

LORENZO QUILICI

LE ANTICHE VIE DELL'ETRURIA

Ponendoci davanti ad un esame di conguaglio sull'avanzamento degli studi e sulla conoscenza della viabilità dell'Etruria antica negli ultimi cinquanta anni, bisogna dire che sia nel suo complesso che nei vari settori del territorio molto e molto c'è ancora da fare, sebbene in questi ultimi decenni alcune porzioni di tale regione siano state anche con cura coperte: come è stato ed hanno rappresentato un modello le ricerche della Scuola Britannica nell'Etruria meridionale interna. E ritengo doveroso ricordare pertanto, all'inizio di questo discorso, Ward Perkins per l'apertura mentale e la sensibilità avuta in questo particolare settore degli studi, nei quali egli si è posto per molti aspetti come precursore e tra i fondatori soprattutto della ricerca genetica di tale sviluppo storico.

Sono rimasti tutt'ora fondamentali, tra le ricerche per una conoscenza generale del territorio, gli antichi studi dell'Anziani, di Miller, di Solari, di Fraccaro, di Lopez Pegna che, basandosi in particolare sulle fonti letterarie, hanno riguardato naturalmente l'età romana.

Nonostante il valore di tali studiosi, la difficoltà delle interpretazioni si proietta assai spesso nella disparità dei pareri sui diversi tracciati, mostrandone non di rado l'opinabilità. E questa opinabilità si riconosce anche nei lavori di sintesi più recenti, quali quelli di Radke, di Hammond, di Wisemann, di Potter: l'Aurelia Nova e l'Aurelia Vetus, l'Aemilia, la Cornelia, la Clodia, la Cassia Vetus e la Nova, l'Annia e la Cimina, le Tres Traianae, la Cassia Adrianea, l'Amerina, sono rimaste a volte in tutto, spesso per gran parte del loro percorso, oggetto di assai diverse interpretazioni.

È mancata soprattutto una ricerca diretta sul terreno, un riconoscimento ed un esame critico degli elementi superstiti di questa viabilità, che debbono essere invece alla base di ogni tal genere di indagine.

Per questo hanno rappresentato un modello rimasto anche insuperato gli studi di Gamurrini, di Pasqui e di Cozza; e tra gli studiosi sensibili a queste esigenze ricordo Cantarelli, Rossi Danielli, Ashby, Minto, Mengarelli, Bianchi Bandinelli, Banti, Rittatore, Bastianelli. A volte fondamentali in un tal genere di indagine sono stati più recentemente la ripresa della Edizione archeologica della Carta d'Italia al 100.000, in particolare per l'alta Toscana, un avvio della

Forma Italiae nell'Etruria meridionale ed il programma delle Ricognizioni archeologiche in Etruria. Tra gli studiosi che da ultimi si sono più impegnati nel settore, singolarmente o anche nell'ambito di altri programmi, ricordo Frederiksen, Duncan, Tracchi, Uggeri, Jones, Harris, Wetter, Quilici Gigli, Hemphill.

Nell'occasione offertami da questo Convegno, ho voluto condurre una estrapolazione dei dati effettivamente conosciuti di questa viabilità, direttamente sul terreno, a prescindere per ora dal problema dell'interpretazione storico-letteraria dei tracciati.

Ho riportato questi dati su di una carta topografica in scala al 500.000: una base che ho giudicato abbastanza ampia da poter servire ad un conguaglio della viabilità complessiva dell'Etruria negli studi generali, ed assieme una base di dettaglio sufficiente da servire da indicazione agli esami di settori più particolari, per una loro comprensione preliminare nel contesto generale¹ (fig. 1).

¹ La carta pubblicata in questa sede è un'estrpolazione dell'originale, resa necessaria per semplificarne la stampa. Ove si volesse risalire per confronto più esatto ad esso, informo che ho usato come base la *Carta generale d'Italia*, F. 2, della *Carta d'Europa in scala 1 : 500.000* del Touring Club Italiano (1968).

Per la redazione della carta archeologica ho considerato i seguenti lavori: E. DESJARDINS, *La Table de Peutinger* (1873), 94-104, 108-110, 128-148; G. F. GAMURRINI, *Castiglione della Pescaia*, in *NS* 1890, 367-373; L. BORSARI, *Bracciano*, ibidem, 1891, 371-372; L. CANTARELLI, *La serie dei curatori italici delle vie durante l'impero*, in *BComm.Arch* 1891, 81-131; HE. KIEPERT, *Atlas Antiquus- Twelve Maps of the Ancient World* (1892), tav. 8; G. F. GAMURRINI, *Capolona*, in *NS* 1894, 48-50; IDEM, *Sinalunga*, ibidem, 1898, 271-276; E. REICH, *Atlas Antiquus* (1908) tav. 43; D. ANZIANI, *Les voies romaines de l'Étrurie Méridionale*, in *MEFRA* 33, 1913, 169-244; E. GALLI, *Allerona*, in *NS* 1913, 341-344; A. SOLARI, *Topografia storica dell'Etruria* (1914-1918) I, 147-180, II 85-100, III, 86-118; K. MILLER, *Itineraria Romana* (1916) 189-199, 238-251, 286-303; P. ROMANELLI, *Magliano Romano*, in *NS* 1918, 123-128; TH. ASHBY, R. A. L. FELL, *The Via Flaminia*, in *JRS* 11, 1921, 125-161; R. BIANCHI BANDINELLI, *Clusium*, in *Mon.AntLinc* 30, 1925, 496-519; IDEM, *Fabro*, in *NS* 1925, 16-40; A. MINTO, *Saturnia etrusca e romana*, in *Mon.AntLinc* 30, 1925, 587-594, 615-624; R. BIANCHI BANDINELLI, *Foglio 113 (S. Casciano Val di Pesa)*, *Edizione Archeologica della Carta d'Italia al 100.000* (1927); IDEM, *Foglio 120 (Siena)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1927); IDEM, *Foglio 121 (Montepulciano)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1927); D. LEVI, *Chiusi*, in *NS* 1928, 81-82; TH. ASHBY, *La rete stradale romana nell'Etruria meridionale in relazione a quella del periodo etrusco*, in *StEtr* 3, 1929, 172-185; L. BANTI, *Foglio 96 (Massa Carrara)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1929); EADEM, *Foglio 95 (Spezia)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1929); R. BIANCHI BANDINELLI, *Foglio 129 (S. Fiora)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1927); IDEM, *Sovana* (1929) 27-31; D. DIRINGER, *Foglio 107 (Monte Falterona)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1929); F. MAGI, *Foglio 106 (Firenze)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1929); D. DIRINGER, *Foglio 115 (Città di Castello)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1930); N. NIERI, *Foglio 97 (S. Marcello Pistoiese)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1930); A. GARGANA, *La necropoli rupestre di S. Giuliano*, in *Mon.AntLinc* 33, 1931, 307-323; R. CARDARELLI, *Studi sulla topografia medioevale dell'antico territorio vetuloniense*, in *StEtr* 6, 1932, 145-240; N. NIERI CALAMARI, *Sulla topografia del territorio pistoiese*, in *StEtr* 6, 1932, 117-119; M. FAZZI, *La Valdichiana*, in *StEtr* 7, 1933, 434-435; G. BECATTI, *Foglio 130 (Orvieto)*, *Edizione Archeologica, cit.* (1934); R. PIATTOLI, *Un nuovo cippo funerario di tipo flesolano ritrovato a Montemurlo*, in *StEtr* 8, 1934, 404; L. BANTI, *Contributo alla storia ed alla topografia del territorio perugino*, in *StEtr* 10, 1936, 121-126; M. PALLOTTINO, *Tarquini*, in *Mon.AntLinc* 36, 1937, 570-594; F. RITTATORE, *Contributi per la carta archeologica dell'Etruria. Strade romane nel Chianti settentrionale*, in *StEtr* 11, 1937, 353-356; P. FRACCARO, *L'Italia Romana*⁴ (1938), ff. I-II; R. MENGARELLI, *La città di Caere*, in *Atti*

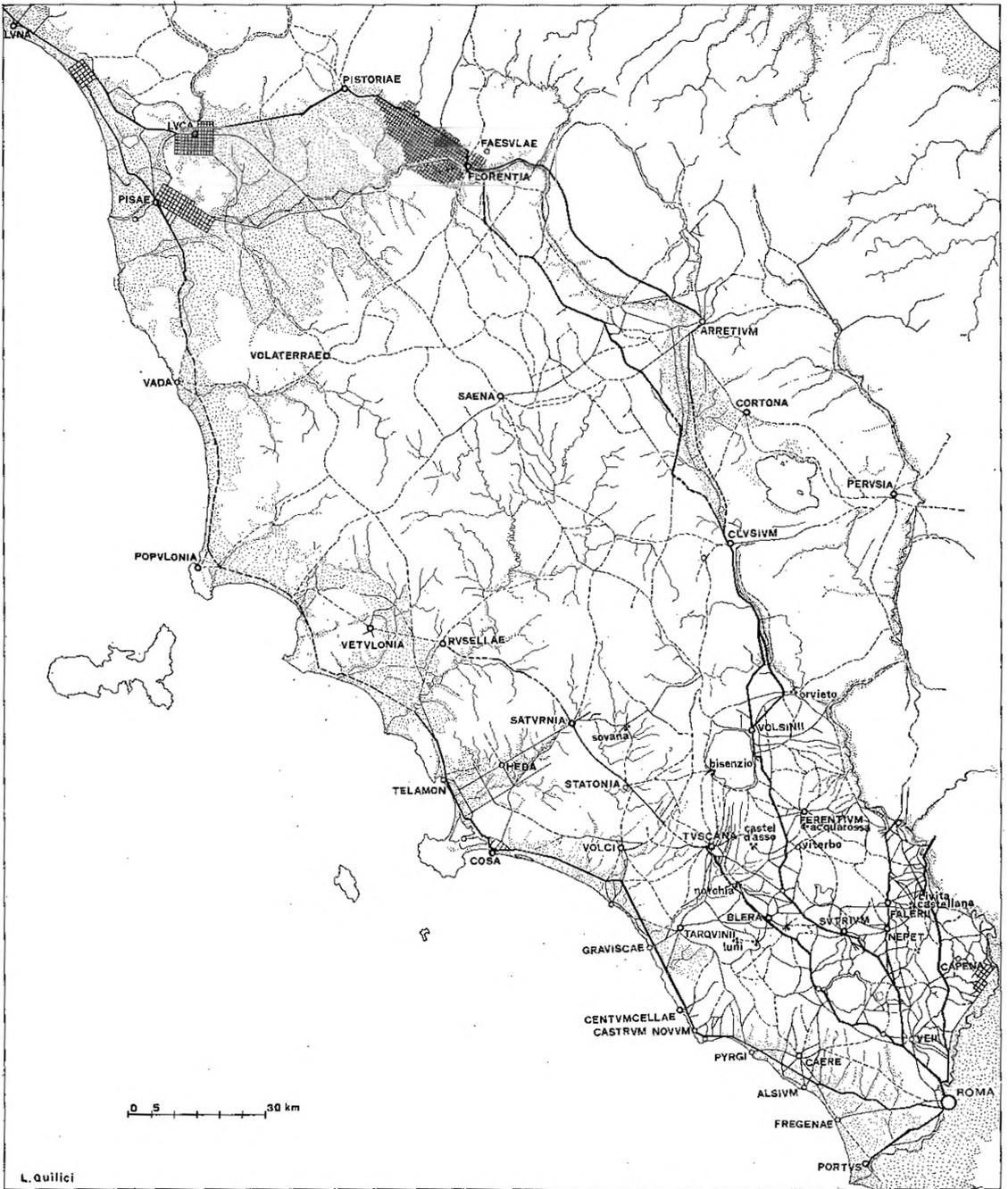


fig. 1 - Carta stradale dell'Etruria in età romana.

