

BOLLETTINO DI ARCHEOLOGIA ONLINE

XVI, 2025/Supplemento 1



Ricostruzione in 3D di Septempeda © M. Klein & F. Vermeulen.

ISTITUTO CENTRALE PER L'ARCHEOLOGIA



ISSN 2039-0076



Registrazione Tribunale di Roma n. 330/2010 del 5 agosto 2010

www.bollettinodiarcheologiaonline.beniculturali.it

BOLLETTINO DI ARCHEOLOGIA ONLINE

XVI, 2025/Supplemento 1

La rivista è curata dall'Istituto centrale per l'archeologia

Direttore responsabile

Fabrizio Magani

Direttore Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio

Coordinatore scientifico

Mirella Serlorenzi

Direttore dell'Istituto centrale per l'archeologia

Consiglio di redazione

Teresa Elena Cinquantaquattro – Andrea Pessina – Vincenzo Tinè

Dirigenti archeologi della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio

Responsabile e coordinatore del Servizio Pubblicazioni

Domenico A.M. Marino

Istituto centrale per l'archeologia

Comitato di redazione tecnico-scientifica

Domenico A.M. Marino – Valeria Boi – Annalisa Falcone – Davide Gangale Risoleo – Alessia Fuscone – Miriam Taviani

Istituto centrale per l'archeologia

Segreteria di redazione

Livia Tanca – Chiara Travaglini

Istituto centrale per l'archeologia

Segreteria amministrativa

Martina Costarelli – Anna Di Summa

Istituto centrale per l'archeologia

Impaginazione ed elaborazione grafica

Arbor Sapientiae S.r.l.

ISTITUTO CENTRALE PER L'ARCHEOLOGIA

BOLLETTINO DI ARCHEOLOGIA ONLINE

XVI, 2025/Supplemento 1

Organizzazione scientifica / Scientific organisation

Cristina Corsi (Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale - European University of Technology EUT+)
Frank Vermeulen (Universiteit Gent)

Comitato organizzatore / Organising Committee

Cesare Felici, Roberta Sollo, Caterina Paola Venditti (Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale - European University of Technology EUT)

Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale, Dipartimento di Lettere e Filosofia | European University of Technology EUT+
Universiteit Gent

Comitato scientifico / Scientific Committee

Patrizia Basso (Università di Verona)
Cécile Evers (Academia Belgica, ULB)
Thomas Fröhlich (Deutsches Archäologisches Institut Rom)
Ray Laurence (Macquarie University – Sydney)
Paolo Liverani (Università di Firenze)
Simonetta Menchelli (Università di Pisa)
Luisa Migliorati (Sapienza Università di Roma)

Redazione / Editing

Cesare Felici, Roberta Sollo, Caterina Paola Venditti (Università degli Studi di Cassino e del Lazio Meridionale - European University of Technology EUT)

Tutti gli articoli sono stati sottoposti a revisione paritaria in doppio cieco e valutati da due revisori anonimi.

Immagine di copertina: Ricostruzione in 3D di Septempeda © M. Klein & F. Vermeulen.

XVI, 2025/Supplemento 1

LA STRADA E LA CITTÀ

GENESI E TRASFORMAZIONE DAL RAPPORTO TRA VIABILITÀ E IMPIANTI URBANI NEL LAZIO E IN CAMPANIA
TRA ETÀ ROMANA E TARDA ANTICHITÀ

Atti della Giornata internazionale di studio, Cassino, 18 aprile 2024

a cura di

Cesare Felici, Roberta Sollo, Caterina Paola Venditti

S. MENCHELLI

Introduzione pp. 7-9

C. CORSI

The road and the city. Interaction, conditioning, networking pp. 11-32

S. QUILICI GIGLI

La strada per la città, la strada nella città, la città nella strada pp. 33-47

M. MILLETT

Falerii Novi and the via Amerina pp. 49-57

R. BIANCO, A. PIZZO

Vie di comunicazione e urbanistica: il caso di *Tusculum* pp. 59-79

A. VALCHERA, A. LEOPARDI

Fabrateria Nova e la via Latina: un connubio inscindibile pp. 81-92

M. SILANI

Puteoli e la *ripa puteolana*: snodo viario e commerciale dall'età repubblicana all'età tardoantica pp. 93-113

M. GIGLIO

Pompei: la città e il suburbio pompeiano tra l'epoca arcaica e il 79 d.C. pp. 115-126

G. RENDA

The roman road system and the town-territory relationship: the cases of *Allifae* and *Telesia* pp. 127-141

