

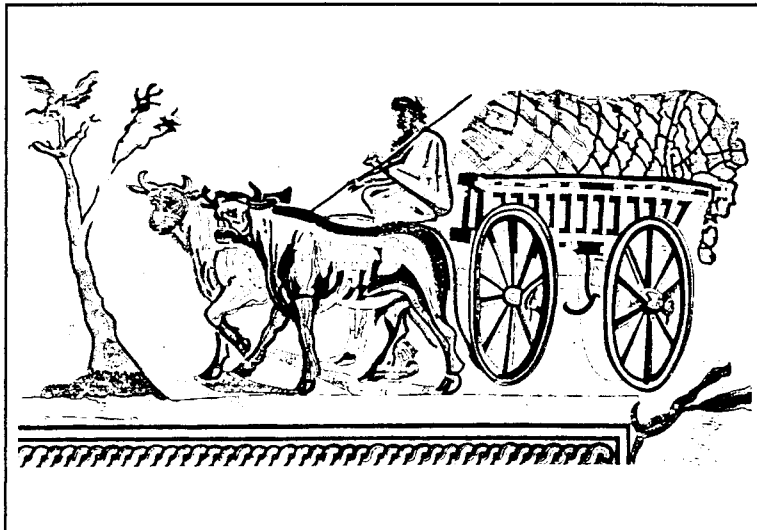
FALERII - VIA AMERINA



GRUPPO ARCHEOLOGICO ROMANO

SULLE STRADE DI ROMA

A cura di Maria Cristina Biella



GRUPPI ARCHEOLOGICI D'ITALIA

Le fonti. Le strade costituiscono probabilmente una delle tracce più cospicue lasciate dalla civiltà romana. La loro estensione ammonta a circa 53.000 miglia, pari a 80.000 km. I loro tracciati ricoprivano l'estensione di tutto l'impero. I Romani in molti dei luoghi nei quali si trovarono a dominare trovarono un assetto stradale già ben definito, in particolare in Mesopotamia e in alcune delle regioni che erano state interessate dalla grande conquista di Alessandro Magno. A loro tuttavia va il merito di avere reso possibile le comunicazioni in modo rapido ed efficiente in tutto l'impero.

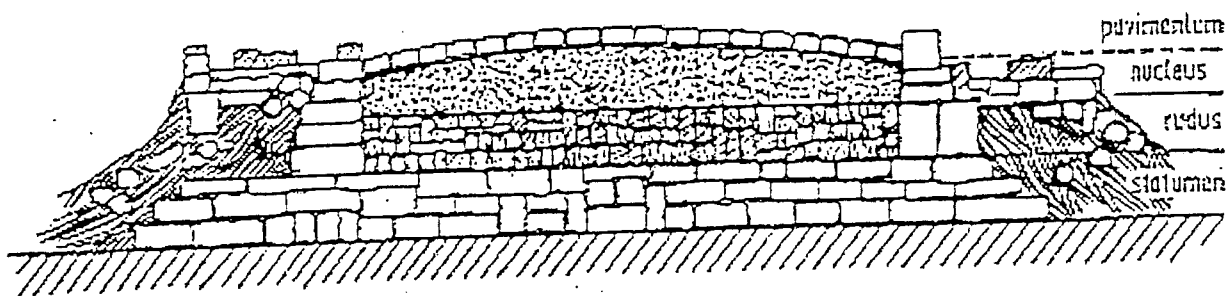
Tuttavia, nonostante i Romani fossero pienamente consapevoli di quali e quanto grandi fossero queste loro imprese, non ci hanno lasciato alcun trattato, che ci descriva con attenzione il metodo utilizzato per procedere alla costruzione di una via.

Ci si deve riferire ad un unico testo, che ci descrive, seppur sommariamente questo procedimento. Ha senz'ombra di dubbio il limite di trattarsi di un testo poetico del I secolo d.C. : ci si riferisce ai versi di Stazio nelle *Silvae* (Stazio, *Silv.* IV,3,40sgg.)¹.

Di conseguenza le nostre conoscenze in merito all'ingegneria stradale romana ci provengono principalmente dai resti materiali, che fortunatamente sono tutt'altro che esigui.

Le caratteristiche tecniche. Le strade romane pavimentate, le *viae lapidibus stratae*,² pur non seguendo in assoluto un unico modello comune dal punto di vista della costruzione, sono tuttavia simili per alcuni particolari. Lo strato più profondo, detto *statumen*, era formato da grosse scaglie di pietra dura ed era sormontato da un ulteriore strato, detto *rudus*, di pietre di dimensioni minori, legate da calce o da pozzolana. Prima di giungere allo strato visibile, si trovava ancora il *nucleus* di sabbia e pietrisco, o di ghiaia e frammenti di coccio e calcinacci. Al di sopra di questi tre "strati preparatori" si poneva il cosiddetto *dorsus summum* o *summa crusta* o *pavimentum*, costituito da basoli poligonali di pietra dura. Il rivestimento superiore veniva posto in opera, mantenendo la canonica forma a "schiena di mulo", per fare in modo che l'acqua scivolasse verso i margini della strada e nelle apposite strutture di drenaggio ivi collocate.