Nel complesso, balzano subito all'occhio le lacune immense che abbiamo per la conoscenza viaria della regione: basta osservare ad esempio come sia del tutto scoperta l'Etruria centrale da Perugia al mare ed in definitiva anche l'Etru-

del IV Congresso nazionale di Studi Romani, II (1938) 221-229; F. RITTATORE, *Resti etrusco-romani nell'Aretno*, in *StEtr* 12, 1938, 257-261; S. BASTIANELLI, *Gli antichi avanzi esistenti nel territorio di Civitavecchia*, in *StEtr* 13, 1939, 385-402; P. FRACCARO, *La centurazione dell'agro pisano*, in *StEtr* 13, 1939, 221-229; P. L. CONSORTINI, *Volterra nell'antichità* (1940) 176-177; A. MINTO, *Populonia* (1943) 11-14; S. BASTIANELLI, *Centumcellae-Castrum Novum* (1944); M. MORETTI, *Morlupo*, in *NS* 1946, 32-33; F. CASTAGNOLI, *La centuriazione di Florentia*, in *L'Universo* 28, 1948, 1-8; IDEM, *La centuriazione di Lucca*, in *StEtr* 20, 1948-1949, 285-290; M. LOPEZ PEGNA, *Itinera Etruriae*, in *StEtr* 21, 1950-1951, 407-442; IDEM, *StEtr* 22, 1952-1953, 381-410; F. E. BROWN, *Cosa I, History and Topography*, in *Mem.Am.Ac* 20, 1951; F. RITTATORE, F. CARPANELLI, *Foglio 14 (Arezzo), Edizione Archeologica, cit.* (1951); S. BASTIANELLI, *Il territorio tolsetano nell'antichità*, in *StEtr* 16, 1952, 246-259; *Grosser Historischer Weltatlas*, I (1953) 28, 30-31; J. B. WARD PERKINS, *Notes on Southern Etruria and the Ager Veientanus*, in *PBSR* 23, 1955, 44-72; A. NEPPI MODONA, *Foglio 104^a (Pisa), Edizione Archeologica, cit.* (1956); M. W. FREDERIKSEN, J. B. WARD PERKINS, *The Ancient Road Systems of the Central and Northern Ager Faliscus*, in *PBSR* 25, 1957, 67-197; J. B. WARD PERKINS, *Etruscan and Roman roads in Southern Etruria*, in *JRS* 47, 1957, 139-142; A. CUSTER, N. NIERI MODONA, *Foglio 105^a (Lucca), Edizione Archeologica, cit.* (1958); G. DUNCAN, *Sutri (Sutrium)*, in *PBSR* 26, 1958, 63-91; M. F. HEDLUND, H. H. ROWLEY, *Atlas of the Early Christian World* (1958) fig. 23; S. PAGLIERI, *Vulci*, in *NS* 1959, 102-111; L. ROSSI DANIELLI, *Gli Etruschi del Viterbese* (1959) 3-30, 57-71; A. A. M. VAN DER HEYDEN, H. H. SCULLARD, *Atlas of the Classical World* (1959) 128; G. SECCHI TARUGI, *La tradizione delle origini etrusche di Montepulciano*, in *StEtr* 28, 1960, 339-445; IDEM, *Gli scavi di Casa al Vento presso Montepulciano*, in *StEtr* 29, 1961, 463; J. B. WARD PERKINS, *Veii, The Historical Topography of the Ancient City*, in *PBSR* 29, 1961; G. D. JONES, *Capena and the Ager Capenas*, I-II, in *PBSR* 30, 1962, 116-210, e 30, 1963, 100-158; J. B. WARD PERKINS, *Etruscan Engineering: Road-building, Water-Supply and Drainage*, in *Homages Grenier III*, 1636-1643; E. WETTER, *Studies and Strolls in Southern Etruria*, in *Etruscan Culture, Land and People* (1962) 163-208; A. FIORAVANTI, *Contributi alla Carta archeologica del lago di Bolsena*, in *StEtr* 31, 1963, 427-428; J. B. WARD PERKINS, *Landscape and History in Central Italy, Second Memorial Lecture* (1964) 8-17; N. RAUTY, *La via Consolare Cassia attraverso Pistoia*, in *Bollettino Storico Pistoiese* 1, 1966; G. COLONNA, *L'Etruria meridionale interna dal villanoviano alle tombe rupestri*, in *StEtr* 35, 1967, 3-30; AA.VV., *La via Aurelia da Roma a Forum Aureli*, in *Quaderni dell'Istituto di Topografia antica dell'Università di Roma IV* (1968); A. KAHANE, L. MURRAY THREIPLAND, J. B. WARD PERKINS, *The Ager Veientanus, North and East of Veii*, in *PBSR* 36, 1968; F. SCALIA, *I cilindretti di tipo chiusino con figure umane*, in *StEtr* 36, 1968, 360; G. CAMPOREALE, *I commerci di Vetulonia in età orientalizzante* (1969), 119-122; U. LOSACCO, *Le cave: arcane strade dell'Etruria*, in *L'Universo* 49, 1969, 937-954; *Repertorio degli scavi e delle scoperte archeologiche nell'Etruria meridionale*, I-III (1969-1981) passim; E. WETTER, *Ricerche topografiche nei territori circostanti Acqua Rossa*, in *AIRS* 4: 30, *Op Arch* 7, 1969, 109-137; R. C. BRONSON, G. UGGERI, *Isola del Giglio, Isola di Giannutri, Monte Argentario, Laguna di Orbetello*, in *StEtr* 38, 1970, 207-214; G. COLONNA, *Problemi di topografia storica nell'Etruria meridionale interna*, in *Atti Bologna II*, 165-167; E. COLONNA DI PAOLO, G. COLONNA, *Castel D'Asso* (1970); W. H. E. HERZIG, *Namen und Daten der via Aurelia*, in *Epigraphica* 32, 1970, 50-65; G. E. HUTCHINSON, *Janula Lacus: Summary of Investigations on Lake Monterosi*, in *Transactions of the American Philosophical Society* 60, 1970, 42-45; J. B. WARD PERKINS, *Città e pagus*, in *Atti Bologna II*, 293-297; T. P. WISEMAN, *Roman Republican Road-Building*, in *PBSR* 38, 1970, 122-152; S. QUILICI GIGLI, *Tuscan* (1970); W. HARRIS, *Rome in Etruria and Umbria* (1971); G. F. GAMURRINI, A. COZZA, A. PASQUI, R. MENGARELLI, *Carta archeologica d'Italia (1881-1897). Materiali per l'Etruria e la Sabina* (1972); P. A. GIANFROTTA, *Castrum Novum* (1972); G. RADKE, *Viae Publicae Romanae*, in *RE*, Supp. XIII (1973), 1451-1644; M. CAGIANO DE AZEVEDO, G. SCHMIEDT, *Tra Bagnoregio e Ferento* (1974); G. COLONNA, *Grotte S. Stefano (Viterbo)*, in *NS* 1975, 47-51; IDEM, *Montefiascone*, in *NS* 1975,

ria settentrionale sia più nota per una ricostruzione dei tracciati ritenuti come perpetuatisi dall'antico che per un'effettiva conoscenza di elementi monumentali superstiti.

La carta qui rappresentata mostra poi, per certi aspetti astrattamente, solo l'accumulo delle conoscenze viarie, come riconosciamo essere giunte a stratificarsi in età imperiale, con una summa cioè di tanti secoli, che invece una corretta lettura storica chiede di definire nei suoi diversi monumenti. Perché la storia di una strada, della viabilità di una regione, non è diversa da quella che ha spiegato proprio in questa sede Pallottino sulla formazione di un popolo e di una civiltà: essa nasce da un continuo succedersi di apporti, stratificatisi nell'arco dei secoli ed addirittura dei millenni, con sovrapposizioni diverse, contributi interni ed esterni a volte decisi e determinanti, a volte protrattisi tra lunghe pause, modifiche, rigetti, restaurazioni, a seconda dell'evolversi delle condizioni economiche, sociali e politiche regionali o sovranazionali e, non certo ultime, delle capacità tecniche via via sviluppate.

A prescindere quindi da una preconcepita conoscenza storico-letteraria di queste strade, mi è sembrato che nuove prospettive di ricerca si possano aprire dall'esame condotto direttamente sul terreno di quanto resta di tali strutture.

59-61; P. HEMPHILL, *The Cassia-Clodia Survey*, in *PBSR* 43, 1975, 118-172; L. QUILICI, S. QUILICI GIGLI, *Cenni sui valori archeologici del comprensorio del lago di Bracciano*, in *Bollettino Unione Storia ed Arte* 1975, nn. 1-4, 12-22; R. RUOFF-VÄÄNÄNEN, *The Civitas Romana-areas in Etruria before the year 90 b. C.*, in *Studies in the Romanization of Etruria*, AIRF V (1975) 29-68; M. P. BAGLIONE, *Il territorio di Bomarzo* (1976); S. QUILICI GIGLI, *Blera* (1976); L. GASPERINI, *Scoperte archeologiche a Stigliano (Canale Monterano)* (1976) all. 4; T. W. POTTER, *A Faliscan Town in South Etruria* (1976) 16-21; E. WEBER, *Tabula Peutingeriana* (1976); M. ANDREUSSI, *Vicus Matrini* (1977); G. DE MARINIS, *Topografia storica della Val d'Elsa in periodo etrusco* (1977); E. COLONNA DI PAOLO, G. COLONNA, *Norchia* (1978); C. B. CURRI, *Vetulonia I* (1978); L. QUILICI, S. QUILICI GIGLI, *Ville dell'agro Cosano con fronte a torrette*, in *RIASA* 1978, 11-12, 23-28; A. TRACCHI, *Dal Chianti al Valdarno* (1978); A. ALPINI, *Pietralunga* (1979) 19; A. CARANDINI, S. SETTIS, *Schiavi e padroni nell'Etruria romana* (1979); B. MASSABÒ, *Vulci e il suo territorio in età etrusca e romana* (1979); T. W. POTTER, *The Changing Landscape of South Etruria* (1979) 101-109; M. CECHELLI TRINCI, *La chiesa di S. Agata in fundo Landano... Note sulla topografia delle due Aurelie*, in *Quaderni Ist. Archeologia e Storia antica Univ. Chieti* I, 1980, 85-112; F. E. BROWN, *Cosa* (1980); C. MORSELLI, *Sutrium* (1980); G. NARDI, *Le antichità di Orte* (1980); N. G. L. HAMMOND, *Atlas of the Greek and Roman World in Antiquity* (1981) figg. 15, 16a, 19a; D. MONACCHI, *La « Gens Pedia » a Pietralunga*, in *AnnUniv Perugia* 19, 1981-1982, 129, 137, 140-142; A. PASQUI, A. COZZA, *Carta archeologica d'Italia (1881-1897), Materiali per l'agro falisco* (1981); P. FOSCHI, *Ricerche di viabilità medioevale: la via Flaminia « minor » e le vie del Savena*, in *Atti Acc. Scienze Ist. Bologna, Rendiconti* 70, 1981-1982, 201 ss.; T. CORNELL, J. MATTHEUS, *Atlas of the Roman World* (1982); G. COLONNA, *Caere*, in *RAE*, *StEtr* 51, 1983, 234-235; E. FENTRESS, *Via Aurelia, Via Aemilia*, in *PBSR* 52, 1984, 72-76; S. FORSBERG, *Il complesso del ponte sul Fosso Pietrisco*, in *San Giovenale. Materiali e problemi, Atti del Simposio all'Istituto di Studi Classici a Roma, 1983* (1984) 73-78; A. MAGGIANI, *Problemi del popolamento tra Arno e Magra dalla fine dell'età del bronzo alla conquista romana*, in *Studi Maizke* II, 333-353; M. MICHELUCCI, *Caetra, Kalousion, Heba. Indagini negli insediamenti etruschi nella bassa valle dell'Albegna*, ibidem, 377-392; G. UGGERI, *La via Flaminia « minor » in Etruria*, ibidem III, 477-593; *Romanizzazione dell'Etruria*.

