

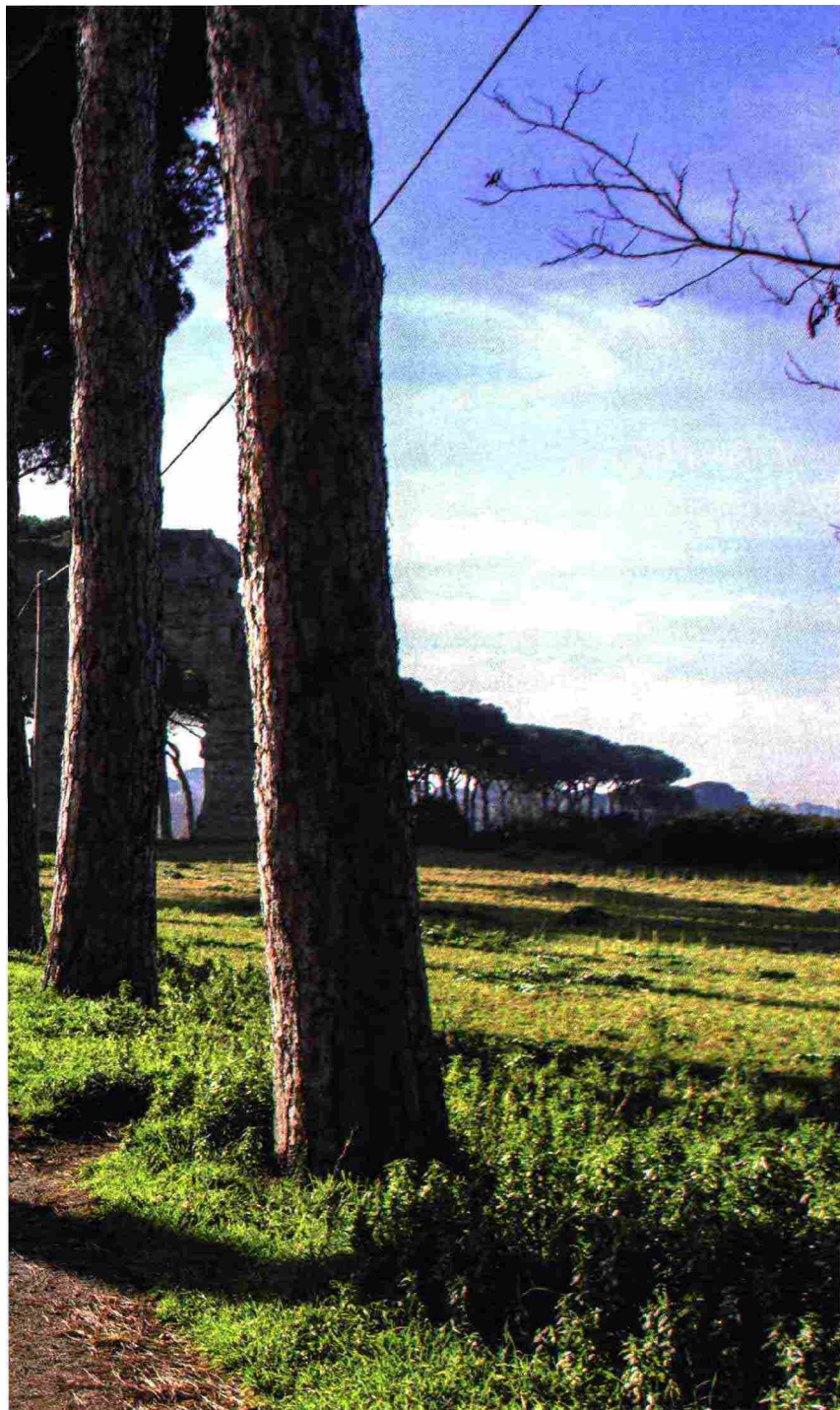
Il Parco Archeologico dell'Appia Antica si sviluppa da Porta Capena sino a Frattocchie, nel comune di Marino, tra la Via Ardeatina e l'Appia Nuova. Il suo perimetro di fatto coincide con quello del Parco Regionale dell'Appia Antica (parcoarcheologicoappiaantica.it; parcoappiaantica.it).