P. CARFORA

La via Appia e la generazione dei vici in Campania: il caso del *Vicus Novanensis* pp. 143-154

L. MIGLIORATI

Mobilità e spazio urbano nella città romana pp. 155-170

F. VERMEULEN

The road and the city: some concluding considerations pp. 171-174

ISTITUTO CENTRALE PER L'ARCHEOLOGIA

INTRODUZIONE

SIMONETTA MENCHELLI*

Cristina Corsi e Frank Vermeulen hanno il merito di aver organizzato un incontro su una tematica particolarmente complessa: il rapporto fra la strada e la città, relativamente a casi di studio ubicati nel Lazio e in Campania, dall'età romana alla tarda antichità.

L'argomento e l'impostazione metodologica, di lungo periodo e su scala regionale, hanno posto le premesse per la presentazione di contributi di ampio respiro che potessero cogliere le relazioni fra strade, città e territori, ed i loro cambiamenti nel tempo. Come sappiamo, fenomeni storico-economici-topografici come quelli trattati possono essere meglio compresi soltanto se analizzati in prospettiva diacronica, anche avvalendosi degli apporti di discipline dedicate a periodi più recenti, come suggerisce Paolo Liverani a proposito degli studi geografici.

Inoltre, l'accurata analisi topografica dei contesti analizzati nel Lazio e Campania fornisce una notevole messe di informazione che potranno essere comparate con le narrazioni di altre regioni, fornendo una concretezza *bottom-up* ad analisi di grande scala, che talora privilegiano visioni *top-down* poco attente alle peculiarità, sia di tipo ambientale che antropico, dei singoli contesti.

In effetti, come sottolineato nelle discussioni soprattutto da Luisa Migliorati, Paolo Liverani e Maria Luisa Marchi, il punto cruciale per lo studio dei paesaggi urbani e territoriali è proprio l'analisi del rapporto fra i "modelli" (piante, dimensioni, soluzioni tecniche, ecc.) e la loro applicazione nelle specifiche realtà territoriali, e protocolli di studio esplicitati e condivisi potranno rendere i risultati di queste analisi maggiormente attendibili

per cogliere le varie modalità di aderenza o di differenziazione rispetto ai modelli.

Entrando nel merito dei contributi presentati, moltissimi sono gli argomenti che mi hanno interessato, a cominciare dalla relazione di Stefania Quilici Gigli che ha evidenziato la forte interconnessione fra strada, territorio e città per lo svolgimento di attività economiche. Nello specifico Quilici Gigli ha parlato del percorso stradale che, collegando *Setia* con la via Appia, permetteva la commercializzazione del *vinum Setinum*, particolarmente rinomato a partire dagli inizi del I secolo d.C. perché, già considerato da Strabone fra i sei migliori vini italici, era quello preferito da Augusto¹. Come da lei ritenuto, il *vinum Setinum* doveva essere trasportato in grandi otri, il cui ampio utilizzo è attestato da fonti letterarie ed iconografiche, ma difficilmente restituibile in termini quantitativi perché trasportati non in anfore ma in contenitori deperibili che sfuggono alla documentazione archeologica². La destinazione finale degli otri con tutta probabilità era il porto di *Tarracina*, che era raggiunto da un vino altrettanto famoso, il *Caecubus* dal territorio *Fundi*. Intorno al lago di *Fundi*, in prossimità della via Appia e nell'immediato retroterra del porto di *Tarracina*, sono state individuate manifatture di anfore con cronologia di fine II a.C.-primi decenni II secolo d.C. (forme Dressel 1 e Dressel 2-4)³: evidentemente qui venivano svolte le operazioni di travaso del *Setinum* e del *Caecubus* dagli otri alle anfore, che venivano poi trasferite al porto per l'imbarco. Nel-

¹ TCHERNIA 2016, pp. 345-347.

² Sull'argomento vedi VAN LIMBERGEN *et al.* 2022, in particolare pp. 305-327.

³ TCHERNIA 2016, p. 46.

lo stesso periodo, poco più a sud, l'Appia, i suoi diverticoli ed anche la rete fluviale erano protagonisti del commercio di vini di qualità comune prodotti nella valle del Liri, esportati da *Minturnae* sia entro *dolia* che entro anfore Dressel 1 e Dressel 2-4⁴, e di un vino eccezionale come il *Falernus*, prodotto nell'area del *Massicus* e commercializzato dal porto di *Sinuessa*⁵.

