

Pietre miliari e posti di ristoro

Una strada diventa strada non perché qualcuno ha calpestato l'indocile terra, ma quando è costruita e quando è conservata. «Se non ti consente di ripercorrerla in senso inverso», diceva un romano, «non è una strada».

Il concetto di ben conservarla fu assimilato molto rapidamente dai Romani. Man mano che le strade crescevano, venivano usate e quindi rovinate dal traffico, per cui il Senato istituì una specie di ministero del controllo del traffico, i cui membri erano chiamati *curatores viarum* e sovrintendevano sia alla costruzione delle strade sia alla loro manutenzione.

Con la crescita della città di Roma e con il conseguente sviluppo del commercio, il traffico stradale divenne caotico. «Dov'è possibile il sonno a Roma?» si chiedeva un poeta. «L'incrociarsi dei carri nelle strette e tortuose strade, le imprecazioni dei conduttori che giungono ormai al parossismo, farebbero passare il sonno ad una foca od allo stesso imperatore». E poi vi erano i venditori ambulanti che barattavano le loro scatole di zolfanelli od i loro ninnoli di vetro.

Giulio Cesare emanò un decreto per cui le persone, i carri, le bestie da carico, i veicoli vari e tutto il resto dovevano sospendere il transito nelle strade di Roma dall'alba fino all'imbrunire. Ma allora, tutto quel rumore di notte! Vengono i brividi soltanto a pensarci. Alla fine, il Senato si dispose a regolare il traffico.

Nel 123 a.C. un giovane patrizio, poi tribuno di Roma, ordinò che tutte le strade fossero segnate da pietre miliari. Plutarco dice: «... fu Caio Gracco che fece sì che tutte le strade fossero divise in miglia». La pietra miliare era, di solito, alta sette piedi, pesava mille libbre e veniva sistemata su una base di pietra. Era accuratamente scolpita e riportava il nome dell'imperatore sotto il cui regno la strada era stata

costruita oppure riparata. Quella della Via Traiana è tipica:

V
IMP. CAESAR
DIVI. NERVAE. F.
NERVA. TRAIANUS.
AUG. GERM. DACIC.
PONT. MAX. TR. POT.
XIII. IMP. VI. COS. V.
P.
VIAM. A. BENEVENTO.
BRUNDISIUM. PECUN.
SUA. FECIT.

Ciò significa che si trattava della quinta pietra miliare, cinque miglia romane fuori di Benevento in direzione di Brindisi, eretta dall'imperatore Traiano. Iscritti vi sono anche alcuni degli altri suoi titoli, come quello di conquistatore della Dacia; ma principalmente si citano la distanza in miglia, il nome della strada e l'imperatore sotto i cui auspici essa fu costruita.

L'erezione delle pietre miliari risultò, probabilmente, dal programma sociale intrapreso da Caio Gracco. Questi era nato nel 153 a.C. da Cornelia, figlia del grande Scipione Africano, che aveva sconfitto Annibale in Africa. All'epoca di questo giovane patrizio, Roma si era già abbastanza arricchita e così grande era il numero degli schiavi che ai contadini romani non era più concesso di lavorare le pubbliche terre acquistate dai ricchi; e molti, specialmente quelli delle classi inferiori, le avevano addirittura perdute, rifugiandosi nella città. La povertà era quindi estrema.

Quando la notte scendeva su Roma, era come se vi si stendesse sopra l'ombra di un grande pericolo. Tutti coloro che avevano una casa si affrettavano a rifugiarsi, vi si chiudevano dentro serrando bene le imposte e disponendo catene attraverso la porta. Anche i negozi si riducevano al silenzio. Fu proprio a quell'epoca che il giovane Gracco fu eletto tribuno del popolo, un'antica carica istituita apposta nell'intento di proteggere le classi inferiori. Propose subito riforme agricole e suggerì che ai romani liberi fosse consentito di andare a coltivare le terre da poco conquistate in Africa. Ma in questo modo sfidò il Senato e, nel 121 a.C., fu destituito dalla sua carica; poi, in una delle tante sommosse che seguirono, insieme con altri tremila, perse la vita.

Comunque, prima della sua sconfitta, Gracco aveva ordinato che tutte le strade fossero segnate da pietre miliari. Forse il progetto prese forma dall'idea di dare un po' di lavoro ai disoccupati, dato che ogni pietra miliare doveva essere cavata, trasportata con un carro ed il suo posto segnato esatta-

mente a mille passi romani dalla precedente e dalla seguente. Bisognava anche predisporre una base di pietra in grado di riceverla e, una volta sistemata, vi doveva essere incisa la distanza esatta. Tutto ciò, quindi, richiedeva una quantità di lavoro non indifferente.