L'IMPERO COLPISCE ANCORA

ISTOCK PHOTO

124694



IL PRIMO TRATTO DELLA VIA FRANCIGENA NEL SUD COINCIDE IN ALCUNI PUNTI CON LA REGINA VIARUM, A PARTIRE DAL PARCO REGIONALE DELL'APPIA ANTICA, MUSEO A CIELO APERTO. QUI È FACILE RIPENSARE ALLE CICLOPICHE IMPRESE DEI ROMANI, CHE MOSTRARONO COME VALICARE L'APPENNINO NON FOSSE IMPOSSIBILE di Roberto Copello

Una fila infinita di croci, collocate sui due lati di una strada lastricata. Inchiodati ai loro bracci, tanti prigionieri agonizzanti, se non già passati all'altro mondo. La macchina da presa si sofferma su uno di loro, impersonato da Kirk Douglas: è Spartaco, il gladiatore trace che fra il 73 e il 71 a.C. capeggiò la più famosa delle rivolte di schiavi contro il potere romano. Stanley Kubrick, nella scena finale del suo epico kolossal *Spartacus*, prende per buona la leggenda secondo cui c'era anche il condottiero della terza guerra servile fra i seimila schiavi fatti inchiodare da Marco Licinio Crasso lungo la Via Appia, da Roma giù giù fino a Capua (ovvero la città, sede di una famosa scuola per gladiatori, dove la rivolta era iniziata). Tale crocifissione di massa, terribile monito a tutti gli schiavi dell'Italia romana, in effetti riguardò i ribelli fatti prigionieri nella battaglia finale (combattuta nel Bruzio, l'attuale Calabria), ma non il loro capo. Come racconta Sallustio, il cadavere di Spartaco non fu mai ritrovato, tanto da alimentare voci secondo cui l'eroe ribelle sarebbe riuscito a fuggire in territori non controllati da Roma.

Una licenza cinematografica, insomma. Grazie alla quale, tuttavia, la Via Appia s'è insediata potentemente nell'immaginario contemporaneo, assieme ad altri fotogrammi significativi. Come, ieri, i piedi scalzi dell'etiopio Abebe Bikila che alla luce delle fiaccole volano sul basolato romano verso l'Arco di Costantino, per la prima vittoria di un africano in una maratona olimpica, ai Giochi di Roma '60. O come, oggi, Silvio Berlusconi, che dopo aver detto addio a Palazzo Grazioli prende possesso della sua nuova residenza romana, la lussuosa Villa Zeffirelli sull'Appia Antica già abitata a lungo dal famoso regista.

La Via Appia, però, non si limita ai 16 chilometri che da Porta San Sebastiano e le Mura Aureliane vanno sino alle Frattocchie, con gli scenografici pini a ombrello che dal 1910 le fanno da quinta, primo tratto anche della Francigena nel Sud. Certo, questo «museo all'aperto», per la cui tutela si deve ringraziare Pio IX e che oggi è parte del Parco Regionale dell'Appia Antica, il parco urbano più grande d'Europa, è la testimonianza più splendida ed evidente di com'erano le strade consolari che si irradiavano da una piccola colonna del Foro romano: il miliario aureo, dal quale si misuravano le distanze dalla caput mundi e che Costantino definì «l'ombelico dell'impero». E tuttavia, la *regina viarum*, come la definiva Stazio, proseguiva ben oltre, svolgendosi per



LE STRADE RENDEVANO PIÙ FACILI LE CONQUISTE, LE COMUNICAZIONI, I COMMERCII, GLI SCAMBI CULTURALI. IN SEGUITO, ANCHE LE INVASIONI BARBARICHE E I PELLEGRINAGGI MEDIEVALI ALLA CITTÀ SANTA