Si veda anche tra la bibliografia riportata man mano alle note seguenti.

Ciò per presentare una proposta di ricerca critica del loro aspetto tecnico che, dal riscontro dei dati particolari, possa giungere a dare un nuovo contributo di conoscenza, utile alla lettura dei tracciati nel loro complesso sviluppo storico-costitutivo; e metterlo solo allora in rapporto con la conoscenza storico-letteraria.

Ho sintetizzato i dati in una serie di tavole di conguaglio, sulle quali ho reso in grafico quanto direttamente rilevato dai vari tracciati sul percorso, seguendo man mano le grandi strade romane di attraversamento dell'Etruria ed alternandomi sulle diramazioni o traverse altrimenti presenti. Naturalmente ho integrato la ricerca personale con quanto già segnalato da altri.

La via Aurelia (fig. 2).

La strada nel percorso qui preso in esame, da Roma a Cosa, presenta varie tecniche costruttive.

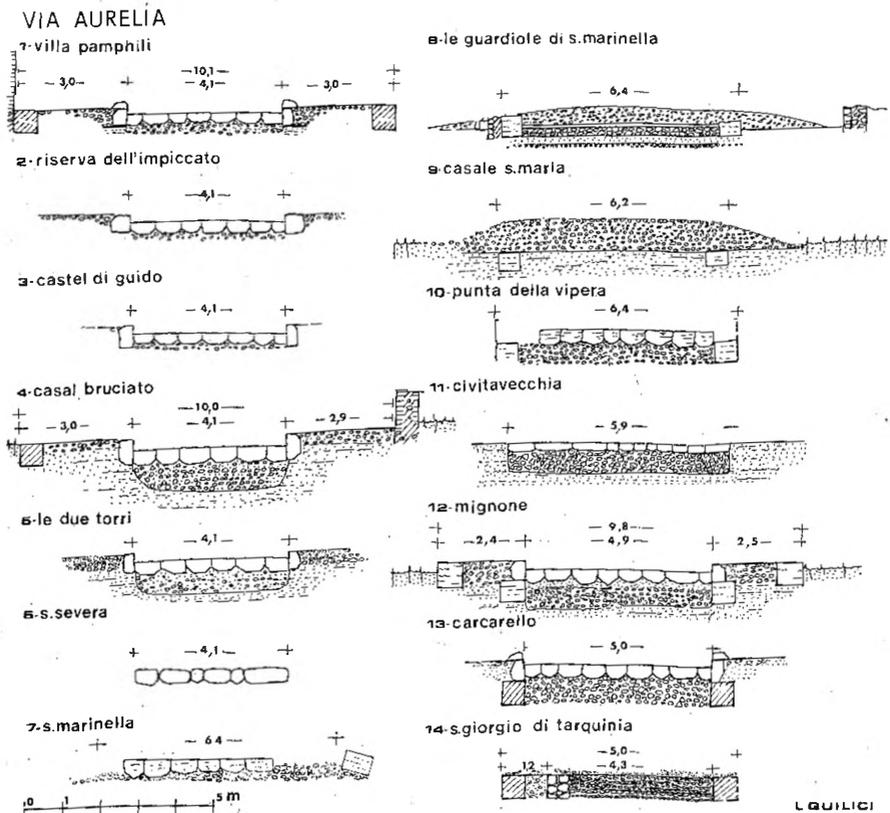


fig. 2 - Sezioni della via Aurelia.

1-5. Sezioni a Villa Pamphili, alla Riserva dell'Impiccato, a Castel di Guido, a Casal Bruciato ed alle Due Torri: il percorso fuori Roma, almeno fino al Castellaccio dei Monteroni di Cerveteri, appare essere stato uniformemente costruito, con lastricato di selce assai accurato e generalmente non molto consumato in superficie, largo tra le crepidini 4,1 m.: misura questa che è canonica per le strade di grande comunicazione e che permetteva facilmente l'incrocio dei carri nei due sensi². Anche le crepidini sono di selci, costituite da basoli messi di taglio; ai lati si ricostruiscono marciapiedi larghi 3 m. per parte e contenuti verso l'esterno da crepidini in blocchi parallelepipedici di tufo.

Il riscontro di ceramica aretina, che ho effettuato nel rudus di Casal Bruciato, verrebbe a costituire un indice cronologico per questo che deve essere stato un completo rifacimento del piano stradale³.

6. Sezione a S. Severa: il lastricato appare della stessa larghezza già riscontrata, di 4,1 m., ma è costituito da basoli poco accuratamente combacianti nei giunti e completati da largo uso di inzeppature⁴.

7-10. Sezioni a S. Marinella, a Le Guardiole, a Casale S. Maria ed al santuario di Punta della Vipera: il secondo ed il terzo punto appartengono ad un percorso diverso dal quarto, quelli su di un tracciato più prossimo alla costa e questo su di un tracciato circa parallelo ma più interno⁵.

A Le Guardiole, dove la via è stata oggetto di saggi di scavo da parte di Gianfrotta, è stato osservato come la colmata di ghiaia con cui era costituito il rudus presentasse frammenti di ceramica vascolare a vernice nera, attribuibili al III secolo a. C. A quota inferiore, nell'ordine, si è osservata una lente di ghiaia e sabbia cementata su di uno strato di sassi e, sotto la quota di posa delle crepidini, queste in blocchi parallelepipedici di arenaria locale, uno strato di terra e sabbia su di una lente di ghiaia. La parte superiore del manufatto era ricoperta di materiali del II secolo d. C. In base a questi dati il tracciato è stato ipotizzato

² Sulla tecnica costruttiva delle strade in età romana ho avviato diversi studi di conguaglio: L. QUILICI, *Collatia* (1974) 41-45; IDEM, *La Campagna Romana come suburbio di Roma antica*, in *ParPass* 29, 1974, 413, 425-426; IDEM, *La via Appia da Roma a Bovillae*² (1977) 13; IDEM, *La via Latina da Roma a Castel Savelli* (1978) 9; IDEM, *La tecnica di costruzione stradale in età romana*, in *Le strade nelle Marche, Atti del Convegno di Studi della Deputazione di Storia Patria per le Marche, Fano-Ancona 1984* (1987) 428-449.

In generale si veda V. W. VON HAGEN, *Roman Roads* (1966); IDEM, *The Roads that led to Rome* (1967); D. STERPOS, *The Roman Roads in Italy, Quaderni di Autostrade* 17 (1970); R. CHEVALIER, *Les voies romaines* (1972); RADKE, *cit.* a nota 1, 1438-1442; V. W. VON HAGEN, *Le grandi strade di Roma nel mondo* (1978); N. H. H. SITWELL, *Roman Roads of Europe* (1981); D. HILL, *A History of Engineering in Classical and Medieval Times* (1984) 80-84; H. O. LAMPRECHT, *Opus Caementicium* (1984) 122-143; K. D. WHITE, *Greek and Roman Technology* (1984) 91-97.

³ In generale, sul tratto in questione, si veda G. M. DE ROSSI, P. G. DI DOMENICO, L. QUILICI, *La via Aurelia da Roma a Civitavecchia*, in *Quaderni Istituto Topografia, cit.* IV (1968) 13-33.

⁴ Sul tratto in generale, *ibidem*, 41-42. È presumibile che il bordo, in origine, avesse le crepidini e che queste non si conservassero nel tratto riscontrato.

⁵ Sul tratto in generale si veda *ibidem*, 64-72; GIANFROTTA, *cit.* a nota 1, 22-25.

come glareato ed appartenuto all'Aurelia Vetus; sarebbe stato abbandonato all'inizio del II secolo d. C. in seguito alla costruzione del porto di Centumcellae, il quale avrebbe richiesto un ammodernamento del percorso stradale per Roma, che si sarebbe risolto nel tracciato più a monte ⁶.

Se però osserviamo tutte le varie sezioni dei manufatti, possiamo notare come la loro differenza tecnica sia solo apparente, dovuta a diversi stadi di conservazione: per tutti la sede stradale appare larga 6,4 m. comprese le crepidini in blocchi di arenaria, le quali contenevano un alto riporto di ghiaia, sul quale si collocavano i basoli, pure di arenaria locale.

Concludendo, nel tracciato più costiero si può riconoscere non il tracciato di un'Aurelia più antica, ma un suo collegamento in funzione di Castrum Novum, mentre nel tracciato più interno l'alternativa che permetteva un più rapido superamento dell'abitato, senza attraversarlo, secondo un principio largamente attestato sulle strade di grande comunicazione ⁷.

11. Sezione a Civitavecchia riscontrata da Foustier e riferita alla via anteriore alla fondazione della città traiana: era lastricata di selce, larga 5,9 m., fondata su di un banco di tufo battuto incavato nella sabbia vulcanica del luogo ⁸.

12-14. Sezioni sulla discesa al Mignone, a Carcarello ed a S. Giorgio di Tarquinia, appartenenti al grande rettilineo di 17 km. con cui la via attraversava la pianura di Graviscae, portandosi fin sotto Vulci ⁹. Di esse la prima sezione dovrebbe essere quella esemplare, trovando riscontro nella seconda ed in un'altra simile a quest'ultima, vista sulla ripa del Marta: basolato di selce largo 5 m. tra le crepidini, queste di egual materiale e poste su blocchi parallelepipedi di tufo o arenaria; rudus in ghiaia o sassi misti a terra. La stessa sezione trova riscontro in un'osservazione fatta da A. Pasqui alla medesima strada al bivio di S. Matteo, poco oltre Carcarello ¹⁰.

La sezione di S. Giorgio è di ricostruzione tratta da P. Romanelli, che osservò una massicciata costituita da un riporto ben allettato da successivi rial-

⁶ GIANFROTTA, *cit.* a nota 1, 103, 109-115.

⁷ Sul principio si veda, per la stessa nostra strada, F. CASTAGNOLI, in *La via Aurelia, Quaderni Istituto Topografia, cit.* IV (1968) 6.

⁸ P. FUSTIER, *Notes sur la constitution des voies romaines en Italie*, in *REA* 63, 1961, 278; IDEM, *Étude technique sur un texte de l'empereur Julien relatif à la constitution des voies romaines*, *REA* 65, 1963, 119. Sul tratto in generale si veda BASTIANELLI, *StEt* 13, 1939, 386, 393; IDEM, *Centumcellae, cit.* a nota 1, 46-48, 56-63; DE ROSSI, DI DOMENICO, QUILICI, *cit.* a nota 3, tav. 2.

