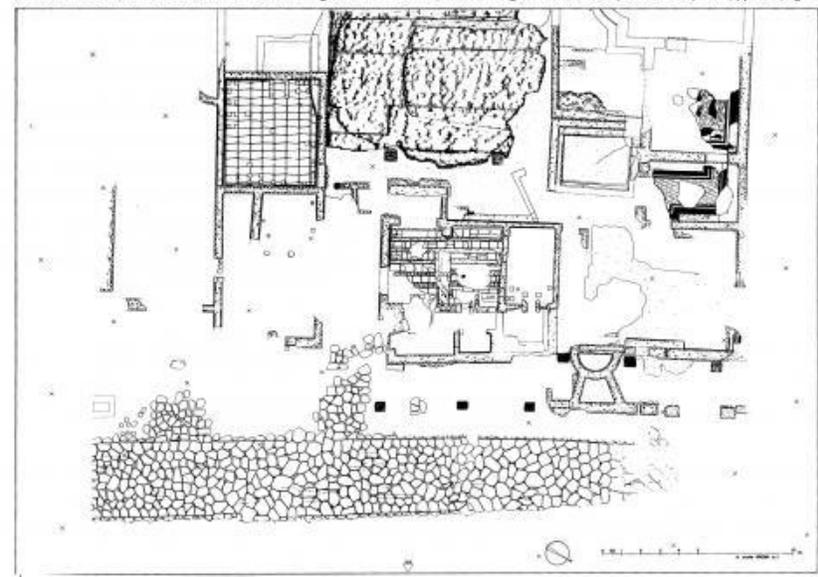
mutationes, ogni cinque-sette o nove- dieci anche dodici miglia → cambio dei cavalli.

mansiones, ogni sei-otto mutationes → alloggio e ristoro

Ogni mutatio aveva un capostazione, il praepositus, ed ogni mansio un direttore, il manceps, da cui dipendevano anche i praepositi.

Personale: forza di polizia (custodes), addetti al controllo del traffico lungo la strada (speculatores), impiegati subalterni (apparitores), conducenti dei carri (muliones), gli incaricati al cambio dei cavalli di posta (stationarii) e al governo delle bestie (hippocomi), al controllo e alla riparazione dei carri (carpentarii), al lavoro di stalla (stratores), operai (artifices), veterinari (mulomedici).

Fonte: G. Gazzetti, La "mansio" di Vacanas al XXI miglio della via Cassia, in Archeologia della Tuscia II (QuadAEl 14) 1986, pp. 159, fig. 3



Mansio Ad Vacanas lungo la via Cassia al XXI miglio, con complesso termale

MANSIONES



Mansio In Alpe Graia al valico del Piccolo San Bernardo, sulla via dalla Gallia all'Italia, dotata anche di un edificio di culto a Giove, III sec. d.C.

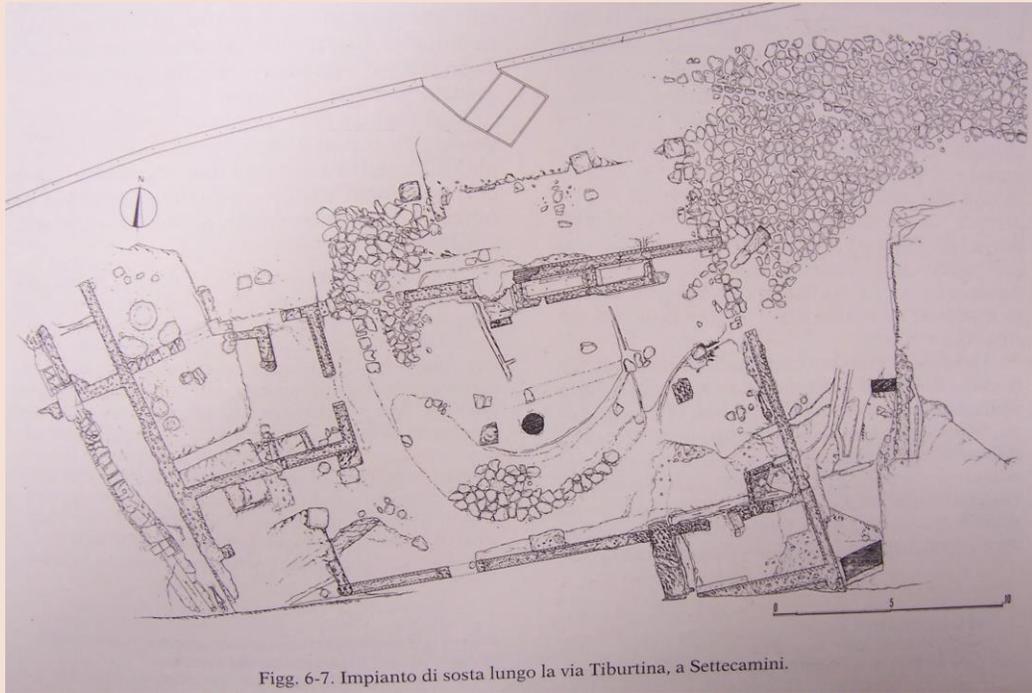


Mansio o villa ? ad Alba Docilia
Via Iulia Augusta



Gran San Bernardo (In Summo Poenino): mansio con santuario

MANSIONES PRIVATE: MANSIO DI SETTECAMINI LUNGO LA VIA TIBUTINA



SPOSTAMENTI NELL'ANTICHITÀ

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: percorreva dalle 25 alle 30 miglia al giorno, cioè dai 35 ai 40 km: il viaggio lungo la via Appia, da Roma a Brindisi, di 365 miglia, pari a 530 km, richiedeva pertanto da 13 a 14 giorni.

-con un carro: 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.

- cursus velox, quindi su un carro leggero: da Roma ad Ameria, 88 miglia, pari a 118 km, in una notte.

- 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.

Servizio postale: privato -> 46 giorni da Atene a Roma

pubblico->9 giorni da Bitinia a Roma

TECNICHE COSTRUTTIVE

Firmitas, utilitas, venustas sono i principi ai quali si ispirava la costruzione delle strade romane

Stazio, silv. IV, 3 , 40 ss

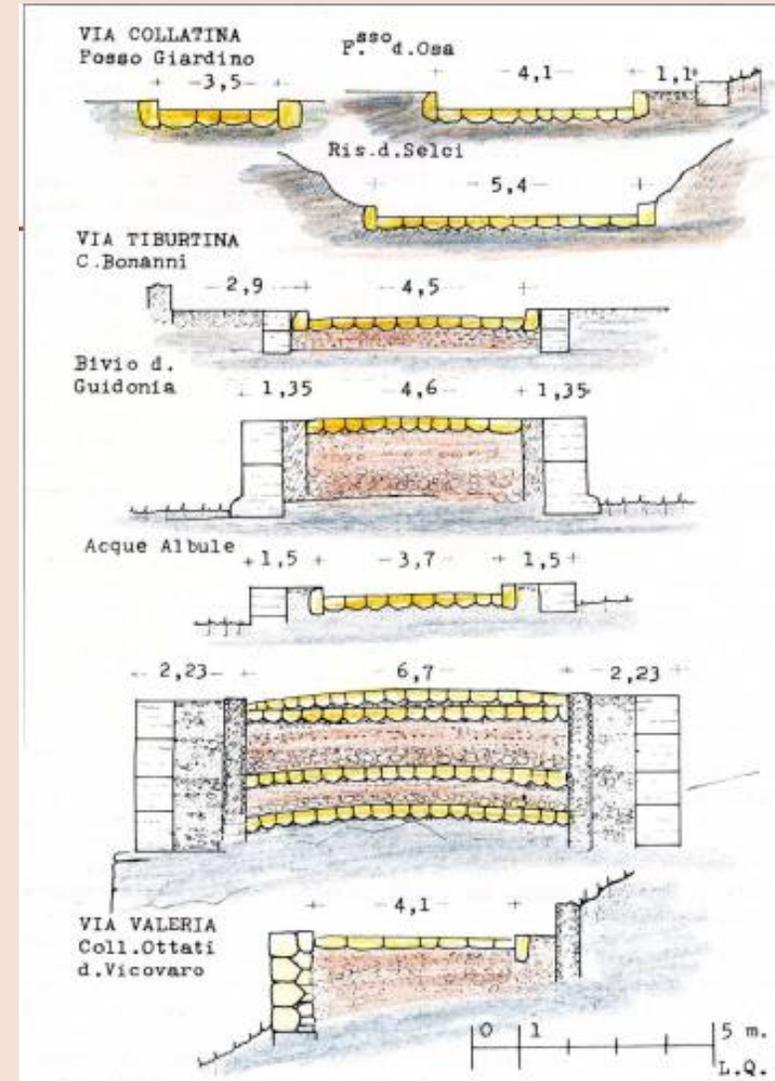
Qui la prima fatica fu quella di tracciare i solchi, disfare i sentieri e scavare il suolo con uno scasso del terreno assai profondo; poi riempire gli scavi con altro materiale e approntare la base per lo strato superiore della pavimentazione, perché non si verificassero cedimenti del suolo e un fondo malsicuro non offrisse una base vacillante alla massa pietrosa sovrapposta. Poi la seconda fatica fu quella di stringere ai margini la carreggiata, da una parte e dall'altra, con blocchi di pietra e fissarla con numerosi paracarri. Oh quante braccia insieme vi lavorano! Questi abbattono gli alberi e spogliano le montagne, questi col ferro spianano le sporgenze delle rocce e piallano il legname, quelli dispongono le pietre in modo da farle aderire tra loro e rinsaldano l'opera con calce e pozzolana; questi prosciugano con le mani gli spazi vuoti imbevuti di acqua e la spingono lontano in piccoli rivi.

