

BOLLETTINO DI ARCHEOLOGIA ONLINE

XVI, 2025/Supplemento 1



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



ISSN 2039-0076



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

LA STRADA PER LA CITTÀ, LA STRADA NELLA CITTÀ, LA CITTÀ NELLA STRADA

STEFANIA QUILICI GIGLI*

Riassunto

Il rapporto tra strada e città è declinato assumendo come esempio la via Appia. La via, costruita per raggiungere Capua, diviene fattore di urbanizzazione del territorio; l'attraversamento delle città sul percorso, finalizzato all'inserimento culturale e economico nel mondo romano, con l'aumento dei traffici in epoca fine repubblicana e imperiale diviene un problema; sono pertanto realizzate soluzioni per passare sia fuori che dentro le città. Sono esposte riflessioni sul traffico urbano (con attenzione al caso di Norba), sul nome delle strade, sull'arredo delle vie e la loro funzione di comunicazione.

Parole chiave: Appia, strade, urbanizzazione, topografia, archeologia

Abstract

The relationship between roads and cities is illustrated through the example of the Appian Way. Initially constructed to reach Capua, the road became a catalyst for the urbanization of the territory. As cities along the route integrated culturally and economically into the Roman world, the increase in traffic during the late Republican and Imperial periods created challenges. Solutions were thus devised to facilitate passage both through and around cities. This article presents reflections on urban traffic, with particular attention to the case of Norba, as well as on street names, street furnishings, and their role in communication.

Keywords: Appia, roads, urbanisation, topography, archaeology

Il tema della strada e della città negli ultimi decenni è stato declinato in numerosi convegni e studi che hanno recato apporti raffinati di ampio respiro¹.

Dopo tante stimolanti esperienze quanto mai opportuna appare la proposta che hanno formulato Cristina Corsi e Frank Vermeulen, organizzando questo convegno, di concentrare l'attenzione in un ambito specifico, il Lazio e la Campania².

L'affinamento delle ricerche in un territorio circoscritto ma tanto ricco di dati si presta infatti a poter approfondire il tema individuando scelte, esigenze e ricorrenze, può valere, ci auguriamo, a liberare il campo da schemi e modelli ai quali si

è tentati di ricorrere quando difettano informazioni, con il risultato di facili e spesso fuorvianti omologazioni.

Nell'addentrarmi in una realtà mutevole e complessa ho cercato più fili conduttori, spunti di approccio e di riflessione che presento in alcuni capitoli e paragrafi, ai quali molti altri si potrebbero e si potranno aggiungere³.

DALLA STRADA PER LA CITTÀ ALLA STRADA NEL TERRITORIO

Emblematico esempio di strada per la città è la via Appia: alla fine del IV secolo a.C., quando venne realizzata, è la strada concepita per raggiungere una città, Capua: lungo le 132 miglia del percorso incontra solo e necessariamente, non per scelta, *Tarracina* e *Formiae*.

¹ In particolare, oltre a quanto successivamente richiamato: BALLET *et al.* 2008; MERTENS 2008; HARTNETT 2017; ZUIDERHOEK, VERMEULER 2021; MAINET, MORARD 2021.

² Un ringraziamento sentito a Cristina Corsi e Frank Vermeulen per l'invito e la sollecitazione a proporre alcune riflessioni e considerazioni sul tema.

³ Il testo mantiene carattere e spirito di quanto esposto nell'Incontro, con l'aggiunta della bibliografia.

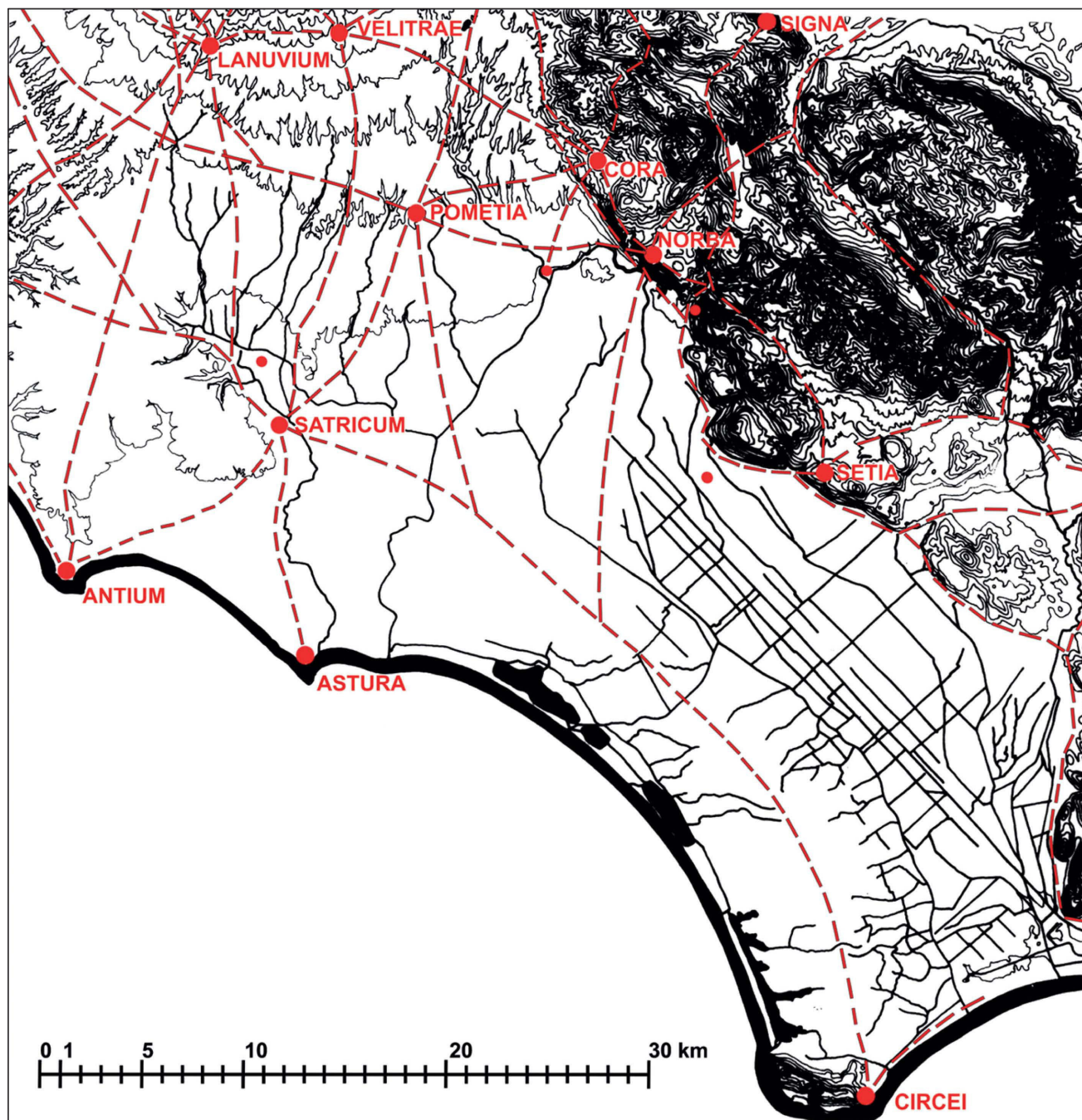


Fig. 1. Viabilità e insediamenti nella pianura pontina e sull'antistante quinta dei Monti Lepini in epoca antecedente alla costruzione della via Appia (elab. L. Quilici, S. Quilici Gigli).

Lo stesso tratto, 300 anni dopo, è irriconoscibile per il numero di abitati, complessi, città che lo scandiscono, attraverso i quali corre la via, così che questa si configura nella città e negli abitati, connotandoli. Poco dopo la realizzazione della via Appia è fondata *Fundi*; nel tratto dopo *Formiae*, nel 296 a.C. furono fondate *Minturnae* e *Sinuessae*, delle quali la via Appia, che le attraversa, costituisce l'asse principale. A queste segue, subito dopo

il Volturno, *Casilinum*, che nel 216-215 a.C. appare quale testa di ponte a guardia del passo sul fiume, in funzione di Capua.

