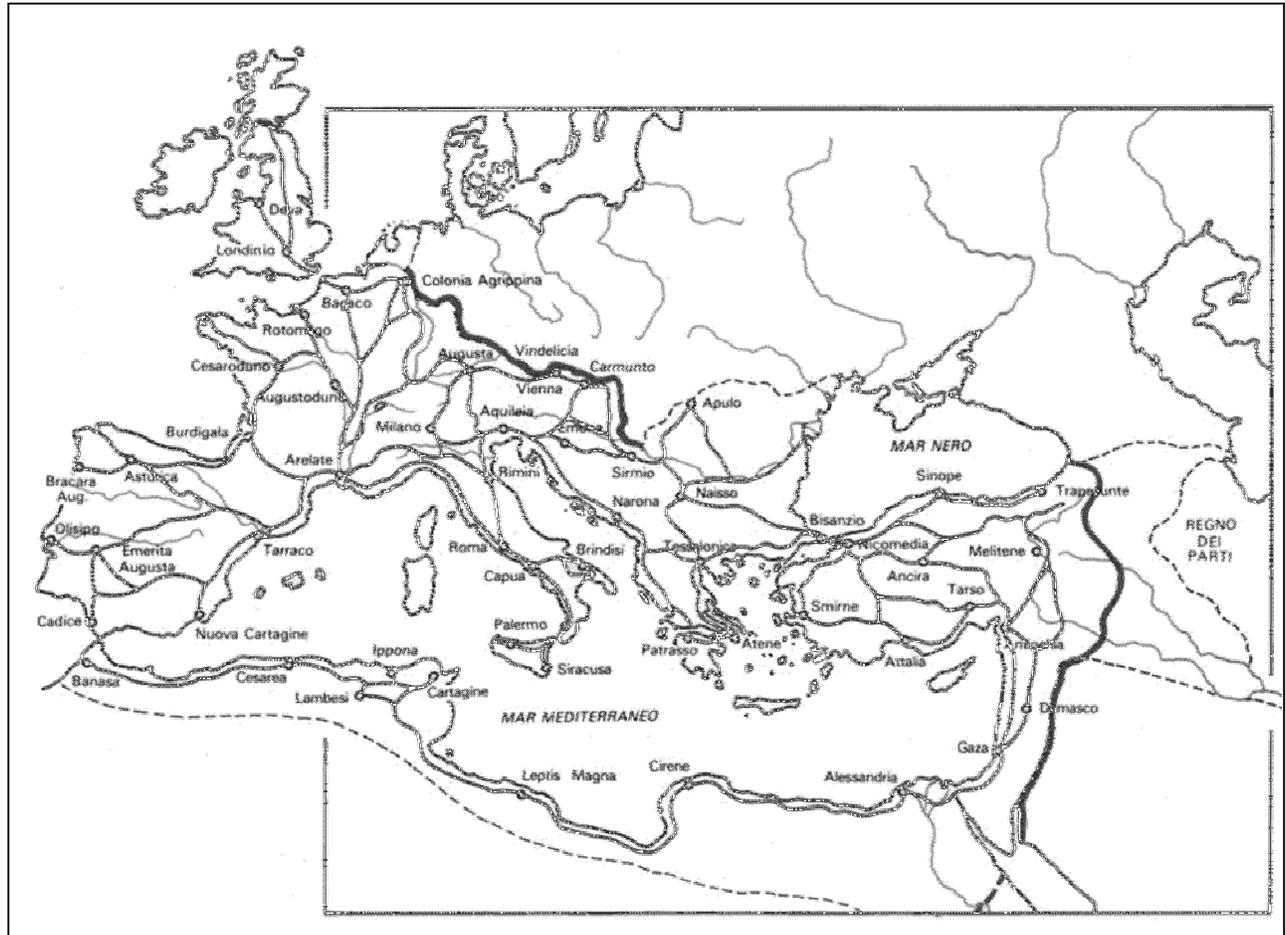


## LE STRADE CONSOLARI DELL'IMPERO ROMANO



## Capitolo 1

### Appio il cieco

La storia delle strade romane ha inizio con un fiume, e questo è già abbastanza strano. Comincia in un punto in cui l'acqua del fiume Tevere era bassa tanto da permettere il guado, e questo, dove appunto il traffico era più intenso, divenne un punto focale. Quando poi l'acqua era troppo alta, si adoperava la barca ed in seguito, col passare del tempo, il fiume stesso fu attraversato da un ponte. Fu proprio da quest'unico ponte che un popolo partì alla conquista di un impero. In trecento anni i Romani conquistarono, infatti tutta l'Italia ed il mondo allora conosciuto, solcando le terre di strade; cinquantatremila miglia di arterie, in pratica uno dei più grandiosi complessi monumentali che l'uomo abbia mai lasciato di se stesso.

Tuttavia i primi Romani non pensarono affatto all'impero, anche perché per loro erano già abbastanza numerosi i problemi della vita di tutti i giorni, e molto del loro tempo trascorreva nella continua lotta per far crescere e poi raccogliere il grano col quale fare il pane e, la zuppa di avena, cercare il sale per insaporire i cibi e poi trovare il modo di conservarli.

I Romani, come la maggior parte delle tribù che abitavano l'Italia, erano uno dei tanti popoli sparpagliati su questa terra, che parlavano lingue diverse ed adoravano dèi diversi. Tutta via, tutti avevano in comune due cose, l'amore per l'agricoltura e quello per la guerra. Dissodavano la terra, custodivano le loro greggi di pecore, le mandrie di bestiame a lunghe corna ed i maiali, ma quando era il momento di combattere, abbandonavano l'aratro, impugnavano gli scudi e le lance e correvano alla battaglia.

Roma iniziò la sua storia come agglomerato di capanne di legno sparse sui sette colli che dominavano il Tevere, e quello fu dapprima un luogo dove si teneva il mercato, perché la gente vi si radunava anche per la presenza del fiume. Tutt'intorno a Roma, allora come adesso, vi erano campi di grano e boschetti d'ulivo accuratamente coltivati, mentre sui colli l'uva maturava al sole caldo.

I Romani erano una razza forte, che pensava ed agiva in termini di territorio. Si consideravano parte della terra, del suolo. Quando era il momento di dimostrarlo, combattevano per conservarsi la loro terra o per aumentarne l'estensione. Ma all'epoca in cui nacque Appio, cioè verso il 350 a.C. circa, i Romani non erano più una semplice tribù di contadini; anzi la loro potenza si era di molto accresciuta, avendo combattuto e vinto tutti gli altri popoli che li circondavano.

Per secoli i Romani erano rimasti all'ombra degli Etruschi, un antico popolo guerriero che viveva di agricoltura e di pirateria. Nel VI secolo, questi avevano introdotto in Italia la biga da combattimento e per poterla usare avevano cominciato a tracciare strade rudimentali sulle quali il veicolo potesse correre. Per anni ed anni i Romani erano stati governati dagli Etruschi, ma verso il 500 a.C. avevano rovesciato i loro re stranieri, divenendo totalmente autonomi e creando una repubblica romana su suolo italico. Il mondo divenne consapevole che esisteva una forza chiamata "popolo". Prima di allora, in molti paesi un uomo non contava nulla ed in molti altri era ancora meno di nulla.

Ma non fu così con i Romani. Sorta la repubblica il popolo scelse i propri capi e sotto Appio, l'uomo destinato a costruire la prima vera strada romana, il popolo divenne una forza al punto che sulla maggior parte degli edifici pubblici, sui ponti e sugli archi di trionfo, apparvero le lettere S.P.Q.R., *Senatus PopulusQue Romanus*, il Senato ed il Popolo Romano.

Appio, il cui nome completo era Appio Claudio, era soprannominato Caecus, il Cieco, dato che da molto tempo aveva perduto la vista. Era, come indica il suo nome, della famiglia dei Claudii, di antico ceppo sabino. Fu console, poeta, scrittore, pretore e censore. Allora un censore faceva molto di più che badare alla pubblica morale, ma ordinava il censimento, decideva chi dovesse andare a combattere e chi dovesse restare in patria, inoltre si prendeva cura del fisco. Alla fine si occupò anche delle strade. Una delle Dodici Tavole, il primo codice di legge romana, esigeva la manutenzione delle strade.

A Roma non vi erano strade pavimentate e nessun altro, ad eccezione di Appio, pensava degnamente al crescente potere di Roma. I Greci avevano dato molto a Roma, ma non le avevano dato le strade e,

quando viaggiavano, lo facevano su sentieri appena visibili, sperando che il passo strascicato degli uomini e lo scalpito degli zoccoli dei cavalli potessero tracciare una strada. I Persiani avevano le strade, ma i Romani, a quell'epoca, non ne sapevano nulla. Anche l'India le aveva; Alessandro Magno le aveva trovate “... affollate per il servizio del re”.

Ma a Roma la sola strada, a malapena coperta da un po' di ghiaia, era la Via Salaria, o strada del sale, che si spingeva fino alle montagne. Per duecento anni, anche se Roma era vicina al mare, questa fonte di sale, le era stata preclusa dai Sanniti, i quali avevano negato ai Romani il diritto di raccogliere il prezioso elemento dal Tirreno.

Così, nel 312 a.C., cioè nell'anno 445 dalla fondazione della città, Appio convocò il Senato: era venuto il momento di costruire una strada degna del popolo di Roma. Le sue legioni avevano sconfitto i Sanniti e conquistata la loro capitale, Capua, centodieci miglia più a sud. Appio incitò il Senato a costruire la prima vera strada da Roma fino a Capua e tutti approvarono. Furono molto pochi, in verità, quelli che non si trovarono d'accordo con lui, e del resto Appio era un uomo molto ostinato e caparbio.

“L'anno 312 a.C.”, ricordò più tardi qualcuno, “passò alla storia per il famoso censorato di Appio Claudio... la sua memoria è cara ai posteri, perché egli costruì una strada ...”.

In quell'anno gli ingegneri romani, che si servivano dei soldati come manovali, tracciarono le prime miglia della nuova strada su quello che era stato un semplice sentiero diretto ad Alba Longa, a sud di Roma. I Romani erano convinti che sulla strada si sarebbe snodato un gran traffico, compresi i carri trainati da buoi, che superavano le duecento libbre di peso; così Appio insisté presso gli ingegneri affinché preparassero delle fondamenta, cosa che non era stata mai fatta prima. La strada doveva essere larga quindici piedi, effettuando uno scavo di tre piedi da riempire di pietrisco. Su questo poi dovevano essere deposte delle pietre ben squadrate, grandi, che si adattassero a dovere l'una accanto all'altra, senza cemento, ma così vicine che non si sarebbe potuta introdurre neanche una lama di coltello tra gli interstizi.

La strada da Roma a Capua era lunga soltanto centotrentadue miglia, eppure costituì l'inizio del sistema stradale dei Romani. In un periodo di cinquecento anni quel popolo doveva tracciare migliaia di miglia di strade, a prova di intemperie, che un giorno si sarebbero snodate dall'Oceano Atlantico, per tutta l'Europa, fino al Mar Nero e, più tardi, fino al fiume Eufrate.

La prima di queste strade fu chiamata la Via Appia dal nome di Appio e, da quell'epoca, la maggior parte delle strade romane furono chiamate secondo i nomi di coloro che ne proponevano la costruzione, o le tracciavano, o ne finanziavano i lavori; oppure presero i nomi delle città o dei luoghi ai quali erano dirette. La Via Appia fu chiamata così da Appio Claudio Cieco, la Via Flaminia dal nome del censore Flaminio e la Via Salaria dalle saline situate a nord-est di Roma. La Via Prenestina correva verso l'antica Preneste, una città etruschizzata, e la Via Ostiense era la strada che conduceva da Roma al suo porto principale, Ostia, alla foce del Tevere.

Appio aveva insistito affinché quella prima strada fosse costruita solidamente. I grandi rivali di Roma sul suolo italico, gli Etruschi, avevano strade, ma la pavimentazione che le ricopriva lasciava molto a desiderare.

I costruttori romani usarono il materiale che era più a portata di mano, la dura lava basaltica, che in tempi remotissimi era traboccata dai vulcani, si era indurita in pietra basaltica grigio-nera e si trovava in immense cave. La maggior parte dei vulcani erano ormai inattivi fin dal 1000 a.C., ma durante i loro periodi di attività avevano vomitato fiumi di pietra fusa, allo stato liquido, che doveva diventare la famosa pietra di lava silice dei Romani.

Il silice veniva estratto dalle cave, caricato su pesanti e solidi carri forniti di ruote e trainati da buoi, e portato sulla strada, dove centinaia di lavoratori venivano impiegati per tagliarlo, dargli una forma ed incunarlo al proprio posto. Fu fatto tutto così bene che, ottocento anni dopo che era stata tracciata, nel 535 d.C., benché fosse ormai trascurata, un greco che vi passeggiava ne rimase meravigliato: “Appio adoperava pietre squadrate, levigate e tagliate in modo da formare otto angoli. Le univa insieme senza calce e così strettamente che non sembravano più unite, ma sembravano formare un unico insieme; e malgrado tutto il tempo che è passato (ottocentoquarantasette anni) e gli innumerevoli veicoli ed il bestiame che l'hanno percorsa, ogni giorno, in tutti questi anni, la compattezza delle pietre non è affatto diminuita”.

All'epoca in cui fu tracciata la Via Appia, i Romani avevano già ingegneri molto abili, chiamati *architecti*. Nella Roma dei primordi, ogni romano era stato l'architetto di se stesso ed era quindi anche stato colui che aveva tracciato il sentiero che conduceva alla propria casa. Ora a Roma cominciarono a fare la

propria comparsa solidi e grandiosi edifici, un foro dove si poteva amministrare la giustizia, mercati e templi, tutti costruiti in pietra, nati dai disegni di un *architectus*. Sotto gli ingegneri vi erano dei sovrintendenti, i quali usavano uno strumento chiamato *groma*, che consisteva in un paio di assi legate insieme in modo da formare una croce ad angoli retti. Da questa pendevano delle corde, a piombo, e guardando le traverse il sovrintendente era in grado di controllare se la linea era dritta.

La Via Appia procedeva in linea retta per quanto il terreno lo potesse permettere, e man mano che il tracciato si inoltrava Appio ordinava di piantare alberi in modo da fornire ombra ai futuri viandanti.

Le prime miglia della strada su terreno ondulato non causarono soverchi fastidi agli ingegneri, ma quando il terreno cominciò a discendere verso i bassipiani della Campania, cominciarono a profilarsi dei veri e propri problemi. Dalle colline sovrastanti, coperte di vigneti, lo sguardo poteva arrivare fino al mare oppure fino al Lago Pontio, che si adagiava sulle calde e pianeggianti terre della Campania.

Questo era un territorio al quale i Romani avevano pensato a lungo e, una volta che l'ebbero conquistato, gli sconfinati campi divennero pascoli per il loro bestiame e per quei maiali che fornivano la "comune carne di porco arrostita romana". Ma il problema era costituito dal Lago Pontio e dalle vaste paludi che lo circondavano, le Paludi Pontine, dove l'aria era "umida e pesante", apportatrice di malaria, mentre i Romani erano abituati a vivere sui colli di Roma spazzati dal vento.

Le Paludi Pontine avevano inizio poco oltre un luogo chiamato le Tre Taverne, sulla Via Appia, da dove iniziava appunto il terreno acquitrinoso intorno al Lago Pontio. Inoltre la campagna era anche talvolta inondata dall'acqua che scendeva dalle colline. Per questa ragione gli ingegneri decisero di costruire una strada rialzata rispetto al terreno circostante, che doveva attraversare tutta la palude; una strada che sovrastasse il terreno di buoni sei piedi e che, al tempo stesso, servisse anche da diga nei riguardi del lago. Come prima cosa conficcarono nel terreno degli spessi pilastri di legno disposti in due file parallele, poi riempirono lo spazio tra

le file con pietre non legate da calce, ma pigiate ben bene, e infine fu aggiunta della ghiaia. Su questa solida base fu disposta la pavimentazione, costituita da pietre poligonali, le famose pietre vulcaniche color verde-nero.

Quando l'acqua divenne troppo alta, la Via Appia non poté procedere oltre e si arrestò al *Forum Appii*. Di qui i viaggiatori potevano servirsi di una piccola imbarcazione, di solito in servizio di notte, trainata da muli, che procedeva su di una stretta lingua di terra fiancheggiante l'acqua per una lunghezza di due miglia, oppure "erano costretti a fare un ampio giro che li conduceva fino a Terracina".

Orazio, il famoso poeta romano, che percorse la Via Appia nel 38 a.C., si dovette fermare al *Forum Appii*, e lo ricorda brulicante di barcaioli e di locandieri "di pochi scrupoli". Si decise per il viaggio in barca. "Ora", scrisse come sedette sulla chiatta, "la notte si prepara a spargere la sua oscurità su tutta la terra ed a punteggiare il cielo di Stelle". Ma al mattino seguente si accorse che i barcaioli se ne erano andati a dormire e che l'imbarcazione si trovava al punto di partenza, come la sera precedente.

Molti consoli romani e, più tardi, anche gli imperatori tentarono di bonificare le paludi; lo stesso Giulio Cesare espose un suo piano al Senato, ma fu assassinato prima che il progetto potesse avere inizio. Solo quando fu eletto imperatore Troiano, nel 98 d.c., iniziarono lavori di una certa serietà i quali, secondo quanto dice un antico scrittore, possono essere paragonati ad una delle fatiche d'Ercole, ed esattamente quella in cui tagliò le teste dell'Idra. Alla fine dei lavori di bonifica, compiuti dagli ingegneri di Troiano, le paludi non erano altro che una serie di canali, il più grande dei quali era navigabile e partiva dal *Forum Appii* per giungere fino a Terrina (*Barramina*): "... così possiamo dire che fu un lavoro talmente miracoloso bonificare quelle noiosissime paludi da essere paragonato ad un'altra delle fatiche di Ercole, specialmente quello di preparare le fondamenta che dovevano sopportare l'immenso peso delle pietre che formavano la Via Sappia".

Questa rasentava il Tirreno nella città di Terrina, situata nel punto in cui le montagne s'incontrano con il mare. Da questa città la Via Sappia si arrampicava, zigzagando avanti ed indietro, finché non raggiungeva un terreno più livellato, poi costeggiava i fianchi delle montagne. Il punto più alto era un villaggio chiamato *Anuri*. Orazio scrisse che egli ed i suoi amici "... impiegarono tutto il resto del giorno per arrivare ad *Anuri*, che era maestosamente appollaiato su quelle vette di pietra calcarea".

All'epoca di Troiano, quando la strada fu ricostruita, gli ingegneri pendettero la montagna sovrastante il mare, in modo che la strada potesse passare al livello del mare stesso senza doversi arrampicare, e fu tale il loro orgoglio per questa impresa che segnarono la parete tagliata con numeri romani ogni venti piedi.

Più oltre, sempre in direzione sud, i Romani ebbero di nuovo a che fare con l'acqua quando si imbarcarono nel lago interno di Fondi e, poiché non conoscevano la tecnica del tracciare la strada su terreno umido ed acquitrinoso, come era quello che si estendeva dal lago fino al mare, fecero fare alla strada una curva verso l'interno, ossia verso la città di Fondi (*Mundi*), tenendosi molto vicino alle colline. Dopo aver girato intorno al lago, la Via Sappia tornava verso il mare nei pressi di Forgia (*Formiæ*), una graziosa località dove il grande oratore romano Cicerone fece costruire la sua villa.

Sempre nei pressi del mare, la strada si arrestava temporaneamente sul fiume Liri che, naturalmente, non si poteva aggirare. Fu quindi necessario costruire un ponte ed i soldati romani furono addestrati a nuotare e ad imparare come si potesse attraversare un fiume carichi dell'equipaggiamento da guerra. Sotto la direzione degli ingegneri, entrarono in acqua alla ricerca di un solido fondo roccioso sul quale poter poggiare i pilastri di pietra. Progettarono il ponte in modo che fosse sorretto da quattro archi e lo costruirono con mattoni cotti appiattiti. Soltanto il metallo avrebbe potuto resistere a lungo alla furia del fiume e, durante i secoli che seguirono, il ponte dovette essere ricostruito molte volte; l'ultima volta accadde sotto l'impero di Domiziano, che regnò dall'81 al 96 d.C.

Insieme al ponte i Romani costruirono la città di Minturno (*Minturnæ*), una specie di Roma in miniatura, con ampie strade pavimentate ed un grande anfiteatro che ancora sopravvive. La città era rifornita di acqua per mezzo di un acquedotto che portava dalle colline il prezioso liquido, il quale veniva poi inoltrato nelle fontane pubbliche e nelle case da tubi di piombo. Anche una parte di quell'acquedotto sopravvive ancora.

Una volta attraversato il fiume, la Via Appia procedeva lungo la costa, ed il mare era così vicino che i viaggiatori udivano distintamente, dalla strada, lo scrosciare delle onde sulla spiaggia. Ad una distanza segnata più tardi da una pietra miliare romana, dove si poteva leggere la cifra CXVIII, ossia a centodiciotto miglia romane dal Foro, a Roma, la strada perveniva a Sinuessa, una zona famosa per il vino e per le fonti di acqua sulfurea. Qui, dato che il suo punto di arrivo doveva essere la città di Capua, si dirigeva decisamente verso est, tenendosi verso gli altopiani che si trovano a nord del fiume Volturno; ma poi, pervenuta ai sobborghi della suddetta antica città, era stato necessario farle attraversare il Volturno, fiume dall'impetuosa corrente, con un ponte a tre archi massicci, ricoperto di una pietra chiamata travertino. Dopo di che, la strada arrivava finalmente a Capua.

Questa era un'antica città etrusca con grandi palazzi, di molti dei quali si possono vedere ancora le rovine. Nel 300 a.C. era il punto di arrivo della via Appia, ma più tardi la strada proseguì fino a Benevento. Capua era una città della massima importanza per i Romani. Molti rozzi sentieri, che un giorno sarebbero divenuti strade pavimentate, entravano nella città, un centro molto importante per i suoi mercati e le sue fabbriche di oggetti di rame.

All'epoca in cui la Via Appia raggiunse Capua, Appio, il suo creatore, era già completamente cieco. Non visse quindi per vederla completata, ma visse per sentirla. Si dice infatti che la percorresse a piedi nudi in modo da poter sentire i punti di unione delle pietre e constatare che erano state poste a dovere.

La famiglia gli costruì una grande tomba al lato della strada che aveva preso il suo nome, e questo fu l'inizio di una nuova moda, perché molti personaggi famosi, da allora, si fecero costruire l'estrema dimora ai bordi della Via Appia. Alcune di queste dimore, grandi come edifici pubblici, contengono i resti di intere famiglie.

La maggior parte delle tombe erano ricoperte di marmo e portavano l'effigie del morto. I funerali si celebravano di notte. La gente veniva con in mano delle torce accese che illuminavano la strada. Dopo aver costruito un'immensa pira di legno, il corpo del morto veniva cremato come offerta agli dèi mentre, come credevano, l'anima, nello stesso tempo, saliva fin sulle stelle. Nella tomba venivano poste le ceneri. Allora, come ancor oggi, lungo la Via Appia si potevano leggere le iscrizioni sulle tombe.

Su di una è scritto: "... Qui sono sepolti una sorella e un fratello... Un padre in lacrime si addolora per la prematura morte di un figlio e di una figlia. Aveva sperato di precederli nella tomba, secondo la legge della natura. È stato il suo triste destino ad accendere la loro pira funerea. Egli implora gli dèi che gli concedano di riunirsi al più presto a loro".

Dato che i Romani solevano passeggiare spesso lungo la Via Appia, più tardi furono aggiunti ai lati i marciapiedi, e nella fioca luce della sera romana si potevano leggere le iscrizioni sulle estreme dimore dei grandi che sorgevano lungo tutta la strada fino a circa centoventi miglia da Roma.

Occorsero più di cinquecento anni per completare la Via Appia fino al suo progettato punto di arrivo e cioè fino al porto di *Brundisium*, la moderna Brindisi, all'estremità dello "stivale" d'Italia. Già a quell'epoca, però, la maggior parte della penisola era solcata in lungo ed in largo da bellissime e robuste strade. Le guerre puniche, che durarono oltre centodiciotto anni, si portarono via molte delle risorse di Roma e quindi ritardarono il completamento della Via Appia fino a Brindisi. Non fu, infatti, se non nel 114 d.C. che Traiano iniziò il secondo tratto della strada, ossia un tratto di duecento miglia, fino a Brindisi appunto.

Questo secondo tratto aveva inizio dalla città di Benevento o, come era chiamata allora, *Beneventum*, la più grande città a sud di Capua, che si erge sulle colline: i Romani le avevano cambiato il nome originario *Maleventum*, in seguito ad una grande vittoria ivi riportata su Pirro nel 275 a.C.

"Traiano costruì ed estese", scrisse uno storico, "la stessa Via Appia, una grande strada che cominciava a Benevento e correva fino a Brindisi, per duecento miglia romane". Questa informazione appare su un'iscrizione in pietra e spiega che "l'imperatore Cesare... Traiano ... nell'anno VI del suo regno dette inizio alla strada da Benevento a Brindisi".

