

che si data al 123 a.C. (fig. 23). I cippi assumono poi la forma cilindrica, già largamente diffusa in età augustea e man mano sempre più rilevata a colonna, che è quella che resterà tipica di questo genere di segnaletica: del diametro di 60-90 cm., alte da 1,5 a 2 m., come i cippi della Salaria e della Tiburtina. In età traianea i miliari raggiungono la maggiore eleganza formale, con l'uso anche di marmo pregiato, scanditi da cordoli sagomati in alto ed in basso e con la legenda riquadrata da cartiglio scorniciato, come sono ben noti quelli della via Appia, o assumono forme particolari, come quelli che magnificano il restauro del tratto pontino, parallelepipedici e scorniciati (fig. 24).

Tale ricerca formale si protrae non oltre l'età severiana, dopo la quale prevale un'esigenza di semplice incisività nella legenda delle colonne. Nel tardo impero vi è un largo recupero, ad uso di miliario, di colonne e colonnine di provenienza diversa.

L'amministrazione

Per *viae publicae* si intendono le strade di uso pubblico, costruite su suolo pubblico, sottoposte all'amministrazione statale.

Se la competenza ultima per la costruzione delle strade spettava al Senato, la loro attuazione in età repubblicana veniva affidata di volta in volta ai censori, agli edili, ai consoli, anche ai pretori ed al questore urbano. Pur se la maggior parte delle *viae publicae* d'Italia risale all'età repubblicana, mancò pertanto, per quell'epoca, una magistratura di competenza specifica. Gli imperatori se ne assunsero poi il compito in quanto assomavano tali incarichi (fig. 25).

Spesso, specialmente durante l'età repubblicana, la realizzazione materiale della strada era affidata al lavoro legionario; i genieri (*praefecti fabrum*) avevano tutta la responsabilità tecnica del progetto, coadiuvati dai questori per i problemi finanziari. La strada, una volta costruita, passava all'amministrazione civile, assumendone la gestione gli edili, ai quali era appunto affidata la *cura viarum*. Ciò avveniva però, più di sovente, nei territori di frontiera o in terra di conquista; altrimenti, comunemente, era attraverso l'amministrazione civile centrale, e poi quella locale dei municipi e delle colonie interessate dal progetto, che si provvedeva coi *ensores* e gli *architecti* alla progettazione dell'opera ed all'assunzione del personale per la sua realizzazione.

Fu Augusto che, nel 20 a.C., riorganizzò il sistema, assumendo egli stesso tale *cura* e confermandola tra i compiti senatoriali. Vennero da allora nominati magistrati appositi e permanenti ed inizia pertanto da allora un'amministrazione delle strade nel senso del termine. Probabilmente i magistrati venivano eletti con decreto senatorio su proposta dell'imperatore e sappiamo che Augusto elesse a tale carica degli ex pretori. L'esperienza portò poi a definire gli ambiti di competenza territoriale, che sicuramente esistevano già assai prima del tempo di Vespasiano, quando ne abbiamo per la prima volta notizia sicura.

Ogni strada importante aveva il suo *curator*, e lo stesso *curator* poteva occuparsi di più di una, e ad esso era affidato tutto l'impegno della gestione. Questa non si limitava naturalmente al solo mantenimento, ma anche al restauro della stabilità delle opere, in particolare del lastricato o dei marciapiedi, della segnaletica, dei paracarri e dei canali di scolo per le acque sui lati, delle opere di difesa e di consolidamento di tutto il tracciato planimetrico ed altimetrico, delle difese arboree ed erboree, delle condotte di servizio affiancate alla strada stessa come quelle idrauliche. Il *curator*, inoltre, presiedeva



23 Miliario della via Popilia. (Adria, Museo Archeologico; Roma, Museo della Civiltà Romana).

all'attuazione delle norme giuridiche per quanto riguardava la tutela patrimoniale della strada stessa e dei regolamenti di polizia a proposito della circolazione.