La carreggiata stradale aveva una larghezza minima determinata dalla legge. Festo ci tramanda che una Via Publica doveva essere larga *quantum ratio utilitatis permittit* : il che generalmente significava la possibilità che due veicoli provenienti da direzioni opposte si potessero incrociare. Le misure delle larghezze delle carreggiate, delle gallerie stradali e dei ponti sono comunque molto variabili.



¹ "La prima incombenza fu quella di tracciare dei solchi, scompaginando la rete delle piste precedenti, e, con un e norme sbancamento, di scavare a fondo il terreno. La seconda fu quella di riempire in modo diverso il vuoto delle trincee e di preparare una massicciata per la carreggiata, al fine di evitare che il fondo si afflosci e tradisca o che il letto vacilli sotto le pietre calpestate. Poi ci si mise a serrare la carreggiata entro appositi bordi sui due lati..."

² Oltre a queste, che costituivano le vie pavimentate in maniera più complessa e dispendiosa, esistevano anche le cosiddette *viae glareae stratae* o *viae glareatae*, provviste di una semplice copertura di ghiaia. Si segnalano anche le *viae terraneae*, a fondo naturale, tagliate nella roccia, o ricavate nella terra.

Le *viae publicae*. Tali strade venivano poste in essere nel momento in cui vi era la necessità di mettere in comunicazione due comunità. Le fonti principali per definire il concetto di *via publica* sono tutte di epoca tarda e in particolare ci si riferisce a passi delle opere di Festo, di Flacco Siculo, di Ulpiano e di Isidoro.

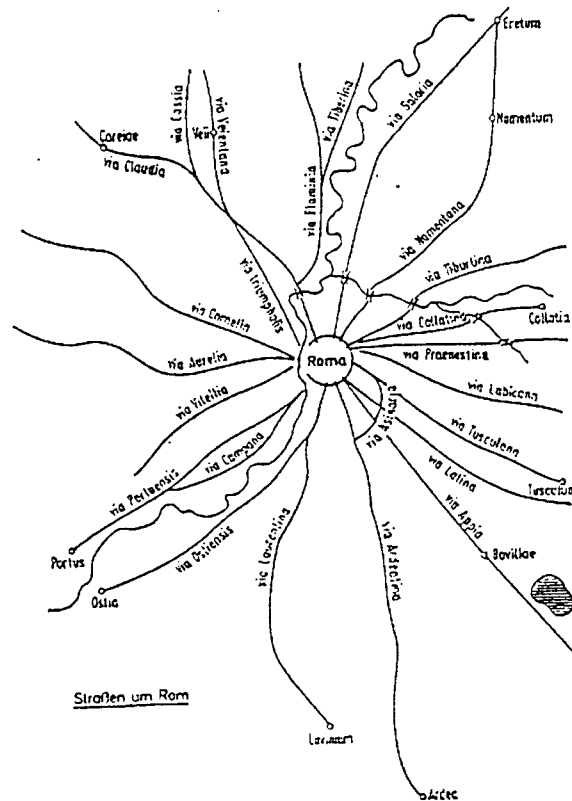
Una via viene definita *publica* nel momento in cui viene edificata su di un suolo pubblico. Anche se la competenza ultima spetta al Senato, l'onere e l'onore di tale impresa sono riservati a coloro che hanno lo *ius publicandi*³. Tale diritto appartiene a coloro che ricoprono le cariche dotate di *imperium*: i consoli, i pretori e i proconsoli. Tuttavia noi abbiamo notizie discordanti in merito: ci sono giunti esempi di edili e di censori, che posero mano alla costruzione di tratti di *viae publicae*. La Via Appia, fu edificata nel 312 a.C. da Appio Claudio Cieco, mentre ricopriva la carica della censura. Il problema è stato risolto dagli studiosi con la spiegazione che la via in questione è stata costruita su suolo pubblico e che di conseguenza non sia stato necessario l'utilizzo dello *ius publicandi*.

Una problematica di non poco interesse è costituita dal nome che tali percorsi viari avevano in antico. Gli studiosi non sono concordi.

Alcuni sostengono che le vie di più antica costruzione prendessero il nome dalle località di arrivo, come la Via Amerina, la Via Prenestina, la Via Veiente, ecc., mentre le più recenti dal costruttore. In realtà sembra che i nomi derivati dalle località siano entrati in uso solamente dopo il IV secolo d.C.. Inoltre è ancora da dimostrare che i nomi, derivati da quelli familiari, siano stati attribuiti alle vie nel momento della loro costruzione. A favore di tale affermazione si possono citare le fonti antiche: Strabone, parlando dell'Umbria, ne dà una misurazione estremamente precisa e ciò è possibile solo nel momento in cui lo storico si sia basato su di un percorso viario. Catone applica la stessa metodologia in riferimento alla terra dei Sabini. Tuttavia entrambi gli scrittori non segnalano alcun nome di via. Di conseguenza gli studiosi sono propensi ad affermare che, almeno nel II secolo a.C., momento in cui operarono i due storici sopracitati, le strade non venissero appellate nel modo in cui noi siamo avvezzi a fare.