Nella pianura pontina cogliamo nel tempo una sorta di urbanizzazione del percorso della via: una profonda trasformazione, esito di un processo sul quale si innestano o fungono da accelerazione scelte politiche o fattori economici. Gli insediamenti che sorgono o si sviluppano lungo la via

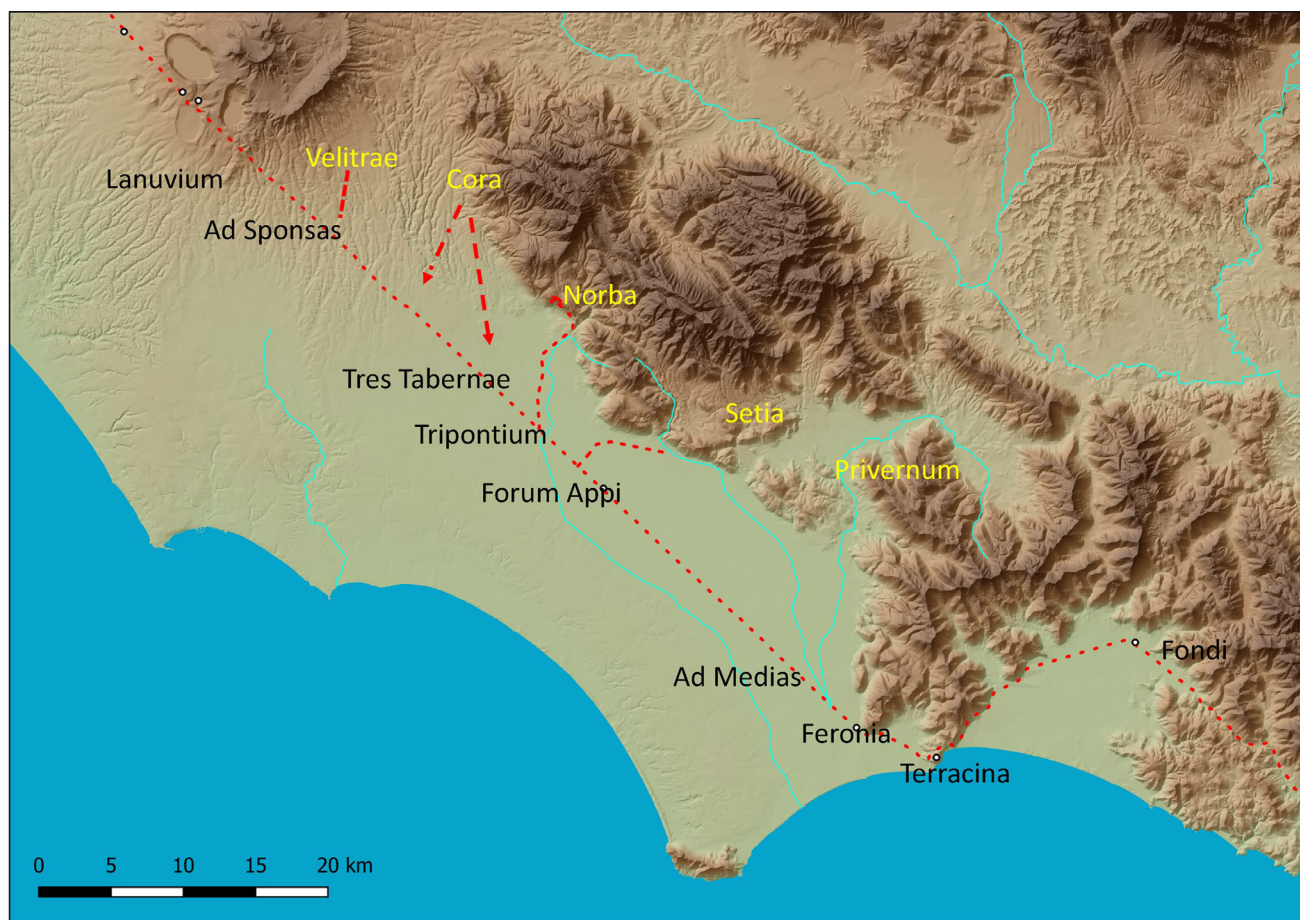


Fig. 2. Via Appia nella pianura pontina: insediamenti sul percorso e allacciamenti alle città sui Monti Lepini (elab. L. Quilici, S. Quilici Gigli).

Appia nella loro ubicazione evidenziano un rapporto anche con la consolidata viabilità che da epoca arcaica aveva articolato la pianura, innervando tra singoli centri comunicazioni locali, le quali nella sequenza dei raccordi avevano composto un sistema di più ampio respiro⁴ (fig. 1).

Riesaminati in tale prospettiva topografica, gli abitati che si dispongono lungo la via Appia hanno certo funzione di supporto e accoglienza per i viaggiatori e per tale servizio hanno trovato ragioni di sviluppo⁵, per altro verso appaiono una sorta di testa di ponte di centri discosti dalla via, una loro proiezione a fini commerciali ed economici, che ne giustifica impianto o crescita (fig. 2).

Il caso più chiaro è quello di *Lanuvium*, denunciato dal nome stesso, *Sublanuvium*, dell'abitato sulla via⁶. Procedendo da nord, *Velitrae* si proiet-

ta sull'Appia grazie alla *via Mactorina*, una strada della quale conosciamo il nome per l'epigrafe che ne celebra il restauro, dato che era *longa vetustate resciss(am)*, ad opera di *L. Octavius Onesimus*⁷. La possiamo identificare con la via che da *Velitrae* incontra la via Appia a Soleluna, ricalcando una direttrice che già da epoca arcaica aveva legato quella città a *Satricum*. Materiale votivo del III-II secolo a.C., resti riferibili a monumenti tardo repubblicani e di epoca imperiale, monumenti e epigrafi cristiani documentano la lunga vita dell'insediamento, che si attesta all'incrocio della strada con la via Appia⁸. Sembra possibile identificare l'abitato, seguendo Sylvie Crogiez, in *Sponsas*, ricordato nell'*Itinerarium Burdigalense*⁹.

⁷ EDR 072812, con bibl. prec.

⁸ MELIS, QUILICI GIGLI 1983, pp. 9-18; LILLI 2008, pp. 915-927.

⁹ CROGIEZ 1990, pp. 101-10, con rassegna critica delle proposte avanzate per sanare le incongruenze presenti negli Itinerari sulle distanze in miglia.

⁴ QUILICI GIGLI 2021, pp. 245-246.

⁵ MUZZIOLI 2018.

⁶ CROGIEZ 1990, pp. 100-101; LILLI 2001, pp. 75-76.

Una ristrutturazione con adeguamenti del tracciato ai fini dell'allacciamento alla via Appia possiamo riconoscere nella strada che già in epoca arcaica aveva legato *Cora* a *Pometia*. Si tratta della via che valse nel 211 a.C. a fare trovare lungo l'Appia le vettovalie richieste dall'esercito romano che correva a Roma per precedere Annibale, in un luogo che possiamo per questo presumere avesse acquisito una sua connotazione di supporto alla via e costituisse una testa di ponte per *Cora*¹⁰.

In connessione con *Cora* e l'insediamento di Castellone, (sviluppatosi specie dall'epoca medio repubblicana e *municipium* nella tarda età repubblicana, se si accolga la sua identificazione con *Ulu-brae*¹¹), appare *Tres Tabernae*, articolato lungo più diverticoli della via Appia¹².

Poco oltre, a Tre Ponti possiamo riconoscere come si attestasse sull'Appia la via proveniente da *Norba*, sulla quale si innestava la viabilità che dalla sella di Valvisciolo raccoglieva percorsi interni che allacciavano alla valle del Sacco. La presenza di un insediamento all'incrocio di tale strada con l'Appia trova supporto nei resti di strutture e mosaici attestati in passato e che suggeriscono come la sua vita sia proseguita anche dopo la distruzione di *Norba* nell'81 a.C.¹³.

Anche *Forum Appii* sorge in corrispondenza di una città sui monti sovrastanti, *Setia*, a breve distanza da un luogo di culto, Tratturo Caniò. Quest'ultimo è documentato alla fine del VI secolo a.C. - inizio del V e si manifesta nella sua monumentalità nel III a.C. con un altare dedicato a *Iuno Regina* e un tempio costruito dal console *Postumius Albinus*, che è stato proposto sia da identificare in quello del 110 a.C.¹⁴. All'appoggio e supporto al traffico della via e del Decennovio, il centro deve avere affiancato almeno dal II secolo a.C. le attività volte al trasporto e commercializzazione del pregiato vino setino, come suggeriscono anche le numerose fornaci e l'ampia produzione di anfore che vi è stata riconosciuta¹⁵.

