

Rodan

Le Strade Romane

L'assetto stradale antico

Le più antiche strade ancora esistenti sono quelle romane, che dopo oltre duemila anni continuano ad essere i collegamenti vitali dell'Italia, dell'Europa e del Mediterraneo. Furono fatte per la guerra ma poi servirono alla pace e l'unione tra i popoli.

La civiltà romana si forma dal 753 al 509 a.C. col regno dei sette re, tra una etnia Latina che include vari popoli del Lazio centrale: Sabini, Albani, Volsci, ed immigrati Etruschi, Troiani, Greci e Fenici.

Poi diventa Repubblica e nel IV sec.a.C. comincia ad espandersi; diventa una società cosmopolita che annette nella capitale gli esponenti di tutte le culture conquistate; si dà una solida struttura urbana di concezione etrusca, protetta dalla grande cerchia delle Mura Serviane, e le strutture di base come la rete di strade, acquedotti, fognature, porto fluviale, senato, leggi scritte, censo, esercito permanente.

All'inizio del regno la struttura viaria era quella tipica della griglia etrusca, per la quale ogni città si trova all'incrocio tra una via longitudinale ed una trasversale, ma alla fine diventa a struttura radiale.

Nel caso di Roma la longitudinale era l'etrusca Via Latina che partiva da Tarquinia diretta a Capua (quando questa via divenne romana, il tratto a sud di Roma mantenne il nome di via Latina, mentre il tratto a nord di Roma prese i nomi di Veiente e Braccianese). Invece la via trasversale fu la via Sabina, detta Salaria, che congiungeva la foce del Tevere sul mar Tirreno con la foce del Tronto sull'Adriatico (quando questa via divenne romana, il tratto a ovest di Roma prese nome di Ostiense, mentre a est di Roma tenne il nome di via Salaria).

Il punto dell'incrocio viario fu l'Isola Tiberina, perché qui c'erano i ponti della via Latina (Veio-Capua) e la via alzaia fluviale (sulla sinistra del fiume) che risaliva dall'antico porto di Ficana (precedente a Ostia) fino a Passo Corese, d'onde diventava un via mulattiera fino a Rieti, più antica di Roma.

Veio era sorta nel VIII sec.a.C. ed era la città più meridionale della via "dorsale etrusca", una lunga carrareccia di 250 km diretta a nord, attraverso Viterbo e fino ad Empoli sull'Arno. Da Veio un ramo (via Braccianese) collegava Tarquinia, e un ramo (via Galeria) collegava col suo porto sul Tevere, sito a Ponte Galeria, contro-sponda di Ficana (oggi Acilia), che fu molto importante prima di Roma.

Ficana fu il primo antico porto alla foce del Tevere, la città portuale era su un dosso della sponda sinistra (vale il discorso della via alzaia per traino di navi entranti in controcorrente), ma aveva anche gli approdi di discesa sulla sponda destra, situati a Ponte Galeria. Ficana (è citata da qualcuno col nome di Zeusa, che però non trovo riscontri in altre note) essa fu prima una colonia cretese, poi micenea, poi fenicia, poi greca, e poi etrusca, finché fu distrutta dai romani che fecero il nuovo Porto di Ostia, su una lingua di terra formatasi nel frattempo entro la laguna litoranea, con le alluvioni del Tevere (vedi capitolo Le Lagune Litoranee).

Quando Roma si impose come centro principale dell'area Latina, volle darsi importanza dotandosi di una raggiera di vie, dirette a tutto il circondario, e quindi sostituì tutti i sentieri tortuosi che andavano da un villaggio all'altro, con vie dirette al capoluogo, e che in senso orario prendono i nomi di:

- Via Veientana (poi Trionfale), via Braccianese (poi Clodia), via Cimina (poi Cassia), via Amerina (poi Flaminia), via Feronia (poi Tiberina), via Reatina (poi Salaria), via Ficulea (poi Nomentana), via Tiburtina, via Collatina, via Gabina (poi Prenestina), via Labicana (poi Casilina), via Tuscolana (poi Latina), Via Albana (poi Appia), via Ardeatina, via Lavinia, via Laurentina, via Ostiense, via Portuense, via Aurelia, via Boccea (poi Cornelia).

