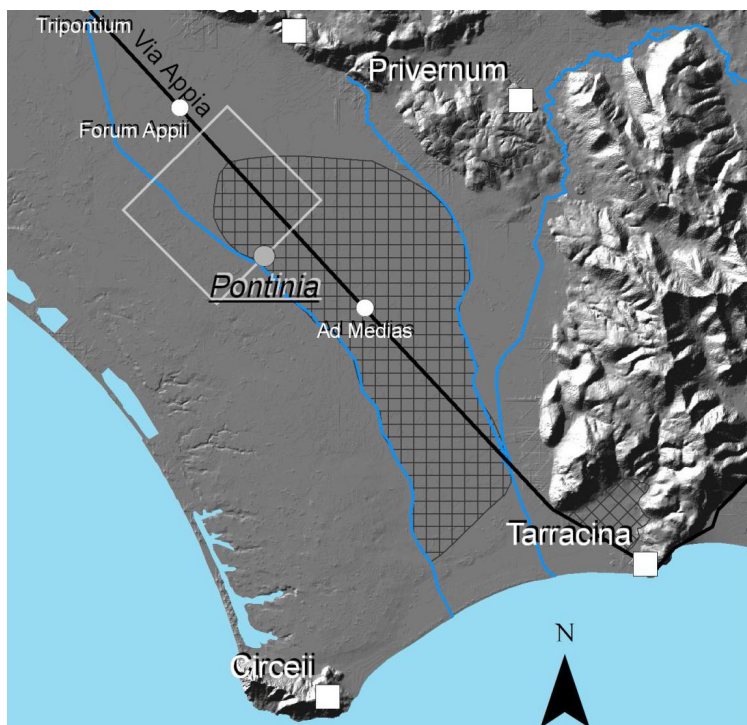


Sull'articolazione topografica dell'agro Pontino in epoca romana vi sono questioni aperte che è bene affrontare in questa sede progettuale. Una misteriosa e ingiustificata frenesia di postdatare l'Appia rispetto alla divisione agraria (l'ultima da parte di Coarelli nel 2005 cfr. *Un santuario medio-repubblicano a Posta di Mesa*, in *Noctes Campanae. Studi di storia antica e archeologia dell'Italia preromana e romana in memoria di M.W. Frederiksen*. Roma, p. 181-190) sulla base di lacunose considerazioni di partenza rende difficile la comprensione dell'evoluzione cronologica del territorio e la sua organizzazione.

