

## Dal passato al presente e ritorno: la viabilità, l'organizzazione della città, le strade al tempo di Roma

### Introduzione

La traccia proposta, "Dal passato al presente e ritorno: la viabilità, l'organizzazione della città, le strade al tempo di Roma", potrebbe essere organizzata come unità didattica incentrata in particolare sullo studio di un solo aspetto della civiltà romana: la costruzione del sistema stradale, fenomeno che interessò non solo l'Italia, ma molte altre zone dell'Impero e che ha lasciato una traccia evidente e duratura fino ai nostri giorni.

Le strade hanno sempre rappresentato nel mondo romano un efficace strumento di dialogo tra il centro ed il mondo circostante. Le stesse fonti antiche parlano di esse come di opere fondamentali (*moles necerrariae*), la cui organizzazione e il cui mantenimento rispondeva ad esigenze del vivere civile e a cui altri popoli, come gli Egiziani e i Greci, non prestarono la stessa cura<sup>1</sup>.

Per una concezione tipica dell'ingegneria stradale romana le strade tendevano, infatti, nei limiti del possibile, ad adattarsi al terreno attraversato, non stravolgendone la natura, ma attuando all'occorrenza opere grandiose che garantissero tracciati più diretti. Obiettivo dei costruttori romani era di collegare il più rapidamente possibile le due località prescelte, puntando solo al traguardo finale e cioè al raggiungimento della metà stabilita.

## La strada romana

### ORIGINE E SVILUPPO DELLE STRADE ROMANE IN ITALIA

In molti casi i Romani si sono serviti, rinnovandoli e migliorandoli, di tracciati viarii preesistenti. Molte delle vie che si irradiano da Roma, infatti, hanno, a volte origini addirittura preistoriche ( la loro origine antichissima è attestata a volte dalla loro funzione, dalla documentazione archeologica con tracce di insediamenti lungo il loro percorso e, come abbiamo visto in precedenza dai nomi stessi). Molte strade sono state invece aperte solo in epoca romana e il loro tracciato rispondeva ad esigenze politiche e strategiche, seguendo la direzione delle conquiste romane.

Tra le più antiche sono le strade che nei nomi:

- A. tradiscono un'origine commerciale come la Via Salaria<sup>2</sup>, la Via Campana<sup>3</sup>;
- B. si connettono alla regione geografica a cui conducono ancora non distinta dal nome di una città, come le Vie **Ostiense**<sup>4</sup>, e **Laurentina**<sup>5</sup>.

Seguono poi le strade che portano il nome della città alla quale recano (fase pienamente urbana in cui le strade potevano essere, però, anche più antiche):

- C. **Via Ardeatina**<sup>6</sup>, **Via Labicana**<sup>7</sup>, **Via Gabina**<sup>8</sup>, **Via Pedana**<sup>9</sup>, **Via Collatina**<sup>10</sup>, **Via Tiburtina**<sup>11</sup>, **Via Ficulensis**<sup>12</sup>.

<sup>1</sup> Plinio, *Naturalis Historia* 30,75; Frontino, *De aquis* 16; Dionigi di Alicarnasso, *Romanae Antiquitates* III, 13 e Strabone, *Geographia*, V, 3,8. Con Vitruvio, *De Architectura*, I, 2, 3, si fissano i tre principi fondamentali della costruzione delle strade: *firmitas*, sicurezza cioè del tracciato circa la profondità delle fondamenta e la scelta del materiale; *utilitas*, in rapporto alla comodità del percorso e alla stessa disposizione, che mirerà sempre a raggiungere la meta nel modo più diretto possibile; *venustas*, cioè la bellezza, per cui la strada, improntata in base a calcoli di simmetria, risultasse anche piacevole alla vista.

<sup>2</sup> Serviva al traffico del sale per le regioni dell'entroterra appenninico (Festo, *De verborum significatu*). Ricalca un'antichissima via di transumanza. Lasciava Roma a Porta Collina, nelle cosiddette mura serviane e a Porta Salaria nelle Mura Aureliane, attraverso la Sabina e il Piceno (*Fidene, Eretum, Reate* (Rieti) *Cutiliae*, Antrodoco (*Interocrium*), *Forum Caecili, Ausculum, Ascoli, Castrum Truentinum*).

