

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:

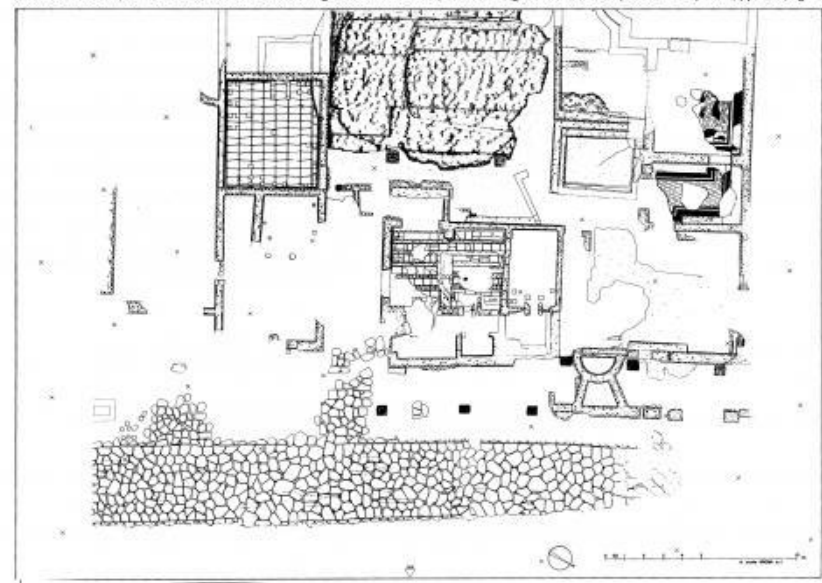
**mutationes**, ogni cinque-sette o nove- dieci anche dodici miglia → cambio dei cavalli.

**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 (QuadAEI 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.

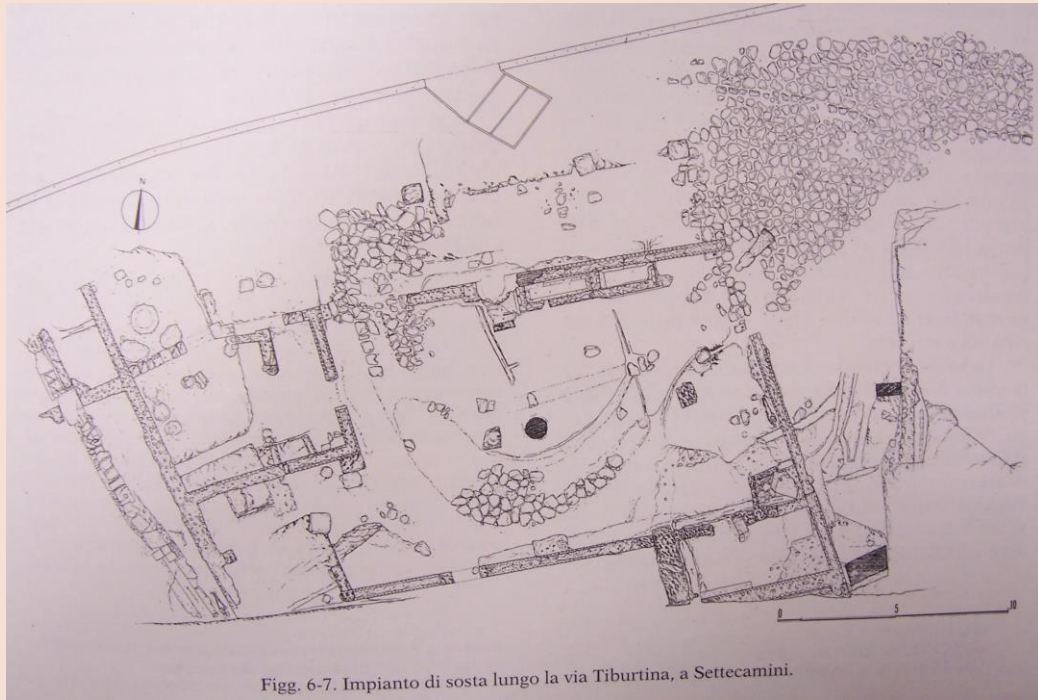


Mansio o villa ? ad Alba Docilia  
Via Iulia Augusta



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

# MANSIONES PRIVATE: MANSIO DI SETTECAMINI LUNGO LA VIA TIBUTINA



Figg. 6-7. Impianto di sosta lungo la via Tiburtina, a Settecami.



# 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*

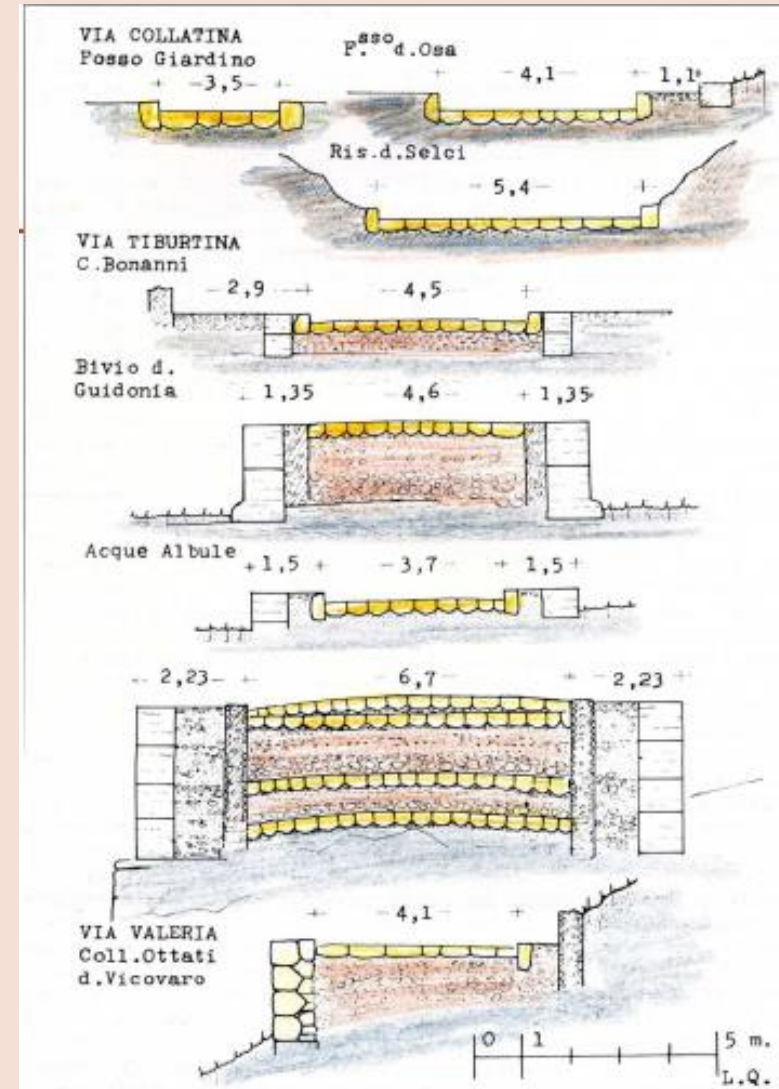
*Qui la prima fatica fu quella di tracciare i solchi, disfare i sentieri e scavare il suolo con uno scasso del terreno assai profondo; poi riempire gli scavi con altro materiale e approntare la base per lo strato superiore della pavimentazione, perché non si verificassero cedimenti del suolo e un fondo 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