La viabilità connessa alla movimentazione di grandi quantità di merci è stata trattata anche nella relazione di Michele Silani, relativamente a *Puteoli* e alla *ripa puteolana*. La città era agevolmente collegata con *Neapolis* e *Capua* ma, avendo conservato anche dopo la costruzione del Porto di Claudio la sua funzione di snodo imprescindibile per i rifornimenti di Roma e soprattutto per il grano annuario, nel 94 d.C. venne connessa alla via Appia con la costruzione della via Domiziana. Silani delinea con grande efficacia lo sviluppo della strada costiera fra Puteoli e il *Portus Iulius*, attraverso i *vici suburbani* con i relativi *horrea* e vari edifici commerciali, in direzione dell'Averno e quindi della via Domiziana verso nord. I collegamenti fra *Puteoli* ed il sistema portuale Claudio/Traiano erano dunque efficacemente garantiti sia dal trasporto marittimo, con le *naves caudicariae* che poi risalivano il Tevere⁶, sia dal trasporto su strada.

Rimanendo in area campana, la relazione di Marco Giglio su Pompei, la città e il suburbio, tratta dello sviluppo di insediamenti rurali nel suburbio pompeiano ed introduce un tema di grande interesse dato che i *suburbia*, con il loro carattere connettivo fra città e territorio, le numerose attività economiche, le strade, la varietà di strutture ed edifici (da spettacolo, impianti artigianali, necropoli, fontane, acquedotti ecc.) negli ultimi anni sono stati oggetto di molte ricerche e riflessioni metodologiche⁷.

Al rapporto fra impianti urbani con consistenti rinnovamenti edilizi e strade che nel corso del tempo cambiano funzione e/o livello di importanza sono dedicate le comunicazioni di Marcello Spanu e di Antonio Pizzo e Rosy Bianco, rispettivamente su *Ferentum* e su *Tusculum*.

In particolare Spanu⁸ ricostruisce la storia e l'assetto topografico di *Ferentum* e del suo territorio, che risulta attraversato dalla *via publica Ferentensis*. Questo contributo presenta una notevole densità di argomenti di carattere topografico che si sviluppano in prospettiva diacronica. Ad esempio la *via Ferentensis*, attestata in un'epigrafe degli inizi del II secolo d.C., riprende un tracciato che in precedenza collegava Tarquinia con l'area del Tevere presso Statonia e dunque, a mio parere, probabilmente funzionale anche al commercio del sale delle Saline di Tarquinia, attestate sin dall'età del bronzo⁹, verso i passi dell'appennino umbro, sulle vie della transumanza. Nella ricostruzione, del tutto condivisibile, di Spanu l'area fu poi oggetto di distribuzioni graccane, per le quali *Ferentum* si sviluppò come agglomerato urbano di riferimento, con l'impianto ortogonale che si incardinò sul tracciato stradale, ancora percepito come asse principale del territorio. Il centro fu poi oggetto di consistenti rinnovamenti edilizi, come documenta un'epigrafe del 12-18 d.C, lavori decisi e finanziati con pecunia locale ma effettuati, con tutta probabilità, secondo i piani urbanistici ed il supporto dei tecnici inviati da Roma. Ancora una volta si tratta dei modelli e della loro applicazione nella dialettica Roma-comunità locali per la gestione delle città e dei territori.

Il condizionamento delle decisioni politiche su urbanistica e viabilità è evidente nel contributo di Adriana Valchera e di Antonio Leopardi a proposito di *Fabrateria Nova* e della via Latina. Per la costruzione di *Fabrateria Nova*, fondata nel 124 a.C. in un'area priva di poli urbani data la distruzione di *Fregellae* nel 125 a.C, la via Latina venne deviata dal suo precedente percorso, diretto appunto da *Fregellae* verso *Aquinum*, e furono costruiti due ponti per il passaggio della strada sul fiume *Liris*.

Relativa ad *Aquinum* ed alla via Latina è il contributo di Giuseppe Ceraudo¹⁰ che, esponendo gli ultimi risultati di un progetto decennale, definisce in maniera impeccabile gran parte dell'impianto della colonia, con la messa in luce di molti

⁴ TCHERNIA 2016, pp. 46, 270.

⁵ TCHERNIA 2016, pp. 46, 57.

⁶ Su cui vedi AGUILERA MARTÍN 2012, pp. 107-108.

⁷ Vedi ad esempio QUILICI, QUILICI GIGLI 2023; in particolare LIVERANI, HAYNES 2023 e BUSANA, BERNARDI 2023.