<sup>3</sup> Corrispondente alle attuali Via della Magliana e Via Portuense: prendeva il nome dal *Campus (salinus)* a destra della foce del Tevere (Porto – Maccarese) dove erano le saline (collegate alle fasi più antiche di Roma e di Veio). Si distaccava al primo miglio della Via Portuense (che portava a Porto) e vi riconfluiva dopo 11 miglia.

<sup>4</sup> (l'Ostiense attuale), la strada che porta alla foce, *ostium*, del Tevere (già in età regia vi sorgerà l'abitato che ancora oggi ne riprende il nome, Ostia).

<sup>5</sup> Da riconoscere nella Via di Decima; portava al territorio Laurentino, legato al mito della città di *Laurentum* e al re capostipite delle genti del Lazio, collegando Roma a *Lavinium* (Pratica di Mare). La Laurentina si staccava dalla Via Ostiense verso il secondo o terzo miglio.

<sup>6</sup> Per *Ardea* (corrispondente all'attuale Via Laurentina, oltre Via Porta Medaglia).

Va detto che **molte strade hanno avuto un tracciato definito già in epoca regia**: è dei decenni successivi alla metà del VII secolo a.C. la realizzazione del primo ponte stabile attraverso il Tevere, il Ponte Sublicio (in legno). In quest'epoca le strade del territorio (documentate archeologicamente) prevedevano massicciate di scapoli di tufo ben allettate e sovrapposte, i pianci di pietrame ben costipato e battuto tra bordure di massi maggiori<sup>13</sup>.

Un nome "politico" ha la Via Latina, il cui tracciato viene ristrutturato dopo la definitiva sottomissione dei Volsci e degli Equi, forse dopo la fondazione delle colonie latine di *Fregellae* e di *Interamna Lirenas* nel 328 a.C., quando Roma annette il Lazio meridionale (*Latium adiectum* o *Novum*) e che viene intesa come la strada che attraversa il territorio dei Latini, perno dell'espansione romana in Campania e contro il Sannio.

Le più recenti sono le strade che portano il nome del magistrato che le ha fatte costruire: censori, consoli, pretori, che scandiscono la grande espansione di Roma e la conquista dell'Italia centrale tra la fine del IV e per tutto il III secolo a.C. Nel II secolo a.C., invece, il potenziamento delle vie tracciate e lo sviluppo di quelle al Nord e al Sud dell'Italia, concludono la definitiva sottomissione di tutta l'Italia antica. **E' quindi in età medio repubblicana che si realizzano i più importanti assi viarii, i cui tracciati sono giunti fino a noi.**

La prima strada che avvia il grandioso processo di espansione romana in Italia è la **VIA APPIA**, costruita da Appio Claudio, nel periodo in cui era censore, nel 312 a.C., inizialmente fino a Capua<sup>14</sup>. Dopo la sconfitta dei Sanniti, contro i quali la strada era stata costruita, viene prolungata fino a Brindisi (dopo il 268 a.C.), poi a Venosa, a Taranto e con la sottomissione della Messapia e del Salento, a Brindisi<sup>15</sup> (191 a.C.).

Tra la fine del IV e l'inizio del III secolo a.C.<sup>16</sup> viene prolungata la Via Tiburtina da un magistrato della *gens Valeria*, prendendo così la strada, oltre Tivoli, il nome di **VIA TIBURTINA-VALERIA** e arrivando fino a *Cerfennia*, fino a Corfinio (Strabone V, 238), attraverso *Varia* (Vicovaro), *Carsioli* (Carsoli), *Alba Fucens*. La strada nel primo tratto seguiva la valle dell'Aniene e ricalcava un'antica via di traffico e transumanza. Discussa tra gli studiosi la data di costruzione della strada. Alcuni autori propendono per il 307 a.C., anno della censura di M. Valerio Massimo, sulla base del passo di Livio (IX, 43, 25) che ricorda la costruzione di strade ad opera di M. Valerio Massimo e del suo collega Giunio Bubulco. Altri ritengono invece la strada non anteriore al 304 a.C., anno del trattato tra Romani e Sanniti, dopo la sconfitta di questi ultimi a *Bovianum* nel 305 a.C. Il Radke ritiene invece la strada costruita durante il consolato di Valerio Massimo, tra il 289 e il 286 a.C. (ritenendo che i Censori non potessero costruire strade fuori dell'*Ager Romanus*).<sup>17</sup>