Una teoria, sostenuta da alcuni studiosi, porta a vedere il nome della via ricavabile dai nomi dei costruttori, iscritti sulle pietre miliari⁴. Tale concomitanza è stata però riscontrata solamente in tre casi, riferiti alla Via Emilia, alla Via Postumia e alla Via Cecilia.

Alcuni studiosi hanno preferito attribuire una particolare importanza onomastica ai *fora*⁵, ma si conoscono nomi come Voconio, Fulvio, Cornelio, Licinio, Livio, ecc., che sembrano non avere attinenza con l'appellativo della via.



³ Con tale termine si intende il diritto del magistrato di espropriare il privato della terra, facendola diventare parte dell'*ager publicus*.

⁴ I *miliaria* erano pietre, la cui forma più comune era quella della colonnina cilindrica, di altezza variabile tra i cm 40 e m 1. Erano collocati su di uno, o su entrambi i lati della strada all'inizio di ogni nuovo miglio. Veniva riportata la distanza dall'inizio della strada, o in età imperiale, dall'ultima città attraversata, o da quella più vicina da raggiungere.

⁵ I *fora* erano insediamenti abitativi posti a metà del percorso viario.

I mezzi di trasporto. Per viaggiare lungo le strade dell'Impero vari erano i tipi di veicoli utilizzati. Sfortunatamente noi dobbiamo basarci solamente su ipotesi ricostruttive, che sono per lo più desunte da raffigurazioni su rilievi. In alcuni casi possiamo anche attingere alle fonti scritte, cercando di correlare l'apparato iconografico e quello letterario.

- Il *cisium* e l'*essedum*, erano di origine transalpina e molto simili tra di loro. Sono citati da Marziale e da Virgilio e conosciuti tramite un rilievo da Aquileia del IV d.C.. Del *cisium* rimangono parti in ferro da Pompei dalla Casa del Menandro. Era di piccole dimensioni, guidato da un cocchiere e trainato da tre muli. Portava al massimo 200 libbre.

- Il *carpentum* è raffigurato sulle monete di Agrippina. E' un carro a due ruote, di origine etrusca. E' chiuso a volta e trainato da due muli. E' un carro di rappresentanza per i dignitari imperiali. Esiste una variante a quattro ruote per il trasporto di oggetti di valore.

- La *benna* è di origine gallica e permette il trasporto di famiglie.

- Il *pilentum* era comodo per le lunghe distanze, ma per noi completamente anonimo, dal momento che non sono state rinvenute rappresentazioni.

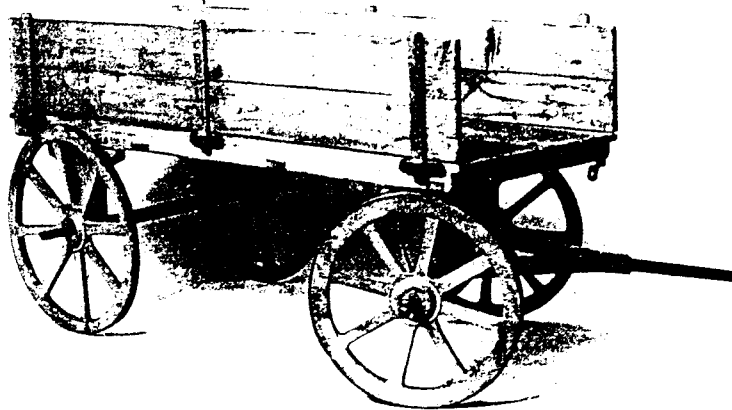
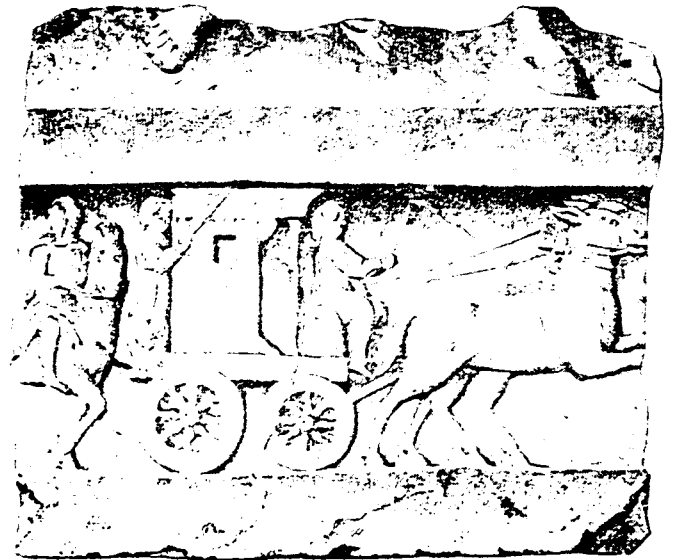
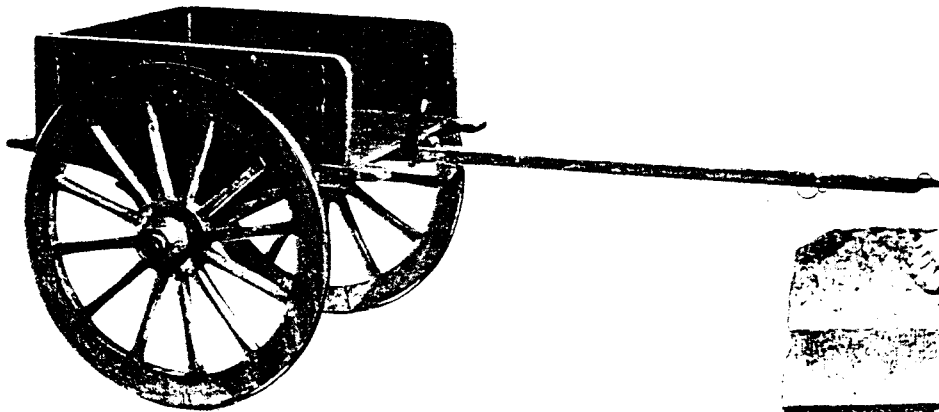
- Il *petorritum* era un carro pesante per il trasporto delle persone.