⁹ Sul tratto in generale si veda F. MELIS, F. R. SERRA, *La via Aurelia da Civitavecchia al Marta*, in *Quaderni Istituto Topografia, cit.* IV (1968) 89-100; G. M. DE ROSSI, *La via Aurelia dal Marta al Fiora*, *ibidem*, 121-134, 139.

¹⁰ A. PASQUI, *Nota . . . intorno agli studi fatti da lui e dal conte A. Cozza sopra l'ubicazione dell'antica Tarquinia*, in *NS* 1885, 519; GAMURRINI, COZZA, PASQUI, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 104 n. 82. È da rilevare che il ponte dell'Aurelia sul Mignone era largo 9,65 m. comprensivo delle spalle: una misura che pure corrisponde esattamente a quella riscontrata per la larghezza stradale (sul ponte, MELIS e SERRA, *cit.* a nota 9, 95).

zamenti, compreso sul lato marittimo da un muretto in pietrame a sua volta coperto da un'ulteriore crepidine in blocchi parallelepipedici di riutilizzo¹¹. Si dovrebbe essere trattato, come ipotizza lo stesso studioso, di un tratto restaurato della strada: dato che le misure e la tecnica paiono corrispondano alle altre sezioni, proporrei di riconoscermi un cedimento su di un lato della strada, prima contenuto dal muretto, poi restituito dal muro in blocchi parallelepipedici.

Traendo delle conclusioni preliminari dai dati esposti, per illustrare il metodo di ricerca proposto, avremmo riscontrato per la via Aurelia alcune uniformità di tecnica strutturale ben distinte in vari tratti: prima da Roma a Cerveteri (nn. 1-5), da datarsi presumibilmente ad età augustea; poi, forse, attraverso la piana ceretana (n. 6), dove però l'esiguo tratto notato resta di dubbia attribuzione, potendo riguardare una fase più antica del selciato precedentemente osservato come, viceversa, un restauro tardo; poi da S. Marinella a Civitavecchia (nn. 7-10), con costruzioni che paiono risalire al III secolo a. C.; a Civitavecchia (n. 11), dove però l'attribuzione fatta all'Aurelia mi pare essere anche dubbia¹²; oltre Civitavecchia e per tutto il grande rettilineo fino al Fiora (nn. 12-14), ove mi pare che le sezioni osservate si possano accostare tecnicamente a quelle stesse ricordate tra S. Marinella e Civitavecchia. Si potrebbe infatti ridurre questa diversità al diverso materiale usato per il lastricato, così che essa potrebbe riferirsi a varianti suggerite solo dall'uso pratico di materiale locale o, forse è anche plausibile, a fasi diverse di rinnovo del manto stradale¹³.

I riscontri tecnici effettuati vanno poi naturalmente raffrontati a quelli più generali di tecnica costruttiva del tracciato, che sembra rigorosa del principio dei rettilinei propri delle grandi strade di comunicazione della medio-tarda età repubblicana sul percorso che va oltre Le Due Torri, mentre invece il primo tratto, da Roma, pare rispondere ad un andamento per rettifiche di un tracciato sinuosamente condotto senza contrastare le condizioni naturali del terreno, così da prospettare una ben più antica origine sulle comunicazioni tra Roma e Cerveteri.

Ricordo anche i dati che possono derivare da altre opere di tecnica stradale, come i ponti, che qui non si sono considerati, e dal contesto archeologico-monumentale che gli si affianca; naturalmente poi il discorso ricostruito va portato avanti concatenandolo ulteriormente con quanto si diceva all'inizio, con tutte le notizie che derivano dai miliari o dalle altre fonti epigrafiche relative, dal più generale insieme storico e topografico delle regioni attraverso cui sono condotti ed usati i tracciati, le fonti letterarie.

¹¹ P. ROMANELLI, *Tarquinia*, in *NS* 1943, 256-258.

¹² Un riconoscimento parziale della sezione del manufatto, potrebbe ricondurci tecnicamente, forse, ai tratti visti prima e dopo Civitavecchia.

¹³ Il lastricato in arenaria, proprio del percorso da S. Marinella a Civitavecchia, potrebbe riferirsi ad un rifacimento del manto stradale non più antico, come si potrebbe pensare, ma più recente di quello in selce: essendo più tenero, infatti, non può aver sopportato una maggiore usura dell'altro.

Prendo in esame anche, qui di seguito, diramazioni o altre vie trasversali che vengono a interessare l'Aurelia (fig. 3).

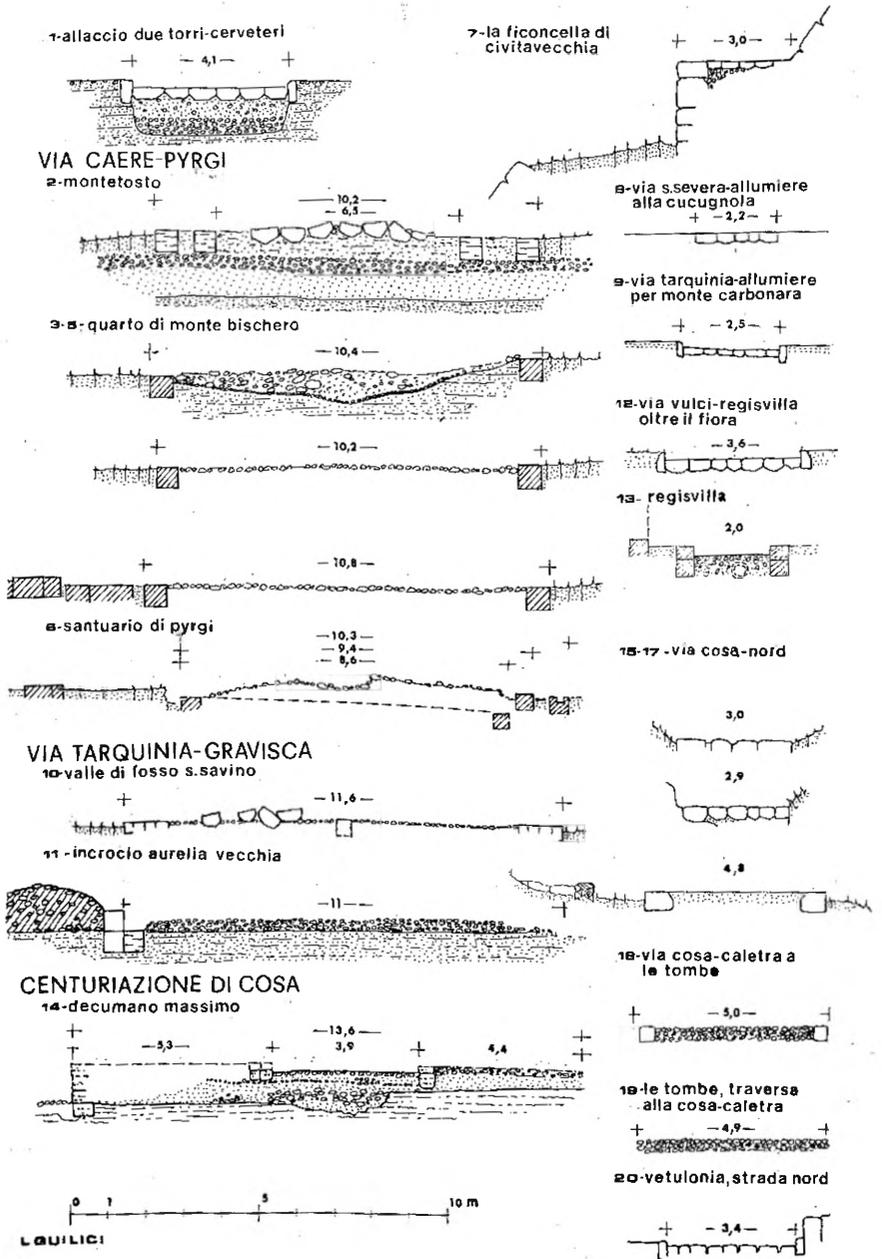


fig. 3 - Sezioni di strade nella regione percorsa dall'Aurelia.

1. Diramazione dell'Aurelia per Cerveteri alle Due Torri: sezione del tutto simile a quella dell'Aurelia in questo tratto, cfr. fig. 2 nn. 1-5, in particolare nn. 4-5¹⁴.

2-6. Via Caere-Pyrgi, sezioni a Montetosto, al Quarto di Monte Bischero ed al santuario di Pyrgi: la prima sezione, mostra una sede lastricata in basoli di calcare locale, compresa tra crepidini di blocchi parallelepipedi di tufo distanti tra loro, a faccia interna, 6,5 m. compresi a loro volta tra ulteriori crepidini che portano il manufatto ad una larghezza complessiva di 10,2 m., forse per consolidare ulteriormente i bordi ed attrezzarli a marciapiede, o forse per comprendere canalette di scolo laterale. Il lastricato poggia su terra e ghiaia e tutta l'opera su un banco di ghiaia¹⁵.

Saggi di scavo condotti da Colonna nelle altre quattro località, hanno mostrato le crepidini più esterne circa sulla stessa distanza e contenenti una colmata di ghiaia e sassi, sui quali dovevano aver trovato luogo i basoli del selciato. La sezione 3, completa, ha mostrato la colmata compresa in un vaso sul cui fondo si è proposto di riconoscere il piano di camminamento di età etrusca¹⁶.

Le sezioni si integrano a vicenda e mostrano l'opera stradale come deve essere stata ristrutturata in età romana, presumibilmente in relazione alla colonia di Pyrgi: con il riutilizzo però di un tracciato più antico, comprovato dal sistema di raccordo con la stessa area sacrale di Pyrgi (sezione 6) e per la presenza di tombe arcaiche sul percorso (sezione 5). L'opera trova riscontro tecnico con la via Tarquinia-Gravisca oltre presentata.

7. Diramazione dell'Aurelia dal borgo Odescalchi di Civitavecchia per l'alta valle del Fiumaretta: sede lastricata in arenaria costruita a gradino di opera poligonale sul costone collinare della Ficoncella, larga 3 m., da cui sarebbe da dedurre un parapetto¹⁷.

8. Diramazione dell'Aurelia a S. Severa per Allumiere, tratto lastricato conservato alla Cucugnola, pare largo 2,2 m.¹⁸. Il tracciato romano certo perpetua un percorso assai più antico, sul collegamento della Tolfa con Pyrgi.

9. Via di Tarquinia per Allumiere al Monte Carbonara per la Farnesiana, lastricato calcareo largo 2,5 m. tra crepidini¹⁹. Si deve trattare anche qui della perpetuazione romana di un tracciato ben più antico, similmente al precedente.

¹⁴ Sul percorso in generale si veda DE ROSSI, DI DOMENICO, QUILICI, *cit.* a nota 3, 27-30 e tav. 2.

¹⁵ Sul percorso in generale, C. F. GIULIANI, L. QUILICI, *La via Caere-Pyrgi*, in *Quaderni Istituto Topografia*, *cit.* I (1964) 5-15; *ibidem* 6, 14-15 per il punto in questione.

¹⁶ G. COLONNA, *La via Caere-Pyrgi*, in *Quaderni Istituto Topografia*, *cit.* IV (1968) 75-87. Sul fondo dell'invaso stradale è stata riscontrata una lente di ghiaino e sabbia cementata, dovuta presumibilmente ad un naturale fenomeno di deposizione calcarea derivata dal tracimare delle acque piovane dai livelli superiori.