Grande arteria di collegamento tra Roma e il litorale adriatico, ha rappresentato la **VIA FLAMINIA** che si snodava, ripercorrendo il tracciato di antichi percorsi etruschi, attraverso l'Etruria fallisca, l'Umbria e le

<sup>7</sup> Per *Labicum*, colonia del 418 a.C. (corrispondente all'incirca all'attuale Via Casilina per Colonna). Il primo tratto era in comune con la Via *Praenestina*, dalla quale divergeva appena fuori Porta Praenestina. La via Labicana si univa alla Latina al *Compitum Anagninum*.

<sup>8</sup> Poi detta *Praenestina* per *Gabii* e *Praeneste* (attuale Preneestina per Palestrina).

<sup>9</sup> Per *Pedum* (da *Gabii* a Corcolle ed oltre).

<sup>10</sup> Che porta a *Collatia*, Lunghezza, e prosegue per Tivoli.

<sup>11</sup> Che porta a *Tibur*, Tivoli

<sup>12</sup> Poi detta Via Nomentana, portava a *Ficuleia*, città scomparsa in età regia, che sorgeva al V miglio della Nomentana e *Nomentum* (da cui poi il nome della strada, odierna Mentana). La via Nomentana usciva da Porta Collina, dove divergeva dalla Salaria, oltrepassava le Mura Aureliane a Porta Nomentana, passava l'Aniene e raggiungeva al XIV miglio *Nomentum*, l'attuale Mentana, quindi *Eretum*, dove si collegava con la Salaria. Questo è uno dei casi in cui la strada cambia nome per prendere quello della città più lontana, divenuta più importante; altri esempi sono la citata Via *Gabina* che diventa *Praenestina*, dopo la decadenza di *Gabii*; la Via Latina che portava a *Tusculum* diventa Via Tuscolana; anche la Via Appia, molto probabilmente era stata preceduta da una Via detta *Albensis*, che portava ad Alba Longa (tale nome è convenzionale perché non esistono documenti letterari ed epigrafici che attestino il termine "Albana" come denominazione ufficiale della strada), collegando i luoghi sacri per eccellenza ai Latini: prima di entrare nell'attuale città di Albano, la strada da *Lavinium* giungeva sull'orlo del *Lacus Turni*, Laghetto. Dopo aver voltato ad Est si incuneava tra le alture soprastanti di Quarto Grotte e Monte Savello (attuali vie di S. Cristina e Mastro di Casa) raggiungendo il *Lucus Ferentinae*, un importante santuario federale dei Latini che indizi archeologici collocano nell'area dell'attuale Valle Pozzo, a ridosso dell'Appia, ai piedi di Albano, tra il *Lacus Turni*, il *Fons Iuturnae* e la città arcaica di *Corilla*, nei pressi dell'attuale Monte Savello. La strada entrava ad Albano da Ovest, ricalcando l'attuale viabilità di Via Vascarelle e costeggiando a destra il corso di un torrente, oggi Fosso Secco, di notevole portata in antico e proveniente dalla Via Appia).

<sup>13</sup> Un esempio, oggi demolito, è venuto recentemente in luce dagli scavi del Laurentino, con un tracciato di oltre 900 metri di una via più volte ristrutturata tra VII e V secolo a.C. (forse un tratto della Via *Lavinatis* per *Lavinium*).

<sup>14</sup> La strada nasce dall'esigenza di congiungere Roma a Capua, entrata nel 340 a.c. nella Lega Latina.

<sup>15</sup> Brindisi rappresentava una sorta di testa di ponte per le conquiste in Oriente.

<sup>16</sup> Dopo la conquista romana dell'entroterra appenninico, nel territorio degli Equi e dei Marsi, e la fondazione delle colonie di *Alba Fucens* e *Carsioli*.

<sup>17</sup> Prosecuzione della Via Tiburtina-Valeria sarà, in epoca imperiale, la VIA CLAUDIA-VALERIA, fatta costruire nel 48 - 49 d.C., che collegava *Cerfennia* (odierna Collarmene) all'Adriatico (Ostia Aterni, foce dell'Aterno, Pescara).