TECNICHE COSTRUTTIVE

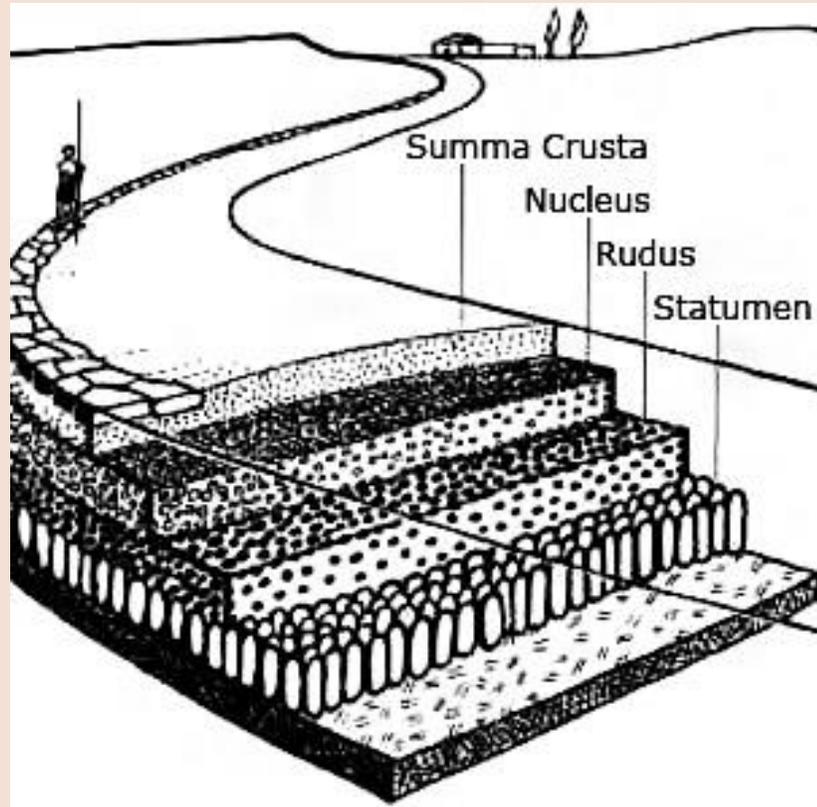
- carrabile lastricata, 4,1 m (14 piedi) → permetteva, con l'incrocio dei carri, il traffico nei due sensi.
- nei tratti più trafficati arriva anche a 5-6 m di larghezza e perfino a 10-14 m
- marciapiedi: 3 m per parte, Tot: $3+3+4,1\text{ m} = 10,1\text{ m}$.

n.b. nei tratti meno trafficati era ridotta l'ampiezza dei marciapiedi.

Nelle vie in battuto di breccia e ghiaia (viae glareae stratae) non c'è differenza tra sede carrabile e marciapiedi → dai 6 ai 12 m



TECNICHE COSTRUTTIVE DELLA MASSICCIA STRADALE



- **statumen** = fondazione in blocchi di pietra;
- **runderatio** = sottopavimento 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.

- in Italia settentrionale MAI attestata tale sequenza: impianto piuttosto modesto:
- 1 o 2 strati di materiale battuto (ghiaia fluviale di medio e piccolo modulo talvolta frammista a calce), sabbia o argilla (con pietrame, laterizi o calcinacci) dentro fosse non molto profonde

TECNICHE COSTRUTTIVE DELLA MASSICCIAIA STRADALE

- lastricatura **in basalto** (dal II-I secolo a.C.) → Italia centro tirrenica; altrove le vie usavano il materiale disponibile lungo il percorso, come il **calcare** nelle regioni appenniniche o **blocchetti piccoli accostati o terra battuta** (viae terrenae → attastate in ambito rurale) o in **battuto di breccia e ghiaia** (viae glareae stratae).

In val Padana, lastricatura limitata all'ambito urbano e prima periferia/necropoli o prossimità borghi e stazioni di servizio. Nelle strade extraurbane realizzate con tecniche più leggere ed economiche, che utilizzano la **ghiaia fluviale, talora fissata con calce e frammenti di laterizi**.

es. 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.



Basolato basaltico,
Via Appia_tratto romano



Basoli in calcare,
Via Traiana_Egnazia



massicciata in ghiaia
Della Via Emilia nei pressi
di Modena



Val Padana, via terrena, fondo
erboso su terrapieno delimitato da
due fossati laterali per il drenaggio
delle acque

TECNICHE COSTRUTTIVE DELLA MASSICCATA STRADALE

attraversamento dei terreni paludosi/argillosi/melmosi

- frequenti **palificate linee e graticci**
- **anfore o frantumi fittili** in sottofondazione e lungo la via per favorire l'assorbimento delle acque
- Strade sopraelevate → su dossi fluviali o cordoni dunari o terrapieni artificiali (agger)
- *pontes longi* (Gallia, Germania) passerelle di legno su strato di fascine fissate da pali infissi nel fango + tavolato, tralicci di vimini e strato di terra battuta



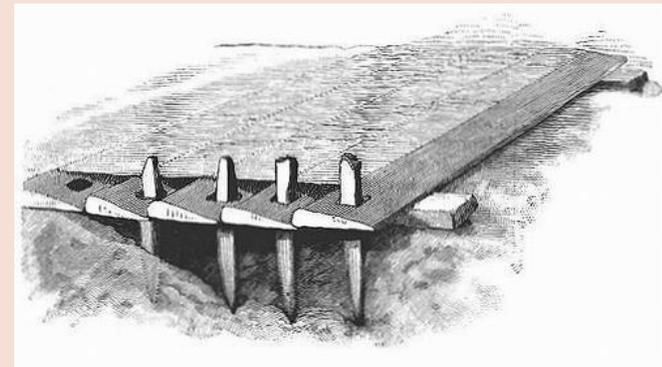
Fig. 2. Bonifica con anfore impiegata per sottofondare la massciata della via Parma-Brixellum



Fig. 3 Sottostruttura in legno della via Bononia-Hostilia messa in luce nel 1911



Fig. 5 Argine del «Lagozzo» a nord di Altinum prima della sua demolizione (da Masiero 1999)



RETE STRADALE NEL LAZIO

La costruzione del sistema stradale dell'Italia romana procedette parallelamente alla conquista dei territori e alla deduzione delle colonie dal periodo regio agli inizi dell'età imperiale.