Per segnare questo punto di inizio, fu costruito a Benevento un bell'arco di trionfo in onore dell'imperatore Traiano: esiste ancora oggi e conduce ad un antico ponte romano. Traiano volle conservare il nome di Via Appia, anche se era stato lui a far costruire l'ultimo segmento della strada. In un primo tempo, sulle pietre miliari che la segnavano, si poteva leggere Appia-Traiana; poi, man mano che procedeva verso il meridione, diventata la "Via di Traiano".

A Brindisi, al termine delle trecentosessantasei miglia di percorso, Traiano fece porre due grandi colonne proprio di fronte al porto ed al mare. Uno di questi orgogliosi monumenti, che segna in pratica la fine della Via Appia, è ancora in piedi.

## Capitolo 2

### Il Lazio-Campania: un unico territorio

I Romani le chiamavano “i campi”. Erano terre pianeggianti, solcate da numerosi fiumi; terre ricche e fertili. Il Lazio-Campania si estendeva ai piedi delle montagne, da Ostia, alla foce del Tevere, fino a Napoli. In questa zona, i Romani stanziavano i cittadini privi di terre ed anche i veterani con un onorevole benserivito dell'esercito. La Via Appia invitava al trasferimento.

Così, presto, i villaggi furono uniti da strade di campagna alla pavimentata Via Appia. Erano strade di terra e quando pioveva molto i contadini ne ricoprivano la superficie con ghiaia. La Via Appia divenne quindi, nel loro linguaggio, una via vicina, ossia una strada locale.

Lungo queste piccole strade affluenti cominciarono a sorgere le case, le tipiche case dei contadini romani, costruite dai proprietari con l'aiuto di tutti i vicini. L'abitazione esordiva come una semplice costruzione, dalle dimensioni di un granaio, con stanze a ciascuna delle estremità, mentre la parte centrale veniva usata come ricovero per il bestiame. Le mura erano erette con le pietre dei campi, intonacate ed imbiancate, mentre il tetto era ricoperto da grandi tegole rosse, di cui esistono ancora esemplari con incisi i nomi dei costruttori.

Col passare del tempo, se la sua nuova attività prosperava, il soldato-contadino poteva trasformare la semplice casa in una villa e la costruiva tutta intorno ad un cortile. I vani principali erano nella parte centrale, composti da camere da letto e da un bagno, mentre la cucina, dove i cibi venivano cotti su fornelli a carbone, era provvista di dispense e di vani che fungevano da magazzini. Nella veranda vi era la cisterna, ossia un pozzo sotterraneo per raccogliere l'acqua che scorreva via dal tetto liscio. Era questa l'acqua usata in ogni casa, in modo che la famiglia non avesse bisogno di recarsi al pozzo pubblico ogni giorno per attingerne.

La Campania era il paese ideale per la coltivazione del frumento, principale componente dell'alimentazione per i Romani e loro principale preoccupazione quando dovevano rifornirsene. Infatti vi era sempre un mercato molto attivo. In aggiunta al frumento, molti agricoltori piantavano vigneti e oliveti; anzi il frumento spesso era piantato proprio tra queste piante. Molti poi piantavano verdure, come cavoli, cipolle, insalata, aglio, rape, pastinaca, ecc.

I Romani erano abituati a coricarsi presto. Le lampade, che bruciavano olio di oliva, erano ben povera cosa, non efficaci come le candele. Il contadino romano si levava all'alba e consumava un leggero pasto di zuppa di avena fatta con frumento bollito, alla quale aggiungeva del miele. Si conosceva già la canna da zucchero, ma questa veniva da troppo lontano e forse soltanto i ricchi potevano permettersela; e poi la canna da zucchero era usata soltanto come medicinale.

Quando il soldato-agricoltore si recava al mercato, che si teneva settimanalmente al *Forum Appii*, viaggiava su strade coperte di ghiaia, di una decina di piedi di larghezza, finché non raggiungeva la Via Appia, piena di vita e di movimento. Il *Forum Appii* era sia un mercato che un ritrovo per la conclusione ufficiale di affari, ed il commercio faceva affluire colà gente dai villaggi più sperduti. Molti si portavano dietro sacchi di grano per farselo macinare e ridurre in farina perché, a meno che non avesse una grande casa e schiavi, il contadino non poteva macinarselo da sé. Il mugnaio usava un apparecchio ruotante fatto di pietra vulcanica grezza, al quale era stata data la forma di una clessidra. Il *Forum Appii* era appunto un luogo di ritrovo, dove vi erano molti molini. La macina, o molino, veniva fatta girare per mezzo di una lunga leva inserita nella grande pietra macinante e spinta sia da forza umana, sia con l'aiuto di muli. Il grano era versato nella parte superiore e poi setacciato, finché non perveniva al molino vero e proprio, dove era ridotto dalle macine, strettamente aderenti l'una all'altra, in farina. Questa era versata fuori dalla pietra conica inferiore. Molte macine rotanti esistono ancora.

Il grano eccedente, che non era necessario al fabbisogno della famiglia, era destinato al commercio ed i compratori si recavano proprio al *Forum Appii*, che si trovava a due giorni soltanto di viaggio da Roma, per l'acquisto del grano. I cereali erano l'altra grande necessità di Roma e per un certo tempo la Campania fu in grado di rifornire la città, nella quale però cresceva l'appetito man mano che ne crescevano le dimensioni. In futuro sarebbero stati importati annualmente dall'Africa dieci milioni di staia, e cinque milioni in più anche dall'Egitto.

Il grano era distribuito gratuitamente al popolo dal governo romano. Colui che aveva l'incarico della sorveglianza del traffico sulla Via Appia, percorsa da un immenso sciame di carri cigolanti, era

enormemente occupato. A nessuno di questi carri era consentito di trasportare più di milleduecento libbre ed ogni conduttore doveva essere fornito di un certificato, in cui era registrato tutto ciò che trasportava.

Il mercato settimanale in Campania, sulla nuova Via Appia, era importante anche per qualcosa di più che non soltanto il commercio. Qui gli *aediles*, addetti alla sorveglianza dei mercati pubblici, recavano le notizie dal mondo esterno a coloro che vivevano in fattorie isolate. I Romani non avevano giornali come li intendiamo noi ma, dopo il 59 a.C., vennero in uso gli *acta diurna*, ovvero “atti giornalieri”, di importanza sociale e politica. Questi, scritti a mano dagli scribi, raggiungevano la Campania ed erano letti ai contadini che venivano sia per commerciare, sia proprio per udire le ultime notizie.

Provvisti di cereali, di frutta, di vino, di olive e di tutti gli altri prodotti della fattoria, i contadini dovevano acquistare soltanto quello che non producevano. La prima cosa era il sale che, a parte il sapore che dava ai cibi. Per dei consumatori di cereali come i Romani, era d’importanza vitale. I soldati che erano diventati contadini potevano agevolmente ricordare quando venivano pagati in sale; lo avevano chiamato allora il “salario bianco”.

Il sale veniva ora ricavato dal mare, in prossimità del porto di Ostia, dove i Romani stavano costruendo immense attrezzature portuali per permettere l’attracco alle navi che provenivano da tutto il mondo. Una rudimentale strada fiancheggiava tutta la costa della Campania, sotto l’ombra dei pini che crescevano in prossimità del mare. Più tardi, l’imperatore Severo ne fece costruire una bella e larga, pavimentata con pietre, che congiungeva Terracina ad Ostia e che correva lungo la costa per centodiciotto miglia, unendo la Via Appia con il porto.

Man mano che si sviluppavano le strade, si sviluppavano anche le città della Campania, che crebbero indipendentemente dalla Via Appia. I Romani mantenevano strade che si congiungevano con essa, ed una di queste era chiamata la Via Campana. Aveva inizio a Capua, la città verso la quale Appio il Cieco aveva diretto la Via Appia, ed era una strada di ramificazione, magnificamente pavimentata, che in una cinquantina di miglia arrivava fino al porto di Napoli (*Neapolis*). Esiste ancora oggi.

Napoli era stata una volta un centro commerciale greco ed era fornita di un bel porto naturale, il migliore di tutta la costa. Ma aveva un solo svantaggio: la vicinanza del pericoloso vulcano attivo della zona, il Vesuvio. Di giorno questo emetteva una sottile nuvola di fumo rosa; di notte invece si poteva vedere la lava ardente, rossa come una fornace mentre fonde l’acciaio. A nord di Napoli, gli ingegneri romani ampliarono due porti naturali, dove le navi venivano a caricare i prodotti della Campania ed a loro volta scaricavano i generi di lusso provenienti da altre terre. Tale era il traffico di carri e cocchi, di persone che camminavano da sé o venivano trasportate che Augusto, una volta divenuto imperatore, dette ordine al suo architetto, Cocceio, di eliminare gli ingorghi scavando due gallerie, una a *Cumae*, un luogo sacro sia per i Greci che per i Romani, ed una tra Pozzuoli (*Puteoli*) e Napoli. Scavate nella roccia, le gallerie erano larghe dieci piedi ed alte nove. Esistono tuttora, proprio come le scavarono gli architetti romani, e sono in uso ancora oggi.

Infine alla Campania, a quei campi vasti e fertili che si estendevano tra il mar Tirreno e le montagne, fu concessa un’altra strada nell’81 d.C., quando salì al potere l’imperatore Domiziano. Questi era stato un famoso soldato e sapeva quindi quale potesse essere l’importanza delle buone strade, dei ponti ben costruiti e dei luoghi di sosta dove si potesse riposare, mangiare e soddisfare la sete contro il caldo dell’estate.

Fece progettare dai suoi ingegneri una nuova strada che si potesse congiungere con la Via Appia quando questa abbandonava la costa, a Sinuessa, e si volgeva all’interno, verso Capua. Fece costruire la strada lungo la costa, in direzione sud, da Sinuessa a Napoli. Era lunga cento miglia e si chiamò Via Domiziana, dal nome dell’imperatore. Parte di essa è ancora visibile al giorno d’oggi.

La costruzione di questa strada, che apriva un varco verso la Campania inferiore era talmente nota a tutti che fu celebrata in versi. Il poeta Stazio deve aver assistito ai lavori, perché così scrisse: “Dapprima si deve prepararne il letto, limitandone bene i margini e, per la profondità necessaria, scavare la terra. Poi, come seconda cosa, con l’altro materiale si deve fare una base lungo tutta la strada, così che il suolo non sprofondi per fondamenta troppo deboli, che diano una falsa base alle pietre usate per pavimentare. Come terza cosa la si deve assicurare con ciottoli, uniti strettamente tra di loro. Guardate ora quante mani stanno lavorando insieme. Alcune abbattano gli alberi di fronte, altre spaccano le rocce, mentre altre ancora tagliano o levigano le pietre della pavimentazione con arnesi di ferro. Poi i muratori depositano sabbia arroventata e mista a tufo vulcanico, come base sulla quale riposeranno le pietre della pavimentazione. Ed ancora altri vanno avanti a prosciugare gli stagni, costruendo ponti su quegli aridi ruscelli che si trovano più oltre”.

## Capitolo 3

### “Cartagine deve essere distrutta”

Era inevitabile che un giorno sarebbe scoppiata la guerra tra Roma e Cartagine. Nel 264 a.C., Roma era considerata da Cartagine una specie di nuova arrivata. Chi era Roma? Ma allora, chi o che cosa era Cartagine?

Nel 264 a.C., Cartagine era il più potente stato commerciale di quel mondo che gravitava sul Mediterraneo. Era stata fondata da una tribù di Fenici, una delle più antiche di questa gente errante, la cui sede originale era stata Tiro, l'odierna Sur, nel Libano. Si dice che un fenicio chiamato Cadino, abbia inventato l'alfabeto, il che può ben corrispondere a verità. I Fenici non furono gli inventori della nave, tuttavia la svilupparono e ne costruirono di grandi con vele e remi, navi che erano in grado di coprire enormi distanze spingendosi anche nell'Atlantico.

Nel IX secolo a.C. gettarono le ancore in un luogo che più tardi chiamarono *Karthadshat* (Cartagine), nell'Africa settentrionale. Questo luogo era provvisto di una baia ben protetta, con accanto un vasto lago, ed era separato dall'Italia e dalla Sicilia dalla strozzatura del mare Mediterraneo. Nei giorni sereni, dall'alto di una montagna, si potevano scorgere le coste della Sicilia, ed in una giornata limpida come un cristallo anche la stessa Italia. Fin dal 600 a.C., il popolo di Cartagine aveva dominato il mondo del commercio; poi i Cartaginesi si erano stabiliti in parte della Sicilia e della Sardegna ed erano anche arrivati in Spagna. Il loro vero interesse era il commercio e quindi navigavano in lungo ed in largo per fondare colonie commerciali.

Annone, uno dei loro generali, navigò, nel VI secolo a.C., fino allo Stretto di Gibilterra. Volse le prore delle sue navi all'Atlantico e, per la prima volta, i Mediterranei videro una nuova Africa, l'Africa degli animali di enormi dimensioni e delle immense giungle. Per proteggere la loro flotta mercantile, i Cartaginesi dovettero munirsi di una flotta da guerra e, per proteggere entrambe, costruirono un porto fortificato a Cartagine, il più grande porto difensivo che l'uomo avesse mai progettato fino ad allora.

Per prima cosa costruirono un muro, alto cento piedi e spesso trentatré, con alte torri da difesa, ciascuna, di seicento piedi. Questo muro partiva dalle rocce a strapiombo sul mare e si allungava verso l'interno per circa ventidue miglia. Nella parte inferiore del muro si aprivano stalle per quattromila cavalli e per gli elefanti, e vi erano anche le caserme per le truppe. Nell'area da esso delimitata vi erano quartieri residenziali, alti palazzi con numerosi appartamenti per la gente comune e ville per i ricchi.

Poi costruirono un grande porto artificiale. Dietro i frangiflutti che tenevano lontane le onde del mare aperto vi era l'entrata del porto mercantile, con un ingresso stretto, di meno di settanta piedi di larghezza. Una grande catena di ferro, ad anelli, ciascuno dei quali poteva pesare quanto un uomo, si alzava e si abbassava per permettere il passaggio delle navi che, dopo aver superato la zona della fortezza da ciascun lato, entravano in un vasto porto di forma rettangolare, grande abbastanza (dicevano coloro che lo avevano visto), da dare asilo almeno a quattrocento navi. Dietro questo porto vi era quello militare, nel cui centro vi era un'isola con la torre dell'ammiraglio, a sei piani, dalla quale costui poteva osservare l'arrivo e la partenza di ogni nave. Dalla torre si poteva vedere agevolmente anche la Sicilia, lontana una sessantina di miglia, e l'ammiraglio poteva sorvegliare e dirigere personalmente le navi ancorate nel porto circolare. Questo poteva alloggiare duecento navi da guerra del tipo chiamato allora trireme; nave lunga, stretta, con tre ordini di remi e con una sola vela latina. In ogni nave di questo tipo vi erano sessanta rematori, allenati al punto che erano in grado di remare come se fosse stato un sol uomo.

Cartagine era forte, ricca ed aggressiva, ed aveva firmato dei trattati con Roma fin dal VI secolo a.C.. Quando una delegazione romana si recò a Cartagine per acquistare il famoso grano duro, che cresceva nel retroterra della città, essa fu schernita, dato che pretendeva di pagare un prezzo inferiore a quello imposto da Cartagine. Anzi, il capo dello stato cartaginese puntò l'indice verso il mare che lambiva il grande porto e disse: “Voi Romani non potreste nemmeno lavarvi le mani in questo mare senza il nostro permesso”.

I Romani non lo dimenticarono mai, ma a quell'epoca non avevano una gran dimestichezza con il mare, anzi lo chiamavano “un pascolo per i folli”; tuttavia riuscirono presto a capire che, se volevano sconfiggere i Cartaginesi, avrebbero dovuto avere una flotta.

Nel 258 a.C. trovarono una delle navi di Cartagine arenata su di una spiaggia. Usando quel relitto come modello si costruirono una flotta di cento navi dove, invece di tre ordini di remi, ne progettarono cinque e quindi le chiamarono *quinqueremes*.

La prima Guerra Punica ebbe inizio nel 264 a.C., al largo delle coste della Sicilia. Questa e le altre due, che dovevano essere le più grandi guerre combattute nel mondo antico, almeno a quanto ci è dato di conoscere, interessarono la Sardegna, la Spagna e l'Italia ed ebbero la loro conclusione in Africa. Misero a dura prova le energie di Roma per oltre un secolo, e la costruzione di strade dovette subire un arresto. Soltanto la prima di queste guerre durò ben ventitré anni e divorò uomini e navi in tal numero che terminò con le due parti ugualmente esauste.

La seconda Guerra Punica cominciò in Spagna (*Hispania*) ed Annibale, uno dei più grandi generali della storia, che aveva allora soltanto ventinove anni ed era stato educato in Spagna, vide chiaramente che il solo mezzo per sconfiggere i Romani era quello di conquistare la stessa Roma; tra tutti coloro che tentarono l'impresa fu l'unico che riuscì quasi a realizzarla.

Nel 218 a.C., avanzò con un grande esercito ed un branco di trentasette elefanti da guerra. Iniziò la marcia dalla Spagna ed attraversò le Alpi mentre cadeva la prima neve di settembre. Benché i Galli avessero spesso varcato le Alpi per attaccare i Romani, che si erano stabiliti nella valle del Po, Annibale fu il primo ad attraversarle con un grande esercito ed arrivò in Italia con ventimila uomini, seimila cavalieri ed un solo elefante.

Per quindici anni, tra il 218 ed il 203 a.C., Annibale sconfisse una dopo l'altra le legioni romane mandategli incontro e devastò le terre italiche, conquistandone le città, distruggendone quelle ormai romanizzate, rovinando anche molti ponti, senza essere mai sconfitto. Le perdite romane in vite umane furono spaventevoli. L'esercito romano era costituito dai cittadini e questo voleva dire che tra i morti si potevano contare moltissimi di quelli che lavoravano nelle fattorie e che costruivano le strade ed i ponti.

Durante la guerra contro Annibale, Roma non costruì strade; tuttavia dovette occuparsi di mantenere in funzione quelle già iniziate, così che le sue legioni si potessero spostare rapidamente da un punto ad un altro. Esse dovettero poi essere mantenute in buono stato anche perché i prodotti delle fattorie, grano ed orzo, maiali e bestiame, potessero raggiungere agevolmente i mercati.

I Romani avevano costruito molte piccole strade partenti dalla loro città, di cui una delle più importanti, con direzione nord, era la Via Flaminia, iniziata per la prima volta nel 264 a.C. e destinata ad attraversare terre molto fertili. A cinquanta miglia dalla capitale essa entrava nella città di Narni (*Narnia*), la quale, posta in posizione elevata, costituiva una fortezza naturale. Comunque, non tentarono nemmeno di attraversare la profonda vallata con un ponte, compito che fu lasciato invece all'imperatore Augusto in data posteriore. La Via Flaminia fu portata avanti rapidamente e raggiunse la città di Spoleto (*Spoletium*), nel 220 a.C., ma i Romani dovettero dolersi di ciò perché, due anni più tardi, Annibale marciò su quella strada da poco fatta per andare ad attaccare Roma.

Il mercato di Ponte Milvio, a Roma, dal quale partiva verso nord la strada, era una zona molto animata, famosa per il porco arrostito. Grossi maiali venivano disossati, la testa, e gli arti legati e poi arrostiti dopo essere stati generosamente conditi con sale, pepe e rosmarino. Era proprio in questo luogo che, qualche secolo più tardi, soleva andare Nerone ancor giovane, vestito come un plebeo, a divertirsi con le sue birbonate.

Nel 205 a.C., la seconda Guerra Punica entrava nel suo tredicesimo anno sul suolo italiano e sembrava non dovesse aver fine. Le legioni romane venivano disfatte l'una dopo l'altra ed Annibale era convinto che le sue vittorie avrebbero fatto sì che le tribù e le città d'Italia si sarebbero ribellate a Roma. Invece, quasi tutte le rimasero fedeli ed egli non poté ottenere i rinforzi su cui contava, dato che erano i Romani a tenere il mare. Questi non erano in grado di sconfiggerlo, è vero, ma il Cartaginese non era in grado di prendere Roma.

Verso il 204 a.C., toccò a Cornelio Scipione prendere decisamente l'iniziativa nella guerra contro Cartagine. Aveva soltanto ventisei anni quando si era conquistata una certa fama come generale in Spagna. Il padre, che aveva portato lo stesso nome, era stato ucciso in quello stesso paese durante una delle interminabili battaglie combattute contro i Cartaginesi. La fama di Scipione figlio crebbe al punto che dalla Spagna fu richiamato a Roma, dove fu eletto console.

Cornelio Scipione aveva molte di quelle qualità che avrebbero, più tardi, caratterizzato Giulio Cesare come uomo fuori dell'ordinario. Infatti era soggetto all'entusiasmo, ispirava fiducia ai suoi uomini e si preparava intensamente prima di intraprendere qualsiasi impresa.

Roma aveva perduto cinquecentomila uomini negli ultimi venticinque anni di guerra. Annibale aveva devastato le terre italiche e nessun generale era riuscito a sconfiggerlo. Che cosa fece Scipione per batterlo? "Datemi il permesso - disse - di portare le mie legioni all'attacco di Cartagine".

Era una pretesa audace, ma il permesso fu concesso e, nella primavera del 204 a.C., Scipione, con un esercito di venticinquemila soldati, sbarcò nei pressi di Cartagine. Questo fu l'inizio dell'effettiva influenza romana in quella zona. Roma, infatti, sarebbe rimasta in Africa per secoli, avrebbe costruito centinaia di belle città, solcato tutta l'Africa settentrionale con strade ed avrebbe fatto fiorire il deserto come non era mai fiorito né prima, né dopo.

Ma prima di tutto doveva essere sconfitta Cartagine. Questa ed il suo popolo mandarono subito una veloce nave a vela in Italia, per consigliare ad Annibale di tornare. Infatti, nel 203 a.C., questi si apprestò a rientrare a Cartagine, comprendendo che aveva ormai perduto la sua opportunità di battere, e conquistare Roma. "Gli dèi - disse - mi dettero l'occasione di prendere Roma, ma io non ne ebbi la volontà. Ora è troppo tardi. Gli dèi non mi daranno altre occasioni".

Aveva radunato i suoi uomini per lo svernamento nella parte meridionale d'Italia, nella località chiamata oggi Crotone, ed ivi attese le navi. Queste vennero in interminabile parata; mentre attendeva, Annibale scrisse il suo peana di vittoria e poi fece incidere quelle parole in una placca di bronzo dove, pieno di orgoglio fino alla fine, raccontò le sue vittorie contro i Romani. La fece fissare sul muro del tempio greco di Giunone, a Crotone, e poi salpò.

Nell'anno seguente, il 202 a.C., le armate romana e cartaginese si scontrarono nel territorio di Cartagine. Erano entrambe simili in entità ed esperienza ed erano guidate dai due più grandi generali dell'epoca. Ma Scipione aveva la superiorità nella cavalleria. Gli elefanti da guerra di Annibale aprirono la carica, ma l'esercito romano si divise al loro passaggio e lasciò che gli animali piombassero, senza conseguenze per i Romani, sulla retroguardia. Poi le ben addestrate legioni si gettarono nella mischia e la loro cavalleria attaccò i fianchi dell'esercito di Annibale, che si frantumò. Il generale cartaginese dovette fuggire a Cartagine.

Per le vittorie ottenute su Annibale, Scipione ottenne il soprannome di *Africanus*, dal nome della madre terra del Cartaginese.

Le condizioni della pace romana, alla fine della seconda Guerra Punica, furono durissime: Cartagine dovette rinunciare a tutte le sue navi da guerra ed agli elefanti da battaglia, cedere tutti i territori africani al di fuori della stessa città, impegnarsi a non dichiarare guerra ad alcuno senza il consulto romano. Dovette inoltre pagare a Roma, in argento, diecimila talenti, cifra corrispondente a circa sette miliardi di lire, in un periodo di cinquant'anni.

Ma nonostante tutte queste gravi imposizioni, Cartagine ridivenne forte e si lamentò col Senato romano per il modo con il quale era stata incatenata dal trattato di pace, chiedendo che fosse mandata da Roma una commissione per constatare la situazione di precarietà in cui la città viveva. La commissione era guidata da un senatore di nome Catone, e ciò che vide non gli piacque. Roma aveva combattuto contro Cartagine per oltre cento anni e Cartagine stava diventando potente di nuovo. Fu da allora che nelle sedute in Senato, qualunque fosse l'argomento trattato, Catone lo concludeva con queste parole: "In definitiva, secondo me Cartagine deve essere distrutta".

Nel 146 a.C., il desiderio di Catone fu esaudito. Quando un popolo vuole assolutamente la guerra può sempre creare dei pretesti: Roma provocò Cartagine, le chiese cose che essa non poteva dare. E questo bastò. I Romani misero su un immenso esercito ed una grande flotta. L'assedio durò per tre anni ed alla fine Cartagine fu, come Catone aveva voluto, "spazzata via".

Mentre Scipione, l'Africano Minore, il conquistatore della città (nipote adottivo dell'Africano, cioè di colui che aveva sconfitto Annibale), osservava le rovine della città, i suoi orgogliosi edifici abbattuti, il suo magnifico porto ridotto in rovine fumanti, disse al suo segretario, Polibio, che poi raccontò in scritto gli eventi: "Questo è un momento glorioso per Roma. Eppure ho paura, ho il presentimento che un giorno lo stesso destino di Cartagine sarà riservato anche a Roma, la mia città".

Dopo la distruzione di Cartagine, il territorio circostante divenne provincia romana con il nome di Africa.

