

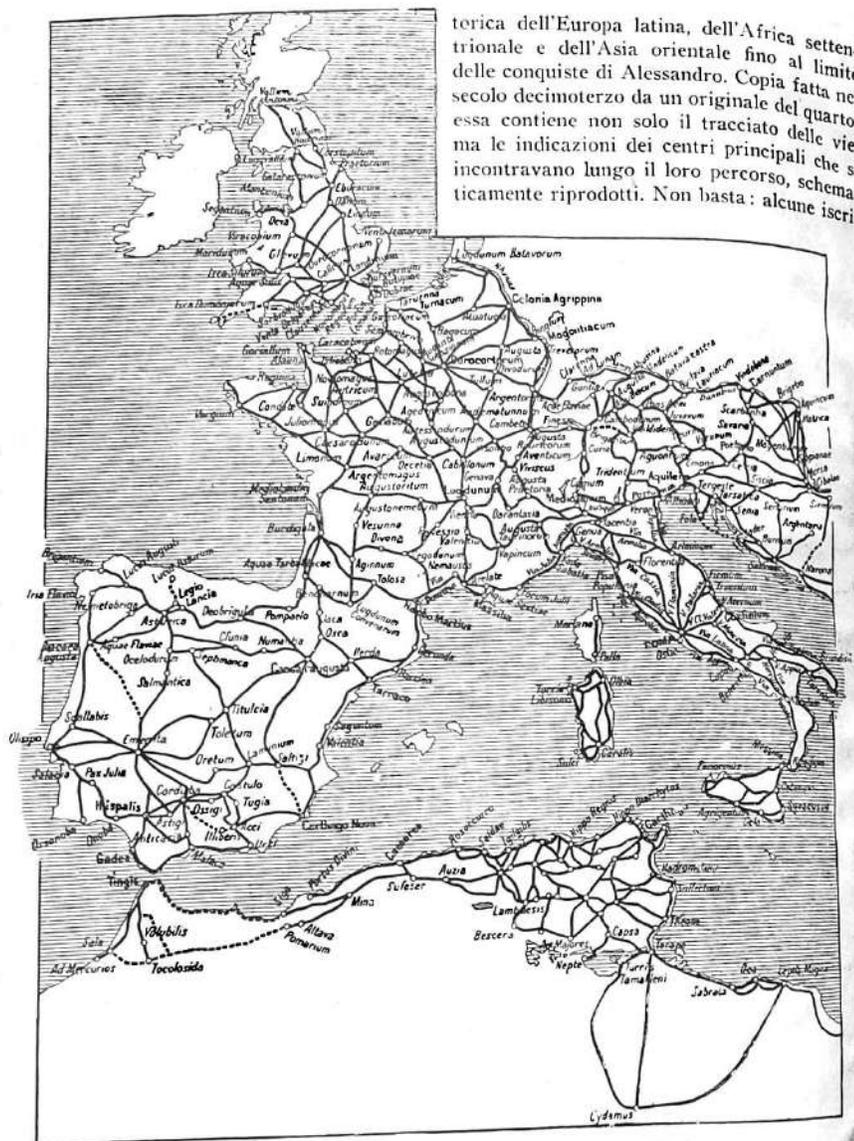


LE GRANDI OPERE STRADALI ROMANE:  
IL PONTE DI S. CHAMAS (FRANCIA) CON ARCHI TRIONFALI AD OGNI CAPO.

## LE STRADE DI ROMA NEL MONDO

**I** passi di un esercito conquistatore, i solchi di un dominio vittorioso, i segni di una civiltà trionfante: ecco che cosa rappresentano, nella storia del mondo, le strade di Roma. Fili di una rete gigantesca, a mezzo dei quali si riallacciavano al governo centrale tutti i paesi soggetti, esse erano qualcosa di più e di meglio di quel che non siano le ferrovie moderne. Motivate e costruite più per scopi strategici e politici che per i bisogni di un commercio pacifico o di un piacevole turismo, le strade romane giustificano pienamente la fama immortale di cui sono circondate e danno la misura del genio pratico dei romani: sono esse ancora oggi, in gran parte, le vie più rapide e più sicure di collegamento tra le varie città italiane e straniere, sono esse che noi ricerchiamo e ritroviamo, unico segno di vita, nelle regioni divenute oggi inospitali e deserte.