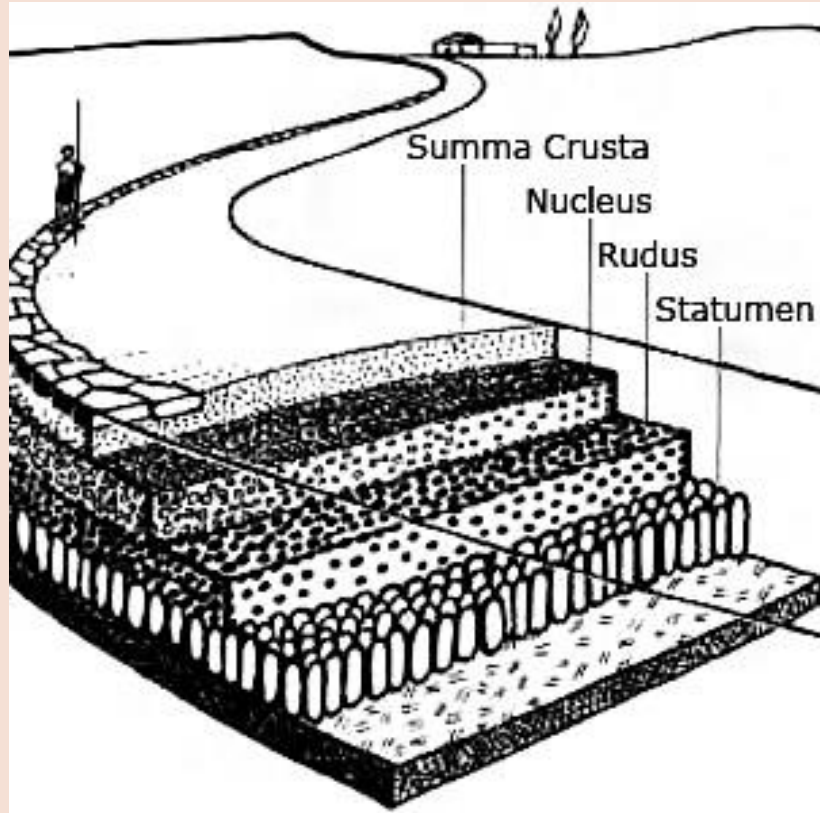
- carrabile lastricata, 4,1 m (14 piedi) → permetteva, con l'incrocio dei carri, il traffico nei due sensi.
- nei tratti più trafficati arriva anche a 5-6 m di larghezza e perfino a 10-14 m
- marciapiedi: 3 m per parte,  
Tot:  $3+3+4,1 \text{ m} = 10,1 \text{ m}$ .

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** = 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.**

- 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 MASSICCIATA 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



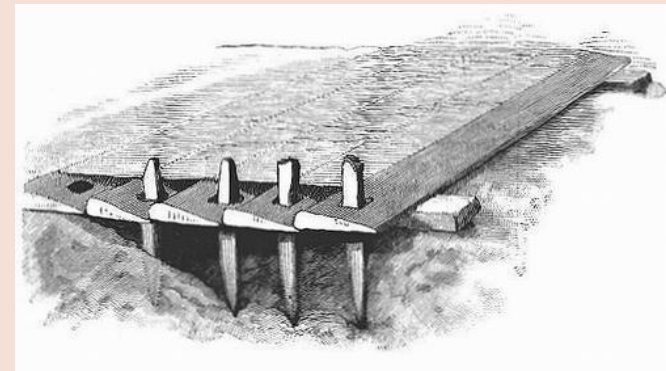
Fig. 2. Bonifica con anfore impiegata per sottofondare la massciata della via Parma-Brixellum



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.