⁸ Il riferimento è alla relazione dal titolo *Via publica Ferentensis e Ferento*, comunicata in sede di convegno.

⁹ Vedi ALESSANDRI, ATTEMA 2021.

¹⁰ Il riferimento è alla relazione dal titolo *Aquinum, la poderosa città dell'acqua. Dal 78° al 79°: indagini topografiche lungo il miglio urbano della via Latina*, comunicata in sede di convegno.

edifici. Il robusto approccio metodologico (l'uso sistematico delle indagini aeree e delle prospezioni geofisiche) ha permesso di individuare elementi non sempre percepibili con certezza, ad esempio anomalie negli orientamenti delle strade, indizio di fasi edilizie precedenti all'ultima sistemazione effettuata in età augustea.

L'efficacia dell'utilizzo intensivo delle prospezioni geofisiche appare anche nel contributo di Martin Millett che ha illustrato l'impianto topografico di *Falerii Novi*, ed il suo rapporto con la via Amerina, oggetto di recente dibattito.

Giuseppina Renda, con un accurato studio sul campo, in laboratorio e con le fonti itinerarie, ha ben evidenziato i risultati di una forte progettualità dello Stato romano, lungo la *via Allifae-Beneventum*. Nel percorso di tale strada, che era una diramazione della via Latina, gli impianti urbani di *Allifae* e di *Telesia*, la centuriazione nel territorio e la viabilità appaiono come il risultato di un intervento ben programmato ed efficacemente realizzato.

Per quanto riguarda i "centri minori" che si trovavano lungo le strade, a proposito della via Appia è molto interessante il contributo di

Paola Carfora, che individua il *Vicus Novanensis* fra *Capua* e *Calatia* sulla base dei risultati delle attività sul campo e l'attenta lettura della documentazione di archivio. Le grandi dimensioni del centro, la presenza di necropoli e la varietà degli edifici individuati (terme, cisterne, un acquedotto, forse un edificio da spettacolo) illustrano bene la complessità del sito che, come molti degli insediamenti ubicati lungo le strade principali, oltre ad essere un centro insediativo, poteva costituire anche un luogo di sosta ed un polo di aggregazione per servizi ed intrattenimenti.

In conclusione, questo incontro, connettendo i tre capisaldi della ricerca topografica, cioè le città, le strade ed i territori attraversati, ha fornito informazioni ed aggiornamenti su contenuti ed aspetti metodologici, in notevole quantità e qualità, stimolando discussioni, curiosità, ripensamenti critici, ed anche buoni propositi (ad esempio maggiori interazioni con i colleghi geografi e giuristi esperti di diritto romano).

*Università di Pisa

simonetta.menchelli@unipi.it

BIBLIOGRAFIA

- AGUILERA MARTÍN 2012: A. AGUILERA MARTÍN, "La sirga en el Tíber en época romana", in S. KEAY (edited by), *Rome, Portus and the Mediterranean*, London, pp. 105-123.
- ALESSANDRI, ATTEMA 2021: L. ALESSANDRI, P. ATTEMA, "From *briquetage* to salterns in protohistoric central Italy. Research of a fundamental subsistence commodity", in *IpoTESI di Preistoria* 14, pp. 161-168.
- BUSANA, BERNARDI 2023: M.R.S. BUSANA, L. BERNARDI, "Artigiani e commercianti nelle periferie urbane nel Veneto romano: i casi di Padova e Verona", in QUILICI, QUILICI GIGLI 2023, pp. 329-358.
- LIVERANI, HAYNES 2023: P. LIVERANI, I. HAYNES, *Cinture di margine: la cerniera tra città e campagna a sud est di Roma*, in QUILICI, QUILICI GIGLI 2023, pp. 151-165.
- QUILICI, QUILICI GIGLI 2023: L. QUILICI, S. QUILICI GIGLI (a cura di), *Entrando in Città, Atlante Tematico di Topografia Antica* 33, Roma.
- TCHERNIA 2016: A. TCHERNIA, *Le vin de l'Italie romaine. Essai d'histoire économique d'après les amphores*, 2^{ème} édition, Rome.
- VAN LIMBERGEN *et al.* 2022: D. VAN LIMBERGEN, H. HOFFELINCK, D. TAELEMAN (edited by), *Reframing the Roman Economy. New Perspectives on Habitual Economic Practices. Palgrave Studies in Ancient Economies*, Cham, pp. 305-327.