

L'IMPORTANZA DELLE STRADE NELL'ANTICA ROMA

Mi sono appena seduto sul “basolo” di un’antica strada romana presente nel parco archeologico sotto casa mia, nel nuovo quartiere del Torrino Mezzocamino, a sud ovest di Roma.

E’ tiepido per il sole di mezzogiorno.

E’ quello che rimane di una delle *viae* che uscivano dalla città per raggiungere luoghi lontani anche migliaia di chilometri. Questa dove andava? Chissà!

Un tratto lungo una decina di metri e largo quasi quattro.

Passo la mano su questi basoli. Sono lisci al tatto. La pioggia e la rugiada li conservano puliti. Danno un senso di solidità. Sono grigio scuri, di forma prevalentemente circolare, larghi poco più di mezzo metro, fittamente accostati fra loro, ma che – per congiungersi e creare una superficie piana e continua - sono stati scalpellati in alcuni bordi. La planarità doveva essere l’obiettivo da raggiungere. Oggi sarebbero percorribili anche da una motocicletta, senza grossi problemi!

Li conto. Sono quasi cento grossi blocchi livellati, di materiale ricavato dalle lave del vulcano laziale, con cui sono fatti anche i “sanpietrini”. Di una durezza eccezionale.

I due bordi della strada sono rialzati di un palmo e delimitati da una serie di blocchetti più piccoli, allineati, che marciano come dei marciapiedi, di cui però non v’è traccia. Ogni quattro passi dei bordi, è presente un blocchetto più alto. Forse sono misure per visualizzare le lunghezze stradali di allora. Probabilmente la sezione è a “schiena d’asino” per lo scolo delle acque ed i margini rilevati servono anche per incanalare l’acqua piovana.

Sapevo che, per durare millenni, i Romani costruivano le strade facendo scassi profondi nei quali deponevano e pressavano strati di pietre, breccia, e sabbie sempre più fini, sia per il drenaggio che per tenere ben fissi proprio i basoli, soggetti a milioni di vibrazioni dovute al passaggio di migliaia di coppie di ruote cerchiate di ferro. Ricordavo le incisioni parallele sulla pavimentazione di alcune antiche strade romane, dovute al passaggio di centinaia di migliaia di carri.

Certo, i Romani di allora erano forti! Oggi malaffare, corruzione, delinquenza organizzata e interessi politici imperano. Nelle città le strade durano mesi prima di richiedere interventi e questo tratto di “via” è ancora qui, da millenni, ancora in perfetto stato e percorribile.

La cosa m’intriga. Voglio approfondire l’argomento.

Plinio il Vecchio sosteneva che il successo di Roma nel dominio di territori, culture e paesi, fosse dovuto all’aver compreso l’importanza dell’acqua, delle fogne e delle strade. A Roma soprattutto e nelle colonie, oltre a templi, teatri, circhi, cisterne, fabbricati e industrie, costruirono acquedotti e fognature che contribuirono al benessere anche dei popoli occupati. Mentre i Greci si erano preoccupati della bellezza di città e porti, i romani – gente pratica - avevano puntato su questi tre aspetti per loro fondamentali. Erano le strade che consentivano loro di governare e dominare l’impero, incrementare i commerci, ma soprattutto movimentare le centurie per sedare rivolte e mantenere l’ordine pubblico dei Paesi occupati. E della loro costruzione avevano fatto un’arte.

Circhi, teatri, ippodromi e terme servivano per il piacere ed il benessere delle persone, ma anche per tenerle tranquille, sia nella capitale che nelle colonie. Acquedotti e fognature erano indispensabili per una vita dignitosa e sana, ed i romani ne realizzarono molti. Servendosi dell’arco e delle costruzioni, costruirono delle straordinarie opere di ingegneria per incanalare le acque. Acquedotti tuttora in uso. Un esempio per quelli moderni. La *Cloaca Massima*, che sfocia nel Tevere, è ancora studiata come complesso intrico di cunicoli sotterranei, per scaricare i rifiuti di una città che si dice contasse oltre un milione di abitanti all’apice della sua espansione territoriale.

Tentarono, anche se non risolsero, il problema delle periodiche piene del Tevere che respingevano nella città gli insani liquami degli stessi cittadini. Sono ancora visibili – tracciati su alcuni muri di Roma con la data dell’evento – le inondazioni che provocarono anche la morte di centinaia di persone.

