

## LA VIABILITA' ROMANA

### VIE E STRADE DELL'IMPERO; segnaletica stradale; stazioni di posta; materiale carrabile

Per Plinio il Vecchio: "I Romani posero ogni cura in tre cose soprattutto, che furono dai Greci neglette, cioè nell'aprire le strade, nel costruire acquedotti e nel disporre nel sottosuolo le cloache"

L'immenso complesso di strade realizzate dai Romani rappresentano un'opera di straordinaria ingegneria che, con complessivi 100.000 Km di lastricato (ed almeno altri 150.000 Km di strade in terra battuta), hanno contribuito allo sviluppo della civiltà romana in tutto il mondo allora conosciuto.

Per Victor W. von Hagen "Le strade romane sono un fattore di un'importanza incalcolabile nella storia dell'umanità. Roma divenne una fonte mobile di civiltà e la padrona del mondo proprio perché attraverso le sue strade era riuscita a controllare sistematicamente gran parte della superficie della terra. Dal «Miglio d'oro» (Miliarium Aureum) del Foro, su cui erano segnate le distanze, diciannove strade lastricate conducevano in ognuna delle province dell'Impero. Correndo ininterrottamente fino al Reno e al Danubio arrivavano nelle Terre degli Sciti sulle rive del Mar Nero, all'Eufrate, in Africa, in Arabia e perfino nell'India.



Le diciannove strade originali si svilupparono ramificandosi, crescendo e moltiplicandosi nello spazio e nel tempo finché sotto il regno di Domiziano Roma non si trovò ad amministrarne ben trecentosettantadue. Gli ingegneri romani non cercavano di aggirare gli ostacoli naturali del terreno; li affrontavano qualche volta addirittura violentandoli. Se incontravano un fiume lo scavalcavano con un ponte; se trovavano sul loro cammino una palude trasformavano la strada in un terrapieno. Le loro strade valicavano a zig zag le Alpi forandole con dei tunnel là dove non c'era altra soluzione. L'insidia delle acque veniva eliminata cercando, dov'era possibile, di aggirarla. Prima di mettersi al lavoro i costruttori si assicuravano prudentemente che il terreno fosse asciutto. Roma continuò per otto secoli a costruire strade. Poi, com'è il destino di tutti gli imperi, arrivò anche per lei la fine. Ma ormai i suoi ingegneri avevano lastricato il mondo.

(Da: Le Grandi Strade Di Roma Nel Mondo - Victor W. von Hagen)

Costruite principalmente per scopi militari, consentendo un veloce spostamento di truppe e di merci tra posti lontanissimi tra loro, contribuirono anche al notevole sviluppo del commercio, così importante all'economia di Roma, e delle comunicazioni postali, così efficienti nell'impero romano.

I Romani distinguevano:

- **vie** (dal latino Viae), che permetteva il transito di due carri contemporanei in senso opposto (da qui il termine *carreggiata*).
- l'**actus**, dove si poteva transitare solo a piedi o a cavallo, largo circa la metà della via
- dall'**iter**, dove si poteva andare a piedi o in lettiga ma senza usare animali.
- la **semita** poi era una semi-iter, più piccola.
- il **callis** una stradina tra i monti.
- la **trames** era la via traversa di un'altra via.
- il **diverticulum** una strada che si staccava dalla consolare per arrivare a una località.
- **bivi**, **trivi** e **quadri** per gli incroci di strade.

Curiando Arezzo... e dintorni



Curioso Arezzo...  
 e dintorni

Si dividevano poi in:

- strade pubbliche, dette **pretorie** e **consolari**, a seconda se costruite da un pretore o un console
- strade private dette **agrarie**.



Le **strade consolari** sono le vie di comunicazione dell'**antica Roma** fatte costruire per volere dei **consoli**, per scopi militari, per facilitare comunicazioni e servizi postali (estremamente efficienti) e per il trasporto delle merci.

Le principali strade consolari in **Italia** sono dodici, riconosciute talora dal nome di chi ne volle la costruzione (Aurelia, Emilia, Cassia), o dal nome del luogo che raggiungeva (Tiburtina, Nomentana), o ancora dal nome del motivo principale di costruzione (Salaria):



### Le principali strade romane consolari in Italia

Molte di esse partono dalla zona del **Tempio di Saturno** nel Foro di **Roma**, dove nel 20 a.C. **Cesare Augusto** fece erigere una colonna in marmo rivestita di bronzo dorato, il cosiddetto Miliario aureo, che rappresentava il miglio zero.

In ordine alfabetico:

- **Via Appia**: da **Roma** a **Capua** (successivamente fino a **Benevento** e poi **Brindisi**)
- **Via Aurelia**: da **Roma** a **Luni**
- **Via Cassia**: da **Roma** a **Massa**
- **Via Flaminia**: da **Roma** a **Rimini**
- **Via Salaria**: da **Roma** a **Martinsicuro**
- **Via Tiburtina**: da **Roma** a **Pescara**<sup>[2]</sup>

#### Altre strade consolari principali

- **Via Aemilia**: da **Rimini** a **Piacenza**
- **Via Clodia**: da **Roma** a **Grosseto**
- **Via Latina**: da **Roma** a **Casilinum** (dove si raccordava con l'**Appia** fino a **Capua**)
- **Via Minucia** (poi **Via Traiana**): da **Benevento** a **Brindisi**
- **Via Popilia**: da **Capua** a **Reggio Calabria**
- **Via Postumia**: da **Genova** ad **Aquileia**

#### Strade consolari secondarie di Roma

- **Via Ardeatina**: da **Roma** ad **Ardea**
- **Via Asinaria**: da **Roma** a **Villa dei Quintili**
- **Via Campana**: da **Roma** a **Ponte Galeria**
- **Via Collatina**: da **Roma** a **Lunghezza**
- **Via Cornelia**: da **Roma** a **Cerveteri**
- **Via Labicana**: da **Roma** a **Labicum**
- **Via Laurentina**: da **Roma** a **Tor San Lorenzo**
- **Via Nomentana**: da **Roma** a **Monterotondo**
- **Via Ostiense**: da **Roma** a **Ostia**
- **Via Portuense**: da **Roma** a **Fiumicino**
- **Via Prenestina**: da **Roma** a **Palestrina**
- **Via Trionfale**: da **Roma** a **Formello**
- **Via Tuscolana**: da **Roma** a **Frascati**
- **Via Aemilia in Hirpinis**: dalla **valle dell'Ufita** ad **Aequum Tuticum**, con probabile proseguimento verso l'**Apulia**
- **Via Aguntum-Vipitenum**: da **Dölsach** a **Vipiteno**
- **Via Annia**: da **Adria** ad **Aquileia**
- **Via Antica consolare Campana**: da **Capua antica** a **Pozzuoli**
- **Via Appia Popilia**: da **Reggio Calabria** a **Taranto**<sup>[2]</sup>
- **Via Ariminensis**: da **Arezzo** a **Rimini** attraversando la **Valtiberina** (Anghiari) e la **Valmarecchia** (Badia Tedalda e Verucchio)
- **Via Augusta Sallentina**: da **Taranto** a **Otranto**
- **Via Aurelia Aeclanensis**: da **Aeclanum** a **Herdonia**
- **Via Bibulca**: da **Modena** a **Lucca** inserita nel sistema della **Via Claudia Augusta**
- **Via Brixiana**: da **Cremona** a **Brescia**
- **Via Cassiola**: da **Santa Maria in Strada** a **Poretta** passando per **Castel Serravalle**<sup>[2]</sup>
- **Strada delle cento miglia**: da **Parma** a **Lucca**