Quando sorse la repubblica romana, tutti questi percorsi suburbani furono rimodernati e prolungati, ed alcuni divennero le celebri lunghissime Vie Consolari:

La rettilinea Via Appia sostituì la via per Albano e Velletri, che passava parallela ma tortuosa; al pari la via Latina fu raddrizzata con la sostituzione del primo tratto, via Tuscolana, che era tortuosa, con la rettilinea via Labicana, e più oltre passò a valle dei numerosi paesi arroccati sui colli.

La via Tiburtina fu allungata fino all'Adriatico come pure fu la via Salaria. Le vie Severiana e Domiziana seguirono tutto il litorale da Roma a Pompei; e la via Popilia collegò Capua con Reggio Calabria, mentre la via Traiana collegò Capua con Brindisi; la via Aurelia seguì la costa

tirrenica da Roma a Pisa, ed in età imperiale raggiunse Marsiglia. La Cassia invece seguì l'interno per collegare Roma con Arezzo e più tardi Firenze e Pisa, mentre la Flaminia collegò Roma a Rimini. Insomma, nel giro di tre secoli Roma costruì tutte le strade che la portarono alla conquista del mondo antico.

Le Fonti di Studio delle Antiche Strade

Come già detto in altri capitoli, questo studio si muove sul confronto di più fronti, perché nessuna disciplina presa a sé può ritenersi sufficiente, ed i canali di informazione principali sono:

- i testi storici, i dati archeologici, la linguistica, la prospezione geofisica, le carte geografiche e l'osservazione attenta del territorio e delle forme del paesaggio;
- le fonti storiche sono costituite da una buona letteratura geografica greca e latina, che descrive viaggi e località, come Polibio III sec.a.C., Livio I sec.a.C., Strabone I sec.a.C., Plinio il Vecchio I sec.d.C., Pomponio Mela I sec.d.C., Tolomeo II sec.d.C., Itinerario Anonimi III sec.d.C., Itinerario Burdigalense IV sec.d.C., Tabula Peutingeriana IV sec.d.C. (presunto), Anonimo Ravennate VII sec.d.C., oltre a vari testi ecclesiastici medievali.

Tuttavia, ogni testo va preso con le dovute riserve, perché chiunque scriva qualcosa, dice soltanto quello che sa o che vuol far sapere; egli è un "testimone" di fatti e situazioni, che devono essere verificati per confronto con altre fonti, quali le epigrafi su reperti archeologici, pietre miliari, l'analisi linguistica, toponomastica e della tradizione; la foto aerea infrarosso, e gli studi già messi a punto dai numerosi testi moderni, e nel mio metodo, il ruolo fondamentale viene assolto dall'analisi delle carte geografiche ad alta definizione, e dalla successiva osservazione attenta del territorio, da compiersi con lunghe passeggiate a piedi, per constatare ciò che non dice la carta geografica.

Come sulla carta geografica si può pianificare qualsiasi operazione si voglia compiere, così la carta geografica consente di verificare l'attendibilità di qualsiasi descrizione dei testi, e quando si tratta delle descrizioni di situazioni o avvenimenti geografici, questa verifica diventa infallibile.

La Concezione Stradale Romana

Le strade romane furono fatte come strumenti di conquista militare, per trasferire rapidamente truppe e rifornimenti, per giungere sui luoghi di guerra o repressione delle insurrezioni.

Fin dall'inizio furono estese sistematicamente le strade, per la penetrazione dei territori altrui, per il loro controllo e per sostenere confini, per instaurare presidi e colonie, amministrare genti e territori, espandere e rendere stabile la politica di dominio dell'impero, attraverso la comunicazione diretta tra Roma capitale ed il resto dello Stato.

Le strade romane consentono rapide comunicazioni, utili alle informazioni, lo spostamento di genti e merci, l'urbanizzazione, i mercanti, il fisco che preleva tributi e prodotti; perciò dallo scopo militare e politico le strade svilupparono il commercio, il recepimento di idee e tecnologie, l'affermazione culturale e linguistica della civiltà romana, che evolse nella internazionalizzazione.