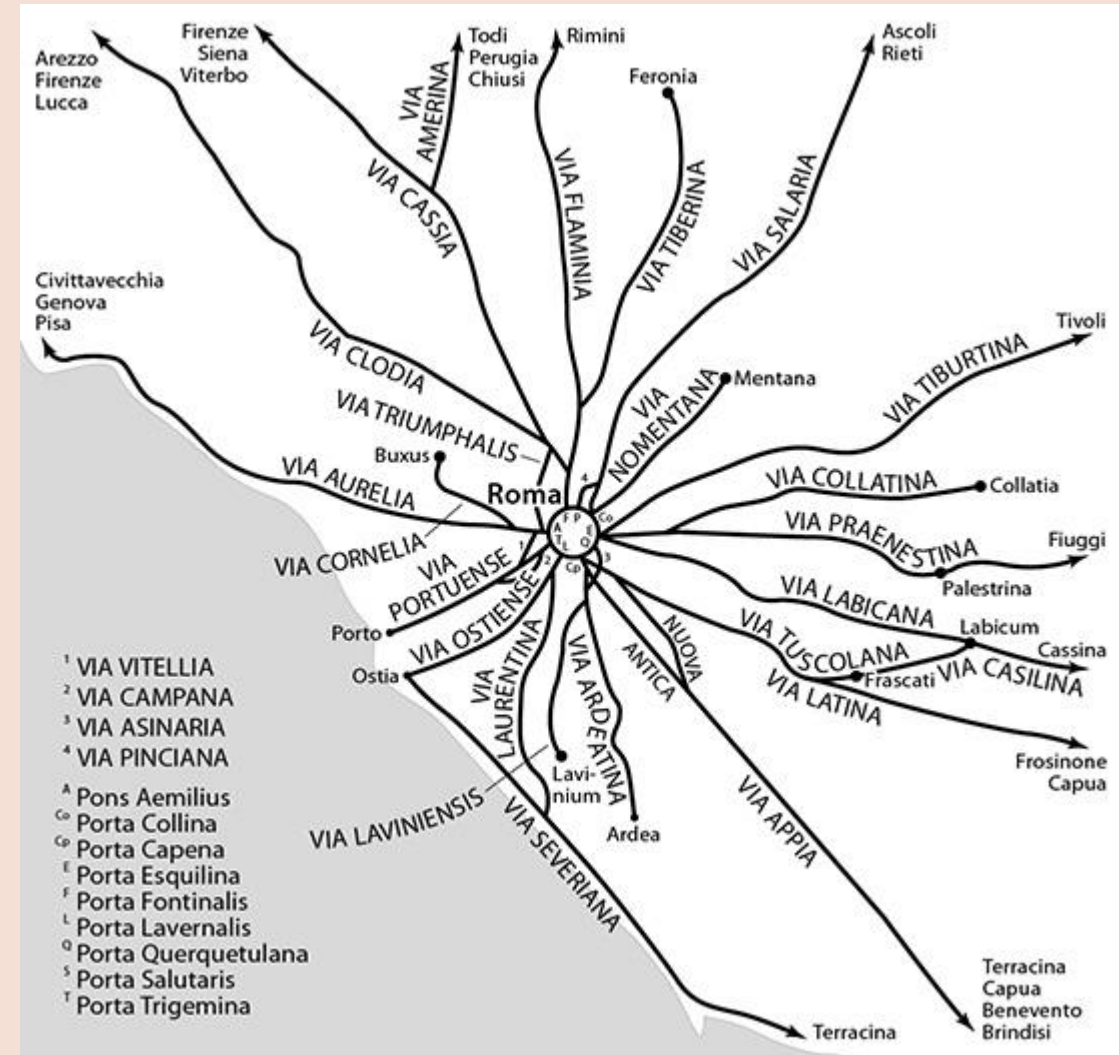
Le vie che si irradiano da Roma per percorrere il Lazio, l'Etruria e la Sabina hanno un'origine antichissima, che ha preceduto a volte di gran lunga lo stesso divenire urbano della città.

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.