IDEALE PER LUNGHE PERCORRENZE

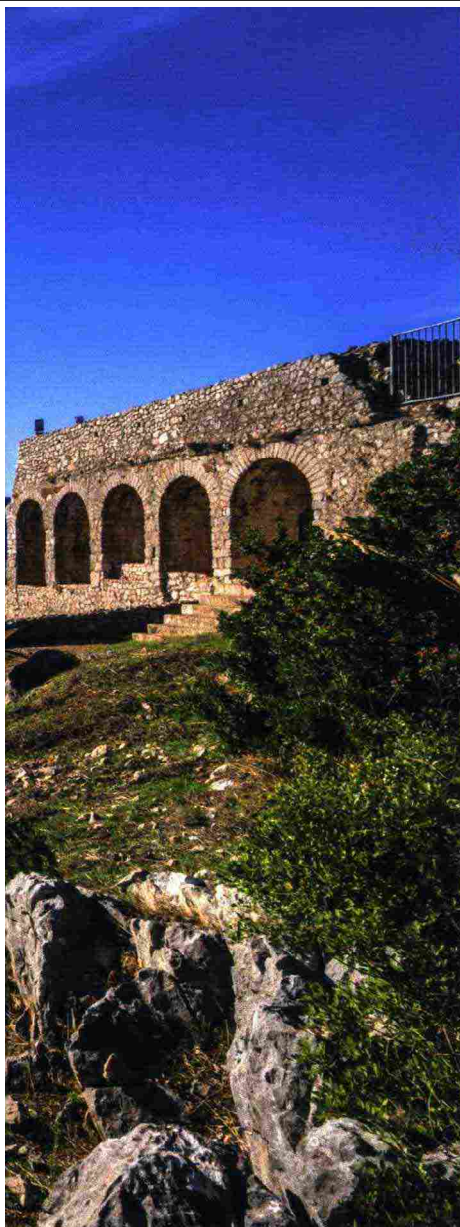
Leggerezza, comfort e performance sono caratteristiche irrinunciabili per il pellegrino che percorre centinaia di chilometri a piedi. La scelta delle calzature da indossare è importante per affrontare un cammino in completa sicurezza e comodità. Il

modello Garmont 9.81 N.AIR.G 2.0 GTX è una scarpa ideale per le lunghe percorrenze come la traversata lungo la Via Francigena. La sua tomaia in mesh sublimato utilizza filo certificato Econyl, un nylon rigenerato ricavato dalle reti da pesca dismesse in mare e altri rifiuti di nylon: stesse qualità di quella vergine, ma enorme vantaggio in termini di sostenibilità. Infatti, nella produzione

delle 9.81 N.AIR.G 2.0 GTX con filo certificato Econyl sono stati utilizzati 1,25 kg di rifiuti di nylon ogni dieci metri di tessuto, con una riduzione di emissioni fino al 87% e una riduzione del fabbisogno energetico lordo fino al 44%. La tomaia è provvista di puntalino in PU seamless per protezione dagli urti e di inserti sul corpo per maggiore stabilità. La tecnologia Gore-Tex Surround fornisce

eccezionale impermeabilità e traspirazione, mentre la suola Michelin Free Cross, con i suoi tasselli snelli e a forma differenziata, garantisce uno straordinario grip su terreni misti.





CAMMINARE PER CONOSCERE

ben 650 chilometri, dall'Urbe al porto di Brindisi, coincidendo spesso con quello che poi nel Medioevo sarebbe stato l'itinerario dei pellegrini diretti a imbarcarsi per la Terrasanta.