## Capitolo 4

### Africa: “quella terra selvaggia di elefanti”

Dopo la caduta di Cartagine, Roma non mandò subito, come era nelle sue abitudini, gli ingegneri a dar inizio a quel sistema di strade che costruì più tardi nell’Africa settentrionale. Il Senato di Roma aveva lanciato una solenne maledizione su Cartagine. La città doveva essere totalmente distrutta ed il terreno su cui era sorta esser ricoperto di sale, mentre nessuno avrebbe mai dovuto, sotto pena di morte, tentare di ricostruirla. I Romani si limitarono soltanto ad esercitare un controllo sulle terre che erano state di Cartagine e fondarono anche il protettorato di *Numidia*.

Avorio, oro, legno, pietre preziose, animali e schiavi provenienti da quelle terre avevano arricchito Cartagine, ma l’Africa sconcertò dapprima alquanto i Romani. Le legioni che vi erano state mandate per esplorarla erano ritornate con strani racconti. Oltre la costa, nell’interno, si estendevano terre dove si coltivava il grano, ma erano infestate da animali selvaggi. Vi erano alte montagne, coperte di neve durante l’inverno, e poi un vasto deserto di sabbia con, a rari intervalli, oasi di palme da dattero. Vi erano tribù selvagge pronte ad assalire, leoni e leopardi ed immensi branchi di elefanti ben provvisti di proboscidi.

Per molto tempo i Romani non si resero conto del valore della loro preda. I poeti si facevano beffe di quella terra acquistata così a caro prezzo, con tanto sangue romano: “L’Africa, quest’arida nutrice di leoni”, disse uno; ed un altro: “L’Africa, questa terra selvaggia di elefanti”. Così Roma volse le spalle a quei territori e lasciò che l’Africa vivesse come fino ad allora era vissuta, naturalmente sotto il suo occhio vigile, per cento anni.

Colui che cambiò questo stato di cose fu Giulio Cesare. Per diventare il padrone di Roma dovette combattere quegli altri romani che gli si opponevano e dovunque essi andassero li seguì: Italia, Grecia, Spagna, Egitto e, alla fine, in Africa. Nella battaglia di Tapso nel 46 a.C., sulle rive del Mediterraneo, dove è ora la Tunisia, egli sconfisse finalmente l’ultimo dei suoi nemici e disse: “Prendo possesso di te, o Africa”.

Poiché Cartagine era nelle vicinanze del suo campo di battaglia, la visitò e con i propri occhi vide le rovine dei palazzi e dei templi ed il porto, una volta così grande, ancora ingombro dei rottami delle navi e delle rovine dei moli. Tutto ciò lo tormentò molto e quella stessa notte, come scrisse, ebbe un sogno: un dio gli apparve e gli disse: “Ricostruisci Cartagine”.

Giulio Cesare cominciò a formulare un suo piano per lo sfruttamento dell’Africa. Come prima cosa, la città di Roma, ora di mezzo milione di abitanti, aveva bisogno di grano e l’Africa era famosa per il suo grano duro. Cartagine era solo a due giorni di navigazione dal porto di Ostia ed era una terra troppo ricca per dividerla con gli indigeni. Ma poi vennero le Idi di marzo del 44 a.C. e Giulio Cesare fu assassinato.

Una volta che Roma aveva deciso di intraprendere qualcosa, lo faceva nel più egregio dei modi. Ottaviano, il successore di Cesare, creò nel 40 a.C. una legione romana addetta al controllo dell’Africa settentrionale, che fu più tardi chiamata la Legione III Augusta. Il suo compito era di dare un’organizzazione ai tre milioni di miglia quadrate di costa e di deserto di quel territorio. I soldati romani erano abituati a bonificare foreste, a tracciare strade, a costruire ponti e ad essere di valido aiuto nel progettare una città. Roma inoltre vi inviò i suoi migliori ingegneri e i suoi più abili architetti. Molte delle nuove città furono costruite sulle fondamenta di quelle già costruite dai Cartaginesi, quando queste naturalmente si adattavano ai piani dei Romani; altrimenti venivano rase al suolo e le pietre erano adoperate per l’edificazione della nuova città. Se non erano fornite di strade, i Romani provvedevano a tracciarvele, mentre se, al contrario, ne erano provviste, queste venivano riadattate.

Gli indigeni, i Berberi, abituati al caldo opprimente, erano ingaggiati come manovali, e in quanto tali venivano anche adoperati i prigionieri di guerra; quando questi non erano in numero sufficiente, venivano impiegati gli schiavi.

Verso il 19 a.C. erano state già costruite abbastanza strade e città da poter essere in grado di ricevere i primi tremila coloni inviati in quei territori dall’imperatore Augusto. I soldati di servizio nell’esercito, affluivano in grande quantità in Africa.

Veniva concessa loro tanta terra quanta potevano ararne, gli animali necessari venivano forniti dallo Stato e potevano godere di mutui ad interesse minimo. Questi erano i coloni, che non potevano abbandonare la loro fattoria senza permesso. Iniziarono dunque ad arare la terra ed a piantare il famoso grano duro d’Africa; dapprima per tracciare i solchi si servivano di buoi, ma poi, quando cominciarono ad affluire i cammelli dall’Oriente, impararono ad attaccare all’aratro quelli con una sola gobba, cioè i dromedari.

Le vallate dell’Africa settentrionale, in quei paesi che oggi sono conosciuti col nome di Algeria e Tunisia, sono piuttosto pianeggianti e si estendono tra una catena di montagne e l’altra. La stagione delle piogge è breve, ed è durante questo periodo che l’agricoltore deve piantare il grano, poiché poi viene il caldo torrido. Il grano cresce e matura molto lentamente senz’acqua, ma, se gli elementi sono favorevoli, l’agricoltore può contare sicuramente su di un ottimo raccolto.

Dopo una quindicina d’anni dall’inizio della coltivazione, il grano africano cominciò ad affluire a Roma. Tremila navi, grandi, robuste, costruite senza risparmio di mezzi, salpavano dall’Africa e gettavano le ancore nel Porto di Ostia, cariche di grano duro per Roma. Se il vento era favorevole, la traversata poteva svolgersi in sole quarantott’ore. Le navi venivano poi rimorchiate per diciassette miglia fino a Roma, trainate da muli che procedevano lungo la riva del fiume. Il grano era quindi distribuito al popolo di Roma. Più tardi, l’Africa proconsolare fu in grado di inviare annualmente dieci milioni di staia di grano a Roma, il che avveniva puntualmente perché, se le navi avessero ritardato, il popolo si sarebbe ribellato per le mancate distribuzioni. Così Roma capì subito quale fosse l’importanza dell’Africa: “Chiunque tiene l’Africa tiene Roma”.

Così ebbe inizio il vasto programma che riguardava la costruzione delle strade. Dato che la pioggia cadeva soltanto per pochi giorni all’anno, gli ingegneri romani trovarono che le fondamenta delle strade da costruire non si sarebbero dovute ancorare al terreno come quelle delle strade costruite in Italia, tanto più che la maggior parte del suolo africano non era formato da terra o sabbia, ma da pietra calcarea o arenaria. Gli ingegneri facevano scavare la superficie finché non incontravano la roccia solida e poi facevano stendere sopra questa il letto stradale. Le strade venivano costruite a schiena d’asino, affinché l’acqua piovana potesse scorrere facilmente via. Si trovò che, poiché dopo un temporale la terra ridiventava dura rapidamente quasi come la stessa pietra, le strade non avevano bisogno di pavimentazione, ed in questo modo si risparmiò tempo e denaro. La pavimentazione era riservata, naturalmente, solo alle vie cittadine.

Queste, ed in genere tutte le strade, erano pavimentate con grosse pietre del peso di circa duecento libbre e sagomate con diversi lati. Le strade d’Africa furono invece pavimentate con pietre tagliate a rettangolo. Ma, che si trattasse di quelle della stessa Roma o di quelle dell’Africa, le strade furono costruite accuratamente in modo che facessero scorrere via l’acqua piovana, raccolta poi e conservata in grosse cisterne.

Tra il 40 a.C. ed il 100 d.C., sorsero per tutta l’Africa settentrionale abitati romani, che non erano semplici villaggi di contadini, ma vere e proprie città, al cui ingresso veniva eretto un arco magnificamente scolpito, di solito in onore dell’imperatore. Non appena si perveniva alla strada pavimentata, vi era un bagno con acqua costantemente corrente ed anche terme pubbliche con acqua calda e fredda. Durante l’inverno, le camere erano riscaldate indirettamente, perché sotto il pavimento e tra le mura dei bagni tegole concave portavano l’aria calda. Se si aveva denaro, vi erano delle terme private, fornite anche di biblioteche, nelle quali, prima o dopo il bagno, si potevano leggere i libri di autori famosi, greci o latini. In quasi tutte le città dell’Africa con almeno cinquemila abitanti vi era un teatro, in cui recitavano attori provenienti dalla Grecia e da Roma. Vi era un circo per la corsa delle bighe, ed in una città chiamata *Thysdrus*, ora El Djem, fu costruito un anfiteatro così gigantesco da contenere posti a sedere per oltre trentamila persone, soltanto di pochi piedi inferiore al Colosseo. Esiste ancora e mostra la grande cura che Roma si prendeva per i divertimenti dei propri sudditi.

In seguito le ville dei ricchi divennero le più splendide, eccezion fatta per quelle della stessa Roma. I pavimenti erano di mosaici a pietruzze variamente colorate; nei bagni delfini di terracotta nuotavano intorno a ninfe marine, mentre vari tipi di pesci in pietra imitavano alla perfezione quelli naturali.

Si crede che il clima dell’Africa settentrionale non fosse allora molto diverso da quello di oggi. Poiché le zone dell’interno sono montagnose, la pioggia che cadeva scorreva poi verso il mare, penetrando lungo la zona costiera nel terreno, in modo da renderlo molto fertile. Eppure non tutta la costa era coperta di vegetazione, ma vi erano vasti spazi in cui il deserto si prolungava fino al mare e le dune di sabbia si spostavano avanti e indietro.

Ci volle un po' di tempo prima che i Romani trovassero il modo di costruire una strada lungo la costa nordafricana. La maggior parte delle città erano costruite nei pressi del mare e ciascuna era fornita di un porto, ma non di strade che potessero unirle l'una all'altra.

Nel 98 d.C., l'imperatore Nerva ordinò alla legione di iniziare la costruzione di una strada che avrebbe dovuto mettere in comunicazione tutte le città della zona di Cartagine con quelle che si trovavano più a oriente. Quando divenne imperatore, nel 96 d.C., Nerva aveva oltre sessant'anni e non si sentiva in forze abbastanza per recarsi a visitare l'Africa personalmente; così adottò come figlio ed erede (il che era d'altronde una consuetudine dei Romani) un giovane senatore di gran valore di nome Traiano, nativo d'Italica, nella Spagna romana. Costui era destinato a divenire uno dei più grandi imperatori che Roma abbia mai avuto e costruì molte più strade di quanto abbiano fatto i suoi predecessori ed anche i suoi successori. Quando i lavori per la grande strada costiera nordafricana ebbero inizio, nel 98 d.C., l'imperatore Nerva giaceva nel suo letto di morte e Traiano sentì il dovere di portarla a termine. Si recò quindi in Africa nel 113 d.C. per vedere quello che era stato fatto.

La Via Nerva, così chiamata dal nome del defunto imperatore, andava da quella parte del territorio di Cartagine più tardi chiamata *Byzacium* fino alla zona di Tripoli, che prendeva il nome dalle tre grandi strade costiere che vi sorgevano, *Sabrata*, *Oea* e *Leptis Magna* (*tri*, *tre*, e *poli*, città). Le legioni romane, coadiuvate dai lavoratori specializzati nella costruzione di strade, dovettero livellare le dune di sabbia, strappare robuste erbe e svellere ceppi d'albero per preparare una buona base alla loro strada. Come succede anche oggi, i lavoratori dovevano vivere in tende ed essere riforniti di cibo e acqua. Dato che tutto il lavoro era manuale, esso presentava una certa difficoltà; eppure col tempo si riuscì a dominare la sabbia e la strada fece il suo ingresso nella prima città.

Sabratha era stata una città preromana. I Romani l'avevano ricostruita, fornendola di porto e strade pavimentate, ed il popolo stesso aveva costruito le dimore nell'ambito della città. Ancora oggi, dopo duemila anni, si possono vedere le tracce del lusso di una volta.

Nel centro di Sabratha, al quale arrivava la strada costiera, era il foro, magnificamente pavimentato in pietra calcarea bianca, mentre ad una delle estremità era il tempio. I carri, quindi, potevano giungere con le loro derrate fino al foro, intorno al quale vi erano negozi e taverne, dove il popolo si radunava per raccogliere informazioni, per fare le quattro chiacchiere, per votare o per scambiare idee. I resti di un grande teatro, costruito vicino al mare, danno un'idea di quale fosse l'opulenza della città.

La strada continuava per una cinquantina di miglia verso est fino alla seconda delle suddette tre città, Oea. Come le altre, essa era un antico centro commerciale ricostruito dai Romani. Mentre oggi non resta molto dell'antica città (attualmente il fiorente porto di Tripoli), è ancora in piedi un grande arco trionfale eretto in onore di Marco Aurelio. Era infatti sotto quest'arco che la strada passava entrando in città.

Il commercio è la linfa vitale delle nazioni. Le merci che ciascuna produce debbono essere scambiate con altre che invece non produce e l'Africa mandava a Roma olio di oliva, grano duro ed animali selvaggi. La necessità di questi ultimi, leoni, leopardi, iene, orsi, lupi, elefanti, struzzi, ecc. era così grande che Oea impiegava migliaia di uomini per catturarli. Cinquemila animali furono uccisi in una sola settimana a Roma durante l'inaugurazione del grande Colosseo, e tali anfiteatri si contavano a centinaia in tutto il mondo romano. Per ogni leone vivo che arrivava a Roma, forse dieci ne erano morti durante il viaggio. I contadini d'Africa erano d'altronde contenti quando potevano catturare qualche animale, dato che molti di questi calpestavano il grano o mangiavano le foglie degli alberi, mentre i leoni e gli altri carnivori divoravano il bestiame ed i maiali. Così non era raro vedere sulla strada costiera solidi carri con ruote che portavano gabbie piene di animali, il cui destino era la morte nel Colosseo.

Poiché la strada costiera si dirigeva verso l'Egitto, ci si imbatteva di tanto in tanto in oasi di palme da dattero, e questo costituiva un altro alimento per il mercato romano. Dove vi era un'oasi vi era l'acqua ed in questi luoghi i soldati-lavoratori non avevano bisogno di scavare pozzi. In mancanza di oasi, l'acqua doveva essere raccolta lungo tutta la strada, ogni venti miglia, e ciò si otteneva sia scavando profondi pozzi sia attingendo l'acqua da qualche sorgente ed immagazzinandola in cisterne di cemento.

Nel suo cammino verso l'Egitto, la Via Nerva passava per *Leptis Magna*, la moderna Lebda, che era la più grande città della costa, intorno alla quale, nel retroterra, erano piantati (si dice) più di due milioni di ulivi. Ciò è del tutto possibile, dato che Giulio Cesare, nel 46 a.C., ordinò, che la città pagasse ogni anno a Roma tre milioni di misure di olio. L'olio di ulivo che proveniva dall'Africa era grossolano e pesante, così che era usato per le lampade e per il bagno. Si usava infatti, a quell'epoca, prima del bagno, strofinarsi energicamente la pelle con una spatola di metallo ed ungersi poi bene il corpo con olio di ulivo. Nessuno

può dire quali fossero le esatte dimensioni di Leptis Magna, dato che la maggior parte della città è ancora sepolta sotto la sabbia, Si può dire tuttavia, che avesse un grande circo, tra i maggiori di quelli conosciuti, un immenso teatro e terme che si riteneva potessero rivaleggiare con quelle di Roma. I suoi edifici erano molto decorati, ma sopra tutti emergeva il porto artificiale della città. Se una gran parte di esso non esistesse ancora, sarebbe difficile accettarne eventuali descrizioni.

Leptis Magna aveva un piccolo porto naturale che i Romani avevano trasformato in un immenso porto artificiale che fronteggiava il mare aperto, con un molo di pietra massiccia che fungeva da frangiflutti. L'interno del porto aveva la circonferenza di un miglio e su entrambi i lati vi erano immensi fari e torri quadrate, parti delle quali ancora sopravvivono. Alla sinistra sorgeva un tempio, poi gli edifici della dogana e, tutt'intorno a quest'ultima, i magazzini riservati ai commercianti. Il complesso era stato costruito su vasta scala e da tutto ciò ci si può ben fare un'idea di come i Romani concepissero modernamente la vita e con quale senso di praticità. Uno scrittore dell'epoca ricordava di aver visto: "grosse quantità di grano, di olio e di altri frutti della terra" accatastati per essere spediti a Roma.

In Africa, le legioni romane dovettero preoccuparsi anche dei fiumi. Ogni fiume, o *wadi*, non importa quanto fosse piccolo o quanto in secca nei mesi più caldi, dovette essere fornito di un ponte. Infatti, quando pioveva, i *wadi* diventavano impetuosi torrenti ed i soldati-ingegneri dovevano andare verso l'interno e costruire dighe e sbarramenti. Ogni miglio circa, ed anche a distanza più ravvicinata, costruirono dighe di pietra che potessero far diminuire la forza dell'acqua, sistemati in modo che l'acqua non straripasse inondando strade o svellendo alberi. All'interno di quelle terre aride, sono state trovate molte di queste dighe. Dopo aver costruito le strade, i ponti e le dighe, le legioni si dovevano preoccupare della protezione delle città romane.

Com'è naturale, gli indigeni non erano stati molto contenti dell'insediamento romano in quei luoghi. Quando le terre erano state sotto il dominio dei Cartaginesi, questi avevano lasciato ai nativi moltissima autonomia, mentre la conquista romana aveva organizzato la loro vita in altro modo; gli indigeni dovevano portare ai conquistatori avorio, oro, ebano, pelli di animali, penne di struzzo e pietre rare, di cui una lo era particolarmente e cioè quella chiamata carbonchio; essi infine dovevano procurare anche schiavi.

Una grande tribù del deserto, i Garamanti, era la più numerosa e la più temuta. I suoi componenti davano la caccia agli uomini come la davano agli animali e riportavano dal Sudan uomini dalla pelle nera: "strana gente, infantile", scrisse un romano, "che non uccide mai il bestiame, ma lo alleva come oggetto di affetto domestico". Molti erano i mercanti di uomini. I Greci prendevano parte a questo commercio e lo chiamavano "il traffico silenzioso". Gli schiavi erano mandati a Roma: ciascuno di loro aveva una specie di collare intorno al collo, chiamato *titulus*, sul quale erano indicati il luogo, la data di nascita e lo stato di salute.

Le tribù del Fezzan si erano in un primo tempo convinte che, una volta caduta Cartagine, anch'esse avrebbero potuto prendere parte al commercio che si svolgeva lungo la costa. Nel 69 d.C., i cittadini di Leptis Magna "tremarono", disse uno storico romano, "all'avvicinarsi dei Garamanti". Per tre mesi questi assediaron la città e furono messi in rotta soltanto quando arrivò la Legione *III Augusta*, che li inseguì nel deserto per un migliaio di miglia nel nulla assoluto.

Dopo questo fatto i Romani costruirono una serie di fattorie fortificate e di avamposti per tenere a bada gli indigeni; il che avvenne prima che potessero tracciare la loro strada verso l'Egitto.

La Via Nerva-Traiana si estendeva per una lunghezza di millequattrocento miglia. Aveva inizio ai confini del territorio di Cartagine, nella città romana di Tacape, oggi Gabès, e muoveva verso il deserto e le oasi, senza farsi arrestare dalla sabbia e dalle sabbie mobili. Larga una ventina di piedi, costruita a schiena d'asino, manteneva le sue promesse. Dove una volta erano stati anche i Greci, in Cirenaica, e dove i monti Akhdar si approssimano al mare, i Romani scavarono la roccia per far sì che la loro strada potesse procedere in linea retta. A Paraetonium, conosciuta oggi come Marsa Matruh e divenuta famosa durante la campagna nel deserto nella Seconda Guerra Mondiale, vi era una stazione romana, dopo la quale la strada faceva il suo ingresso in Egitto. Il traguardo ed il punto terminale della strada era Alessandria.

Questa era stata fondata da Alessandro Magno nel 332 a.C. e prima di allora non era stato altro che un sonnacchioso villaggio di pescatori, situato nel punto dove il ramo più occidentale del Nilo si getta nel mare. Alessandro ordinò che vi fosse costruita una città; quello che era stato un covo di pirati e un domicilio degli ippopotami che nuotavano nelle fetide acque del Nilo era ora una famosa città con un porto rinomato.

La Via Nerva-Traiana raggiunse l'Egitto dopo il 113 d.C., quando Alessandria era già da tempo divenuta dominio di Roma. Questa aveva firmato un trattato commerciale con quella città già da prima del 273 a.C., nel 30 a.C., e l'Egitto era divenuto un possedimento romano.

Il Nilo costituiva una vera e propria via fluviale; eppure i Romani non si limitarono a costruire una rete di stradine, ma vi costruirono delle vere strade, di cui una risaliva la riva occidentale del fiume, a trecento miglia dalla Prima Cateratta, e tre uscivano da Menfi, un'antica città situata sempre sulla riva occidentale, a qualche distanza dal mare. Una si dirigeva verso est, lungo la costa del Mediterraneo, in direzione della Palestina; un'altra, sempre verso est, attraversava le sabbie e le rocce dell'Arabia, passava a nord del monte Sinai, dove si dice che Mosè abbia avuto le Tavole della Legge dalle stesse mani di Dio; l'ultima, costruita sempre in Egitto dall'imperatore Traiano, si inoltrava per le alte ed aride montagne che si ergono tra il Nilo ed il Mar Rosso.

Tutte queste strade si univano a quella del deserto lunga mille miglia, che aveva il suo punto di arrivo in Alessandria, all'ombra del più grande faro del mondo. Proprio dove i Romani posero la loro ultima pietra miliare, segnando la fine della strada del deserto, al largo della costa, sorgeva il *Pharos* di Alessandria, alto più di quattrocento piedi (di cento piedi soltanto inferiore al monumento a Washington). Era stato costruito in tre sezioni ed era così vasto che conteneva cinquanta camere. Una scalinata conduceva alla cima, dove un grande fuoco veniva tenuto acceso giorno e notte. Era una delle famose Sette Meraviglie del Mondo e per millecinquecento anni ha guidato le navi ed i marinai per quei mari poco sicuri. Alessandro aveva decretato che il nome del faro dovesse essere soltanto *Pharos*, ma il costruttore, un abilissimo greco, incise un'iscrizione sulle mura e la ricoprì di intonaco il quale, cadendo col tempo, ha rivelato le seguenti parole: "Questo *Pharos* fu costruito da Sostrato, figlio di Dexifane, nell'interesse di tutti i marinai, agli Dèi Salvatori".

Rimase in piedi finché non fu distrutto da un terremoto, verso i 1300 d.C. circa. Nel 1154 d.C. un geografo arabo, il moro di Spagna al-Idrisi, compagno di Ruggero di Normandia, raccontava:

"Osservammo il faro. Non vi è nulla di uguale al mondo... è costruito con pietra eccellente e, invece che con la calce, le pietre sono unite con piombo fuso. Il faro dista dalla città, in linea d'acqua, un miglio.

Si arriva alla cima con una grande scalinata... che sale lungo tutto il faro finché non giunge alla sommità. Qui, al pinnacolo, vi è il faro. E' tenuto acceso notte e giorno per i marinai durante tutta la stagione della navigazione. I marinai avvistano il faro di fuoco e guidano le loro navi regolandosi con esso. E' visibile da una distanza di cento miglia. Di notte rifulge come una stella brillante..."

I Romani portarono la loro strada attraverso il deserto fino ad Alessandria, per collegarla con quelle che conducevano nel Medio Oriente.

## Capitolo 5

### La strada delle spezie

I Romani erano già stati in quella parte del mondo che essi chiamavano Asia Anteriore fin dal 200 a.C. ed i loro commercianti vi abitavano in base a trattati, dato che la prima base romana nel Medio Oriente era stata stabilita per esercitare un commercio pacifico.

Per secoli e secoli il romano comune era vissuto di zuppa di cereali, benché talvolta si fosse potuto anche permettere del “comune porco romano arrostito”. Il pesce era consumato soltanto da quelli che vivevano nei pressi del mare e le camere frigorifere non vennero in uso se non dopo il 350 d.C., così che in casa si potevano conservare soltanto i cibi consumabili nel termine di un paio di giorni. Lo Stato aveva fissato una specie di modello di vita per i cittadini, per cui il grano era distribuito gratuitamente ed il prezzo del sale veniva regolato. Sempre per il popolo si davano spettacoli in circhi ed in teatri, si organizzavano corse di bighe ed altri giuochi. Quando il cibo non era distribuito equamente, il popolo si ribellava e tutto ciò di cui si parlava nelle strade influenzava la condotta del potere politico a Roma.