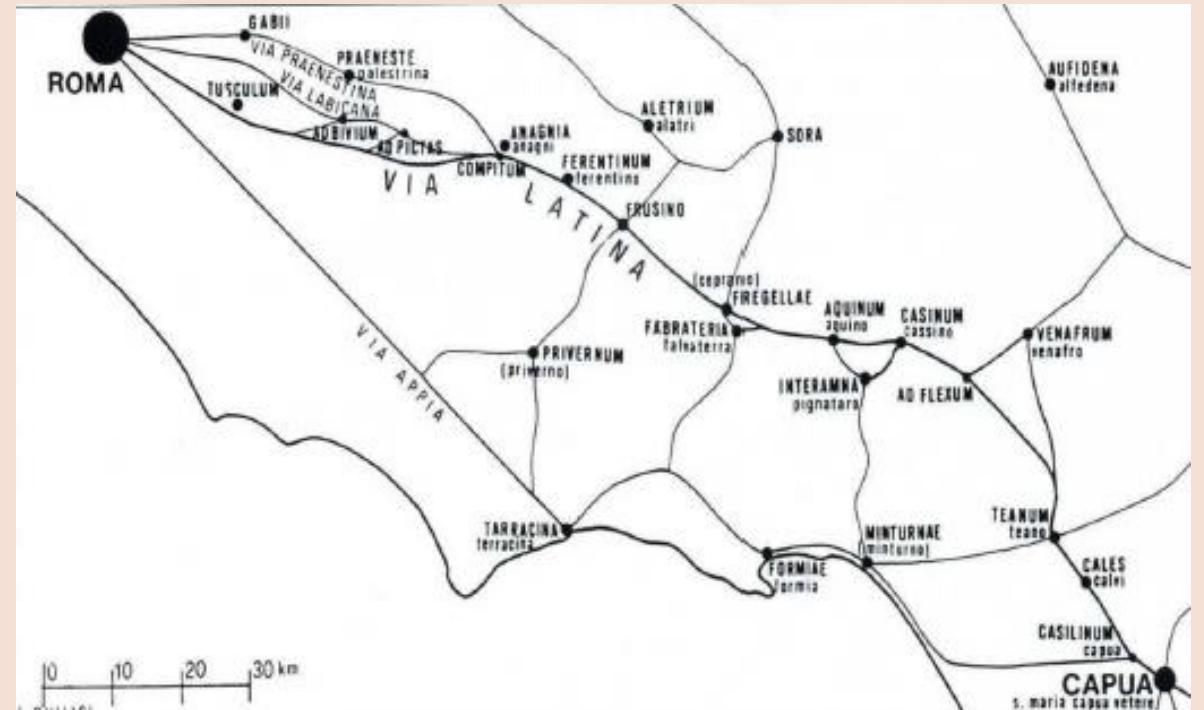


# RETE STRADALE ITALIA: IV SEC. A.C

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

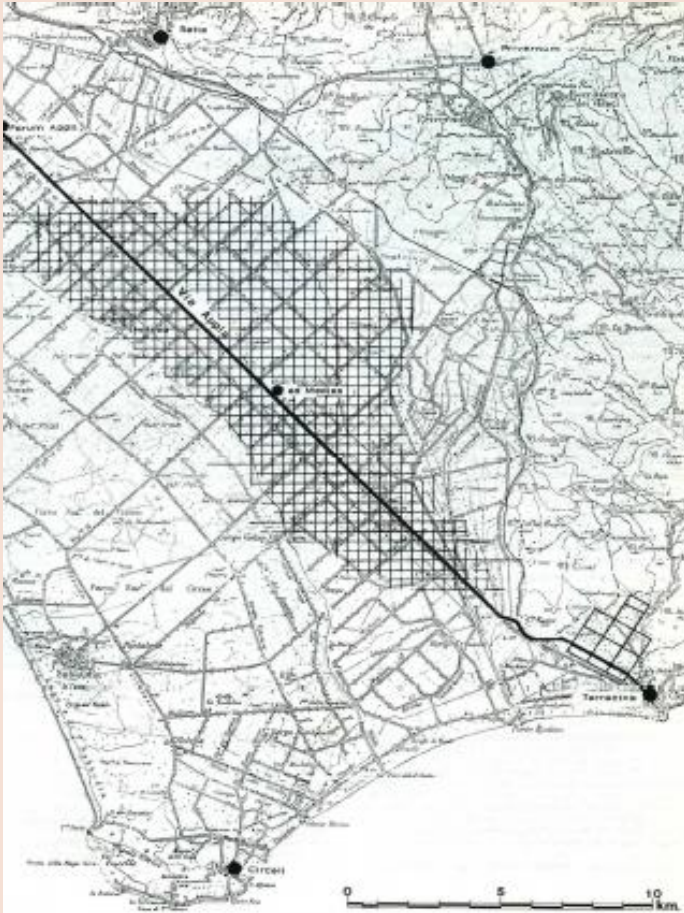
Nel IV sec. a.C. è potenziata **la via Latina**, dopo l'annessione del Lazio meridionale (territorio Volsci e Equi) per i collegamenti con la Campania → meta finale è Capua (odierna Santa Maria Capua Vetere) con un percorso di 146 miglia (circa 216 km) condotto nelle regioni montuose interne, fra i colli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

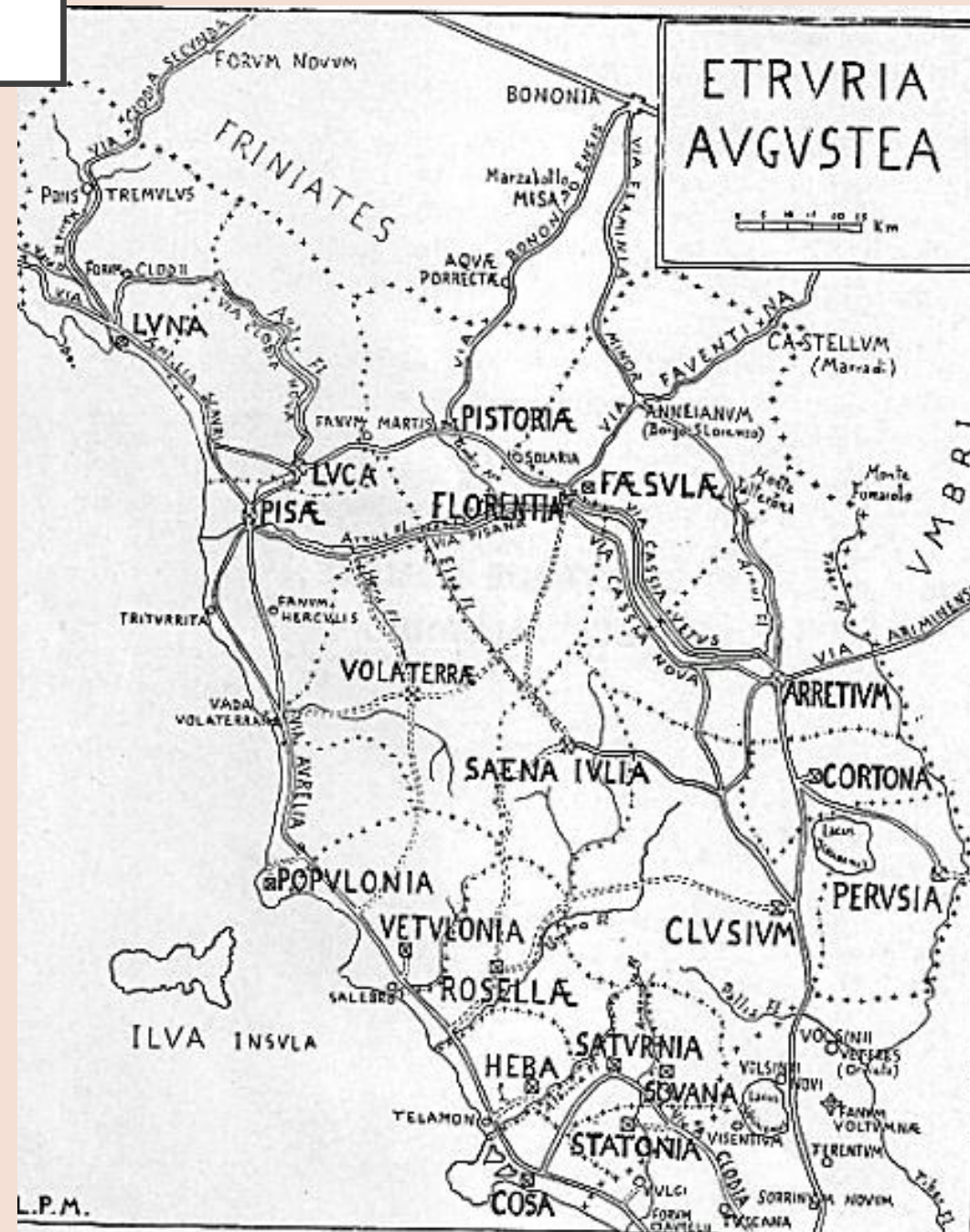
→ raccordo con Fiesole (poi Firenze, colonia fondata alla metà del I secolo a.C.) (quando?)