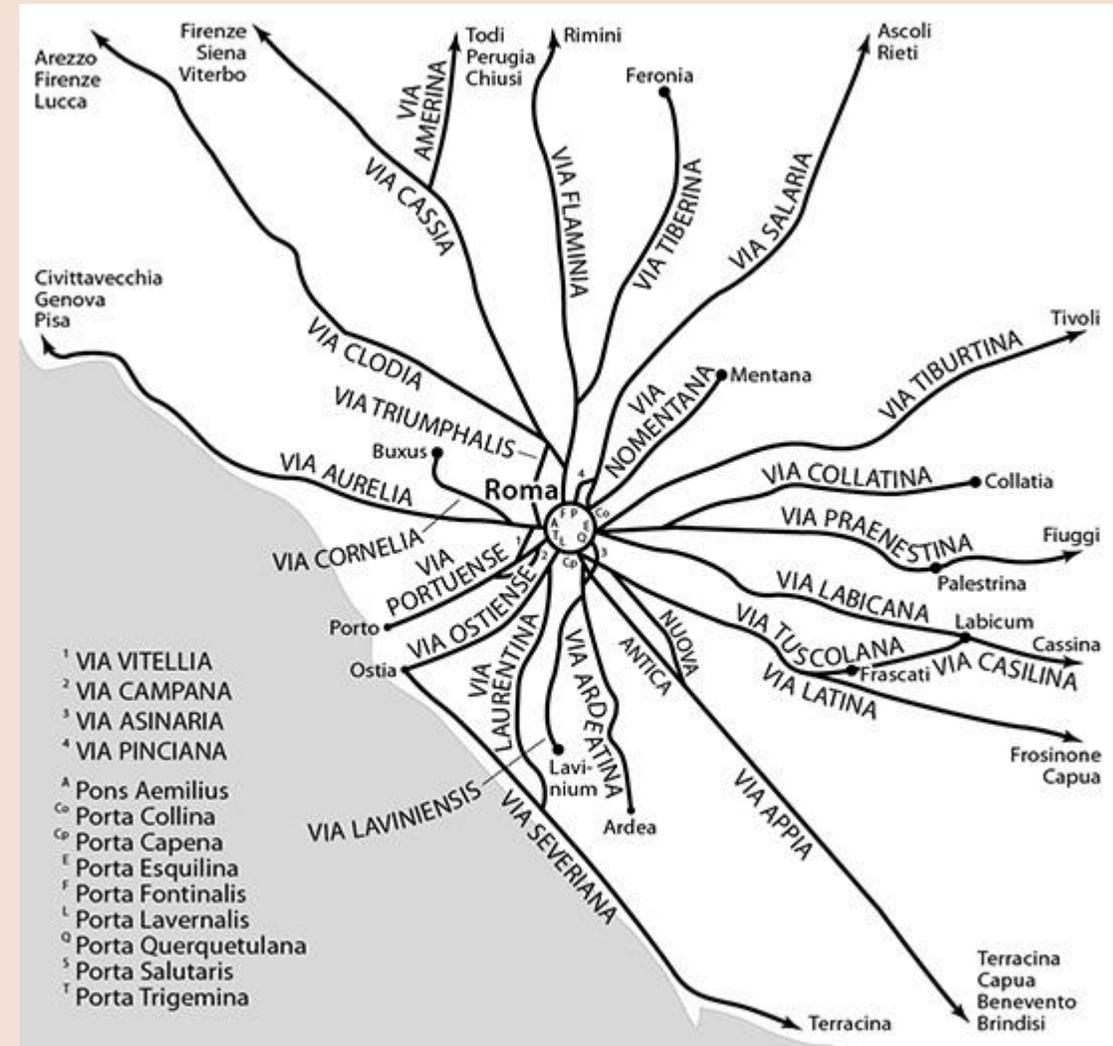
Le vie che si irradiano da Roma per percorrere il Lazio, l'Etruria e la Sabina hanno un'origine antichissima, che ha preceduto a volte di gran lunga lo stesso divenire urbano della città.

Nome ne rivela 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 Praenestina 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 Ostiense ad Ostia, alle foci del Tevere, la via Satricana per la pianura Pontina e Satricum ecc.

La costruzione delle prime strade intorno alla città di Roma fu facilitata da alcune caratteristiche naturali della regione, come le valli convergenti verso l'Urbe o facile accessibilità della zona litoranea a nord del Tevere.

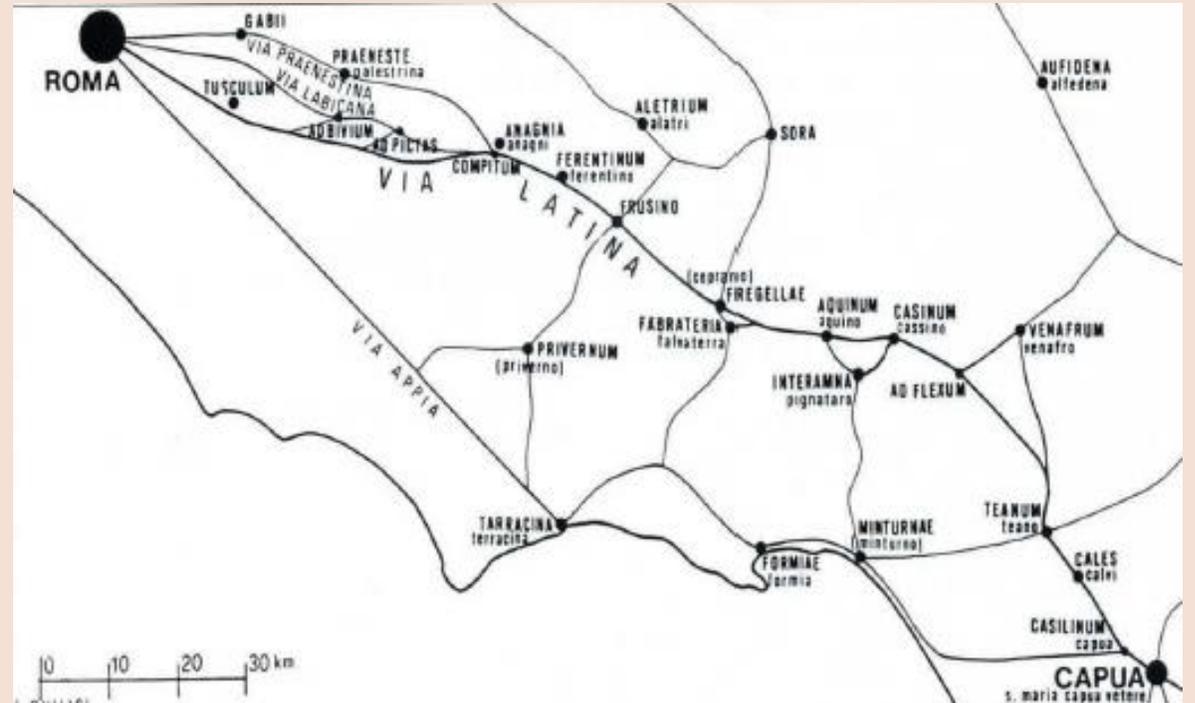


RETE STRADALE ITALIA: IV SEC. A.C

Età repubblicana: strade con funzione strategica, collegamento tra Roma, i capisaldi militari e le teste di ponte.

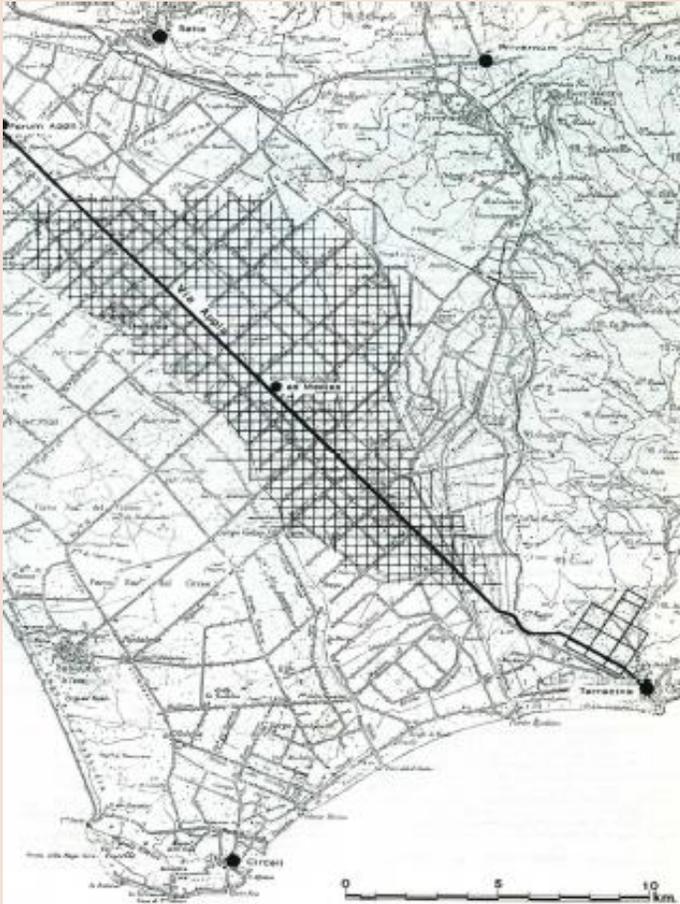
Nel IV sec. a.C. è potenziata **la via Latina**, dopo l'annessione del Lazio meridionale (territorio Volsci e Equi) per i collegamenti con la Campania → meta finale è Capua (odierna Santa Maria Capua Vetere) con un percorso di 146 miglia (circa 216 km) condotto nelle regioni montuose interne, fra i colli laziali e le propaggini dell'Appennino.

-Dal 312 a.C. la stessa destinazione è raggiunta dalla **via Appia** (prima con nome di un magistrato romano, il censore Appio Claudio il Cieco), ma attraverso le paludi pontine (bonificate) ed i monti del versante tirrenico.



VIA APPIA

- tracciato condotto su rettifili, traguardando passi o valichi obbligati e città importanti (Lanuvio, Velletri, Cori e Priverno) unite solo da diramazioni alla nuova strada → 90 km rettifilo da Roma a Terracina, attraverso colli albanani e pianura pontina.