La vittoria finale nella prima Guerra Punica unificò maggiormente Roma. Divenne più forte e più aggressiva, il numero degli abitanti crebbe e le ricchezze si moltiplicarono. Stazioni commerciali furono organizzate per tutti i suoi domini e gli affaristi romani cominciarono a commerciare per quegli oggetti di lusso di cui ora avevano bisogno. Ma non era cosa semplice ottenerli. Nell’Asia Minore vi erano terre di antica cultura; erano cresciute molte città-stato, avevano prosperato ed erano scomparse molto tempo prima che arrivassero i Romani. Quella era comunque una zona molto turbolenta, e le merci che i Romani ordinavano spesso andavano perdute a causa delle strade cattive e dei briganti che le percorrevano. Nel 129 a.C., un ufficiale romano, M. Aquilio, iniziò, nella terra chiamata oggi Turchia, la costruzione della prima strada di un ampio sistema di arterie. Allo scopo di proteggere il suo commercio, Roma prese Antiochia e, nel 64 a.C., tutta la Siria; poi, nel 3 a.C., sotto i diretti ordini di Augusto, fu costruita una strada lungo le irregolari coste della Turchia. Fu chiamata la Via Sebaste ed andava da Efeso a Tarso.

Il grande generale-architetto Agrippa, il cui nome ancora adorna il Pantheon a Roma, era stato inviato da Augusto per romanizzare l’antica città di Antiochia, un tempo capitale del regno dei re Seleucidi, e vi costruì magnifiche strade cittadine fiancheggiate da colonnati. La città fu circondata di mura e le strade furono tracciate secondo lo stile romano, larghe diciotto piedi, con pietre egregiamente adattate, costruite talmente bene da poter essere ancora in uso oggi.

Man mano che i decenni passavano, con ogni nuovo imperatore, i Romani si espandevano in Asia Minore. All’epoca di Vespasiano fu ricostruita Gerash e, nel 70 d.C., la città era pronta a ricevere le carovane provenienti dal Mar Rosso cariche di merci. All’esterno del muro di cinta della città vi era un grande ippodromo. Le carovane vi entravano per il cancello a sud, oltrepassavano il foro ed entravano nel mercato. Gerash era una città chiave sulla strada carovaniera, insieme con Palmira e Petra. Nel 106 d.C., l’imperatore Traiano ordinò la costruzione di una magnifica serie di strade che dovevano raggiungere Gerash, e poiché la ricchezza di quest’ultima era in continuo accrescimento, vecchi edifici furono abbattuti ed al loro posto ne furono costruiti di nuovi. La città era al momento del suo massimo splendore, quando il popolo a proprie spese, nel 130 d.C., costruì un arco di trionfo per l’arrivo in città dell’imperatore Adriano.

Traiano, il più grande costruttore di strade che Roma abbia mai avuto, migliorò lo stato di quelle già esistenti in tutta l’Asia Minore. Vi stanziò due legioni, la *III Cirenaica* a guardia del nord e la *VIII Hispania*, richiamata dalla Spagna, a guardia del sud, le quali dovevano mantenere la *Pax Romana*, o Pace Romana; insegnò al popolo come tracciare strade e come costruire ponti, istituì stazioni per corpi di guardie e torri per segnalazioni. Su quella terra capitava ciò che la gente per secoli non aveva conosciuto: la sicurezza. Con questa vennero anche il progresso e la libertà, il traffico commerciale e la possibilità di spostarsi da un luogo all’altro. Per controllare le tribù ribelli furono costruiti avamposti nel deserto, fortezze e posti di controllo, e la giustizia romana fu rapidissima nel colpire tutti coloro che rompevano la *Pax Romana*, per cui, in tale atmosfera, poterono fiorire le arti proprie del tempo di pace, una delle quali era appunto la costruzione di strade.

La grande Via Traiana, ordinata, costruita e, per di più, finanziata da Traiano, correva per l'intera lunghezza di quella terra desertica che si estende da Damasco ad Aqaba, il porto sul Mar Rosso. Si allungava per quattrocento miglia e, nel nord, correva parallela al fiume Giordano ed al Mar Morto. Traiano nominò suo legato e supervisore della sezione meridionale un ben noto costruttore di strade, Claudio Severo. Al Wadi Musa, la strada seguiva un profondo vallone verso la famosa città di Petra, che una volta era appartenuta al regno dei Nabatei. Erano stati costoro a dare un volto caratteristico alla famosa città di roccia. Infatti i suoi edifici, del miglior stile classico, erano tagliati nella multicolore pietra calcarea.

I Romani si impadronirono di Petra nel 106 a.C., per proteggere le carovane che attraversavano quei valloni ed anche perché chi controllava Petra controllava la strada carovaniera. La città fu progettata di nuovo secondo i sistemi romani; vie cittadine, fontane, teatri, tutto fu edificato nel modo solito. Furono risparmiati soltanto gli antichi edifici dei Nabatei.

A settanta miglia romane da Petra, la Via Traiana entrava nella città portuale di Aqaba, dove non vi sono vestigia archeologiche ma solo memorie storiche. Aqaba rappresentava la via più breve per il Medio Oriente. Convogli di navi salpavano da Bombay e si avventuravano nel Mare Arabico, evitando possibilmente i pirati nella strettoia del Golfo di Aden. Poi, con il vento in poppa, risalivano verso nord tutto il Mar Rosso fino al porto di Aqaba, punto di partenza per le carovane che dovevano affrontare il deserto.

I Romani avevano una certa passione per il pepe, che rendeva più piccanti i cibi ed era leggero e facilmente trasportabile. Posto su cammelli, era portato per quattrocento miglia sulla strada di Traiano, caricato su navi nei porti del Libano e poi inviato ad Ostia, il porto di Roma. Riempire i magazzini del pepe, presso il Tevere, era una delle principali attività commerciali. Questa spezia era così importante che quando, nel 408 d.C., i Goti fecero la loro comparsa davanti alle porte di Roma, chiesero tremila libbre di pepe prima di accettare di trattare con i Romani.

Il cinnamomo, "dono degli dèi", arrivava arrotolato in lunghi bastoni a forma di penna. Da Ceylon provenivano i chiodi di garofano, chiamati i "piccoli chiodi", data la loro parte superiore somigliante effettivamente alla capocchia di un chiodo di quelli usati dai Romani, mentre dalla Malacca provenivano la noce moscata ed il suo rivestimento, la macis. Le radici di zenzero, che crescevano nelle parti più selvagge dell'India, venivano facilmente imballate e potevano resistere ai molti giorni di viaggio. Le spezie erano certamente la merce migliore; a buon mercato al loro punto di partenza, crescevano molto di prezzo una volta giunte a destinazione; erano poi leggere e facilmente trasportabili. Plinio, il grande naturalista romano, che era così curioso nei riguardi della natura da camminare troppo vicino al Vesuvio durante una sua eruzione e morire così di asfissia, diceva a proposito delle spezie: "Si vendono al mercato di Roma per cento volte il loro prezzo originario".

"Portateci schiavi ed avorio", era la richiesta dei ricchi di Roma, ed entrambe le merci arrivavano ad Aqaba. Tutto il mondo antico, e non soltanto Roma, praticava il commercio degli schiavi; popoli conquistati, gente che non era in grado di pagare i propri debiti, gente che si vendeva spontaneamente ed altri che erano sradicati dai loro luoghi di origine, tutti venivano condotti al mercato degli schiavi.

Per quanto riguarda l'avorio, i Romani ne provavano una vera passione. I giudici sedevano su seggi placcate di avorio, gli scanni ed i banchi del Senato erano d'avorio ed un imperatore romano faceva addirittura mangiare i suoi cavalli in mangiatoie dello stesso materiale. Era deficiente nel colore, al tatto sembrava un giglio d'acqua e non era mai freddo né morto, ma diveniva più bello col tempo. Era forte ed elastico e poteva essere facilmente tagliato, anche in profondità. I gioiellieri romani usavano intarsiarlo con oro e con turchesi.

Le perle venivano dalle coste dell'India, portate dai mercanti e guardate dai soldati. Era qualcosa che stava bene sulla carnagione e le donne romane erano orgogliose quando la loro pelle, riflettendosi su di esse, sembrava aumentarne la lucentezza e la delicatezza. Le migliori venivano da Ceylon.

"Giuro sugli Dèi", disse un mercante di ritorno da là, "che il fondo del mare ne sembra ricoperto. Non vi è altro posto nel mondo dove se ne possano trovare tante".

Con le perle, dall'India, venivano anche i diamanti, che si trovavano tra la ghiaia del letto dei fiumi. Quella "pietra invincibile", così detta perché non poteva essere tagliata, era chiamata dai Romani *adamas*, dal nome greco, che significa "invulnerabile". I re che andavano in battaglia ponevano queste pietre sulle corazze, in direzione del cuore, per non essere uccisi. I diamanti erano ritenuti acqua ghiacciata.

Gli smeraldi venivano similmente dall'India, ma anche dall'Egitto e così tutto l'arcobaleno degli altri gioielli destinati a Roma: la giada ed il diaspro, l'agata e l'onice, il berillo e lo zaffiro, "il più simile al cielo quando è sereno e chiaro, il più adatto alle dita dei re".

Tutti questi prodotti erano articoli di lusso, leggeri e facilmente trasportabili; molto a buon mercato al luogo di partenza, avevano il valore di una fortuna una volta giunti a Roma.

Vi erano però anche altri articoli: il lino ed il cotone, le banane e la canna da zucchero. La banana si sviluppò dapprima in India e soltanto i mercanti la conoscevano e ne mangiavano. Le banane erano voluminose ed il viaggio era troppo lungo perché questi frutti potessero essere ancora commestibili al loro arrivo a destinazione. La canna da zucchero era già conosciuta dai Romani, ma per addolcire preferivano usare il miele. Conoscevano, naturalmente, anche il lino ed il cotone; le mummie erano state avvolte nel lino, che poteva essere tessuto fino quasi come la seta.

Gli Indiani coltivavano l'albero del cotone, che era conosciuto col nome di "lana da albero", mentre sulle rive del Nilo si coltivava un cotone a cespugli, il cotone a lunghe fibre preferito dai tessitori. Questi riuscivano a fare un tessuto di cotone trasparente e della sottigliezza di un velo di vapore; "vi è un panno largo circa novanta centimetri e lungo diciotto metri che può essere fatto passare attraverso un dito disposto ad anello".

Nel porto di Aqaba i mercanti avevano i loro uffici, dove venivano ricevute le merci importate e si pagava la dogana. Aspettavano l'arrivo di partite grosse abbastanza per caricare i cammelli, dato che una carovana era composta di almeno cinquecento di quelle bestie, e se il carico era molto prezioso veniva scortato da una compagnia della legione romana, al comando di un centurione.

Il cammello rese possibile la carovana. Si dice che i Romani abbiano visto il primo cammello nel 46 a.C., quando Giulio Cesare, nella battaglia di Tapso, in Africa settentrionale, ne catturò ventisette e li tenne come parte del suo bottino di guerra; ma, dato che i Romani erano stati in Asia Minore fin dal 200 a.C., sembra certo che abbiano conosciuto queste strane bestie molto prima della battaglia di Tapso.

Tuttavia sembra che non ne siano stati mai eccessivamente curiosi. Il cammello non si vede mai ritratto nei più antichi monumenti dell'Egitto, e non fa la sua comparsa in Africa se non tardi nella storia. I cammelli furono usati durante le guerre tra Persiani e Greci e "la ragione di mettere i cammelli di fronte ai cavalli dei nemici", disse un greco, "era che i secondi temevano i primi e non ne potevano sopportare né la vista né l'odore".

Il cammello proviene dall'Asia. Se ne contano due specie: il Bactriano, cioè quello a due gobbe, che formano una sella naturale, e quello ad una sola gobba, cioè il Dromedario. Il nome cammello viene dall'arabo *giamal*. Non si conoscono cammelli selvatici; essi vivono esclusivamente con l'uomo e, vivi o morti, contengono nel loro corpo tutto quanto possa desiderare colui che viaggia nel deserto. Si può mangiare la loro carne, si può bere il loro latte, il loro letame serve per fare il fuoco. Il pelame è soffice e può essere tessuto fornendo il panno o quella robusta stoffa usata dagli Arabi per le loro "tende nere". I cammelli possono trasportare un carico di cinquecento libbre per venti miglia al giorno e resistere dieci giorni senza acqua. Le loro narici sono fornite di una specie di botola che tiene fuori la sabbia portata dal vento, ed i loro piedi sono simili a cuscinetti elastici per cui non affondano mai di molto nella sabbia. Possono superare nella corsa un cavallo e sopportano un carico otto volte maggiore di quello che può portare un uomo e quattro volte maggiore di quello che può portare un mulo. Vivono nel deserto, dove la temperatura sale fino ai centoquaranta gradi, ma possono anche vivere in zone coperte di neve e fredde come l'Artico. Possono essere aggiogati al carro ed anche all'aratro. Se trattati bene, possono vivere a lungo; tuttavia non vivono senza l'uomo.

Le strade carovaniere più importanti dovevano naturalmente essere protette e questo spingeva Roma a portare sempre più avanti le frontiere del suo impero, per rendere il tutto più sicuro.

Ad Oriente della Siria, più ad est ancora della Mesopotamia, vi era il vasto territorio dei Persiani, dominato allora dai Parti. Traiano spinse l'Impero romano in questa terra e portò Roma fino al Golfo Persico. Aveva stabilito il suo quartier generale nell'antica Antiochia, che era conosciuta come la "terza città del mondo", ed era la favorita degli imperatori romani, sia per il suo clima dolce, sia perché era un importante centro commerciale.

Le legioni al comando di Traiano lottarono per portare l'impero a limiti che non erano mai stati raggiunti: non appena una campagna si concludeva, iniziavano subito i lavori pubblici. Diceva Traiano:

“Voglio usare il legno di ulivo della mia spada per far sì che la guerra porti la pace”. E lo fece costruendo strade ed incrementando così il commercio.

La seconda grande strada carovaniere di Traiano, la Via Palmira, andava dalla città omonima a Bagdad, nella “terra tra i due fiumi”, il Tigri e l’Eufrate. Terminava al porto fluviale della città di Seleucia, sul Tigri.

Quando l’esercito di Traiano raggiunse le vaste pianure della Mesopotamia, egli aveva spinto Roma più lontano di quanto potessero aver mai fatto i suoi predecessori. Questo perché i Parti, nella loro terra di elezione, divenivano forti e Roma temeva che potessero razzciare le carovane ed assalire le città, cioè la linfa vitale dei traffici.

Così fu conquistata la “terra tra i due fiumi” e Traiano fece costruire ponti di barche sul Tigri e sull’Eufrate. Subito dopo la resa dei Parti, l’imperatore mise immediatamente i soldati al lavoro sulle strade, per collegare quella terra a Roma. Era consapevole che le sue strade non avrebbero portato nulla di nuovo in Persia. Una delle più antiche arterie mai tracciate era stata costruita dagli antichi Assiri, nei pressi di Ninive, e gli storici la fanno risalire approssimativamente al 2500 a.C.. Anche i Persiani, verso il 600 a.C., avevano costruito delle lunghe strade, di cui quella di Susa, la capitale di Dario, re di Persia, correva per novecento miglia fino all’attuale città di Ankara, in Turchia.

Le città persiane erano situate tra le paludi e il deserto, ed i loro abitanti erano infaticabili viaggiatori. Allevavano il cammello a due gobbe nelle campagne della Battriana, da cui esso aveva preso il nome, ed organizzavano grandi carovane. Mentre Roma era ancora una tribù di barbari sui colli dominanti il Tevere, la Persia aveva già grandi strade commerciali. I Persiani erano esigenti negli affari ed il commercio era la loro vita. Furono loro che per primi eressero stazioni di sosta per i viaggiatori, furono anche loro che per primi inventarono la posta, cioè uomini che montavano cavalli velocissimi e portavano messaggi servendosi di cavalli di ricambio, e quindi potevano percorrere anche cento miglia al giorno. Questo impressionò talmente lo storico greco Erodoto di Alicarnasso, che scrisse: “... né la neve, né la pioggia, né il caldo... li fermano nella loro corsa”.

In un anno di battaglie, Traiano aveva portato le sue legioni al Golfo Persico: qui ebbero termine le sue conquiste. Alcuni anni più tardi, il nipote e successore Adriano fece erigere nel villaggio di Circesio due alte torri. Queste segnavano gli estremi limiti orientali dell’Impero romano ed egli le innalzò in onore del dio Termine, che ne doveva stare a guardia.

Ora che la Pax Romana era assicurata, Traiano completò le strade. Una piuttosto lunga fu costruita per unire Seleucia, sulle rive del Tigri, a Carrhae, nella Mesopotamia settentrionale. Carrhae era “il luogo dove si incontrano le quattro strade”. Una andava in Asia Minore, la seconda ad Antiochia, la terza raggiungeva Palmira, poi continuava per Damasco e giù ancora fino ad Aqaba.

Con ciò le cateratte dell’abbondanza erano aperte per Roma. Babilonia era famosa per i tappeti, le mele, le pesche e le noci che vi venivano coltivate, per tutte le specie di cose dolci, “da succhiare, leccare e masticare”, e tutto questo scorreva lungo le carovaniere. Fichi e limoni, mandorle e ribes provenivano da quella terra che gli Ebrei chiamavano i giardini del paradiso. Il miele veniva dai margini del deserto ed a Roma si videro il riso, un alimento di lusso, e l’olio, ricavato dalla noce di cocco, che fu importato per la fabbricazione delle candele e del sapone.

L’Arabia, che si trova più a sud, era la terra del balsamo e dell’incenso, di tutti gli aromi, della terra d’ombra, dell’aloe, del muschio e dell’acqua di rose. L’incenso serviva per purificare i re e gli dèi, e l’Arabia lo produceva. Vi erano anche tutte le specie di pietre, alcune magiche, altre belle. Gli attori, sui palcoscenici dei teatri romani, suscitavano le più matte risate quando prendevano in giro i Romani ricchi che avevano bisogno di tante cose di lusso.

Nessuno ha potuto mai capire, per esempio, perché i Romani avessero una vera passione per l’ambra. I Greci l’avevano chiamata *elektra*, “lo speciale atto del dio”, ed i commercianti si recavano dalla Grecia fino al Mar Baltico per procurarsene. Uno scrittore dice che, benché la moda romana non avesse trovato la maniera di utilizzarla, Nerone inviò un cavaliere con grande seguito sul Mar Baltico, a duemila miglia di distanza, per scoprirne i luoghi di origine.

La grande strada persiana aprì un varco verso la misteriosa Cina. I polli venivano da là, ed anche la seta. Aristotele, che fu il tutore privato di Alessandro Magno e che lo aveva accompagnato nella sua conquista dell’India, fu il primo del mondo occidentale a far menzione di come fosse fatta la seta: “Da quest’animale (il baco) le donne dipanano il bozzolo e dopo lo filano”. La via della seta veniva dalla Cina

attraverso l'Afganistan e poi entrava in Siria, da dove le carovane di cammelli trasferivano il prezioso articolo sulle strade romane. Ai tempi di Traiano, una libbra di seta costava una libbra d'oro. La seta aveva una grande malia e piaceva per il suo fruscio e la sua luminosità: il principale centro di traffico ne era allora Palmira, ai margini del gran deserto arabico.

Più tardi, sotto il regno di Marco Aurelio, fu inviata in Cina un'ambasceria. I Cinesi chiamarono Roma Ta-ts'in. "Essi trafficano", dice il documento, "con la Persia e con l'India. I Romani sono onesti nell'esercizio del commercio e non hanno doppi prezzi. I loro re desiderano inviare ambascerie in Cina per acquistare la seta".

Tutto il traffico che scorreva lungo le strade era protetto dalle legioni romane. Era incanalato verso i porti del Mediterraneo che si trovano nel paese chiamato oggi Libano, da cui le merci potevano essere trasportate a Roma in sei giorni con venti propizi. Il Libano, dove San Giorgio aveva ucciso il drago, era famoso in tutto il mondo per le foreste, di cui erano ricoperte le montagne alte fino a diecimila piedi e dove crescevano i cedri, alberi dal tronco dritto. Questi erano stati la principale fonte di legno per gli antichi Egizi e per i Fenici, che con esso avevano costruito le loro navi. Fu forse a causa di questa fonte di legno, che essi divennero uno dei primi popoli navigatori del mondo. Il legno ricavato dal cedro era anche stato mandato via terra, per mille miglia, per costruire il grande tempio di Persepoli in Persia e, quando Salomone aveva deciso di costruire il suo tempio, aveva chiesto al re di Tiro il legno dei cedri del Libano: "Ora dunque comanda loro che mi sbozzino i cedri del Libano".

Benché l'Italia avesse tutto il legno che si potesse usare, si importava quello di cedro perché andava di moda. Nel Libano, a Baalbek, i Romani costruirono il tempio di Giove. Le sue grandi colonne di pietra erano tra le più alte del mondo, sessanta piedi, e ciascuna pesava millecinquecento tonnellate. La pietra color fulvo, cavata in Egitto, fu trasportata per tremila miglia fino alle colline del Libano.

Le ricchezze affluivano nei porti del Mediterraneo orientale: oro e pietre preziose dall'India, spezie e seta dalla Cina, coperte da Babilonia, pellicce dalla Russia, dove si veniva a contatto con i vari popoli di un mondo diverso.

I Romani conoscevano, e per di più rispettavano, le credenze degli altri popoli: quindi, attraverso tutti questi contatti, acquisirono nuove idee. Queste ne generarono altre e così l'uomo pervenne a conoscere il mondo che si trovava oltre i confini della sua terra. Non solo quindi arrivavano sui mercati le cose concrete, ma anche i pensieri, che si potevano trasportare facilmente.

Così le strade indirizzate dai Romani fin nei più remoti angoli del mondo allora conosciuto resero Roma, a quell'epoca, la più grande e la più cosmopolita città dell'èvo antico.

## Capitolo 6

### Le strade si allungano

Verso il 134 d.C., l'imperatore Adriano aveva fissato i confini di arrivo dell'Impero romano, dopo essersi dedicato instancabilmente al bene del suo paese e del suo popolo. Era, come si può ben vedere dalle descrizioni che ne sono state fatte, un uomo di modi gentili ed intelligente, e dei suoi ventuno anni di regno più della metà furono spesi in viaggi nelle più remote parti dell'impero.

Adriano era nato nella colonia romana di Italica, in Spagna, nel 76 d.C.; servì Roma in molte missioni in cui si richiedeva competenza e più tardi fu adottato da Traiano come figlio e come successore al comando dell'impero. Si interessò di arte, amò la Grecia e la sua lingua e, dovunque i suoi viaggi lo condussero, fece raccolta di opere artistiche. Fu sempre accompagnato dalla fortuna. Quando fece il viaggio in Africa, vi piovve per la prima volta dopo cinque anni di siccità. Poi andò sull'Eufrate e qui eresse le pietre di confine.

L'anno 121 d.C. lo passò ai confini della Germania dove, sotto la sua direzione, il *limes*, linea fissa di difesa, fu riparato ed approntato militarmente. Nel 122 d.C., in Britannia, costruì un lungo muro nel punto più stretto, per tenere a bada i fieri Scotti ed i Pitti provenienti dal settentrione. Esso fu chiamato, e lo è ancora, Vallo di Adriano, benché egli stesso facesse sapere a tutti che l'opera era stata eseguita dal suo legato Aulo Platorio Nepote. Il Vallo fu ultimato nel 127 d.C.

Poiché il tempo aveva cominciato ad intaccare la sua salute, completò la sua villa a venticinque miglia da Roma, il più bel singolo progetto di tutto l'impero, dopo di che cominciò a prepararsi alla morte.

Sul Tevere aveva fatto edificare per sé il più grande e solenne mausoleo mai innalzato prima: costruito solidamente, è stato usato come tomba, fortezza, castello e domicilio dai papi. Questa Mole Adriana o Castel Sant'Angelo è ancora in piedi, come pure è in piedi il ponte che egli fece gettare sul Tevere e che conduceva al mausoleo.

Nei rari momenti di tranquillità dati dall'avvicinarsi della morte, l'imperatore Adriano riandò indietro nel tempo, dando uno sguardo a tutto quello che aveva fatto per rendere Roma eterna. Questo non era stato raggiunto solo con la guerra. Lo scopo di Adriano era stato di consolidare ciò che Roma aveva ottenuto con le conquiste e portare una pace universale per mezzo del commercio. Questo non era possibile senza le strade: nel 138 d.C., vi era una rete viaria di cinquantatremila miglia per tutto il mondo romano.

Diciotto di queste strade entravano a Roma ed altre ne uscivano irradiandosi come una tela di ragno. Coloro che erano preposti alla loro amministrazione ne avevano in cura trecentoventiquattro, lunghe e brevi. Vi erano leggi per la costruzione delle strade, come pure leggi riguardanti la loro riparazione, e tutti si sentivano altamente onorati se potevano partecipare a tale lavoro. L'imperatore Augusto aveva provveduto a rifare la pavimentazione della Via Flaminia a proprie spese ed il popolo, per quest'opera di pubblica utilità, aveva innalzato un arco in suo onore. Adriano pavimentò, sempre a proprie spese, la Via Cassia, da Roma a Firenze (*Florentia*). Agrippa, l'architetto che aveva costruito il Pantheon a Roma ed era diventato ricco esercitando pubblicamente la sua professione, aveva compreso molti anni prima che poteva ricompensare egregiamente Roma per tutto quello che la città aveva fatto per lui, costruendo con denari tratti dai propri fondi quattro grandi strade alpine.