Da Faesule/Florentia → via transappenninica per Bologna/ Modena

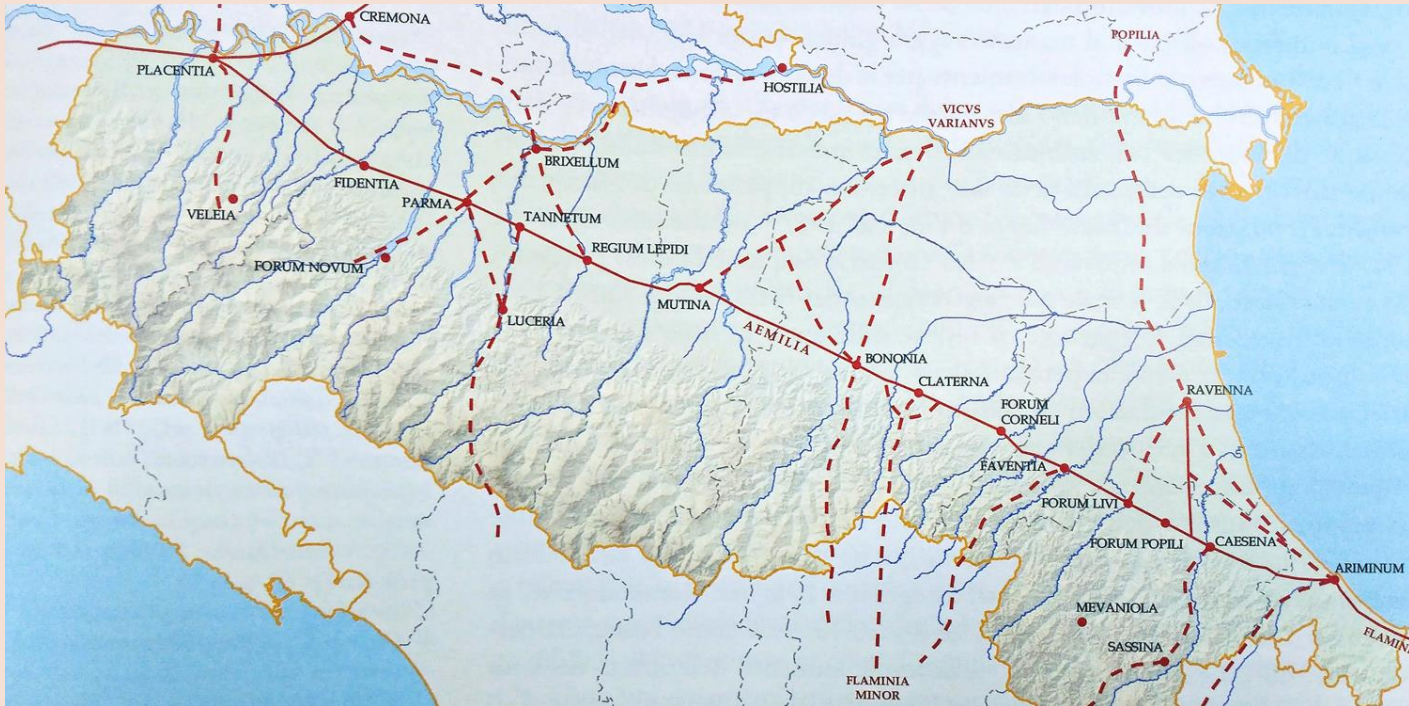
→ via “Faentina” per Faenza

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

→ via per Lucca (dx Arno)



# RETE STRADALE ITALIA: II SEC. A.C.

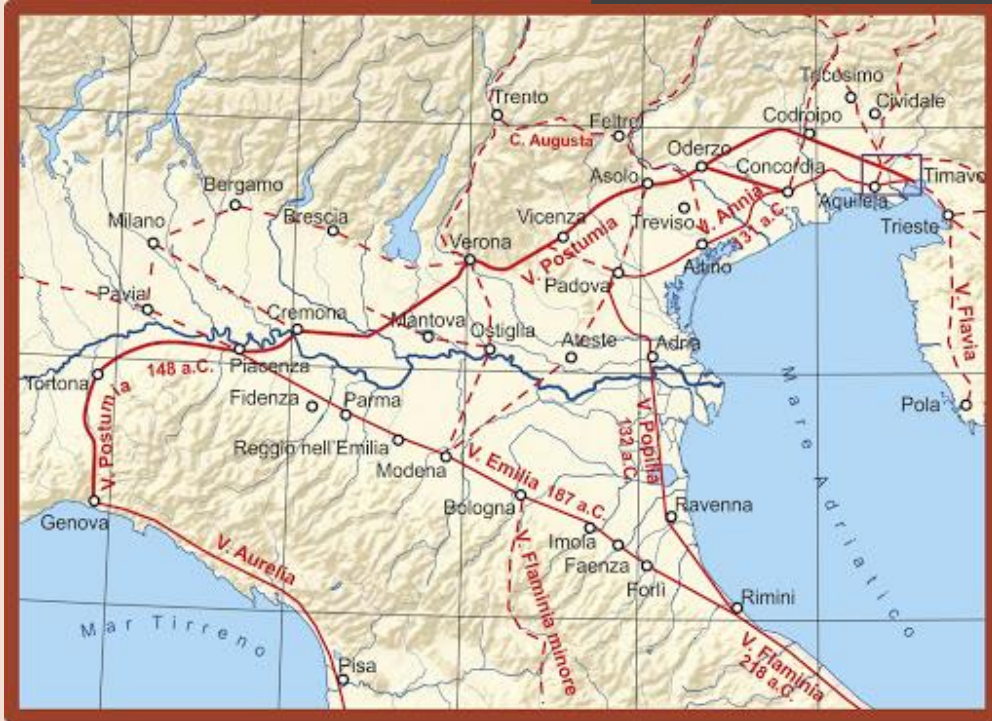


**via Emilia** → cardine per le comunicazioni di tutta l'Italia settentrionale. Tracciata da console M. Emilio Lepido nel 187 a.C., da Rimini a Bononia, poi con terminale a Piacenza.

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.