Voluta per scopi militari dal censore Appio Claudio Cieco, costruita fra il 312 e il 190 a.C., era una delle più imponenti e complesse opere ingegneristiche del mondo antico. Non era però la prima grande strada costruita dai romani: già sul finire del V secolo a.C. la Salaria aveva collegato Roma all'Adriatico, con un'impresa ciclopica che aveva mostrato come valicare l'Appennino non fosse impossibile. Da allora i romani non posero più limiti al loro ardire: né fiume né montagna, né palude né foresta costituivano ostacoli insormontabili. Perché se strade lastricate le avevano costruite già ittiti e persiani, non erano certo paragonabili a quelle romane, che nei tronconi

originali ancora esistenti continuano a mostrare la loro solidità, dopo duemila anni (l'archeologo americano Victor Von Hagen sosteneva che le vie consolari costituiscono «il più durevole monumento dell'antica Roma, il massimo monumento che l'uomo abbia mai dedicato a se stesso»). Il merito si deve a ingegneri capaci di intuire che, per *munire vias* alla perfezione, occorreva sovrapporre quattro strati: sul fondo si poggiava una massicciata di sassi (*statumen*), su cui si stendevano prima 25 centimetri di pietrisco (*glareatum*) e calce (*rudus*), quindi 40 centimetri di sabbia e ghiaia (*nucleus*), infine ricoprendo il tutto con basoli di pietra basaltica (*sillex*), cioè lastroni levigati, incastrati a nido di rondine e poggiati in modo che la strada fosse leggermente convessa e lasciasse defluire l'acqua sui lati. La preparazione del fondo, massacrante, era affidata a schiavi e

Sopra, il tempio di Giove Anxur, costruito su un'imponente costruzione del I secolo a.C. sul monte Sant'Angelo, a Terracina (Lt). In alto, a destra, il Comprensorio archeologico di Minturno. A fianco, da sinistra: cippo miliare della Via Latina a Teano; particolare dell'Arco di Traiano a Benevento.



ISTOCK PHOTO - FABRIZIO ARDITO

124694

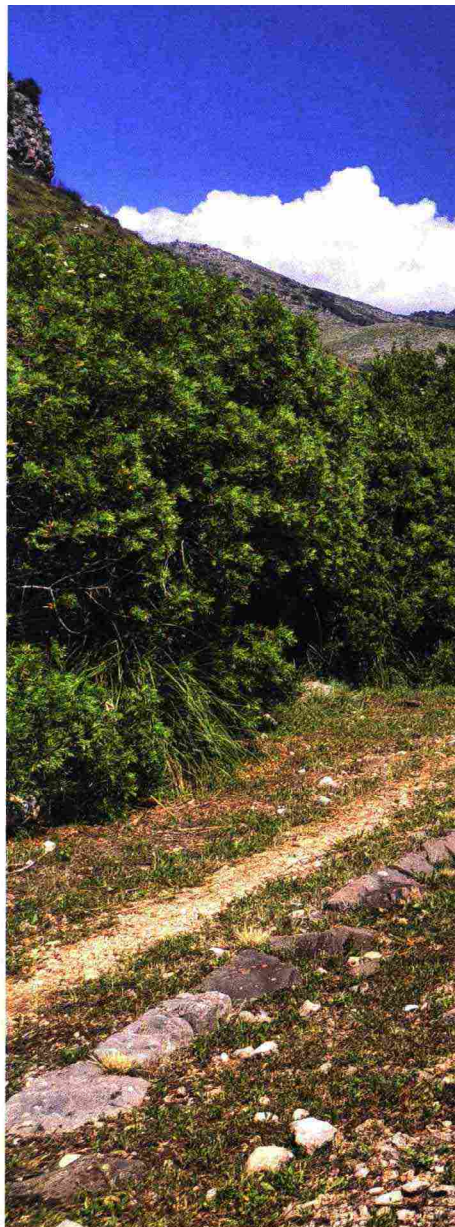


prigionieri di guerra, mentre gli operai specializzati si occupavano della pavimentazione.

Le strade consolari erano larghe fino a sei metri, consentendo così a due carri di incrociarsi, e correvano su un livello superiore al terreno circostante. Per evitare di costruire troppe curve erano il più rettilinee possibile, con pendenze che arrivavano al 20%. Ogni mille passi, cioè ogni miglio romano (pari a 1.480 metri), un'enorme e cilindrica pietra miliare indicava il nome del console costruttore della via, il numero di miglia percorse da Roma e talvolta la distanza dalla città più vicina. Ogni colonna, alta due metri e mezzo e larga mezzo, pesava due tonnellate, e in tutte le vie consolari ne furono messe in posa 50mila. L'idea di collocare i miliari fu del console Caio Sempronio Gracco, attorno al 124 a.C., che nel mezzo di un periodo di crisi diede lavoro a molti disoccupati. E i primi furono collocati proprio lungo l'Appia.