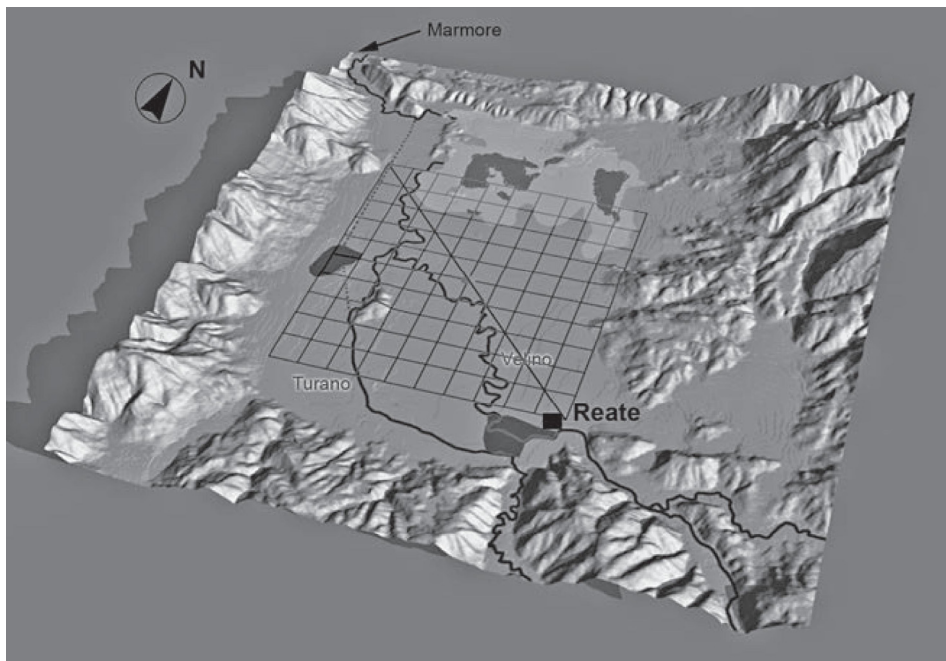
È della metà degli anni '80 (M. Cancellieri, *Le centuriazioni nel Lazio. Pianura Pontina*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Città, agricoltura, commercio: materiali da Roma e dal Suburbio*, Modena, 1985, 44-48. E *Il territorio Pontino e la Via Appia*. *Archeologia Laziale*, X, 1990, 61-72.) il primo riconoscimento da foto interpretazione della centuriazione dell'agro Pontino. Un andamento obliquo, perfettamente a 45° rispetto alla via Appia ha fatto pensare ad un posteriorità della strada rispetto alla divisione agraria. L'orientamento appare perfettamente nord sud, astronomico si direbbe, e ciò ha spinto molti studiosi a difendere la tesi dell'incoerenza tra strada e centuriazioni tra cui Cancellieri, De Rossi, Coarelli, Quilici. La tesi non trova in verità d'accordo tutti: un contributo fondamentale ad una diversa interpretazione dei dati è stato fornito da studi molto recenti. Prima di approfondire la questione nel merito delle evidenze, è da sottolineare un elemento assolutamente non secondario, che da subito avrebbe dovuto esortare ad una più cauta valutazione. Appio Claudio Cieco nel 312 a.C. è censore. I censori non avevano l'*imperium* per agire su *agri* che non fossero *publici* (potere concesso solo ai consoli). La strada fatta da Appio Claudio Cieco doveva dunque certamente passare su *ager publicus*. Non si vede come questo sia compatibile con l'attraversamento della strada di un territorio già diviso e assegnato.



Schema da Haas

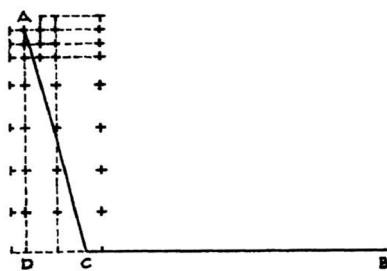
Ancor di più: alla luce di recenti articoli relativi alla centuriazione di Rieti, di Spello, di Spoleto, si evince una serie di caratteristiche peculiari di un periodo iniziale dell'espansione territoriale romana in funzione delle quali la portata degli elementi individuati è tutta da rivedere. Risulta ormai chiaro (cfr. P. Camerieri—A. De Santis -T. Mattioli, *La limitatio dell'ager Reatinus. Paradigma del rapporto tra agrimensura e pastorizia, viabilità e assetto idrogeologico del territorio*, in *Agri Centuriati*, 6,2009 (2010), pp. 325-345; e P. Camerieri, D. Manconi, *Le centuriazioni della Valle Umbra da Spoleto a Perugia*, in *Bollettino di Archeologia on line* I 2010/ Volume speciale/ Poster Session 10, pp. 15-39) che esiste una prima fase storica della metodologia di centuriazione in cui l'asse principale è un'asse stradale che viene ritenuto ipotenuso sulla quale costruire cateti. Cateti che

andranno a determinare l'orientamento della divisione agraria. Per questo le centuriazioni più antiche risultano a 45° rispetto alla viabilità principale.