Per la politica di centralità del governo, tutte le strade dell'impero sono fatte convergenti su Roma, collegano città disposte su flussi radiali, da cui venne il detto "Tutte le Strade portano a Roma", ma lo stesso schema si ripete attorno ad ogni città, dove si costruisce una raggiera di vie che penetrano nel territorio suburbano. E' una struttura che presiede alla sorveglianza e la raccolta di prodotti e tributi, e sminuisce l'interdipendenza autonoma tra i centri minori.

Ogni Città romana si contorna di un circondario di *vicus*, fittamente abitati da indigeni locali, che attraverso la rete viaria vengono fatti gravitare sulla città, da cui venne l'integrazione nella cultura romana, la sorveglianza dell'ordine, la riscossione dei tributi e risorse.

Nel sistema romano si fanno colonie dislocando gruppi di cittadini romani, nelle città conquistate, in modo da esportare cultura e integrazione civile, sotto l'egida di un governo con truppe, ivi residenti.

La realizzazione delle strade consentiva di trasformare aree boschive o incolte in aree agricole ed abitative, da lottizzare e vendere od affittare a nuove genti che andavano a lavorarle per viverci, perciò lungo le strade sorsero nuovi centri abitati e terre centuriate, per sfruttarne il territorio.

A questo modo lo Stato recuperava i costi di costruzione della strada, e ciò rese la costruzione di strade non come costo ma come un'attività redditizia, perciò si espanse al massimo delle possibilità.

Il Metodo stradale Romano

Le Strade Romane furono costruite col massimo di tecniche, mezzi e disponibilità economiche.

La concezione viaria e la tecnica giunse all'apice, e l'importanza del tipo di strade dipese dalla importanza dei luoghi; ma se nel mondo etrusco questa importanza era basata sulle risorse industriali e commerciali, per i romani valse l'importanza strategica del presidio militare nella zona, perché il sistema politico fu basato sul dominio. Mentre la filosofia etrusca fu basata sull'"accordo", perché promuove i commerci, la filosofia romana fu basata sul "possesso", perché non si accorda ma pretende. Per questo motivo la strada romana è uno strumento militare che appartiene all'esercito, e solo secondariamente diventa mezzo di comunicazione e trasporto commerciale, guarda caso nella direzione privilegiata verso Roma, e guarda caso pagando un pedaggio per l'uso.

Le strade romane vengono costruite dai militari, negli intervalli di tempo tra una guerra e l'altra; dato che sono stipendiati, se non combattono devono rendersi utili in altro modo. Ma anche sono l'area di collocamento per militari resi semi invalidi dai combattimenti, e qui gestiscono squadre di schiavi, composti da prigionieri di guerra, e condannati per reati civili, ma che però, quando serve più gente, vengono deportate le popolazioni "scomode" alla politica romana, come fu per i Lunigiani, i Liguri, i valdostani, portati via dalle loro terre e messi a lavorare mille chilometri più lontano.

Con l'impero romano viene rivoluzionata tutta la concezione stradale, che prima rispettava territori e proprietà, mentre poi rende tutto il territorio unica proprietà demaniale, e non vi sono più limiti alla scelta dei percorsi. Se c'è un villaggio che interseca il percorso scelto per una strada, lo si sposta anziché deviare la strada. Se c'è un fiume che serpeggia in una valle stretta, si fanno sponde per raddrizzare il fiume e farci passare accanto la strada, se c'è un monte che dà fastidio, lo si taglia in mezzo e vi si fa passare la strada, questa fu la concezione dell'onnipotenza romana.

Le strade commerciali etrusche attraversavano tutti i borghi e città, perché le carovane dovevano portarvi mercanzie, mentre le strade romane passano accanto agli abitati, per viaggiare più spediti, non farvi entrare le legioni ed evitare l'intralcio del traffico urbano, così per l'uso commerciale le strade romane furono collegate con gli abitati da vie secondarie dette bretelle, traverse, traversarsagne e traversagnette.

Poi come oggi, le città si sono progressivamente espanse, inglobando le strade che erano all'esterno, e perciò sorsero le circonvallazioni, destinate ad aggirare gli abitati, come oggi si devia il traffico pesante di camion, veicoli di passaggio e truppe militari.