Quante siano le strade che Roma tracciò per il mondo, nessuno potrebbe dire con sicurezza: periodicamente qualcuna se ne aggiunge al novero conosciuto. Sicché di molto si sorpassa la cifra di 372 strade principali sopra uno sviluppo di 53.638 miglia, che ci riferisce una delle fonti antiche: l'itinerario di Antonino. E' questo un antico itinerario, con molti errori, ripetizioni ed omissioni, ma riprodotto in gran parte un documento ufficiale, e cioè la carta generale dell'impero romano, delineata sotto Augusto ed esposta pubblicamente a Roma sotto il portico di Polla. C'era in tale carta il percorso delle arterie principali con le indicazioni delle distanze: derivarono quindi da essa non solo le notizie stradali che troviamo in Plinio, ma tutti quegli itinerari secondari che servirono al servizio delle poste e dei viaggiatori dell'impero romano. Così quello che va sotto il nome di



LA GRANDIOSA RETE STRADALE DELL'IMPERO ROMANO OCCIDENTALE.

itinerario di Gerusalemme fu redatto nel 333 d. C. per uso dei pellegrini cristiani che si recavano ai Luoghi Santi. Ugualmente la tavola di Peutinger — così denominata dall'archeologo Peutinger — che ebbe in dono dal fortunato scopritore nel 1507 e si conserva oggi a Vienna — è una rappresentazione pit-

torica dell'Europa latina, dell'Africa settentrionale e dell'Asia orientale fino al limite delle conquiste di Alessandro. Copia fatta nel secolo decimoterzo da un originale del quarto, ma le indicazioni dei centri principali che si incontravano lungo il loro percorso, schematicamente riprodotti. Non basta: alcune iscrizioni, trovate in vari luoghi, racchiudono notizie preziose su strade altrimenti sconosciute. Ad esempio, quattro vasetti d'argento trovati a Vicarello in Etruria e che rappresentano dei doni votivi fatti da cittadini romani di Spagna a una divinità termale, portano incisi i nomi delle località che si attraversavano



ROMA — LA VIA SACRA NEL FORO, CENTRO DI IRRADIAZIONE DELLA GRANDIOSA RETE STRADALE DELL'IMPERO ROMANO.

quando si andava da Cadice a Roma. Sopra un cippo ottagonale sono numerate le strade da Colonia a Strasburgo e da Reims ad Amiens, e così via. Di più, le numerose scoperte dei *miliaria*, cioè delle iscrizioni indicanti le cifre delle distanze stradali, permettono anche dove non è conservata o è mancata la via antica, di avvertirne la presenza e rintracciarne talvolta il percorso. Alcune di tali iscrizioni portavano una sola cifra che è quella delle miglia di distanza dal luogo in cui partiva la strada: e il miglio romano era di metri 1481,50, misura adottata generalmente e usata sempre da Augusto in poi, salvo in Gallia, dove dal tempo dell'imperatore Settimio Severo si usò invece la *leuga* = lega. Altri *miliaria* contengono invece due cifre indicanti la distanza dal punto di partenza e dal punto di arrivo della strada: altri hanno indicazioni di quattro e cinque cifre calcolate sulle città principali che la via attraversava. Nelle strade d'Italia era naturalmente Roma il *caput viarum*, l'inizio, cioè, di ogni strada, sicché ciascuna calcolava da Roma il suo per-