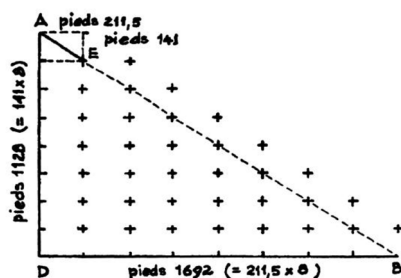


Si tratta di una base topografica in cui la *pertica* quadrata viene secata da una diagonale che ne verifica e ne mantiene l'ortogonalità e che si materializza con una asse stradale. Così è per la via Curia nel Reatino, per la Flaminia nei pressi di Spoleto, per l'Appia.

Anche se appare assurdo, non è mai stato sottolineato che questo metodo ha una motivazione storica inequivocabile: l'applicazione di calcoli trigonometrici (che avrebbero permesso ai tecnici romani di tirare ortogonali oltrepassando i limiti fisici dell'orografia a partire da angoli prestabiliti) non sarebbe stata possibile a Roma prima della metà del II sec. a. C. Un utilizzo della *groma* basato sul teorema di Pitagora risulta compatibile invece con il periodo delle centuriazioni citate (Pontino 340-312, Reatino 290-270 fino al 240, Spoletino 242 circa). Dunque, anziché dedurre per l'Appia una difficilmente spiegabile posteriorità, che non avrebbe senso dal punto di vista politico né strategico, andrebbe esaltata l'antiorità del sistema infrastruttura-divisione agraria. Il primo in assoluto della Roma che si avvia a diventare dominatrice. Il primo e il più antico. E si trova a Latina.



to di vista politico né strategico, andrebbe esaltata l'antiorità del sistema infrastruttura-divisione agraria. Il primo in assoluto della Roma che si avvia a diventare dominatrice. Il primo e il più antico. E si trova a Latina.

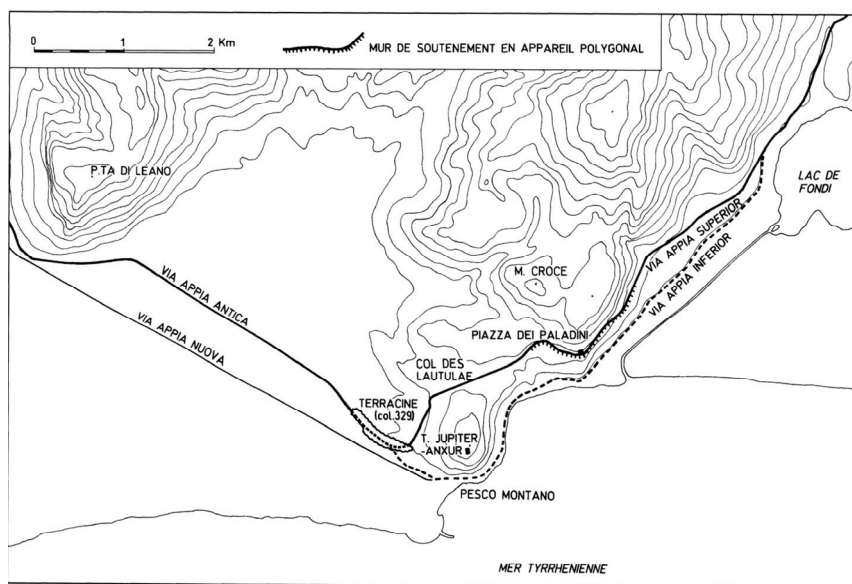


Vale la pena ricordare che anche il particolare—sottolineato da Coarelli (cit.) come dato a favore della posteriorità - che la sede della Via Appia non passa dai vertici angolari opposti delle centurie, bensì leggermente più a valle, in apparente contraddizione con l'esatta inclinazione di 45° - rispetto al quadro centuriale individuato dalla

Cancellieri con la foto interpretazione - può essere spiegato, come suggerito da Camerieri e Manconi (cit p. 22 n.29), con il fatto che la sede stradale sia solo la parte conservata di un più complesso sistema viario plurimodale, composto da strada, Decennovium, e callis da 2/3 actus. Ed in questo caso è altamente probabile che l'asse del sistema vada a disporsi proprio sui vertici opposti delle centurie, togliendo una egual quota di superficie coltivabile a sinistra e destra del sistema di infrastrutture pubbliche. Andrebbe poi, cosa importantissima, seriamente verificato tutto il sistema sulla base di un rilievo topografico dell'asse stradale e delle tracce di centuriazione (anche ovviamente montando le foto aeree degli anni trenta da cui proviene la maggior parte dei dati) così da chiarire una volta per tutte l'esatta posizione reciproca degli elementi.