Disfatti i Sanniti, la strada da Capua fu prolungata a **Benevento** poco dopo il 268 a.C., poi a **Venosa**, a **Taranto** e, con la sottomissione della Messapia e del Salento, prima del 191 a.C. venne portata infine a **Brindisi**, testa di ponte per le conquiste romane in Oriente.

RETE STRADALE ITALIA: III SEC. A.C.

III sec. a.C. espansione romana verso l'interno appenninico, nel territorio degli Equi e dei Marsi,

Via Tiburtina- Valeria: tra gli ultimi anni del IV e l'inizio del III secolo a.C. fu prolungata oltre Tivoli da un magistrato della gens Valeria fino a Corfinium.



Via Flaminia: costruita da Caio Flaminio (223-219 a.C.) attraversa l'Etruria falisca, l'Umbria, (variante per Spoleto: percorso più lungo, ma prevalente in età tardo-antica) il Piceno raggiungendo l'Adriatico a Fano e seguendo poi la costa fino a Rimini → colonizzazione dell'ager Gallicus. ARIMINUM è avamposto per la conquista della Gallia cisalpina.



RETE STRADALE ITALIA: III-II SEC. A.C.

Via Aurelia: percorso costiero fino a Cosa, colonia del 273 a.C., poi a Luna/Luni (colonia nel 177 a.C.) ed infine nel 109 a.C. fu prolungata attraverso il territorio dei Liguri fino a Genova, Vado Ligure e Tortona (*via Aemilia Scauri*) → nodo stradale dell'Italia occidentale/Gallie.

Via Clodia: percorso interno, raggiungeva Blera, Tuscania, Saturnia, Rosselle presso Grosseto, forse Vetulonia, per confluire nell'Aurelia.

Via Cassia: percorso interno, per Sutri, Volsinii (oggi Bolsena), da dove fu prolungata a Chiusi ed Arezzo (171-154 a.C.)

Da Arezzo → raccordava con via Flaminia “minore”/nuova per Bologna (187 a.C. dal console C. Flaminio, figlio del C. Flaminio costruttore della via Flaminia).

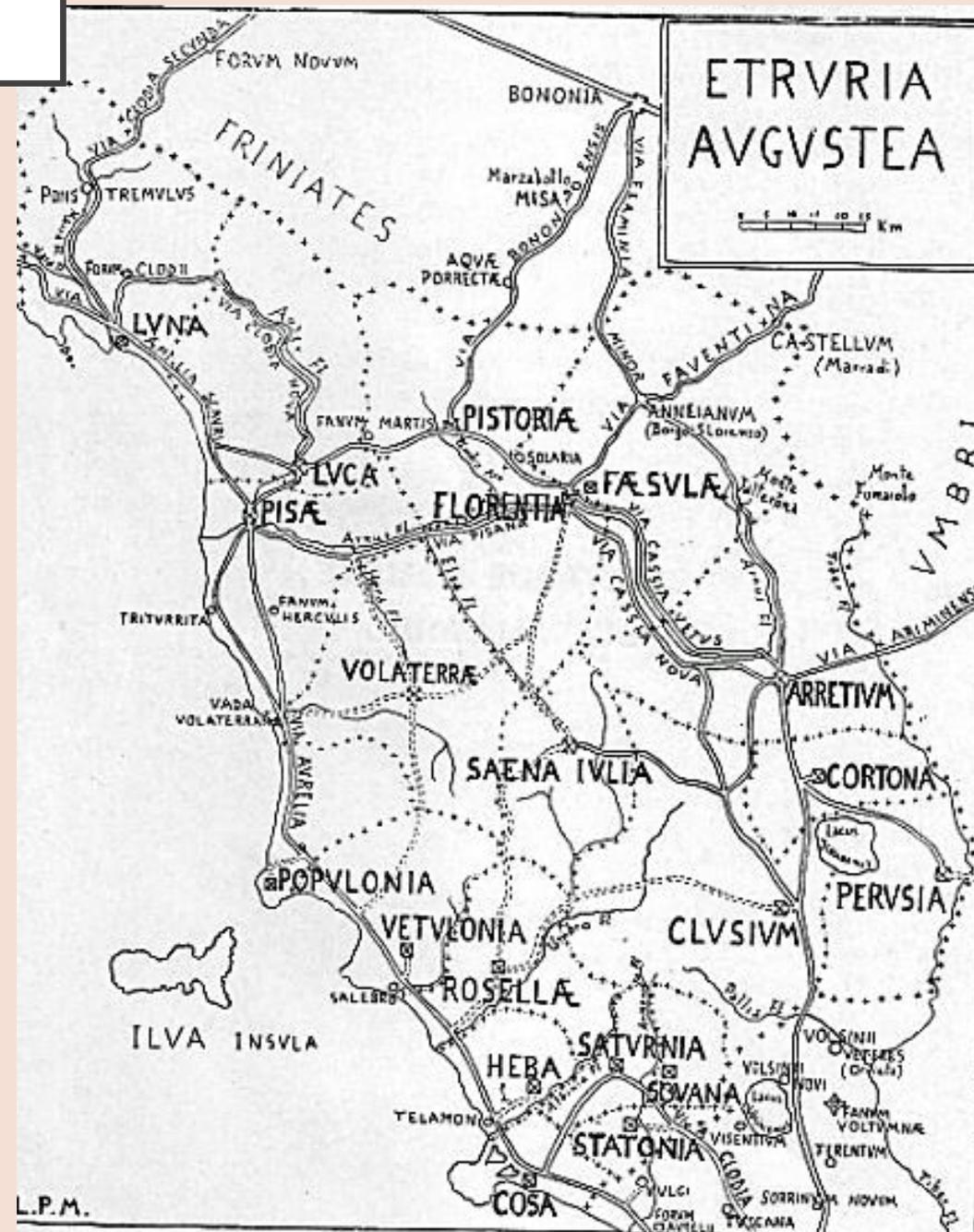
→ raccordo con Fiesole (poi Firenze, colonia fondata alla metà del I secolo a.C.) (quando?)

Da Faesule/Florentia → via transappenninica per Bologna/ Modena

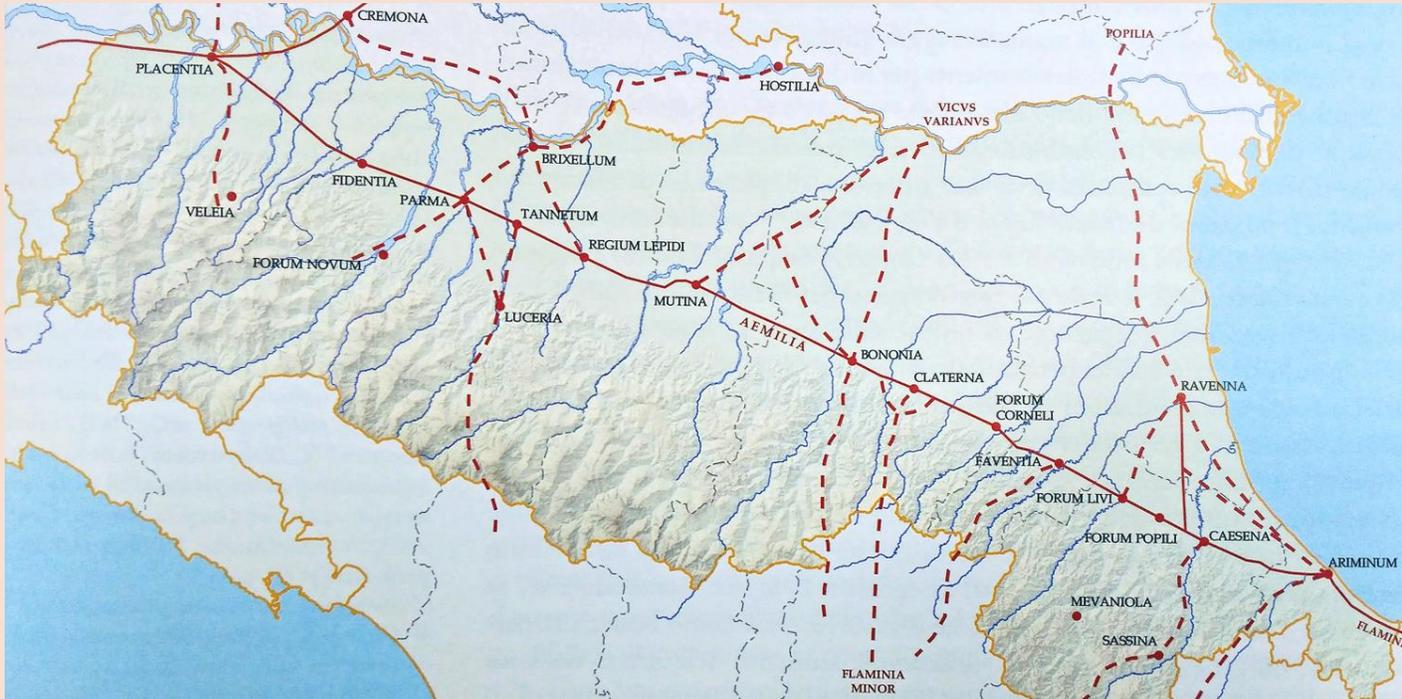
→ via “Faentina” per Faenza

→ via Quinctia (150 o 123 a.C.) per Pisa (sn Arno)

→ via per Lucca (dx Arno)



RETE STRADALE ITALIA: II SEC. A.C.