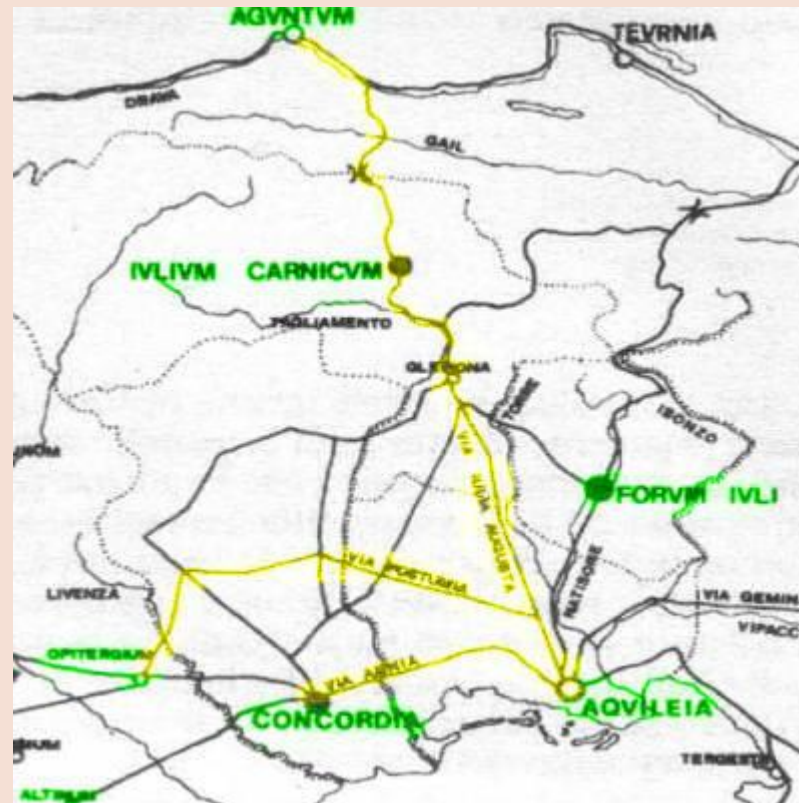
**via Caecilia:** console L. Cecilio Metello (età sillana) – si distacca dalla via Salaria a Rieti per raggiungere l'Adriatico passando per Amiterno ed Atri

# RETE STRADALE ITALIA: AUGUSTO

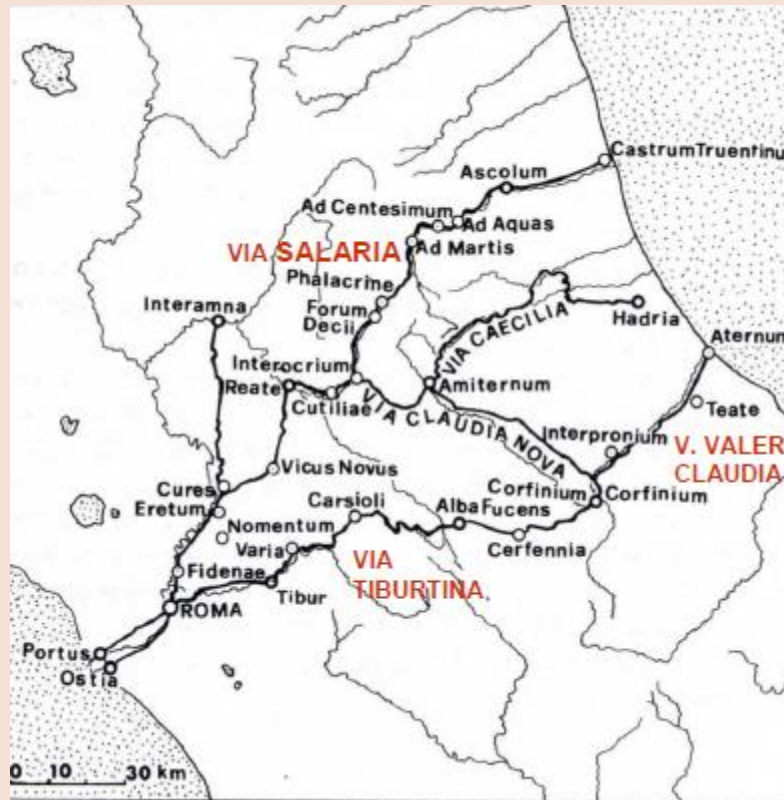


**Via Iulia Augusta:** da Piacenza, dove terminava la via Emilia, alla Gallia Narbonense attraverso Tortona, Vado Ligure e le Alpi Marittime