Curioso Arezzo...  
e dintorni

- Via Claudia Augusta Altinate: da Altino a Trento
- Via Claudia Augusta: da Ostiglia a Mertingen
- Via Clodia Nova: da Lucca a Luni attraverso la Garfagnana<sup>[9][10]</sup>
- Via Cozia: da Torino a Gap attraverso Susa e il Colle del Monginevro
- Via Curia: da Rieti a Terni
- Via Domizia o Via Domiziana: da Torino a Gap
- Via Domiziana: da Napoli a Pozzuoli
- Via Emilia Altinate: da Padova a Bologna<sup>[7]</sup>
- Via Emilia Scauri: da La Spezia a Parma
- Via Faventina: da Faenza a Firenze<sup>[8]</sup>
- Via Fidenae-Tusculum: da Fidene a Frascati<sup>[9]</sup>
- Via Flaminia militare: da Bologna a Arezzo attraverso il passo della Futa
- Via Flavia: da Prosecco a Pola passando per Trieste
- Via Fulvia: da Tortona a Torino
- Via Gallica: da Torino a Mestre
- Via Gemina: da Aquileia a Belgrado passando per Lubiana
- Via Herculia: da Aufidena ad Aequum Tuticum con proseguimento verso la Lucania (la destinazione finale è ignota)
- Via Iulia Augusta: da Aquileia al Norico
- Via Julia Augusta: da Piacenza ad Arles
- Via Mediolanum-Bellasiunum: da Milano a Bellagio
- Via Mediolanum-Bilitio: da Milano a Lugano passando da Varese
- Via Mediolanum-Brixia: da Milano a Brescia passando da Cassano d'Adda
- Via Minucia: da Benevento a Brindisi secondo un percorso poi parzialmente ricalcato dalla Via Traiana
- Via Opitergium-Tridentum: da Oderzo a Trento
- Via Pistoiese: da Firenze a La Lima passando per il Passo di Monte Oppio
- Via Popilia: da Rimini ad Adria
- Via Popilia-Annia: da Rimini ad Aquileia
- Via Postumia: da Genova ad Aquileia
- Via Quinctia: da Fiesole a Pisa
- Via Regina: da Cremona a Como passando da Milano
- Via Sarsinate: da Sarsina a Rimini<sup>[10][11]</sup>
- Via Satricana: da Roma a Satrico<sup>[12]</sup>
- Via Spluga: da Milano a Lindau
- Via Sublance: dalla via Valeria a Subiaco<sup>[13][14][15]</sup>
- Via Traiana: da Benevento a Brindisi
- Via Ungaresca: da Treviso a Pordenone
- Via Valeria: da Messina a Marsala

**Strade consolari fuori dai confini dell'Italia moderna**

- Via Domizia: da Susa a Narbona
- Via Egnazia: da Durazzo a Bisanzio
- Via Militaris: da Belgrado a Istanbul
- Via Aquitania: da Burdigala a Colonia Narbo Martius
- Via Agrippa: da Arles a Colonia
- Via Augusta: da Cadice a Narbona
- Via Maris: da Il Cairo a Damasco
- Via Regia: da Il Cairo a Resafa
- Via Hadriana: da Antinopoli a Berenice
- Strata Diocletiana: da Sura a Bostra
- Via Traiana Nova: da Aelana (odierne Eilat e Aqaba) a Bostra



**VIE E STRADE DELL'IMPERO**

Le strade dei Romani, le "consolari", sono considerate tra le realizzazioni più gloriose e durature di Roma Antica. Vi furono circa 100.000 Km di strade lastricate e sicure ed altri 150.000 Km di strade in terra battuta, ma sufficientemente larghe e adatte per i carri. La larghezza di ogni strada era di circa 5 metri, in modo che potessero affiancarsi, senza danno, due carri.

Esistevano presso i Romani vari tipi di strade, dalle strade di tronchi, alle strade scavate nel tufo come fecero gli etruschi (ma ripavimentate dai Romani), alle strade pavimentate in acciottolato (galeratum), alle strade in basolato romano, le più resistenti in assoluto.

Con il nome di vie, **Viae**, venivano indicate le strade extraurbane che partivano da Roma, mentre le strade, **Strata**, (cioè fatte a strati) erano quelle all'interno di un centro abitato.



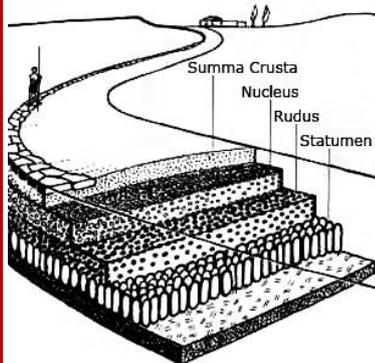
Alcuni collegamenti nella rete viaria erano lunghi fino a 90 km. I costruttori spesso cercavano di mantenere una larghezza standard, ma esistono strade da 1,10 m fino a oltre 7 m di larghezza, a seconda della natura del suolo, non di rado scavarono passi nella roccia, o a seconda dell'importanza e quindi del traffico.



Naturalmente si cercava di costruire strade dritte, per cui occorsero ponti anche su depressioni del terreno, e gallerie, o tagliate di roccia.

Le strade si snodavano generalmente in campagna, in posizione centrale. Tutto ciò che si trovava lontano dalla strada maestra vi era collegato dalle cosiddette *viae rusticae*, o strade secondarie. Sia le une che le altre potevano essere pavimentate o meno, ad esempio con solo uno strato di ghiaia, come accadeva in Nordafrica. Queste strade preparate ma non pavimentate venivano chiamate *viae glareae* (con la ghiaia) o *sternendae* (in terra battuta).

### COSTRUZIONE STRADALE



Si ritiene che i romani abbiano ereditato l'arte di costruire le strade dagli Etruschi, migliorando il metodo e i materiali. In effetti diverse strade romane ricalcarono le strade etrusche, ad esempio la Via Flaminia attraverso l'*ager veientanus e faliscus*, o dei tratti della Claudia scavata nel tufo e ripavimentata poi dai romani, o la strada di Pietra Pertusa che collegava Veio con il Tevere, o tratti dell'Aurelia che segue la costa tirrenica fino a Pisa, o della Cassia, Armerina e Flaminia.

Le strade erano costruite secondo un preciso criterio: uno strato più profondo, *statumen*, di sassi e argilla; un secondo strato, *rudus*, fatto di pietre, mattoni rotti, sabbia, tutti impastati con calce; un terzo

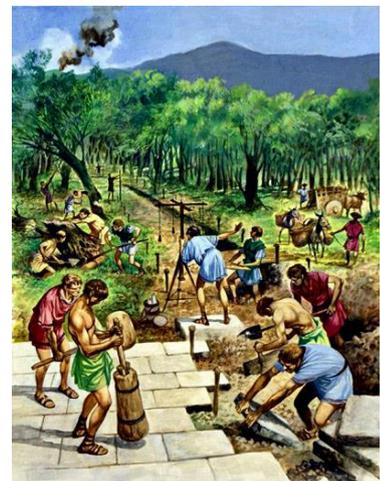
strato, *nucleus*, di pietrisco e ghiaia; una copertura, *summum dorsum*, di lastre levigate di pietra che combaciavano le une sulle altre appoggiate sul *nucleus*. Poiché erano costruite a strati, presero il nome di *viae stratae*, da cui il termine italiano strada, quello inglese street e quello tedesco strasse.

La costruzione iniziava con un sopralluogo dell'*architetto*, che stabiliva dove doveva passare la strada, poi toccava agli *agrimensori*, che individuavano i punti precisi dove doveva passare. Per questo usavano dei pali e la groma, per tracciare angoli retti.

La linea dei pali infissi nel terreno, veniva chiamata *rigor*, perché da seguire rigorosamente. L'architetto cercava poi di mantenere il tracciato dritto spostando i pali. Poi con la groma si tracciava la griglia sul piano stradale.

A questo punto sopraggiungevano i *libratores* che, con aratri e aiutati dai legionari con le spade, scavavano il terreno fino allo strato di roccia, o fino a uno strato solido. La profondità di questa *fossa* variava da terreno a terreno, che massimo poteva raggiungere 2 m di profondità, ma in genere andava dai 60 cm al m.

Per costruire la strada si riempiva la fossa con strati di materiali diversi. Il riempimento variava a seconda della località, del terreno e dei materiali a disposizione, in genere con strati di terra, sassi, brecciolino, pietra e sabbia fino a raggiungere il livello del terreno. A circa 60 cm - 1 m dalla superficie, la fossa veniva coperta di brecciolino e poi compattata, in latino *pavire* o *pavimentare*. La superficie piana o *pavimentum*, si poteva già utilizzare come strada, oppure ricoprire con altri strati. Alcune volte si metteva una "fondazione" in pietre piatte per supportare meglio gli strati superiori.



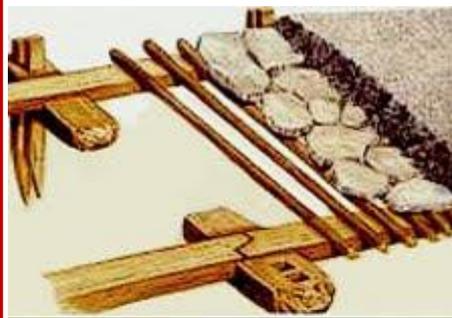
Il tutto veniva cementato con la calcina, prima uno strato di calcestruzzo grezzo di diversi centimetri, il *rudus*, poi uno equivalente a grana fine, il *nucleus*, venivano stesi sul *pavimentum* o *statumen*. Infine si eseguiva il rivestimento in grosse lastre poligonali di basalto o calcare incastrate perfettamente tra loro; gli interstizi erano riempiti da brecciolina. Le pietre non venivano squadrate per non dare una linea di frattura alla strada, continuamente sollecitata dai carri. I letti di pietre sbriciolate servivano anche a che le strade rimanessero asciutte, in quanto l'acqua filtrava attraverso le pietre, invece di formare fango.