Anche per *ad Medias* potremmo indicare, accanto al supporto alla via, un ruolo commerciale in funzione delle zone interne¹⁶.

Nella Campania settentrionale, lo sviluppo insediativo di *Minturnae* al di là del ponte sul Gari-gliano¹⁷, oltre che come ampliamento dell'abitato, potrebbe essere visto anche in relazione alla via con la quale *Suessa Aurunca* si allaccia all'Appia¹⁸. Un diretto collegamento con la via Appia di quest'ultima città è stato proposto avesse utilizzato Ponte Ronaco e fosse poi costituito da uno dei supposti decumani della divisione agraria che è stata riconosciuta nel suo territorio¹⁹, per giungere a *Sinuessa*.

Passato Mondragone, l'insediamento presso il Cimitero di quella cittadina, nel quale si identifica il *pagus Sarclanus*, con le sue *tabernae*, appare non solo legato ai traffici lungo l'Appia, ma anche rivestire funzioni di riferimento per gli insediamenti e le ville poste alle pendici e sulle balze del Massico, grazie alla via che vi giungeva da Falciano, localmente chiamata via Faustiana²⁰.

Nel tracciato successivo si riconoscono collegamenti di *Teanum* e *Cales* con la via Appia, ma non dovette essere avvertita l'opportunità di avvalersi di teste di ponte lungo quella via, in quanto quelle cittadine, ben servite dalla via Latina, dovettero continuare ad avvalersene per le comunicazioni con Roma²¹ (fig. 3).

Da quanto sia pur brevemente esposto, cogliamo il cambiamento incisivo della via Appia, che da strada per una città, per collegarla, diviene una strada negli aggregati, negli abitati e nelle città.

LA STRADA NELLA CITTÀ

L'attraversamento della città e le alternative - Proprio il caso della via Appia, con il contesto che ho richiamato, può valere come filo conduttore per esemplificare esperienze e soluzioni diverse, sia nell'impianto che nelle rimodulazioni nel tempo

¹⁰ QUILICI GIGLI 2021, pp. 246-247.

¹¹ TRIFELLI 2018.

¹² GAROFALO 2018; CASSIERI 2018, pp. 37-85.

¹³ QUILICI GIGLI 2021, pp. 248-254.

¹⁴ BRUCKNER 2003, pp. 203-221.

¹⁵ MANDATORI 2016, pp. 129-141; TOL *et al.* 2019; QUILICI GIGLI 2021, pp. 259-262.

¹⁶ TOL *et al.* 2014; TOL *et al.* 2019.

¹⁷ Ritrovamenti recenti, inediti, presentati dagli scavatori negli Incontri di studio sulla via Appia a Capo di Bove (Parco archeologico dell'Appia antica), tenutisi a giugno 2024.

¹⁸ QUILICI GIGLI 2022, pp. 202-203, con bibliografia.

¹⁹ QUILICI GIGLI 2022, p. 203.

²⁰ ARTHUR 1991, p. 53; QUILICI GIGLI 2022, p. 204.

²¹ QUILICI GIGLI 2019.

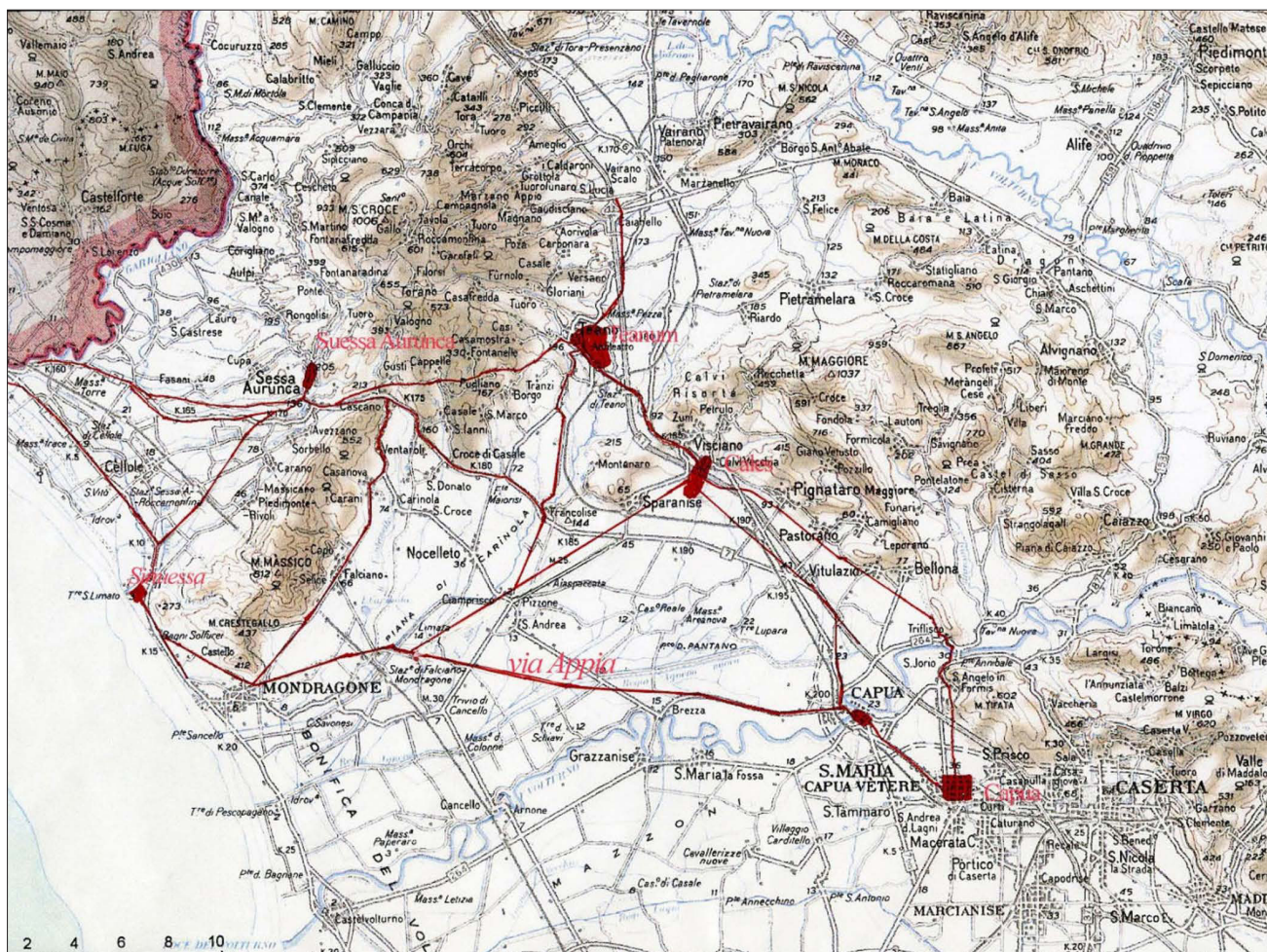


Fig. 3. La via Appia nel contesto della Campania settentrionale (elab. L. Quilici, S. Quilici Gigli).

della strada nelle città, imposte soprattutto dai problemi dell'attraversamento del traffico pesante.

Quando la via Appia fu tracciata e quando nel 296 a.C. vennero fondate *Minturnae* e *Sinuessae*, il previsto passaggio nelle città rispondeva a consapevoli scelte di pianificazione urbanistica; inoltre portarvi il traffico valeva a favorirne l'inserimento economico e culturale nel mondo romano.

L'aumento dei traffici, dati i problemi pratici che comportarono, impose nel tempo per le città attraversate dalla via Appia, e non solo per esse, la ricerca di soluzioni che valessero a percorrerle o superarle e aggirarle più agevolmente, che potessero prevedere nei *fora* che erano stati realizzati solo l'accesso ai pedoni, predisponendo altri percorsi per carri e animali²².

Si assume in genere come riferimento dei cambiamenti la *Tabula Heraclensis*, promulgata da Giulio Cesare, con disposizioni sul traffico per Roma e norme, incomplete per i centri italici, tra le quali mancano quelle sul traffico²³. Va comunque osservato come singole città potessero avere emanato proprie disposizioni o predisposto soluzioni anche precedentemente a quella legge, visto che una legge interviene, in genere, per definire regole rispetto a esigenze avvertite e maturate. Le stesse riflessioni si propongono per le disposizioni sulle limitazioni del traffico urbano, ripetute nel tempo, di Claudio e forse da Adriano²⁴ (SVET. Claud. 26: *viatores ne per Italiae oppida nisi aut pedibus aut sella aut lettica transirent*).