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



# 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).



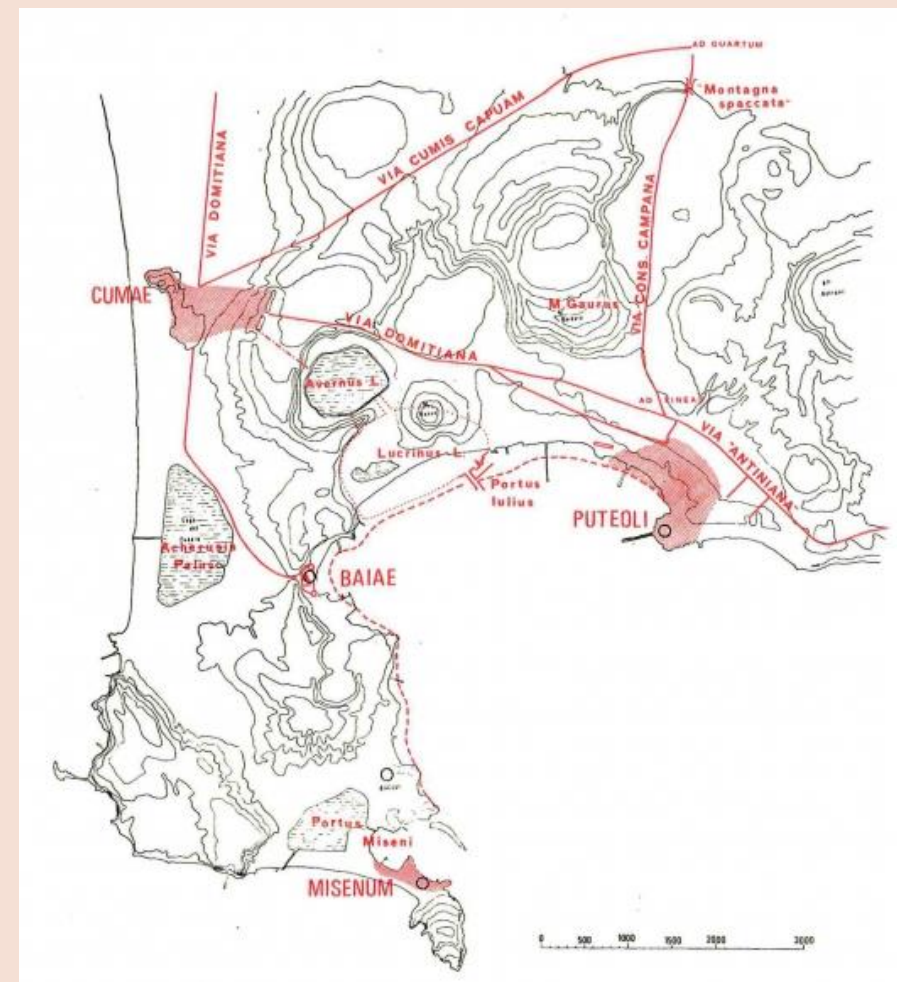
# RETE STRADALE ITALIA: FLAVI



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)



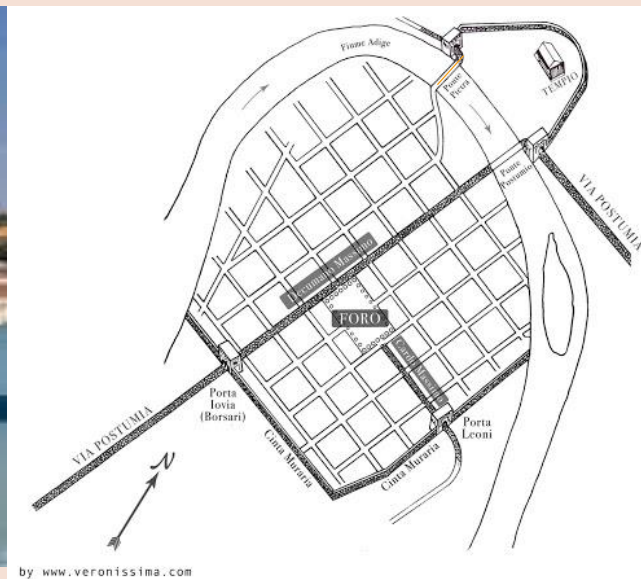
**Via Salaria:** Ponte di Cecco sul fiume Castellano (Ascoli Piceno), Età repubblicana



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

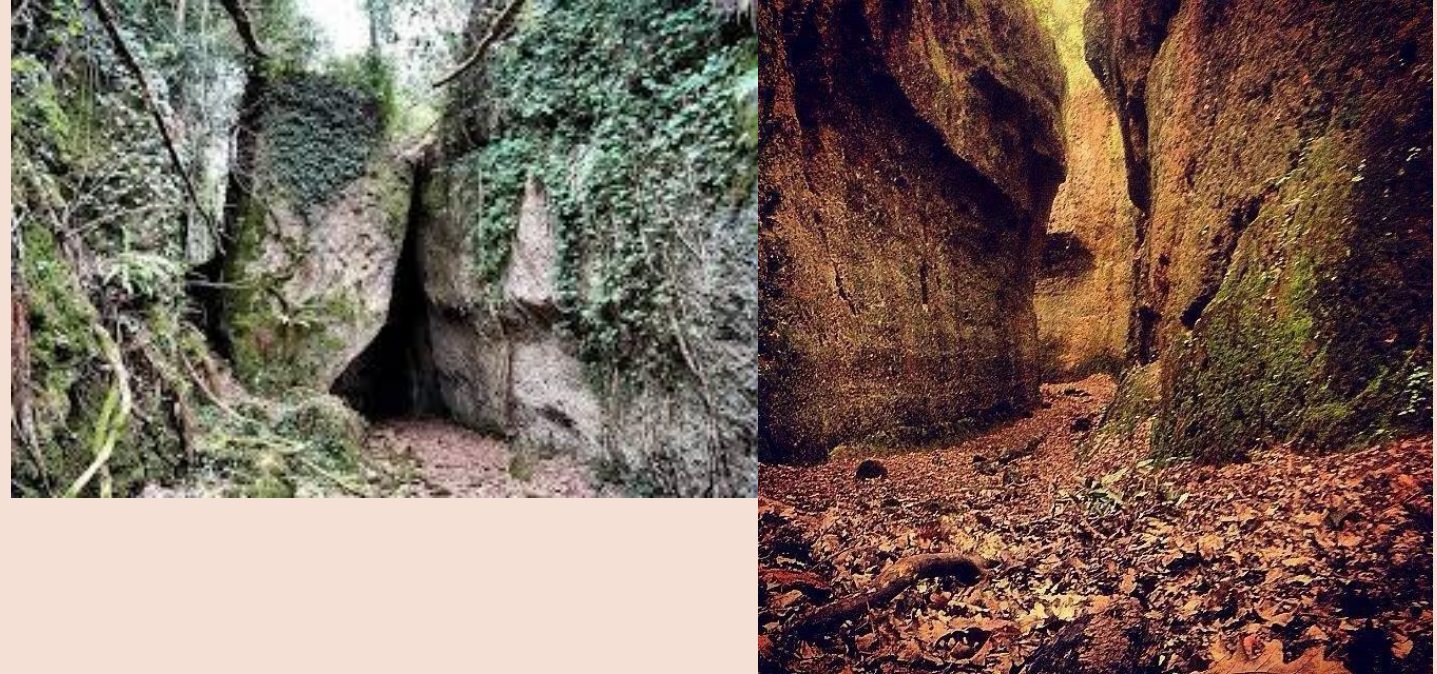


**via Prenestina**, Ponte di Nona (IX miglio) → Lungo circa 72 metri e alto al centro 16 metri, sette arcate. (fine del II- inizio I sec. a.C.). Nucleo in calcestruzzo, rivestito opera quadrata di pietra gabina, chiavi di volta in travertino e le testate in tufo rosso dell'Aniene. Un piccolo ponticello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