Prodigiosi quanto le strade erano poi i ponti, come quelli di Traiano sul Danubio e sul Tago. Lo erano gli acquedotti, su tutti quello che ancora si ammira al Pont du Gard, presso Avignone. Lo erano le gallerie stradali, le prime della storia, come quelle scavate lungo la via Flaminia per superare la gola del Furlo: il primo traforo qui lo aprì nel 217 a.C. il console Gaio Flaminio (da cui prende il nome la via che collega Roma a Fano e poi raggiunge Rimini), poi nel 76 d.C. Vespasiano fece tagliare il tunnel lungo 38 metri attraverso cui ancora oggi passano le automobili.

Nulla contribuì allo sviluppo della potenza militare e commerciale romana quanto la rete viaria, che sotto Diocleziano contava 372 grandi strade, mentre alla caduta dell'Impero romano, nel 476 d.C., copriva circa 87.500 chilometri. Le principali erano l'Appia e la Latina verso sud, la Tiburtina e la Salaria verso est, la Flaminia, la Cassia, la Clodia e l'Aurelia



LA FESTA DELLE FRAGOLARE

Il borgo medievale di Nemi (Roma) è noto per la coltivazione delle fragole locali, «frutti divini lasciati da Venere»: ogni anno, a giugno, si tiene una festa in cui sfilano le fragolare, giovani donne in costume tipico.

ASSOCIAZIONE VIE FRANCIGENE - ISTOCK PHOTO

124694



CAMMINARE PER CONOSCERE

ARCHIVIO IN ITINERE APS

Sopra, un camminatore verso Itri. Nella pagina a lato, dall'alto: il Teatro di Sessa Aurunca, il secondo teatro romano più grande della Campania dopo quello di Napoli; il Teatro romano di Minturno, che poteva accogliere fino a 4 mila persone.

verso nord, le brevi Ostiense e Severiana verso il Tirreno. Per non parlare dell'Emilia e della Postumia nel settentrione, o della Popilia, la Traiana, la Domiziana, la Traiana e l'Herculia nel meridione. E poi, oltrelpe, Augusta, Egnazia, Traiana, Domizia e tante altre... Vie che facilitarono l'espansione romana fino alle soglie della Scozia, al Vallo di Adriano, il punto più a nord raggiunto dalle legioni capitoline.

Insomma, le strade rendevano più facili le conquiste, le comunicazioni, i commerci, gli scambi culturali (in seguito, anche le invasioni barbariche e i pellegrinaggi medievali alla Città Santa). Proprio l'Appia, nata per spostare rapidamente le legioni verso l'Italia meridionale e vincere le guerre sannitiche, aveva contribuito a ellenizzare la società romana, a importare i raffinati

prodotti della Magna Graecia, a far conoscere la cultura greca, a sviluppare nei romani la passione per il teatro. Il primo tratto realizzato raggiungeva Capua, passando per Fondi e Formia. Poi, continuando a costruire, la strada arrivò a Benevento, varcò l'Appennino e passò nell'Apulia, piegando poi verso sud fino a Taranto e poi Brindisi. A questo percorso nell'interno pugliese si sarebbe aggiunta tra il 108 e il 110 d.C. l'utilissima diramazione della via Appia Traiana, che dall'Arco di Traiano a Benevento (eretto per celebrare l'allungamento) puntava a est, verso Troia e Canosa, per poi scendere lungo i porti adriatici, da Bari fino a Brindisi. Proprio la Traiana in epoca longobarda e normanna sarebbe divenuta l'arteria favorita dei pellegrini e dei crociati.

124694