La Via Domizia, che portava in Gallia, fu la prima strada, fuori d'Italia, ad essere segnata da pietre miliari. Una strada porta una data equivalente al 120 a.C. Le distanze erano registrate rispetto alla città più vicina, oppure dal punto di origine della strada.

A Roma, al Foro, fu posto il *Miliarium Aureum*, la Pietra Miliare d'Oro; da questa, di cui esiste ancora un frammento, ma non in oro, veniva misurata la distanza di tutte le strade, cioè le miglia distanti dalla Pietra Miliare d'Oro. Però, man mano che le strade crescevano in lunghezza per centinaia di miglia, tale sistema si rivelò poco pratico. Verso il III secolo, Roma doveva badare a ben trecentosettantadue strade, che arrivavano fino ai confini del mondo allora conosciuto.

Perfino l'imperatore Augusto, la cui mente era un deposito di informazioni, non era in grado di rammentare tutte le strade che aveva costruito o visto. All'uopo aveva, come abbiamo già detto, una mappa incisa in oro, che conservava nella sua camera da letto, e dove le città erano segnate con pietre preziose. In qualsiasi momento avesse ricevuto un dispaccio dalla Pannonia, o dalla Britannia, o da Antiochia, avrebbe potuto consultare la sua mappa e trovare il luogo menzionato nella lettera.

Vespasiano, che aveva comandato una legione in Britannia, fece porre nel Foro una gigantesca mappa, incisa nel marmo, con i nomi delle strade e dei luoghi. L'imperatore, di origini piuttosto umili, non pretendeva mai di crederci più di quanto effettivamente non fosse, e cioè un «italiano faceto, grossolano e frugale». Dopo la morte di Nerone, vi fu «l'anno dei quattro imperatori»: tre se ne erano andati come erano venuti; il quarto fu Vespasiano. Nei suoi dieci anni di potere, tra il 69 e il 79, intraprese molte opere di grande praticità, tra cui la riforma dell'esercito e la riorganizzazione del sistema monetario che, dopo Nerone, era in uno stato veramente precario. Nell'Asia Minore collegò tutte le aree con un sistema di strade, ed in Spagna, tra il 77 ed il 79, dette inizio alla Via Nova, la «Strada nuova» che correva da Astorga (*Asturica Augusta*) a Braga (*Bracara Augusta*) in Portogallo.

Poi, volendo far sì che tutti sapessero i luoghi di partenza e di arrivo di queste, ordinò al supervisore delle strade romane di farne un'immensa mappa murale, da apporre nel Foro;

i copisti avrebbero potuto ritrarne copie da arrotolare per i viaggiatori.

A quell'epoca vi erano a Roma da venti a trenta biblioteche pubbliche, e la prima era stata messa su da un bibliomane di nome Asinio Pollione. Nei tempi più antichi, i Romani scrivevano soltanto per i loro amici o protettori, ed i loro scritti erano letti ad alta voce; man mano che il pubblico interesse crebbe, nacque anche la nuova professione del divulgatore, per cui i commercianti di libri portarono con sé squadre di schiavi particolarmente addestrati, alcuni dei quali molto intelligenti, e li fecero trasformare in copisti o *librarii*. Questi copiavano gli scritti sul papiro, che veniva ricavato dalle foglie della pianta omonima ridotta in lamine, oppure sulla *pergamena*, molto più costosa, che veniva ricavata dalla pelle di capretto e trattata finché non diveniva quasi trasparente. I libri erano molto cari, dato che erano tutti scritti a mano; comunque il piacere della lettura si diffuse e gli editori divennero molto ricchi. Le poesie scritte a Roma andavano a finire, portate con navi o carovane, nei più remoti luoghi dell'impero, dove «... i versi potevano essere recitati da qualche legionario nella sua lontana guarnigione». «Ma», obiettava un poeta romano, «tutto ciò non riempie la mia borsa ed io non ne ho più notizie».

Gli editori pubblicarono anche, ad uso dei viaggiatori, copie delle mappe delle strade romane, e queste furono chiamate *itineraria*. Se si voleva fare un viaggio da Roma a Firenze lungo la Via Cassia, che era la strada più breve, non si doveva far altro che andare da un libraio di Roma ed acquistare un *itinerarium*.