corso. Ma nelle provincie, salvo rare eccezioni, si prendeva come testa di linea la città più importante della regione: avvenne così, ad esempio, di Lione in Gallia, di Efeso in Asia, di Cartagine in Africa. Questi *miliaria* sono dunque una delle fonti più preziose per la conoscenza della rete stradale antica. A forma di colonnine o di pilastri di due e anche tre metri di altezza, ne sono stati scoperti circa 4000 di cui un terzo nell'Africa settentrionale e 600 in Italia, compresi un centinaio in Sardegna. Ma uno di essi si distingue fra tutti: il *miliarium aureum*, cioè quella colonna in bronzo dorato che Augusto aveva fatto innalzare sul Foro tra i Rostris e il Tempio di Saturno, come *miliarium* iniziale, quando volle redatta la carta ufficiale del mondo romano. Purtroppo ne rimane soltanto il basamento cilindrico di marmo; sappiamo però che le distanze stradali non erano calcolate a partire da questo punto ma dalle mura serviane, in modo da non computare in esse lo spazio occupato dalla città di Roma.

Con questi dati archeologici e con alcune



FERENTINO, A SUD DI ROMA. — PORTA S. MARIA SOTTO LA QUALE PASSA UNA STRADA ROMANA.

notizie storiche si può delineare il sistema stradale romano. Meraviglioso sistema che s'è venuto formando e ingrandendo con la potenza romana e a cui hanno prestato la loro vigile e intelligente cura consoli e imperatori, e per il quale si poteva andare da Roma a Costantinopoli, o da Roma al Reno e al Danubio, o fino alle colonne d'Ercole attraverso strade sicure e frequentate. Richiamarle alla memoria tutte, queste innumerevoli arterie irradianti dalla capitale del mondo, non è possibile qui, come si vede del resto, dalla carta annessa. Bisogna limitarsi a darne soltanto un cenno. Le più antiche sono, naturalmente, quelle italiane. E prime, la via Salaria, cioè quella per cui il sale veniva avviato dalla foce del Tevere, sulla spiaggia dove sorse Ostia, fino al paese dei Sabini. La via Latina, che ricorda le guerre con gli

Equi del quinto e quarto secolo a. C., arrivava alla Campania attraverso le valli del Sacco e del Liri. Le strade posteriori di tempo, come l'Appia, costruita nel 312 a. C. dal censore cieco Appio Claudio, portano invece i nomi di coloro che le idearono e ne intrapresero la costruzione. Fu quest'Appia, la *regina viarum*, la prima ad essere selciata; e da Capua prolungata poi fino a Benevento nel 268 a. C. e più tardi fino a Taranto e Brindisi. A Brindisi l'imperatore Traiano volle poi far arrivare un'altra strada, ma di carattere militare, che passava da Canusium invece che da Taranto servendo il litorale dell'Adriatico: l'arco trionfale di Benevento che ammiriamo ancora nella sua elegante architettura, ne segnava l'inizio. La conquista dell'Italia centrale e settentrionale, dopo consolidata quella del mezzogiorno, portò Roma alla costruzione della via Claudia attraverso l'Etruria e prolungata poi fino a Luna; della via Aurelia sul litorale tirreno fino in Liguria (241 a. C.); della via Cassia da Roma a Fiesole; della via Flaminia costruita dal console C. Flaminius, nel 220 fino a Rimini, attraverso gli Appennini. Il restauro di questa strada fatto da Augusto portò all'erezione dello splendido arco di Rimini. Nel secondo secolo avanti l'era nostra, il sistema stradale prese un ancor più rapido sviluppo, e s'iniziò quello oltre i confini della penisola. Fu continuata la Flaminia attraverso la valle del Po fino a Piacenza, dal console Emilio Lepido, sicché la regione da essa attraversata fu detta Emilia; altre strade collegarono l'uno e l'altro mare e vari centri dell'interno, migliorando la viabilità di tutta l'Italia centrale e settentrionale. Aquileia, porta della penisola, fu messa in comunicazione con Bologna e con Piacenza e con Rimini; una strada costiera lunga 321 miglia collegò Capua a Reggio. E a mano a mano che Roma conquistava e consolidava il suo dominio all'estero, la rete stradale si andò ampliando con mirabile accortezza pratica e politica. Subito dopo l'annessione della Ma-