I *curatores viarum* di ordine senatorio, che legavano la loro titolatura alle strade di grande comunicazione ed agli ambiti territoriali da queste interessate, connettevano specificamente il proprio ufficio ai nomi della *via Appia*; della *via Latina*, oppure delle *viae Labicana et Latina vetus*; della *via Tiburtina Valeria*; della *via Salaria*; della *via Flaminia*; delle *viae Clodia, Annia, Cassia, Ciminia*; delle *viae Aurelia, Cornelia, Triumphalis*; a queste, che si dipartivano tutte da Roma, si aggiungeva il *curator* della *via Aemilia*. Sappiamo di alcune di queste ed altre meno importanti strade attorno a Roma che ebbero, forse di nomina temporanea per sopperire a specifiche situazioni d'intervento, *curatores* di ordine equestre: come le *viae Ostiensis et Campana*, la *via Praenestina*, la *via Nomentana*, le *viae Cornelia et Triumphalis*; infine una *via Claudia* e le *viae Traiana, Hadriana, Aurelia, Antoniniana*.

Si è accennato a come la competenza del *curator* non si limitasse però solo alla strada, ma si allargasse al contesto territoriale da essa interessato: così il *curator* della *via Appia* doveva essere competente per le diramazioni sul percorso, come le strade per Anzio ed il Circeo, la via Domiziana per Pozzuoli, le varie diramazioni da Capua, la via per Eclano e la stessa *via Traiana* che ne costituiva l'alternativa. Il *curator* della *via Clodia*, al quale competevano anche le vie *Annia, Cassia, Cimina*, doveva interessarsi pure a tutta la rete viaria secondaria (*cum ramulis*), contestuale a quel sistema.

Le competenze di tale magistrato erano pertanto assai più complesse di quello che fa intendere il semplice titolo.

Abbiamo anche il caso in cui tale magistrato veniva incaricato della leva militare nella sfera territoriale di sua giurisdizione, come conosciamo ad esempio, al tempo di Adriano, di un *curator viae Valeriae Tiburtinae, qui et per eundem tractum dilectum egit*; oppure fu incaricato dell'assistenza pubblica ai ragazzi indigenti dello stesso ambito (ad esempio col titolo di *curator viae Appiae et alimentorum, curator viae Salariae et alimentorum*)¹³.

È interessante a questo proposito ricordare come a volte le strade siano giunte a dare il proprio nome alle regioni attraversate, come ad esempio *Flaminia* si venne a chiamare quello che era stato il primitivo *ager Gallicus* sul versante adriatico; ed è esemplare il caso della *via Aemilia*, che venne a determinare il nome tutt'ora portato dalla regione Emilia. Così avvenne anche per la via Aurelia, come si riconosce da espressioni quali: «dove sei andato, sull'Aurelia o in Campania»¹⁴; «L'Aurelia è una regione o una provincia»¹⁵.

La velocità

Come l'amministrazione pubblica antica abbia pienamente risposto alle sue funzioni, possiamo valutarlo proprio dall'efficienza che riconosciamo dei percorsi stradali, considerando come per secoli e secoli tutta la vita dell'Impero Romano si svolse lungo di essi: milioni e milioni di uomini vi corsero sopra ininterrottamente per praticare, oltre alle guerre, soprattutto opere di pace, negozi, affari, commerci, trasporti di materiale di ogni genere, viaggi di istruzione e di piacere (fig. 26).