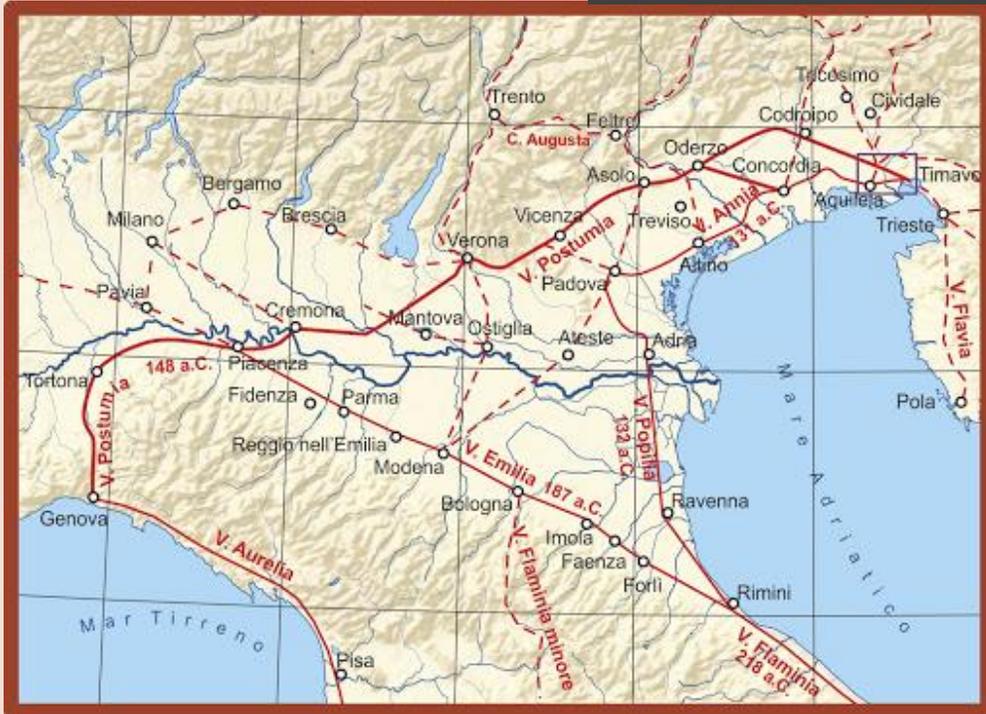


via Emilia → cardine per le comunicazioni di tutta l'Italia settentrionale. Tracciata da console M. Emilio Lepido nel 187 a.C., da Rimini a Bononia, poi con terminale a Piacenza.

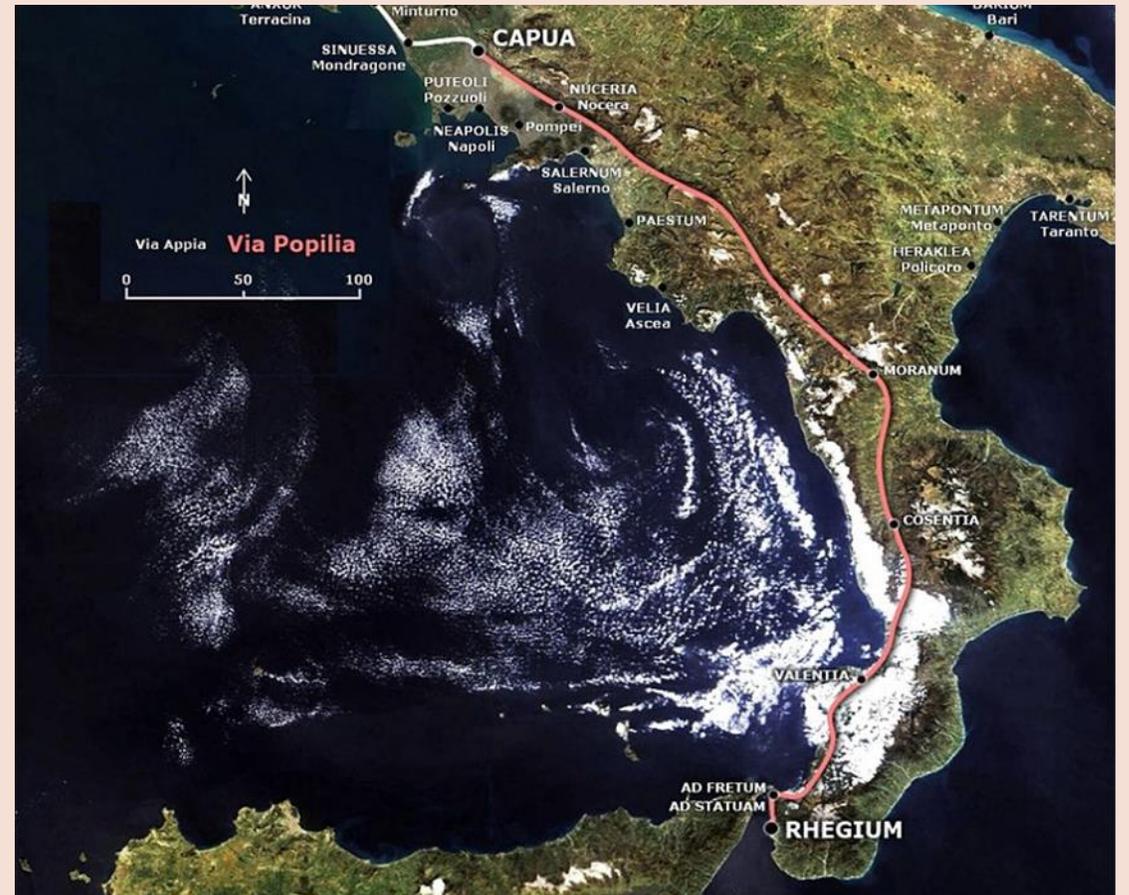
Dalla Emilia si irraggiare il sistema viario che articola tutta la val Padana ed il Veneto:
Via Emilia «Altinate» (175 a.C. , M. Emilio Lepido) da Bologna ad Aquileia (colonia fondata nel 181 a.C.).



RETE STRADALE ITALIA: II SEC. A.C.



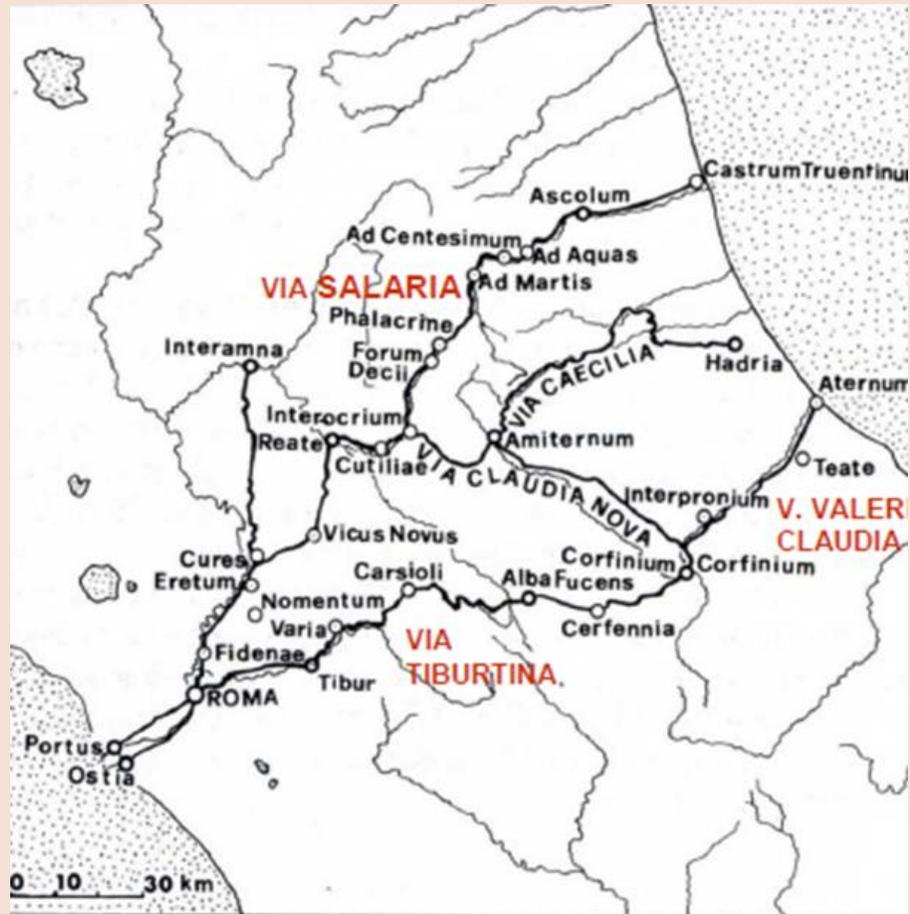
via Popilia-Annia: da Capua a Rhegium (per Sala Consilina, Morano Calabro, Cosenza e Vibo Valentia)



Via Postumia: nel 148 a.C. il console S. Postumio tracciò la via Postumia da Aquileia a Genova per Verona, Cremona, Piacenza e Tortona.

