



# THIASOS

RIVISTA DI ARCHEOLOGIA E ARCHITETTURA ANTICA

2022, n. 11

*Direttore:* Giorgio Rocco (Politecnico di Bari, Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura; Presidente CSSAr Centro di Studi per la Storia dell'Architettura, Roma)

*Comitato editoriale:* Monica Livadiotti, Editor in Chief (Politecnico di Bari, Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura), Roberta Belli (Politecnico di Bari, Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura), Luigi M. Calì (Università degli Studi di Catania, Dipartimento di Scienze Umanistiche), Maria Antonietta Rizzo (Università di Macerata, Dipartimento di Lettere e Filosofia), Giorgio Ortolani (Università di Roma Tre, Dipartimento di Architettura); Fani Mallouchou-Tufano (Technical University of Crete, School of Architecture; Committee for the Conservation of the Acropolis Monuments – ESMA); Gilberto Montali (Università di Palermo, Dipartimento di Culture e Società)

*Redazione tecnica:* Davide Falco (Politecnico di Bari, Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura), Antonello Fino (Politecnico di Bari, Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura), Gianmichele Gerogianis (Università di Messina), Chiara Giatti ("Sapienza" Università di Roma, Dipartimento di Scienze dell'Antichità), Antonella Lepone ("Sapienza" Università di Roma, Dipartimento di Scienze dell'Antichità), Giuseppe Mazzilli (Università di Macerata, Dipartimento di Studi Umanistici), Luciano Piepoli (Università di Bari, Dipartimento di Ricerca e Innovazione Umanistica), Valeria Parisi (Università della Campania Luigi Vanvitelli), Konstantinos Sarantidis (Ministero della Cultura Ellenico), Rita Sassu (Unitelma, "Sapienza" Università di Roma).

*Comitato scientifico:* Isabella Baldini (Università degli Studi di Bologna "Alma Mater Studiorum, Dipartimento di Archeologia), Dimitri Bosnakis (Università di Creta, Dipartimento di Storia e Archeologia), Ortwin Dally (Deutsches Archäologisches Institut, Leitender Direktor der Abteilung Rom), Vassiliki Eleftheriou (Director of the Acropolis Restoration Service YSMA), Diego Elia (Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Scienze Antropologiche, Archeologiche e Storico Territoriali), Elena Ghisellini (Università di Roma Tor Vergata, Dipartimento di Antichità e Tradizione Classica), Kerstin Höghammar (professore emerito Uppsala University, Svezia), François Lefèvre (Université Paris-Sorbonne, Lettres et Civilizations), Marc Mayer Olivé (Universitat de Barcelona, Departamento de Filología Latina), Marina Micozzi (Università degli Studi della Tuscia, Viterbo, Dipartimento di Scienze dei Beni Culturali), Massimo Nafissi (Università degli Studi di Perugia, Dipartimento di Scienze Storiche sezione Scienze Storiche dell'Antichità), Massimo Osanna (Università degli studi di Napoli Federico II, Direttore generale Soprintendenza Pompei), Domenico Palombi ("Sapienza" Università di Roma, Dipartimento di Scienze dell'Antichità), Chiara Portale (Università degli Studi di Palermo, Dipartimento di Beni Culturali sezione archeologica), Elena Santagati (Università degli Studi di Messina, Dipartimento di Civiltà Antiche e Moderne), Piero Cimbolli Spagnesi ("Sapienza" Università di Roma, Dipartimento di Storia dell'Architettura, Restauro e Conservazione dei Beni Architettonici), Thomas Schäfer (Universität Tübingen, Institut für Klassische Archäologie), Pavlos Triantaphyllidis (Director of the Ephorate of Antiquities of Lesbos, Lemnos and Samos, Greece), Nikolaos Tsoniotis (Ephorate of Antiquities of Athens, Greece)

Riccardo MONTALBANO, *Le strade urbane di Roma arcaica e repubblicana: considerazioni sulle tecniche costruttive*

Il contenuto risponde alle norme della legislazione italiana in materia di proprietà intellettuale ed è di proprietà esclusiva dell'Editore ed è soggetta a copyright.

Le opere che figurano nel sito possono essere consultate e riprodotte su supporto cartaceo o elettronico con la riserva che l'uso sia strettamente personale, sia scientifico che didattico, escludendo qualsiasi uso di tipo commerciale.

La riproduzione e la citazione dovranno obbligatoriamente menzionare l'editore, il nome della rivista, l'autore e il riferimento al documento. Qualsiasi altro tipo di riproduzione è vietato, salvo accordi preliminari con l'Editore.

Edizioni Quasar di Severino Tognon s.r.l., via Ajaccio 41-43, 00198 Roma (Italia)

<http://www.edizioniquasar.it/>

ISSN 2279-7297

Tutti i diritti riservati

Come citare l'articolo:

R. MONTALBANO, *Le strade urbane di Roma arcaica e repubblicana: considerazioni sulle tecniche costruttive*  
*Thiasos* 11, 2022, pp. 175-187

Gli articoli pubblicati nella Rivista sono sottoposti a referee nel sistema a doppio cieco.



## LE STRADE URBANE DI ROMA ARCAICA E REPUBBLICANA: CONSIDERAZIONI SULLE TECNICHE COSTRUTTIVE

Riccardo Montalbano\*

**Keywords:** urban street network; street construction techniques

**Parole chiave:** rete stradale urbana; tecniche costruttive

### Abstract

*The streets are pivotal infrastructures in urban and suburban contexts and, for this reason, their study is of considerable importance in the field of historical, archaeological and topographical research. In the case of Rome, scholars paid often attention on topographical or itinerary issues, while there is a lack of interest in the technical, constructional and technological aspects. The ceaseless acquisition of archaeological data, nowadays almost always result of excavations carried out using stratigraphic methods, is now stimulating renewed reflection on the theme. The paper aims at analyzing the subject in detail through a selection of urban archaeological contexts, in an attempt to show how the choice of specific construction techniques or materials – generally evaluated in an “evolutionary” point of view and considered as chronological markers – often responds to demands of a different nature, such as functional or hierarchical order.*

*Le strade costituiscono un'infrastruttura di primaria importanza nei contesti urbani ed extraurbani e, per questa ragione, il loro studio riveste un'importanza notevole nel campo della ricerca storico-archeologica e topografica. Nel caso di Roma, l'attenzione degli studiosi è stata spesso rivolta a temi di carattere topografico, itinerario o urbanistico, mentre si registra un certo disinteresse per gli aspetti più propriamente tecnici, costruttivi e tecnologici. La continua acquisizione di dati archeologici, oggi quasi sempre frutto di scavi condotti con metodo stratigrafico, stimola oggi una rinnovata riflessione. Il presente contributo mira a un approfondimento della materia a partire dall'analisi di una selezione di contesti urbani, nel tentativo di dimostrare come il ricorso a determinate soluzioni tecniche o l'impiego di determinati materiali – spesso valutati in chiave 'evoluzionistica' e considerati come marker cronologici – risponda spesso a istanze di natura differente, ad esempio di ordine funzionale o di differenziazione gerarchica.*

### Premessa

Nell'ambito della ricerca archeologica il tema della strada ha sempre rivestito un ruolo di primo piano, trattandosi di un'infrastruttura fondamentale tanto nei contesti extraurbani<sup>1</sup>, che in quelli urbani. Ciononostante, in riferimento all'area intramuranea di Roma<sup>2</sup> si continua a registrare una certa indifferenza verso gli aspetti più propriamente tecnici e costruttivi. Questo orientamento è evidente ripercorrendo la pur ricca bibliografia romana, in cui sono quasi del tutto assenti – salvo rare eccezioni di cui si renderà conto – analisi puntuali sullo sviluppo tipologico e tecnologico delle strade cittadine. Se in passato ciò era imputabile all'esiguità della documentazione disponibile e alle metodologie da cui essa derivava, oggi tale lacuna scaturisce soprattutto dall'accentuata predilezione per temi di più ampio respiro, perlopiù topografico e urbanistico.

\*Università Telematica Internazionale Uninettuno; ricca.montalbano@gmail.com

<sup>1</sup> Le indagini condotte nel suburbio nel corso dell'ultimo trentennio hanno consentito di individuare una fitta maglia stradale, che si struttura a partire dall'età arcaica, spesso ricalcando o ampliando percorsi più antichi. Rispetto al periodo in esame, il suburbio documenta una vasta quantità di strade, realizzate nelle tecniche più varie: strade tagliate nel tufo, a fondo naturale, glareate. Trattandosi in genere di scavi effettuati in aree molto estese, è spesso ben leggibile anche la

relazione gerarchica tra gli assi stradali, valutabile in genere in base alle dimensioni delle sedi carrabili o alla realizzazione più o meno accurata delle superfici stradali. Non esiste, al momento, un quadro di sintesi su tali ritrovamenti, ma notizie molto dettagliate su singoli ritrovamenti possono essere agevolmente recuperate in numerosi contributi contenuti in MUSCO, PETRASSI, PRACCHIA 2001, TOMEI 2006, JOLIVET *et al.* 2009. Un censimento è in CIFANI 2008, in part. pp. 305-307.

<sup>2</sup> Si intenda, in tal senso, la città perimetrata dalle Mura Aureliane.