C'è, ad ogni modo, da dire che elaborazioni della topografia agraria non vanno disgiunti da più generali considerazioni storiche che contestualizzino le ipotesi.

Va ricordato infatti che i Romani subiscono una pesante sconfitta a *Lautulae* nel 315 a.C durante la seconda guerra sannitica e che l'anno dopo, 314, viene scoperta una grave congiura contro Roma organizzata a Capua ad opera di aristocratici romani e campani. I Romani avevano già dedotto la colonia di *Tarracina* nel 329 a.C. e di *Fregellae* nel 328 (quest'ultima causa scatenante la guerra perché proprio in territorio di pertinenza sannita); in più avevano creato le tribù *Oufentina* e *Falerna* nel 318 (sempre in funzione di espansione territoriale). È del tutto evidente come, a fronte di una serie di provvedimenti politico amministrativi, il controllo del territorio dipendesse ancora dalle operazioni militari, specie contro popoli preparati come i Sanniti. Ed è in piena guerra sannitica che si inizia un'operazione logistica che permetta di penetrare rapidamente nei territori di conquista. Non è a caso che l'Appia debba portare a Capua. Né che vi sia un rettilineo, una vera spada, da Genzano a Terracina. Si evince dalle fonti che la pavimentazione a basoli fu graduale e che probabilmente da Bovillae in poi il cammino rimase a lungo una *glareata*. Tuttavia lo scopo era raggiungere con la massima rapidità e organizzazione i territori d'espansione (cioè di guerra). Le colonie di Minturnae e Sinuessa sono del 296: è infatti certamente dopo la costruzione della strada che aumenta la mobilità e si accumulano vittorie. Non



solo. Era diventato necessario porre un rimedio al forte inurbamento che si presentava proprio a causa della guerra; terminarla grazie a nuove possibilità di movimento e dividere terre da assegnare a chi perdeva i propri fondi per via dei lunghi periodi d'impegno nell'esercito era ormai prioritario.

Analisi approfondite del contesto culturale e politico in cui nasce l'Appia, il confronto con

le fonti e le evidenze archeologiche lungo la strada—in relazione con i dati emersi in altri contesti come Rieti o Spello - sembrano chiarire abbastanza bene il quadro di riferimento cronologico. In una prima fase realizzativa, vista anche la grande rapidità

di esecuzione, la strada non era pavimentata *ex silice* ma *glareata*. C'è anche una altissima probabilità—e sarebbe meraviglioso produrre evidenze archeologiche in merito—che in questa medesima fase non tutti i viadotti, gli *aggeres*, i ponti fossero completi e in muratura. Dovevano essere in efficiente funzione però le opere di drenaggio e le fognature. Risulta allora di fondamentale importanza una notizia di Tito Livio (Liv., XLI, 27, 5): *Censores <Q. Fulvius Flaccus et A. Postumius Albinus> vias sternendas silice in urbe, glarea extra urbem substruendas marginandasque primi omnium locaverunt..* Siamo nel 174 a. C. e, come risulta naturale, occorre importanti opere di restauro, rifacimento, costruzione *ex novo*. Fatto confermato anche dalla fonte primaria di Livio, Acilio: *τους τιμητας την ἀνακάθαρσιν αὐτῶν καί την ἐπισκευήν χιλίων μισθῶσαι ταλάντων.* Sull'Appia venivano rifatte anche le opere fognarie. Se è dunque evidente dai dati della divisione agraria (e dal fatto che esista la stazione di Forum Appii, dal nome del censore) che l'Appia già fosse una realtà, risulta altrettanto evidente una più tarda, grande operazione di sistemazione, rifacimento e probabilmente di completamento delle opere strutturali. È in questo contesto che forse è possibile inserire la serie di ponti nella pianura i quali, più che legati cronologicamente a una fase di IV secolo a.C., sembrano databili al II a.C.