Sopra si mettevano le pietre piatte che siamo abituati a vedere ancora oggi, dette *summa crusta*. Queste non erano disposte in piano, ma con il centro strada più alto dei bordi, per favorire lo scolo delle acque.

Le strade erano larghe dai 4 ai 6 m, così che si potessero incrociare due carri, e talvolta ai lati vi erano dei marciapiedi lastricati.

Dopo duemila anni il cemento si è consumato, dando l'idea di una superficie su cui si viaggiasse molto male con un carro, ma la strada originale era invece quasi liscia. Queste notevoli strade erano resistenti alla pioggia, al gelo e alle inondazioni, e non avevano bisogno o quasi di riparazioni, come si può ben vedere ancora oggi, dopo due millenni.

Naturalmente il terreno su cui doveva passare una strada non era sempre privo di ostacoli, ruscelli si potevano superare con un semplice assito, un ponticello fatto a tavole di legno su due assi, piatto o a schiena d'asino, ma per un fiume era necessario un ponte. Gli architetti romani erano maestri in quest'arte, specie gli ingegneri militari.



I ponti in legno poggiavano su piloni infissi nel letto del fiume, oppure su basamenti in pietra. Il ponte interamente in pietra però richiedeva la costruzione ad arcate, una tecnica che i romani avevano appreso dagli Etruschi. I ponti romani erano così ben costruiti che molti di essi vengono usati tuttora.

Nei terreni paludosi si costruivano invece strade rialzate. Si segnava il percorso con dei piloni, poi si riempiva lo spazio fra di essi con grandi quantità di pietre, innalzando il livello stradale fino a 2 metri sopra la palude. Questo avveniva principalmente in Italia, mentre nelle province si costruivano i pontes longi, cioè lunghi ponti fatti con tronchi d'albero.



Nel caso di grandi massi che ostruivano il cammino, dirupi, terreni montuosi o collinari si ricorreva spesso a possenti sbancature o a gallerie, interamente scavate a braccia. La galleria della gola del Furlo, vicino a Fano, è romana e vi passa una strada statale.

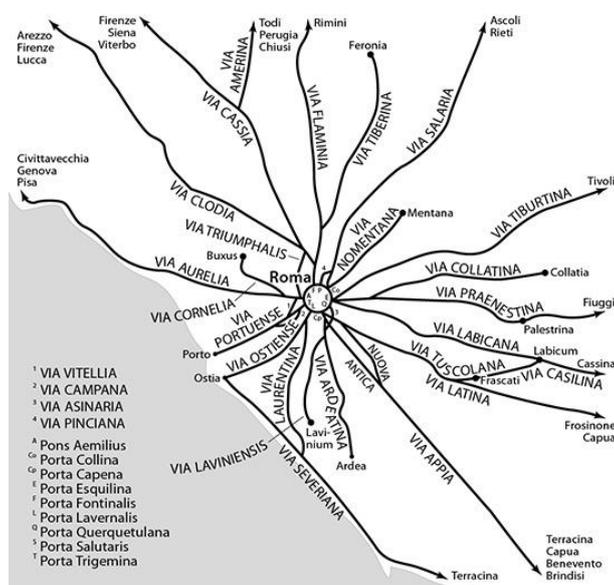
Il viadotto di Ariccia, usato a tutt'oggi, è romano del II sec. a.c., lungo 231 m e alto fino a 13 m. Le strade romane procedevano sempre dritte,

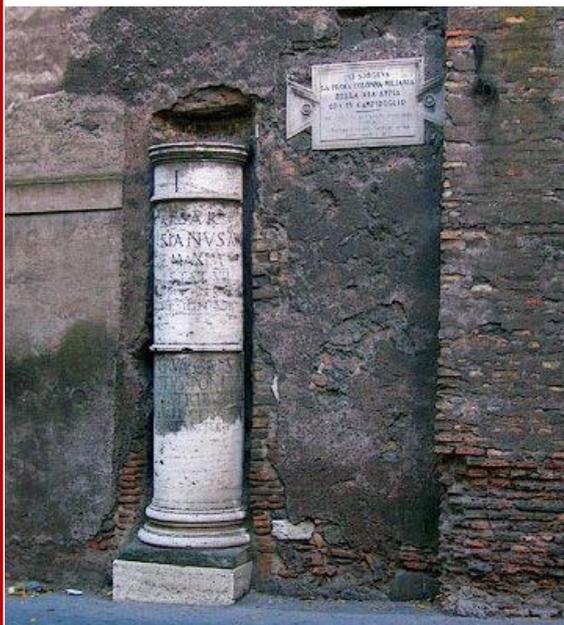
anche in terreni con forti pendenze. Non è raro trovare inclinazioni del 10%-12% in collina, e fino al 15%-20% in montagna.

### LE PIETRE MILIARI

Già prima del 250 a.c. per la via Appia e dopo il 124 a.c. per la maggior parte delle altre, le distanze tra le città si contavano in miglia, ed erano numerate con le pietre miliari. La moderna parola "miglio" deriva infatti dal latino *milia passuum*, cioè "mille passi", che corrispondono a circa 1480 metri. La pietra miliare, o *miliarum*, era una colonna circolare sopra una base rettangolare, detta *cippus*, infissa nel terreno per oltre 60 cm, alta 1,50 m, con 50 cm di diametro e del peso di oltre 2 tonnellate.

Alla base recava scritto il numero di miglio della strada e più in alto indicava la distanza dal Foro di Roma e informazioni sugli ufficiali che avevano costruito o riparato la strada, e quando, nonché le caratteristiche della strada (se era lastricata o solo in ghiaia e in terriccio).





Fu Augusto, divenuto Commissario permanente alle strade del 20 a.c., che pose il *Miliarum Aureum* (la pietra miliare aurea) nel foro a Roma, una colonna di bronzo dorato, accanto al tempio di Saturno. Tutte le strade iniziavano idealmente da questo monumento in bronzo. Su di esso erano riportata la lista delle maggiori città dell'Impero, e le loro distanze da Roma. Costantino lo chiamò *Umbilicus Romae* (ombelico di Roma). Tutto venne da allora indicato attraverso le miglia, battaglie comprese, specificando il miglio in cui accadevano. Tutte le distanze erano pertanto calcolate dalla colonna aurea al limite estremo di ogni strada. Da qui l'antico detto per cui "*Tutte le strade portano a Roma*", perchè al tempo dei Romani era così.

In prossimità della città le strade diventavano viali alberati, fiancheggiati da sepolcri, statue, ville e templi. Lungo tutte le strade esistevano a distanza di circa venti km l'una dall'altra "la stazione di posta", *stadium*, dove si poteva cambiare o ristorare cavalli, muli, buoi e dove era possibile riparare i carri; molte anche erano, lungo le strade, le osterie, le locande, quasi tutte però pericolose, malfamate,

frequentate da ladri.

Esistevano anche specie di "guide", gli *Itineraria*, in cui erano segnati in ogni strada i dati più importanti, come fiumi, boschi, monti, distanze, centri di ristoro. Esistevano pure Itineraria per le città. Le strade erano percorse da gente a piedi, a cavallo, su carri di ogni tipo e lungo le strade funzionava anche un efficiente sistema postale svolto a cavallo per i messaggi più urgenti.