Via Popilia: nel 132 a.C. il console P. Popilio condusse la via Popilia da **Rimini** a Padova, lungo la costa per Adria e Ravenna, poi prolungata ad **Aquileia** (132-131 a. C.) da Annio Popilio (**Popilia-Annia**).

RETE STRADALE ITALIA: I SEC. A.C.

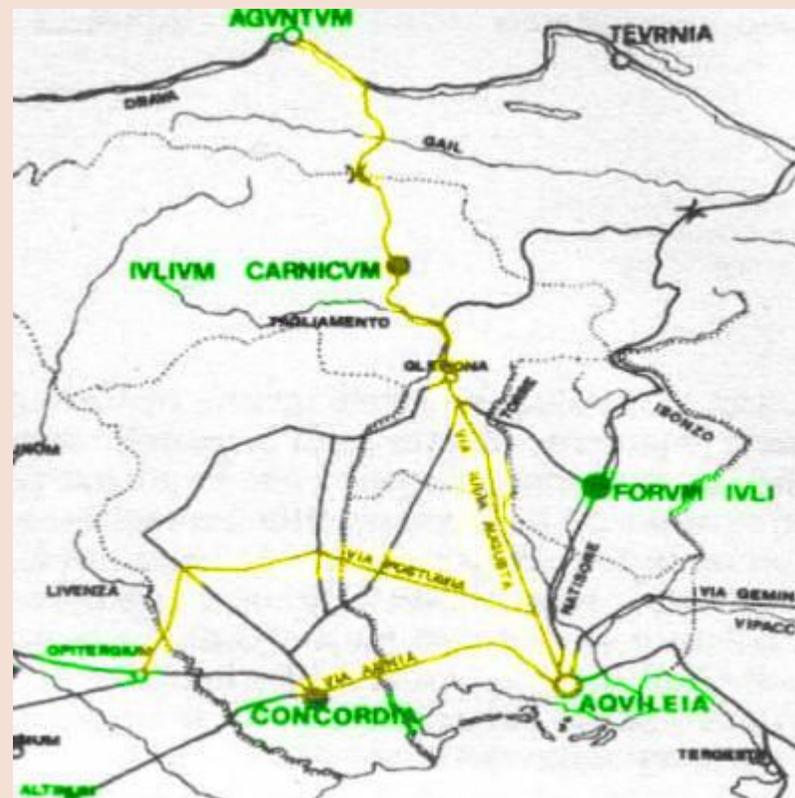


via Caecilia: console L. Cecilio Metello (età sillana) – si distacca dalla via Salaria a Rieti per raggiungere l'Adriatico passando per Amiterno ed Atri

RETE STRADALE ITALIA: AUGUSTO

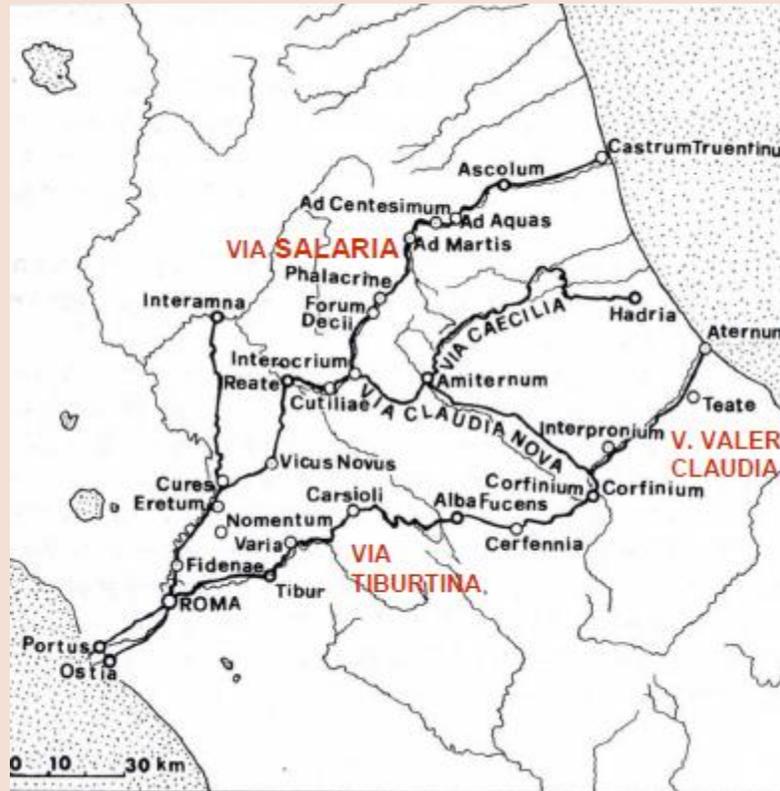


Vial Iulia Augusta: da Concordia al Norico, attraverso la pianura friulana e le Alpi Carniche



Via Iulia Augusta: da Piacenza, dove terminava la via Emilia, alla Gallia Narbonense attraverso Tortona, Vado Ligure e le Alpi Marittime

RETE STRADALE ITALIA: CLAUDIO



via Claudia Valeria: prolunga la via Valeria, da Corfinio fino a Aternum (Pescara)

Via Claudia Nova: da Corfinio ad Amiternum

Via Claudia Augusta: da Altino, per Trento e Bolzano, raggiunge Retia e Noricum e il Danubio, oltre Augusta Vindelicum (Augsburg).