All'epoca della morte di Adriano, nel 138 d.C., il grande periodo della costruzione delle strade ebbe termine, dopo che per quattrocentocinquanta anni i Romani ne avevano costruite per giungere fin nelle zone più remote. A differenza di molte altre capitali, Roma non aveva bisogno di circondarsi di mura eccessivamente elaborate. Le mura serviane, che erano state costruite nel IV secolo a. C., erano state abbattute nel sacco della capitale da parte dei Galli nel 390 a.C., e fu solo nel III secolo della nostra era che un'altra cinta di mura fu eretta intorno a Roma per tenere a bada i barbari. Si può vedere oggi, nella città, la maggior parte di queste mura erette da Aureliano. Dopo il sacco di Roma, la geografia rese molto chiaro il fatto che il solo mezzo per impedire a quelle tribù, che i Romani consideravano barbare, discendere dalle Alpi per compiere incursioni su quei territori che Roma considerava suoi, era quello di estendere il territorio romano.

La prima ad essere costruita al nord, iniziata nel 264 a.C., era stata la Via Flaminia, la grande arteria nordica, chiamata dal censore Caio Flaminio, che la prolungò nel 220 a.C. con lo scopo di dirigerla verso nord-est e di ampliare le comunicazioni verso il mare Adriatico, a centoquaranta miglia romane dalla capitale. La strada arrivava a Fano (*Fanum Fortunae*), sull'Adriatico, e poi diveniva una strada costiera, spinta lentamente dai soldati verso nord. Man mano che le conquiste aumentavano, si moltiplicavano anche le strade pavimentate e venti miglia più a nord fu raggiunta la città sul mare chiamata Rimini (*Ariminum*).

Questa città si trova ai margini della valle del Po. I due più grandi fiumi d'Italia, il Po e l'Adige, avevano formato una vasta e fertile vallata dalla quale i Romani dovettero scacciare i Galli, quel popolo alpino dai biondi capelli, le cui "uniche occupazioni erano di combattere e coltivare i campi".

Più tardi, nel 187 a.C., il console M. Emilio Lepido, generale in capo, combatté le tribù dette dei Liguri e, pur combattendo, costruì la sua strada. Essa aveva inizio a Rimini, sull'Adriatico, al punto in cui terminava la Flaminia, e procedeva dritta, come un raggio di luce, verso Piacenza (*Placentia*). Alla fine della guerra, era terminata anche la strada, che fu chiamata Via Emilia. Lunga centottanta miglia, portò le armate romane fino ai piedi delle Alpi. Nella stessa epoca storica, altre due grandi strade si stavano lentamente arrampicando verso nord. Il metodo seguito era sempre lo stesso: assalto da parte delle legioni, pacificazione, poi inizio della costruzione delle strade e quindi attività commerciali.

La Via Cassia era una vecchia e rozza strada che conduceva a Veio, antica città etrusca situata a dieci miglia a nord di Roma. Poi, nel 177 a.C., dopo la sottomissione delle città al nord, i Romani progettaron la sua ricostruzione ed il suo prolungamento fino a quella che oggi è Firenze, e ci vollero trent'anni per attraversare quelle terre montagnose e raggiungere quel traguardo.

L'altra grande arteria che nasceva dal cuore di Roma era la Via Aurelia, ed il traffico era incanalato su tre ponti di pietra sul Tevere dalla città alla strada stessa, che conduceva al mare, distante una ventina di miglia. I ponti erano: *Pons Cestius*, *Pons Fabricius* e *Pons Aemilius*. I primi due erano ponti in fila indiana, per così dire, e congiungevano l'isola Tiberina con entrambe le rive del Tevere. La Via Aurelia fu costruita, secondo il solito metodo, su profonde e sicure fondamenta di pietra frantumata, con una pavimentazione in superficie fatta da pietre del peso di duecento libbre ciascuna. Una strada simile richiedeva pochissima manutenzione. La Via Aurelia, che ora è quasi totalmente scomparsa, procedendo lungo la costa, arrivava a Luni (*Luna*). Anno dopo anno, sempre tenendosi parallela alla costa, si estese fino a Genova (*Genua*), poi alla curva del Mediterraneo, su quella che ora è la costa francese, entrando infine in Spagna.

Non è ancora certa l'epoca in cui i Romani portarono il loro primo attacco alle Alpi. Le tre arterie nordiche, unite l'una all'altra da strade più piccole, furono costruite alla base delle Alpi; poi, mentre i Romani erano all'inseguimento dei Galli, le strade dovettero procedere sempre più in salita fino a raggiungere le nevi alpine.

Una volta che il Senato romano ebbe deciso, con una politica a lunga portata, di conquistare tutta la Gallia, le legioni furono inviate alla ricerca della via più breve. Oltrepassarono le Alpi nel valico più alto, oggi chiamato il Passo del Gran San Bernardo, ad ottomilacentoundici piedi sopra il livello del mare, dove la neve è così persistente che la strada, almeno ai tempi dei Romani, era interrotta da novembre ad aprile. Ma Annibale era riuscito ad attraversare le Alpi, anche se impacciato dagli elefanti. Perché non dovevano riuscirci anche i Romani?

Proconsole nell'anno 120 a.C., Domizio Enobarbo stesso finanziò l'opera. Quella terra era troppo fredda per gli schiavi ed i Galli potevano essere messi a lavorare sulla strada soltanto se sorvegliati dai soldati, sicché l'arteria fu costruita dalle legioni romane. Era una strada stretta, non più larga di otto piedi, con due strati di ghiaia ben insaccata tra pietre a forma di chiave di volta. Fu la prima strada ad attraversare le Alpi. Al punto più alto del passo, i Romani eressero un tempio a Giove *Poeninus* e, accanto a questo, un grande ricovero che potesse servire come posto di ristoro per coloro che percorrevano la strada e per coloro il cui compito era di soccorrere quelli che si perdevano nella neve.

Nel 60 a.C. Roma cadde sotto il potere di tre uomini, che formarono un "triumvirato": Pompeo, Crasso e Giulio Cesare.

Crasso era un ambizioso milionario. "Nessuno può essere considerato ricco", diceva, "se non può permettersi di finanziare un proprio esercito privato", e spese grosse cifre del proprio per la riparazione di strade e ponti.

Giulio Cesare aveva iniziato la sua carriera ufficiale a Roma come soprintendente della Via Appia, il che lo aveva segnalato all'attenzione del Senato, che riconobbe in lui un eccellente amministratore. Per rendere il triumvirato ancora più unito, Cesare dette la propria figlia in moglie a Pompeo, l'ultimo dei "tre".

Pompeo era un brillante soldato, il migliore dopo Scipione. Aveva combattuto in Asia Minore, in Spagna e contro i Galli. Si era spinto con le sue legioni ed i suoi ingegneri fino alle Alpi, alla ricerca di una strada più breve per passare in Gallia. Dato che il Passo del Gran San Bernardo era chiuso durante i mesi invernali, Pompeo ordinò ai suoi esploratori di ricercare la strada usata dai Galli e quella che doveva aver preso Annibale quando aveva attraversato le Alpi, nel 218 a.C., per attaccare l'Italia.

Pompeo costruì la seconda strada romana attraverso le Alpi. Questa aveva inizio a Torino (*Taurasia*), attraversava il colle conosciuto oggi come quello di San Bernardino, il piccolo San Bernardo, e poi scendeva per l'altro versante fino in Gallia, dove si arrestava in un luogo ben situato che era chiamato Vienna, nome che conserva anche al giorno d'oggi.

Come sua parte del "triumvirato", Cesare chiese ed ottenne il comando della Gallia. Tutta quella terra, vagamente conosciuta appunto con il nome di Gallia, si trovava più o meno entro i confini dell'odierna Francia. Nel 57 a.C., Giulio Cesare fece incamminare le sue legioni sulla strada di Pompeo che conduceva in Gallia; poiché non era abbastanza larga per tutto il suo seguito, la fece ricostruire dal suo legato Fabio Valente.

Conquistò tutta la Gallia in sette anni dal 58 al 51 a.C., come egli stesso ha raccontato. In tale frangente arrivò fino al fiume Reno, confine naturale tra la Gallia e la Germania, attraverso il quale fece costruire il primo ponte lungo un quarto di miglio, vicino all'odierna Coblenza (*Confluentes*). La descrizione che ne fece è così completa che gli storici furono in grado di ricostruirne il modello. Conficcò nel letto del fiume due file di piloni, a coppia, inclinati verso l'interno, "fatti in modo", scrisse Cesare nel suo progetto, "che fossero più robusti nei punti in cui era più violenta la spinta dell'acqua". Tra l'uno e l'altro di questi piloni inclinati i suoi ingegneri fissarono delle travi di legno, su queste un intreccio di altre travi di legno più leggere e poi la strada, composta di fango e ghiaia in un conglomerato che si sarebbe indurito al calore del sole.

Roma non fu costruita in un giorno, così come non lo furono le sue strade; ma, col tempo, l'intera Gallia fu solcata da una rete di bellissime vie, così ben fatte che una volta Cesare vi poté viaggiare in cocchio per cento miglia al giorno.

La strada che partiva da Torino, attraversava le Alpi fino a Briançon (*Brigantio*) e da qui a Vienna, Lione (*Lugdunum*), Parigi (*Lutetia*) e poi fino al porto sulla Manica di Boulogne-sur-mer (*Gesoriacum*), era la grande arteria per la Britannia.

Nel 46 a.C., i Romani fondarono la città di Arles (*Arelas*) nella Francia meridionale e col tempo vi costruirono grandi teatri, templi e anfiteatri, che oggi sono ancora intatti. Nel 19 a.C., Agrippa costruì il famoso acquedotto ed il ponte ora chiamato [Pont du Gard](#), in Provenza, che, benché non sia più in uso come acquedotto, tuttavia resta ancora in piedi come eterno monumento al genio dell'ingegneria romana.

Ottaviano succedette a Giulio Cesare, in età di diciannove anni, all'epoca della morte del suo grande zio. Disse uno storico romano: "Ottaviano nacque a Roma prima dell'alba del nono giorno avanti le calende di ottobre... sotto il segno del Toro". Fu educato ai gusti semplici e risultò un giovane che non amava né la pompa né il fasto, pur sapendo, tuttavia, come ottenere il potere e come conservarlo. Nella guerra civile che seguì la morte di Cesare vi fu un arresto nell'esecuzione della maggior parte delle opere pubbliche, compresa la costruzione delle strade.

Marco Antonio ebbe molto successo come generale, nelle terre intorno al Mediterraneo e, benché fosse il marito della sorella di Ottaviano, la mise da parte e si unì con la famosa Cleopatra. Non fu quest'atto in se stesso a provocare la guerra civile, ma presto i due consoli cominciarono a combattersi. La guerra terminò col suicidio di Cleopatra e di Antonio.

Nel 27 a.C. Ottaviano assunse il nome di Augusto e divenne, secondo il suo concetto, *princeps*, ma nel pensiero del popolo fu "l'imperatore". Con la pace che il suo fermo polso portò a Roma, una Roma esausta da tante guerre e da tanta morte, le costruzioni ricominciarono con febbrile velocità. La città era talmente cresciuta che aveva bisogno di una buona riorganizzazione. Augusto scelse un direttore per ciascuna funzione. Vi furono quindi un direttore per le strade, uno per gli acquedotti, dato che vi erano sette acquedotti che portavano l'acqua a Roma, ed un altro per i lavori pubblici.

Fino all'epoca di Augusto, nessuno si era dedicato con tanto zelo alla cura ed al prolungamento delle strade romane: e questo vasto programma costituì una delle ragioni della nuova prosperità di Roma, che conobbe tante nuove attrattive della vita. Vi era stato un tempo in cui Cicerone aveva chiamato i trecentomila componenti del popolino della capitale "la feccia di Romolo": il che, fino ad allora, era stato vero. Ora vennero la pace e la prosperità. Sorsero nuovi lanifici a Pompei, dell'ottimo vasellame venne dalla Campania, apparvero a Roma ed anche a Milano (*Mediolanum*), nel nord, corporazioni di lavoratori di metalli, mentre il porto di Ostia, alla foce del Tevere, si riempiva di navi che poi partivano da Roma cariche di merci da esportazione. A loro volta giungevano navi provenienti da tutte le parti del mondo romano, cariche di nuovi articoli di lusso. Il traffico fluviale era così intenso che Augusto dovette migliorare le strade che conducevano al porto.

La Via Portuense, così chiamata perché appunto vi si dirigeva, fu costruita per consentire un traffico diretto fino al mare, mentre l'altra strada, la Via Ostiense, conduceva direttamente alla città di Ostia.

Anche quest'ultima, man mano che i suoi abitanti diventavano ricchi con il commercio, cominciò ad ingrandirsi rapidamente, al punto da sembrare che volesse rivaleggiare con Roma. Vi erano numerosi appartamenti a quattro piani organizzati in *insulae* e circondati, ai loro quattro lati, da viali; negozi si aprivano ai margini di strade ottimamente pavimentate; vi erano gabinetti pubblici, teatri, terme e, nella sola Ostia, quattro biblioteche pubbliche. Dietro l'anfiteatro vi era uno dei fori, intorno al quale, sotto gli ombrosi colonnati, erano gli uffici dei vari centri commerciali dell'impero. Di fronte a ciascun ufficio erano raffigurati, in mosaico bianco e nero, il simbolo ed il nome di ciascuno di questi centri. Il simbolo della Libia raffigurava un elefante, quello di Marsiglia un ponte e quello della Sicilia un cinghiale.

Ostia si arricchì importando il grano per il milione di abitanti di Roma. Questo era il prodotto principale per la loro alimentazione, dato che i Romani vivevano di fiocchi d'avena. Era un'alimentazione piuttosto monotona ed era variata soltanto in parte da prodotti vegetali, come olive, verdure, funghi, cipolle e specialmente aglio; raramente essi si potevano permettere carne di maiale, aromatizzata con spezie e profumata con foglie di rosmarino. Si poteva acquistare carne di elefante e la carne bovina si consumava soltanto quando si sacrificava qualche bue.

La vita dei Romani ricchi era, però, molto differente. Preparavano pranzi alla moda con sei o sette portate: antipasto di piccoli uccelli, funghi, ravanelli, uova, ostriche e sardine. Bevevano, in genere, vino allungato con acqua; dal miele fermentato si ricavava una bevanda molto più forte, una specie di idromele. Non si beveva mai caffè, benché fosse stato scoperto in Etiopia; sembra che i Romani conoscessero il tè, dato che commerciavano con l'India, ma nessuno ne ha fatto mai menzione. Tutto ciò potrebbe sembrare una ben poco variata alimentazione al giorno d'oggi, eppure i piatti romani erano così numerosi che vi erano a disposizione libri che trattavano di cucina. E' giunto infatti fino a noi un *De re coquinaria* ("Arte culinaria") attribuito a Gavio Apicio.

## Capitolo 7

### Le arterie dell'Impero

Una delle ragioni per le quali Roma prosperò sotto Augusto fu la grande accortezza con la quale si coniava il denaro. L'imperatore si accertò che colui che soprintendeva a questo compito fosse una persona onesta e che ciascun pezzo, fosse rame, argento, od oro, contenesse la quantità media di metallo. Poiché la maggior parte di questo era rappresentata dall'argento, Roma si rivolse alla sua provincia di Spagna, che ne era una copiosa fonte.

La prima colonia romana in questa terra era stata fondata nel 205 a.C. ad *Italica*. Grandi battaglie erano state combattute nella penisola iberica tra i Romani ed i Celti da un lato e i Cartaginesi dall'altro. Ciascuno si serviva degli indigeni sottomessi come soldati e fu dalla Spagna che Annibale partì con il suo esercito e sugli elefanti da guerra per andare a conquistare Roma. Fu similmente in Spagna che Marco Catone, che nel 195 a.C. vi comandava parecchie legioni, acquistò la sua reputazione.

A Cartagena (*Carthago Nova*), sulle coste spagnole, vi erano grandi miniere d'argento ed i depositi di tale metallo erano talmente imponenti che un romano ricordava di aver visto quarantamila schiavi lavorare ad una sola miniera.

La strada che conduceva in Spagna era in realtà un proseguimento della Via Aurelia che partiva da Roma. Sotto nomi differenti si dirigeva verso nord, lungo la costa italiana, girava lungo la costa francese entrando nell'antico porto di *Massilia* (ora Marsiglia), da cui proseguiva fino a costeggiare le pendici costiere dei Pirenei ed entrava in Spagna, dove prendeva il nome di Via Augusta. Verso l'8 a.C., raggiunse la città di Saragozza (*Cesaraugusta*). Giulio Cesare aveva romanizzato la Spagna meridionale ed Augusto ne aveva aperto le comunicazioni con l'interno.

Quella che divenne poi la Via Augusta era stata iniziata nel 120 a.C. ed era stata chiamata la Via Herculia. Il lavoro alle strade in Spagna, come d'altronde anche in Italia, era lento e costoso a causa del terreno montagnoso. La pietra che tratteneva i margini doveva essere tagliata prima ancora che la strada fosse stesa ed un ponte doveva essere costruito attraverso ogni corso d'acqua che si incontrava.

Nell'1 a.C. si poté confermare all'imperatore che la strada che portava il suo nome era entrata a Cartagena, ed il governatore della città annunciò che sarebbe stato ora in grado di mandare a Roma, per il conio delle monete d'argento, molto più metallo di quanto ne fosse stato inviato nei secoli precedenti. Fino ad allora, infatti, se ne inviavano centotrentamila libbre all'anno.

*Gades*, la moderna città di Cadice, situata ad ovest di Gibilterra oltre le colonne d'Ercole in territorio europeo, era stata famosa come antico centro commerciale ed era l'ultimo porto di attracco per le navi prima che si avventurassero nello sconosciuto Atlantico. La nuova strada romana, la Via Argentea, partiva da *Gades* e poi, procedendo nell'interno, si dirigeva verso *Italica*, la città dove erano nati sia l'imperatore Traiano che l'imperatore Adriano; ma avevano avuto i natali in Spagna anche molti famosi romani, di cui i più ricordati sono il famoso drammaturgo e saggista Seneca, che ebbe la sventura di essere il tutore di Nerone, e Balbo, che fu inviato in Africa a difendere il territorio romano contro l'impeto degli abitanti del deserto. Da *Italica* la Via Argentea si dirigeva verso la maggiore colonia romana, *Augusta Emerita*, che oggi si chiama Mérida.

Vi erano, in Spagna, sette strade principali, costruite nell'arco di tempo che va dal 160 a.C. al 383 d.C., e numerose altre più piccole, trentaquattro complessivamente, tutte facenti parte della rete viaria romana. Principalmente dalle pietre miliari ci è dato di sapere che trentacinque imperatori, tra il 32 a.C. ed il 383 d.C., hanno costruito, ricostruito e riparato strade romane in Spagna.

Alcuni di questi imperatori furono tiranni della peggior specie. Caracalla, l'imperatore dalla barba ricciuta che regnò per sei brevi anni soltanto, è rimasto famoso per la sua stucchevole e pericolosa personalità; eppure le memorie del tempo ci hanno tramandato che, nel 214 d.C., ordinò la ricostruzione di molte delle principali strade di Spagna, ed è stupefacente pensare che una parte dell'orgoglioso merito di essere costruttore di strade tocchi anche a lui. Non solo, ma Caracalla guidò personalmente i suoi eserciti verso il Danubio e poi iniziò una campagna in Scozia, oltre i confini del Vallo di Adriano. In Spagna fece

una breve visita nel 214 d.C., lunga abbastanza, tuttavia, perché giungesse alla decisione di far ricostruire tutte le strade, mentre due anni prima, nel 212, aveva reso cittadini romani tutti coloro che vivevano entro i confini dell'Impero romano:

*Editto dell'imperatore Cesare Marco Aurelio Antonino Augusto (Caracalla). Ai divini poteri io riferisco le ragioni e le considerazioni per cui dovrei validamente mostrare la mia gratitudine agli dèi per avermi accordato la salvezza in mezzo ai più grandi pericoli. Conto di poter rendere degno servizio alla loro maestà con riverente adorazione insieme a quella di miriadi di fedeli che mi debbono obbedienza e che la dividono con me nel sacrificio agli dèi. Accordo quindi la cittadinanza romana a tutti i miei sudditi sparsi in tutto il mondo, non essendo negati i diritti propri dei cittadini a nessuno, ad eccezione dei dedicticii (Uomini liberati, schiavi resi liberi). E' giusto che i miei sudditi dividano con me non solo i comuni oneri, ma anche i frutti delle mie vittorie. Questa ordinanza deve estendere la potenza del popolo romano, dato che la distinzione per cui i Romani sono stati onorati è stata ora concessa anche agli altri.*

Durante il lungo regno di Augusto vi fu pace, è vero, ma fu una pace alquanto disturbata, ad esempio lungo il corso del Reno. Pur non facendo le legioni romane alcun tentativo di ulteriori conquiste, era tuttavia loro costume fare parate militari per mostrare la loro forza. Nell'anno 9 d.C., in una giornata di aprile, al comandante in capo, Varo, fu richiesta una spedizione punitiva nell'interno delle grandi e silenziose foreste che occupavano quella parte del mondo: le legioni dovevano punire gli assassini di un esattore di tributi. Non era altro che un tranello ideato da Ermanno, il cui nome era stato latinizzato in Arminio, un ufficiale del seguito di Varo. La sua lealtà era stata indiscussa. Era stato a Roma e iscritto tra i cavalieri romani, poiché era politica di Roma che chiunque tra i conquistati desiderasse essere romanizzato potesse farlo e ricevere tutti gli onori e compiere tutti i doveri del cittadino romano.

Una volta che le legioni furono chiuse nelle cupe foreste le rozze strade si impantanarono ed i carri affondarono nel fango. Gli Alemanni attaccarono. Delle tre legioni, che contavano più di dodicimila uomini, soltanto un ufficiale, a nome Cassio Chaerea, con pochi uomini, fu in grado di salvarsi. Se non fosse stato così, nessuno avrebbe potuto conoscere quale fu il destino delle legioni di Varo. Furono catturati gli stendardi romani sui quali era raffigurata l'aquila, il simbolo di Roma con le vittorie ed i nomi delle legioni: tutto scomparve nel nulla della morte.

Il panico invase Roma. Augusto aveva allora settant'anni ed era impreparato alla notizia di una così grave sconfitta delle armi e del prestigio romano. Si dice che si svegliasse durante la notte e gridasse: "Varo, dove sono le mie legioni? Varo, rendimi le mie legioni! ".

Si dice anche che avesse appesa nella sua camera una mappa dell'Impero romano incisa su di un foglio d'oro tempestato di diamanti, che vi erano stati incastonati per indicare le città. Dopo l'imboscata alle sue legioni, nominò Druso, suo figliastro, al comando di quelle che si trovavano in Gallia e di quelle che si trovavano oltre i confini di questo paese. Gli fu consigliato di trovare un passaggio e di tracciare una strada segreta tra le Alpi, in modo che le legioni di nuovo reclutamento potessero attaccare gli Alemanni.

La Via Drusia fu iniziata alla base delle Dolomiti, a Bolzano (*Bauzanum*). La zona è interamente montagnosa ed i Romani dovettero reclutare tutti i lavoratori disponibili. Fu seguito il corso dell'Adige, che scorre nell'interno di una vasta vallata con a nord Merano, dove il fiume volge improvvisamente verso ovest e poi verso nord. Da tutti i lati le Alpi dominano l'Adige ed innumerevoli torrenti che discendono da esse contribuiscono ad ingrossarlo nel suo corso verso sud. Quando la vallata cominciò a restringersi, gli ingegneri dovettero scavare la pietra della montagna per preparare una base alla strada. Scoprirono poi che l'Adige si origina da due piccoli laghi, gelati per la maggior parte dell'anno. A quattromilanovecento piedi di altezza, trovarono quello che i Celti avevano chiamato "Passo Reschen", conosciuto oggi come Passo Reschen Scheideck, dove si può vedere ancora, benché il fatto sia accaduto duemila anni fa, il punto in cui le legioni di Druso forarono la roccia. Da un lato delle Alpi il fiume Adige scorre verso sud, in direzione dell'Adriatico, mentre dall'altro lato il fiume Inn scorre attraverso il cuore dell'Austria e sfocia nel Danubio.

La Via Drusia fornì alle legioni un altro valico attraverso le Alpi per attaccare i barbari che tenevano costantemente le frontiere in agitazione ed i soldati in fermento.

Venne poi la volta di Tiberio, il fratello di Druso, un veterano di molte battaglie, col corpo segnato da innumerevoli cicatrici. Era nato nel 42 a.C. ed aveva cominciato la sua carriera di combattente all'età di sedici anni, poi era stato tribuno militare in Spagna. All'età di ventidue anni aveva un comando in Armenia ed a ventinove anni era stato nominato console a Roma. L'imperatore Augusto ne era talmente entusiasta che gli dette in moglie la figlia Giulia, il che però non contribuì a renderlo molto felice. Pare che lo fosse

soltanto quando era inviato in terre lontane e quindi poteva sfuggire alle attenzioni della moglie, come pure a quelle della sua ossessiva madre.

Tiberio era quello che si può definire un vero soldato, capace di dividere il pericolo con gli uomini sotto il suo comando; un capo molto efficiente che, quando scoppiava la guerra, vi si dedicava tenacemente fino al raggiungimento della vittoria. Non permetteva mai ai soldati di stare in ozio, perché sapeva perfettamente che l'indolenza porta inesorabilmente alla perdita della disciplina. Inoltre era suo desiderio fare dei suoi soldati dei costruttori di strade.