La Tecnica Stradale Romana

I Romani furono i maggiori costruttori di strade dell'antichità, perché svilupparono la tecnologia degli Etruschi ed operarono con grande disposizione di mezzi. Nella maggior parte dei casi però utilizzarono i percorsi delle strade preesistenti, ristrutturando antiche Vie Carovaniere preistoriche ed etrusche, impiegando la migliore ingegneria e scelta dei materiali, raddrizzando percorsi per ottenere strade rettilinee, lunghe, pianeggianti, lastricate, come ne fu primo modello la via Appia.

La prerogativa delle strade romane è di consentire la percorrenza veloce, e perciò sono rettilinee sul percorso più breve e pianeggiante, ma con la scelta oculata dei percorsi, se occorre attraversare un'altura, si valuta se è più rapido percorrere salite, curve e discese, oppure aggirare il colle; e nelle maggiori difficoltà, si preferisce tagliare il colle che intralcia il passaggio. A differenza degli Etruschi; non è più la strada che si adatta all'ambiente, ma è il territorio che si modifica in funzione della strada.

Il termine Strada deriva dal latino "*viae strata*" che significa via fatta a strati. Per dare stabilità al fondo del terreno, che poteva essere molle, la strada romana nasce con lo scavo di una trincea dove vengono gettati strati di pietre grandi, poi medie e poi ghiaia pressata, coperti dallo strato finale lastricato con pietre piane, ed interstizi sigillati a sabbia, così da ottenere una robustezza e planarità idonea al transito di carri pesanti e bighe veloci.

Con le leggi delle Dodici Tavole, del 450 a.C., le larghezze vengono standardizzate in 2,45 m e 4,90 m.; lo stesso per le pendenze, ed il fondo selciato viene distinto in tipi, in funzione dell'uso: è detto basolato se fatto di beole piane intersecate tra loro, è detto acciottolato se fatto di piccole pietre tonde da fiume, fissate con sabbia pressata negli interstizi, è detto glarea se fatto da uno strato di ghiaia sparsa per evitare il fango e la polvere, è detto terranea o "*viae rusticae*" se fatto di sola terra battuta.

Dove il terreno è duro e roccioso, lo spianano; se non è in piano fanno sbancamenti di terreno per regolare la pendenza, il piano stradale è bombato al centro (a schiena d'asino) per drenare ai lati la pioggia e la neve, con canali di scolo, ai lati si fanno muri di sostegno anche imponenti, terrapieni, ponti sui fiumi e viadotti per non scendere e risalire le conche, si tagliano speroni rocciosi e si scavano gallerie, si fanno disboscamenti e si deviano torrenti perché non intralcino la strada.

Ad intervalli regolari di un miglio, sono poste le pietre miliari, che sono colonne di pietra scolpite con l'indicazione del numero di miglia di distanza dalle città, ed il nome della strada.

Lungo i percorsi stradali vengono costruite stazioni di servizio a distanze regolari per il cambio dei cavalli (*mutationes*), il ristoro e pernottamento (*mansiones* e *tabernae*), e sulle pareti interne delle taverne sono disegnate le mappe stradali con le indicazioni di viaggio; inoltre si pubblicano testi e mappe su pergamena che illustrano i percorsi.

I criteri di viaggio romani puntano sulla velocità di percorso, quindi la gente usa carri trainati da cavalli, che percorrono 60 e 80 km al giorno, anziché 30 come fu sempre prima; perciò è necessario cambiare i cavalli stanchi e che devono mangiare, ad intervalli di sosta precisi. Da qui diventa facile prevedere dove si trovano i ruderi sepolti di quelle costruzioni, perché fu sistematica la presenza di *mutatio*, *mansio* e *tabernae*, che a volte erano costruzioni imponenti, con porticati, piscine e giardini.

Secondo il Diritto romano, il transito sulle strade dell'Impero era libero alla gente, ma non gratuito; il pagamento di pedaggi era molto diffuso, specie sui ponti ed alle porte delle città. La manutenzione delle strade era curata da appositi incaricati, ma era a carico degli abitanti della zona attraversata dalla strada, e ciò si riversava sui pedaggi che alzavano i costi dei trasporti, che oltre al nolo di trasportatori e carovanieri, vi erano anche tasse di importazione ed esportazione.