Marche, giungendo fino ad *Ariminum* (l'odierna Rimini), colonia dedotta nel 286 a.C.. La sua costruzione, tra il 223 e il 219 a.c., si deve al censore o console C. Flaminio. La strada usciva dalla Porta *Fontinalis* a Roma, ricalcando l'attuale Via del Corso, giungeva al *Pons Milvius* (Ponte Milvio) e, dopo aver scavalcato il Tevere, piegava verso Nord Est, arrivando a Spoleto e quindi nelle vicinanze di Ancona. Viene poi ampliata da *Ti. Sempronius* (durante la sua censura) nel 177 a.C., attraverso una diramazione che dal *Forum Flaminii*, attraverso il Passo del Furlo, giungeva a *Fanum* (Fano) e di qui a Rimini, centro creato come avamposto per la conquista della Gallia Cisalpina, attuale Val Padana<sup>18</sup>.

Dalla Via Flaminia si prolungava la **VIA AEMILIA**, tracciata dopo la seconda guerra Punica, con la fondazione della colonia di Colonia, dal console M. Emilio Lepido nel 187 a.C. (Livio, XXXIX, 2, 10).

Dalla Via Emilia si irraggia tutto il sistema viario che articola l'intera Val Padana e il Veneto: nel 175 a.C. lo stesso M. Emilio Lepido traccia la Via Emilia distinta dal suo nome ( **Via Emilia di Lepido**, da Bologna ad Aquileia (fondata nel 181 a.C.).

Nel 148 a.C. il console S. Postumio Albino traccia la **VIA POSTUMIA** da Aquileia a Genova, attraverso Verona, Cremona, Piacenza e Tortona.

Nel 132 a.C. il console P. Popilio realizza la **VIA POPILIA** da Rimini a Padova, lungo la costa per Adria e Ravenna, forse completando un tracciato iniziato nel 153 a.C. dal console T. Annio.

Tra III e II secolo a.C. nell'Etruria definitivamente sottomessa si aprono altre strade: la **VIA AURELIA** presenta tutte le caratteristiche di una via di grande comunicazione, ispirata ad esigenze militari, allo scopo di collegare rapidamente alle colonie di frontiera

( non toccando le grandi città etrusche come *Caere* (Cerveteri), Tarquinia, Vulci. La strada arriva inizialmente fino a Cosa (colonia dal 273 a.C.), successivamente fino a Luni (colonia dal 177 a.C.). Nel 109 a.C. viene prolungata fino a Genova e Vado, nel territorio dei Liguri. Non c'è accordo tra gli studiosi circa l'identità dell'Aurelio Cotta a cui si deve la strada. Prosecuzione della Via Aurelia verso Nord era la **VIA AEMILIA SCAURI** (in modo tale da distinguersi dalle due Emilie della Val Padana), costruita ad opera di M. Emilio Scauro, secondo il Quilici durante il suo consolato nel 115 a.C., (secondo altri durante la censura, nel 109 a. C. ). Partendo da Populonia secondo alcuni, dal Salebro, secondo il Radke, la strada arrivava fino a Vada Sabatia lungo la costa, poi, verso l'interno fino a Tortona (*Dertona*), dove incontrava la Via Postumia. La strada in questo modo diventava l'asse primario di collegamento con l' Alto Tirreno e poi con le Gallie.

Attraverso l'Etruria interna vengono condotte anche le **VIE CLODIA E CASSIA**.

**LA VIA CLODIA**, arteria di collegamento con l'Etruria meridionale interna, aveva il primo tratto in comune con la Via Cassia, da Roma fino alla Storta, e con la Flaminia, fino a poco dopo il Ponte Milvio. La strada raggiungeva Blera, Tuscanica, Saturnia, Roselle presso Grosseto, Vetulonia, da dove confluiva nell'Aurelia. Non identificato il Clodio costruttore della via, ma sembra ragionevole ritenere la Via Clodia, precedente alla Via Cassia e realizzata nella prima metà del III secolo a.C.