# DISLIVELLI E OSTACOLI OROGRAFICI

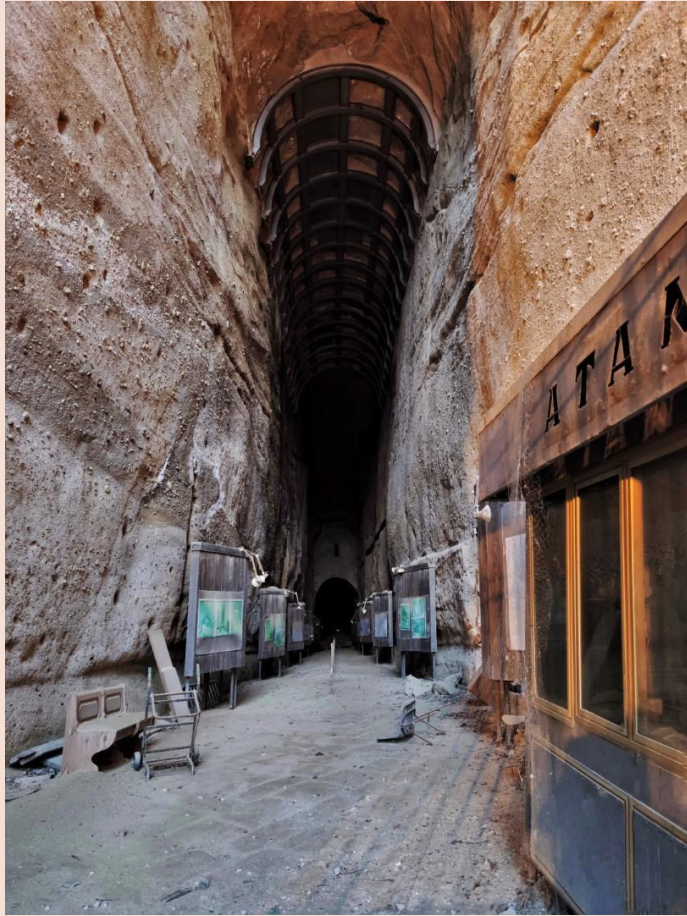


**via Flaminia:**  
passo della  
Scheggia (632  
me slm)  
→ attuale strada  
serie di tornanti,  
l'antica  
raggiunge  
diretta il  
fondovalle.

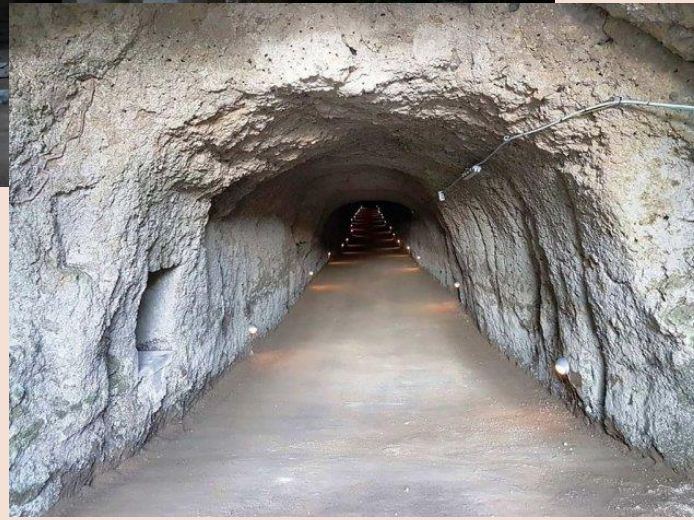
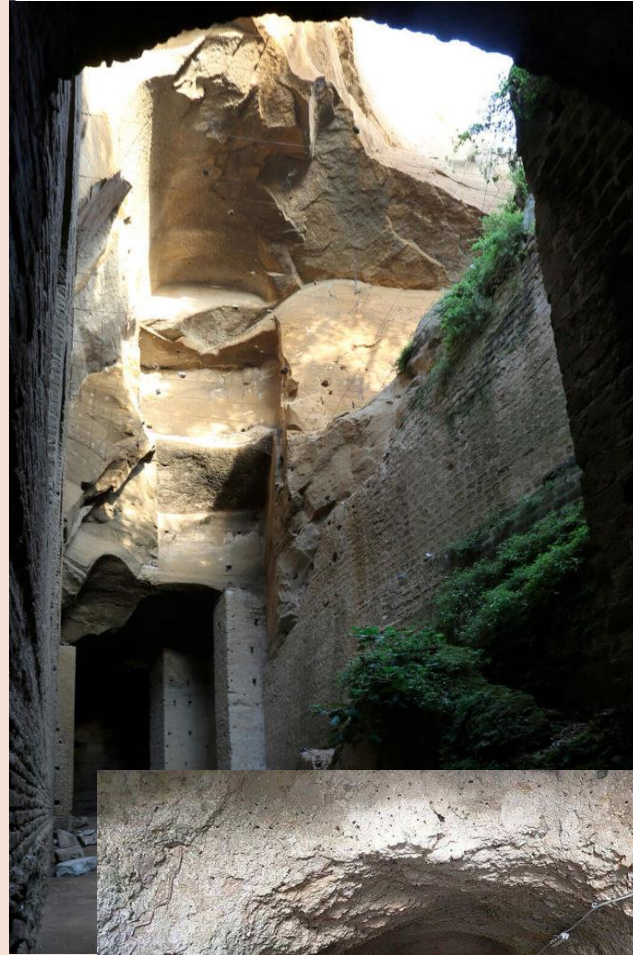


**Cava Buia di Fantibassi**, poco fuori il centro abitato di Civita Castellana, nei pressi della *via Nepesina*: sentiero di 190 metri, larga da 1 a 4 m, pendenza 15%.

## 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.