- La *carruca* era un carro a quattro ruote, coperto da una tenda in pelle con dei fori con funzione di finestre, particolarmente adatto al trasporto di più persone, fino al numero di sei. Il Digesto lo chiama *carruca dormitoria*.

- La *raeda* era una diligenza veloce, utilizzata soprattutto per il servizio pubblico.

- L'*arcera*

- Il *palustrum* e il *serracum* erano invece veicoli pesanti e robusti, adatti al trasporto delle merci.



Gli Itinerari. Gli itinerari erano guide, contenenti le distanze relative alle stazioni, che si trovavano lungo il percorso. Fondamentalmente i tipi di itinerari conosciuti sono due: quelli ufficiali, l'utilizzo dei quali è da commettere ad usi amministrativi e militari e la cui origine è da riportare con ogni probabilità al servizio postale dell'impero achemenide, e quelli privati. L'utilizzo degli itinerari ufficiali è documentato nella "Vita Alexandri Severi". Vegezio sottolinea come tali strumenti di viaggio fossero *non tantum adnotata sed etiam picta*. L'unico esempio di excerptum do *itinerarium pictum* è quello rinvenuto a Dura Europos, appartenente ad uno scudo di un soldato della XX legione Palmyrena. Vi si trovano riportati le stazioni di tappa situate sul Mar Nero e lungo la strada che portava da Bisanzio alle foci del Danubio.

Per quanto concerne gli *itineraria picta* siamo in possesso di maggiori informazioni. Vari sono le parti di questi strumenti di viaggio a noi giunte:

- La *Tabula Peutingeriana*, così chiamata dal nome di Konrad Peutinger, a cui l'itinerario venne donato dopo la sua scoperta nel 1507. E' il più importante documento cartografico dell'antichità. E' una striscia di pergamena lunga m 6,75 e alta cm 34, divisa in 12 segmenti. Vi viene rappresentato il mondo abitato, privilegiando la latitudine alla latitudine per una questione di maneggevolezza. E' illustrata con 555 vignette, la cui interpretazione in molti casi non è ancora molto chiara. Le distanze vengono espresse in miglia, tranne in Gallia, dove si usano le leghe. La datazione non è certa, ma sicuramente risale ad un'epoca in cui il cristianesimo era già diffuso, dal momento che vi sono elementi riferibili a questa religione. La tesi più convincente è quella che la fa risalire all'*Orbis Pictus* di Agrippa, aggiornato fino al IV secolo d.C..

- L'*Itinerarium Antonini* o *Itinerarium Provinciarum* elenca in ciascuna provincia il nome delle stazioni e la loro distanza in miglia romane, tranne nelle Gallie, dove vengono utilizzate le leghe e per le distanze marittime, le cui unità di misura sono gli stadi. In tutto vengono elencate 372 vie.

- L'*Itinerarium Marittimum* doveva essere complementare all'*Itinerarium Provinciarum*. E' intitolato ad Antoninus Augustus. Ha un carattere di esposizione discontinuo, ma permette di individuare i vari tipi di porto esistenti.