### LE CITTA' MILIARI

Il conteggio in miglia romane lungo le strade dell'antichità ha lasciato in eredità numerosissimi toponimi italiani. Qui di seguito un elenco:

#### ad tertium lapidem:

- **Terzo** - prov. Alessandria, tre miglia a ovest di Acqui Terme, sulla Aemilia Scauri verso Vado Ligure.
- **Terzo di Aquileia** - comune in provincia di Udine, tre miglia a nord di Aquileia.
- **Terzo** - frazione Tolmezzo, prov. di Udine, sulla via Iulia Augusta, a tre miglia da Zuglio.
- **Terzo di Mezzo**, fraz. di Postiglione, prov. di Salerno, tre miglia a est di Eboli sulla via Popilia.
- Treviso -

#### ad quartum lapidem:

- **Quarto Oggiaro** - quartiere di Milano sulla strada romana per Varese, a quattro miglia dal centro.
- **Torri di Quartesolo** - prov. di Vicenza, a quattro miglia dal capoluogo; "Quartesolo" riferito al quarto miglio della via romana da Vicenza a Padova, che collegava quest'ultima città con la via Postumia.
- **Quart** - comune della Valle d'Aosta, a quattro miglia da Aosta sulla via delle Gallie.
- **Quarto** - comune di Napoli, a quattro miglia da Pozzuoli, sulla strada che la collegava con Capua e la via Appia
- **Quarto Cagnino** - quartiere di Milano sulla strada per Novara, a quattro miglia dal centro.
- **Quarto dei Mille** -
- **Quarto Miglio** - zona urbanistica del comune di Roma, nel Municipio Roma VII al quarto miglio della via Appia
- **Quarto d'Altino** - nella città di Venezia, a quattro miglia da Mestre, un importante crocevia stradale.
- **Quarto Inferiore** - (o Quarto) frazione di Granarolo dell'Emilia nella Provincia di Bologna.
- **Quarto Superiore** - frazione di Bologna, a poca distanza dalla frazione di Granarolo.
- **Quarto Chilometro** -
- **Quarto d'Asti** - frazione del comune di Asti a quattro miglia dal capoluogo sulla via Fulvia.
- **Quarto Sant'Elena** - comune di Cagliari al quarto miglio della strada Cagliari - Palau. Fino agli anni 50 del '900 era ancora presente la pietra miliare, scomparsa nrils costruzione del mercato civico.
- **Quartucciu** - la distanza da Carales (Cagliari), Quarto ab urbe lapide.
- **Quartiano** -- Via di Quarto o Villa di Quarto o Castelquarto, zona collinare di Firenze, al IV miglio lungo la Via Cassia verso Prato.

#### ad quintum lapidem:

- **Quinto di Treviso** - prov. di Treviso, a 5 miglia dal capoluogo, sulla via che la collegava con la via Aurelia veneta.
- **Quinto Romano** - quartiere di Milano sulla strada per Novara, a cinque miglia dal centro milanese.
- **Quintosole**
- **Quinto Basso**
- **Quinto Alto**
- **Quinto Vercellese** - comune della provincia di Vercelli, a cinque miglia dal capoluogo, al bivio delle strade romane da Vercelli per Biella e Borgosesia.
- **Quinto de' Stampi** - frazione di Rozzano, Milano, sulla via Mediolanum-Ticinum, a 5 miglia dal centro milaese.



- **Quinto Vicentino** - prov. di Vicenza, a cinque miglia dal capoluogo sulla via Postumia.
- **Tor di Quinto** - quartiere di Roma, al quinto miglio della via Cassia.
- **Quinto al Mare**
- **Quinto di Valpantena**
- **Quinto Fiorentino** - frazione di Sesto Fiorentino, a 5 miglia da Firenze sul prolungamento della via Cassia in direzione Pistoia e Lucca.

**ad sextum lapidem:**

- **Sesto Calende** - comune della provincia di Varese, a sei miglia da Somma Lombardo lungo la via Mediolanum-Verbannus.
- **Sestri Ponente** -
- **Sesto Campano** - prov. di Isernia, a sei miglia da Venafro, su una diramazione della via Latina.
- **Sesta Godano** -
- **Sesto ed Uniti** -
- **Sesto Fiorentino** - a sei miglia da Firenze sul prolungamento della via Cassia verso Pistoia e Lucca.
- **Sesto Ulteriano** - fraz. di San Giuliano Milanese, al sesto miglio da Milano sulla strada romana per Lodi e Piacenza.
- **Ponte Sesto**
- **Sesto San Giovanni** - comune della città metropolitana di Milano, al sesto miglio della strada che collegava Milano con Monza e Lecco.
- **Sesto Imolese** -
- **Sesto** -
- **Sestu** - comune di Cagliari, al sesto miglio della strada che collegava Cagliari a Porto Torres. Nella parrocchia di San Giorgio è custodita la pietra miliare che indicava il VI miglio.
- **Sesto al Reghena** - prov. di Pordenone, a sei miglia da Concordia Sagittaria, su un ramo della via Iulia Augusta
- **Sesto Cremonese** - raz. di Sesto ed Uniti, prov. di Cremona a sei miglia da Cremona sulla strada diretta a Laus Pompeia (Lodi) e da qui a Milano
- **Sesto Gallo** - fraz. di San Giuliano Milanese, al sesto miglio da Milano sulla strada romana per Lodi e Piacenza.
- **Pontese** - frazione di Rozzano, di Milano, situato in corrispondenza di un ponte sul Lambro Meridionale, oggi scomparso, sulla via Mediolanum-Ticinum, a sei miglia dal centro di Milano.
- **Sesto di Moriano**, frazione di Lucca, a sei miglia dalla città toscana, sulla via Clodia Nova.

**ad septimum lapidem:**

- **Settimo Milanese** - nel comune di Milano sulla strada per Novara, a 7 miglia dal capoluogo lombardo.
- **Settimo Rottaro** - nella città metropolitana di Torino, a 7 miglia a sud-est di Ivrea sulla strada per Vercelli.
- **Settimo San Pietro** - comune della città metropolitana di Cagliari al settimo miglio della strada che collegava Cagliari a Palau, dove sono i resti di un acquedotto romano.
- **Settimo Torinese** - comune nella città metropolitana di Torino, al settimo miglio da Torino sulla strada romana per Ticinum (Pavia).
- **Settimo Vittone** - comune nella città metropolitana di Torino, a sette miglia a nord di Ivrea sulla via delle Gallie, in direzione di Aosta.
- **San Frediano a Settimo** - frazione di Cascina, prov. di Pisa, a 7 miglia da Pisa sulla strada per Firenze.
- Chiesa di San Benedetto a Settimo
- **Badia a Settimo** -
- **Settimo** - frazione di Montalto Uffugo, 7 miglia a nord di Cosenza sulla via Popilia, verso Capua.
- **Settimello** - frazione di Cascina, nella città metropolitana di Firenze, a sette miglia dal capoluogo toscano sul prolungamento della via Cassia in direzione di Pistoia e Lucca.
- **Settimo** - località di Portobuffolè, in provincia di Treviso, a sette miglia da Oderzo.

**ad octavum lapidem:**

- **Occhiò** -
- **Ottavo** - località del comune di **Arezzo** a otto miglia dal capoluogo sulla via Cassia.
- **Valdottavo** - frazione di Borgo a Mozzano, in provincia di Lucca, a otto miglia da Lucca sulla via Clodia Nova.

**ad nonum lapidem:**

- **Ponte di Nona** - località di Roma, al nono miglio della via Prenestina.
- **Nonantola** -
- **Nus** - comune della Valle d'Aosta, a nove miglia da Aosta sulla via delle Gallie.
- **Annone Veneto** - comune nella città metropolitana di Venezia, a nove miglia da Oderzo sulla via Postumia in direzione di Aquileia.
- **Castello di Annone** - comune della provincia di Asti, a nove miglia dal capoluogo sulla via Fulvia.

**ad decimum lapidem:**

- **Pontedecimo** - quartiere di Genova, sorto in corrispondenza di un ponte sul torrente Polcevera (o sul suo affluente Riccò), a dieci miglia dal centro di Genova, sulla via Postumia.
- **Azzano Decimo** - comune a sud di Pordenone, posto a dieci miglia da Concordia Sagittaria, su una diramazione della via Iulia Augusta, in direzione nord.
- **Decimomannu** - comune della città metropolitana di Cagliari, a dieci miglia a nord del capoluogo.
- **Pieve di Santa Cecilia a Decimo** -
- **Castello di Decima** -
- **San Matteo della Decima** -
- **Diemoz** - fraz. di Verrayes, in Valle d'Aosta, sede di una mansio a 10 miglia da Aosta sulla via delle Gallie.
- **Decimo** - frazione di Borgo a Mozzano, prov. di Lucca, a 10 miglia sulla via Clodia Nova.
- **Cascina Decima** - nel comune di Lacchiarella, nella città metropolitana di Milano, sulla via Mediolanum-Ticinum, a 10 miglia dal centro di Milano.

**ad quartum decimum lapidem:**

- **Quattordio** - prov. di Alessandria, a 14 miglia dalla città di Asti (Hasta Pompeia) sulla via Fulvia.