²³ Rimando a CAMPEDELLI 2014, pp. 28-29, anche per la questione della identificazione con la *lex Iulia municipalis*.

²⁴ LAURENCE 2008, pp. 87-88; ECK 2008; KAISER 2011, pp. 16-24; CAMPEDELLI 2014, pp. 34-37, con le perplessità sulle restrizioni di Adriano.

²² In generale rimando a GROS 2008; QUILICI, QUILICI GIGLI 2010; MIGLIORATI 2024.



Fig. 4. Terracina con il monte sovrastante in una immagine dell'inizio del Novecento (fototeca L. Quilici e S. Quilici Gigli).



Fig. 5. Terracina: il percorso della via Appia e delle strade alternative (elab. L. Quilici, S. Quilici Gigli).

Più soluzioni, in funzione anche contemporaneamente, è possibile leggere a *Tarracina* (figg. 4-5). La via Appia, dopo avere attraversato la pianura centuriata, piegava proprio in corrispondenza di un cardine per entrare in città e attraversata-la²⁵, si inerpica quindi sul monte sovrastante e raggiungeva la Piazza dei Palatini per scendere poi nella piana di Fondi. La difficoltà del percorso, come è noto, portò alla realizzazione di un tracciato più agevole, lungo il mare, che fu facilitato dal taglio del Pisco Montano²⁶. Oltre a queste due alternative, grazie alle ricerche di Giuseppe Lugli conosciamo altre due strade, che al termine del rettifilo centuriato si diramavano quasi a ventaglio e prima di raggiungere la città salivano alla rupe di *Anxur*. Entrambe presentano lungo il tracciato, come strutture più antiche, edifici realizzati in epoca incerta. La prima via è più breve ma ripida, la seconda più lunga, ma con una pendenza più lieve: ambedue possono avere offerto la possibilità di non entrare nel centro abitato²⁷.

Chiara l'alternativa all'attraversamento urbano che si prospetta a *Fundi* (fig. 6): chi percorreva la via Appia, provenendo da *Tarracina*, poteva non attraversare la città, proseguendo lungo la via che correva in rettifilo parallelamente al lato meridionale delle mura, oppure seguire il tratto in cui la via Appia piegava bruscamente, entrare quindi nella città e, dopo esserne uscito, volgere per immergersi nuovamente sul rettifilo con il quale la via Appia, dopo *Fundi*, raggiungeva le falde dei Monti Aurunci²⁸.

A *Formiae*, ove l'abitato è stretto tra il monte e il mare, la via Appia non sembra non abbia contemplato alternative di percorso all'esterno della città²⁹. Più complesso e incerto appare indicare le soluzioni adottate a *Minturnae* e *Sinuessa*.

Il traffico nella città - Le analisi del traffico urbano condotte da Sumiyo Tsujimura per *Pompeii* hanno suscitato interessanti approfondimenti, sempre in quella città, rivolti ai marciapiedi, ai sedili lungo le vie, ai sistemi di smaltimento delle acque, ai blocchi di attraversamento pedonale, al riconoscimen-

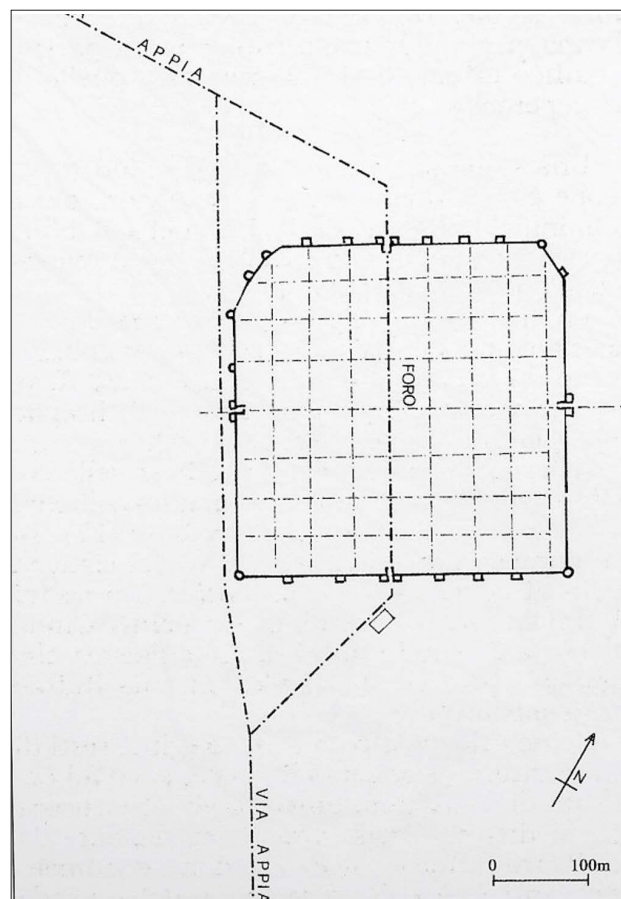


Fig. 6. Fondi: il percorso della via Appia e della sua alternativa extraurbana (elab. L. Quilici, S. Quilici Gigli).

to delle aree pedonali, al numero delle porte lungo le vie, all'individuazione dei sensi di traffico³⁰. Sembra incredibile che questi indirizzi di ricerca abbiano avuto riflessi limitati per altre città, a parte *Ostia*, *Norba*, *Xanten* e recentemente *Ostra*³¹. Una ragione può suggerirla la tabella elaborata da Marta Conventi di confronto metrologico della larghezza delle strade, nella quale appaiono i dati solo per sette su quaranta assi urbani principali da lei presi in considerazione³². Anche nel Lazio e in Campania ci troviamo di fronte a questa carenza di dati, che invero ci sarebbero, se vi fosse stato l'impegno nell'effettuare rilievi, registrare misure,

²⁵ LUGLI 1926, coll. 85-86.

²⁶ CASSIERI *et al.* 2012.

²⁷ QUILICI, QUILICI GIGLI 2010, pp. 171-172.

²⁸ QUILICI, QUILICI GIGLI 2010, pp. 172-173.

²⁹ QUILICI, QUILICI GIGLI 2022.

³⁰ TSUJIMURA 1991; KOGA 1992 (sistemi drenaggio acque); RIKIMARU, YAMAUCHI 1993 (pavimentazione); GESEMANN 1996 (sviluppo e progettazione); SALIOU 1999 (marciapiedi); POEHLER 2006 (circolazione); HARNETT 2008 (panchine); LAURENCE 2008 (natura del traffico); NEWSOME 2009; POEHLER 2017.

³¹ MAR 2008; VAN TILBURG 2011; FRANCESCHELLI 2023, con bibl. prec.

³² CONVENTI 2004, p. 236 e tabella a p. 237.