¹⁷ Sul percorso in generale di questa via, si veda BASTIANELLI, *cit.* a nota 8, 386.

¹⁸ Sul percorso in generale, GIANFROTTA, *cit.* a nota 1, 33.

¹⁹ Sul percorso e la tecnica si vedano GAMURRINI, COZZA, PASQUI, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 114.

10-11. Via Tarquinia-Gravisca, sezione attraverso la valle di S. Savino ed all'incrocio della vecchia Aurelia: la prima è di ricostruzione indicativa sulla base di P. Romanelli²⁰, con una sede larga 11,6 m. a doppia carreggiata spartita da un cordolo di blocchi sull'asse; accenno anche a blocchi di lastricato di selce che si riscontrano ancora sul percorso. La seconda sezione mostra un'ampiezza che potrebbe essere eguale alla precedente, compresa tra crepidini in blocchi parallelepipedi di travertino su alto riporto di ghiaia; a lato i resti di un mausoleo a nucleo in conglomerato. Le due sezioni si integrano a vicenda; la strada si propone sul collegamento della colonia romana di Gravisca per Tarquinia²¹ e tecnicamente ricorda il grande asse di collegamento Pyrgi-Caere sopra descritto.

12. Via Vulci-Regisvilla, rampa dal Fiora, lastricato di selce largo, pare, 3,6 m. tra le crepidini²².

13. Regisvilla, sezione di strada arcaica, larga 2 m. in breccia di tufo, frammenti di tegole, sabbia ed argilla tra crepidini in blocchi parallelepipedi di tufo, fognolo sotto il centro della carreggiata; marciapiede largo 1,1 m.²³

14. Decumano massimo della centuriazione di Cosa, rilevato da Castagnoli: carreggiata centrale di 4 m. e marciapiedi di 4-5 m., per una larghezza complessiva di 13,6 m.²⁴. La via proseguiva in direzione di Calettra con la sezione data al n. 18.

15-17. Sezioni dell'allacciamento di Cosa all'Aurelia in direzione nord, con lastricato calcareo largo, sembra, 3 m. Nel tratto prima di scendere l'ultima scarpa del monte resta una crepidine larga 4,8 m., che potrebbe aver contenuto la sede carrabile con piccoli marciapiedi. Brown dà per questa strada, come per l'altra che da Cosa si allacciava all'Aurelia da sud-est, la larghezza di 4,45 m.²⁵

18. Via Cosa-Calettra a Le Tombe, oltre il primo tratto che si identifica nel decumano massimo della centuriazione suburbana: si documenta un'am-

²⁰ P. ROMANELLI, *Tarquinia*, in *NS* 1948, 203-204 nota.

²¹ Sulla strada in generale si veda MELIS e SERRA, in *Quaderni Istituto Topografia*, cit. IV (1968) 99-103; L. QUILICI, *Gravisca*, ibidem, 115.

²² Sul tracciato in generale cfr. G. M. DE ROSSI, *La via Aurelia dal Marta al Fiora*, in *Quaderni Istituto Topografia*, cit. IV (1968) 135-138; MASSABÒ, cit. a nota 1, 502-503. Per confronto di sezione con un'altra strada uscente da Vulci ricordo quella oggetto di uno scavo stratigrafico sulla porta nord, lastricata e larga 3 m. tra le crepidini e rilevata su di un lastricato più antico, il primo datato all'età traianea, il secondo all'inizio del III secolo a. C.: si veda S. PAGLIERI, *Vulci*, in *NS* 1959, 109-110; A. DEGRASSI, *Nuovi militari arcaici*, in *Homages Grenier I*, 507-510.

²³ La sezione riguarda una strada in un contesto abitato, cosa che, propriamente, esula dal nostro discorso: data però la rarità dei riscontri per l'epoca, quella arcaica, la riporto a titolo esemplificativo. Per essa si veda E. TORTORICI, *Regisvilla*, in *Quaderni Istituto Topografia*, cit. IX (1981) 157-158. Per confronto ricordo anche le strade urbane nell'area etrusca di Pyrgi, in COLONNA, cit. a nota 16, 87.

²⁴ F. CASTAGNOLI, *La centuriazione di Cosa*, in *Mem.Am.Ac* 24, 1956, 152.

²⁵ Sulla via in generale si veda BROWN, *Cosa I*, cit. a nota 1, 24.

piezza di 5 m. con le crepidini in blocchi parallelepipedi di travertino, su massiciata di ghiaia e breccia²⁶. Potrebbe anche aver sostenuto un selciato.

19. Trasversale alla strada precedente, alla stessa località: documentata da una massiciata di ghiaia e breccia per 4,9 m. di ampiezza²⁷, potrebbe essere stata simile allo stesso asse da cui si dipartiva.

20. Vetulonia, strada in direzione nord, lastricata con ampiezza di carreggiata di 3,3 m. tra le crepidini²⁸.

La via Clodia (figg. 4-7, tav. II a-d).

1-3. Sezioni all'Acquatraversa, alla Tomba di Nerone ed all'incrocio con la Trionfale. Le prime due sezioni mostrano una carreggiata lastricata di selce larga 4,1 m., contenuta tra crepidini di basoli infissi verticalmente o blocchi parallelepipedi di tufo, marciapiedi larghi 1,5 m. all'Acquatraversa (ove si percorre un tratto con abitazioni o luoghi di ristoro ai lati), forse di 3 m. alla Tomba di Nerone, in brecciato di tufo. La prima sezione sembra assai simile a quella riscontrata per il primo tratto dell'Aurelia; la seconda, ove si sono anche praticati saggi di scavo stratigrafici, ha documentato traccia di diversi rifacimenti²⁹. La terza sezione, all'incrocio della via Trionfale, fu osservata da Perkins con tre sovrapposizioni ed allargamenti del tracciato, da un'originaria via incavata nel tufo, larga 4,4 m., ad altre larghe 8,5 e 10,7 m.³⁰. Quest'ultima è la misura, comprensiva dei marciapiedi, che si presupporrebbe per il tracciato alla Tomba di Nerone.

4-9. Sezioni al fosso Pietroso di Anguillara, alla stazione delle Crocicchie, all'incrocio di via della Lobbra a Bracciano, alle Vallicelle di Barbarano, a ponte Piro, alla discesa al fosso di S. Serisia³¹: il tracciato, dal bivio della Cassia fino a Blera appare uniformemente costruito, ad eccezione della discesa al lago di Bracciano: è lastricato in basolato di selce largo 4-4,2 m., rudus di 60 cm. di altezza di breccia di selce e terra; il lastricato presenta forti segni di usura, mag-

²⁶ Da CASTAGNOLI, *cit.* a nota 24, 151, con integrazione di bordo.

²⁷ *Ibidem*, 152.

²⁸ Cfr. A. TALOCCHINI, *La città e la necropoli di Vetulonia*, in *StEtr* 31, 1963, 435-451.

²⁹ Sul tratto in questione si veda in generale E. GATTI, *Roma. Via Cassia*, in *NS* 1925, 387-399; L. QUILICI, *Inventario e localizzazione dei beni culturali archeologici del territorio del comune di Roma*, in *Urbanistica* 53-54, 1969, nn. 372, 369, 366; G. MESSINEO ed altri, *Contributo alla ricostruzione della rete viaria*, in *Archeologia Laziale* V (1983) 143-145; E. EQUINI SCHNEIDER, *La « Tomba di Nerone » sulla Cassia* (1984) 71-76; E. M. LORETI, *Tomba di Nerone*, in *BCommArch* 89, 1984, 196-197.

³⁰ Sezione tratta da POTTER, *The Changing Landscape*, *cit.* a nota 1, 107. La sezione è ancora visibile, su di una larghezza di 3,8 m., oltre i quali si è rinterrata.

³¹ Si veda in generale, per il percorso fino a Bracciano, PERKINS, *PBSR* 1955, *cit.* a nota 1, in particolare p. 65; QUILICI e QUILICI GIGLI, *Cenni sui valori archeologici*, *cit.* a nota 1, 14-15, 19; per sotto Bracciano anche GAMURRINI, COZZA, PASQUI, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 298; da Barbarano a Blera QUILICI GIGLI, *Blera*, *cit.* a nota 1, 282-285, 288-290.

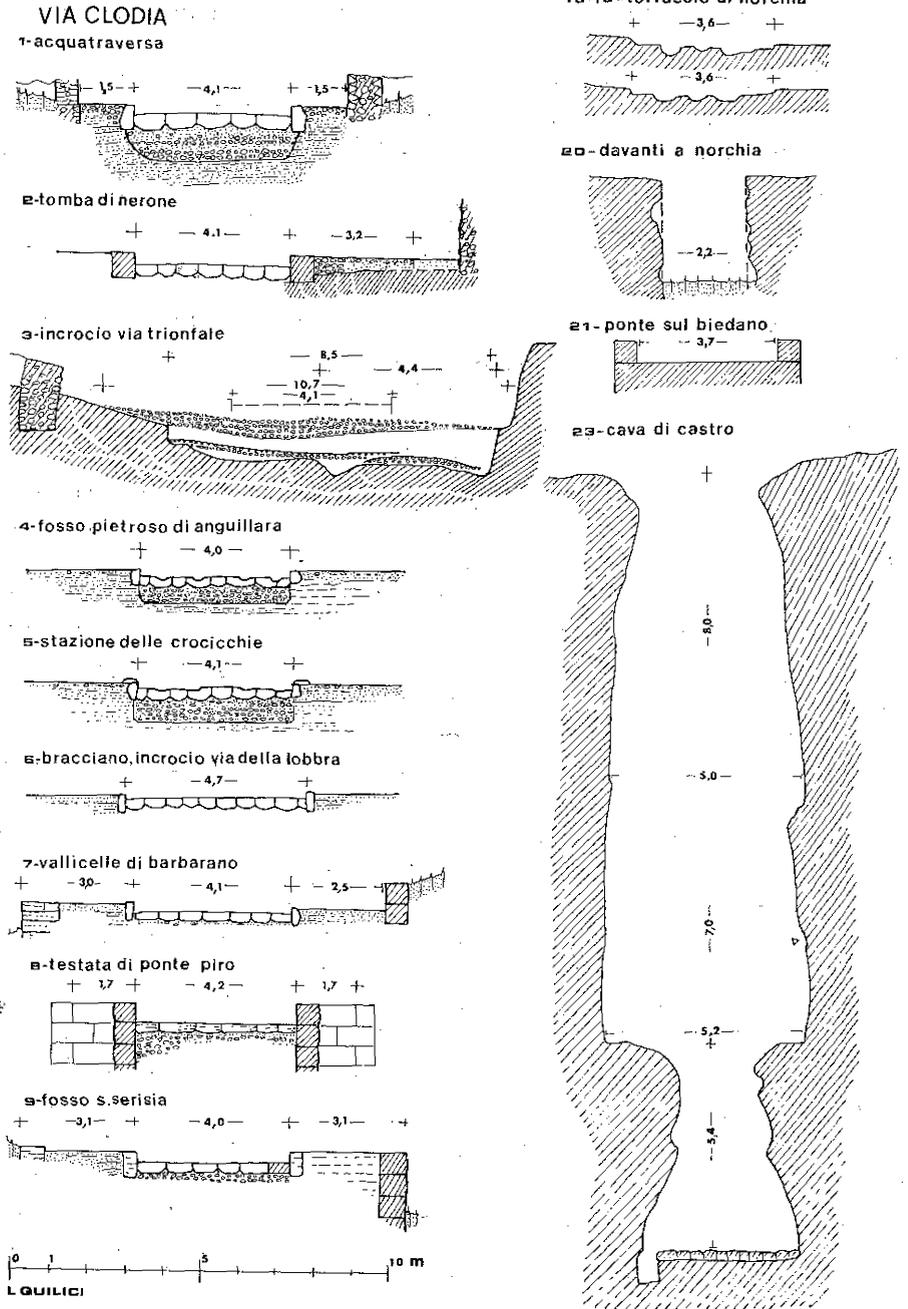


fig. 4 - Sezioni della via Clodia o presunta tale.

giormente accentuata più si è prossimi a Roma. Il lastricato tra Barbarano e Blera mostra occasionalmente utilizzo di calcare ed è interamente calcareo nel tratto che fa capo a Ponte Piro, ove però non è necessario pensare a rifacimenti diversi, ma più semplicemente ad una maggiore vicinanza di relative cave di prestito. Sulla discesa al fosso S. Serisia si riscontrano marginalmente usati, occasionalmente, basoli di tufo. I marciapiedi, con le spallette di contenimento in non grandi blocchi parallelepipedi di calcare o travertino o, nei punti più impegnati, in ottima opera quadrata di tufo, si documentano pure uniformemente da Barbarano a Blera; i marciapiedi hanno ampiezza laterale normalmente sostenuta a 3 m. per parte.