**ad quintum decimum lapidem:**

- **Quintodecimo** - fraz. di Acquasanta Terme, prov. di Ascoli Piceno, a 15 miglia, sulla via Salaria.

**ad tricesimum lapidem:**

- **Tricesimo** - comune della provincia di Udine, a trenta miglia da Aquileia sulla via Iulia Augusta.



Curioso Arezzo...  
e dintorni

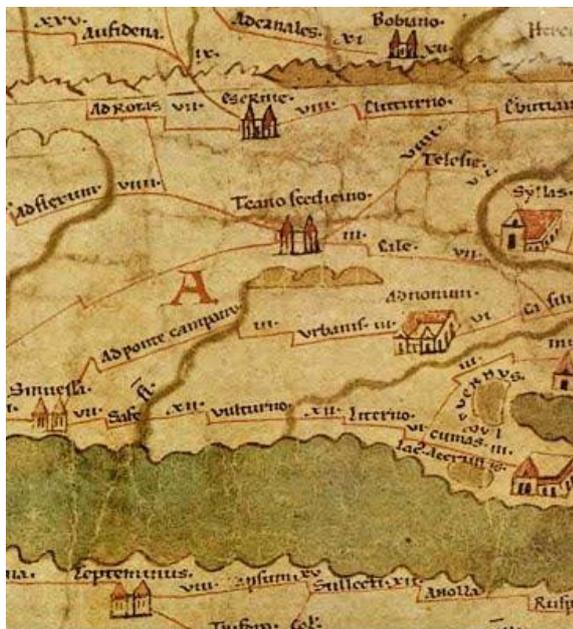


IL PONTE ROMANO DI PONT SAINT-MARTIN - VALLE D'AOSTA

### I PONTI

L'esercito percorreva circa 30 km al giorno, mentre un messaggero a cavallo sino a 200 km al giorno. Per proseguire le strade si dovette anche progettare ponti: ne furono costruiti circa 2000, di ogni tipo: in pietra, in legno ad una o più arcate, a uno o più piani, e su ogni fiume, torrente, ruscello o fossato; molti di essi esistono ancora e sono usati. In genere le strade non erano costose perchè venivano impiegati i soldati per costruire le vie consolari, man mano che avanzavano in territorio nemico facevano la strada, in modo da facilitare il terreno ai soccorsi e alle vettovaglie.

### LE MAPPE



Gli *Itineraria*, o mappe, erano dapprima documenti speciali di alcune biblioteche, ma di uso ristretto soprattutto militare. L'*itinerarium* più comune in origine era solo la lista delle città che si incontravano lungo una strada. Poi comparvero liste più generali, che comprendevano altre liste.

Per maggiori dettagli si usavano diagrammi di linee parallele che mostravano le ramificazioni delle strade. Parti di questi diagrammi venivano copiati e venduti ai viaggiatori. I più accurati avevano dei simboli per le città, per le stazioni di sosta, per i corsi d'acqua e così via.

Sia **Giulio Cesare**, che fu il primo, nel 44 a.c., a preoccuparsi per l'orientamento dei viaggiatori, che **Marco Antonio**, commissionarono la compilazione di un itinerario maestro, che comprendesse tutte le strade dell'impero. Vennero ingaggiati dei geografi greci, Zenodorus, Didimo, Teodoto, Nicodoro e Policlito, per supervisionare il lavoro e compilare l'itinerario.

Cesare non riuscì a vedere l'opera perchè nello stesso anno venne disgraziatamente assassinato, e comunque i geografi impiegarono circa 25 anni, e produssero un itinerario scolpito nella pietra che venne collocato vicino

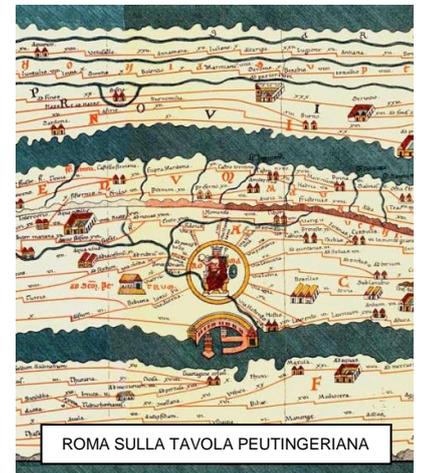
al Pantheon, da cui i viaggiatori e i venditori di itinerari potevano liberamente copiare le parti che li interessavano.

**Marco Agrippa** fece poi collocare nel Portico di Ottavia una mappa in rilievo. Più tardi ancora venne eseguita, per ordine di **Vespasiano**, una altra grande mappa dei quattordici quartieri di Roma, esposta presso il Foro della Pace. Nel 217 d.c. circa fu compilato l'*Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti* più volte copiato anche nel medioevo e nei secoli successivi.

La mappa delle vie consolari romane quindi era in marmo, esposta, incisa su lastre di marmo, nel Foro Romano. Di essa venivano realizzate e vendute, copie in pergamena, con sotto-mappe parziali, ognuna con un particolare itinerario. Quindi così come accade oggi, il viaggiatore che aveva necessità di raggiungere l'Oriente da Roma acquistava l'itinerario della Via Appia che lo portava a Brindisi dove si sarebbe imbarcato per la sua destinazione.

### LA TABULA PEUTINGERIANA

Un famoso itinerario che ci è pervenuto è la **Tabula Peutingeriana**, dell'anno 250 d.c., che inizia già ad assumere la forma di una carta geografica, benché molto primitiva. Essa copre l'intero Impero Romano dall'India alla Britannia, con città, posti di tappa, strade e distanze, forse la più interessante e completa.



ROMA SULLA TAVOLA PEUTINGERIANA





Ecco, per fare un esempio, la mappa dei Vicus di Sesto Rufo della Regione Esquilina col Colle Viminale:

- Vicus Suscusanus, - Vicus Ursi Pileati, - Vicus Minervae, - V. Ustrinus, - V. Palloris, - V. Sejus, - V. Silvani, - V. Capulorum, - V. Traegedus, - V. Unguentarium, - V. Paullinus, - V. Pastoris, - V. Cauticarius, - V. Veneris placidae, - V. Iunonis; con: - 1847 insule, - 170 domus, - 5 templi, - le therme, - 15 aedicole sacre, con: - 50 Vicomagistri, - 2 Curatori e - 2 Denunciatori.

Ce ne è pervenuta una copia su pergamena dell'originale del III secolo d.c. risalente al XIII secolo. Fu scoperta nel 1508 da Konrad Celtis e successivamente donata al notevole Konrad Peutinger (da cui il nome della tabula): è ora conservata nella Biblioteca Nazionale di Vienna, detta anche "Codex Vindobonensis" (Vindobona = Vienna)

Si trattava di un rotolo, lungo quasi 7 m e alto appena 35 cm, costituito da 11 fogli di pergamena cuciti insieme, separati nel XIX secolo per consentire una migliore conservazione. I disegni sono molto stilizzati: le strade sono semplici rette, i contorni delle terre, dei mari e delle catene montuose sono ridotti e stilizzati, come pure i fiumi e i laghi, poco rispecchiando la loro reale posizione. E' evidente che lo scopo della mappa era quello di fornire indicazioni di massima sugli itinerari da seguire per giungere alle varie località. Ma le strade ci sono tutte, delle linee rette con piccoli tratti di cambi di direzione che indicano le mansiones, le stazioni di cambio.

Le città più importanti, come Costantinopoli e Antiochia, sono rappresentate da monumenti con un personaggio assiso in trono. Altre città di un certo rilievo sono raffigurate con mura, torri e case (come Aquileia e Ravenna) mentre quelle di media grandezza si identificano con due o o tre piccoli edifici affiancati. Nel 1861 Konrad Miller disegnò una copia dell'intera tabula ricostruendo anche la parte iniziale (Penisola Iberica e Britannia) andata distrutta.

### L'ANTICO RACCORDO ANULARE

**Il raccordo anulare di Roma non l'abbiamo inventato noi del XX secolo: nella Roma antica già c'era.**

Roma, centro dell'Impero, aveva un notevolissimo problema di traffico, per cui dovette usare la sua solita capacità razionale e organizzativa per ovviare all'inconveniente. Così Roma antica venne racchiusa in un grande cerchio di strada da cui si dipartivano tutte la grandi consolari, insomma un antico Grande Raccordo Anulare. Naturalmente c'era anche la segnaletica incisa sugli angoli delle case, solo che abbattute le case cadde anche la segnaletica, anzi alla caduta dell'impero si distrussero anche molte strade perchè non se ne praticò più la manutenzione, scrupolosamente tenuta dai magistrati addetti e dai loro operai.