La progressiva acquisizione di nuovi dati, unita ai più aggiornati impulsi di ordine metodologico, giustificano la ripresa dell'argomento, nella convinzione che a partire da indicazioni di natura tecnica si possa giungere a considerazioni di carattere più generale. In questa sede si è ritenuto opportuno circoscrivere le valutazioni a un campione archeologico significativo, ovvero derivante da scavi stratigrafici moderni – concentrati soprattutto nell'area archeologica centrale – o relativo a contesti per i quali sia possibile presentare una strutturazione cronologica affidabile delle evidenze individuate. Su tali basi sarà più agevole delineare la storia delle tecniche costruttive stradali in una prospettiva di lungo periodo – cercando di precisare la prima comparsa di particolari innovazioni tecnologiche –, fornire una griglia cronologica verificata di riferimento e interrogarsi sulla possibilità che il ricorso a tecniche costruttive diverse non sia da leggere sempre in chiave cronologica, ma possa essere spia di un utilizzo differenziato in termini funzionali (carrabili, pedonali) e/o di una gerarchizzazione in termini dimensionali (strade principali, secondarie).

Per quanto riguarda le fonti testuali, il più antico riferimento alla *munitio* è registrato nelle XII Tavole, VII.7 (metà V sec. a.C.): *viam muniunt; ni sam delapidassint, qua volet, iumenta agito*<sup>3</sup>. La disposizione obbligava i proprietari dei fondi a “rendere praticabili” – questa a mio avviso la resa più adatta del verbo *munire*<sup>4</sup> – i tracciati che attraversavano le loro proprietà. In questa circostanza il verbo *delapidare* – in genere ricondotto entro la sfera semantica della delimitazione e della segnalazione del percorso tramite indicatori di percorso<sup>5</sup> – è da tradurre, come ha fatto D. Flach<sup>6</sup>, con “inghiaiare/acciottolare” (*schottern*, in tedesco), come si evince dalla stessa documentazione antica<sup>7</sup>.

Per le epoche successive, le molteplici configurazioni possibili del manto stradale trovano invece una funzionale categorizzazione nelle fonti giuridiche, e in particolare nel *Digesto*<sup>8</sup>, in cui si distinguono strade a fondo naturale (le *viae terrenae*), che necessitavano solamente di una regolarizzazione del suolo, o artificiale (*viae glarea stratae* e *viae silice stratae*). Se confrontato con la ricchezza del *dossier* archeologico, il glossario delle fonti appare riduttivo e parziale. Pur limitando l'analisi alla città di Roma, la documentazione offre un ampio spettro di soluzioni, che variano nel tempo, e che riguardano tanto la superficie stradale (*glareatio* con materiali di vario genere, lastricazione tufacea, basolatura), tanto le tecniche di sottofondo, entrambe evidentemente correlate con lo specifico utilizzo delle arterie e, quindi, con il carico dinamico previsto. Dal punto di vista metodologico si rileva tuttavia la frequente difficoltà a distinguere, specie in contesti di limitata estensione, i sottofondi dai pianici stradali veri e propri<sup>9</sup>: ciò deve indurre a una particolare cautela, soprattutto per quanto attiene alla fase interpretativa dei resti individuati, poiché di frequente le superfici esposte sono di dimensioni limitate.

## I dati archeologici

Gli scavi stratigrafici condotti da C. Panella nella valle del Colosseo e presso le pendici del Palatino hanno permesso di stabilire che il pianico stradale della grande arteria di collegamento tra la valle del Colosseo e l'area forense (qui: *via valle - Foro*, per cui è stata proposta identificazione con il *vicus Curiarum*<sup>10</sup>?), la cui prima strutturazione è da ricondurre alla fine dell'VIII sec. a.C.<sup>11</sup>, rimase in terra battuta sino all'ultimo quarto del VI sec. a.C., così come quello dell'altra strada contestualmente rinvenuta (qui: *Circo Massimo - Esquilino*: fig. 1). In questa fase più antica le due strade mostrano già una larghezza considerevole (m 3,5 ca<sup>12</sup>). All'incirca nello stesso torno di tempo, presso l'area forense il cosiddetto *vicus Vestae* si presenta invece con una superficie glareata, che verrà ripristinata più volte con la medesima tecnica sino alla prima metà del VI sec. a.C. (fasi I, II, III, VI<sup>13</sup>: fig. 2).

<sup>3</sup> Trad. (autore): “Si renda praticabile la via; se (i proprietari) non l'avessero inghiaiata, si conduca il bestiame dove si vuole”. Per un'analisi di dettaglio del passo in esame cfr. CRAWFORD 1996, II, pp. 671-673 e, da ultimo, HUMBERT 2018, pp. 351-360.

<sup>4</sup> Diversamente RADKE 1981, p. 20, il quale riteneva che le XII Tavole facessero già riferimento alle strade lastricate.

<sup>5</sup> WIEACKER 1956, pp. 476-477; HOLLAND 1961, pp. 68-69. *Contra* FRANCIOSI 1967, p. 33.

<sup>6</sup> FLACH 2004, p. 114; così anche in FRANCIOSI 1967, p. 33.

<sup>7</sup> Significativa pare, in tal senso, CGL II, 405: *Delapidare est lapidibus sternere*. Cfr. anche TLL, V, 1, 416, 20-24.

<sup>8</sup> *Dig.*, 43.11.1.2 (ULP., 68 ad ed.): *Si quis in specie refectiois detriorem viam facit, impune vim patietur. Propter quod neque latiore neque longiore neque altiore neque humiliores viam sub nomine refectiois is qui intercidit potest facere, vel in viam terrenam glaream inicere aut sternere viam lapide quae terrena sit, vel contra lapide stratum terrenam facere.*

<sup>9</sup> Il dubbio ricorre più volte, ad esempio, in relazione agli strati del cosiddetto *vicus Vestae*: cfr. *infra*.

<sup>10</sup> BRUNO 2012, p. 223; FERRANDES 2016, p. 78, nota 4.

<sup>11</sup> ZEGGIO 2013, p. 27; FERRANDES 2016, p. 78.

<sup>12</sup> ZEGGIO 2005, p. 65.

<sup>13</sup> CARANDINI *et al.* 2017, pp. 181-188 e 197-200. **Fase I, attività 1** (750-725 a.C. *Allestimento di una strada in ciottoli*: p. 181): “battuto in ciottoli di dimensioni medio-piccole. [...] L'acciottolato è conservato lungo il lato settentrionale del settore per m 2,35 x 0,90 ca”; **fase II, attività 2** (725-625 a.C. *Allestimento della seconda strada in ciottoli*: p. 182): “viene gettata una colmata limo-argillosa mista a tufi e ciottoli. [...] Su di essa viene allestito uno strato di ciottoli di piccole dimensioni, disposti orizzontalmente su tre-quattro livelli”; **fase III, attività 4** (630-580 a.C. *Allestimento della terza strada in ciottoli*: p. 182): “Sugli strati di obliterazione della fase precedente viene allestito un acciottolato; [...] sono impiegati di nuovo ciottoli di piccole dimensioni. A differenza degli acciottolati precedenti in questo caso

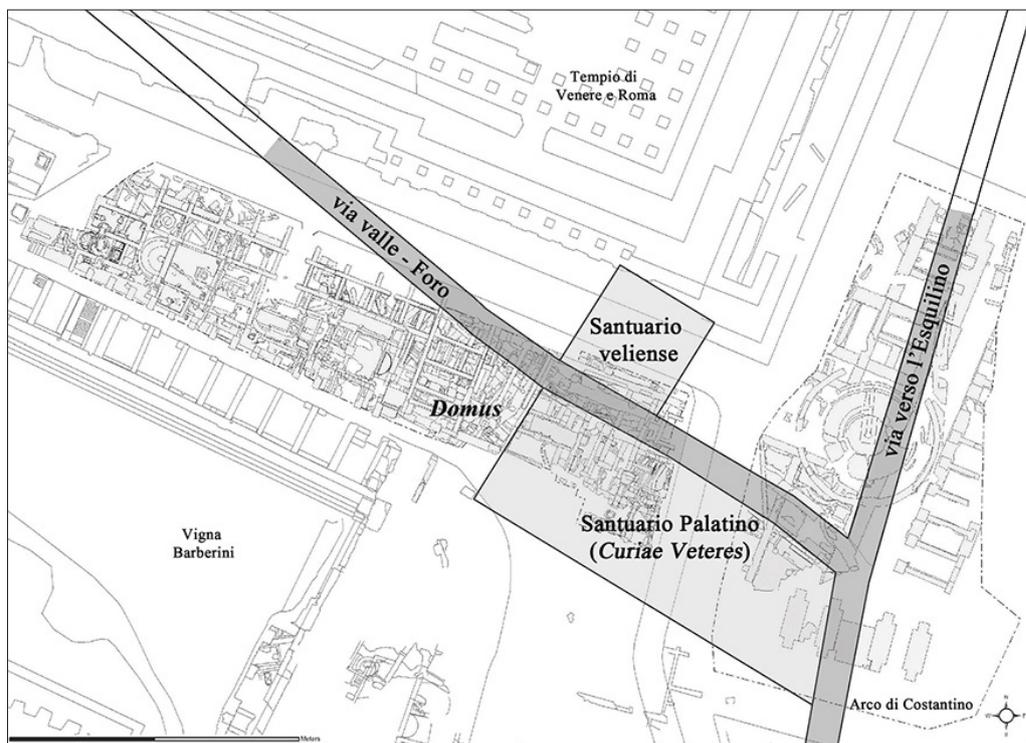


Fig. 1. Valle del Colosseo: assetto intorno alla metà del V sec. a.C. (da FERRANDES 2016, p. 78, fig. 2).