Si è già rilevato come al contesto faccia eccezione il tratto all'incrocio di via della Lobbra sotto Bracciano, dove il lastricato raggiunge la notevole ampiezza di 4,7 m. tra le crepidini e, non presentando particolari segni di usura, ad esso dovrebbe corrispondere un rifacimento.

10. Al ponte del Diavolo prima di Blera si ricostruisce una larghezza utile per la Clodia di 3,6 m., una misura nettamente inferiore a quella della sede carrabile normalmente riscontrata fino a questo punto e mantenuta anche al ponte Piro già notato e che riscontreremo ancora al ponte della Rocca, subito oltre la città. La sua ampiezza corrisponde invece a quella del ponte sul Biedano, sotto Norchia, che vedremo. Riconoscerei in questa alterazione delle misure un indizio da tener presente per la cronologia del manufatto, che per tecnica costruttiva riterrei per altro di età imperiale; mentre gli altri ponti, più larghi, sono riferiti ad età repubblicana³².

11-12. Blera conserva un tracciato della Clodia tangenziale alla città, ai piedi della collina su cui sorgeva l'abitato, ed uno di attraversamento urbano. Ne presento una sezione di quello sottostante all'abitato ed una sezione che li comprende entrambi quasi nel punto in cui di nuovo si raccordano, mentre la pianta data alla fig. 6 presenta il secondo percorso nel punto proprio di convergenza. Ho ripreso i rilievi da quelli pubblicati dalla Quilici Gigli, portandovi delle varianti³³ (figg. 5-6). Il percorso tangenziale, nn. 11-12, è incavato nel tufo ma sembra essere stato selciato; largo attualmente circa 3 m., l'ampiezza originaria va ricondotta a 2,5 m. Il tracciato è affiancato da sepolcri che vanno dall'età arcaica alla tarda età repubblicana e soprattutto ancora al tardo impero.

Riguardo all'altro asse, dopo l'attraversamento urbano il tracciato, che scende a confluire nel primo, è pure incavato nel tufo ma senza traccia di lastricato. Presenta una larghezza di 1,8-2 m., con canaletta centrale, ma presenta percorsi di affiancamento che sdoppiano e riconfluiscono sul percorso, oltre a camminamenti pedonali dei quali il principale va parallelo a quello centrale, largo 90-100 cm. e pure fornito di canaletta. La carrabile mostra sulla parete rocciosa

³² Sul ponte si veda *QUILICI GIGLI, Blera, cit.* a nota 1, 274-279.

³³ *Ibidem*, 179-205 e tavv. 11-12.

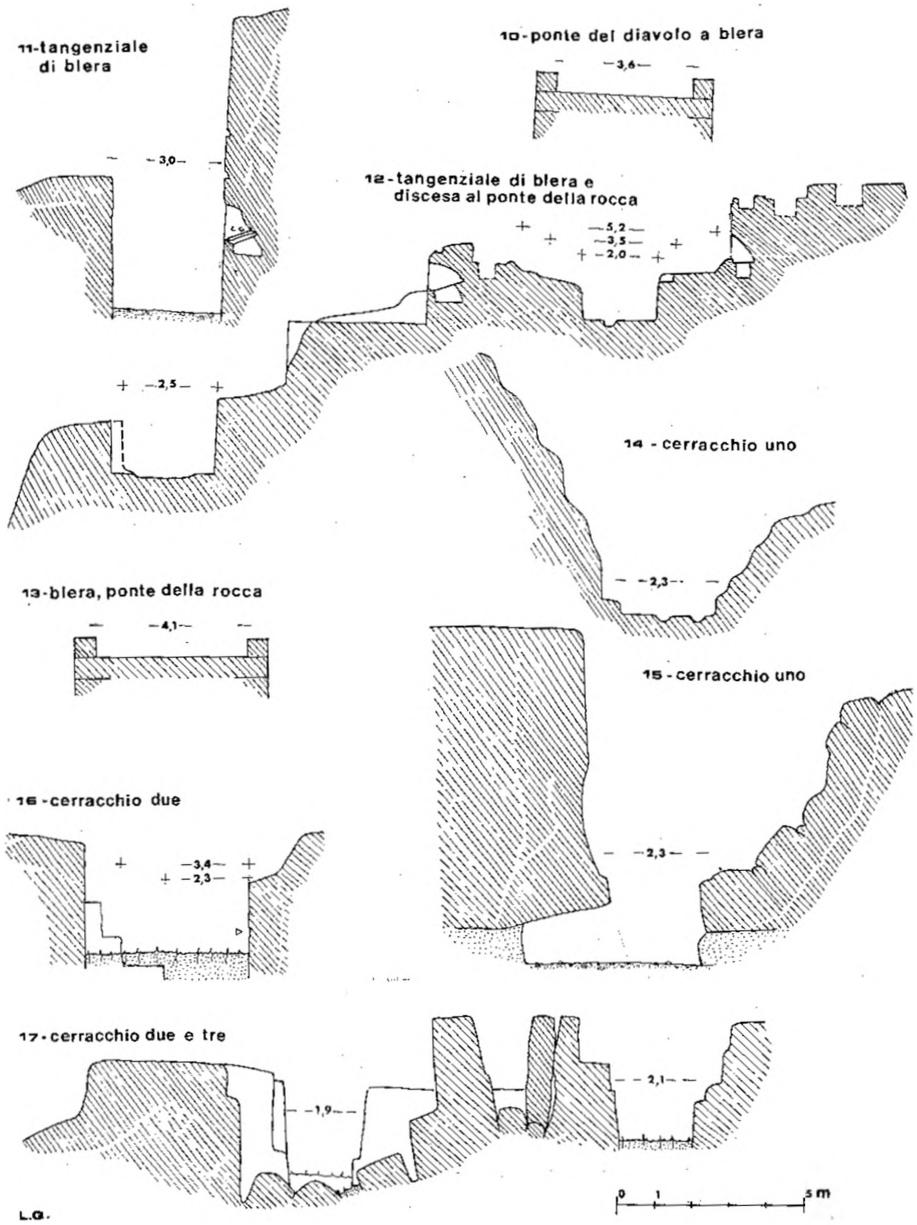


fig. 5 - Sezioni della via Clodia o presunta tale.

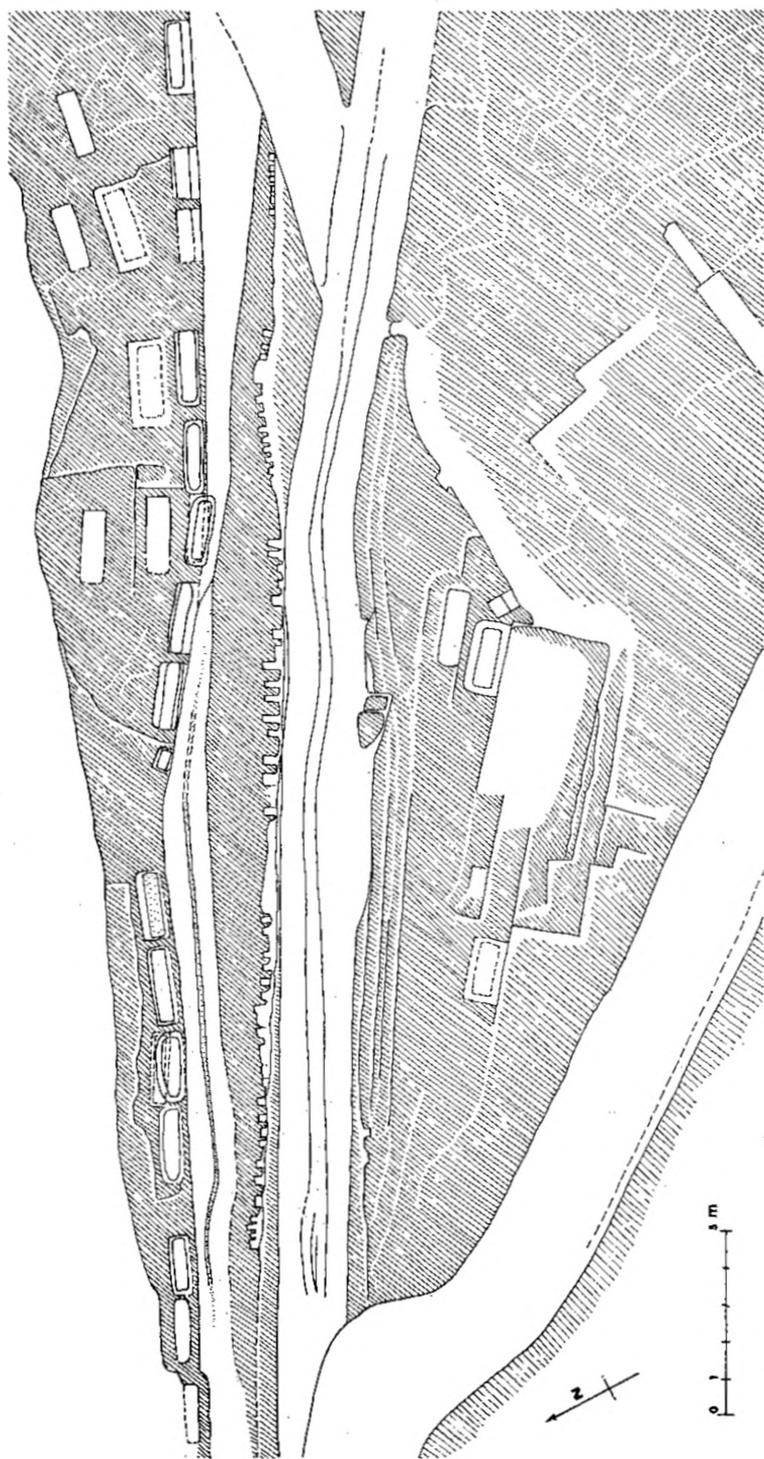


fig. 6 - Pianta del tracciato della Clodia al riconvergere del percorso che attraversa Blera su quello suburbano, prima del ponte della Rocca.

di un fianco piccoli incavi tra di loro contigui, distanti mediamente 20 cm., larghi 15-20, alti 25, profondi 25-30, nei quali è da riconoscere l'imposta di un soppalco di legno, che doveva trovare corrispondenza d'appoggio sull'altro lato della via, dove ve ne è traccia. La sede stradale, cioè, in una certa fase deve essere stata montata su di un tavolato e completata la superficie in battuto³⁴. La sede stradale, in questa fase, doveva raggiungere la larghezza di non meno di 3 m., con ogni verisimiglianza 3,5 o forse anche 4 m., come testimoniano le imposte a gradino che allargano i lati. Le numerosissime tombe ad arcosolio od a fossa che affiancano la via ne datano il pieno uso in avanzata età imperiale; la struttura su tavolato potrebbe essere stata anche medioevale.