### PER GLI SBOCCHI FLUVIALI E MARITTIMI

Per le vie marittime intorno al grande porto di Roma sorse la città di Portus collegata ad Ostia dalla via Severiana. Venne costruita nel 198 d.c. da Settimio Severo, lastricando una strada preesistente strada sterrata. Nel percorso costiero, dopo aver attraversato Ostia, lo Stagno di Ostia, il Vicus Augustanus, Laurentum (cittadina ormai scomparsa), toccava Lavinium (l'odierna Pratica di Mare), Antium (Anzio) e Astura (Torre Astura) terminava a Terracina. La via, lunga 80 miglia, ancora visibile in alcuni tratti: tracce del basolato romano sono nella pineta di Castel Fusano e nella necropoli dell'Isola Sacra (così chiamata appunto per la presenza della necropoli), compresa l'estuario del Tevere ed il canale artificiale di Fiumicino (la Fossa Traiana).

### DIRITTO DI PASSAGGIO



PASSAPORTO ROMANO

Le leggi romane definivano il diritto di usare una strada come *servitus* (da cui il termine giuridico "servitù").

lo *ius eundi*, il diritto di andare, stabiliva che si potesse usare un *iter*, un cammino, attraverso terre private; lo *ius agendi*, il diritto di guidare, consentiva invece che si usasse un *actus*, cioè una via carrabile.

Una strada poteva avere ambedue i tipi di servitù, sempre che fosse della larghezza adeguata, che veniva determinata da un *arbiter* (un arbitro, o perito). La larghezza standard della strada era la *latitudo legitima* di 8 piedi. Le leggi romane furono le prime ad occuparsi della tutela del cittadino, fondamento delle leggi moderne di ogni stato civile.

### GLI OSTELLI

Una legione in marcia non aveva bisogno di un punto di sosta, portando con sé un intero convoglio di bagagli e vettovaglie e costruendo ogni sera il proprio campo. Ma dignitari e i viaggiatori comuni ne avevano bisogno, perciò il governo manteneva delle stazioni di sosta, le **mansiones**, per usi ufficiali, in cui venivano esibiti documenti ufficiali per identificare l'ospite. Le mansiones si trovavano a 15-18 miglia l'una dall'altra ed erano attrezzate in modo lussuoso, trattandosi di alti gradi militari, o ambasciatori, o uomini politici. Spesso attorno alle mansiones sorsero campi militari permanenti o addirittura delle città.



I viaggiatori privati invece avevano le **cauponae**, spesso vicine alle mansiones, ma più umili e mal frequentate. Se però i viaggiatori erano patrizi c'erano le **tabernae**, più lussuose delle caupones ma meno delle mansiones.

Uno degli ostelli migliori era la Tabernae Caediciae a Sinuessa, sulla via Appia, con un grande magazzino fornito di otri di vino, formaggio e prosciutti.

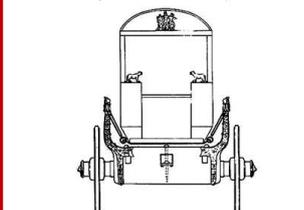
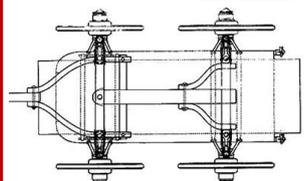
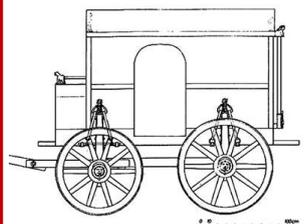
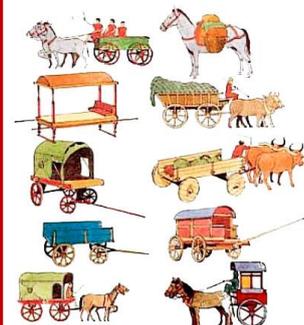
Un sistema di "stazioni di servizio" funzionava per veicoli e animali: le mutationes, praticamente stazioni di cambio, ogni 12-18 miglia. Qui si potevano comprare i servizi di carrettieri, maniscalchi e di equarii medici, cioè veterinari specializzati nella cura del cavallo. Usando queste stazioni per una staffetta di carri, l'imperatore Tiberio riuscì a coprire 500 miglia in sole 24 ore, per accorrere al capezzale del fratello Drusus Germanicus morente.

### I VEICOLI

La legge e le tradizioni romane proibivano l'uso di veicoli nelle aree urbane, con alcune eccezioni. Le donne sposate e gli ufficiali governativi in viaggio per servizio erano autorizzati all'uso di veicoli.

La Lex Iulia Municipalis limitava l'uso dei carri da trasporto nelle ore notturne entro le mura cittadine e a un miglio di distanza da queste.

Nelle aree extraurbane i Romani usavano: cocchi, diligence e carri.



- I **cocchi** trasportavano una o due persone, le diligence un gruppo e i carri servivano per le merci. Il più diffuso fra i cocchi era il **currus**, un modello molto antico, aperto in alto, ma frontalmente chiuso. Uno di essi è rimasto conservato in Vaticano. Questo cocchio portava il guidatore e un passeggero. Un **currus** a due cavalli era chiamato **biga**, a tre cavalli **triga** e a quattro **quadriga**. Le ruote erano in ferro, e venivano facilmente smontate per poterlo meglio immagazzinare quando non veniva usato.

- Una versione più lussuosa, il **carpentum**, trasportava le donne e gli ufficiali. Aveva una copertura ad arco in tessuto, e veniva tirato da muli. Una versione più leggera, il **cisium**, era aperta sul davanti e aveva una panca per sedersi. Era tirato da due muli o cavalli, e serviva come un taxi, i cui guidatori erano chiamati cisiani. Il costruttore invece si chiamava cisarius.

- La **diligenza** più diffusa si chiamava **reda** o **raeda**, ed aveva 4 ruote. Gli alti lati formavano una specie di scatola, con dentro i sedili. Ogni lato aveva uno sportello per entrare. Portava diverse persone con i loro bagagli, fino al massimo peso legalmente consentito di 1000 libbre. Veniva tirata da una muta di buoi, muli o cavalli, e poteva essere coperta con della stoffa col cattivo tempo, come un carro da pionieri. La **reda** probabilmente era il veicolo più usato per viaggiare sulle strade. I veicoli a noleggio si chiamavano **redae meritorie**, mentre le **redae fiscalis** erano veicoli governativi, potremmo dire le auto blu dell'epoca. Sia il costruttore che il guidatore venivano chiamati **raedarius**.

- Il carro più diffuso era il **plaustrum** o **plostrum**. Era una piattaforma di assi pieni montata sugli assi delle ruote. Talvolta aveva una ringhiera anch'essa di assi. A volte sul carro si trovava un grande cesto di vimini per i bagagli. Ne esisteva anche una versione a due ruote, e quella a quattro si chiamava **plaustrum maius**.

- L'esercito usava il **cursus clabularis**, un carro che viaggiava al seguito delle legioni, trasportandone gli impedimenta, cioè i bagagli.



### LE STRADE EXTRAITALICHE

- **Via XIX** - La Via XIX era una strada romana del tempo di Augusto, che si snodava nella penisola iberica (Portogallo e Spagna) descritta nell'itinerario Antonino, che collegava le città di: Bracara Augusta (Braga), Ponte de Lima, Tude (Tui), Turoqua (Pontevedra), Aquis Celenis (Caldas de Reis), Iria (Iria Flávia), Lucus Augusti (Lugo).
- **Via Acrippa** - La Via Acrippa era una strada romana che partiva dal nuovo centro strategico di Lugdunum (Lione), in varie direzioni. Un percorso si dirigeva verso l'oceano Atlantico, da Lugdunum a Saintes (Charente-Maritime). Un percorso si dirigeva verso il Mare del Nord, passando per Reims, Beauvais e Amiens. Un percorso che si dirigeva verso il Reno, passando per Langres, Treviri e Colonia. Un percorso si dirigeva a sud, lungo la valle del Rodano, fino a Marsiglia. Un percorso verso la Germania.
- **Strata Diocleziana** - Il percorso cominciava presso il fiume Eufrate a Sura, città posta nella parte meridionale dell'antica Babilonia, nonché città della Mesopotamia antica e andava a congiungersi con la Via Traiana Nova. Quest'ultima, già nota come Via Regia, che collegava Aelana, città posta sulle rive del Mar Rosso, con la fortezza legionaria di Bostra, antica città nel sud della Siria.
- **Via Claudia Augusta** - Strada che partiva dal Veneto per poi arrivare in Baviera.
- **Via Delapidata** - La via partiva da Augusta Emerita (Mérida), capitale della provincia Lusitania, per finire in Asturica Augusta (Astorga), capitale del Convento Asturicense e una delle principali città della provincia. Nel suo cammino la via attraversava Bedunia (San Martín de Torres), Brigeo (Castro Gonzalo), Ocelo Durii (Villalazán, provincia di Zamora), Salmantica (Salamanca), Cáparra o Norba Caesarina (Cáceres).
- **Via delle Gallie** - Strada che partiva da Mediolanum per poi arrivare a Vienne in Francia.
- **Via Spluga** - Andava da Mediolanum a Lindau.