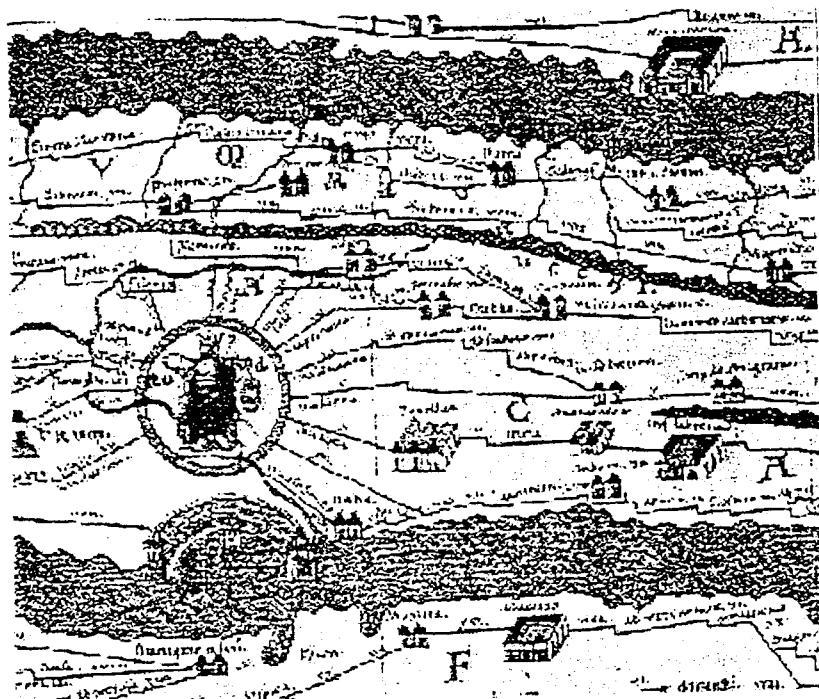
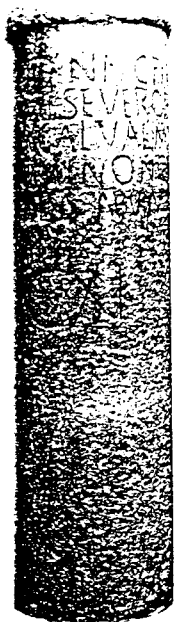
- L'*Itinerarium Burdigalense* o *Hierosolitanum* descrive le stazioni di tappa da Burdigala a Gerusalemme. Vengono annotati sommari riferimenti storici. Le distanze vengono espresse in miglia. E' databile intorno al IV secolo d.C..

- La *Peregrinatio Silviae* descrive il viaggio di una pellegrina da occidente fino alla Palestina e a Costantinopoli.

- Il *De Situ Hierosolimytae Urbis vel ipsius Iudeae* è attribuito al vescovo Eucherio di Lugdunum, del V secolo d.C..

- Il *De Situ Terrae Sanctae* del 530 d.C. circa.

- L'*Itinerarium* da Cadice a Roma è inciso su quattro bicchieri d'argento. E' stato rinvenuto nel 1852 presso le Terme di Vicarello. Erano stati probabilmente offerti alle divinità termali da pellegrini spagnoli. Vi vengono segnalate le stazioni da Cadice a Roma.