La Cronistoria stradale Romana

La rivoluzione stradale romana iniziò nel 312 a.C. con la costruzione della via Appia, necessaria alle estenuanti guerre sannitiche, ma che mostrò concezioni talmente innovative, che divenne il modello per tutte le ricostruzioni degli antichi tracciati preromani, da cui vennero le nuove vie consolari, dirette verso tutte le regioni lontane, con funzioni principalmente militari.

La via Latina fu una strada etrusca che partiva da Tarquinia, attraversava il Tevere all'isola Tiberina, dove sorse Roma, superava Tuscolo sui colli Albani, attraversava gli Ernici, il Liri, il Volturno e giungeva a Capua capoluogo della dodecapoli campana; fu rifatta per intero e fu il primo asse.

La via Salaria era una via preistorica dei Sabini, che collegava la foce del Tevere con Rieti capitale della Sabina e poi andava sull'Adriatico, usata per il commercio del sale divenne il secondo asse.

Nel 312 a.C. la via Appia, iniziò la grande costruzione della rete viaria, da Roma a Capua.

Nel 264 a.C. la stessa Appia fu prolungata fino a Brindisi.

Nel 241 a.C. la Via Aurelia percorse la costa tirrenica, vicino al mare, fino a Vada Volterrana, e sostituì la precedente strada etrusca parallela, più all'interno di 4-6 km che arrivava fino a Pisa.

Nel 220 a.C. fu fatta la via Flaminia da Roma a Rimini, poi prolungata con la via Emilia

Nel 187 a.C. fu fatta la via Emilia da Rimini a Bologna e Piacenza.

Nel 171 a.C. la via Cassia attraversò l'Etruria interna, da Roma ad Orvieto, Chiusi e Arezzo, poi prolungata a Firenze e Pisa, dove raggiunse l'Aurelia. Fu fatta collegando diverse vie etrusche.

Nel 148 a.C. la via Postumia da Genova ad Aquileia, incrociava l'Emilia a Piacenza.

Tra il 148 e il 146 a.C. furono fatte le strade per la conquista Greca e Macedone.

Nel 132-131 la via Popillia-Annia portava da Rimini ad Aquileia, sulla costa Veneta.

Nel 130 a.C. la via Egnatia sulla costa adriatica, da Durazzo e Apollonia a Bisanzio.

Nel 121 a.C. la via Domitia, da Torino al Rodano e la Spagna.

Nel 109 a.C. la via Aemilia Scauri prolungò l'Aurelia per congiungersi con la Postumia e la Liguria.

Nel 15 a.C. la strada del Passo Resia fu fatta da Druso da Altino al Danubio.

Nel 10 a.C. le strade del Piccolo e Gran San Bernardo sono fatte da Augusto.

Nel 8 a.C. Augusto prolungò l'Aurelia da Vado Ligure a Ventimiglia, Marsiglia, Arles, (Julia Augusta).

Le grandi strade della pianura padana sono tutte di età romana, perché contemporaneamente si fecero estese bonifiche di aree paludose, furono fatti canali di drenaggio

e navigazione, e furono imbrigliati i fiumi con gli argini, e con ciò fu colonizzato il territorio con estese aree agricole.

L'antica Pedemontana fu rimodernata come Aquileia - Eporedia - Val d'Aosta e Val di Susa.

La nuova Via Emilia (*Aemilia*) Rimini-Piacenza (*Ariminum-Placentia*), fu allungata fino a Milano, il Lago Verbano (*Placentia-Mediolani-Verbanus*), Bellinzona ed il passo Lucomagno.

Nasce la Via Postumia Aquileia-Genova (*Aquileia-Genùà*).

Nasce la Via del Po, Padova, *Ateste*, Mantova, Cremona, Pavia, Lomello, Vercelli, Torino.

Nascono tutte le strade della raggiera di Milano che collegano tutti i centri padani.

La costruzione di strade proseguì fino al crollo dell'impero nel V sec. d.C.