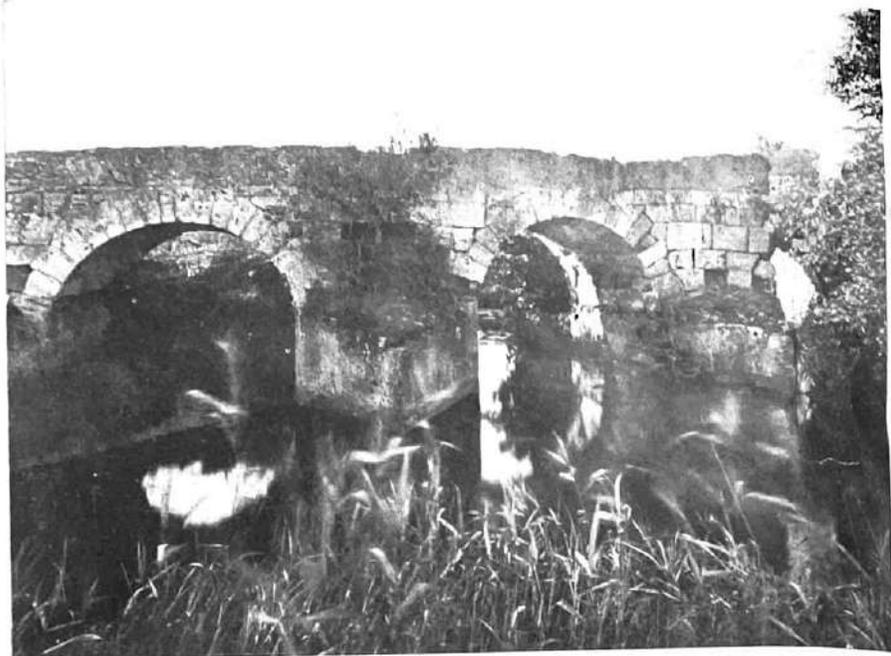


BENEVENTO — ARCO DI TRAIANO.

(fot. Alinari).

cedonia nel 146 a. C. si costruisce una strada militare attraverso i Balcani che va da Durazzo ad Apollonia e a Tessalonica, la via Egnatia, dal nome del suo costruttore. Nell'occidente l'assoggettamento della Gallia Narbonense nel 120 a. C. portò ad una strada dal Rodano ai Pirenei e cioè la via Domizia, dovuta a Domizio Enobarbo, il conquistatore degli Alverni. Più recenti invece sono le strade che valicano le Alpi; e infatti sappiamo che

durante la Repubblica le truppe destinate in Spagna e in Gallia erano imbarcate a Pisa. Ma già con Augusto, da Aosta (Augusta Praetoria) cominciavano le strade valicanti il Grande e il Piccolo S. Bernardo: la prima divenne la via principale per il Reno; la seconda mise in comunicazione la vallata del basso Rodano con Vienne. Non pare invece fossero usati dalle armate romane né il Sempione né il S. Gottardo, mentre attraverso lo



IL PONTE ROMANO DI DECIMOMANNU IN SARDEGNA.

Spluga passava una via conducente a Brengenz e Augsburg. Ma la strada principale tra la valle del Po e il Danubio fu tracciata da Druso, figliastro di Augusto, attraverso il Passo di Rezia che divide la valle dell'Adige da quella dell'Inn. Il passo delle Alpi Giulie era valicato da una strada che percorreva la vallata della Drava; un'altra per le regioni del Danubio e attraverso Lubiana e per il Birnbaumerwald giungeva fino a Petar. Sicché per lo meno nei Balcani si può dire che le ferrovie moderne seguano in gran parte il tracciato delle vie romane.