### LE STRADE DELL'URBE

Nel censimento del 73 d.c. le strade interne di Roma coprivano circa 100 km. Solo due strade avevano il diritto al nome di Via: La Via Sacra e La Via Nova le quali attraversavano o costeggiavano il Foro. Poi se ne aggiunsero altre durante l'impero, la Via Lata, la Nova Via ecc.



Poche vie a Roma erano larghe dai 5 ai 6 m, la maggior parte erano vicoli in un dedalo inestricabile. Giovenale dà un'idea del caos cittadino nel centro *"Per quanto cerchiamo di affrettarci siamo bloccati da una schiera che ci si fa di fronte e una densa massa di gente ci preme alle spalle. Uno mi pianta un gomito nelle costole, un altro la stanga di una portantina, un altro mi batte sulla testa una trave, un altro ancora una botticella di vino. Le mie gambe sono inzacccherate di fango; enormi piedi mi calpestanto da ogni parte: un soldato mi pianta lo scarpone chiodato sulla punta dei piedi."*

Sulla indicazione della strada era specificato il tipo di pavimentazione.

Le antiche strade dell'Urbe si dice non avessero un nome, ma non è così. I nomi utilizzati anche per i piccoli vicoli corrispondevano ai punti di riferimento: monumenti, statue, colonne, sacrari, templi, edifici pubblici, caserme, portici, o boschetti sacri o giardini, o mestieri o un'edicola sacra dedicata ad una divinità, una fontanella, in genere una vasca quadrata di travertino con il volto di un animale simbolico o una divinità, o una taverna accesa anche di notte, o una fila di alberi, perchè Roma, come oggi, era una città molto verde. Per esempio nel quartiere Celio esiste oggi una via Cerquetana che corrisponde all'antica via Querquetana, da quercus, perchè lì c'era un bosco di querce sacro dai tempi di Tullo Ostilio.

I nomi delle strade a Roma avevano origini molto diverse, ed erano raggruppate per regioni, Regio, che Augusto portò a 14. Tutto poteva dare un *nomen* alla Via o al Vicus:

- Per una caratteristica della strada: Via Lata (VII e IX regione), via larga, tratto meridionale della Flaminia fino al Campo di Marte
- In ricordo della zona preesistente: Vicus Loreti Maioris e Vicus Loreti Minoris (XIII), via del grande e del piccolo bosco di lauro (loretum) che si trovavano in quella zona.
- Per la recente o antica costruzione: Novia Via (IV-VIII regione), via Nova (XII), via nuova, costruita da Caracalla per raggiungere il Tevere
- Per il traffico predominante: Via Salaria (VII), strada del sale; destinata al trasporto verso l'interno montagnoso del sale ricavato dalle saline del litorale
- Per l'attività economica ed artigianale: Vicus Vitriarius (I), via dei Vetrai, Vicus Argentarius (VIII), via degli agenti di cambio, Vicus Pastoris, via dei Pastori ecc. A Roma si conservano ancora diverse strade del genere: via de' Baullari (fabbricanti di bauli), via de' Chiavari (di chiavi), via de' Sediari (di sedie), via de' Canestrari (di canestri), via de' Giubbonari (di giubbe), vicolo de' Catinari (di catini), via de' Cestari (di ceste), via de' Cordari (di corde), via de' Pagliari (della paglia) ecc.



- Per il luogo a cui conduce: Via Latina (I) portava nel Lazio meridionale, Via Tiburtina (V), via di Tivoli, portava alla città omonima. Via Nomentana (V), via di Nomento, portava alla città omonima. Nomi che ricordavano i magistrati costruttori della strada: Clivus Scauri (II), salita di Scauro. Via Appia (I), dal nome di Appio Claudio, censore dal 312 al 308 a.c. Via Flaminia (VIII e IX regione), dal nome di Flaminio, console nel 223 o di suo figlio console nel 187. Via Aurelia (XIV) dal nome di un Aurelio che la costruì nel corso del II° secolo a.c.
- Per un eclatante fatto storico: Vicus Scellaratus (IV), via scellerata: la tradizione narra che là Tullia, figlia di Servio Tullio aveva fatto passare il cocchio sul corpo del padre
- Per il quartiere attraversato: Clivus Suburanus (IV), salita della Suburra, dal nome del quartiere di cui costituiva l'arteria principale
- Per un monumento sulla strada o cui si arrivava: Vicus Portae Collinae (IV), via di Porta Collina, conduceva all'omonima porta delle mura serviane. Clivus Martis (I), salita di Marte, per il tempio omonimo. Vicus Drusianus (I), via di Druso, portava all'arco di Druso sull'Appia.
- Per il tipo o nazionalità degli abitanti: Vicus Africus (III), via d'Africa, dove, secondo Varrone, vennero tenuti gli ostaggi originari dell'Africa durante la guerra punica. Vicus Patricus (VI), via dei Patrizi.
- Per il nome del quartiere: Vicus Veneris Almae, Vicus Quirini.



### LE VIE DI ROMA

- **Via Anagnina** - da Roma ad Anagni; corrisponde al primo tratto della via Latina.
- **Via Bibaretica** - presso chiesa SS. Apostoli.
- **Via Collatina** - da Roma a Collatia; fu in seguito prolungata fino alla Tiburtina nel punto in cui questa passa alla riva sinistra dell'Aniene, presso Ponte Lucano.
- **Via Cornelia** - da Roma (Porta Cornelia, presso il Vaticano) a Cerveteri, dove si congiungeva con l'Aurelia.
- **Via del Foro romano** - Nei lavori per la fondazione del casamento Desideri, posto sulla via Cavour, fra la via dell'Agnello e quella dei Serpenti, a circa m. 7,00 di profondità dal piano stradale, è stato scoperto un tratto di antica via romana, lastricata a grandi poligoni di selce. La via si dirige verso il Foro, e in parte era coperta da lastroni di travertino.
- **Via La Fida** - Nei distretti per la ferrovia de' Castelli romani, fra il vicolo del Mandrione e la Tuscolana, attraverso i grandi acquedotti, scendendo da ponente a oriente, in direzione della città, s'incontrano da prima i piloni della Claudia e dell'Amene Nuovo, e si è rinvenuta un'antica strada, ben selciata a pentagoni basaltini, profonda m. 1,30 sotto il piano di campagna, larga m. 3,80, corrispondenti a circa 13 piedi.
- **Via Lata** (VII e IX regione) - via larga, tratto meridionale della Flaminia fino al Campo di Marte.
- **Via Nova** (XII) - via nuova, costruita da Caracalla per raggiungere il Tevere.
- **Via Pallacina** - una traversa di Via Lata (odierno rettilo V. S. Marco - V. Botteghe Oscure).
- **Via Portuense** - da Roma al porto situato alla foce del Tevere, presso l'attuale Fiumicino. La strada fu costruita razionalizzando ed ampliando l'antica via Campana, così chiamata perché proveniva dal campus salinarum, le saline che si trovavano alla foce del Tevere.
- **Via Querquetana** - attuale via Cerquetana del quartiere Celio.
- **Via Satricana** - da Roma a Satrico.