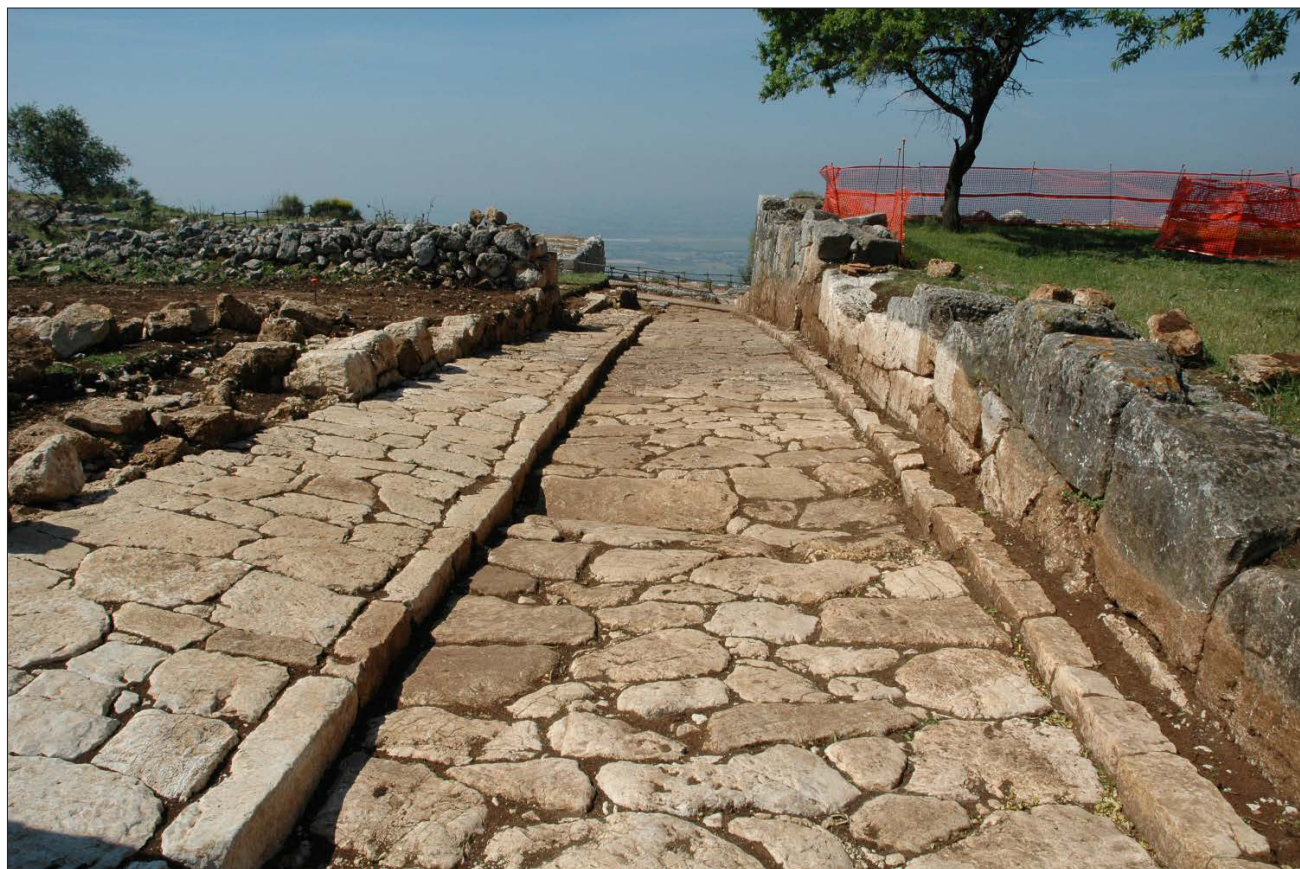


Fig. 7. *Norba*: il percorso di una strada urbana, con evidenti i restauri con basoli di diverso materiale (fototeca L. Quilici e S. Quilici Gigli).

pubblicarle. Purtroppo l'esiguità dei dati ha spesso inficiato il valore delle sintesi di carattere generale proposte sul tema. Va notato infatti che i risultati degli studi pompeiani non possono essere generalizzati o trasferiti semplicisticamente ad altre città, date le varianti culturali, economiche, geografiche e cronologiche con le quali ci si confronta³³.

Un esempio delle prospettive che si potrebbero aprire affinando l'analisi su basi concrete viene da *Norba*, anche per l'ambito cronologico tardo repubblicano che la città propone, data la sua distruzione nell'81 a.C. Base documentaria sono 950 metri lineari di strade rimesse in luce³⁴. Queste appaiono non solo tutte pavimentate, in calcare, ma evidenziano chiaramente restauri sistematici, ben distinguibili grazie a basoli diversi per dimensioni e tipo di materiale: potremmo pertanto riferire almeno già alla metà del II secolo a.C. la pavimentazione completa delle strade urbane (fig. 7).

³³ Si vedano a questo riguardo le osservazioni di MAINET 2021; ZUIDERHOEK, VERMEULEN 2021, p. 9.

³⁴ QUILICI GIGLI 2016.

Il quadro dimensionale delle strade scavate, per le carreggiate, può essere riportato a due diversi ordini di larghezza: un gruppo poco consistente con carreggiate da 3,40 fino a 4,20 metri; un gruppo più consistente con carreggiata di 2,35-2,45-2,55 metri. Quelle del primo gruppo consentivano un traffico di carri nei due sensi, come confermano i solchi delle ruote dei carri. Dovevano assolvere una funzione primaria nelle comunicazioni urbane; non a caso sono le strade che entravano da Porta Ninfina, Porta Maggiore, Porta Serrone di Bove. La strada che entra da quest'ultima porta, che è anche l'unica che attraversa tutta la città, mostra una ampiezza di carreggiata diversa secondo i tratti, evidenziando flussi diversi di traffico e rilevanza di settori urbani.

Le acquisizioni a *Norba* sulla diversa larghezza delle strade inducono a riflettere in primo luogo, e non solo riguardo a questa città, su quanta prudenza si debba adottare nel restituire gli impianti urbani con una scansione automatica secondo dimensioni uguali degli assi stradali e dei marciapie-

di. In secondo luogo inducono a valutare possibili chiavi di lettura di quanto riconosciuto nel caso specifico di *Norba*.

La presenza sui lastricati delle strade della città di solchi incisi dalle ruote dei carri con un interesse, ove riconoscibile, di circa 1,40 metri, consente di desumere che le vie ampie circa 2,40 metri dovessero contemplare un traffico per i carri a senso unico (ma non la preclusione, dato che vi sono paracarri lungo i bordi) o per due muli carichi e che un incrocio dei carri nei due sensi fosse possibile solo in quelle del primo gruppo. L'osservazione può valere a definire un diverso ruolo delle strade e riconoscere quali fra loro rivestissero una funzione primaria nelle comunicazioni urbane: in particolare è da notare come sembri di potere indicare una maggiore importanza per i tre assi paralleli che, correndo da nord-est a sud-ovest, definivano il lato corto degli isolati rettangolari riconosciuti nella zona meridionale della città e a ovest dell'Acropoli Minore (fig. 8).

In alcuni casi si osserva come la via all'incrocio non presenti un angolo retto, come sul lato opposto, ma una curva che doveva servire ad indirizzare la direzione da prendere.

I marciapiedi colpiscono per la varietà di soluzioni, riguardo alla larghezza, alla pavimentazione. In particolare le larghezze sono diverse secondo le strade o loro tratti o anche sui due lati della stessa strada: sono state rilevate ampiezze da 1,20-1,30 metri a 0,80 metri e anche meno, alcuni casi i marciapiedi risultano completamente assenti. Tale diversità per quanto finora documentato è apparsa in rapporto al numero delle case che vi si affacciano; nella strada principale la larghezza appare indipendente dal numero delle case e da mettere in relazione alla funzione di smistamento della strada. La loro pavimentazione è in diretto rapporto alle *domus* ed evidenzia la pertinenza alla proprietà delle singole case; la varietà suggerisce il ruolo che le conferivano i proprietari nella costruzione e proiezione della loro immagine nel paesaggio urbano, secondo anche le loro possibilità economiche.

I blocchi di attraversamento pedonale ricadevano in prossimità degli incroci; in alcuni casi, oltre ad assicurare l'attraversamento, avevano la funzione di incanalamento preferenziale del traf-

fico pedonale, controllando le direzioni di percorrenza. Appaiono spesso coerenti con la pavimentazione più antica delle strade, così da prospettare che il loro impianto risalga a un tempo anteriore a quello proposto per la loro introduzione a Pompei (ultima parte del I secolo a.C.)³⁵.

Trovare la strada nella città - Va riconosciuto a un articolo di Roger Ling, dal titolo intrigante *A stranger in a town: finding the way in ancient city* (Uno straniero in una città, trovare la strada in una città antica), di aver saputo suscitare l'attenzione sul problema del nome delle strade, più volte poi ripreso e approfondito³⁶.

In effetti, chi giungeva in città o anche l'attraversava aveva certamente bisogno di indicazioni stradali: questa esigenza sembra scontrarsi con il fatto che, a parte quelli delle vie di Roma, sono pochi i nomi di strade e piazze cittadine che si conoscono: *semita horrearum* a Ostia, *vicus Octavius* a Velitrae, *via Patula* a Cales, *via Albana* e *Seplasia* a Capua, *vicus Venerius* a Nuceria³⁷, *via Trimphalis* a Mervania³⁸. Anche Pompei, tanto ricca di indicazioni e scritte sui muri delle strade, è avara a riguardo, restituendo solo i nomi di *via Pompeiana*, *via Jovia*, *via Dequvianis*, *via Mefra*³⁹.