Naturalmente, anche alcune strade imperiali presero il posto di più antiche carovaniere. Ad esempio, quella lungo il corso della Sava e della Morava fino a Bisanzio attraverso i Balcani vide commercianti asiatici venire in Italia prima che Roma s'impossessasse di quelle regioni. Altre invece furono suggerite, come ho detto, da scopi militari. Così quando gli imperatori Flavii passarono alla difesa dell'Eufrate superiore, la vecchia strada carovaniere che attraversava il Ponto, fu cambiata in strada strategica, e un'altra pa-

rallela al corso superiore dell'Eufrate fu prolungata fino al Mar Nero per le comunicazioni navali con Trebisonda. Ugual valore ebbero le strade romane in Asia Minore determinate dall'ostilità dei Parti e dalla dubbia amicizia degli Armeni. Un carattere di linea di frontiera, ha poi, la comunicazione fatta da Traiano tra la Gallia e il Mar Nero, per mezzo della quale venivano riallacciati insieme gli accampamenti romani delle varie regioni settentrionali d'Europa.

A tutte queste strade, costruite da consoli o da pretori e perciò chiamate anche *viae consulares* e *praetoriae*, gli imperatori stessi, come ho accennato, apportarono miglioramenti. Per una gran parte dell'impero ormai pacificato non si trattava più di strade militari ma di una rete di comunicazioni per usi amministrativi e commerciali ugualmente importanti ormai quanto lo erano stati gli scopi strategici per i quali le vie vennero in origine costruite. Sicché, come Cesare spese grandi somme per i restauri della via Appia, Augusto riparò la via Flaminia, Claudio la via Valeria da Corfinio ad Aternum sull'Adriatico.



UN PONTE ROMANO SULLA VIA FLAMINIA CHE COLLEGAVA ROMA A RIMINI.

Vespasiano fece traforare l'Appennino al passo del Furlo per evitare alla Flaminia un lungo e ripido passaggio. Domiziano costruì la via Domiziana lungo il mare da Sinuessa a Pozzuoli, e Traiano la via già menzionata. Specialmente nelle provincie imperiali fu benefica la cura e l'attività costruttiva degli imperatori. Qui meglio che altrove si coglie la sapienza romana che non solo protesse con strade opportune le frontiere, ma mise economicamente in valore regioni interne, lontane da ogni centro abitato.

Ci fu, del resto, un'amministrazione speciale per la cura della rete stradale se non già sotto Augusto, certo al principio dell'impero. Infatti i *curatores viarum*, funzionari imperiali, curavano l'appalto della costruzione e della manutenzione delle strade, e di uno di tali appalti ci dà notizia una iscrizione: si tratta di un percorso di 20 miglia della via Flaminia, semplicemente inghiaiato e non selciato ma in parte arginato, e che costò 150.000 sesterzi, cioè circa altrettante lire dell'attuale valore della nostra moneta. A tali spese provvedeva l'erario, cioè la cassa dello Stato; ma furono poi sopra tutto gli imperatori e in parte le città e anche i proprietari limitrofi che sovvenzionavano tali spese. Altre iscrizioni infatti ci ricordano che restauri di cui ebbe bisogno la via Appia per un tratto di

circa 50 chilometri costarono all'imperatore Adriano un milione e 157.000 sesterzi e ai *possessores*, cioè ai proprietari di fondi prossimi alla strada stessa 569.100 sesterzi. Più esplicita ancora è l'iscrizione sull'arco trionfale di Rimini la quale dice che «le più frequentate strade d'Italia furono selciate per iniziativa e a spese di Augusto». I funzionari addetti alle strade dovevano anche assicurare la viabilità; e una serie di editti riferentisi però specialmente alle vie urbane, regolano infatti la polizia stradale impedendo, ad esempio, il passaggio a carri pesanti, in certe vie, e l'ingombro di esse, stabile o temporaneo.