13. La larghezza utile della via al ponte della Rocca, subito dopo Blera, si ricostruisce a 4,1 m., che riprende la misura canonica già riscontrata per la strada prima di giungere all'altro ponte di Blera. Il manufatto si data comunemente al II secolo a. C. per l'aspetto tecnico.

14-17. Sezioni della strada che scende al Cerracchio, comunemente attribuita alla Clodia: le sezioni sono tratte da quelle pubblicate dalla Quilici Gigli³⁵. La via, incavata nel tufo, qui presenta alternative di percorrenza, presumibilmente dovute anche a crolli verificatisi nel tempo. Da est ad ovest, in direzione nord, si presenta il primo ramo ab, che ha avuto un'ampiezza originaria di 2,3 m.; il secondo ramo, c, centrale, presenta su di un lato l'iscrizione *CIE II, 1.4, 5878*, datata comunemente al IV-III secolo a. C.; la via è allargata da cave, ma se ne riconosce la misura originaria a 2,1 m. (sezione d, in alto); un terzo ramo presenta la larghezza originaria a 1,9 m. (sezione d, in basso).

18-19. Traccia di strada carraia sul fondo naturale di tufo poco prima del mausoleo detto Il Torraccio di Norchia: presenta ampiezza di 3,6 m. e resti di quella che sembra una canaletta centrale. Nulla però dice se i resti di questa strada siano antichi o medioevali, anche se la direttrice è sulla principale di dorsale per l'ingresso a Norchia stessa³⁶.

20. Strada incavata nel tufo che lungo la dorsale è la principale per l'ingresso a Norchia, abbassandosi al livello del fondo del fossato antico che difendeva trasversalmente la città. È larga 2,2 m.

21. I resti del ponte romano sul Biedano, sotto Norchia, permettono di ricostruire un'ampiezza di passo utile largo 3,7 m. Era lastricato in pietre calcaree³⁷.

22. Cava Buia di Norchia: la rampa che permetteva di risalire la valle del Biedano al di là dell'abitato di Norchia presenta complesse fasi di intervento:

³⁴ Per una tecnica simile si veda oltre, la Cava Buia di Norchia.

³⁵ QUILICI GIGLI, *Blera, cit.* a nota 1, 232, 234-237.

³⁶ Sul tracciato in generale si veda COLONNA DI PAOLO, COLONNA, *Norchia, cit.* a nota 1, 109-110, 121.

³⁷ *Ibidem*, 61, 101-102.

la famosa tagliata viaria con l'iscrizione di C. Clodio Talpio è stata preceduta da una minore stradetta incassata, larga 1,5 m. e profonda fino a 2 m., poi messa fuori uso proprio dalla costruzione di questa; mentre in una fase posteriore alla sua costruzione si deve la ristrutturazione dell'imbocco con la costruzione del ponte accennato precedentemente. La strada è stata attribuita a non oltre la metà del I secolo a. C., al cui tempo apparterrebbe l'iscrizione di Clodio e l'altra di Ti. Terenzio pure qui iscritta, per i 6-7 m. di approfondimento superiori, oltre i quali sarebbe stata ulteriormente ribassata al piano oggi conservato, sempre nell'ambito del I secolo a. C.³⁸.

Ho pensato utile riprendere in esame la cava e ne ho eseguito le sezioni che presento a *fig. 7*: le sezioni a-b riguardano il tratto d'imbocco, detto « delle pestarole », condotto con lieve salita a sottocosta della parete tufacea che delimita la vallata; la sezione c si riferisce al tratto successivo, dove a 50 m. dall'inizio volge una netta angolazione per addentrarsi, con 30 m. di tracciato quasi in piano, in un valloncetto laterale del Biedano, superato il cui fondo la cava monterà in tornante incassata per circa altri 320 m. A quest'ultimo tratto appartengono le sezioni d-f³⁹.

Alla cava, nel primo tratto di 80 m., si ricostruisce un profilo costante, con una sede stradale larga 2-2,1 m. fornita di canaletta centrale; le pareti, per quanto deformate dai crolli, mostrano come dovessero rilevarsi anche con un lieve svaso per circa 6,5-7 m., voltando in sommità a botte. È anzi plausibile che parte di questo settore del percorso fosse proprio in galleria e che un sistema di finestre o di altre aperture per l'illuminazione possa aver debilitato la fiancata sul fiume, unitamente ad un forte gioco di consunzione meteorica, facendola precipitare⁴⁰.

Il tratto seguente, propriamente di rampa, sezioni d-f, mostra la stessa ampiezza di carreggiata, con canaletta centrale di scolo; le pareti sono tagliate verticalmente per 7-8 m. per quasi la totalità del percorso, con occasionali soluzioni di sommità a piano inclinato verso l'esterno o, viceversa, tendente a chiudersi ad arco, come vediamo si risolve la sommità per altre tagliate viarie incise nella roccia, per proteggerle dalle acque meteoriche e dalla caduta della terra. I tagli laterali delle pareti mostrano due tacche di approfondimento per parte che però, ritengo, non è necessario riferire a due fasi cronologicamente distinte della strada, essendo tra di loro sfalsate e discontinue: potrebbero invece riferirsi a lievi arretramenti a gradino dell'opera estrattiva, condotti nel proseguimento

³⁸ Sulla cava si veda *ibidem*, 100-106.

³⁹ Esattamente le sezioni sono state riprese: a, all'imbocco, 15 m. a valle del ponte sul Biedano; b, trasversalmente all'ultima pestarola del gruppo dell'incavo di sinistra; c, a metà del tratto seguente, tra l'angolazione ed il fossatello; d, 5 m. a monte dell'intersezione con la piccola strada di cava più antica; e, 20 m. ancora più a monte; f, 30 m. ancora sopra, 50 m. a valle dell'iscrizione di Terenzio.

⁴⁰ Uno studio in tal senso sarebbe possibile nel tratto ove è stata praticata la sezione c.

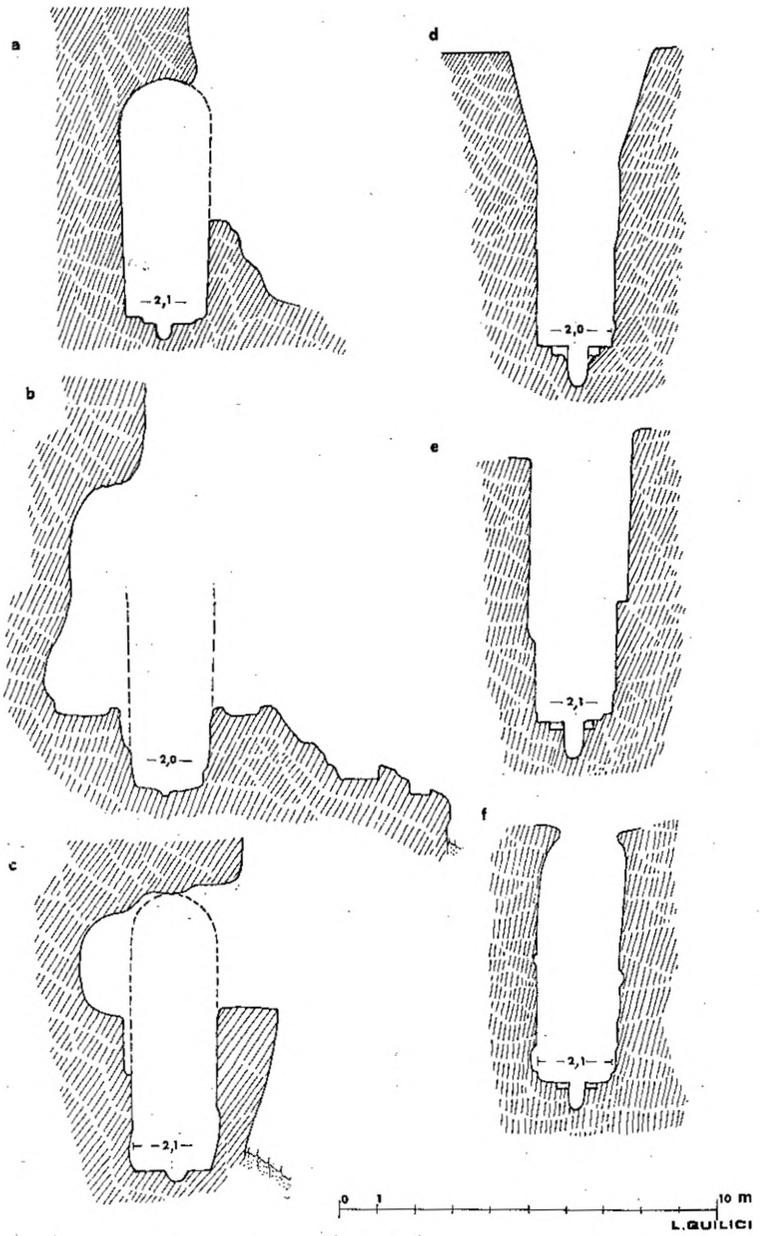


fig. 7 - Sezioni della Cava Buia di Norchia.

del lavoro e, alcuni, potrebbero aver sopportato incisioni di difesa per lo scolo delle acque sulle pareti stesse, come si vede in altre opere ⁴¹.

È anche da notare che le iscrizioni di Clodio e di Terenzio, collocate subito sotto la sommità del taglio, non potevano certo essere visibili dal piano normale di camminamento della strada (si trovano infatti a 7-7,5 m. di altezza e la strada è larga solo 2 m.), ma nemmeno potevano essere chiaramente visibili ammettendo un piano stradale in origine più elevato (si sarebbero poste a 3-4,5 m. di altezza a lato di una strada larga 2-2,5 m.). Forse queste scritte sono state stese non per essere viste da chi percorreva la via cava, ma da chi stava in sommità, per motivi che oggi ancora ci sfuggono: di certo il luogo al di sopra non doveva essere selvaggio come oggi, ma faceva parte ben pianificata del suburbio orclano ⁴².

Un'ultima osservazione va fatta su come doveva presentarsi l'antico piancito stradale. I bordi della canaletta di fondo, infatti, presentano giustapposti sui lati, ogni 1,9 o 2,9 m., degli incassi generalmente profondi 30, larghi 18, alti 20 cm., che documentano un'imposta in travicelli di legno collocati a reggere un tavolato, il quale doveva costituire – almeno in una certa fase dell'uso della via cava – il supporto di un battuto ⁴³.