Particolare cura i romani la dedicarono alla pavimentazione delle strade, per renderle fruibili sempre, anche sotto la pioggia, che rendeva fangose e impercorribili quelle sterrate, non solo per carri, bighe e diligence, ma anche per le centurie che si muovevano sempre a piedi.

Quando costruivano, i Romani lo facevano perché i manufatti durassero a lungo (dalla *Lex Iulia municipalis*), non richiedessero costose manutenzioni ed avessero un bell'aspetto. Vitruvio raccomandava: "Solidità, utilità e bellezza". Certo avevano gioco facile con la disponibilità economica che proveniva loro dalle continue razzie e dalle tasse imposte alle colonie. Lo stesso per la mano d'opera, dovuta sia ai soldati, che alla presenza di schiavi dei Paesi sottomessi. Per la bellezza potevano contare sui migliori ingegneri e architetti delle varie Province, che divenivano anche cittadini romani. Un nome fra tutti, Apollodoro di Damasco.

Ma sempre alle strade si doveva la stabilità e l'espansione dell'impero romano.

Seguendo l'insegnamento degli etruschi (che usavano lastricarle col tufo), i Romani le costruivano larghe dai 4 ai 6 metri, per consentire l'incrocio di due carri (da cui il termine "carreggiata"), e spesso, anche i marciapiedi venivano lastricati. Inizialmente le strade erano costruite in acciottolato (*galeratum*) e successivamente con basoli, più affidabili e duraturi. Geologicamente questi erano costituiti di Leucitite, il materiale lavico proveniente dai numerosi vulcani laziali.

Veniva scavata una trincea profonda dai 60 centimetri fino ai 2 metri. Dipendeva dal raggiungimento di un fondo affidabile. Fossa che veniva riempita da vari livelli di pietra cementati e compressi. Per la precisione, erano quattro strati. Sul fondo il più spesso, lo *Statumen* fatto di grosse pietre legate con malta e argilla, seguito dal *Rudis*, uno strato più sottile costituito di pietrisco, frantumi di mattoni legati con calce e pozzolana, al quale si sovrapponeva il *Nucleus* di sabbia e di pietrisco grossolano, livellato, battuto e cilindrato. Da ultimo veniva posto il *Summa Crusta o Pavimentum*, costituito da grossi blocchi poligonali, piatti e lisci, di basalto, ma talora anche di calcare, incastonati su un letto di sabbia. *Via strata* o *via lastricata* veniva definita questa tecnica, o anche *basolato*. Gli interstizi fra i blocchi, quando c'erano, venivano zeppati o riempiti di brecciolino. L'acqua piovana doveva filtrare tra gli spiragli dei basoli ed essere drenata dal sottofondo. In questo modo le strade rimanevano asciutte e autopulenti. La loro percorribilità con veloci carri leggeri permise a Cesare - a tappe forzate - di raggiungere Brindisi dalla Gallia in tre giorni!

La lega romana corrispondeva a 2,22 chilometri, il miglio a 1,48 chilometri, lo stadio a 185 metri, il passo semplice a 0,74 metri ed il piede a 29,65 centimetri.

Nelle colonie romane, come nelle città, veniva tracciato inizialmente il *decumano maximus* (orientato est-ovest) ed il *cardo maximus* (nord-sud), ai quali seguivano - sempre ortogonalmente - tutte le altre strade. L'urbanistica veniva mutuata dagli accampamenti militari.

Le strade urbane erano prevalentemente diritte, quelle extraurbane, le *Viae*, lo erano anche per chilometri, giocando sulle pendenze e sulle sopraelevazioni. Le *Viae rusticae* si diramavano dalle principali e potevano essere anch'esse pavimentate o solamente con uno strato di ghiaia, dette *Viae glareae*. Le successive erano sterrate o *Viae terrenae*. Apposite colonne, dette *Miliari*, a intervalli di un miglio, sui bordi delle consolari, ne indicavano - in basso - le distanze chilometriche ed in alto quelle dal *Miliarum Aureum* situato da Augusto nei pressi del Foro. Punto di partenza di tutte le *Viae consolari*. Quelle importanti venivano protette militarmente.