I fratelli Sosii avevano una libreria all'uscita del *Vicus Tuscus*, nel Foro, dietro il tempio di Castore, dove Orazio soleva recarsi per sfogliare i libri usciti da poco. Comprò anche, nella libreria dei Sosii, un *itinerario* per il lungo viaggio da Roma a Brindisi che intraprese in compagnia di molti altri, nel 38 a.C., ed a proposito del quale, più tardi, scrisse una satira. Ma vi erano anche altri librai: Doro, ad esempio, che vendeva copie delle opere di Cicerone e mappe per viaggiatori, e Secondo, la cui libreria non era lontana dal Foro della Pace.

L'*itinerarium* che si vendeva a quei tempi indicava la distanza tra città e città e i luoghi di sosta, oltre a segnare i fiumi, i relativi ponti, le montagne ed anche i valichi. Una volta in possesso di una mappa del genere, il viaggiatore era in grado di calcolare tutto il tempo che gli sarebbe occorso per portare a termine il viaggio. Probabilmente vi erano anche indicazioni su dove trovare del buon vino oppure un piatto



Una porzione della
Tavola
Peutingeriana,
conosciuta anche
con il nome di
«mappa mondiale
di Castorius», che
mostra le quattro
strade che
conducono alla città
di Capua.

di tartufi, ossia il luogo dove poteva sorgere, lungo il percorso, una buona taverna.

Di tutte queste mappe non ne resta nessuna. L'unico *itinerarium* è quello che si trova a Vienna, la Tavola Peutingeriana, che si pensa sia una copia dell'XI secolo da un originale forse del III secolo. È una mappa raffigurante tutte le strade militari romane dalla Britannia all'Eufrate, dal Reno all'Africa, comprese l'India e le tre Arabie. I fiumi, le montagne, i laghi ed i mari vi sono riprodotti in sei colori; contiene molti simboli diversi per gli edifici come, ad esempio, il magazzino, chiamato *horreum*, oppure la *taberna*, o taverna, dove naturalmente i viaggiatori potevano riposare, mangiare e bere. Vi sono indicate anche le cisterne dove è conservata l'acqua, con la parola *aquae*; per essere sicuro che fosse possibile riconoscere la presenza del prezioso elemento, l'artista vi aveva riprodotto un grande edificio, nel quale si vedeva una cisterna di colore blu. I fari sono riprodotti così evidentemente, e cioè con torri fiammeggianti nella loro parte superiore ed



Questa porzione della mappa mostra un *pretorium*, o caserma della guardia pretoriana. Le case più piccole sono *mansiones* ed i numeri indicano le distanze tra le città.

emananti colonne di fumo, che nessuno si sarebbe potuto sbagliare nell'interpretazione.

Ad esempio, una caserma dove era di guarnigione la guardia imperiale, cioè il *pretorium*, si distingue nettamente dagli altri edifici, anche perché vi si legge chiaramente questa parola. Vi sono segnati, in modo molto evidente, i templi; quello di Augusto, ad esempio, il *Templum Augusti*, per cui sarebbe stato noto a qualsiasi viaggiatore il luogo dove poterlo venerare. Vi sono ottimamente segnati i porti: non si doveva essere indovini per intuire la posizione del porto di Ostia, alla foce del Tevere. Vi si riconoscono molto facilmente, infatti, il porto, il faro, i magazzini per le merci sbarcate e da imbarcare, la città commerciale di Ostia ed anche la Via Ostiense che conduce ad essa.

Non basta. In questa mappa sono contenuti innumerevoli altri dettagli. Ha una lunghezza di ventuno piedi ed un'altezza di dodici pollici. Oggi costituisce uno dei tesori della Biblioteca Nazionale di Vienna.

Il poeta greco Aristofane diceva che «le strade senza taverne non sono migliori di una vita senza vacanze». Infatti, tutte le strade romane, qualunque fosse la loro lunghezza, erano provviste di stazioni di sosta, dove il viaggiatore poteva riposare, si potevano cambiare i cavalli ed anche comprare o vendere merci.

Le prime vere stazioni di riposo organizzate sembra siano state istituite dagli Assiri prima del 680 a.C. Infatti sulla strada tra Susa e Babilonia, nel territorio della Persia, ogni quindici miglia sorgevano posti di ristoro ufficiali. Lo storico greco Erodoto, che li vide, ne rimase meravigliato. Le iscrizioni sul principale ufficio postale di New York, che cominciano «Né la neve, né la pioggia, né il caldo, né il buio della notte potranno arrestare questi corrieri» e che naturalmente servono ad ispirare il postino di oggi, furono tratte dalla storia di Erodoto, che si riferiva ai Persiani.

Fu infatti il persiano Ciro che istituì i posti di ristoro, ogni quindici miglia più o meno, con stalle, palafrenieri, cavalli e cibo. Tutto ciò era riservato, però, soltanto a coloro che avevano la possibilità di usare la strada reale e, naturalmente, non ai comuni viaggiatori.