Va detto che le operazioni condotte in Agro Pontino, sia di costruzione della strada sia di divisione agraria, risultano riprese nella divisione dell'ager Reatinus e nell'area di Spoleto, con una singolare somiglianza nel metodo in un contesto ambientale che poneva problemi assai simili. Sia nel caso di Rieti sia in quello di Spoleto abbiamo la necessità di dotare di infrastrutture zone impaludate. Nel caso del reatino poi oltre l'aspetto della divisione agraria sulla pertica quadrata secata dalla via Curia abbiamo anche la Cava Curiana, il canale che deviava il corso del Velino, favoriva il drenaggio e impediva l'impaludamento (deviazione che diede origine alla cascata delle Marmore che portava le acque nel fiume Nera). L'intera operazione è ascrivibile a Manio Curio Dentato, un altro censore (carica ottenuta dopo due consolati). Lo stesso personaggio che, durante il consolato del 290, riesce a porre fine alla terza guerra sannitica e conquista repentinamente la Sabina. Nuova guerra e nuove divisioni agrarie. Inoltre, come era stato necessario, a causa dell'inurbamento, dotare Roma dell'acqua Appia, così nel 272 Manio Curio Dentato mette in funzione l'Anio Vetus. Camerieri e Manconi arrivano a dare grande probabilità all'azione di identiche maestranze nelle divisioni agrarie e nelle costruzioni stradali dei due territori. L'identità di operazioni topografiche, all'interno di un contesto geomorfologico assai simile lo lasciano supporre. Un confronto sistematico tra i resti archeologici potrebbe aiutare ma allo stato attuale non sembra una via praticata. Resta comunque la forte somiglianza nelle necessità d'intervento all'interno di un contesto di guerra (o dopoguerra), con l'esigenza di affrontare la penuria d'acqua a Roma e l'ulteriore urgenza di nuove divisioni.

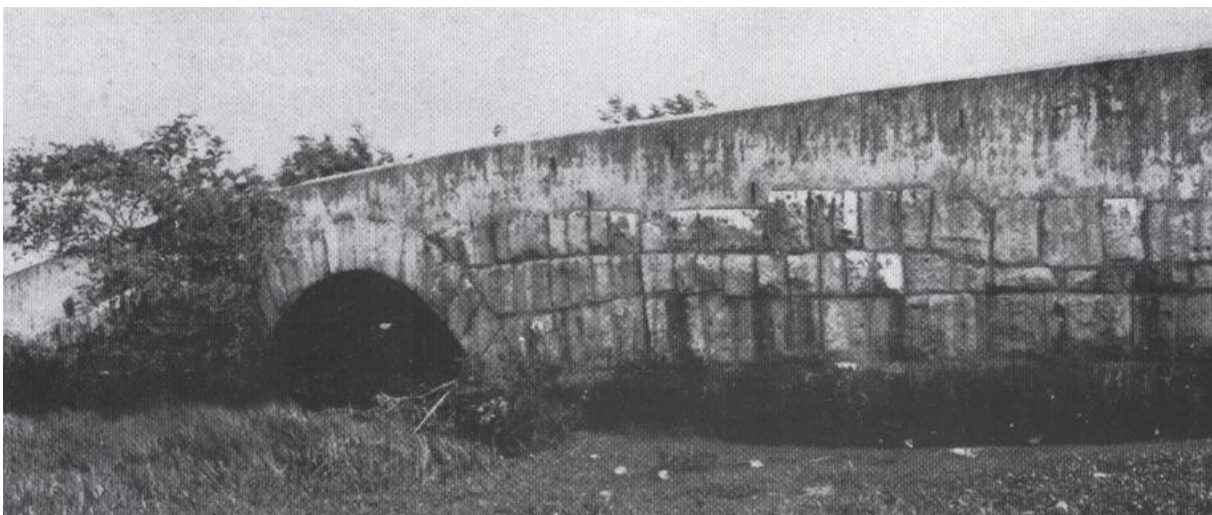
Ad ogni modo, restando alla via Appia, è tesi assai diffusa che il tratto tra Genzano e Terracina sia frutto di un completo rifacimento da parte di Traiano. Non un'ordinaria manutenzione ma una vera e propria ricostruzione, con nuova pavimentazione, nuovi miliari e, soprattutto, nuovi ponti. È dato a Traiano il ponte di Tor Tre Ponti ed è dato a lui anche il c.d. Ponte Maggiore, ora scomparso. Non è chiaro, ma anche del ponte sul Cavata si pone un rifacimento imperiale (il ponte è attualmente in gran parte frutto di un restauro, pare di XIX sec. ma potrebbe essere precedente).