Fig. 2. Cosiddetto *vicus Vestae*, piancito in costipato di tufo e argilla di fine VI sec. a.C. (da QUILICI 2000, p. 74, fig. 1).



Particolarmente problematico è valutare la natura della strada arcaica individuata dall'*équipe* di A. Carandini presso la cosiddetta *porta Mugonia*. Su una successione di venti strati di composizione eterogenea e utili a livellare una depressione naturale<sup>14</sup>, si imposterebbe il piancito stradale vero e proprio. Quest'ultimo, costituito da una sequenza di altri ventidue strati a matrice sabbiosa frammista a ciottoli<sup>15</sup>, sarebbe delimitato da "scheggioni di tufo rosso, allineati da monte verso valle in modo irregolare e conservati per un breve tratto (m 0,5 ca), che fungono da limite occidentale della strada"<sup>16</sup>. Alla stratificazione è stato possibile "attribuire soltanto una generica cronologia compresa fra il III periodo laziale avanzato l'inizio della fase IV A [Nda, inizi VII sec. a.C.]"<sup>17</sup>. La possibilità di identificare tale sequenza con una strada di età arcaica è stata però di recente revocata in dubbio: l'assenza di tracce di usura (solchi di carro), valutata insieme alle condizioni di giacitura del deposito, ha fatto ipotizzare che possa trattarsi in realtà di semplici strati di colmatare dell'avvallamento<sup>18</sup>.

A partire dalla prima metà del VI sec. a.C. si assiste all'adozione contemporanea di diverse tipologie

vengono impiegate, seppure in modo sporadico, schegge di tufo verde e di concotto"; **fase VI, attività 14** (550-500 a.C. *Allestimento di una sesta strada in ciottoli*: p. 184): "strada in ciottoli allettati su uno strato di argilla. [...] I ciottoli sono di piccole dimensioni. La superficie della strada, in piano, era costituita anche da poche scaglie di tufo".

<sup>14</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 113.

<sup>15</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 114.

<sup>16</sup> CARANDINI *et al.* 2017, pp. 113-114.

<sup>17</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 117.

<sup>18</sup> CIRONE, DE CRISTOFARO 2018, pp. 138-139 e nota 130.



Fig. 4. Ambiente 11 lungo la *Nova Via*: lacerto di strada arcaica (da CARBONI 2011, p. 42, fig. 4).

Fig. 3. *Sacra Via*, lastricato in cappellaccio di età arcaica (da *Palatium I*, p. 227, fig. 195).

costruttive, distinte in particolare dalla tecnica di pavimentazione del *summum dorsum*. Se, come si è detto, le *vie valle - Foro* e *Circo Massimo - Esquilino* continuano a mostrare un semplice battuto, dall'altro il *clivus* e l'*ambitus* individuati presso il foro di Cesare presentano già una *glareatio* ben strutturata. Il primo presentava un sottofondo costituito da una colmata a matrice sabbio-argillosa frammista a scapoli di tufo, alternata a strati sabbiosi contenenti sparuti frammenti ceramici. Su questa *runderatio* si impostava un rilevato in ciottoli calcarei, frammenti di ceramica d'impasto e pezzame di tufo, allettato di piatto<sup>19</sup>. La superficie dell'*ambitus* era invece composta solo da scapoli di tufo arrotondati, anche in questo caso disposti di piatto per formare un piano regolare<sup>20</sup>.

Nello stesso periodo, presso le pendici settentrionali del Palatino (*ante* 550 a.C.), si registra invece la più antica lastricatura in cappellaccio di una strada urbana identificata, per posizione e caratteristiche costruttive, con la *Sacra Via* di età arcaica<sup>21</sup> (fig. 3). Il settore centrale della carreggiata era costituito da lastre di dimensioni maggiori, che fungevano al contempo anche da copertura della sottostante fognatura. La strada, lastricata in tutta la sua larghezza, era priva di crepidini.

Non lontano dalla *Sacra Via* veniva allo stesso tempo "allestita una pavimentazione di una strada realizzata con piccoli blocchi di tufo granulare grigio"<sup>22</sup>: si tratta del cosiddetto clivo Palatino AI a (fase I), nella ricostruzione topografica fornita dagli scavatori considerata un'arteria "che dalla *Sacra Via* conduceva a una postierla delle mura palatine, forse ricalcando un tracciato più antico non individuato"<sup>23</sup>. Nella seconda metà del VI sec. a.C. la valle del Colosseo è interessata da un'estesa riorganizzazione complessiva, che coinvolge anche le due strade su cui si innervava il quartiere. I manti stradali, che a differenza di quelli coevi del foro di Cesare non avevano mai goduto di una sistemazione duratura, sono adesso rivestiti da solidi glareati costituiti da ciottoli, scapoli di tufo e frammenti ceramici e contestualmente dotati di cunette laterali e centrali per lo smaltimento delle acque<sup>24</sup>. In questa fase, la *via valle - Foro* raggiunge una larghezza di circa m 5,50 (m 4,10 di sola carreggiata), dimensioni che ne fanno la più ampia strada nota in area urbana, più larga persino dalla coeva *Sacra Via*, che però come si è visto era priva di crepidine e lastricata in tutta la sua larghezza<sup>25</sup>. La strada,

<sup>19</sup> DELFINO 2014, p. 70 e fig. III.31.

<sup>20</sup> DELFINO 2014, p. 71. Da segnalare, nel medesimo contesto, il ritrovamento di un segmento stradale databile all'età del Bronzo Finale, in cui sono ancora ben visibili le tracce delle ruote dei carri; sul tema cfr. anche MENEGHINI 2009, pp. 12-16 e PALOMBI 2016, pp. 59-60.

<sup>21</sup> *Palatium I*, pp. 226-227; CIFANI 2008, pp. 145-146; CARANDINI *et al.* 2017, p. 174.

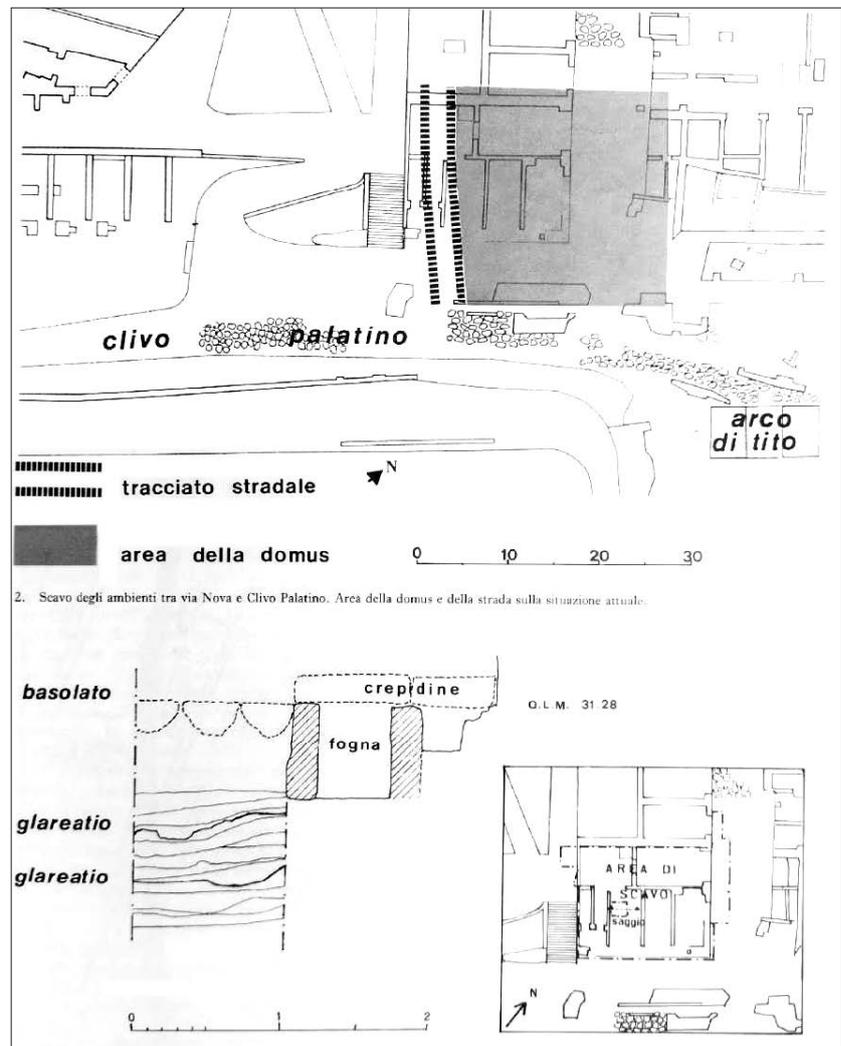
<sup>22</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 577.

<sup>23</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 588.

<sup>24</sup> ZEGGIO 2013, p. 31.

<sup>25</sup> ZEGGIO 2005, p. 70; ZEGGIO 2013, p. 31.

Fig. 5. Scavo degli ambienti tra *Nova via* e *Clivo Palatino*: area della *domus* repubblicana. Pianta e sezione (da SANTANGELI VALENZANI, VOLPE 1989-1990, p. 25, figg. 2-3).



2. Scavo degli ambienti tra via Nova e Clivo Palatino. Area della domus e della strada sulla situazione attuale.

proveniente dal Circo Massimo e destinata a raggiungere il Foro Romano, era percorsa dalla pompa trionfale e da questa circostanza derivano le sue dimensioni, che trovano riscontro soltanto nelle grandi vie cerimoniali del Lazio arcaico<sup>26</sup>.