I Greci si fecero un'idea della costruzione delle strade imitando i Persiani, per cui loro pure avevano dei posti di ristoro, anche se non erano molto organizzati. Infatti le loro strade erano piuttosto misere. «Le strade greche», scrisse un greco, «erano molto più facili da percorrere per me che non per un mulo. Infatti erano impraticabili per qualsiasi tipo di carico».

Ma i Romani erano diversi. Amavano le cose ben fatte ed avevano tracciato una loro linea di condotta nel mondo di allora, al punto da portare l'organizzazione anche dove la natura stessa era disorganizzata.

Vi erano, in genere, tre tipi di stazioni di ristoro. Le stazioni postali, da sei a sedici miglia, ma appartate, che dipendevano dal terreno, erano usate soltanto dagli ufficiali e si chiamavano *cursus publici*. Augusto creò la carica di «supervisore della posta ufficiale»: «Nei salvacondotti, nei dispacci e nelle lettere private, l'imperatore Augusto usava, come proprio sigillo, dapprima una sfige, poi, più tardi, un'immagine di Alessandro Magno e, finalmente, la propria, incisa sul sigillo del suo anello da Disocuride. Egli segnava sulle sue lettere non solo il giorno, ma anche la notte, per indicare l'esatto momento in cui era stata scritta».

La posta veniva messa in un sacco da viaggio ed affidata ad un ufficiale, che cavalcava da stazione a stazione, cambiando cavallo ogni volta che era necessario. Era chiamato *tabella-*

rius, perché le lettere che portava erano spesso scritte con uno stilo su tavolette che erano state spalmate di cera.

Il portalettere indossava pantaloncini corti, un abbigliamento piuttosto insolito presso i Romani che credevano fossero indossati soltanto dai barbari, un caldo mantello di lana ed un copricapo a forma appiattita chiamato *petasus*, lo stesso cioè che calzava in testa il dio Mercurio, se si fa eccezione delle ali che erano fissate a quest'ultimo.

Nel luogo dove cambiava il cavallo, cioè alla *mutatio*, vi erano di solito, nella stalla, una ventina ed anche più tra cavalli e muli; vi erano molti stallieri, che provvedevano al foraggio degli animali, palafrenieri e postiglioni che viaggiavano con i carri più grandi, mentre una squadra di veterinari si prendeva cura degli animali eventualmente malati.

Quale era la loro velocità giornaliera? Non erano insolite le cento miglia al giorno. Scrisse uno storico romano: «Uno fu mandato da Aquileia a Roma. Cambiando i cavalli, viaggiò così rapidamente che raggiunse Roma al quarto giorno». La distanza da Aquileia a Roma era di cinquecento miglia. Quando il fratello di Tiberio giaceva malato in Germania, l'imperatore «viaggiò per duecento miglia romane in ventiquattr'ore». Plinio diceva che «era una cosa meravigliosa ed un esempio di incredibile celerità».

Questa era la posta ufficiale. La privata, o quella usata dai mercanti, ai quali non erano concesse tutte le facilitazioni di cui invece godeva la posta imperiale, era soggetta a ritardi. Cicerone, che era un accanito scrittore di lettere, si lamentava che «nelle foreste della Spagna, i nostri messaggeri vengono catturati. Il viaggio è ancora più pericoloso per le rapine... Danno la caccia ai nostri messaggeri... così che, se le lettere non viaggiassero per mare, io non saprei nulla di ciò che accade là». Le lettere erano spesso perdute o distrutte o, comunque, arrivavano sempre in ritardo. Seneca, che era il tutore di Nerone (un incarico ingrato, dato che fu poi costretto ad uccidersi per ordine dell'imperatore), scrisse una volta: «Ricevetti la tua lettera molti mesi dopo che era stata spedita...».

Il modo di viaggiare sulle strade romane dipendeva dal denaro che si aveva nella propria scarsella, oppure dalle conoscenze più o meno buone. Molti romani, che erano ben imparentati, avevano amici dovunque e viaggiavano quindi da luogo a luogo con le stesse comodità di cui avrebbero usufruito se fossero rimasti nelle loro ville.

Per i meno favoriti vi erano le *mansiones*, disposte ad intervalli di circa venti miglia. Sembra che esse fossero costruite dalle comunità di zona e mantenute col pagamento delle

tasse locali. Per legge, i tenutari delle case di ristoro dovevano preparare le camere per i viaggiatori ed avere sempre del cibo a portata di mano. Erano impiegati controllati dallo Stato.