### LE VIE DELL'IMPERO

- **Via Agrippa** - diretta verso l'oceano Atlantico, da Lugdunum a Saintes (Charente-Maritime).
- **Via Agrippa** - si dirigeva verso il Mare del Nord, passando per Reims, Beauvais e Amiens.
- **Via Agrippa** - si dirigeva verso il Reno, passando per Langres, Treviri e Colonia.
- **Via Agrippa** - si dirigeva a sud, lungo la valle del Rodano, fino a Marsiglia.
- **Via Alessandria** - strada militare costruita da Alessandro Augusto per trasferire le milizie tra la Pianura Padana ed il Nord Europa. Partendo da Treviglio, passava per Bergamo, Passo del Tonale e raggiungeva Trento.
- **Via Alessandria Augusta** - da Ponte di Legno a Landek.
- **Via Aquitana** - via della Gallia romana.
- **Via Augusta** - partiva dai Pirenei, ove si collegava alla via Domizia, traversava le provincie della Hispania Citerior e Hispania Ulterior fino all'Atlantico. Passa attraverso Valencia e Barcellona.
- **(Via) Akeman Street** - era la maggiore strada romana in Britannia, che univa Londinium (Londra) a Corinium (Cirencester), congiungendosi con la Fosse Way.
- **Via Claudia Augusta** - dal Veneto ad Augusta attraverso il passo di Resia.
- **Via Claudia Augusta** - Partiva dalla Pianura Padana e raggiungeva, attraverso le Alpi, il Danubio in Baviera (Germania).
- **Via Cozia** - da Augusta Taurinorum (Piemonte) a Gap (Francia) attraverso Segusium, il Colle del Monginevro. Si sovrappone in parte alla Via Domizia.
- **Via da Siviglia a Gijón.**
- **Via Delapidata** - (Iter ab Emerita Asturicam), (spagnolo: Via de la Plata) è una strada romana da sud a nord attraverso la parte occidentale della Spagna, da Augusta Emerita (Mérida) a Asturica.
- **Via delle Gallie** - Il primo ramo andava da Augusta Praetoria e si dirigeva verso il passo del colle del Piccolo San Bernardo (Columna Iovis) fino a Lugdunum (Lione). Il secondo ramo giungeva al passo del colle del Gran San Bernardo (lat. Mons Iovis) dove sul colle venne edificato il tempio dedicato a Giove Pennino, per poi condurre verso Octodurus (Martigny), nel moderno Canton Vallese, in Svizzera.
- **(Via) Dere Street** - (o Deere Street, più recentemente Via Regia), una strada romana fra York (Eboracum) in Inghilterra e il Vallo Antonino in Scozia. Esiste ancora e sul suo tracciato si sviluppano molte strade principali, fra le quali la A1



e la A68.

- **Via Devana** - in Britannia, che andava da Colonia Victricensis (Colchester) a Deva Victrix (Chester).
- **Via Diocletiana** - lungo il limes arabicus, iniziata da Diocleziano nel 290, ancora in uso nel VI secolo.
- **Via Domizia** - congiungeva Torino e la valle del Rodano con la Spagna. Fu costruita dal proconsole Gneo Domizio Enobarbo, primo governatore della Gallia Narbonensis fra il 121 ed il 117 a.c. Da Segusium (Susa) a Narbo Martius (Narbona) tramite il Colle del Monginevro.
- **Via Egnatia** - costruita nel 146 a.c. da Gaio Ignazio, proconsole di Macedonia, una direttrice di comunicazione est-ovest tra il basso Adriatico e l'Egeo settentrionale.
- **(Via) Ermine Street** - una strada romana della Britannia che collegava Londinium (Londra) e Eburacum (York), passando per Lindum (Lincoln).
- **(Via) Fen Causeway** - strada romana dell'Inghilterra che corre tra Denver, Norfolk a est e Peterborough a ovest.
- **Via Flavia** - della provincia Venetia et Histria, fu costruita dall'imperatore Vespasiano nel 78-79. La strada partiva da Tergeste (Trieste) e, costeggiando il litorale passava per Pola e Fiume fino in Dalmazia, e forse sino alla Grecia.
- **(Via) Fosse Way** - strada romana della Britannia che collegava Exeter (Isca Dumnoniorum) con Lincoln (Lindum Colonia) nelle Midlands Orientali, attraverso Ilchester (Lindinis), Bath (Aquae Sulis), Cirencester (Corinium) e Leicester (Ratae Corieltavorum).
- **Via Fulvia** - da Derthona (Tortona) a Augusta Taurinorum (Torino).
- **Via Gallaratese** - da Novara a Como passando da Gallarate.
- **Via Hadriana** - in Egitto, costruita dopo il 130 dall'imperatore Adriano.
- **Via Mala** - da Como con Splügen attraverso il passo del San Bernardino.
- **Via Nova** - (Spagna) passa tra Serra Amarela e Serra do Gerês attraverso Portela do Homem (750 m).
- **Via in Mauritania Tingitana** - una via africana, raggiungeva l'Atlantico attraverso Iulia Constantia Ziil (Asilah), Lixus (Larache) e Sala Colonia.
- **(Via) Peddarsway** - (peddar in latino 'a piedi') inizia nei Brecks, che corre a nord da Knettishall Heath nel Suffolk, per 46 miglia attraverso la campagna che cambia verso la costa settentrionale della Norfolk, vicino a Hunstanton.
- **Via Regina** - la strada iniziava a Como e terminava a Chiavenna, ma forse comprendeva anche il tratto Milano
- **Via Severiana Augusta** - collegava Milano (Mediolanum) al passo del Sempione (Summo Plano). Detta anche via Mediolanum-Verbannus.
- **Via Spluga** - metteva in comunicazione Milano con Lindau passando dal passo dello Spluga.
- **(Via) Stanegate** - correva subito dietro al Vallo di Adriano, Inghilterra del nord. Univa i due forti di Luguwallium (Carlisle), a ovest, e Corsopitum (Corbridge), collegata alla Dere Street, ad est.
- **Via Stanestreet** - strada romana lunga 90 chilometri (56 miglia) in Inghilterra che collegava Londra alla città romana di Noviomagus Reginorum, o Regentium, in seguito ribattezzata Chichester dai Sassoni.
- **Via Tamouda** - a Numerus Syrorum, collegava Tingis con Numidia (Algeria occidentale).
- **Via Traiana Nova** - già esistente come Via Regia fu ricostruita da Traiano tra il 111 e il 114.
- **(Via) Watling Street** - in Britannia, che collegava Inghilterra e Galles.
- **Strata Diocleziana** - La strada venne costruita lungo il tratto del limes arabicus, un lunga catena di mura, forti, fortini e torri di avvistamento, ai tempi dell'Imperatore romano Diocleziano, attorno al 298 (Siria).

## LE PIAZZE

Nella Roma Imperiale le piazze comprendono; le piazze propriamente dette, le spianate o spiazzati, i fori, i crocicchi.

- Le **piazze** propriamente dette erano di dimensioni diverse e avevano il nome di "aerae". Tra queste: l'Area Palatina, nella parte centrale del Palatino, l'Area Capitolina, che costituiva la parte centrale del Campidoglio.
- Gli spiazzi o spianate erano indicate col nome di "**campi**". Le guide delle regioni ne contano otto fornendone i nomi: Campus Agrippae, Campus Bruttinaus, Campus Codetanus, Campus Lanatarius, Campus Martius, Campus Octavius, Campus Pecuaris, Campus Viminalis. Ma oltre a questi campi ne esistevano altri. I campi erano molto più grandi delle piazze, come il Campus Viminalis, 500 m per 700, cioè 350.000 m<sup>2</sup>, che era costituito dalla parte del Vicinale al di fuori delle mura serviane fra il castro pretorio e la Porta Viminalis.
- I **crocicchi** erano l'incrocio di diverse strade. A secondo del numero di strade il "compitum" (crocicchio) è un bivium, un trivium, un quadrivium.

Contrariamente alle città greche ed ellenistiche le vie di Roma erano pavimentate: **le piazze con lastre di travertino, le strade con blocchi poligonali di selce.**

Il lavoro, iniziato nel 174 a.c. durante la censura di Fulvio Flacco e Postumio Albino e proseguito per due secoli di repubblica, fu compiuto solo durante l'Impero.

Le strade più larghe, e solo quelle, avevano anche dei **marciapiedi**. C'erano anche le isole pedonali nelle città, in cui le strade, come si vede a Pompei, venivano bloccate ai carri con grosse pietre di travertino.

## BIBLIO

- Carlo Villa - Le strade consolari di Roma: storia, itinerari, vicende secolari degli indistruttibili monumenti della potenza di Roma - Roma - Newton & Compton - 1995 -
- Romolo A. Staccioli - Strade romane - L'Erma di Bretschneider -
- Anna Ferrari-Bravo (a cura di) - Le strade dell'Italia romana - Touring Editore - Milano - 2004 -
- Mario Luni (a cura di) - Le strade dell'Italia romana - DEA Store - Milano - 2004 -
- Giovanni Annio da Viterbo, frate domenicano (pseudonimo di Giovanni Nanni erudito quattrocentesco -1432 - 1502) - Antiquitatum variarum volumina XVII - Il ed. - 1498 -

