

Via Appia "regina viarum"



Fig. 1

L'Appia antica nei pressi di Santa Maria delle Mole a Marino, in provincia di Roma, con i resti della *Tor Leonardo* di Età tardo medievale.

A sinistra: Fig. 2
I tracciati della via Appia antica e della via Traiana.

A destra: Fig. 3
Particolare della pavimentazione in basolato romano della via Appia.

La **via Appia** antica è stata definita dal poeta latino Stazio "**regina viarum**", cioè 'regina tra le strade', per lo splendore dei monumenti che ne ornavano i margini, ma l'appellativo può essere assunto con significati più ampi per designare un'opera pubblica esemplare e innovativa, che sarà presa a modello per le successive e analoghe realizzazioni. La strada è frutto di un progetto fortemente voluto dal censore Appio Claudio Cieco nel 312 a.C. per precise **esigenze strategico-militari**: si trattava di stabilire un collegamento più rapido ed efficiente tra l'Urbe e la città di Capua, alleata di Roma nella guerra contro i Sanniti (326-304 a.C.). Il percorso di **132 miglia** è tracciato seguendo un **andamento costiero pressoché rettilineo**, differenziandosi dall'esistente via Latina che raggiungeva i territori campani attraverso i Colli Albani e le valli del Sacco e del Liri. Unità del progetto, riduzione dei tempi di percorrenza ed eccellenza della messa in opera fanno dell'Appia antica la "**regina delle strade**", unica strada romana ad assumere

il nome personale di colui che ne promosse la costruzione, invece di rinviare a un'intera *gens* o alla funzione a cui era destinata, come accade per la Salaria, utilizzata per il trasporto del sale. Dopo il 268 a.C. la strada viene prolungata fino alla rifondata colonia di Beneventum, e in seguito verso il territorio apulo, attraverso Venosa e Taranto, per una lunghezza complessiva, secondo le fonti storiche, di 520 km. Nel II secolo d.C. l'imperatore Traiano, oltre a provvedere al restauro dell'antica arteria, le affiancherà la via Appia Nuova o Traiana, un nuovo tratto viario dotato di ponti e viadotti che, passando da Canosa e Bitonto, giunge a Brindisi più agevolmente, privilegiando la città adriatica di Taranto per la sua posizione più prossima alle regioni orientali del Mediterraneo.

La tecnica costruttiva

La strada viene costruita applicando **procedimenti esecutivi già utilizzati dai romani e ancora oggi validi**: dopo un'accurata fase di



Per saperne di più:

- <http://www.archeo-roma.beniculturali.it/siti-archeologici>
- <http://www.parcoappiaantica.it/>

studio dei terreni e il tracciamento delle geometrie viene scavato il solco; si procede poi al suo riempimento con strati di materiale lapideo diversificato per tipo e granulometria (*viae stratae*, da cui il termine 'strada'). Per garantire le condizioni ottimali alla sede stradale, soggetta alle sollecitazioni dei mezzi in transito, alle azioni usuranti degli agenti atmosferici (la pioggia, le escursioni termiche) e agli assestamenti del terreno, è necessario prevedere un sottofondo sapientemente distribuito che stabilizzi il piano di posa e dreni le acque piovane e le scorie. Le dimensioni dello scavo e degli spessori dei diversi livelli di materiale inerte variano in funzione della natura del terreno, delle condizioni ambientali e del carico previsto, mentre la sezione del manufatto, compresa tra i quattro e i sei metri, si completa con uno strato di finitura (la *summa crusta*).

L'aspetto delle strade romane varia per il tipo di finitura: dal più semplice in terra battuta ai lastrami di pietra, comunque realizzati disponendo il manto in modo da ottenere una leggera convessità ('a schiena d'asino') per favorire il deflusso laterale, ma con pendenze compatibili all'equilibrio e alla stabilità dei carri.

Nel corso del III e all'inizio II secolo l'**Appia antica**, inizialmente finita con un piano in battuto, viene lastricata con il **basolato romano**, costituito da grosse lastre poligonali di basalto, ancora oggi visibili in molti tratti e spesso incise dai solchi prodotti dalle ruote dei carri. Ai lati della strada si trovano i marciapiedi, delimitati da cordoli continui in pietra e posti ad una quota più alta rispetto al piano stradale.

Per la manutenzione del complesso sistema viario che assicura la continuità dei collegamenti con le province e del trasporto statale, oltre a supportare la politica espansionistica romana, Augusto istituisce un'apposita magistratura, quella dei **curatores, addetti alla salvaguardia del sistema viario**; quelli per la via Appia erano scelti tra i funzionari più esperti e riusciranno a mantenere la "*regina delle strade*" perfettamente funzionante fino all'Età bizantina, circa novecento anni dopo il suo primo impianto.

La strada come principio insediativo

Nata come arteria militare a scorrimento veloce, la via produce nel contempo un **notevole im-**

patto sul territorio con importanti effetti insediativi, come lo sviluppo di attività produttive e di mercato, l'ampliamento dei nuclei abitati che intercetta lungo il suo percorso o la nascita di nuovi centri.

Lungo il percorso dell'Appia, segnato per la prima volta dalle pietre miliari, sorgono le **stazioni di sosta**, a distanza variabile a seconda dei flussi di percorrenza, con servizi per i veicoli e gli animali, come il cambio dei cavalli e la ferratura, e alberghi, taverne ed impianti termali a disposizione dei viaggiatori, che nel tempo si trasformano in centri abitati e di mercato. È il caso di Ariccia, Terracina e Fondi.

Nel primo tratto della via, dalle *Terme di Caracalla* all'XI miglio, mantenutosi integro e oggi divenuto parco archeologico, sono visibili le molteplici funzioni che caratterizzano il percorso in Età imperiale. Oltre alle strutture produttive meno evidenti, come le cave di pozzolana e le officine di lavorazione della pietra, o gli acquedotti, emergono i resti di sontuose **dimore patrizie** edificate dall'epoca traianea, come il *Complesso di Massenzio* e la *Villa dei Quintili*, che lo scrittore Olimpiodoro descrive così: "*ognuna possiede in se stessa tutto quanto può contenere una piccola città, un ippodromo e dei fori, e templi e fontane e varie terme*".

Un'altra importante forma di utilizzo della strada è quella **sepolcrale**, caratteristica di tutte le arterie consolari in uscita da Roma. Grandi monumenti funebri, come il *Mausoleo di Cecilia Metella* (50 a.C.), tombe a tumulo, a torre, a piramide e a tempio, edicole funerarie, sepolcri ipogei e colombari o semplici altari si succedono con continuità, affiancati a partire dal II-III secolo dai primi **cimiteri cristiani**, quelli di San Callisto e di Pretestato. I *cimiteria* sono aree recintate dove i cristiani celebrano i riti funerari e svolgono attività assistenziali caritative, riservando alle sepolture il sottosuolo. Nello spazio ipogeo al di sotto del *cimiterium* le salme vengono inumate in loculi sovrapposti che si ripetono senza alcuna gerarchia lungo gallerie su più livelli scavate nel terreno tufaceo. Si realizza nel tempo la fitta rete di gallerie ipogee, organizzate in nuclei unitari, delle *catacombe* di Balbina, di Marco e Marcelliano, di San Callisto, di San Sebastiano, di Vibia e di Pretestato, che i cristiani utilizzeranno anche per il culto nei secoli delle persecuzioni.

A sinistra: Fig.4
Circo dell'Imperatore
Massenzio sull'Appia antica,
risalente al 311 d.C.

A destra: Fig.5
Mausoleo di Cecilia Metella
sull'Appia antica.