I soldati brontolavano ed una volta si ribellarono perfino, ma poi cominciarono a costruire strade in qualsiasi stagione. Scavarono la roccia, la portarono sulla strada, la tagliarono e la misero *in situ*; abbatterono gli alberi, costruirono parapetti di sostegno, ponti, strade rialzate rispetto al terreno circostante, viadotti; segnarono con pietre miliari, miglio per miglio, tutta la strada che avevano tracciata.

Tiberio fu inviato, con le sue legioni, a "pacificare" le terre che si estendevano ad est delle Alpi Giulie. Doveva sottomettere le tribù del Norico e della Pannonia, terre che oggi fanno parte dell'Austria, dell'Ungheria e della Jugoslavia. Scelse come base di partenza il porto di Aquileia, un grande centro commerciale nell'antichità, che solo recentemente è stato scoperto essere stato tale. La città moderna, che porta lo stesso nome, si estende sopra l'antica, proprio all'estremità nordica dell'Adriatico. Come porto era molto ben protetto dai venti fuori stagione, provenienti dal sud: le grandi navi erano in grado di entrare nella laguna di Marano e di trovarvi un ottimo attracco.

Aquileia, il cui nome ricorda l'aquila, era stata fondata nel 181 a.C. come colonia commerciale romana. Ciò era dovuto al fatto che la tradizione voleva che mentre si tracciava il solco, come d'altronde era costume, un'aquila si fosse librata sulle teste dei fondatori. Ad Aquileia conducevano quattro importanti strade. Una, la Via Postumia, proveniva dalla valle del Po traversando Verona e Treviso (*Tarvisium*). Al nord la strada che stava costruendo Tiberio, la Via Giulia Augusta, si spingeva attraverso un villaggio di montagna chiamato *Sancticum*, che presentava la caratteristica di avere delle primavere piuttosto calde. Oggi è Villach, in Austria. Vicino a Villach si estendono le intatte terre coperte di boschi dalle quali si può ancora vedere chiaramente la stretta ma ben conservata Via Tiberia, nome col quale è conosciuta questa strada, che ha resistito a duemila inverni. Essa era l'arteria costruita appunto per la pacificazione o per la conquista del Norico.

Una terza strada, sempre partente da Aquileia, attraverso il fiume Sava conduceva in quella che è oggi la Jugoslavia, sulle rive del cui mare Augusto ordinò che fosse costruita una colonia che fece chiamare *Emona*. La leggenda dice però che era stata fondata da Giasone, mentre era alla ricerca del Vello d'Oro. Da *Emona*, la strada si dirigeva verso la Romania, conosciuta dai Romani come Dacia.

La quarta strada che partiva da Aquileia, la più importante di tutte, era la Via Egnazia. Era stata costruita, o almeno la sua costruzione era iniziata, dopo la fondazione di Aquileia, nel 181 a.C. E' una delle più lunghe strade romane che, partita da questa città, se ne va per la montagnosa Jugoslavia, attraversando sette fiumi, grandi e piccoli, tutti forniti di ponti, procedendo poi verso quella che oggi è l'Albania ed entrando in Grecia. Sulle rive del fiume Merico, l'imperatore Adriano costruì una città che si chiamò *Hadrianopolis* (Adrianopoli). La strada procedeva per lo stretto del Bosforo fino in Turchia, dove, nel 330 d.C., fu fondata la seconda capitale romana, Costantinopoli, la moderna Istanbul.

La storia parla poco della Via Ignazia. Eppure, quando Roma fu divisa in due imperi, nel IV secolo, questa strada rappresentava il legame vitale tra l'imperatore d'Occidente e quello d'Oriente. Gli eserciti si servivano di tale strada per andare in aiuto, reciprocamente, l'uno dell'altro.

Come sempre, non appena le legioni romane conquistavano una regione, per prima cosa vi costruivano una fortezza, la quale era subito circondata dalle taverne. Poi, come terza fase, venivano le strade. In due anni, Tiberio riuscì a portare le sue legioni fino al Danubio. Vi fece costruire una fortezza sulla quale sorge oggi Vienna e, a partire dal 15 d.C., tutto il Norico cominciò a far parte dell'Impero romano. Si aprì una via commerciale con *Carnutum*, sul Danubio, dove esistono ancora vestigia degli edifici romani, oltre ad un grande anfiteatro. Tutte queste zone furono presto collegate tra loro dalla strada di Aquileia, sulle rive dell'Adriatico. Augusto morì all'epoca della conclusione della conquista del *Noricum*, nel 14 d.C., e Tiberio fu nominato imperatore. Cento anni più tardi, i Romani ancora costruivano strade e riparavano le vecchie del *Noricum*.

Nel 101 d.C., l'imperatore Traiano guidò di persona le sue legioni fin sulle rive del Danubio per sottomettere i Daci.

Comandava uno dei più potenti eserciti che mai avessero marciato lungo le strade romane. Si doveva attraversare il Danubio e Traiano iniziò con un ponte di barche, né più né meno di come aveva fatto Giulio Cesare per attraversare il Reno. Il Danubio era, tuttavia, più largo ed il ponte poteva essere facilmente distrutto. Così Traiano mandò a chiamare Apollodoro.

Costui era un siriano originario di Damasco, incontrato da Traiano quando era stato governatore di quella provincia. Dovunque andasse Traiano, Apollodoro, che era il suo architetto, lo seguiva, e quando si doveva progettare la fondazione di qualche città, oppure la costruzione di un ponte, Apollodoro metteva subito i suoi uomini al lavoro. Traiano, nato in Spagna, ed Apollodoro, nato a Damasco, si arrestarono sulle fangose rive del Danubio e almanaccarono sul fatto se dovesse essere o meno attraversato da un ponte, dato che il fiume era profondo, la corrente rapida ed il fondo molto fangoso.

Fu il più grande progetto di ingegneria ed anche il più audace che i Romani avessero mai ideato. Traiano, che aveva spinto le frontiere di Roma più lontano di quanto nessuno avesse fino ad allora mai fatto, pensò che quella fosse la più grande impresa che avesse mai condotto a termine. Una riproduzione del ponte fu più tardi incisa sulla colonna di Traiano, disegnata dallo stesso Apollodoro che aveva costruito il ponte: essa si può ancora, vedere sulla colonna che fu innalzata in onore di Traiano in seguito alla sua conquista della Dacia. Il ponte fu adagiato su piloni di pietra, alti sessanta piedi e distanti l'uno dall'altro centosettanta; era lungo poco più di un miglio e, ad eccezione dei piloni, era tutto in legno. Ancora oggi attraversa il Danubio.

Nella Gallia, ora pacificamente sotto il dominio romano, grandi città come Orange (*Arausio*), Arles e Nimes (*Nemansus*) sorgevano nel mezzogiorno, la zona chiamata Provenza (*Provincia*), che divenne quella preferita dai Romani. Questa la ragione per cui si riempiva di città. Due dei futuri imperatori ebbero i natali a *Lugdunum*, la principale città della Gallia, oggi Lione; uno fu Tiberio Claudio Druso Nerone Germanico, natovi nel 10 a.C., cioè nel 743 dopo la fondazione di Roma. Apparteneva ai Claudii, una famosa famiglia che aveva fornito a Roma, per secoli, soldati e consoli. Sembrava, tuttavia, che questo Claudio avesse delle debolissime probabilità di arrivare al potere.

Fu noto come Claudio il Balbuziente, e non riusciva a pronunciare neanche il suo primo nome senza che la lingua gli si inceppasse. Sembra che fosse di salute molto cagionevole e facilmente perdeva i sensi alla vista del sangue, di solito sparso nell'anfiteatro quando gli uomini venivano impegnati in lotte morali contro le fiere. All'età in cui ogni giovane era soldato, non era nemmeno in grado di salire a cavallo e, se fosse stato di origine plebea, sarebbe stato messo a morte subito dopo la nascita. Questa forma di eutanasia necessitava, per aver luogo, soltanto della testimonianza verbale di sei persone, le quali dovevano attestare che il neonato era inadatto alla vita. Claudio però visse per diventare imperatore e ciò che non fece per mancanza di qualità fisiche, lo fece con le qualità della sua mente: scrisse infatti molti libri e fu uno dei governanti più intellettuali che ebbe Roma.

Acclamato imperatore dei Romani dopo la morte di Caligola, nell'anno 41 d.C., un anno dopo fece ricostruire il porto di Ostia, che, più tardi, Traiano doveva far ricostruire ancora una volta dai suoi architetti, ma in forma esagonale. Ancora oggi, si può vedere dall'alto una specie di lago inserito nel centro di una villa. Allora doveva essere provvisto di fari, templi, empori, caserme, uffici per la dogana, magazzini, cisterne, ecc., ed era considerato, nel suo genere, una delle più grandi opere di ingegneria.

Claudio fece anche ricostruire la via Ostiense, che era quella che conduceva appunto al porto di Ostia; la realizzazione di questo progetto non aveva ancora neanche avuto inizio che l'imperatore rivolse la sua attenzione verso il nord, alle Alpi. Non si sa perché nessuno avesse mai pensato di usare, il passo del Brennero come strada per valicare le Alpi. Claudio si mise ad osservare l'immensa mappa, che Augusto aveva fatto incidere nella pietra, e che riproduceva tutte le strade che la distanza più breve per arrivare al *Noricum* era in un punto in cui la terra era la più bassa rispetto alle altre circostanti. Era chiamata il passo del Brennero, da Brenno, un capotribù gallo. Questo passo, che si elevava a soli quattromilaquattrocentonovantaquattro piedi al di sopra del livello del mare, era costantemente aperto. Le legioni seguirono quindi il fiume che i Galli avevano chiamato Eisack e raggiunsero facilmente quel passo.

Per discendere dall'altro versante, verso il fiume Inn, si doveva superare un pendio piuttosto ripido di sole cinquanta miglia. Sull'Inn i Romani costruirono un ponte, rimasto famoso nei secoli. Il villaggio sorto come fortezza divenne più tardi Innsbruck, il punto dove il ponte varcava il fiume Inn, restando il percorso favorito dalle legioni romane e da coloro che vi transitavano con i loro carri.

Nel 43 d.C. era ormai quasi trascorso un secolo dalla rapida conquista della Britannia da parte di Giulio Cesare; tuttavia soltanto un angoletto, nella parte sud-orientale, rimaneva sotto il controllo romano, e

Claudio forse pensò che un'invasione dell'isola avrebbe procacciato al suo nome una fama che ancora gli mancava. Aveva saputo dal suo servizio di spionaggio militare che i Britanni, che si trovavano intorno a York (*Eboracum*), erano armati molto pesantemente, con cocchi da guerra abbastanza ben fatti e corazze pesanti; decise quindi di utilizzare, per la conquista di quel paese, gli elefanti da guerra.

Gli elefanti erano ormai una visione molto comune a Roma. Importati dall'Africa, venivano adoperati per i lavori pesanti; se ne vendeva anche la carne. Quando Nerone fece trasferire il colossale monumento a se stesso in prossimità del luogo ove è ancora in piedi l'Anfiteatro Flavio, furono all'uopo impiegati ventiquattro elefanti. Ai giuochi vi era stata una lotta tra un rinoceronte ed un elefante: tutti pensavano che il rinoceronte, per la pelle molto spessa e per il corno lungo ed acuto, avrebbe avuto ben presto ragione dell'avversario. Questi tentò di forare la pelle del suo nemico con le zanne ma, vedendo che non otteneva risultati apprezzabili ed avendo notata una scopa là dimenticata da uno degli operai, l'afferrò con la proboscide e, quando il rinoceronte tornò alla carica, gli infilò le acute setole negli occhi rendendolo cieco. Impazzito per la rabbia e il dolore, il rinoceronte andò a finire contro la palizzata di legno ed il violento urto gli fece perdere i sensi.

Claudio, la cui debolezza fisica lo costringeva a ricorrere molto spesso al suo acuto ingegno, piuttosto che alle proprietà del suo corpo, apprezzava la congenita intelligenza degli elefanti; tuttavia i generali romani non ne erano eccessivamente entusiasti. Dopo tutto Annibale era arrivato con un solo elefante da guerra, dopo aver attraversato le Alpi, mentre ne aveva iniziato il valico con trentasette. Protetti da armature ed usando campanelli, i Romani avevano imparato come mettere in fuga gli elefanti, il che, tuttavia, era pericoloso, dato che questi potevano finire col calpestare sia i nemici che gli amici.

Le truppe preposte all'invasione della Britannia furono scelte tra i legionari della Legione *II Augusta*, che aveva servito sul Reno ed era già abituata al tipo di guerra che avrebbe dovuto sostenere in Britannia, tra quelli del contingente spagnolo, la Legione *IX Hispania*, che aveva appena servito in Pannonia, sul Danubio, e tra quelli di due altre legioni, di stanza nella Bassa Germania. I legionari sbarcarono senza incontrare opposizione sulle rive della Britannia; subito dopo si videro piombare addosso i leggeri cocchi britanni, ma la disciplina ebbe la meglio e gli occupanti dei cocchi furono sconfitti, vittime di una spaventosa carneficina.

Queste battaglie, combattute senza quartiere, si protrassero per alcuni anni. Claudio, continuamente in preda a febbri malariche ed afflitto dai geloni, non fu presente, durante quegli anni, sul campo di battaglia. Prese il comando dell'esercito soltanto dopo che questo ebbe attraversato il Tamigi ed in sedici giorni carichi di azioni costrinse le innumerevoli tribù ad arrendersi; di molte tribù si ignorava perfino il nome. Seguirono alcune scaramucce, feroci combattimenti corpo a corpo, senza tregua, imboscate ed atrocità. Alla fine i Britanni furono vinti e poi, come anche altrove, di quelle terre conquistate con la spada fu consolidata la conquista con le strade, che portavano i traffici e quindi la pace.

Le strade romane in Inghilterra furono accuratamente progettate, anche se i Romani non avevano né mappe della regione né bussola. Allo scopo di fissare bene il percorso di una strada, veniva usato lo strumento chiamato *groma*, che serviva per procedere in linea retta, mentre gli operai andavano avanti ed abbattevano gli alberi che incontravano sul cammino prefisso. Poiché la terra di Britannia era allora, come d'altronde lo è oggi, umida e piovosa, gli ingegneri dovettero costruire delle dighe e cioè, in poche parole, strade rialzate rispetto al terreno circostante. Il nome latino per indicare le trincee o le dighe era *agger*. Su queste era stesa la strada e lo spessore del riempimento dipendeva dal tipo di strada, di solito tre o quattro piedi di roccia frantumata. La strada era a schiena d'asino in modo che la pioggia, che cadeva spesso incessantemente, scorresse via verso i fossati laterali.

Alcune strade, ma non tutte, furono pavimentate con lastre di pietra, cioè con lo stesso sistema con cui erano pavimentate la maggior parte delle strade tracciate in Italia. Le strade più importanti erano larghe ventiquattro piedi e le meno importanti raggiungevano la larghezza di quindici, larghe tuttavia abbastanza per consentire il passaggio a due carri senza che l'uno ostacolasse l'altro.

Da Londra (*Londinium*) partivano otto strade principali, come i raggi di una ruota: tutte avevano indubbiamente dei nomi, ma la maggior parte di esse sono scomparse. Vi sono vestigia ancora a Port Way, a Fosse Way ed esiste ancora la Waitling Street, che era la principale strada che partiva da Dover, dove i Romani avevano eretto un alto faro, ad oltre una settantina di miglia da Londra.

Questa era il cuore ed il centro del sistema stradale che si diramava per tutta la Britannia. Non si sa ancora chi costruì il primo ponte sul Tamigi: senza dubbio non fu che un ponte di barche, simile a quello che Giulio Cesare aveva costruito sul Reno. In qualche modo gli elefanti da guerra traversarono il fiume, ma

nessuno parla molto di queste bestie. Dopo il primo trauma, i Britanni debbono aver guadagnato tempo, e poi il clima si deve essere occupato di quegli animali che ne amavano uno piuttosto tiepido.

Una strada si dirigeva verso il Galles, cioè dove vi erano le miniere di rame e di carbone, ed un'altra verso nord, in direzione di York, per aprire un varco verso quelle di piombo ed i rifornimenti di lana di pecora e di montone.

Come al solito, i Romani si preoccupavano anche della loro salute. Avevano un certo fiuto nella ricerca delle acque salubri e ne trovarono una sorgente ad *Aquae Solis*, località conosciuta poi, attraverso i secoli, semplicemente come Baths ("Le terme"), dove le acque erompono dalla terra a 120°.

Tutt'intorno alle sorgenti sorsero immensi edifici e molti architetti vennero appositamente da Roma per presiedere alla loro costruzione. Di questi edifici rimangono ancor oggi molte vestigia.

Ogni comunità si preoccupava ed aveva quindi cura del tratto di strada da quando entrava nel suo territorio fino a quando ne usciva; ad ogni cantone veniva richiesto di provvedere materiale e squadre di lavoratori. Naturalmente i Britanni sottomessi si lamentavano che i loro conquistatori li costringessero a lavorare alle strade e questo lavoro forzato provocò molte rivolte locali. Galgaco, capo di un clan di Caledoni, nella Britannia settentrionale, incitò la sua gente alla rivolta. Si era lamentato presso il generale romano Giulio Agricola: "I Romani si servono delle nostre braccia e dei nostri corpi per costruire strade attraverso boschi e paludi, costringendoci se non ne abbiamo voglia e maledicendoci quando debbono lavorare loro".

I Romani non si arrestavano. Dov'era il piacere quando si doveva camminare o cavalcare su paludi ed acquitrini invece di viaggiare su una strada ben tenuta? Prima che i Romani sbarcassero sull'isola, viaggiare equivaleva a dover sopportare l'inferno, ma la strada romana rese possibile ai viandanti di spostarsi lungo la superficie di tutta quella terra a mo' di esseri civili.

Le strade erano servite da un sistema di posta imperiale ed almeno sedici delle principali usufruivano di tale servizio. Carrozze, carri da trasporto a quattro ruote e barrocchini a due le percorrevano su e giù. Ogni quindici o venti miglia circa vi erano *mutationes*, cioè luoghi dove venivano cambiati i cavalli, mentre alla stessa distanza, o forse a distanza leggermente superiore, cioè tra le diciotto e le venti miglia, sorgevano case di riposo o *mansiones*. Accanto a queste, qualsiasi persona intraprendente, un mercante oppure un soldato in congedo ormai permanente che avesse ottenuto un lotto di terra, avrebbe potuto aprire una *taberna*, ossia un'osteria, dove il viandante avrebbe potuto mangiare, bere e riposare.

Tra il 50 a.C. ed il 350 d.C., Roma costruì e migliorò il sistema stradale, finché poi la Britannia non ebbe una rete viaria di seimila miglia di strade ottimamente tenute.

Nel 122 d.C. l'imperatore Adriano si recò in Britannia, dopo aver viaggiato per tredici anni attraverso l'Impero di Roma e dopo averne fissato i confini. Aveva rinunciato a conquistare ulteriori territori in Asia ed aveva fissato i confini dell'Impero all'Eufrate; aveva demolito il famoso ponte attraverso il Danubio e si era anche recato nella bassa Germania, dove aveva fatto costruire un'immensa linea di fortificazioni.

Adriano fu anche colui che pose un limite alle ambizioni romane in Britannia. Una legione romana era stata annientata nella Britannia settentrionale e, finché non si fossero potuti arrestare i fieri montanari, i bassipiani a sud avrebbero dovuto subire le loro scorrerie. Per più di un secolo i Romani avevano tentato, senza successo, di sottomettere i Pitti e gli Scotti; fu per questo che Adriano dovette far costruire un vallo per tenerli a bada. I suoi ingegneri ne fissarono una estremità a Wallsend, sul Tyne; costruito in pietrisco ed in cemento, era alto quindici piedi e lungo settantasei miglia, dato che l'altra estremità era a Bowness, sull'odierno Solway Firth. Ogni miglio di vallo era segnato da una torretta completa di caserma, foro, terme e alloggiamenti per gli ufficiali. Immediatamente sotto il vallo vi era un profondo fossato, in modo che gli attaccanti avrebbero dovuto procedere combattendo in posizione di svantaggio e fare, nel frattempo, i conti con l'abisso, mentre ai fanti ed ai cavalieri romani sarebbe stato oltremodo facile effettuare sortite dalle torrette per respingerli.

Nell'anno della sua morte, cioè nel 138 d.C., Adriano fece riesaminare dal suo segretario tutto ciò che aveva fatto. Era convinto che Roma avrebbe potuto conservare il suo impero fissandovi dei confini, ma il tempo doveva dargli torto. Si racconta che egli abbia detto: "La catastrofe e la rovina si abatteranno un giorno su Roma ... ma verrà anche l'ordine ... Non tutti i nostri libri periranno ed alcuni uomini, pochi, penseranno e lavoreranno e sentiranno come abbiamo agito noi ...".

## Capitolo 8

### Il ponte, fratello minore della strada

I Romani non furono gli inventori del ponte. A nessuno è dato conoscere né dove né quando sia apparso il primo, ma i Romani furono coloro che vi apportarono i maggiori miglioramenti. Per permettersi il lusso di costruire cinquantatremila miglia di strade, tra l'altro molto ben tenute, dovettero costruire ben oltre duemila ponti, cioè ponti piccoli con un arco di venti piedi, per l'attraversamento del famoso Rubicone, e ponti lunghi come, ad esempio, quelli che servivano per attraversare il Danubio. In nessuna epoca della storia, fino ad ora, cioè fino alle ultime decadi di questo secolo, alcun popolo ha avuto a che fare con la natura in scala così rilevante.

Non importava quanto perfetta o come ben conservata fosse una strada, se il suo ponte più insignificante fosse risultato intransitabile. L'intera arteria cessava di essere funzionale.

I fiumi mutano il loro corso con inesorabile facilità, quindi i costruttori di un ponte debbono prevedere dove possa dirigere il suo corso il capriccio delle acque; in caso contrario, anche il migliore di tutti i ponti, se non è ben protetto dalla furia dell'elemento che lo può investire, può crollare facilmente.

Gli Egiziani non avevano ponti, se si eccettuano dei lunghi tronchi gettati attraverso i canali di irrigazione; nessuno ha mai visto i resti di un ponte costruito dai Greci, benché Omero ne parli come di una cosa molto comune ai suoi tempi.

Il primo ponte di pietra di cui sia consentito il ricordo è quello che l'architetto babilonese Nabopolassar gettò attraverso l'Eufrate, nel VI secolo a.C.. Era lungo trecentottanta piedi e posava su sette pilastri di mattoni cotti, disposti in modo da seguire il corso della corrente, mentre il ponte propriamente detto era interamente in legno.

Dario il Grande, durante la guerra contro gli Sciti, nel 512 a.C. circa, costruì un ponte attraverso il Bosforo, di cui si ricorda perfino il nome dell'architetto: "Io, Mandrokles di Samia, costruii il ponte ...". Fu distrutto.

Poi, nel 481 a.C., Serse, figlio di Dario, costruì un ponte di barche attraverso lo stretto largo duemila miglia che unisce il Mar Egeo con il Mar di Marmara. Questo è l'Ellesponto.

Presso la città di Abydos, in Asia Minore, il ponte di Serse doveva consentire il passaggio a coloro che erano diretti verso la città greca di Sestos. Fu approntata, all'uopo, una flottiglia di imbarcazioni leggere, i pontoni, legate insieme l'una all'altra con due funi, di cui una fatta con fibre di lino e l'altra con fibre di papiro. Ma il ponte che fu gettato non resse quando sopraggiunse una tempesta, che ruppe le corde e scompaginò le barche. Serse si adirò al massimo. Ordinò che l'Ellesponto fosse punito con trecento colpi di frusta e, mentre l'uragano gli turbinava intorno, lanciò la sua maledizione: "A te, o corrente amara e salata, il tuo padrone Serse infligge questa punizione... Ma Serse, il re, ti traverserà, con o senza il tuo permesso". Ed ordinò che il ponte fosse ricostruito.

Dice Erodoto, lo storico greco nato intorno al 484 a.C.:

*Il metodo consisteva nel legare insieme trecentosessanta alti zatteroni ormeggiati con pesanti ancore, a larghi intervalli l'uno dall'altro, in modo da assicurare il transito alle navi provenienti dal Mar Egeo e dirette al Mar Nero, mentre i cavi fissati alle navi erano tenuti tesi da argani di legno eretti su entrambe le rive. Poi, sugli zatteroni, venivano adagiate tavole di legno tagliate in lunghezze uguali alla larghezza del galleggiante, e su di esse venivano disposti arbusti e poi uno strato di argilla che veniva calpestata e quindi spianata. Infine si provvedeva a costruire una ringhiera sul ciglio di entrambi i lati, in modo da evitare eventuali cadute di muli o cavalli in acqua.*

I Romani costruirono il loro primo ponte prima ancora della loro prima strada pavimentata con pietre. Era il famoso Ponte Sublicio, un ponte a piloni, fatto interamente di legno.