\* \* \*

Ma, si chiederà, come erano costruite queste strade che attraversavano tutto il mondo latino? Sembra anzitutto che, in origine, i Romani abbiano avuto anche pel sistema stradale qualche insegnamento dagli Etruschi. In ogni modo, giudicando dal lato tecnico, le vie romane, le riscontriamo di tre generi costruttivi, in conformità di quel che ci dicono, del resto, gli antichi stessi. La *via terrena*, cioè una semplice traccia di terra battuta e livellata, fu poco in uso. Più si usò e con somma maestria, tanto la strada inghiaziata che la selciata. Non ne differiva la costruzione. Si in-



STRADA ROMANA PRESSO L'ANTICA PESTO.

cominciava a limitare per mezzo di due solchi laterali la larghezza della strada e arrivati al terreno più solido, si elevavano su di questo quattro strati di materiali diversi, per l'altezza di un metro a un metro e cinquanta, e cioè: 1° lo *statumen*, una stratificazione di pietre legate con argilla o con calce, formanti il piano di base della strada; 2° la *ruderalis*, un impasto di vario materiale di piccole dimensioni, pestato; 3° il *nucleus*, un *beton* di fine pietrisco cilindrato; 4° il *summum dorsum*, costituito da ghiaia o da selci, di modo che riposando sopra un fondo già solido e compatto, la carreggiata della strada presentava una superficie liscia e unita, bombata nel centro per permettere lo scolo delle acque. Naturalmente, in pratica questo sistema, che era pressochè identico a quello usato per i pavimenti in mosaico, subiva molte variazioni, sia per ragioni di economia sia per rapidità di costruzione: ma sempre però gli ingegneri stradali romani tennero a uniformarsi

alla natura del terreno per assicurare alle vie maggiore durata. Durata che noi constatiamo non di secoli ma di millenni. Così, fu vario a seconda delle regioni il materiale usato: selce, basalto, lava, ciottoli, pietra da taglio: nè fu uniforme neppure la larghezza delle strade, la cui misura normale era di cinque metri ma anche di tre e tre e mezzo.

Quanto al tracciato, e specialmente in origine, le strade furono, per quanto fu possibile, diritte, ed evitarono i fondi di valle ma non le salite che talvolta sono anzi assai ripide. Questa dirittura delle strade romane e la necessità e la volontà di farle arrivare dovunque, portarono a un'enorme quantità di lavori stradali che rivelano le belle qualità di tecnica audace che caratterizza l'ingegneria romana. Si pensi alle ardite costruzioni e ai solidi viadotti costruiti sia per far passare strade di mezza costa lungo pareti rocciose e lungo pericolose scarpate, sia per farle attraversare terreni paludosi o vallate profonde,



VIA APPIA PRESSO TERRACINA.

come a Narni, o attraverso le paludi Pontine; opere che non solo noi ammiriamo, ma usiamo ancora oggi. Si pensi alla enorme quantità di ponti romani che riattati o allargati in epoche seguenti, e adoperati tuttora, quasi dimentichiamo che risalgono ad epoca romana. Lavori tutti che furono difficili anche per i nostri antenati e di cui essi stessi conobbero il valore, esaltato in molte iscrizioni poste a ricordo di essi. Si pensi ai lunghi trafori come quello del monte Grillo tra Baia e Cuma, lungo più d'un chilometro, fatti per ordine di Agrippa nella guerra contro Sesto Pompeo: si pensi agli archi trionfali sulle strade romane, monumenti d'arte e documenti di storia sotto a cui passano anche oggi le nostre principali strade di comunicazione; si pensi a quelle stazioni di riposo che s'allineavano

lungo il percorso delle vie, distanti l'una dall'altra da 10 a 15 chilometri, alternate con altre per le tappe di notte e per il cambio dei cavalli, stabilite a secondo la difficoltà della via, da 44 a 60 chilometri di distanza ciascuna; si pensi, infine, all'ornamento sontuoso che tutte le strade ricevevano dai sepolcri in prossimità dei centri abitati, e ci persuaderemo che le strade romane riassumono e sintetizzano, mirabilmente fusi, i caratteri salienti della vita e della stirpe latina. Sono tracciate e rivivono su di esse, meglio che altrove, pagine gloriose di storia e di politica e di strategia e trionfi di architettura e audacie di ingegneria civile con cui Roma si è eternata nel mondo.

GUIDO CALZA