Alla fine del VI sec. a.C., il *clivus* del foro di Cesare è oggetto di un *restyling*: sul piancito precedente viene stesa una preparazione costituita da una colmata a matrice sabbio-argillosa frammista a scaglie di tufo, su cui si impostano strati sabbio-argillosi contenenti sparuti frammenti di ceramica. Al di sopra di questi ultimi, viene messo in opera un ulteriore strato costituito da ciottoli calcarei e frammenti di ceramica d'impasto<sup>27</sup>, mentre la superficie stradale vera e propria sembra essere costituita da "una massicciata di scapoli di tufo disposti di piatto e immersi in una matrice argillo-sabbiosa"<sup>28</sup>. In contemporanea, tra la fine del VI sec. a.C. e gli inizi di quello successivo, il cosiddetto clivo Palatino AI b riceve una nuova pavimentazione in lastre di cappellaccio, "composta da 23 lastre di forma rettangolare affiancate di due in due formando una serie di bassi gradini"<sup>29</sup>.

All'età arcaica è stato riferito anche il lacerto stradale scoperto all'interno dell'ambiente 11 lungo la *Nova Via* (fig. 4): si tratta di un piancito "in argilla battuta mista a minuti frammenti di tufo"<sup>30</sup>, fiancheggiato da un canale in cappellaccio su cui si addossa una crepidine anch'essa in cappellaccio, riferito da M.A. Tomei al tracciato della più antica *Nova Via*<sup>31</sup>. A quest'ultima sono stati associati anche due glareati sovrapposti rinvenuti negli ambienti tra la *Nova Via* e il clivo Palatino da R. Volpe e R. Santangeli Valenzani<sup>32</sup>. È interessante notare, in questo caso, come il successivo basolato tardorepubblicano di I sec. a.C.<sup>33</sup> fosse a contatto diretto con la *glareatio* più recente (fig. 5): a

<sup>26</sup> Si ricordino, in proposito, la grande strada dell'acropoli di *Satricum* (QUILICI 2000, p. 76), l'asse principale dell'area di Piazza d'Armi a Veio (BARTOLONI 2003, p. 20) o quello dell'abitato etrusco in località Acquarossa (PERSSON 1987, pp. 41-42).

<sup>27</sup> DELFINO 2014, p. 70.

<sup>28</sup> DELFINO 2014, p. 72.

<sup>29</sup> CARANDINI *et al.* 2017, pp. 578-579. Sulla strada cfr. anche *Pa-*

*latium* I, p. 227.

<sup>30</sup> CARBONI 2011, p. 41; cfr. da ultimo le considerazioni in CIRONE, DE CRISTOFARO 2018.

<sup>31</sup> TOMEI, FILETICI 2011, p. 70.

<sup>32</sup> SANTANGELI VALENZANI, VOLPE 1989-1990.

<sup>33</sup> SANTANGELI VALENZANI, VOLPE 1989-1990, p. 24. Per quanto attiene alla ricostruzione topografica della *Nova Via* arcaica, tema

mio avviso, ciò è particolarmente significativo, in quando attesta l'assenza di aggiornamenti tecnici "intermedi" tra la pavimentazione glareata e quella basolata. In altri termini, un tracciato dell'area forense conserva la sua superficie glareata sino alla tarda età repubblicana, circostanza che si pone in contrasto con la presunta generalizzazione della basolatura desunta in maniera erronea, come si vedrà, dalla lettura di un passo di Livio<sup>34</sup>. Infine, è verosimile supporre che anche il più antico *vicus Iugarius* presentasse una superficie glareata, ma non è possibile stabilire con certezza se a essa sia da ricondurre lo strato ghiaioso individuato grazie alle indagini geognostiche a una quota di circa m 10 s.l.m.<sup>35</sup>; a ben vedere, una stratificazione di ghiaia si estende alla base del colle capitolino in maniera diffusa, correndo proprio sulla linea dei m 10 s.l.m., come si evince dai lavori di A.J. Ammerman e D. Filippi<sup>36</sup>.

Nei primi decenni dell'età repubblicana, le superfici delle due strade della valle del Colosseo vengono rivestite con un nuovo glareato, la cui composizione è analoga alla precedente: sabbia costipata in cui sono immersi ciottoli di fiume, scapoli di tufo e frammenti ceramici<sup>37</sup>. La *via valle - Foro* (le evidenze dell'altra non sono valutabili) vede una consistente riduzione della propria sede carrabile: il restringimento, dai m 4,10 dell'età regia agli attuali m 3,30, dipende dall'accresciuto ingombro dei marciapiedi laterali in lastre di cappellaccio, ora più ampi<sup>38</sup>.

Per tutto il V sec. a.C. sono attestati ulteriori rifacimenti dei glareati delle due vie della valle del Colosseo<sup>39</sup> e di quello del cosiddetto *vicus Vestae*, rifatto per tre volte nell'arco del secolo (fasi VII-VIII-IX)<sup>40</sup>. Per quanto riguarda la fase X del cosiddetto *vicus Vestae*, nei resoconti di scavo si fa riferimento a un "battuto di graniglia di tufo granulare grigio (cappellaccio) con occasionale presenza di tufi rossi composto da due strati sovrapposti"<sup>41</sup>, definito "un notevole salto di qualità nella tecnica edilizia adoperata"<sup>42</sup>, salvo avanzare contestualmente la perplessità che si tratti "in realtà di un piano di preparazione per un manto stradale non conservato e non della strada in sé"<sup>43</sup>. Bisognerebbe tuttavia interrogarsi sulla natura di tale presunto manto stradale, visto che nella fase immediata successiva – inquadrata sempre nel corso del V secolo – si assiste allo "allestimento dell'undicesima strada in ciottoli"<sup>44</sup>.

Per quanto riguarda invece la *Sacra Via*, problematica appare la successione stratigrafica proposta, dalla quale si evince che la strada, lastricata in cappellaccio già in età arcaica<sup>45</sup>, avrebbe ricevuto differenti pavimentazioni glareate tra l'inizio del V sec. a.C. e l'età tardorepubblicana<sup>46</sup>. Benché tecniche costruttive differenti possano essere adottate in contemporanea, sembra da escludere che la più importante via monumentale della città abbia subito un tale "declassamento" tra l'età arcaica e l'età repubblicana, per di più nel suo settore più rappresentativo<sup>47</sup>. Sfortunatamente nella recente edizione degli scavi<sup>48</sup> la documentazione fotografica è del tutto assente, sicché risulta complesso suggerire linee interpretative differenti rispetto a quelle proposte: si noti tuttavia l'accentuata tendenza a fornire in ogni caso un'interpretazione netta e univoca delle evidenze, anche quando l'esiguità delle superfici messe in luce indurrebbe a prestare cautela in tal senso. Pur senza voler negare la "natura stradale" del contesto, permane forte il sospetto che molti degli strati individuati siano soltanto i sottofondi di superfici stradali non conservate. Nella prima metà del IV sec. a.C. le due strade della valle del Colosseo continuano a ricevere una pavimentazione glareata<sup>49</sup> (fig. 6). Nel frattempo, presso il foro di Cesare, in seguito a un grave incendio datato nel primo decennio del secolo<sup>50</sup>, l'*ambitus* viene

che esula dalla presente trattazione, si rimanda da ultimo alle recenti considerazioni in CIRONE, DE CRISTOFARO 2018.

<sup>34</sup> Cfr. *infra*.

<sup>35</sup> Così in *LTUR* V, p. 169 (P. Virgili).

<sup>36</sup> AMMERMAN, FILIPPI 2004, p. 14.

<sup>37</sup> La componente ceramica è costituita soprattutto da laterizi (tegole e coppi) e da ceramiche pesanti, come quelle a impasto chiaro sabbioso e grezzo rosso bruno. I frammenti ceramici di grandi dimensioni sono depositi con regolarità, in modo da garantire un piano regolare. Per i dettagli cfr. ZEGGIO 2013, p. 32.

<sup>38</sup> ZEGGIO 2013, p. 32.

<sup>39</sup> ZEGGIO 2013, p. 42.

<sup>40</sup> CARANDINI *et al.* 2017, pp. 184-186 e 199. Si tratta di tre differenti acciottolati (fasi VII-VIII-IX), datati tutti entro il V sec. a.C.

<sup>41</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 186.

<sup>42</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 199.

<sup>43</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 199.

<sup>44</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 187: "viene steso un nuovo acciottolato, molto fitto, conservato per m 7,50 x 2,00".

<sup>45</sup> Cfr. *supra*.

<sup>46</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 175 (attività 28: 500-450 a.C.): "*La quarta strada*. Sopra la preparazione in tufi della fase precedente sono accumulati due strati e sopra un terzo, limo-sabbioso, la cui su-

perficie è costituita da un'alta percentuale di ciottoli di varie dimensioni (sup. complessiva m 0,95 x 0,70)"; p. 175 (attività 29: 450-400 a.C.): "*La quinta strada*. La pavimentazione della fase precedente viene obliterata da uno strato limo-sabbioso, preparazione per un nuovo allestimento. Si tratta di uno strato di ciottoli che costituisce la quinta pavimentazione della *Sacra Via* (sup. complessiva m 0,80 x 0,80)"; p. 175 (attività 30: 320-210 a.C.): "*La sesta strada*. il ciottolato della fase precedente viene obliterato da un ulteriore strato di ciottoli, presenti con un'alta concentrazione"; p. 175 (attività 31: 200 a.C.-?): "*La settima strada*. Sopra il ciottolato della fase precedente viene deposta una nuova pavimentazione stradale in ciottoli, con pendenza simile alle strade precedenti (sup. complessiva m 0,96 x 1,10)"; p. 175 (attività 32: post-attività 31): "la pavimentazione della fase precedente viene obliterata da un nuovo strato di ciottoli (sup. complessiva m 1 x 1,05)".