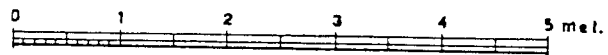
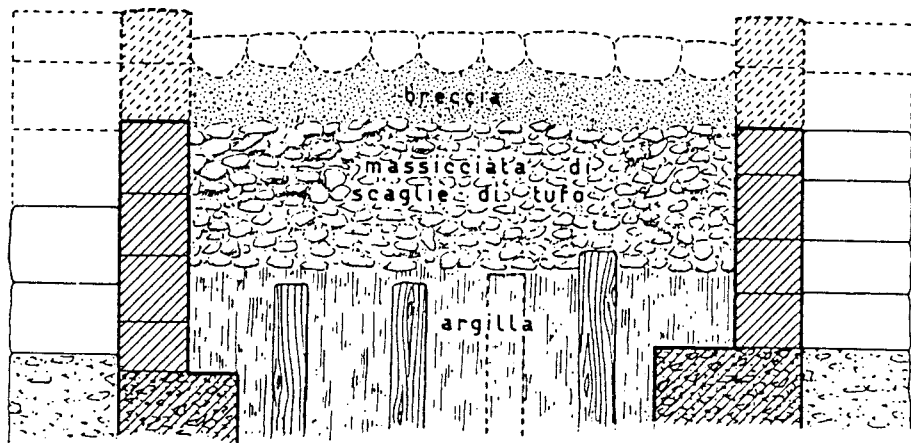
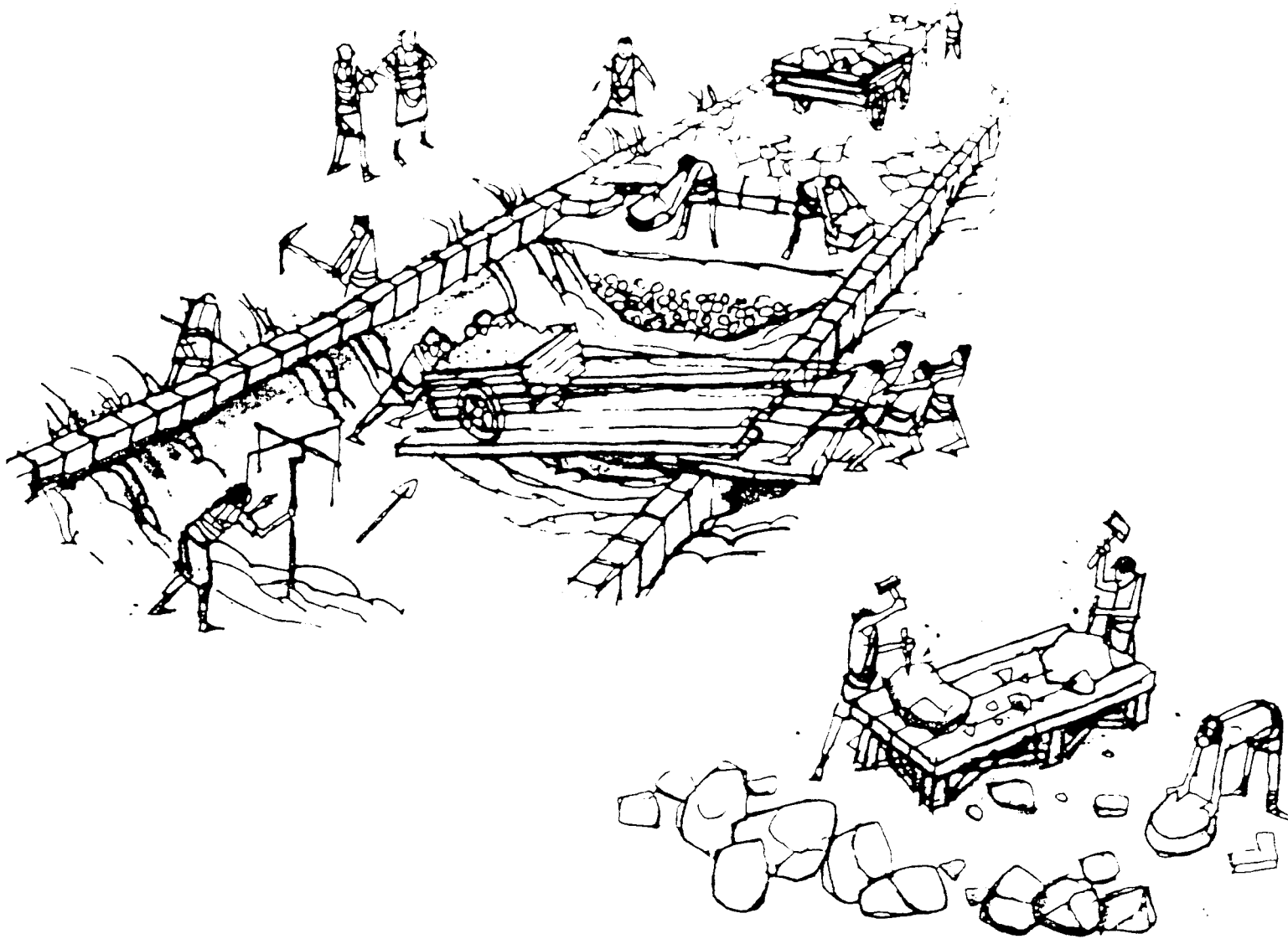


Bibliografia :