Erano rettilinee oltre che per velocizzare gli spostamenti commerciali e militari, anche perché servivano a delimitare i territori e definire la divisione di quelli agrari (da affidare spesso ai militari in congedo). Nelle città le strade venivano affiancate da alberi. Fuori le mura, dai sepolcri, da ville, statue e templi. Lungo tutte le strade, ogni 15 o 20 miglia c'erano le *Statium* o stazioni di posta per alloggio, ristorazione, cambio di cavalli, buoi e muli, veterinari, maniscalchi e fabbri per le riparazioni. Ma anche ostelli e *tabernae*. *Mansiones* erano definite le stazioni di posta di lusso, destinate agli ufficiali, agli ambasciatori ed ai politici per i loro spostamenti. I messaggeri a cavallo potevano percorrere oltre 200 miglia romane al giorno. Sembra che vicino al Pantheon ci fosse la

topografia delle strade e le città dell'impero, scolpita sul marmo che – commissionato da Giulio Cesare e Marco Antonio - richiese 25 anni di ricerche geografiche. La pianta delle vie consolari si poteva consultare nel Foro Romano perché era incisa su marmo. Da essa si ricavano mappe e itinerari di viaggio.

Callis erano i tratturi di campagna, *Semita* sarebbero gli attuali vicoli, *Actus* le strade percorribili solo a piedi, in lettiga e a cavallo, *Trames* le vie traverse, *Diverticulum* le traverse delle *Viae Consolari* (cosiddette perché costruite dai Consoli). *Agrarie* erano le strade private. La legge romana stabiliva un preciso codice di diritti e doveri per la percorribilità, la proprietà e l'uso di tutte le strade.

Sotto Augusto nel periodo del maggior fulgore di Roma, si dice che lo sviluppo delle strade pavimentate dell'impero romano, raggiungesse i 100.000 chilometri e quello delle strade sterrate i 150.000, quando la popolazione dell'impero era stimata in 60 milioni e quella del mondo allora conosciuto in circa 180 milioni. Una globalizzazione ante litteram.

I veicoli con ruote non potevano circolare in Roma tranne poche eccezioni, e non si potevano usare i carri da trasporto, di notte, fino ad 1 miglio dalle mura, per non turbare la quiete. Il termine *Via*, da sempre è stato adottato da molte lingue per definire le strade.

Partendo dal *Miliarum Aureum*, quindi dal centro della Capitale, le attuali Via Aurelia, Via Cassia, Via Flaminia, Via Appia e tutte le altre, seguono i tracciati delle antiche vie consolari, e si diramano in tutte le direzioni, come i raggi di una ruota. Per questo era letteralmente vero il detto che <tutte le strade portano a Roma>. Oggi la similitudine della ruota è rafforzata dalla presenza del Grande Raccordo Anulare che circonda la Capitale come un cerchio.

L'uso delle ricchezze accumulate dalla Roma Repubblicana ed imperiale, dalle Province sottomesse, seguite da quelle tesaurizzate dai Papi nei millenni per l'importanza della Chiesa nel mondo e per il mecenatismo imperante – soprattutto nel medioevo e nel Rinascimento - hanno fatto dell'Italia la sede del maggior numero di luoghi ed opere d'arte del mondo. Non è un caso quindi che oltre il 60 per cento dei capolavori e delle bellezze storiche ed artistiche risieda nel nostro Paese. Intere città rimaste quasi intatte a poco meno di due millenni dall'evento, per un'eruzione vulcanica, con la possibilità di osservarne la vita di tutti i giorni, l'arte e la cultura latina in pieno sviluppo!

E' assurdo che gli oltre 3000 musei italiani ricavano quanto un solo museo francese, il Louvre!

Utilizzando al meglio quelle bellezze, potremmo averne un ritorno eccezionale!

Di quell'immenso reticolo di strade d'origine romana, ci sarebbe da farne uno slogan turistico: <Ripercorrete quelle strade a ritroso, per venire a goderne>.

Sarebbe necessario internazionalizzare le bellezze del mondo e sostenere un <Manifesto culturale mondiale> per conservarle, tutelarle e valorizzarle. Per il piacere di tutti. Essendo, il godimento della Bellezza, la motivazione principale del tempo libero.

marco biffani