Accanto alle *mansiones* sorgevano locande chiamate *tabernae*. Queste, tuttavia, non sempre erano, almeno secondo ciò che ne diceva la gente, i posti migliori per ristorarsi, tenute e frequentate com'erano da elementi di infimo rango, talvolta soldati che avevano servito anni ed anni nell'esercito. Vi erano muli e cavalli nelle scuderie, cibo, vino ed idromele. Vi si poteva incontrare ogni sorta di gente, contadini della zona, vecchi soldati, corrieri postali, conducenti di grossi carri cigolanti, mulattieri e viaggiatori, e si può ben immaginare che genere di luoghi fossero. Ad una estremità della sala vi era un caminetto con, sul fuoco, una caldaia di minestra oppure di stufato; oppure vi si stava cuocendo del pane, mentre delle ragazze andavano in giro servendo il vino e gli avventori sedevano ai loro posti intenti a discorsi piuttosto volgari.

Ma non tutte le *tabernae* erano del tipo appena descritto. Alcune erano famose come quella detta le Tre Taverne, ad esempio, sulla Via Appia, rinomata per il pane ed il formaggio che vi si poteva mangiare, e dove soggiornò Paolo di Tarso nel suo viaggio verso Roma. Sempre sulla Via Appia, poi, ma un po' più lontano, ve ne era un'altra ancora più famosa, la *Taberna Caedicia*, così chiamata dal nome del suo proprietario. Vi si fermarono Orazio e molti altri.

L'importanza di questi posti di ristoro era dovuta al fatto che essi erano di somma utilità per coloro che dovevano percorrere lunghe distanze e davano quindi loro la possibilità di fermarsi per riposare, rendendo il viaggio meno faticoso. Un fatto ancora più importante era quello che intorno alle taverne sorgevano degli agglomerati conosciuti come *cabanae*. I proprietari vi facevano venire i venditori di vino, i carradori per riparare i carri, i fabbri ed i veterinari. Vi era poi un mulino per macinare il grano. Erano anche frequentati dai rivenditori di bottini di guerra. Molto presto, poi, le *cabanae* divennero villaggi ed i villaggi divennero città, di cui alcune tra le più famose da ciò trassero la loro origine. Molte delle città che ora sorgono lungo il Reno e lungo il Danubio, come Colonia, Magonza, Strasburgo, Vienna e Budapest, furono edificate come *cabanae*.

Gli eserciti marciavano, i cavalieri procedevano sui loro cavalli e l'imperatore viaggiava sulla *raeda*, uno splendido carro a quattro ruote, trainato da due oppure da quattro cavalli, guidato da due postiglioni e magnificamente ornato

sia all'esterno che all'interno.

Un carro più grande era, ad esempio, la *carruca*, una specie di carrozza-letto, dove era, naturalmente, un magnifico letto con cuscini, coperte e cortine per proteggere l'occupante dalla luce esterna. Lo storico Plinio viaggiò a lungo su trasporti simili. Aveva servito nell'esercito, come ufficiale di cavalleria, in Germania e poi, a Roma, si era dato all'avvocatura. Intraprese innumerevoli viaggi nella maggior parte delle colonie oltremare scrivendo, durante questi viaggi, oltre cinquanta libri. Terminò la sua carriera come ammiraglio della flotta. A Plinio piaceva molto leggere durante il viaggio, oppure dettare le sue impressioni al segretario e, per questa ragione, i librai facevano appositamente per lui speciali libri tascabili o, per essere più precisi, rotoli tascabili, dato che i libri romani erano arrotolati piuttosto che rilegati in quinterni. Una *carruca*, come quella nella quale viaggiava Plinio, poteva percorrere dalle quindici alle venti miglia romane al giorno.

L'ultimo, nella serie dei veicoli da viaggio, era il carro comune, provvisto di solide ruote, quattro in genere, e trainato da due oppure quattro buoi. Questi carri costituivano il principale mezzo di trasporto dell'impero. Erano capaci di trasportare millecinquecento libbre di carico e quindi di lasciare profondi solchi sulle lastre della pavimentazione pur resistente delle strade, ancora oggi visibili.

Ampia testimonianza è rimasta per quanto riguarda tutti questi mezzi di trasporto, e questa è fornita principalmente dalle numerose illustrazioni trovate nelle tombe, nei sarcofagi, nei mosaici e nelle pitture murali. Le strade ed i mezzi di comunicazione, i viaggi e le comodità inerenti ad essi resero più accessibile la civiltà romana, per cui fu possibile, volta per volta, che fosse evidente quella che Plinio chiamava «la maestà illuminata della *Pax Romana*».