Il nome, infatti, lo sta ad indicare; *sublices* erano, in latino, le travi di legno. Fu costruito, secondo la leggenda, nel VII secolo a.C., da Anco Marcio, uno dei re latini di Roma. Dato che quel ponte fu considerato sempre sacro, era affidato alle cure del più grande sacerdote di Roma, il cui titolo era *pontifex*, ossia costruttore di ponti. Più tardi, il termine di pontefice fu ereditato come titolo dai papi, i quali "costituiscono un ponte" tra cielo e terra. Fu proprio questo il ponte che Orazio difese tanto strenuamente. Chi potrà mai dimenticare le parole di quel poeta che cantò l'impresa di Orazio Coclite? Mentre l'esercito etrusco attaccava dalla riva settentrionale del

Tevere, Orazio lo teneva a bada mentre il primo ponte di Roma veniva distrutto: “Quindi parlò il coraggioso Orazio, il Capitano della Barriera: "La morte viene, presto o tardi, per ogni uomo su questa terra...".”

I suoi compagni nel frattempo, infatti, segavano le basi: così nessuno poté varcare quel ponte largo soltanto dieci piedi.

Un altro Ponte Sublicio prese poi il suo posto e, nel I secolo, ne furono costruiti altri tre. Il primo ponte in pietra fu terminato nel 142 a.C., pochi anni dopo la distruzione di Cartagine.

Il famoso Ponte Fabricio, che collegava la città all'isola Tiberina, fu costruito verso il 62 a.C. da L. Fabricio, dal quale prese il nome. E' composto di due archi semicirculari di roccia vulcanica, ricoperti di pietra calcarea.

Il Ponte Emilio, che fu chiamato *Senatorum*, a valle dell'isola Tiberina, fu costruito per consentire un traffico più diretto verso la Via Aurelia. Complessivamente, tra il 142 a.C. ed il 300 d.C., furono costruiti otto ponti sul Tevere. Il più famoso, e quello che ancora sopporta migliaia di tonnellate di traffico al giorno, è il Ponte Milvio. E' il più grande di tutti, con otto arcate, e fu costruito nel 109 a.C., per collegare Roma con la Via Flaminia e le altre strade che partivano dalla riva settentrionale del ponte e si dirigevano verso nord.

Nella costruzione dei ponti, gli ingegneri romani usavano la stessa tecnica usata al giorno d'oggi. Per fissare bene la base di un pilone, costruivano un compartimento stagno intorno al punto dove doveva essere costruito e fissato il pilone stesso, e poi, una volta conficcati i pali, pompavano via l'acqua e scavavano nella melma finché non incontravano il fondo roccioso. Poi intaccavano questo e vi cementavano i loro immensi conci.

Molto prima del 300 a.C., i Romani avevano già scoperto il “cemento”. Tutto intorno al Vesuvio vi erano vasti depositi di cenere vulcanica ridotta a sabbia, che veniva chiamata *pulvis puteolana* perché era stata trovata per la prima volta nel porto di *Puteoli* (Pozzuoli), non lontano dall'odierna Napoli. Gli ingegneri romani scoprirono che questa cenere vulcanica, aggiunta alla malta di calce, alla sabbia od alla ghiaia, con in più acqua, formava una massa dura come la pietra, che si induriva ulteriormente a contatto dell'acqua. L'adozione di questo sistema si rivelò un successo nella tecnica della costruzione dei ponti. Un altro successo fu la perfezione delle arcate. I Greci conoscevano l'arco, ma ne avevano fatto raramente uso, e furono gli Etruschi che lo tramandarono ai Romani, i quali ne impararono l'uso insieme a quello della volta per cui, con il sistema dell'arcata e del “cemento”, potevano distanziare di molto i piloni e quindi guadagnare spazio. Una volta acquisite le principali cognizioni, non restava che metterle in pratica.

Sulle arterie romane divennero quindi molto comuni i ponti, i viadotti ed i tratti rialzati rispetto al terreno circostante. Nel 98 d.C. Traiano costruì la strada rialzata che attraversava le Paludi Pontine, un'arteria lunga venti miglia. I suoi ingegneri radunarono una grossa flottiglia di vecchie imbarcazioni, le riempirono di rocce e poi le affondarono mantenendole in fila. Prendendo queste come base, furono eretti grossi piloni ai margini e tra questi inserita ancora della roccia, in modo che la strada emergesse dal livello dell'acqua della palude di circa sei piedi.

Più le strade si allontanavano da Roma e più diveniva di attualità il problema dei ponti. Sulla Via Flaminia, sul fiume Nera, nella città di Nemi, Augusto fece costruire nel 16 a.C. uno dei più autorevoli ponti d'Italia, un ponte a sei arcate, la più grande delle quali era ampia centotrentanove piedi.

Agrippa, il grande architetto di Augusto, costruì il famoso ponte del Gard, sul quale passava il grande acquedotto che attraversava la vallata omonima, nella Francia meridionale. E' composto di un porticato con sei archi, si erge per centosessanta piedi ed è lungo circa novecento. E' ancora del tutto integro e non solo è molto utile, ma è anche molto bello.

Nessuno si è mai messo al tavolo per ricercare quale sia esattamente il numero dei ponti romani ancora in uso, tuttavia si è arrivati a supporre che siano centottantacinque circa. Chi può dire? Chi ha potuto viaggiare lungo le cinquantatremila miglia di strade romane e preso nota di tutte le rovine che ha incontrato? Nessuno. Vi sono duemila e più fiumi e corsi d'acqua che s'incrociano con le strade romane nella sola Italia, e tutti furono attraversati da ponti.

La Tunisia, nell'Africa settentrionale, semideserta eppure famosa per essere stata la fornitrice di grano a Roma, aveva trenta ponti, alcuni delle dimensioni di quelli eretti in Italia, mentre in Francia ed in alcune parti della Jugoslavia i ponti romani sono ancora in uso.

Nel 24 a.C., l'imperatore Augusto fece ritorno dalla Spagna. Un anno prima, nel 25, aveva ordinato che si chiudessero le porte del tempio di Giano, a Roma. Questo significava un lungo periodo di pace, l'inizio della *Pax Romana*. Durante il suo lungo regno, fece costruire molte delle principali strade. Delle trecentosettantadue presenti nel mondo alla fine del IV secolo d.C., più di trentaquattro si trovavano in Spagna, una terra montagnosa come

l'Italia e nella quale era difficile costruire e conservare strade. La principale di queste, che correva lungo la costa oggi chiamata Costa Brava, che partiva dalla Francia e si inoltrava in Spagna, fu ricostruita da Augusto e lungo tutto il suo percorso dovette essere attraversata da otto grandi ponti.

La Via Argentea, la strada dell'Argento, che gli Spagnoli più tardi chiamarono Camino de la Plata (che significa la stessa cosa) conduceva ad Italica e poi a Mérida; fondata da Augusto nel 23 a.C., era stata progettata per esser la capitale di un'intera provincia spagnola. Otto strade vi convergevano, facendone il cuore di una rete di comunicazioni. Gli ingegneri romani furono autori di uno dei più grandi ponti di Spagna, quello che conduce a Mérida, attraversando il fiume Guadiana. E' provvisto di ben sessanta archi, è lungo oltre mezzo miglio e fu costruito talmente bene da essere ancora in uso. Anche altri quattro ponti costruiti in Spagna all'epoca di Augusto sono ancora efficienti.

Procedendo verso nord oltre Mérida, la strada dell'Argento si dirige a Salamanca (*Salamantica*), una città famosa nella storia per la sua bellezza e per la sua università, che è una delle più antiche e dove, per alcuni mesi, vi studiò legge Hernàn Cortés, il conquistatore del Messico azteco. Questa città era rinomata come colonia romana, oltre ad essere famosa per il suo ponte. Questo riposa su ventisette archi, ed è stato capace di stare in piedi per tutti questi duemila anni, anche se il fiume Tormes, che attraversa, porta con sé torrenti di acqua.

Eppure il più famoso ponte di Spagna è quello di Alcántara. Il nome è arabo e significa appunto "il ponte", ed è ovvio perché fosse chiamato così. Si trova sulla strada proveniente da Mérida e conduce al Portogallo, che, al tempo dei Romani, era conosciuto come *Lusitania*. Il fiume Tago, che attraversa, era un impetuoso corso d'acqua che si inoltrava in profondi valloni, i quali dovevano essere attraversati da ponti. Era talmente impetuoso che perfino il grande ingegnere Apollodoro di Damasco, che aveva costruito il ponte attraverso il Danubio ed eretto la Colonna di Traiano, non seppe valutarne esattamente la forza di corrente. Le rovine del suo ponte giacciono ad Alconétar e tutto ciò che ne rimane sono sei archi, mentre una volta poggiava su diciotto ed era lungo milleottocento piedi.

Il ponte di Alcántara fu progettato con sole sei arcate gigantesche. E' lungo seicento piedi ed il suo punto più alto si eleva a centocinquanta piedi sopra le ribollenti acque del fiume. La data si trova sull'arcata centrale: "Eretto nel 105 d.C.". Fu costruito da Caio Giulio Lacer, che vi fece incidere le parole: *PONTEM PERFECI MANSURUM IN SAECULA* ("Ho costruito un ponte che durerà nei secoli").

E così è stato. Attraverso i secoli esso ha avuto bisogno di ben poche riparazioni ed i suoi immensi blocchi di granito non sono stati mai sostituiti. Accanto alla sua estremità superiore, dalla parte del lato occidentale, vi è un tempio che alcuni credono sia il mausoleo di Lacer, il costruttore del ponte, dato che la sua ombra sovrasta l'opera da lui così orgogliosamente costruita. Sul ponte è incisa anche una lunga lista di nomi; sono quelli dei Romani e dei Celti che sottoscrissero i fondi per la costruzione del ponte in onore del loro imperatore Traiano.

Col tempo i Romani ebbero le loro strade così ben provviste di ponti che un viaggiatore poteva superare, senza interruzione, la distanza di milleottocento miglia dal Vallo di Adriano fino a Brindisi, a parte la traversata a mezzo traghetto della Manica.

I ponti dovevano essere ben mantenuti, per resistere agli straripamenti, al gelo, al sole e, quel che è ancora peggio, alle vibrazioni. Infatti erano costruiti per sopportare il passaggio di carri anche con un carico di milleduecento libbre. Eppure, il ponte di Augusto, costruito nel 9 d.C. sulle coste dell'Adriatico, attraverso il fiume Marecchia, sopporta oggi trentamila tonnellate di traffico moderno, pur contando duemila anni di età. Quando, intorno al 1880, in America, si cominciarono a costruire ponti di ferro per sopportare il traffico delle locomotive a vapore, questi crollavano alla media di venti all'anno.

I Romani costruirono per l'eternità. Avevano una solenne, solida virtù, un'orgogliosa ed arrogante dignità. Fare qualcosa significava farlo bene. Quando l'ingegnere Frontino ispezionò i quattordici acquedotti che portavano a Roma due milioni e cinquecentomila galloni di acqua al giorno, scrisse: "Potete paragonare, se volete, le oziose piramidi, come pure le inutili, anche se famose, opere dei Greci".

Qualcuno ha espresso critiche sul fatto che le strade ed i ponti romani fossero di una solidità eccessiva, inutile. Ma che c'è di male se sono solidi? Per molto tempo si è pensato che i Romani non avessero fatto altro che imitare semplicemente i Greci, essendo questi la mente e quelli il braccio, ma non si può essere lontani dalla realtà più di così. Innanzi tutto, i Romani trassero la strada ed il ponte dal fango e dettero loro vita, utilità e bellezza. Era la gente che costruiva ponti, come è dimostrato dal ponte di Alcántara; era la gente che costruiva le strade, e si sa che un uomo lasciò la sua intera fortuna per la costruzione di strade nella sua provincia. Un romano era orgoglioso di essere stato costruttore di una strada o di un ponte. Ascoltate ciò che un greco dice della Grecia: "Tra i Greci, i membri del governo, se è loro affidato non più di un talento d'argento,... non possono tener la fede..., mentre tra i

Romani coloro che sono funzionari e che maneggiano grosse somme di denaro mantengono una corretta condotta. Se è cosa rara trovare un greco che tenga le mani lontane dal pubblico denaro.... tra i Romani raramente ci si imbatte in un uomo che possa essere accusato di cattiva condotta in questo campo ...”.

Questo è il tipo della virtù romana che costruì le strade ed i ponti, di cui gli uomini si sono serviti per duemila anni.

## Capitolo 9

### Pietre miliari e posti di ristoro

Una strada diventa strada non perché qualcuno ha calpestato l'indocile terra, ma quando è costruita e quando è conservata. "Se non ti consente di ripercorrerla in senso inverso", diceva un romano, "non è una strada".

Il concetto di ben conservarla fu assimilato molto rapidamente dai Romani. Man mano che le strade crescevano, venivano usate e quindi rovinare dal traffico, per cui il Senato istituì una specie di ministero del controllo del traffico, i cui membri erano chiamati *curatores viarum* e sovrintendevano sia alla costruzione delle strade sia alla loro manutenzione.

Con la crescita della città di Roma e con il conseguente sviluppo del commercio, il traffico stradale divenne caotico. "Dov'è possibile il sonno a Roma?" si chiedeva un poeta. "L'incrociarsi dei carri nelle strette e tortuose strade, le imprecazioni dei conduttori che giungono ormai al parossismo, farebbero passare il sonno ad una foca od allo stesso imperatore". E poi vi erano i venditori ambulanti che barattavano le loro scatole di zolfanelli od i loro ninnoli di vetro.

Giulio Cesare emanò un decreto per cui le persone, i carri, le bestie da carico, i veicoli vari e tutto il resto dovevano sospendere il transito nelle strade di Roma dall'alba fino all'imbrunire. Ma allora, tutto quel rumore di notte! Vengono i brividi soltanto a pensarci. Alla fine, il Senato si dispose a regolare il traffico.

Nel 123 a.C. un giovane patrizio, poi tribuno di Roma, ordinò che tutte le strade fossero segnate da pietre miliari.

Plutarco dice: "... fu Caio Gracco che fece sì che tutte le strade fossero divise in miglia". La pietra miliare era, di solito, alta sette piedi, pesava mille libbre e veniva sistemata su una base di pietra. Era accuratamente scolpita e riportava il nome dell'imperatore sotto il cui regno la strada era stata costruita oppure riparata. Quella della Via Traiana è tipica:

V IMP.CAESAR DIVI. NERVAE. F. NERVA. TRAIANUS. AUG. GERM. DACIC. PONT. MAX. TR. POT. XIII. IMP. VI. COS. V. P. VIAM. A. BENEVENTO. BRUNDISIUM. PECUN. SUA. FECIT.

Ciò significa che si trattava della quinta pietra miliare, cinque miglia romane fuori di Benevento in direzione di Brindisi, eretta dall'imperatore Traiano. Iscritti vi sono anche alcuni degli altri suoi titoli, come quello di conquistatore della Dacia; ma principalmente si citano la distanza in miglia, il nome della strada e l'imperatore sotto i cui auspici essa fu costruita.

L'erezione delle pietre miliari risultò, probabilmente, dal programma sociale intrapreso da Caio Gracco. Questi era nato nel 153 a.C. da Cornelia, figlia del grande Scipione Africano, che aveva sconfitto Annibale in Africa. All'epoca di questo giovane patrizio, Roma si era già abbastanza arricchita e così grande era il numero degli schiavi che ai contadini romani non era più concesso di lavorare le pubbliche terre acquistate dai ricchi; e molti, specialmente quelli delle classi inferiori, le avevano addirittura perdute, rifugiandosi nella città. La povertà era quindi estrema.

Quando la notte scendeva su Roma, era come se vi si stendesse sopra l'ombra di un grande pericolo. Tutti coloro che avevano una casa si affrettavano a rifugiarsi, vi si chiudevano dentro serrando bene le imposte e disponendo catene attraverso la porta. Anche i negozi si riducevano al silenzio. Fu proprio a quell'epoca che il giovane Gracco fu eletto tribuno del popolo, un'antica carica istituita apposta nell'intento di proteggere le classi inferiori. Propose subito riforme agricole e suggerì che ai romani liberi fosse consentito di andare a coltivare le terre da poco conquistate in Africa. Ma in questo modo sfidò il Senato e, nel 121 a.C., fu destituito dalla sua carica; poi, in una delle tante sommosse che seguirono, insieme con altri tremila, perse la vita.

Comunque, prima della sua sconfitta, Gracco aveva ordinato che tutte le strade fossero segnate da pietre miliari. Forse il progetto prese forma dall'idea di dare un po' di lavoro ai disoccupati, dato che ogni pietra miliare doveva essere cavata, trasportata con un carro ed il suo posto segnato esattamente a mille passi romani dalla precedente e dalla seguente. Bisognava anche predisporre una base di pietra in grado di

riceverla e, una volta sistemata, vi doveva essere incisa la distanza esatta. Tutto ciò, quindi, richiedeva una quantità di lavoro non indifferente.

La Via Domizia, che portava in Gallia, fu la prima strada, fuori d'Italia, ad essere segnata da pietre miliari. Una strada porta una data equivalente al 120 a.C.. Le distanze erano registrate rispetto alla città più vicina, oppure dal punto di origine della strada.

A Roma, al Foro, fu posto il *Miliarium Aureum*, la Pietra Miliare d'Oro; da questa, di cui esiste ancora un frammento, ma non in oro, veniva misurata la distanza di tutte le strade, cioè le miglia distanti dalla Pietra Miliare d'Oro. Però, man mano che le strade crescevano in lunghezza per centinaia di miglia, tale sistema si rivelò poco pratico. Verso il III secolo, Roma doveva badare a ben trecentosettantadue strade, che arrivavano fino ai confini del mondo allora conosciuto.

Perfino l'imperatore Augusto, la cui mente era un deposito di informazioni, non era in grado di rammentare tutte le strade che aveva costruito o visto. All'uopo aveva, come abbiamo già detto, una mappa incisa in oro, che conservava nella sua camera da letto, e dove le città erano segnate con pietre preziose. In qualsiasi momento avesse ricevuto un dispaccio dalla Pannonia, o dalla Britannia, o da Antiochia, avrebbe potuto consultare la sua mappa e trovare il luogo menzionato nella lettera.

Vespasiano, che aveva comandato una legione in Britannia, fece porre nel Foro una gigantesca mappa, incisa nel marmo, con i nomi delle strade e dei luoghi. L'imperatore, di origini piuttosto umili, non pretendeva mai di credersi più di quanto effettivamente non fosse, e cioè un "italiano faceto, grossolano e frugale". Dopo la morte di Nerone, vi fu "l'anno dei quattro imperatori": tre se ne erano andati come erano venuti; il quarto fu Vespasiano. Nei suoi dieci anni di potere, tra il 69 e il 79, intraprese molte opere di grande praticità, tra cui la riforma dell'esercito e la riorganizzazione del sistema monetario che, dopo Nerone, era in uno stato veramente precario. Nell'Asia Minore collegò tutte le aree con un sistema di strade, ed in Spagna, tra il 77 ed il 79, dette inizio alla Via Nova, la "Strada nuova" che correva da Astorga (*Asturica Augusta*) a Braga (*Bracara Augusta*) in Portogallo.

Poi, volendo far sì che tutti sapessero i luoghi di partenza e di arrivo di queste, ordinò al supervisore delle strade romane di farne un'immensa mappa murale, da apporre nel Foro; i copisti avrebbero potuto ritrarne copie da arrotolare per i viaggiatori.

A quell'epoca vi erano a Roma da venti a trenta biblioteche pubbliche, e la prima era stata messa su da un bibliomane di nome Asinio Pollione. Nei tempi più antichi, i Romani scrivevano soltanto per i loro amici o protettori, ed i loro scritti erano letti ad alta voce; man mano che il pubblico interesse crebbe, nacque anche la nuova professione del divulgatore, per cui i commercianti di libri portarono con sé squadre di schiavi particolarmente addestrati, alcuni dei quali molto intelligenti, e li fecero trasformare in copisti o librari. Questi copiavano gli scritti sul papiro, che veniva ricavato dalle foglie della pianta omonima ridotta in lamine, oppure sulla pergamena, molto più costosa, che veniva ricavata dalla pelle di capretto e trattata finché non diveniva quasi trasparente. I libri erano molto cari, dato che erano tutti scritti a mano; comunque il piacere della lettura si diffuse e gli editori divennero molto ricchi. Le poesie scritte a Roma andavano a finire, portate con navi o carovane, nei più remoti luoghi dell'impero, dove "... i versi potevano essere recitati da qualche legionario nella sua lontana guarnigione". "Ma", obiettava un poeta romano, "tutto ciò non riempie la mia borsa ed io non ne ho più notizie".

Gli editori pubblicarono anche, ad uso dei viaggiatori, copie delle mappe delle strade romane, e queste furono chiamate *itineraria*. Se si voleva fare un viaggio da Roma a Firenze lungo la Via Cassia, che era la strada più breve, non si doveva far altro che andare da un libraio di Roma ed acquistare un *itinerarium*.

I fratelli Sosii avevano una libreria all'uscita del *Vicus Tuscus*, nel Foro, dietro il tempio di Castore, dove Orazio soleva recarsi per sfogliare i libri usciti da poco. Comprò anche, nella libreria dei Sosii, un itinerario per il lungo viaggio da Roma a Brindisi che intraprese in compagnia di molti altri, nel 38 a.C., ed a proposito del quale, più tardi, scrisse una satira. Ma vi erano anche altri librai: Doro, ad esempio, che vendeva copie delle opere di Cicerone e mappe per viaggiatori, e Secondo, la cui libreria non era lontana dal Foro della Pace.

L'*itinerarium* che si vendeva a quei tempi indicava la distanza tra città e città e i luoghi di sosta, oltre a segnare i fiumi, i relativi Ponti, le montagne ed anche i valichi. Una volta in possesso di una mappa del genere, il viaggiatore era in grado di calcolare tutto il tempo che gli sarebbe occorso per portare a termine il viaggio. Probabilmente vi erano anche indicazioni su dove trovare del buon vino oppure un piatto di tartufi, ossia il luogo dove poteva sorgere, lungo il percorso, una buona taverna.

Di tutte queste mappe non ne resta nessuna. L'unico *itinerarium* è quello che si trova a Vienna, la Tavola Peutingeriana, che si pensa sia una copia dell'XI secolo da un originale forse del III secolo. E' una mappa raffigurante tutte le strade militari romane dalla Britannia all'Eufrate, dal Reno all'Africa, comprese l'India e le tre Arabe. I fiumi, le montagne, i laghi ed i mari vi sono riprodotti in sei colori; contiene molti simboli diversi per gli edifici come, ad esempio, il magazzino, chiamato *horreum*, oppure la *taberna*, o taverna, dove naturalmente i viaggiatori potevano riposare, mangiare e bere. Vi sono indicate anche le cisterne dove è conservata acqua, con la parola *aquae*: per essere sicuro che fosse possibile riconoscere la presenza del prezioso elemento, l'artista vi aveva riprodotto un grande edificio, nel quale si vedeva una cisterna di colore blu. I fari sono riprodotti così evidentemente, e cioè con torri fiammeggianti nella loro parte superiore ed emananti colonne di fumo, che nessuno si sarebbe potuto sbagliare nell'interpretazione.

Ad esempio, una caserma dove era di guarnigione la guardia imperiale, cioè il *pretorium*, si distingue nettamente dagli altri edifici, anche perché vi si legge chiaramente questa parola. Vi sono segnati, in modo molto evidente, i templi; quello di Augusto, ad esempio, il *Templum Augusti*, per cui sarebbe stato noto a qualsiasi viaggiatore il luogo dove poterlo venerare. Vi sono ottimamente segnati i porti; non si doveva essere indovini per intuire la posizione del porto di Ostia, alla foce del Tevere. Vi si riconoscono molto facilmente, infatti, il porto, il faro, i magazzini per le merci sbarcate e da imbarcare, la città commerciale di Ostia ed anche la Via Ostiense che conduce ad essa.

Non basta. In questa mappa sono contenuti innumerevoli altri dettagli. Ha una lunghezza di ventuno piedi ed un'altezza di dodici pollici. Oggi costituisce uno dei tesori della Biblioteca Nazionale di Vienna.

Il poeta greco Aristofane diceva che "le strade senza taverne non sono migliori di una vita senza vacanze". Infatti, tutte le strade romane, qualunque fosse la loro lunghezza, erano provviste di stazioni di sosta, dove il viaggiatore poteva riposare, si potevano cambiare i cavalli ed anche comprare o vendere merci.

Le prime vere stazioni di riposo organizzate sembra siano state istituite dagli Assiri prima del 680 a.C.. Infatti sulla strada tra Susa e Babilonia, nel territorio della Persia, ogni quindici miglia sorgevano posti di ristoro ufficiali. Lo storico greco, Erodoto, che li vide, ne rimase meravigliato. Le iscrizioni sul principale ufficio postale di New York, che cominciano "Né la neve, né la pioggia, né il caldo, né il buio della notte potranno arrestare questi corrieri" e che naturalmente servono ad ispirare il postino di oggi, furono tratte dalla storia di Erodoto, che si riferiva ai Persiani.

Fu infatti il persiano Ciro che istituì i posti di ristoro, ogni quindici miglia più o meno, con stalle, palafrenieri, cavalli e cibo. Tutto ciò era riservato, però, soltanto a coloro che avevano la possibilità di usare la strada reale e, naturalmente, non ai comuni viaggiatori.

I Greci si fecero un'idea della costruzione delle strade imitando i Persiani, per cui loro pure avevano dei posti di ristoro, anche se non erano molto organizzati. Infatti le loro strade erano piuttosto misere. "Le strade greche", scrisse un greco, "erano molto più facili da percorrere per me che non per un mulo. Infatti erano impraticabili per qualsiasi tipo di carico".