Del tutto incerto, direi da escludere, che i nomi delle strade potessero in qualche modo essere apposti lungo di esse. Appaiono tuttavia in qualche caso disposti lungo una via i cippi che ne celebravano la pavimentazione. Un caso significativo è quello di *Cales*, ove i cippi, posti sulla strada, celebravano appunto la pavimentazione delle strade urbane, in un caso ad opera dei quattuorviri su incarico del senato, nell'altro grazie all'evergetismo di *M. Vinicius*⁴⁰. Le strade vi sono indicate nel loro rapporto con le porte urbane e con i nomi dei templi che sorgevano lungo di esse; solo una strada, *via Patula*, è distinta con un nome.

³⁵ POEHLER 2017, pp. 93-94.

³⁶ LING 1990; BERTRAND 2008; KAISER 2011, pp. 7-12, 34-35; QUILICI GIGLI 2016, p. 184. Per il mondo greco: GRECO 1999.

³⁷ KAISER 2011, pp. 34-35.

³⁸ CIL XI, 5041.

³⁹ LING 1990, p. 207; KAISER 2011, pp. 34-35.

⁴⁰ Per il primo: CIL X, 4650 = ILS 5385; AE 1993, 490; EDR 166949. Per il cippo di *M. Vinicius*: AE 1929, 166; AE 1987, 250; EDR 073142; si completa con CIL X, 4660, ILS 5384, EDR 106625. Per la loro ubicazione e discussione QUILICI, QUILICI GIGLI 2021, pp. 55, 66, 70, 184.

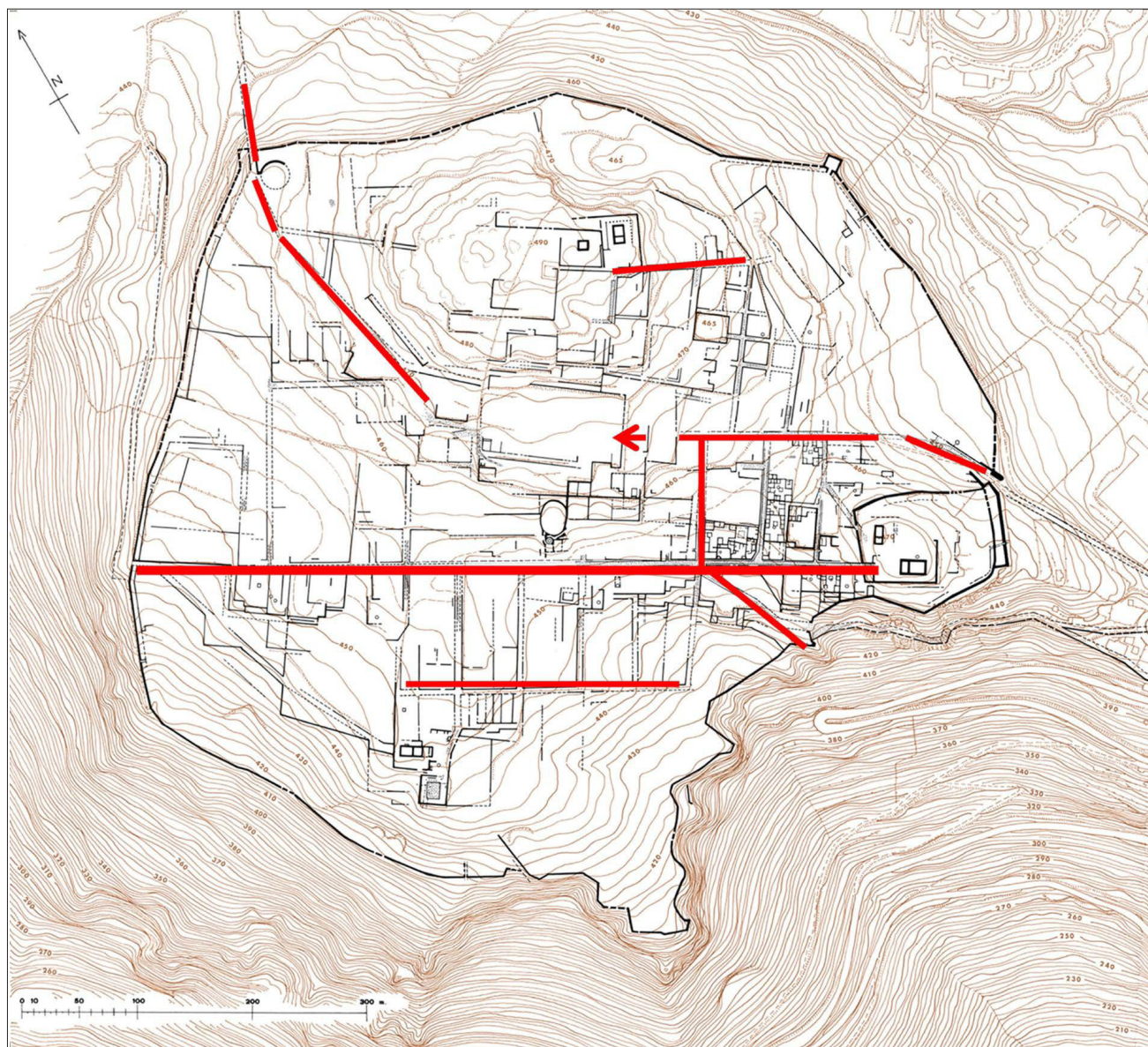


Fig. 8. Pianta di Norba con evidenziate le strade principali (elab. L. Quilici, S. Quilici Gigli).

L'espediente usato a *Cales* per indicare le strade appare adottato anche in cippi apposti in altre città: ad esempio ad *Altinum*, *viae... ab Annia ad murum et post cryptam ad theatrum* (CIL V, 1008 a = ILS 5375); ad *Aquileia*, per un *decumanus* sino a una porta (EDR 113317, EDR 113318); ancora ad *Aquileia*, a *[for]o ad portam* (Inscr. Aq. I, 842); ad *Asisium*, *viam a cisterna ad domum L(uci) Muti(i)* (CIL XI, 5399 = ILS 5369); ad *Atina*, per una via *ad forum pecuariu(m)* (CIL X, 5074); a *Casinum*, con l'indicazione *a porta Campana ad forum* (CIL X, 5204); a *Falerio*, *a summo vico longo ad arcum intum capitolio*; a *Ferentinum*, con il ricordo di un *clivu(s) (a foro) pecuario usq(ue)* (CIL X, 5850); a *Flo-*

rentia una via tra portici (CIL XI, 1601); a *Iulia Concordia*, *vias circa aedem Minervae* (CIL V, 1892 = ILS 537); a *Mevania*, *viam a porticu ad m[acellum]*, a *Ostia*, per la *viam.... quae est iuncta foro ab arcu ad arcum* (CIL XIV, 375); a *Parma*, *[via]m [a foro ad portam]*; a *Puteoli*, con la specificazione *viam a foro usque ad feines... cleivom a summo ad emporium* (CIL X, 1698); a *Tarvisium*, *viam... a quadrivio ad murum* (CIL V, 2116 = ILS 5370).

Ci troviamo di fronte a quel tipo di indicazioni che potevano essere offerte da un abitante della città a un visitatore e che trovano un riscontro ad esempio in quelle che *Syrus*, nel IV atto di *Adelphoe*, usa per indicare a *De-*

mea la strada per trovare il fratello (TER. Ad. 570-582)⁴¹.

Va osservato come nelle epigrafi che ho richiamato, che celebrano la pavimentazione delle strade, le indicazioni si muovono dall'interno all'esterno e sono volte a chi viveva nella città, ai concittadini: appaiono rispondere piuttosto a intenti di autocelebrazione dei personaggi che le apposerò piuttosto che a fornire indicazioni stradali, se non quelle per riconoscere la posizione dell'intervento celebrato⁴².

La mancanza in generale di un nome specifico per una strada mi sembra sia confortato da una epigrafe di Capua, nella quale due membri della famiglia *Clodia* garantiscono un cospicuo lascito per la manutenzione di una strada, della quale non è indicata la denominazione, che sarebbe stato opportuno indicare (*CIL* X, 3851, 3852); dalle epigrafi di *Forum Semproni*, pure celebrative di atti evergetici (*CIL* XI, 6126, 6127, 6128) e quelle di *Iulia Concordia*, di analogo contenuto (*CIL* V, 1894; 8668 = *AE* 1995, 587).