**LA VIA CASSIA**, principale arteria di collegamento con l'Etruria centrale, con il primo tratto in comune con la Flaminia e la Clodia, puntava a Nord verso Sutri, Bolsena (*Volsinii*, rifondata nel 264 a.C.), e raggiungeva Arezzo. Da Arezzo, nel 187 a.C., il console C. Flaminio, figlio del C. Flaminio che aveva realizzato la Via Flaminia, conduce una transappenninica per Bologna. Da Arezzo la via sarà prolungata anche a Firenze (fondata alla metà del I secolo a.C.), da dove si poteva passare l'Appennino o raggiungere il Tirreno.

Nel Sud della Penisola, oltre alla Via Appia che arrivava a Brindisi, viene realizzata dallo stesso Popilio ricordato per le due strade omonime della Val Padana, da Capua, **LA VIA POPILIA** che raggiungeva Reggio Calabria, passando per Sala Consilina, Morano Calabro e Vibo Valentia.

Nell'ultimo secolo della Repubblica, probabilmente in età sillana, il console L. Cecilio Metello fa costruire la Via Cecilia, il cui tracciato non è stato ricostruito con certezza, ma che si crede si distaccasse dalla Via Salaria a Rieti per raggiungere l'Adriatico passando per Amiterno e Atri.

Anche in epoca imperiale sono state costruite, migliorate, o potenziate, molte strade. Grande restauratore di strade e costruttore di ponti e viadotti (alcuni ancora visibili lungo le vie Salaria e Flaminia) l'imperatore

<sup>18</sup> Oggetto di restauri sotto Augusto (27 a.c.), Vespasiano e Traiano, la Via Flaminia perde dal IV secolo d.C. gran parte della sua importanza a favore della via Cassia. La strada continua, comunque, ad essere frequentata soprattutto nel primo tratto, per la presenza di strutture collegate al culto, come le catacombe di S. Valentino e la *domusculpta* di S. Leucio. Si presenta in grande stato di abbandono nel 1800.

**Augusto**, sotto il quale viene realizzata la **VIA GIULIA AUGUSTA** che da Tortona raggiungeva Narbona e le Gallie.

All'imperatore **Claudio** si devono la **VIA CLAUDIA VALERIA**, da Corfinio all'Adriatico, attraverso la piana di Sulmona, la **VIA CLAUDIA NOVA** da Corfinio ad Amiterno e la **VIA CLAUDIA AUGUSTA** da Altino, per Trento e Bolzano, fino a Nord delle Alpi, nella Rezia e nel Norico.

**Vespasiano**, a cui si deve, tra l'altro il traforo del Furlo, lungo la Via Flaminia, costruisce tra il 78 e il 79 d.C. la **VIA FLAVIA** per Pola. Suo figlio **Domiziano** realizza, invece, nel 91 d.C. la **VIA DOMIZIANA** che raggiungeva Cuma e Pozzuoli, staccandosi dalla Via Appia alle foci del Volturno.

**Traiano** costruisce in alternativa alla Via Appia, la **VIA TRAIANA**, prossima all'Adriatico per Canosa ed Egnazia. Allo stesso imperatore si devono anche le tre Vie Traiane in Etruria con le quali sono forse da connettere le Vie Traiana, Adriana, Aurelia e Antoniniana, menzionate da un' epigrafe recentemente scoperta.

A **Settimio Severo** si deve la **VIA SEVERIANA** lungo tutto il litorale laziale; a **Massimiano Erculeo**, la **VIA ERCULEA** che da Sepino raggiungeva *Nerulum* in Calabria.

Ancora Costantino, Teodorico e Giustiniano si preoccupano di restaurare e mantenere le strade dell'Impero che si avviava alla dissoluzione.

### Le tecniche costruttive

Le più antiche strade romane, precedenti al periodo dell'espansione, presentavano tracciati tortuosi, che si adattavano all'andamento naturale del terreno. Di questo tipo sono, ad es. le Vie Ardeatina e Laurentina.

**Tali percorsi doveva essere semplici tracciati in terra battuta, o al massimo con superficie inghiaata.**

La prima strada costruita seguendo sistemi rivoluzionari è stata la Via Appia, *Regina viarum* (Regina delle strade), per la realizzazione della quale sono state superate notevoli avversità e sono state necessarie notevoli opere di bonifica ( pianure pontine).