<sup>47</sup> Cfr. *infra*, nota 54.

<sup>48</sup> CARANDINI *et al.* 2017.

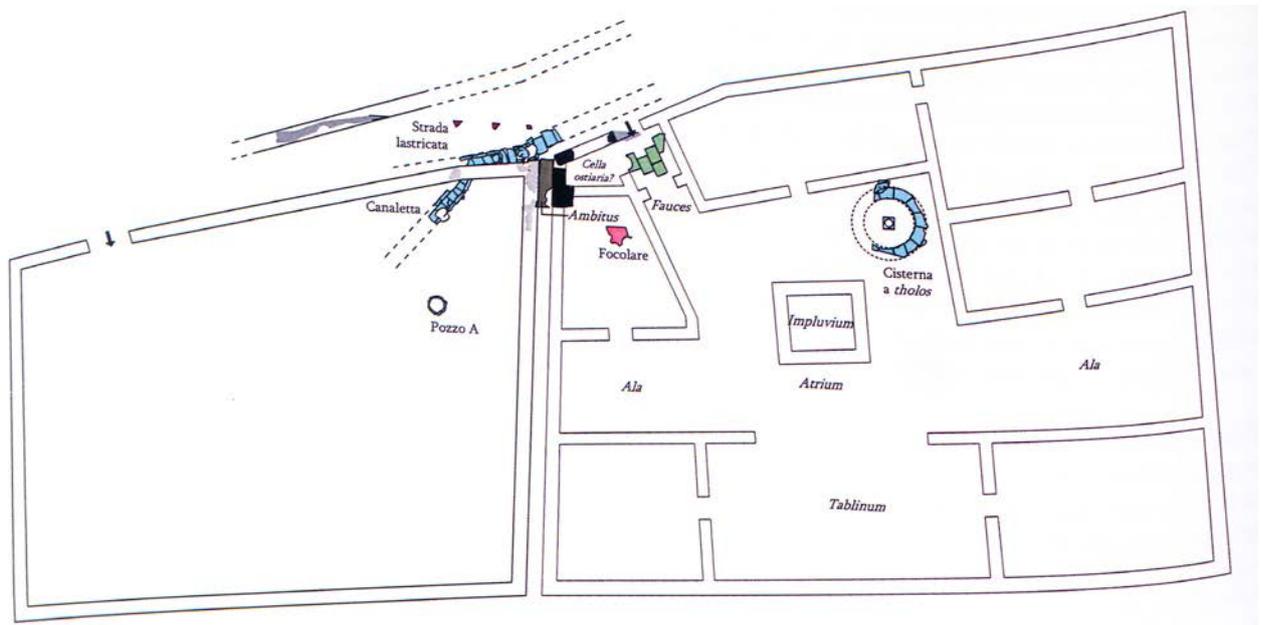
<sup>49</sup> Per la via Valle-Foro, cfr. ZEGGIO 2013, p. 45, e FERRANDES 2016, p. 81: "L'unico intervento attribuito a questa fase è costituito dalla stesura di un nuovo mantello glareato al di sopra del precedente piano tardo-arcaico", mentre per quella Circo Massimo-Esquilino cfr. ZEGGIO 2013, p. 45.

<sup>50</sup> Gli editori dello scavo lo identificano con l'incendio gallico.

Fig. 6. Via valle - Foro: pavimentazione del IV sec. a.C. Si notino le tracce dei carri (da ZEGGIO 2013, p. 45, fig. 41).



Fig. 7. Foro di Cesare, prima metà IV sec. a.C. Si noti la legenda “strada lastricata” (da DELFINO 2014, p. 120, fig. II.78).



sistemato “con una massicciata in scapoli di tufo”<sup>51</sup> entro una preparazione costituita da strati a matrice argillosa<sup>52</sup>. Nel limitrofo *clivus* invece, in luogo del consueto acciottolato, “vengono impiegate per la prima volta lastre di tufo granulare cappellaccio di forma approssimativamente rettangolare, disposte di piatto”<sup>53</sup>, di spessore compreso tra i cm 15 e 23<sup>54</sup> (fig. 7). Inglobando parte della crepidine dell’edificio adiacente, la strada, in questa fase, avrebbe raggiunto una larghezza di m 3 ca. (10 piedi), esclusi i marciapiedi<sup>55</sup>. È particolarmente interessante rilevare, a questo punto, quanto singolare sia la scelta di utilizzare il cappellaccio come rivestimento della superficie stradale<sup>56</sup>: trattandosi di un materiale molto friabile, di scarsa compattezza, certamente inadatto ad assorbire i carichi del traffico carrabile, si

<sup>51</sup> DELFINO 2014, pp. 98-99; cfr. anche PALOMBI 2016, p. 68, nota 116.

<sup>52</sup> DELFINO 2014, p. 99.

<sup>53</sup> DELFINO 2014, p. 97; cfr. anche PALOMBI 2016, p. 68, nota 116. È bene sottolineare, in ogni caso, che le lastre risultavano visibili solo in sezione (comunicazione personale), dettaglio non ravvisabile dalla documentazione grafica pubblicata.

<sup>54</sup> DELFINO 2014, p. 97, nota 262.

<sup>55</sup> DELFINO 2014, p. 121. Assente, purtroppo, la documentazione fotografica di supporto.

<sup>56</sup> Da un censimento sui ritrovamenti stradali da me effettuato emerge che neppure in area suburbana sono documentate pavimentazioni stradali in tufo cappellaccio, materiale con caratteristiche composizionali e meccaniche inadatte al traffico veicolare.



Fig. 8. Lastricato in tufo scavato da Giacomo Boni alle spalle del tempio dei Castori (da NILSON, PERSSON, ZAHLE 2008, p. 22).

tato un nuovo acciottolato della *Sacra Via* (fase VI, attività 30)<sup>69</sup>, mentre alla fine dello stesso secolo – tra il 320 e il 290 a.C. – si data un ulteriore rifacimento del glareato della *via valle - Foro*<sup>70</sup>. All'incirca un secolo più tardi, e più precisamente nel primo trentennio del II sec. a.C., la strada riceve per la prima volta nella sua lunga storia una pavimentazione in basoli<sup>71</sup>. La cronologia di questo primo basolato – il più antico noto in area urbana su base stratigrafica<sup>72</sup> –

può forse ipotizzare un suo utilizzo limitato ad arterie destinate al solo transito pedonale (e/o animale?). Tale lettura sembra rafforzata proprio da quanto osservato in relazione al *clivus* del foro di Cesare nella fase medio-repubblicana, la cui dimensione ridotta e la cui tecnica costruttiva “parrebbero escludere una funzione carrabile (in nessuna delle pavimentazioni documentate si conservano solchi di carro), assegnandola alla maglia della viabilità minore”<sup>57</sup>. Non carrabile doveva essere altresì la cordonata costituita dal cosiddetto clivo Palatino AI b<sup>58</sup>, approntata nello stesso materiale alla fine dell'età regia<sup>59</sup>, mentre dubbi sulla tenuta di tale rivestimento sono stati avanzati anche in proposito della *Sacra Via* arcaica<sup>60</sup>. Si aggiunga, inoltre, che il lastricato in cappellaccio rinvenuto nel 1900 da G. Boni nell'area del *lacus Iuturnae*<sup>61</sup> – ritenuto parte del tracciato arcaico della *Nova Via* prima da E.B. Van Deman<sup>62</sup> e poi da F. Coarelli<sup>63</sup> – di recente è stato riferito “alla foderatura del bacino di raccolta delle acque provenienti dalla fonte di Giuturna nella sua fase arcaica”<sup>64</sup>, mentre dubbi sostanziali permangono sulla natura stradale di quello rinvenuto alle spalle dell'*atrium Vestae*<sup>65</sup> e sul fatto che esso, insieme a quello del *lacus Iuturnae*, sia da ricondurre al medesimo tracciato stradale: la *Nova Via* arcaica<sup>66</sup>. Se è corretta la recente lettura di D. Cirone e A. De Cristofaro<sup>67</sup>, a quest'ultima potrebbe invece appartenere il lastricato in tufo rinvenuto alle spalle del tempio dei Castori da G. Boni e documentato da una pianta di R. Morigi<sup>68</sup> (fig. 8).

Proseguendo l'*excursus* diacronico, per la seconda metà del IV sec. a.C. è archeologicamente documentato

<sup>57</sup> PALOMBI 2016, p. 140.

<sup>58</sup> In CARANDINI *et al.* 2017, p. 579, si fa riferimento all'esistenza di “una serie di bassi gradini”.

<sup>59</sup> Cfr. *supra*.

<sup>60</sup> *Palatium* II, p. 199 (E. Papi): “la vecchia strada arcaica, piuttosto angusta e pavimentata con lastroni di cappellaccio non molto resistenti alle usure, fu completamente smantellata e sepolta”.

<sup>61</sup> *NSc* 1901, pp. 81-82 e fig. 38; 112.

<sup>62</sup> VAN DEMAN 1922, p. 5.