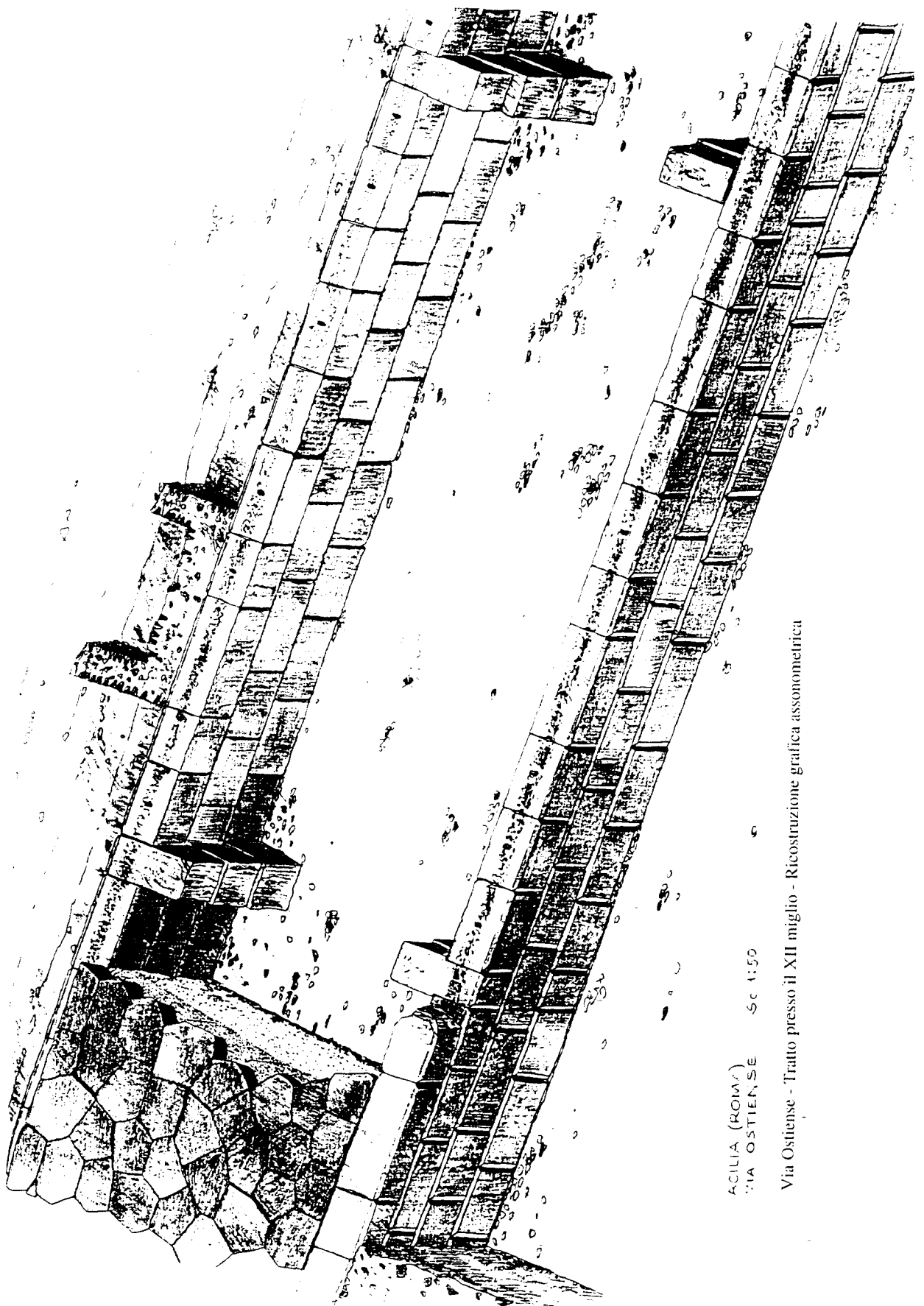
- L.M.Ceccherelli, *Le antiche strade, dai Sumeri (3500 a.C.) fino alle strade romane*, Lucca 1995
- G.Marinucci, *Tecniche costruttive romane*, Roma 1988
- G.Pisani Sartorio, *Viaggi e trasporti nell'antica Roma*, in *Archeo* 135, Maggio 1996, pp.64-97, Novara 1996
- G.Radke, *Viae publicae Romanae*, Bologna 1981
- R.A.Staccioli, *Le grandi strade dell'Impero*, in *Archeo* 39, Maggio 1988, pp.48-95, Novara 1988
- V. von Hagen, *Le grandi strade di Roma nel mondo*, Roma 1978



La rete viaria in Italia, in età imperiale.



Via Ostiense - Sezione del tratto stradale presso il collettore primario (Ostia Antica)



ACILIA (ROMA)
VIA OSTIENSE Sc 1:50

Via Ostiense - Tratto presso il XII miglio - Ricostruzione grafica assonometrica

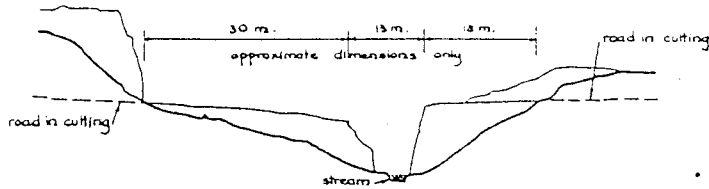
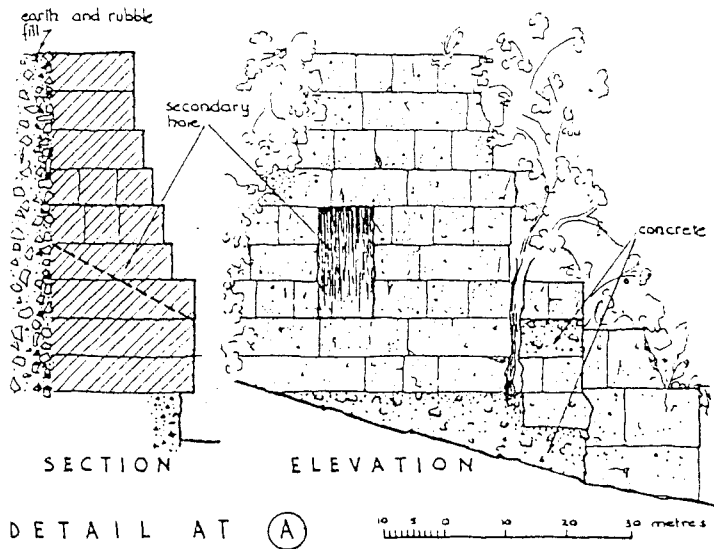
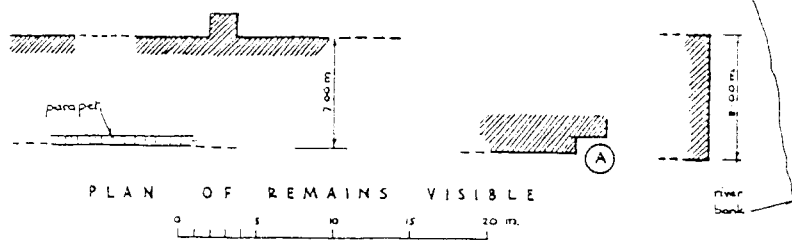