Una preziosa testimonianza circa la tecnica usata per la costruzione delle strade romane ci è data da Stazio (*Silvae*, IV;III, 40-55). Prima di tutto venivano intagliati i margini e veniva scavata profondamente la terra per liberare la fascia che successivamente sarebbe stata occupata dalla carreggiata. All'interno dello scavo venivano successivamente disposti 4 strati sovrapposti<sup>19</sup> (fig. 10) lo **statumen**, la massicciata di base, con ciottoli piuttosto grandi (lo spessore variava a seconda dei casi ma non era mai inferiore ai 30 cm.); la **rudertio**, un conglomerato di pietre tondeggianti con legante di calce in un rapporto di uno a tre, dello spessore della massicciata; il **nucleus**, uno strato di ghiaia piuttosto grossa, livellata e compressa con battipali o con grossi cilindri; il **pavimentum** poteva essere costituito da:

- a) ghiaia o pezzame minuto di pietra, (*galera*)
- b) blocchi irregolari di pietra basaltica (*silex*)
- c) lastre squadrate (*saxum quadratum*)

La lastricatura era ottenuta generalmente con blocchi di basalto<sup>20</sup> (basoli), massi spianati superiormente e disposti più o meno a cuneo inferiormente, allettati in modo che le singole facce dei blocchi si incastrassero tra loro senza lasciare spazio e senza quindi possibilità di spostamento. In altri casi, però, come nel caso di alcuni tratti della Via Latina, nella Ciociaria e in Campania, è stato usato il calcare, materiale più facilmente reperibile nella zona. Il **pavimentum** è contenuto sui due lati da un filare di **umbones**, basoli posti per lungo, emergenti rispetto al piano stradale, che costituiscono anche il limite delle crepidini (i bordi del lastricato); ogni tre o quattro metri, generalmente venivano inseriti dei **gonphi**, elementi di maggiori proporzioni e altezza, secondo alcuni studiosi, con la funzione di agevolare la salita o la discesa da cavallo, secondo altri con funzione di paracarri. La parte centrale della strada era convessa, con sagoma a schiena d'asino, per favorire il deflusso dell'acqua piovana verso le canalette di scarico poste ai lati della strada. A fianco della carreggiata infine vi erano dei veri e propri marciapiedi o **crepidines**, di larghezza e pavimentazione diversa a seconda dei luoghi<sup>21</sup>, ad esclusivo uso dei pedoni.

<sup>19</sup> Da qui la dizione di *Via strata, viam sternere* in riferimento alla costruzione di una strada.

<sup>20</sup> Si trattava di un materiale di grande durezza, particolarmente resistente all'usura.

<sup>21</sup> Nei centri urbani i marciapiedi potevano essere lastricati; nelle aree periferiche erano in semplice battuto o in scaglie di pietra compresse.

Accanto alle *viae publicae*, lastricate, esistevano, comunque, anche strade che possedevano solo un battuto di breccia e sassi (*viae glareate*).

**L'ampiezza della sede carrabile lastricata** era canonica per le vie di grande comunicazione e spesso mantenuta anche per le strade minori, fissata a **4,1 metri** (14 piedi) in modo da consentire l'incrocio di due carri in opposti sensi di marcia. **Complessivamente la strada raggiungeva un'ampiezza di 10,2 metri**. Non mancano ovviamente casi in cui tali misure fossero eccezionalmente aumentate.

Una componente essenziale delle strade pubbliche romane erano i **miliari** di pietra che scandivano la distanza progressiva per ogni miglio, corrispondente a 1478 m. Anche il tipo di cippo varia a seconda delle epoche, presentandosi in una prima fase come pietre appena sbazzate; di forma cilindrica in età augustea e raggiungendo la maggiore eleganza formale in età traianea, quando per essi viene utilizzato marmo pregiato, con cordoli sagomati in alto e in basso e legenda in un cartiglio scorniciato. Dopo l'età Severiana prevale la semplicità delle colonne con legenda e in età tarda a tale scopo vengono reimpiegate colonne di varia provenienza.