<sup>63</sup> COARELLI 1983, p. 227.

<sup>64</sup> CIRONE, DE CRISTOFARO 2018, p. 128. In virtù di una nuova analisi geomorfologica dell'area, i due autori escludono categoricamente che il lastricato possa appartenere a un tracciato stradale.

<sup>65</sup> VAN DEMAN 1909; STEINBY 1985, pp. 76-78; SCOTT 1993; *LTUR* III, p. 348 (R. Santangeli Valenzani, R. Volpe); AMMERMANN 1990; SCOTT 2009, pp. 9-11. Da ultimo CIRONE, DE CRISTOFARO 2018, in cui si ribadisce a) l'assenza di elementi indiziari che possano garantire la natura “stradale” del lastricato (mancano segni di usura di carri, tracce di rifacimenti, strutture idrauliche, *etc.*); b) l'impossibilità di identificare il presunto lastricato con la *Nova Via* preneroniana, in quanto esso è obliterato da strutture edilizie repubblicane, circostanza che contrasta con la piena funzionalità della *Nova Via* ancora in età augustea attestata dalle fonti testuali.

<sup>66</sup> Così COARELLI 1983, p. 227. Per una panoramica sulla questione, cfr. anche *Palatium* I, pp. 262-263, e, da ultimo, l'ampia disamina critica in CIRONE, DE CRISTOFARO 2018. A proposito del contesto in esame, analoghe critiche all'interpretazione dei resti fornite da A. Carandini si trovano in FONTAINE 2004; *contra* CARANDINI 2006, in part. pp. 445-453.

<sup>67</sup> CIRONE, DE CRISTOFARO 2018, pp. 39-40.

<sup>68</sup> Pubblicata per la prima volta in NILSON, PERSSON, ZAHLE 2008, p. 24, fig. 3.0.3.

<sup>69</sup> CARANDINI *et al.* 2017, p. 175: “il ciottolato della fase precedente viene obliterato da un ulteriore strato di ciottoli (m 0,96 x 1,10: *sic!*), presenti con un'alta concentrazione”. L'esiguità della superficie esposta induce a valutare con molta accortezza l'interpretazione così netta del dato così come fornita dagli editori dello scavo.

<sup>70</sup> FERRANDES 2016, p. 99.

<sup>71</sup> Dal recente contributo FERRANDES 2016, p. 109, si evince che fu basolata solamente la *via valle-Foro*, mentre in ZEGGIO 2013, p. 45, si fa riferimento a entrambe le strade.

<sup>72</sup> In letteratura è radicata la convinzione che la prima strada basolata della città sia il *clivus Publicius*, alla metà del III sec. a.C. (cfr. per esempio CASTAGNOLI 1969, p. 65). Tuttavia, ad oggi non sussistono dati archeologici tali da poter garantire che il *clivus Publicius*, già alla metà del III sec. a.C., fosse provvisto di un *pavimen-*



Fig. 9. Scavo di via Goito: glareato (fase I) (da MENGHI, PALES, DI BERNARDINI 2006, p. 6, fig. 13).



Fig. 10. Scavo di via Goito: glareato (fase II) (da MENGHI, PALES, DI BERNARDINI 2006, p. 6, fig. 14).

è stata messa in relazione alla testimonianza di Livio sulla censura di Fulvio Flacco e Postumio Albino del 174 a.C.<sup>73</sup>. Nel passo, già ampiamente commentato, lo storico afferma che i due censori avrebbero provveduto – *primi omnium* – alla basolatura delle strade urbane e all’inghiaiatura di quelle extraurbane<sup>74</sup>, ferma restando l’esigenza comune per tutte le strade di *substruere* (“sottofondare in maniera solida”) e di *marginare* (“dotare di marciapiedi”). L’affermazione di Livio, sia per il preciso riferimento cronologico, che per la “comoda” schematizzazione involontariamente suggerita, ha finito col generare nella storia degli studi una sorta di polarizzazione: come se a partire da quella data in area urbana si costruissero solamente strade basolate, con glareati circoscritti alle arterie esterne alla città. Se letta in controluce con la realtà archeologica della città e del suburbio, tale rigida (e artificiosa) contrapposizione si mostra fragile. In effetti, la basolatura è ben attestata nel suburbio già in età mediorepubblicana: pur escludendo la celebre *via Appia*, pavimentata con poligoni di basalto già nel 292 e poi nel 189 a.C.<sup>75</sup>, sono note altre arterie basolate ben prima del II sec. a.C. Si ricordi, ad esempio, quella rinvenuta in due punti presso Lotti di Lucrezia Romana e a Gregna Sant’Andrea: la strada, in origine glareata, fu pavimentata in basoli già in età mediorepubblicana<sup>76</sup>.

Allo stesso modo non si deve immaginare che dopo il 174 a.C. a Roma tutte le strade fossero ormai basolate. I recenti scavi di via Goito, fuori *porta Collina*, hanno portato in luce i resti di una necropoli mediorepubblicana, la cui funzione sembra venir meno con la costruzione di una strada glareata. La strada nella sua prima fase a contatto diretto con le tombe (fig. 9) è “datata dalla ceramica in contesto a non prima del II sec. a.C.”<sup>77</sup>, mentre il successivo rifacimento nella medesima tecnica ha luogo tra la fine del II sec. a.C. e gli inizi del successivo<sup>78</sup> (fig. 10). Un altro dato significativo è poi costituito dalla ripavimentazione del *clivus* del foro di Cesare alla fine del II sec. a.C., periodo in cui la strada fu rivestita nuovamente con lastre di tufo e non con basoli di selce<sup>79</sup>, come sarebbe lecito aspettarsi per un percorso centrale della città in età tardorepubblicana.

*tum* siliceo. I verbi utilizzati nelle fonti testuali – *munire* (Fest., 276L) ed *aedificare* (Varro, *ling.*, V, 158.) – possono infatti acquisire un generico significato di ‘aprire una strada’, ‘rendere praticabile un percorso’, senza che ciò sottintenda la contestuale realizzazione di un particolare tipo di *pavimentum*.

<sup>73</sup> ZEGGIO 2013, p. 45.

<sup>74</sup> LIV. XLI, 27: *Censores vias sternendas silice in urbe, glarea extra*

*urbem substruendas marginandasque primi omnium locaverunt, pontesque multis locis faciendos.*

<sup>75</sup> Cfr. *supra*.

<sup>76</sup> EGIDI 2009, in part. pp. 501-502.

<sup>77</sup> MENGHI, PALES, DI BERNARDINI 2006, p. 6.

<sup>78</sup> MENGHI, PALES, DI BERNARDINI 2006, p. 3, e matrix a p. 9, fig. 21.

<sup>79</sup> DELFINO 2014, pp. 127-128; PALOMBI 2016, pp. 73; 75, nota 125.

I casi presentati, benché esigui nel numero, dimostrano che la censura del 174 a.C. non può costituire in alcun modo uno spartiacque cronologico netto nella storia delle tecniche costruttive. I dati, al contrario, certificano l'impossibilità di fissare una *sequenza-tipo* "di natura evoluzionistica" e, di conseguenza, di adoperarla quale indicatore cronologico. Il contemporaneo utilizzo di tecniche differenti deve allora rispondere a istanze di altra natura, per esempio di ordine gerarchico e/o funzionale, distinzione ben riscontrabile nel vocabolario latino<sup>80</sup>. La progettazione delle strade, oggi come in età romana, doveva infatti tenere in considerazione una serie di parametri, quali il livello gerarchico (rete primaria, principale e locale)<sup>81</sup> e il tipo di circolazione prevista (veicolare, pedonale, mista). Quest'ultima, in particolare, influenzava in maniera determinante le soluzioni progettuali, sia per quanto riguarda la tenuta del sottofondo, che per la configurazione della superficie stradale. Se valutata in questa prospettiva, sembrerebbe meno "anomala" la scelta di utilizzare un materiale come il cappellaccio per le superfici stradali. Si è già avuto modo di valutare in quest'ottica alcuni ritrovamenti effettuati nel Foro<sup>82</sup> ed è probabile che considerazioni analoghe valgano per lo stesso *clivus* dell'Argiletto tardorepubblicano in lastre di tufo: le dimensioni ridotte, nonché l'assenza di crepidini ben strutturate e di tracce di usura da transito hanno suggerito anche in questo caso un uso non carrabile<sup>83</sup>. Ciò non equivale a sostenere, in ogni caso, che la pavimentazione silicea era limitata alle sole arterie carrabili. A Roma sono infatti documentate strade basolate a uso esclusivo dei pedoni: si pensi, a titolo di esempio, al basolato interrotto da gradini di travertino rinvenuto da G. Gatti presso vicolo del Piombo<sup>84</sup> o alle strade interne dei Mercati Traianei, anch'esse caratterizzate dalla presenza di scale e da incassi per l'inserimento di transenne "anti-carro", come rilevato di recente<sup>85</sup>.

Dopo aver tracciato questa breve sintesi, certo non esaustiva, è interessante tentare di contestualizzare la storia delle tecniche costruttive rispetto alle telegrafiche informazioni desumibili dalla documentazione testuale.