Ora, nel contesto edilizio romano dell'agro pontino e dei Lepini l'attribuzione a Traiano dei ponti risulta in tutta franchezza una forzatura. Basata su un'unica epigrafe, incassata nel parapetto del ponte a Tor Tre Ponti che reca un semplice "*refecit*". Un

po' quello che c'è scritto sui cippi miliari. Se la via sia stata pavimentata la prima volta da Traiano (in quel settore) o se l'abbia semplicemente fatta ripavimentare per ordinaria manutenzione, l'epigrafe, come è ampiamente noto e diffuso, avrebbe comunque recitato *refecit*. Che il ricordo dei lavori fosse posto lungo il parapetto del ponte (non essendoci altro spazio ai lati) è del tutto comprensibile. Da qui però a saltare alla conclusione che il ponte sia Traiano ci passa un abisso. Un abisso scavato in primo luogo dalla tipologia edilizia, totalmente incompatibile con le tecniche in uso nel II sec d.C.

Un tipico ponte Traiano, sul tratto pugliese (appunto) dell'Appia, è il ponte delle Chianche, in laterizi con nucleo in cementizio e archi a doppia ghiera.

Lontano anni luce dal ponte di Tor Tre Ponti o da altri ancora visibili lungo l'Appia nell'agro Pontino, come Ponte Alto.



TerracinaBlog.com
primi del '900
ponte romano distrutto da SS
TDR125@gmail.com



Ponte Alto sulla Via Appia Claudia nei pressi di Monte Leano
distrutto dalle truppe tedesche nel corso della 2ª guerra mondiale

Tanto più che i ponti citati non sembrano molto distanti cronologicamente tra loro, anzi, sostanzialmente omogenei.

.È ovvio che, trattandosi di ponti realizzati con grossi blocchi di varia lavorazione, la datazione è del tutto arbitraria. Si tende a valutare l'opera edilizia come fosse un'opera d'arte, con criteri stilistici che per nulla si addicono alla materia. Detto questo, ci si aspetterebbe almeno un po' di coerenza e di oggettività.