In definitiva, quando oggi ci cimentiamo negli studi urbanistici ad attribuire nomi convenzionali alle strade (via dei Pilastri, via del Miliario, via del Labirinto ...), potremmo più semplicemente, e forse correttamente, rifarci alla prassi antica, ad esempio denominandole *via ad templum*, *via ad forum*, *via ad macellum*.

Diverso dalle strade è il caso delle porte, che è presumibile abbiano tutte avuto la loro denominazione, anche se il numero delle porte delle quali è noto il nome è decisamente esiguo: ventisette casi per l'Italia. Nelle loro denominazioni, come evidenziato da Marcello Spanu, sembra prevalere un criterio di ordine geografico, soprattutto per quelle denominate Porta Romana, con l'indicazione di una meta che poteva essere anche lontana, o per l'indicazione di una città limitrofa. A riferimenti locali, di ubicazione interna alla città, sembrano rispondere alcuni nomi di porte, quali *Domestica*, *Laeva*, *Summa*,

Mediana e forse anche, come è stato proposto, quelle con il nome di una divinità (*Iovis*, *Iovia*, *Martialis*), per il legame che potrebbero sottintendere con un luogo di culto prossimo alla porta. Altre denominazioni dovrebbero alludere al loro aspetto (*Gemina*) o alla merce che vi transitava (*Vinaria*)⁴³.

LA CITTÀ NELLA STRADA

Le epigrafi che ho richiamato nel paragrafo precedente, poste lungo la via per celebrare interventi di evergetismo e i loro autori, sono esemplificative della funzione non solo di circolazione, ma anche di comunicazione rivestita dalla via, nella quale la città si rifletteva⁴⁴.

Altri peculiari arredi, in particolare le fontane e i bacini, potevano valere, quali luoghi di incontro, a promuovere l'interazione sociale. Le ricerche a Pompei ne hanno focalizzato la dislocazione agli incroci, in rapporto ai singoli quartieri⁴⁵. Ma, come più volte osservato, va evitato un appiattimento su un caso anche se tanto documentato. In altre città, ove è stato possibile riconoscerle, ne va notata la posizione lungo la via principale o all'ingresso della città, come ad esempio ad *Alba Fucens*, *Aletrium*, *Allifae*, *Anagnia*, *Arpinum*, *Bovillae*, *Casinum*, *Falerio*, *Formiae*, *Minturnae*, *Ostia*, *Paestum*, *Parma*, *Saepinum*, *Sinuessae*, *Telesia*, *Tusculum*, in qualche caso anche a celebrare l'evergetismo del donatore o a manifestare il livello di *urbanitas* raggiunto dalla città e a offrire a chi vi giungeva il benvenuto con il prezioso dono dell'acqua⁴⁶ (fig. 9).

In altre città, prive di acquedotti, allo stesso intento potevano rispondere i pozzi, adeguatamente monumentalizzati: è il caso ad esempio, di *Norba*, ove un pozzo accoglieva chi giungeva in città dopo la faticosa salita dalla pianura pontina o rinfrescava chi percorreva la via che portava ai templi dell'Acropoli Minore⁴⁷ (fig. 10).

⁴¹ Per una raccolta di altri esempi si veda KAISER 2011, pp. 8-9.

⁴² CÉBEILLAC-GERVASONI 2004, pp. 157-169: ne sottolinea la collocazione, in luoghi ideali per il passaggio obbligato che garantisce il massimo della comunicazione, l'importanza nel processo di romanizzazione, la promozione a *Cales* (*CIL* X, 4660) di un individuo di introduzione recente nelle élites locali e infine come in epoca imperiale evergetismo trovi altre forme di autorappresentazione.

⁴³ SPANU 2023, al quale rimando per maggiori dettagli e bibl. prec.

⁴⁴ CÉBEILLAC-GERVASONI 2004.

⁴⁵ LAURENCE 2008, pp. 91-92 e fig. 8.

⁴⁶ SCHMÖLDER-VEIT 2009; QUILICI GIGLI 2023, con bibl. prec. per le varie attestazioni, alla quale rimando.

⁴⁷ QUILICI GIGLI 2023, pp. 10-11.



Fig. 9. *Sinuessa*: fontana lungo una delle strade principali (fototeca L. Quilici e S. Quilici Gigli).



Fig. 10. *Norba*: veduta della strada proveniente dalla pianura Pontina appena entrata in città, con un pozzo sulla destra, prima dell'incrocio con la via principale (fototeca L. Quilici e S. Quilici Gigli).



Fig. 11. *Norba*: panchina all'ingresso di una *domus* (indicata con la freccia) lungo una delle strade delle città (fototeca L. Quilici e S. Quilici Gigli).

Panchine lungo le vie, come osservato ancora una volta a *Pompeii*, potevano offrire altre occasioni di interazione sociale⁴⁸. Molte volte tuttavia, il serrato spazio delle vie e l'ampiezza ridotta dei marciapiedi lasciavano poco spazio per un tale arredo. È il caso di *Norba*, ove ci siamo chiesti, per questo, se le panchine rimesse in luce nella città, disposte nei vestiboli di alcune case, dato il livello medio di queste ultime, piuttosto che al rito urbano della *salutatio matutina* dei *clientes*,

costantemente richiamato a loro riguardo⁴⁹, non valessero anche a conferire decoro alla casa, con un arredo che potesse offrire a tutti, visitatori e cittadini, uno spazio di comunicazione e rapporti sociali (fig. 11).

*Università degli Studi della Campania
"Luigi Vanvitelli"
stefanella.quilici@gmail.com

⁴⁸ HARNETT 2008, pp. 114-115.

⁴⁹ Il costume è ben richiamato da GELL. 16, 5, 8-9. Su *vestibulum* e panchine: ZACCARIA RUGGIU, pp. 259-260. Panchine a *Norba* sono state rimesse in luce nella *domus* VI e nella *domus* X: QUILICI GIGLI 2015, p. 66, con bibl. prec.