La prima vera maturazione tecnica si registra durante il regno dei Tarquini. In questo momento si assiste infatti al passaggio dalle semplici vie *terrenae* (la *via valle - Foro* è in terra battuta ancora nel regno di Anco Marzio<sup>86</sup>) a quelle *glareatae*, di maggior impegno costruttivo. Come si è ricordato, la stesura del primo solido glareato della *via valle - Foro* si data nella seconda metà del VI sec. a.C. Non è casuale che Dionigi di Alicarnasso, proprio in riferimento alla Roma dei sovrani etruschi, faccia elogio non solo degli acquedotti e della rete fognaria e idrica della città, ma anche delle sue *ὁδῶν στρώσεις*<sup>87</sup>, delle strade *rivestite*. Un così evidente raccordo e coordinamento tra gli elementi infrastrutturali della città – strade, acquedotti e fogne – non poteva prescindere da una precisa programmazione politica e amministrativa che solo un governo centrale efficiente e ben strutturato era in grado di garantire<sup>88</sup>. Alla metà del V sec. a.C., la codificazione dimensionale delle strade arcaiche è ormai un fatto compiuto, come dimostra una specifica clausola delle XII Tavole confluita nel *Digesto*<sup>89</sup>.

Per concludere, è necessario riflettere sui tempi della progressiva generalizzazione della pavimentazione basolata e fissare il momento in cui terminò l'opera di pavimentazione urbana. Le fonti letterarie, come si è visto, collocano l'introduzione della tecnica all'inizio del II sec. a.C.<sup>90</sup>. Tuttavia, come si è cercato di argomentare, dovette trattarsi di una transizione lenta e condotta per avanzamenti parziali. Diversamente che in altri contesti, come per esempio *Norba*, dove già alla metà del II sec. a.C. la pavimentazione stradale urbana è completa<sup>91</sup>, a Roma il processo è ancora *in fieri* nel corso dell'età tardorepubblicana. In età cesariana la pavimentazione delle *semitae* sembra infatti

<sup>80</sup> La lingua latina fa ricorso a un ricco campionario di sostantivi (*via*, *vicus*, *semita*, *angiportus*, *platea*, *strata*, *clivus*, *etc*) per distinguere i percorsi in base al contesto (urbano ed extraurbano), dimensione, funzione (carrabile, pedonale). Sul tema si rimanda ai principali contributi: HARSH 1937; ANDRÉ 1950; ZACCARIA RUGGIU 1995, pp. 231-245; CAMPEDELLI 2014, pp. 5-17.

<sup>81</sup> Per rete primaria si intende l'insieme di strade che consentono spostamenti su lunghe distanze, assolvendo una funzione di collegamento tra area urbana ed extraurbana (le cosiddette vie consolari). La rete principale è formata invece da strade urbane, di raccordo interquartiere, di connessione tra la rete primaria e quella locale. Quest'ultima, infine, è deputata agli spostamenti su breve distanza, in genere all'interno dello stesso quartiere.

<sup>82</sup> Cfr. *supra*.

<sup>83</sup> Cfr. *supra*.

<sup>84</sup> MONTALBANO 2016, pp. 45-46 e nota 319.

<sup>85</sup> BIANCHINI, VITTI 2017, in part. pp. 492-493; 683-687.

<sup>86</sup> ZEGGIO 2000, p. 301.

<sup>87</sup> DION. HAL., AR, III, 67, 5: ἔργων ὄντων τρισὶ τοῖς μεγαλοπρεπεστάτοις κατασκευάσμασι τῆς Ρώμης, ἐξ ὧν μάλιστα τὸ τῆς ἡγεμονίας ἐμφαίνεται μέγεθος, τὰς τε τῶν ὑδάτων ἀγωγὰς τίθεμαι καὶ τὰς τῶν ὁδῶν στρώσεις.

<sup>88</sup> È necessario ricordare che tra l'età Orientalizzante e arcaica in molti centri dell'Etruria meridionale e del *Latium vetus*, in seguito a un rafforzamento economico e urbanistico (da ultimo: CIFANI 2021), si assiste a una progressiva strutturazione di vie, sia urbane che suburbane, tagliate direttamente nei banchi di tufo (TUPPI 2014; per l'elenco completo dei siti in cui sono state individuate strade con tali caratteristiche cfr. in particolare l'Appendice *Road-cuttings discussed in the text* alle pp. 69-72).

<sup>89</sup> *Viae latitudo ex lege XII tabularum in porrectum octo pedes habet, in andractum, id est ubi flectum est, sedecim* (Gaius, *Dig.*, 8.3.8).

<sup>90</sup> Cfr. *supra*.

<sup>91</sup> QUILICI GIGLI 2016, p. 177.

ancora affidata in parte ai singoli privati, come si evince da un passaggio della *tabula Heracleensis*: secondo A.M. Zaccaria Ruggiu, tale coinvolgimento privato può essere ricondotto alla volontà di velocizzare il completamento dei manti stradali nell'intera area urbana<sup>92</sup>.

È probabilmente solo a partire dall'avanzato II sec. d.C. che il processo giunge a compimento: dal regno di Antonino Pio compaiono infatti funzionari appositamente designati, i *procuratores ad silices*<sup>93</sup>, con personale operativo (*silicarii*) organizzato in vere e proprie caserme (i *castra silicaria* ricordati dei Cataloghi Regionari), segno di un salto di qualità nella gestione e manutenzione della rete stradale urbana.

<sup>92</sup> *Tab. Heracl.*, rr. 53-55: [53] *quouis ante aedificium semita in loco <publico> erit, is eam semitam eo aedificio perpetuo lapidibus perpetueis / [54] integreis continentem constratam recte habeto arbitrato eius aed(ilis), quouis in ea parte h(ac) l(ege) viarum / [55] procurat<io> erit.* La difficoltà di lettura di questa clausola deriva dalla polisemia del termine *semita*. Nei casi in cui è attestato nelle fonti letterarie, esso qualifica strade secondarie caratterizzate da dimensioni ridotte (cfr. ad esempio Varro, *Ling.*, V, 35; Serv., *Aen.*, IV, 404; Isid., *Diff.*, I, 539; Isid., *Orig.*, XV, 16, 9). Tuttavia, il vocabolo può talvolta essere utilizzato per designare i marciapiedi (definiti più spesso *marginēs* o *crepidines*). Le principali edizioni della *tabula Heracleensis* propendono per questa traduzione: LEGRAS 1907, p. 20, traduce con *trattoir*; HARDY 1911, pp. 152-153, con *footpath*, ovvero sentiero o marciapiede, mantenendo in inglese la stessa ambiguità connotata al termine latino. Anche nell'unica traduzione italiana disponibile il termine è reso con *marciapiede* (CAPPELLETTI 2011, pp. 197-198). In questa prospettiva, pertan-

to, i frontisti sarebbero stati chiamati a pavimentare – con pietra resistente in perfette condizioni (*lapidibus perpetueis integreis*) – il marciapiede antistante alla proprietà. Esiste però una lettura alternativa che, nonostante la scarsa ricezione negli studi più recenti, sembra più aderente alla *ratio* della norma. ZACCARIA RUGGIU 1995, pp. 274-276, ha suggerito di considerare oggetto di tali accorgimenti non i marciapiedi, bensì le strade secondarie e i vicoli che attraversavano gli isolati. A suo avviso, la precisazione relativa al materiale da utilizzare – omessa in relazione alle strade principali, la cui pavimentazione in età tardo-repubblicana doveva essere già stata completata – sarebbe motivata proprio dall'ambizione di portare a compimento la basolatura di tutte le strade della città, comprese quelle secondarie, grazie al sostegno dei privati.

<sup>93</sup> Per un'approfondita disamina su questi *procuratores*, le cui titolature denunciano in maniera esplicita una competenza in relazione alla viabilità urbana, cfr. da ultimo DAGUET-GAGEY 2015, in part. pp. 369-376 (con ampia bibliografia).