### Amministrazione delle strade

Per ciò che riguarda l'amministrazione delle strade il discorso varia a seconda delle epoche. In età repubblicana, quando la competenza delle strade spettava al senato, l'attuazione veniva poi affidata di volta in volta a singoli magistrati, censori, edili, consoli, ma anche a pretori e questori, mancando una magistratura che avesse specifica competenza sulle strade. In questa fase, talvolta, la strada veniva realizzata materialmente dai genieri, (*praefecti fabrum*) che guidavano il lavoro legionario (soprattutto per le strade di frontiera) affiancati ai questori per eventuali problemi finanziari. Terminata la costruzione, la gestione della strada era competenza dell'amministrazione civile e degli edili a cui spettava la *cura viarum*. Il sistema viene riorganizzato nel 20 a.C. da **Augusto** che assume tale cura, comprendendola tra le competenze senatoriali. Da questo momento si nominano magistrati appositi. Ogni strada ha il suo curatore e lo stesso *curator* poteva occuparsi di più di una strada. Le sue competenze comprendevano, oltre alla opere di manutenzione, anche il restauro e l'attuazione delle norme giuridiche circa la tutela della strada e le regole di circolazione<sup>22</sup>.

### Il servizio postale

All'organizzazione di un'efficiente rete viaria segue una struttura essenziale delle comunicazioni all'interno dell'Impero Romano: il *Cursus publicus* o *fiscalis*, vale a dire il servizio postale<sup>23</sup>. Tutte le strade pubbliche erano dotate di *Mutationes*, stazioni di posta sul percorso, la cui primaria funzione era consentire il cambio dei cavalli, poste ogni 5 – 7 (7,5 Km) o 9 – 10 miglia (13 –15 Km), fino a 12 (18 Km) nei luoghi meno popolati. Ogni sei o otto *mutationes* erano delle *mansiones*, stazioni di posta più fornite, collocate a maggiore distanza, dotate di alberghi ad un giorno di viaggio l'uno dall'altro. Oltre a consentire il ricovero delle bestie e il cambio, offrivano ristoro e pernottamento ai viaggiatori. Con il tempo esse hanno offerto maggiori servizi tra cui l'impianto termale, il santuario locale, la stazione di polizia, il servizio medico con possibilità di ricovero ospedaliero, negozi, uffici di cambio e mercato.

### Glossario

<b>Crepidines</b>	marciapiedi
<b>Cursus publicus</b>	servizio di posta lungo le strade romane
<b>Gonphi</b>	basoli di maggiore proporzione e altezza rispetto agli altri, posti lungo le strade ogni tre o quattro metri usati come paracarri
<b>Mansio</b>	stazione di posta collocata ogni sei o otto <i>mutationes</i>
<b>Mutatio</b>	stazione di posta collocata ogni 5 –7 Km, per il cambio dei cavalli

<sup>22</sup> Ogni *curator* era peraltro responsabile oltre che della strada anche del contesto territoriale da essa interessato. Il *curator* della Via Appia era responsabile, ad esempio, anche delle sue diramazioni.

<sup>23</sup> Oltre ad essere organizzato in favore dei magistrati in transito, garantiva il trasporto di messaggi o lettere, mediante corrieri a cavallo (*Res veredaria*), *tabellari*, corrieri più veloci che si scambiavano a staffetta la borsa, e i *veredarii*, i postini di servizio regolare giornaliero. Il trasporto dei passeggeri e dei carichi pesanti (*cursus vehicularis*) avveniva per i viaggiatori con vetture leggere tirate da cavalli o muli (*cursus velox*); per le merci, con carri trainate da buoi (*cursus cablarius*).

<b>Nucleus</b>	strato di ghiaia piuttosto livellata e compressa
<b>Pavimentum</b>	strato costituito da : <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>galea</b>, ghiaia o pezzate minuto di terra</li><li>- <b>silex</b>, blocchi di pietra basaltica</li><li>- <b>saxum quadratum</b>, lastre squadrate</li></ul>
<b>Res veredaria</b>	trasporto di messaggi o lettere mediante corriere a cavallo
<b>Ruderatio</b>	strato costituito da conglomerato di pietre tondeggianti e calce
<b>Statumen</b>	strato costituito da blocchi piuttosto grandi
<b>Tabellarii</b>	corrieri veloci che si scambiavano a staffetta la borsa
<b>Umbones</b>	basoli posti in verticale, emergenti rispetto al piano stradale
<b>Veredarii</b>	postini di servizio regolare giornaliero
<b>Via</b>	strada carrozzabile
<b>Via publica</b>	strada statale

MC