BIBLIOGRAFIA

- ARTHUR 1991: P. ARTHUR, *Romans in Northern Campania: Settlement and land-use around the Massico and the Garigliano basin*, London.
- BALLET *et al.* 2008: P. BALLET, N. DIEUDONNÉ-GLAD, C. SALIOU (a cura di), *La rue dans l'Antiquité. Définition, aménagement et devoir de l'Orient méditerranéen à la Gaule*, Rennes.
- BERTRAND 2008: A. BERTRAND, "De la rue aux lieux de culte: réflexions sur les modalités d'une interface urbanistique dans les villes romaines", in BALLET *ET AL.* 2008, pp. 77-81.
- BRUCKNER 2003: E.C. BRUCKNER, "Forum Appi", in *Tra Lazio e Campania. Ricerche di Storia e di Topografia antica*, Napoli, pp. 189-221.
- CAMPEDELLI 2014: C. CAMPEDELLI, *L'amministrazione municipale delle strade romane in Italia*, Bonn.
- CASSIERI *et al.* 2012: N. CASSIERI, A. BLANCO, G. PATTI, D. ROSE, A. VELLA, "Il taglio del Pisco Montano a Terracina: anamnesi di una grande opera di epoca imperiale", in G. GHINI (a cura di), *Lazio e Sabina 9* (Atti del Convegno Nono Incontro di Studi sul Lazio e la Sabina; Roma 2012), Roma, pp. 399-407.
- CASSIERI 2018: N. CASSIERI, "Il patrimonio archeologico di Cisterna tra ricerca e tutela", in P. GAROFALO (a cura di), *De agro Pomptino. Giornata di studi sul territorio di Cisterna (LT)*, Tivoli.
- CÉBEILLAC-GERVASONI 2004: M. CÉBEILLAC-GERVASONI, "Autocélébration des élites locales: quelques réflexions autour de la viabilité", in *Autocélébration des élites locales dans le monde romain*, Clermond-Ferrand, pp. 157-169.
- CONVENTI 2004: M. CONVENTI, *Città romane di fondazione*, Roma.
- CROGIEZ 1990: S. CROGIEZ, "Les stations du *cursus publicus* de Rome à Terracine", in *La via Appia, Archeologia laziale X*, 1, pp. 95-104.
- ECK 2008: W. ECK, "Verkehr und Verkehrsregeln in einer antiken Großstadt. Das Beispiel Rom", in MERTENS 2008, pp. 59-70.
- FRANCESCHELLI 2023: C. FRANCESCHELLI, "Archeologia e mobilità urbana in età romana: due casi studio nelle Marche", in *Picus XLIII*, pp. 39-74.
- GAROFALO 2018: P. GAROFALO (a cura di), *De agro Pomptino. Giornata di studi sul territorio di Cisterna (LT)*, Tivoli.
- GESEMANN 1996: B. GESEMANN, *Die Strassen der antiken Stadt Pompeji: Entwicklung und Gestaltung*, Frankfurt am Main.
- GRECO 1999: E. GRECO, "Nomi di strade nelle città greche", in M. CASTOLDI (a cura di), *Miscellanea di studi archeologici in onore di Piero Orlandini*, Milano, pp. 223-229.
- GROS 2008: P. GROS, "Entrer dans la ville ou la contourner? Remarques sur les problèmes posés par les tronçons urbains des voies de communication sous le Haut Empire", in MERTENS 2008, pp. 145-164.
- HARNETT 2008: J. HARNETT, "Si quis hic sederit: *Street-side Benches and Urban Society in Pompeii*", in *AJA*, 112, pp. 91-119.
- KAISER 2011: A. KAISER, *Roman urban street networks: street and the organization of space*, New York.
- KOGA 1992: M. KOGA, "The surface drainage system of Pompeii", in *OpPomp II*, pp. 52-72.
- LAURENCE 2008: R. LAURENCE, "City Traffic and the Archaeology of Roman streets from Pompeii to Rome. The Nature of Traffic in the Ancient City", in MERTENS 2008, pp. 87-106.
- LILLI 2001: M. LILLI, *Lanuvium: avanzi di edifici antichi negli appunti di R. Lanciani*, Roma.
- LILLI 2008: M. LILLI, *Velletri, Carta archeologica*, Roma.
- LING 1990: R. LING, "A stranger in a town: finding the way in ancient city", in *GaR XXXVII*, 2, pp. 204-214.
- LUGLI 1926: G. LUGLI, *Anxur Tarracina* (Forma Italiae. Regio I; 1), Roma.
- MAINET 2021: G. MAINET, "Economic Activities and the Streetscape of Roman Cities in Central Italy (Lazio and Abruzzo)", in MAINET, MORARD 2021, pp. 27-40.
- MAINET, MORARD 2021: G. MAINET, T. MORARD, *Roman Street and Urban Economy*, Heidelberg.
- MANDATORI 2016: G. MANDATORI, *Pomptina Palus. Un profilo storico topografico ed economico del territorio pontino in età romana (IV sec. a.C. – VI sec. d.C.)*, Roma.
- MAR 2008: R. MAR, "Il traffico viario a Ostia. Spazio pubblico e progetto urbanistico", in MERTENS 2008, pp. 125-144.
- MELIS, QUILICI GIGLI 1983: F. MELIS, S. QUILICI GIGLI, "Votivi e luogo di culto nella campagna di Velletri", in *ArchCl* 35, pp. 1-44.
- MERTENS 2008: D. MERTENS (a cura di), *Stadtverkehr in der antiken Welt, Internationales Kolloquium zur 175-Jahrfeier des Deutschen Archäologischen Instituts Rom, Palilia 18*, Wiesbaden.
- MIGLIORATI 2024: L. MIGLIORATI, "Fora e viabilità", in A. MASTROCINQUE, G. PIRAS, CH. SMITH (a cura di), *FORUM. Strutture, funzioni e sviluppo degli impianti forensi in Italia (IV sec. a.C. – I sec. d.C.)* (Atti del Convegno; Roma 2013; Collana Materiali e documenti, 111), Roma, pp. 99-118.
- MUZZIOLI 2018: M.P. MUZZIOLI, "La via Appia tra Roma e l'agro Pontino: riesame di alcune fonti", in GAROFALO 2018, pp. 19-26.
- NEWSOME 2009: D. NEWSOME, "Traffic space and legal change around the casa del Menandro a Pompei", in *BaBesch* 84, pp. 121-142.

POEHLER 2006: E.E. Poehler, "The circulation of traffic in Pompeii's Regio VI", in *JRA*, 19, pp. 53-74.

POEHLER 2017: E.E. POEHLER, *The traffic systems of Pompeii*, Oxford.

QUILICI, QUILICI GIGLI 2010: L. QUILICI, S. QUILICI GIGLI, "Tangenziali e circonvallazioni nella viabilità a lunga percorrenza dell'Italia antica", in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 20, pp. 165-184.

QUILICI, QUILICI GIGLI 2021: L. QUILICI, S. QUILICI GIGLI, Cales. *Topografia e urbanistica della città romana*, Roma-Bristol.

QUILICI, QUILICI GIGLI 2022: L. QUILICI, S. QUILICI GIGLI, Formia. *Appunti di topografia per la forma urbana*, in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 32, pp. 259-342.

QUILICI GIGLI 2015: S. QUILICI GIGLI, "Edilizia privata a Norba: la *domus* X", in *Atlante Tematico di Topografia Antica* suppl. XX, pp. 59-86.

QUILICI GIGLI 2016: S. QUILICI GIGLI, "Strade e marciapiedi, carri e pedoni a Norba", in E. MANGANI, A. PELLEGRINO (a cura di), *Scritti in ricordo di Gaetano Messineo*, Roma, pp. 177-186.

QUILICI GIGLI 2019: S. QUILICI GIGLI, "Sulla via Latina in Campania: appunti sul percorso e sui contesti", in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 29, pp. 263-296.

QUILICI GIGLI 2021: S. QUILICI GIGLI, "Allacciamenti e diramazioni della via Appia nella Pianura Pontina", in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 31, pp. 243-264.

QUILICI GIGLI 2022: S. QUILICI GIGLI, "La Via Appia nella Campania settentrionale, suoi principali allacciamenti e diramazioni", in *Orizzonti* XXIII, pp. 193-205.

QUILICI GIGLI 2023: S. QUILICI GIGLI, "Entrando in città. Il benvenuto con l'acqua", in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 33, pp. 9-22.

RIKIMARU, YAMAUCHI 1993: A. RIKIMARU, T. YAMAUCHI, "Analysis of the pattern of stone paving arrangement in Pompeii", in *OpPomp* III, pp. 83-88.

SALIOU 1999: C. SALIOU, "Les trottoirs de Pompeii: un première approche", in *BABesch* 74, pp. 161-218.

SCHMÖLDER-VEIT 2009: A. SCHMÖLDER-VEIT, *Brunnen in den Städten des westlichen Römischen Reiches*, Wiesbaden.

SPANU 2023: M. SPANU, "Entrando in città. Toponomastica delle porte urbane nelle città romane", in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 33, pp. 23-39.

TOL *et al.* 2014: G. TOL, T. DE HAAS, K. ARMSTRONG, P. ATTEMA, "Minor centres in the Pontine Plain: the cases of *Forum Appii* and *ad Medias*", in *BRS*, 82, pp. 109-134.

TOL *et al.* 2019: G. TOL, T. DE HAAS, C. ANASTASIA, "Il ruolo dei centri minori nell'economia romana: una panoramica dei risultati delle indagini archeologiche nei siti di *Forum Appii* ed *Ad Medias*", in A. FISCHETTI, P. ATTEMA (a cura di), *Alle Pendici dei Colli Albani. Dinamiche insediative e cultura materiale ai confini con Roma*, Gröningen, pp. 29-42.

TRIFELLI 2018: R. TRIFELLI, "Castellone (Cisterna di Latina): considerazioni alla luce delle recenti acquisizioni", in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 28, pp. 99-108.

TSUJIMURA 1991: S. TSUJIMURA, "Ruts in Pompeii. The traffic system in the Roman city", in *OpPomp* 1991, pp. 55-86.

VAN TILBURG 2011: C. VAN TILBURG, "Traffic policy and circulation in Roman cities", in *Acta classica* LIV, pp. 149-171.

ZACCARIA RUGGIU 1995: A.P. ZACCARIA RUGGIU, *Spazio privato e spazio pubblico nella città romana*, Roma.

ZUIDERHOEK, VERMEULEN 2021: A. ZUIDERHOEK, F. VERMEULEN, *Space, movement and economy in Roman cities in Italy and beyond*, New York.