## Abbreviazioni bibliografiche

- AMMERMAN 1990 = AMMERMAN A.J., *Morfologia ed ambiente dell'area del Foro Romano*, in *ArchLaz* 10, 1990, pp. 13-16.
- AMMERMAN, FILIPPI 2004 = AMMERMAN A.J., FILIPPI D., *Dal Tevere all'Argiletto: nuove osservazioni*, in *BCom* CV, 2004, pp. 7-28.
- ANDRÉ 1950 = ANDRÉ J., *Les noms latins du chemin et de la rue*, in *REL* XXVIII, 1950, pp. 104-134.
- BARTOLONI 2003 = BARTOLONI G., *Veio e Roma: considerazioni alla luce delle recenti indagini*, in VAN KAMPEN I. (a cura di), *Dalla capanna alla casa. I primi abitanti di Veio* (catalogo della mostra), Formello 2003.
- BIANCHINI, VITTI 2017 = BIANCHINI M., VITTI M., *Mercati di Traiano*, Roma 2017.
- BRUNO 2012 = BRUNO D., *Regio X Palatium*, in CARANDINI A. (a cura di), *Atlante di Roma antica. Biografia e ritratti della città*, I-II, Milano 2012, pp. 215-280.
- CAMPEDELLI 2014 = CAMPEDELLI C., *L'amministrazione municipale delle strade romane in Italia*, Bonn 2014.
- CAPPELLETTI 2011 = CAPPELLETTI L., *Gli statuti di Banzi e Taranto nella Magna Grecia del I secolo a.C.*, Frankfurt am Main 2011.
- CARANDINI 2006 = Carandini A., *Remo e Romolo. Dai rioni dei Quiriti alla città dei Romani (775/750 - 700/675 a. C.)*, Torino 2006.
- CARANDINI *et al.* 2017 = CARANDINI A., CARAFA P., D'ALESSIO M.T., FILIPPI D. (a cura di), *Santuario di Vesta, pendice del Palatino e via Sacra. Scavi 1985-2016*, Roma 2017.
- CARBONI 2011 = CARBONI F., *Scavi nel fronte lungo la via Nova*, in TOMEI M.A., FILETICI M.G. (a cura di), *Domus Tiberiana. Scavi e restauri 1990-2011*, Milano 2011, pp. 40-51.
- CASTAGNOLI 1969 = CASTAGNOLI F., *Topografia e urbanistica di Roma antica*, Rocca San Casciano 1969.
- CIFANI 2008 = CIFANI G., *Architettura romana arcaica: edilizia e società tra Monarchia e Repubblica*, Roma 2008.
- CIFANI 2021 = CIFANI G., *The origins of the roman economy*, Cambridge 2021.
- CIRONE, DE CRISTOFARO 2018 = CIRONE D., DE CRISTOFARO A., *Ancora sulla Nova Via. Vecchie ipotesi, nuove proposte*, in *ArchCl* LXIX, 2018, pp. 113-166.
- COARELLI 1983 = COARELLI F., *Il Foro Romano. Periodo arcaico*, Roma 1983.
- CRAWFORD 1996 = Crawford M.H., *Roman Statutes*, I-II, London 1196.
- DAGUET-GAGEY 2015 = DAGUET-GAGEY A., «Splendor aedilitatum»: *l'édilité à Rome (Ier s. avant J.-C. IIIe s. après J.-C.)*, Rome 2015.
- DELFINO 2014 = DELFINO A., *Forum Iulium. L'area del Foro di Cesare alla luce delle campagne di scavo 2005-2008. Le fasi arcaica, repubblicana e cesariano-augustea*, Oxford 2014.
- EGIDI 2009 = EGIDI R., *Insedimenti, strade e sistemi di bonifica agraria nel suburbio orientale*, in JOLIVET *ET AL.* 2009, pp. 497-517.
- FERRANDES 2016 = FERRANDES A.F., *Sequenze stratigrafiche e facies ceramiche nello studio della città antica. Il caso delle pendici nord-orientali del Palatino tra IV e III sec. a.C.*, in FERRANDES A.F., PARDINI G. (a cura di), *Le regole del gioco. Tracce, archeologi, racconti. Studi in onore di Clementina Panella*, *LTUR*, Supp. VI, Roma 2016, pp. 77-112.
- FONTAINE 2004 = Fontaine P., *Des ramparts de Romulus aux murus du Palatin*, in DEPROOST P.A., MEURANT A. (a cura di), *Images d'origines: Origines d'une image. Hommages Jacques Poucet*, Louvain 2004, pp. 35-54.
- FRANCIOSI 1967 = FRANCIOSI G., *Studi sulle servitù prediali*, Napoli 1967.
- GIULIANI, VERDUCHI 1987 = GIULIANI C.F., VERDUCHI P., *L'area centrale del foro romano*, Firenze 1987.
- HARSH 1937 = HARSH Ph.W., *Angiportum, platea and vicus*, in *ClPhil* XXXII, 1937, pp. 44-58.
- HOLLAND 1961 = HOLLAND L.A., *Janus and the Bridge*, Rome 1961.
- HUMBERT 2018 = HUMBERT M., *La loi des XII Tables. Edition et commentaire*, Rome 2018.
- JOLIVET *et al.* 2009 = JOLIVET V., PAVOLINI C., TOMEI M.A., VOLPE R. (a cura di), *Suburbium II. Il Suburbio Di Roma Dalla Fine Dell'età Monarchica Alla Nascita Del Sistema Delle Ville (V-II Secolo A.C.)*, Roma 2009.

- LEGRAS 1907 = LEGRAS H., *La table latine d'Héraclée. La prétendue lex Julia municipalis*, Paris 1907.
- LTUR = E.M. STEINBY (a cura di), *Lexicon Topographicum Urbis Romae*, I-VI, Roma 1993-2000.
- MUSCO, PETRASSI, PRACCHIA 2001 = MUSCO S., PETRASSI L., PRACCHIA S. (a cura di), *Luoghi e paesaggi archeologici del suburbio orientale di Roma*, Roma 2001.
- MENEGHINI 2009 = MENEGHINI R., *I Fori imperiali e i Mercati di Traiano*, Roma 2009.
- MENGI, PALES, DI BERNARDINI 2006 = MENGI O., PALES M., DI BERNARDINI M., *La necropoli repubblicana di via Goito a Roma*, in *FastiOnline* 2006, pp. 1-10.
- MONTALBANO 2016 = MONTALBANO R., *La via Lata meridionale. Contributo alla carta archeologica di Roma*, Roma 2016.
- NILSON, PERSSON, ZAHLE 2008 = NILSON K.A., PERSSON C.B., ZAHLE J., *The foundation and the core of the podium and of the tribunal*, in ZAHLE S., ZAHLE J. (a cura di), *The Temple of Castor and Pollux III. The Augustan Temple*, Rome 2008, pp. 21-73.
- Palatium I = CARANDINI A., CARAFA P. (a cura di), *Palatium e Sacra Via*, I, *BdA*, 31-32-33, 1995, Roma 2000.
- Palatium I Tav. = CARANDINI A., CARAFA P. (a cura di), *Palatium e Sacra Via*, Tavole, *BdA* 34, 1995, Roma 2000.
- PALOMBI 2016 = PALOMBI D., *I Fori prima dei Fori: storia urbana dei quartieri di Roma antica cancellati per la realizzazione dei Fori Imperiali*, Roma 2016.
- PERSSON 1987 = PERSSON C.B., *Urbanistica. Acquarossa*, in WIKANDER Ö., ROOS P. (a cura di), *Architettura etrusca nel Viterbo. Ricerche svedesi a S. Giovenale e Acquarossa* (catalogo della Mostra di Viterbo), Roma 1987, pp. 40-45.
- QUILICI 2000 = QUILICI L., *Le strade carraie dell'Italia arcaica*, in EMILIOZZI A. (a cura di), *Carri da guerra e principi etruschi* (Catalogo della Mostra. Viterbo, 24 maggio 1997 - 31 gennaio 1998; Roma, 27 maggio - 4 luglio 1999), Roma 2000, pp. 73-82.
- QUILICI GIGLI 2016 = QUILICI GIGLI S., *Strade e marciapiedi, carri e pedoni a Norba*, in MANGANI E., PELLEGRINO A. (a cura di), *Για το φίλο μας. Scritti in ricordo di Gaetano Messineo*, Roma 2016.
- RADKE 1981 = RADKE G., *Viae publicae romanae*, Bologna 1981 (ed. italiana).
- SANTANGELI VALENZANI, VOLPE 1989-1990 = SANTANGELI VALENZANI R., VOLPE R., *Nova Via*, in *BCom* XCIII (1989-1990), pp. 23-30.
- SCOTT 1993 = SCOTT R.T., *Excavations in the area sacra of Vesta, 1987-1989*, in *Eius virtutis studiosi. Classical and postclassical studies in memory of Frank Edward Brown (1908-1988)*, Washington 1993, pp. 160-181.
- SCOTT 2009 = SCOTT R.T. (a cura di), *Excavations in the area sacra of Vesta (1987-1996)*, Ann Arbor 2009.
- STEINBY 1985 = STEINBY E.M., *Lacus Iuturnae 1982-83*, in *Roma. Archeologia nel centro*, I, *L'Area Archeologica Centrale*, Roma 1985, pp. 73-92.
- TOMEI 2006 = TOMEI M.A. (a cura di), *Roma, memorie dal sottosuolo: Ritrovamenti archeologici, 1980/2006*, Milano 2006.
- TOMEI, FILETICI 2011 = TOMEI M.A., FILETICI M.G., *Domus Tiberiana. Scavi e restauri 1990-2011*, Milano 2011.
- TUPPI 2014 = TUPPI J., *Approaching Road-Cuttings as Instruments of Early Urbanization in Central Tyrrhenian Italy*, in *PBSR* 82, 2014, pp. 41-72.
- VAN DEMAN 1909 = VAN DEMAN E. B., *The Atrium Vestae*, Washington 1909.
- VAN DEMAN 1922 = VAN DEMAN E.B., *The Sullan Forum*, in *JRS* 12, 1922, pp. 1-31.
- WIEACKER 1956 = WIEACKER F., *Zwölfstafelprobleme*, in *RIDA* 3, 3, 1956, pp. 459-491.
- ZACCARIA RUGGIU 1995 = ZACCARIA RUGGIU A.P., *Spazio privato e spazio pubblico nella città romana*, Roma 1995.
- ZEGGIO 2000 = ZEGGIO S., *Tratto delle mura arcaiche nello scavo della Meta Sudans*, in CARANDINI A., CAPPELLI R. (a cura di), *Roma. Romolo, Remo e la fondazione della città*, Milano 2000, pp. 301-302.
- ZEGGIO 2005 = ZEGGIO S., *Un santuario alle pendici nord-orientali del Palatino ed i suoi depositi votivi fra età arcaica e medio-repubblicana*, in COMELLA A.M., MELE S. (a cura di), *Depositivi votivi e culti dell'Italia antica dall'età arcaica a quella tardo-repubblicana*, Bari 2005, pp. 63-76.
- ZEGGIO 2013 = ZEGGIO S., *Il sistema urbano tra valle e collina: viabilità, santuari, domus*, in C. PANELLA (a cura di), *Scavare nel centro di Roma*, Roma 2013, pp. 27-47.