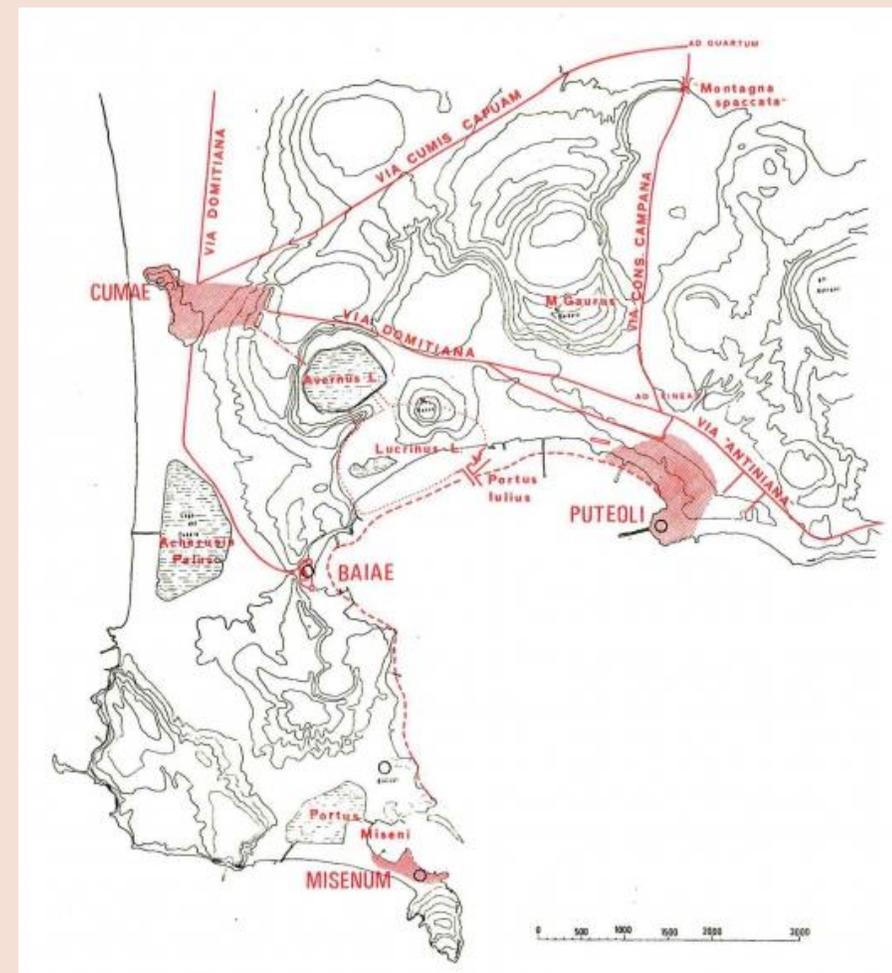
RETE STRADALE ITALIA: FLAVI



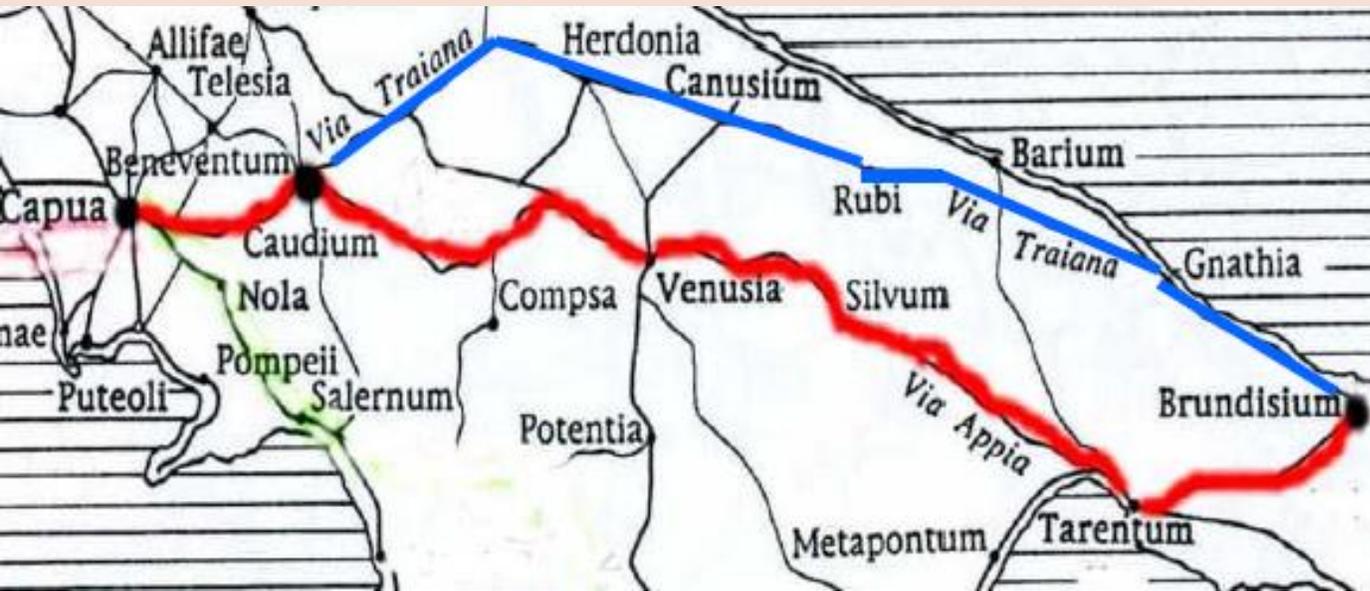
traforo del Furlo

Vespasiano → **via Flavia**
(78-79 d.C.) da Trieste a
Tarsatica (odierno
Fiume), per Pola.

Domiziano → **via
Domitiana** (91
d.C.), percorso costiero,
da Sinuessa (sulla via
Appia) alle foci del
Volturno fino a Pozzuoli.



RETE STRADALE ITALIA: TRAIANO



Via Traiana: (109 d.C.) variante più breve della via Appia, passa per Benevento, Canosa, Gnathia.
-nel tratto terracinese Appia per risparmiare la salita fino a quota 147 metri sulla rupe ove era il tempio di Giove Anxur venne affrontato l'immenso lavoro del taglio di Pisco Montano
-monumentalizzazione dei due termini: arco di Benevento; colonne a Brindisi.



RETE STRADALE ITALIA: TARDO IMPERO



Via Severiana (Settimio Severo):
litorale laziale, da Ostia a Terracina



Via Herculea (Massimiano Erculio): percorso interno
appenninico da Sepino (Molise), per Potenza e
Grumento, raggiungeva Nerulum in Calabria.

INFRASTRUTTURE: PONTI



Via Flaminia: Ponte Grosso, ai piedi della Gola del Burano, Cagli (età augustea)



Via Salaria: ponte augusteo sul torrente Garrafo ad Acquasanta Terme (AP)



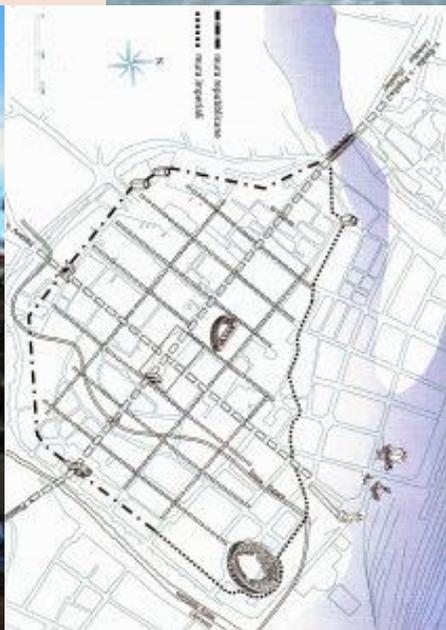
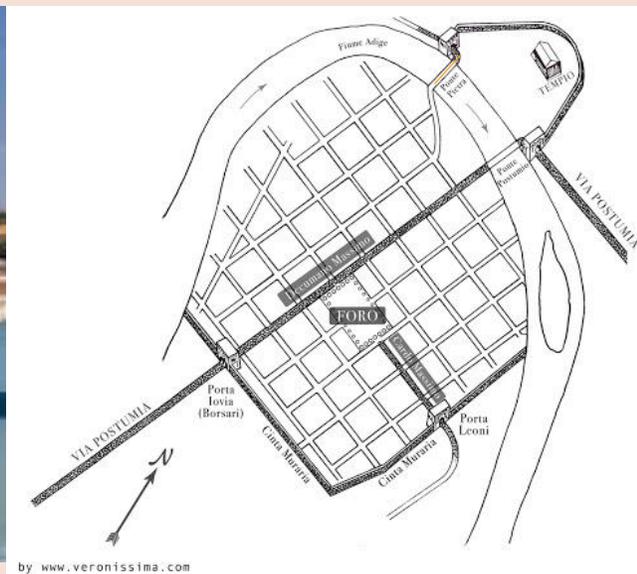
Via Salaria: Ponte di Cecco sul fiume Castellano (Ascoli Piceno), Età repubblicana



Ponte augusteo di Porta Cappuccina sul fiume Tronto (Ascoli Piceno)

INFRASTRUTTURE: PONTI

Verona, **ponte Pietra**: guado su naturale attraversamento dell'Adige; prima ligneo poi litico (post 89 a.C.)



Rimini, **ponte di Tiberio**: guado sul fiume Marecchia/Ariminus, punto inizio vie consolari, Emilia e Popilia. Iniziato da Augusto nel 14 e completato da Tiberio nel 21 d.C., in pietra d'Istria.

INFRASTRUTTURE: VIADOTTI



via Appia, valle di Ariccia (Castelli Romani) → costruzione, lunga 230 metri, larga 8,20 metri e alta da 3,30 a 13 metri (ora 11,60), in opera cementizia rivestita in opera quadrata di peperino con blocchi disposti di testa e di taglio; un arco al centro → deflusso delle acque meteoriche