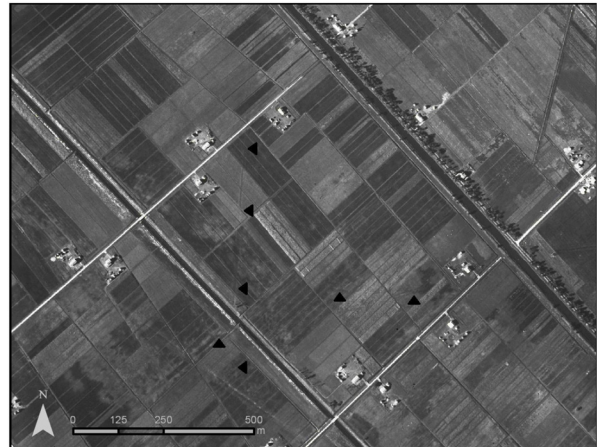
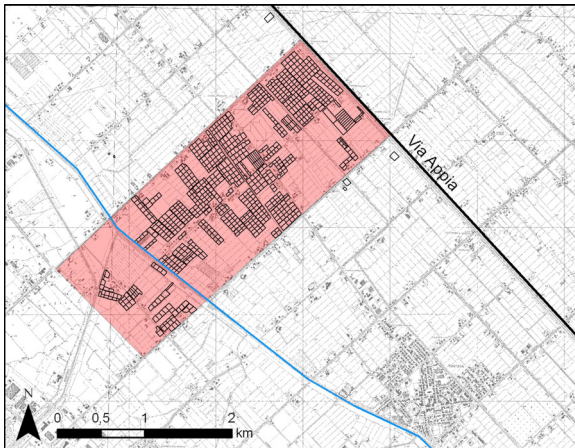
Numerose costruzioni tardo repubblicane presentano caratteristiche assai simili ai ponti sull'Appia lungo l'agro Pontino. In particolare la lavorazione di blocchi e conci con bugnato o con pelle liscia è abbondantemente attestato in convivenza con l'opera incerta. Anche l'uso di un sesto ribassato non indica altro che una pertinenza al periodo.

Considerando che all'epoca della guerra civile tra Mario e Silla le colonie di Setia e Norba si schierarono con Mario ma non Terracina, è naturale che l'Appia abbia avuto cure particolari, vedi zona del Cavata, a discapito delle colonie sui Lepini.

Tanto più che Norba venne completamente distrutta dai Sillani.



È però altrettanto vero che l'intero quadro dei ponti sembra rimandare a interventi edilizi precedenti, anche se non di molto. Le tecniche sembrano tutte portare ad un periodo limitato alla seconda metà del II sec. a.C., che sarebbe del tutto compatibile con l'appalto *glarea extra urbem substruendas marginandasque* del 174 (cioè i lavori sarebbero iniziati in quell'anno). Va detto che le recenti ricognizioni nella zona dell'Appia da parte dell'Università di Groningen (T. Haas, *The agricultural colonization of the Pomptinae Paludes: surveys in the lower Pontine plain*, in Bollettino di Archeologia on line I 2010/ Volume speciale/ Poster Session 10, pp.1-14) hanno confermato non solo la frequentazione continuativa d'epoca romana a partire dal IV sec. a.C. ma anche la presenza di centuriazione oltre l'Appia verso il



mare. Questo risulta di fondamentale importanza poiché chiarisce l'uso agricolo della zona in relazione all'espansione romana durante le guerre sannitiche. Una grande operazione di divisione agraria, una delle prime, connessa ad un fondamentale momento della storia romana.

Non è un caso infatti che proprio in questo grande progetto di nuove infrastrutture e nuove assegnazioni la via Appia sarà la prima a non prendere il proprio nome dalla funzione che svolge (come fu per la Salaria ad es.) o dal luogo verso il quale è diretta (come la Prenestina ad es.); lo stesso accadrà con la divisione agraria del Reatino (la via Curia). L'Appia è la prima strada costruita da un censore dal quale prende il nome. A partire da Appio Claudio Cieco la censura, che la *lex aemilia* imponeva durasse 18 mesi, ebbe una durata indefinita, legata proprio alle opere pubbliche iniziate. Dunque la costruzione dell'Appia ebbe conseguenze politiche e amministrative (ultimazione della seconda guerra sannitica e revisione della durata delle cariche) ma anche culturali (la prima strada col nome di chi l'ha realizzata anzi, l'unica a portare il suo *praenomen*).

Esaltare le caratteristiche della strada e della divisione agraria nella zona di pertinenza territoriale di Latina significa esaltare un pezzo insostituibile della storia. Una storia di primato tecnico, militare, agricolo spiegato in tutta la sua potenza qui.