FIG. 12.—ROMAN BRIDGE ON THE VIA AMERINA, ACROSS THE FOSSO MAGGIORE

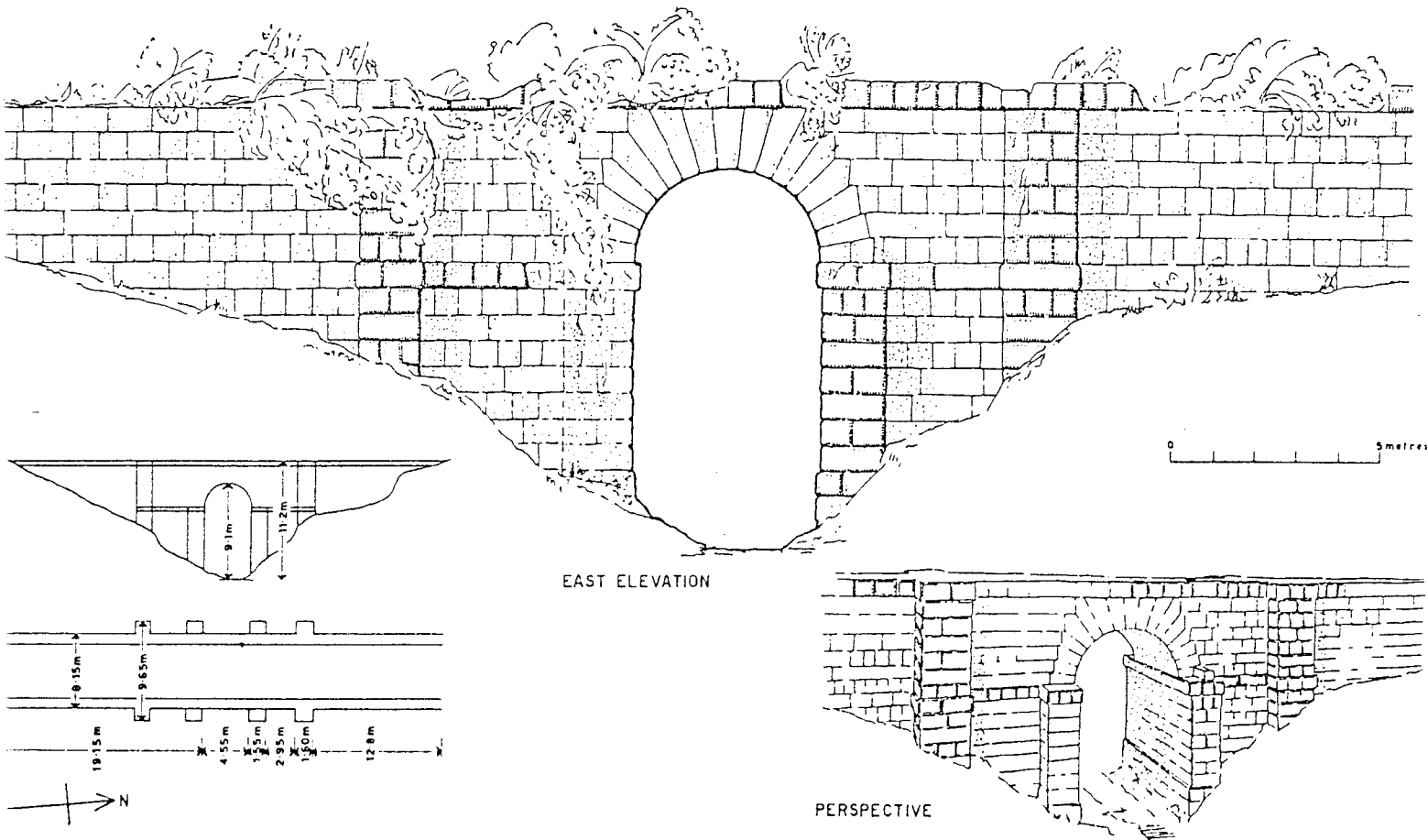


FIG. 11.—ROMAN BRIDGE ON THE VIA AMERINA, ACROSS THE FOSSO TRE PONTI