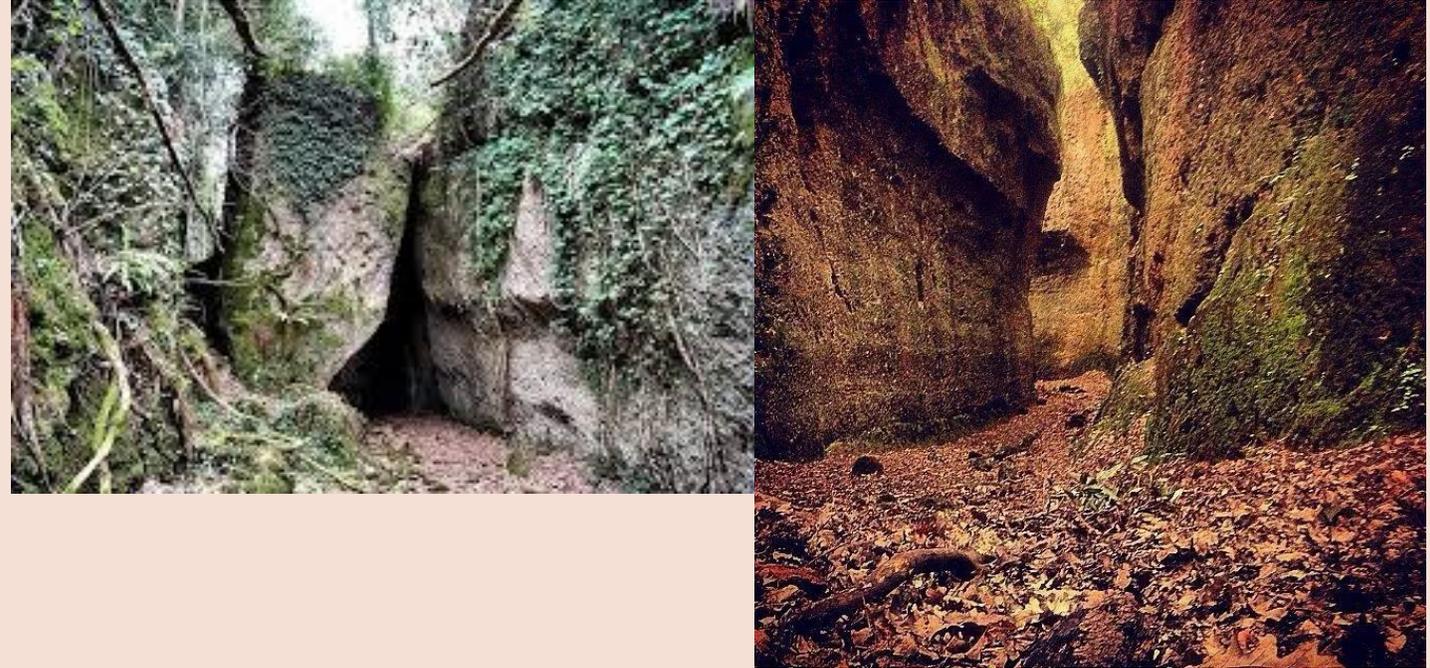


via Prenestina, Ponte di Nona (IX miglio) → Lungo circa 72 metri e alto al centro 16 metri, sette arcate. (fine del II- inizio I sec. a.C.). Nucleo in calcestruzzo, rivestito opera quadrata di pietra gabina, chiavi di volta in travertino e le testate in tufo rosso dell'Aniene. Un piccolo ponticello in pietra gabina, più antico (II secolo a.C.) è posto sotto l'arco centrale.

DISLIVELLI E OSTACOLI OROGRAFICI

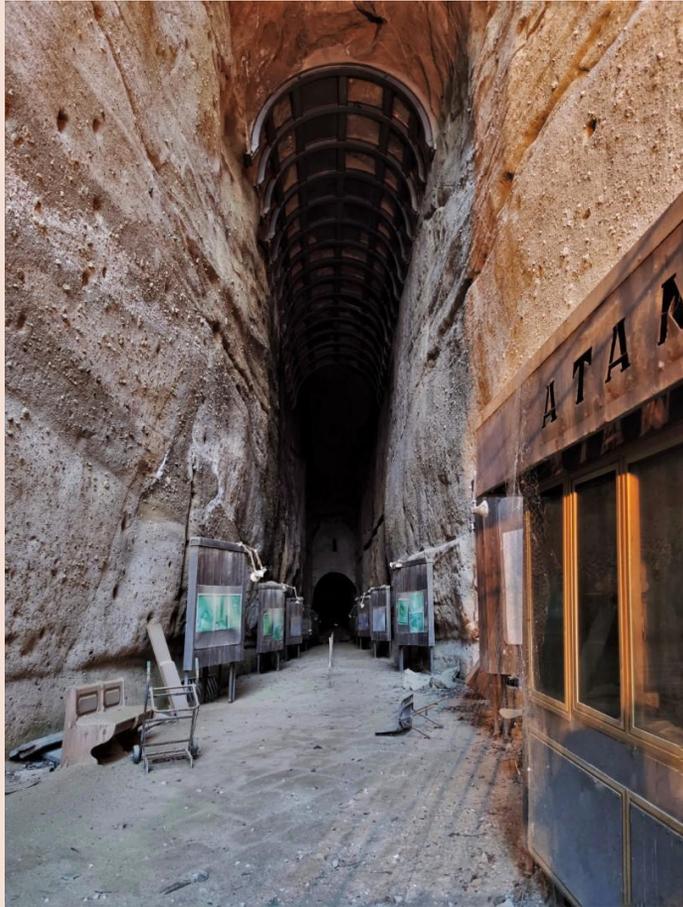


via Flaminia:
passo della
Scheggia (632
me slm)
→ attuale strada
serie di tornanti,
l'antica
raggiunge
diretta il
fondovalle.

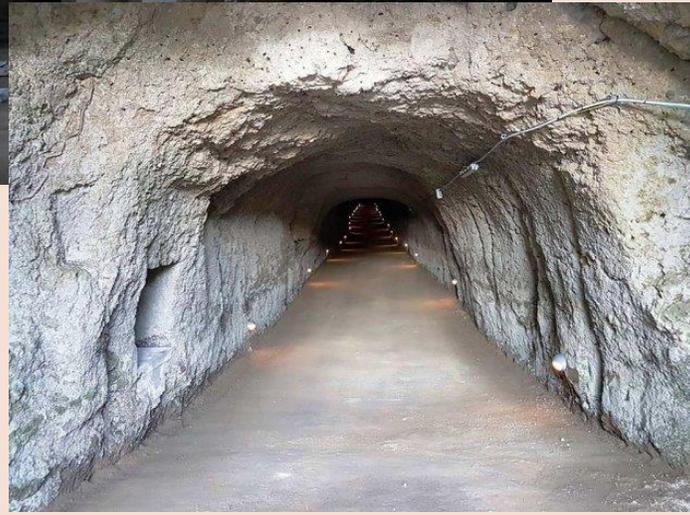
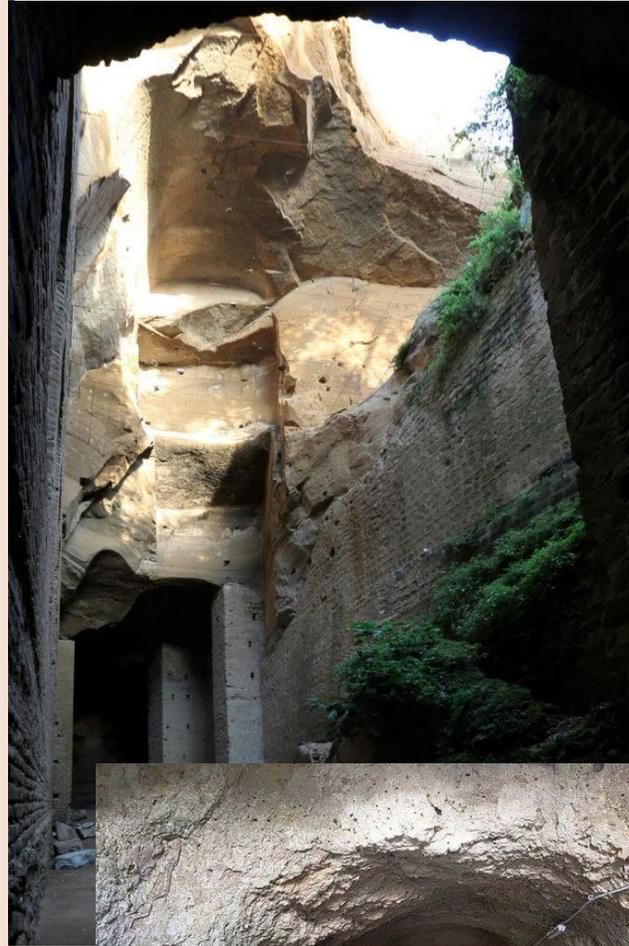


Cava Buia di Fantibassi, poco fuori il centro abitato di Civita Castellana, nei pressi della *via Nepesina*: sentiero di 190 metri, larga da 1 a 4 m, pendenza 15%.

DISLIVELLI E OSTACOLI OROGRAFICI



Crypta Neapolitana: lunga galleria originariamente quasi 900 m scavata nel tufo della collina di Posillipo, nell'area tra Napoli e Pozzuoli, illuminata ed areata da profondi lucernai a bocca di lupo sul percorso (I sec. a.C.)



Grotta di Seiano → collega la villa di Publio Vedio Pollione e altre ville di Pausilyponai porti di Puteoli e Cumae.

Crypta Romana, Grotta Cocceio: gallerie nel tufo che collegano Cuma a Portus Iulius, funzione difensiva (Agrippa)

BIBLIOGRAFIA

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:

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.

Tecnica stradale:

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.