Le indicazioni che possediamo sui tempi di viaggio nell'antichità, possono darci un'idea della stessa efficienza. Un viaggiatore comune a piedi (il traffico pedonale era allora intensissimo), percorreva dalle 20 alle 25 miglia al giorno, cioè dai 30 ai 35 km; il viaggio lungo la via Appia, da Roma a Brindisi, di 365 miglia, pari a 530 km., richiedeva pertanto da 13 a 14 giorni. Cicerone nel 51 a.C., viaggiando presumibilmente in carrozza, impiegò sette giorni ad andare, ancora lungo la via Appia, da Benevento a Taranto, con una media di 19 miglia al giorno nei quattro condotti sul percorso montano fino a Venosa, e con una media di 32 sul percorso pianeggiante successivo¹⁶. Orazio, nel suo viaggio da Roma a Brindisi, deviando anche sul percorso che sarà circa quello dell'*Appia Traiana* ed usando anche mezzi diversi, ne impiegò 15. Lo stesso Cicerone ricorda ancora, con dieci ore di viaggio notturno, una corsa su carro leggero da Roma ad Amelia, presumibilmente lungo la *via Cassia* e poi l'*Amerina*, per una corrispondenza di 56 miglia, pari a 83 km¹⁷.

I corrieri governativi, a cavallo montato, correvano a staffetta ad una media di 5 miglia all'ora, per un totale di 50 miglia al giorno (75 km.) di viaggio normale: un dispaccio da Brindisi a Roma avrebbe impiegato circa 7 giorni: lo stesso viaggio lungo la via Appia ebbe a condurlo Catone, nel 191 a.C., evidentemente giovandosi del servizio postale, coprendo l'intero percorso da Brindisi a Roma in cinque giorni¹⁸, con una media quindi di 80 miglia, quasi 120 km. al giorno.

Il servizio postale pubblico, in particolare, data l'assistenza che forniva sul percorso, permetteva all'occorrenza velocità tutt'oggi impressionanti: Cesare, nel 58 a.C., quando minacciava la guerra con gli Elvezi, in otto giorni giunse da Roma a Ginevra, per-

26 Carro da viaggio,
rilievo murato nella
chiesa di Maria-Saal
(Klagenfurt).



correndo circa 800 miglia, quindi 100 miglia al giorno, 150 km. di media¹⁹. Ancora Cesare nel mese di dicembre del 46 a.C., per andare nella Spagna ulteriore, presumibilmente lungo le vie Flaminia ed Emilia, la Domiziana narbonense, quella che sarà la *via Augusta* per Sagunto, infine la cittadina di *Porcuna* presso Còrdova, grossomodo 1700 miglia (2.533 km.), avrebbe impiegato 24 o 27 giorni, con una media quindi di 73 o 63 miglia, pari a 108 o 93 km. al giorno²⁰. Tiberio, per raggiungere il fratello Druso morente, nel 9 d.C., percorse da Pavia alla Turingia, in Germania, 200 miglia, quasi 300 km., in 24 ore²¹. Quando le legioni si ammutinarono a Mainz sul Reno nel 69 d.C., il messaggio fu portato a Roma in 9 giorni, con un viaggio di staffetta che pertanto dovette tenere una media di circa 150 miglia, ben 220 km. al giorno²².

Le notizie che ricaviamo dai tempi di percorrenza delle lettere può essere anch'esso utile: Cicerone riceveva nelle sue ville di Napoli lettere da Roma nel giro di 4 o 5 giorni. Ovidio ricorda l'arrivo di una lettera, ancora da Brindisi a Roma, in nove giorni: cioè una media di 40 miglia al giorno, pari a 55 km.²³. Il tempo era naturalmente maggiore ed aleatorio se c'era da attraversare il mare: ancora Cicerone ricorda due lettere da Roma ad Atene, che impiegarono, rispettivamente tre e sette settimane; ed una dall'Inghilterra a Roma in 63 giorni²⁴. Il servizio postale permetteva tempi più regolari: una lettera di Traiano spedita dalla Bitinia a Roma, cioè dalla Turchia settentrionale presumibilmente lungo le *viae Egnatia* ed *Appia* attraverso i Balcani per Bisanzio, Salonicco, Durazzo, poi Brindisi impiegò 9 giorni²⁵.