Ma i Romani erano diversi. Amavano le cose ben fatte ed avevano tracciato una loro linea di condotta nel mondo di allora, al punto da portare l'organizzazione anche dove la natura stessa era disorganizzata.

Vi erano, in genere, tre tipi di stazioni di ristoro. Le stazioni postali, da sei a sedici miglia, ma appartate, che dipendevano dal terreno, erano usate soltanto dagli ufficiali e si chiamavano *cursus Publici*. Augusto creò la carica di "supervisore della posta ufficiale": "Nei salvacondotti, nei dispacci e nelle lettere private, l'imperatore Augusto usava, come proprio sigillo, dapprima una sfinge, poi, più tardi, un'immagine di Alessandro Magno e, finalmente, la propria, incisa sul sigillo del suo anello da Disocuride. Egli segnava sulle sue lettere non solo il giorno, ma anche la notte, per indicare l'esatto momento in cui era stata scritta".

La posta veniva messa in un sacco da viaggio ed affidata ad un ufficiale, che cavalcava da stazione a stazione, cambiando cavallo ogni volta che era necessario. Era chiamato *tabellarius*, perché le lettere che portava erano spesso scritte con uno stilo su tavolette che erano state spalmate di cera.

Il portallettere indossava pantaloncini corti, un abbigliamento piuttosto insolito presso i Romani che credevano fossero indossati soltanto dai barbari, un caldo mantello di lana ed un copricapo a forma appiattita chiamato *petasus*, lo stesso cioè che calzava in testa il dio Mercurio, se si fa eccezione delle ali che erano fissate a quest'ultimo.

Nel luogo dove cambiava il cavallo, cioè alla *mutatio*, vi erano di solito, nella stalla, una ventina ed anche più tra cavalli e muli; vi erano molti stallieri, che provvedevano al foraggio degli animali, palafrenieri

e postiglioni che viaggiavano con i carri più grandi, mentre una squadra di veterinari si prendeva cura degli animali eventualmente malati.

Quale era la loro velocità giornaliera? Non erano insolite le cento miglia al giorno. Scrisse uno storico romano: “Uno fu mandato da Aquileia a Roma. Cambiando i cavalli, viaggiò così rapidamente che raggiunse Roma al quarto giorno”. La distanza da Aquileia a Roma era di cinquecento miglia. Quando il fratello di Tiberio giaceva malato in Germania, l'imperatore “viaggiò per duecento miglia romane in ventiquattr'ore”. Plinio diceva che “era una cosa meravigliosa ed un esempio di incredibile celerità”.

Questa era la posta ufficiale. La privata, o quella usata dai mercanti, ai quali non erano concesse tutte le facilitazioni di cui invece godeva la posta imperiale, era soggetta a ritardi. Cicerone, che era un accanito scrittore di lettere, della si lamentava che “nelle foreste Spagna, i nostri messaggeri vengono catturati. Il viaggio è ancora più pericoloso per le rapine... Danno la caccia ai nostri messaggeri... così che, se le lettere non viaggiassero per mare, io non saprei nulla di ciò che accade là”. Le lettere erano spesso perdute o distrutte o, comunque, arrivavano sempre in ritardo. Seneca, che era il tutore di Nerone (un incarico ingrato, dato che fu poi costretto ad uccidersi per ordine dell'imperatore), scrisse una volta: “Ricevetti la tua lettera molti mesi dopo che era stata spedita... ”.

Il modo di viaggiare sulle strade romane dipendeva dal denaro che si aveva nella propria scarsella, oppure dalle conoscenze più o meno buone. Molti romani, che erano ben imparentati, avevano amici dovunque e viaggiavano quindi da luogo a luogo con le stesse comodità di cui avrebbero usufruito se fossero rimasti nelle loro ville.

Per i meno favoriti vi erano le *mansiones*, disposte ad intervalli di circa venti miglia. Sembra che esse fossero costruite dalle comunità di zona e mantenute col pagamento delle tasse locali. Per legge, i tenutari delle case di ristoro dovevano preparare le camere per i viaggiatori ed avere sempre del cibo a portata di mano. Erano impiegati controllati dallo Stato.

Accanto alle *mansiones* sorgevano locande chiamate *tabernae*. Queste, tuttavia, non sempre erano, almeno secondo ciò che ne diceva la gente, i posti migliori per ristorarsi, tenute e frequentate com'erano da elementi di infimo rango, talvolta soldati che avevano servito, anni ed anni nell'esercito. Vi erano muli e cavalli nelle scuderie, cibo, vino ed idromele. Vi si poteva incontrare ogni sorta di gente, contadini della zona, vecchi soldati, corrieri postali, conducenti di grossi carri cigolanti, mulattieri e viaggiatori, e si può ben immaginare che genere di luoghi fossero. Ad una estremità della sala vi era un caminetto con, sul fuoco, una caldaia di minestra oppure di stufato; oppure vi si stava cuocendo del pane, mentre delle ragazze andavano in giro servendo il vino e gli avventori sedevano ai loro Posti intenti a discorsi piuttosto volgari.

Ma non tutte le *tabernae* erano del tipo appena descritto. Alcune erano famose come quella detta le Tre Taverne, ad esempio, sulla Via Appia, rinomata per il pane ed il formaggio che vi si poteva mangiare, e dove soggiornò Paolo di Tarso nel suo viaggio verso Roma. Sempre sulla Via Appia, poi, ma un po' più lontano, ve ne era un'altra ancora più famosa, la *Taberna Caedicia*, così chiamata dal nome del suo proprietario. Vi si fermarono Orazio e molti altri.

L'importanza di questi posti di ristoro era dovuta al fatto che essi erano di somma utilità per coloro che dovevano percorrere lunghe distanze e davano quindi loro la possibilità di fermarsi per riposare, rendendo il viaggio meno faticoso. Un fatto ancora più importante era quello che intorno alle taverne sorgevano degli agglomerati conosciuti come *cabanae*. I proprietari vi facevano venire i venditori di vino, i carradori per riparare i carri, i fabbri ed i veterinari. Vi era poi un molino per macinare il grano. Erano anche frequentati dai rivenditori di bottini di guerra. Molto presto, poi, le *cabanae* divennero villaggi ed i villaggi divennero città, di cui alcune tra le più famose da ciò trassero la loro origine. Molte delle città che ora sorgono lungo il Reno e lungo il Danubio, come Colonia, Magonza, Strasburgo, Vienna e Budapest, furono edificate come *cabanae*.

Gli eserciti marciavano, i cavalieri procedevano sui loro cavalli e l'imperatore viaggiava sulla *raeda*, uno splendido carro a quattro ruote, trainato da due oppure da quattro cavalli, guidato da due postiglioni e magnificamente ornato sia all'esterno che all'interno.

Un carro più grande era, ad esempio, la *carruca*, una specie di carrozza-letto, dove era, naturalmente, un magnifico letto con cuscini, coperte e cortine per proteggere l'occupante dalla luce esterna. Lo storico Plinio viaggiò a lungo su trasporti simili. Aveva servito nell'esercito, come ufficiale di cavalleria, in Germania e poi, a Roma, si era dato all'avvocatura. Intraprese innumerevoli viaggi nella maggior parte delle colonie oltremare scrivendo, durante questi viaggi, oltre cinquanta libri. Terminò la sua carriera come

ammiraglio della flotta. A Plinio piaceva molto leggere durante il viaggio, oppure dettare le sue impressioni al segretario e, per questa ragione, i librai facevano appositamente per lui speciali libri tascabili o, per essere più precisi, rotoli tascabili, dato che i libri romani erano arrotolati piuttosto che rilegati in quinterni. Una *carruca*, come quella nella quale viaggiava Plinio, poteva percorrere dalle quindici alle venti miglia romane al giorno.

L'ultimo, nella serie dei veicoli da viaggio, era il carro comune, provvisto di solide ruote, quattro in genere, e trainato da due oppure quattro buoi. Questi carri costituivano il principale mezzo di trasporto dell'impero. Erano capaci di trasportare millecinquecento libbre di carico e quindi di lasciare profondi solchi sulle lastre della pavimentazione pur resistente delle strade, ancora oggi visibili.

Ampia testimonianza è rimasta per quanto riguarda tutti questi mezzi di trasporto, e questa è fornita principalmente dalle numerose illustrazioni trovate nelle tombe, nei sarcofagi, nei mosaici e nelle pitture murali. Le strade ed i mezzi di comunicazione, i viaggi e le comodità inerenti ad essi resero più accessibile la civiltà romana, per cui fu possibile, volta per volta, che fosse evidente quella che Plinio chiamava "la maestà illuminata della *Pax Romana*".

## Capitolo 10

### “Dovete contare soltanto su voi stessi”

*Dal Senato di Roma a tutti consoli, a tutti i tribuni ed a tutti i pretori.*

Le devastazioni del barbaro Alarico hanno distrutto la Roma imperiale, hanno bruciato le sue memorie e, in più, quelle orde hanno saccheggiato i suoi tesori. Non dovete quindi fare più assegnamento su Roma per quanto riguarda la finanza e l'autorità dello Stato.

Dovete contare solo su voi stessi.

Era l'anno 410 d.C. La fine era stata lunga a venire. L'imperatore Adriano, morendo, sembra che abbia avuto una visione: “Catastrofe e rovina si abatteranno un giorno su Roma ...”. Ma la catastrofe e la rovina tardarono molto a venire. Esattamente duecentosettantadue anni dopo la morte di Adriano, il sipario calò su di uno dei più grandi imperi che il mondo abbia mai conosciuto.

Roma aveva avuto una lunga successione di ottimi imperatori a partire dall'epoca di Nerva, nel 96 d.C., fino alla fine del dominio di Marco Aurelio; la sua morte sulle rive del Danubio, nell'avamposto romano di *Vindobona* (l'odierna Vienna), il 17 maggio del 180 d.C., segnò la fine di un lungo secolo di progresso.

“I popoli di tutto il mondo”, disse un poeta, “sono stretti sotto un solo nome, Roma. Sono cittadini del mondo che obbediscono ad una sola legge; tutti sono cittadini romani, in condizioni di parità, nel loro mondo. Sono cittadini romani sia che vivano in Africa, sia che vivano in Asia Minore, oppure sulle rive del Reno. Tutti guardano a Roma. Vi è un solo sistema monetario, una sola legge, non vi sono frontiere né barriere doganali, si può viaggiare liberamente; sulle strade romane la polizia vigila contro i briganti, e locande, taverne e stazioni di ristoro sono aperte a tutti”.

Il viaggio, in specie quello per via di terra, benché lento e molto spesso scomodo se paragonato a quello dei nostri giorni, era tuttavia più rapido di quanto non lo sia stato fino a quando l'uomo non ha inventato la ferrovia.

Disse un poeta greco: “In qualsiasi cosa Roma ha messo in pratica il detto di Omero: la terra è proprietà di tutti. Tu, o Roma, hai misurato il mondo intero, hai varcato i fiumi con i ponti... hai scavato gallerie nelle montagne per mantenere le strade allo stesso livello, hai popolato con fattorie luoghi desolati ed hai reso la vita più facile fornendo due cose: la legge e l'ordine. Dovunque, o Roma, tu hai eretto templi, costruito passaggi, scuole, fabbriche, acquedotti, fontane e palestre. Si può dire, in verità, che il mondo, che fin dalle sue origini ha sempre agito sotto l'insegna del malessere, ora procede per la via del benessere... Le città irradiano il loro splendore e la loro bellezza, ed il mondo intero è ordinato come un giardino ...”.

In realtà, nel mondo romano non c'era tutto questo bene; eppure, molto di quanto quel poeta cantava era sostanzialmente vero. Il mondo romano, “ordinato come un giardino”, ebbe tuttavia delle erbacce che lo strangolavano. La peggiore di tutte queste fu Commodo, il figlio di Marco Aurelio, col quale ebbero inizio il declino e la caduta di Roma.

Secondo lo storico romano Cassio Dione, “Commodo fu una grandissima piaga per Roma, più grave di qualsiasi pestilenza o delitto. Voleva che dopo di lui Roma non si chiamasse più così ma Commodiana; voleva il titolo di Ercole; pretendeva una statua d'oro del peso di duemila libbre che lo rappresentasse mentre combatteva contro un toro. Entrava nell'arena per combattere contro i gladiatori, armato di spada, mentre essi erano armati di un battente di legno, di quelli che usano le donne per tessere. Superò tutti in avidità, ingordigia e crudeltà e non mantenne mai con nessuno la parola data”. Se è possibile fissare un'epoca da cui si possa far cominciare il declino dell'impero romano, questa fu senz'altro quella dell'impero di Commodo. Un lottatore, che egli aveva ferito, lo strozzò nel bagno; era il 192 d.C..

Settimio Severo l'Africano, che divenne imperatore nel 193 d.C., tentò di arrestare il declino di Roma. Non era di sangue reale e non aveva nessun diritto ad essere imperatore se non per il fatto che, era un ottimo comandante militare. Era nato nel 146 a Leptis Magna, aveva studiato retorica a Cartagine, legge in Grecia, ed aveva servito a lungo e bene nell'esercito. Era di sangue africano e, mentre parlava latino alla perfezione, sua sorella lo parlava con accento libico, il che lo imbarazzava maledettamente. Aveva sposato una signora siriana di nome Giulia Domna.

Dapprima Settimio Severo pensò alla sua terra nativa e, in occasione del suo ritorno colà, quelli che abitavano nelle splendide città dell'Algeria, della Tunisia e della Libia eressero monumenti in suo onore. Egli profuse denaro per queste città, restaurò le strade, costruì una linea difensiva di fortezze chiamata *Limes Severiana* per tenere a bada gli abitanti del deserto. Infine, sulle monete che portavano la sua immagine, aveva fatto incidere sul verso una palma da dattero, il simbolo della Libia, sovrastata dalla parola "Africa".

Poi condusse le sue truppe a combattere in Asia Minore, sul Reno e contro le tribù stanziato sul Danubio e nel frattempo riorganizzò il servizio postale, provvide a che fossero approvate leggi a favore dei poveri, eresse nel Foro romano quello che fu l'ultimo arco di trionfo, restaurò e costruì strade.

Una di queste porta il suo nome. Si ricorderà che, dopo aver raggiunto il mare a Terracina, la vecchia Via Appia si volgeva verso sud. Poiché la costa tra Terracina ed Ostia non era provvista di strada, Settimio Severo ordinò che ne fosse costruita una e ne pagò le spese con i fondi personali. La costruzione di questa strada risultò molto difficile, dato che tutta la zona era piena di pantani alimentati dalle Paludi Pontine. L'acqua vi era talmente abbondante che Nerone, in un momento in cui non era distratto dal canto e dalla mania del declamare, aveva progettato un canale da Ostia fino a Terracina. La strada risultò un miracolo di ingegneria. Parti di essa, chiamata allora ed ancora oggi Via Severiana, si possono vedere mentre procedono sotto i pini ad ombrello che sorgono lungo tutta la costa. Se ne vede una parte accedere alle rovine di Ostia, dalla parte meridionale, e se ne vede un altro tratto correre tra edifici che una volta erano una sinagoga ebraica.

La Via Severiana fu l'ultima strada di una certa grandezza costruita nell'impero romano. Fu inaugurata nel 208, ma Settimio Severo non la vide mai. Si trovava allora in Inghilterra a riparare il Vallo di Adriano ed a combattere contro i Pitti e contro il clima. Morì a York nel 211.

In punto di morte chiamò a sé i suoi due figli Più grandi, Caracalla e Geta, raccomandando loro di dividersi il peso dell'impero, ma ammonendo entrambi a "...vivere in pace l'uno nei riguardi dell'altro". Disse: "Io sono stato di tutto: oratore, avvocato, console, tribuno, generale, imperatore; sono stato di tutto, è vero, ma tutto invano". Fu proprio mentre diceva queste parole che morì.

"Vivete in pace, l'uno nei riguardi dell'altro...". "Perfino lungo la strada che va da Londra a Roma", dice uno storico, "cominciò a manifestarsi tra i due un certo attrito... al punto che si fermarono, per riposare, sempre in locande diverse". Caracalla, però, non perse tempo e, una volta a Roma, mandò a chiamare il fratello, lo uccise e rimase unico imperatore, nel 212.

Costruì le immense Terme, a Roma, che portano il suo nome, riparò strade in Spagna, ripavimentò una strada lunga cento miglia che portava a quella che è ora Augusta, in Germania, costruì un'altra strada in un luogo chiamato *Villa Magna*, e tutto a proprie spese. Regnava ormai da sei anni, quando fu assassinato sul raccordo stradale di *Carrhae*, in quella che è oggi la Turchia.

Il declino continuava.

Vi fu poi il periodo dei Tre Tiranni ed in cinquant'anni non regnarono meno di ventisei imperatori riconosciuti, uno dei quali restò al potere per cinque anni, costituendo quindi un'eccezione, dato che ve ne furono alcuni che regnarono per settimane ed altri per giorni. Uno fu imperatore per due ore soltanto. Molti furono assassinati.

Ci si può ben figurare che cosa questo disordine facesse delle strade e delle vie di comunicazione in genere. Poiché i rifornimenti al popolo dipendevano dal grano importato dall'Africa e dall'Egitto, la rovina delle strade ebbe il suo effetto sui trasporti e sulla conseguente carestia.

Nel 284 salì al potere Diocleziano. Era un soldato, nato in Dalmazia, e quando fu eletto dalle legioni romane divise l'amministrazione dell'impero e nominò Massimiano, anch'egli originario della Dalmazia, Cesare, poi Augusto, dandogli il controllo dell'ovest con quartier generale a Milano. Massimiano fece un viaggio di ispezione nella Gallia, che, una volta splendida provincia romana, era stata devastata e desolata da ripetute invasioni.

Le devastazioni erano tanto evidenti che l'imperatore stesso riferì: "Dopo la biforcazione della strada che porta ad *Augustodunum* (Autun) tutto era desolato, lasciato incolto, coperto di erbacce, muto e lugubre. Perfino le strade militari... erano talmente devastate che potevano consentire il passaggio soltanto ai carri a mezzo carico oppure vuoti...".

Per tutto il tempo in cui fu imperatore, tra il 284 ed il 305, Diocleziano fece quanto poté per arrestare il disfacimento dell'impero. Riparò strade in Spagna e in Francia, tentò di frenare l'aumento del costo della vita e redasse una lista delle merci e dei servizi, fissandone i prezzi. "Vi è qualcuno così ottuso ed insensato

da non sapere, da non aver visto... gli alti prezzi dei nostri mercati... Decreterò la punizione capitale, cioè la morte, a chiunque rialzerà i prezzi oltre il fissato ...”.

Ma quando si accorse che non avrebbe potuto fare di più, il 1° maggio del 305 si ritirò nel suo palazzo a *Split* (Spalato), nell'attuale Jugoslavia, che ancora resiste al tempo quasi intatto. Diocleziano fu l'unico imperatore, in cento anni, a mantenere in vita il principio della regalità. Dopo un periodo di guerre civili, nel 306, divenne imperatore Costantino.

Questi, soprannominato il Grande, a parte i servigi resi al Cristianesimo, fece del bene all'impero. Impedì ai barbari l'ingresso in Italia, e Roma poté conoscere, dopo un secolo, un periodo di pace abbastanza lungo. Per organizzare meglio lo Stato, creò l'Impero d'Oriente e ne costruì la capitale a Costantinopoli; poi, per mantenere i contatti con Roma e l'Impero d'Occidente, fece fare notevoli riparazioni alla Via Egnazia. Questa strada, che ha inizio ad Aquileia, non lontano dalla moderna Venezia, scendeva lungo le coste irregolari della Jugoslavia, tagliava per l'interno attraverso il terreno montagnoso, oltrepassava Adrianopoli e continuava fino a giungere a Costantinopoli. Costantino innalzò il proprio monumento, l'arco celebre, accanto al Colosseo, a Roma, e morì nel 337. Così facendo, lasciò Roma al caos.

Ci si meraviglia come Roma abbia potuto mantenersi unita nel secolo che seguì, con la guerra allo stato endemico, con gli imperatori che andavano e venivano ancor più velocemente del susseguirsi delle quattro stagioni.

L'agonia ebbe inizio, per Roma, nel 406. Dalla Gallia, dalla Spagna, dall'Africa settentrionale e dalla stessa Italia irrupero orde di barbari, i Franchi, gli Svevi, i Vandali, gli Alani, i Burgundi, i Visigoti, gli Ostrogoti. Le città romanizzate furono distrutte. In Britannia, tutte le legioni romane che vi erano di stanza furono fatte sgomberare e la dominazione romana ebbe termine dopo circa quattrocentocinquanta anni dallo sbarco di Giulio Cesare.

Alarico, il Goto, apparve nel 408. I suoi eserciti devastarono l'Italia settentrionale e ciò che era rimasto di quella che una volta era stata la Gallia, poi mosse su Roma spargendo il terrore lungo tutto il suo percorso. In quello stesso momento, un giovane poeta pagano, Rutilio, stava tornandosene nel suo paese, in Gallia. Era stato a Roma ed ora temeva vivamente di non riuscire a ritornare mai nella sua terra. Fu sulla nave che scrisse nel poema *De reditu suo* "Il suo ritorno":

O Roma! Ascolta, tu, la più bella regina del mondo. Tu sei benvenuta tra le stelle del cielo, madre degli uomini, e madre degli Dèi. A te cantiamo lodi, e sempre lo faremo, per quanto il Fato lo possa consentire. Nessuno può dimenticarsi completamente di te. Le tue opere si irradiano come raggi di sole fin dove la linea curva dell'Oceano delimita il Mondo. L'Africa non ti ha arrestato, con le sue brucianti sabbie, né i climi del nord ti hanno respinto con il loro gelo; come a lungo la vivente natura si è distesa verso i poli, così a lungo la terra si è dimostrata accessibile al tuo valore. Tu, o Roma, hai dato al mondo una sola patria; anche gli ingiusti hanno trovato conveniente mettersi sotto il tuo dominio. Offrendo ai conquistati la cittadinanza sotto le sue leggi, tu hai fatto una città di quello che una volta era il mondo.

Nell'anno 408, Alarico portò le sue armate sotto le mura di Roma. Le venti porte furono chiuse; il Senato decise di tentare di comprare l'assediate e di trattare. La prima richiesta del barbaro fu quella di tremila libbre di Pepe, da attingersi negli appositi magazzini che sorgevano presso il Tevere. Fu un danno terribile per Roma, perché le navi per i necessari rifornimenti, in quel momento, erano piuttosto scarse. Le orde si allontanarono, per il momento, ma poi si rifecero vive. Questa volta vennero con macchine da assedio per abbattere le porte, restando accampate per settimane davanti alla porta Salaria, che si apriva sulla via omonima.

Roma resisté, ma non a lungo. Con l'inganno si riuscì a far aprire le porte e le orde selvagge si rovesciarono sulla città, saccheggiandola, bruciando tutto ciò che non potevano razzare, incendiando gli archivi di Stato, portando via oro, schiavi, donne. Non ebbe certo molta importanza il fatto che, durante l'assalto, Alarico morisse. Aveva comunque assicurato quello che doveva essere il destino di Roma, cioè la sua caduta.

In quello stesso anno, il 410 d.C., la capitale inviò alle colonie che ancora erano sotto il suo controllo messaggi con i quali le informava che da allora in avanti non avrebbero potuto contare più su Roma.

Il grande sistema delle strade romane andò in rovina con la caduta della città. Questa aveva perduto anche l'ultimo residuo di autorità centrale e quindi, come conseguenza diretta, le varie città cominciarono a governarsi da sole: così strade e ponti furono, naturalmente, trascurati. Anche le locande furono abbandonate e le pietre delle strade, così aderenti l'una all'altra, furono scalzate ed usate per costruire castelli e fortezze. Col passare del tempo, ogni città divenne sempre più autonoma e le comunicazioni si ridussero al nulla. Anzi, era considerato motivo di maggior sicurezza non avere strade di accesso alla città; queste avrebbero potuto condurre più facilmente eventuali nemici all'attacco e quindi al saccheggio.

Col tempo, le strade di quello che era stata una volta l'impero romano si sgretolarono. Un viaggiatore che procedeva lungo le vestigia della grande Via Argentea, in Spagna, disse che per viaggiare su quella strada e quindi arrivare alla meta bisognava avere "occhi di falco, orecchie d'asino, muso di scimmia, scilinguagnolo di commerciante, dorso di cammello, bocca di maiale e piedi di daino ...".

Erano insomma scomparse le strade, un tempo estese al punto da poter circondare due volte la terra. Lo stesso destino seguirono, sempre per mancanza di manutenzione, anche più della metà dei duemila ponti che una volta attraversavano i fiumi, i canali ed i valloni disseminati per tutta l'estensione dell'impero; sarebbe dovuto passare certo molto tempo prima che un viandante proveniente da Londra potesse attraversare la Manica e riprendere il cammino verso Roma senza bagnarsi neanche una volta i piedi. Scomparse erano anche le locande e le stazioni di ristoro che una volta sorgevano, ad intervalli regolari, lungo le strade, come anche erano perduti i libri-guida, le mappe, gli itinerari che rivelavano ai viaggiatori le varie distanze del percorso.

Il meraviglioso sistema stradale era svanito e non ci sarebbe stato più nulla di simile per almeno millecinquecento anni.