23. Sezione della Cava di Castro, pure comunemente attribuita alla via Clodia, secondo il rilievo effettuato da C. De Ruyt ⁴⁴ (fig. 4): la cava è profonda 18,4 m., dei quali i 5,4 inferiori sono dovuti ad un approfondimento dell'invaso dovuto a fenomeni di erosione naturale e di traffico, poi ampliato e convenientemente sistemato in età medioevale o moderna. Il piano antico era largo 5,2 m. e le pareti tendono a restringere il cavo verso l'alto, fino ad accennare di chiudersi ad arco in alto. Delle tacche a mezza altezza, circa 7 m. sopra il pavimento antico della strada, hanno fatto pensare a due fasi di approfondimento dell'opera.

Riassumendo i dati fin qui esposti per la via Clodia, per la strada si sono riscontrate testimonianze di numerosi rifacimenti per tutto il percorso più prossimo a Roma, fino a Bracciano, e la cosa si spiega facilmente considerando il

⁴¹ A parte gli esempi che si presenteranno in tagliate viarie successive, si veda il bordo di scolo sulla parete della strada tangenzialmente a Blera, qui riportata al n. 11, ma meglio descritta da QUILICI GIGLI, *Blera*, cit. a nota 1, 180 e 181 fig. 317.

⁴² Al momento del mio sopralluogo, in aprile, era in corso uno scavo clandestino una ventina di m. a monte dell'iscrizione di Terenzio, condotto dall'alto dietro la parete sud-orientale della strada: davanti ad una piazzola sul bordo di questa, con breve parete rilevata in verticale sul fondo, si approfondiva un pozzo di scavo lungo e stretto, i lati lunghi paralleli alla via Cava, che giungeva ad almeno 2,5-3 m. dove sembrava di vedere un'apertura sul fondo. La terra di risulta dello scavo era stata scaricata nella cava stessa, ostruendola non poco. Prendo anche l'occasione per segnalare di aver riscontrato come l'iscrizione di Terenzio, in seguito al distacco del masso, fosse caduta anch'essa nel fondo della cava.

⁴³ Si veda, ma doveva essere ben più complesso, l'analogo sistema di pavimentazione della strada di Blera che scendeva dalla Rocca al ponte omonimo, descritto sopra, al n. 12.

⁴⁴ C. DE RUYT, *La « Cava di Castro », route étrusque et tronçon probable de la « Via Clodia » à l'ouest du lac de Bolsena*, in *Mélanges d'Étruscologie* XVI (1978) 32-59.

convergere su di essa del traffico anche della via Cassia e l'usura che doveva essere tanto più intensa nel territorio suburbano (nn. 1-6). Importante per la sua storia è la sequenza stratigrafica che ne documenta la successione dei piani stradali all'incrocio con la via Trionfale (n. 3) ed è anche interessante il riscontro di sezione all'Acquatrasversa (n. 1), assai simile a quello dell'Aurelia nel primo tratto con la diramazione per Cerveteri, che è parso di poter riferire ad età augustea.

La via, lastricata di selce e con carreggiata di 4,1 m., presenta normalmente marciapiedi di 3 m. per parte, che però si riducono a 2,5 e 1,5 m. in casi di particolare coercizione ambientale. Il tracciato appare poi di particolare uniformità tecnico-struttiva nel tratto fin sotto a Blera (n. 9). Un'analoga potenzialità della strada appare in seguito solo attraverso il territorio di Tuscania, almeno fin da dopo il fosso delle Querce a La Rocca⁴⁵.

Nel frammezzo la stessa misura di carreggiata appare solo attraverso il ponte della Rocca di Blera, ma già tangenzialmente a quella città ed attraverso di essa l'ampiezza di carreggiata si riduce a 3-2,5 m. per la prima ed a 2-3,5 per la seconda: vero è che il raddoppio del tracciato, per quanto questo dovesse sostenere un'intensità di traffico assai maggiore, può spiegare la soluzione; resta comunque di fatto l'insufficienza che le strade dovevano presentare al transito dei carri nei due sensi, bastando un'ampiezza di carreggiata di 2 m. ad un solo mezzo e dovendovene essere disponibili almeno 2,5 per un traffico a senso doppio. È possibile che qui la Clodia si sia dovuta inserire in un sistema precedente che la forte urbanizzazione anche suburbana non permetteva di modificare: una soluzione poteva essere offerta a sensi alternati con l'aiuto di piazzole di sosta o brevi sdoppiamenti e, in tal senso, appaiono illuminanti quelli riscontrati nella discesa dalla Rocca al ponte omonimo⁴⁶.

Di fatto è però assolutamente insufficiente il percorso successivo, al Ceracchio, dove le carreggiate sono di solo 2-2,3 m. e sono da escludere delle alternative di transito a senso unico, essendo i tracciati, qui, dipartenti da un unico lungo ramo della stessa ampiezza (nn. 14-17)⁴⁷.

Non meno discutibile appare l'attraversamento di Norchia: la carreggiata incassata che entra in città, seppure è antica, è ancora larga solo 2,2 m. (n. 20) ed anche il tratto che esce dalla città scendendo al Biedano, è incassato in una larghezza di 3 m.⁴⁸, mentre raggiunge un'ampiezza di 3,7 m. solo all'attraversamento del ponte sottostante (n. 21). Anche se ammettiamo tracciati di fiancheg-

⁴⁵ Non ho riportato i dati su questo tratto, rimandandone l'illustrazione fattane da QUILICI GIGLI, *Tuscania*, cit. a nota 1, 54-55 n. 53, 48-49 nn. 41 e 38, 31-36 n. 2, 142 n. 432, 154-155, 161. Successivamente a questo lavoro è stato scavato un magnifico tratto lastricato della Clodia sulla rampa d'ingresso in Tuscania, rimasto però ancora inedito.

⁴⁶ Si veda QUILICI GIGLI, *Blera*, cit. a nota 1, 194-205.

⁴⁷ Si veda la pianta ibidem, 232.

⁴⁸ COLONNA DI PAOLO, *Norchia*, cit. a nota 1, 90 e tav. 101.

giamento sul pianoro di Norchia o alternative tangenziali all'abitato, come si è visto per Blera, è da rilevare che le si dipartano a nord di S. Giovanni, prima della città per scendere al Biedano, solo altre stradine non superiori di carreggiata ai 2 m.⁴⁹ La situazione poi si ingolfa senza possibilità di soluzione se si considera per via Clodia la Cava Buia, dove tutte queste stradette confluiscono (n. 22): per quanto la via cava sia spettacolare, non le si può riconoscere che la rispondenza a necessità di uso locale.

In definitiva, tutte queste strade non possono identificarsi nella Clodia, essendo insufficienti ad un traffico carrabile dell'intensità che si presuppone sostenesse una via romana di grande comunicazione. È da ritenere pertanto che, nel tratto tra Blera e La Rocca di Tuscania, la via consolare sia ancora da ritrovare⁵⁰.

Appare invece sufficiente al transito della via romana la Cava di Castro, con i suoi 5,2 m. di ampiezza (n. 23).

Aggiungo ora di seguito altre sezioni di vie che vengono ad interessare trasversalmente o per diramazioni la Clodia, prima fra tutte la via Trionfale, l'originale asse di collegamento di Roma per Veio, decaduta con la costruzione della Clodia a via secondaria, ad uso locale nel suburbio romano⁵¹ (fig. 8):

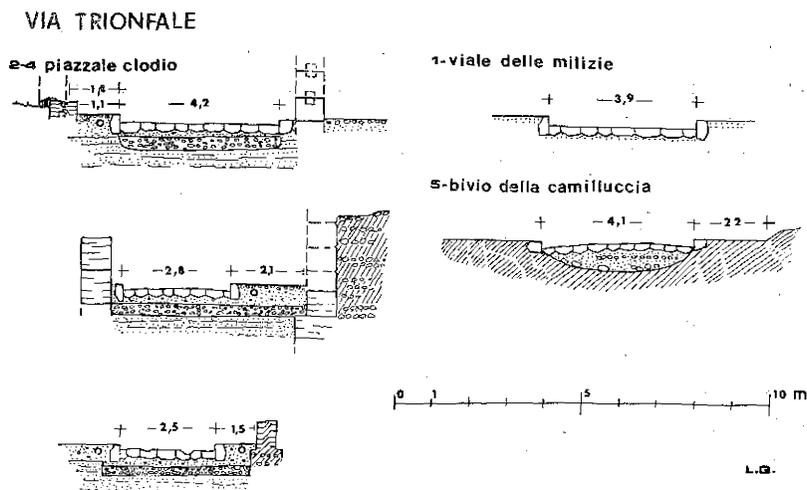


fig. 8 - Sezioni della via Trionfale o presunte tali.

⁴⁹ Si veda fig. 9, nn. 12-13.

⁵⁰ Si veda la tavola d'unione della cartografia I.G.M. in COLONNA DI PAOLO, COLONNA, *Norchia*, cit. a nota 1, tav. 19: proporrei di ricercarla con percorso a sud-ovest del Cerracchio, circa per S. Salvatore e poi attraverso il Pian Morgano e Borzarago. Debbo però riconoscere che perlustrazioni da me condotte per questo tra lo stesso S. Salvatore e la Cava Buia non hanno portato a risultati.

⁵¹ Cfr. PERKINS, *JRS* 1957, cit. a nota 1, 139-140, 143; G. M. DE ROSSI, *Note sulla topografia antica di Monte Mario*, in *AC* 33, 1981, 38-40.

1. Sezione ricostruita della via trovata ai Prati, a viale delle Milizie, lastricata di selce e larga 3,9 m. tra le crepidini ⁵².

2-4. Sezioni del tratto conservato alle pendici di Monte Mario, all'altezza di piazzale Clodio ⁵³: il tronco, lastricato di selce, finché corre in pianura mostra maggiore larghezza tra le crepidini, mantenendosi sui 4,3-4,2 m. di ampiezza, mentre appena attacca la rampa del monte si riduce a 2,5. I marciapiedi sono in battuto di malta, un pò di breccia e terra; nel tratto in piano da un lato presenta una larghezza di solo 1,1-1,4 cm., limitato da una costruzione in laterizio tardo, dall'altro presentava un portico su colonne di travertino, ma non ne conosciamo l'ampiezza coperta; all'attacco della rampa il marciapiede ha oscillazioni d'ampiezza in proporzione al restringersi del lastricato ed alla presenza di due mausolei che lo rinserrano; ma poi pare uniformarsi, almeno su di un lato; a 1,5 m. Sotto il piancito dei marciapiedi, sia da una parte che dall'altra, corrono fistule aquarie ⁵⁴. Il rudus della sede carrabile è costituito da uno strato di terra pozzolanica di 15 cm. di spessore, posta su di uno strato di 30-35 cm. di breccia calcarea e terra; nel tratto in rampa questo rudus si allarga fuori dei limiti del lastricato.

Il tratto in rampa, oltre che avere minore ampiezza, è costituito di basoli di selce non liscia, ma spugnosa, di minor qualità ma adatta a dar presa agli zoccoli degli animali ed alle ruote dei carri, di cui sono assai evidenti, data la minor compattezza, i solchi di usura, quasi non presenti invece nel primo tratto ⁵⁵. Il fatto che i mausolei laterali, databili all'età augustea, abbiano lo spiccato ad una quota inferiore al piano stradale, li fa chiaramente apparire anteriori al piano stradale stesso, che valutiamo quindi in un rifacimento. Lo spazio complessivo tra le fronti dei mausolei è di 5,2 m. ed in tale ambito va ricercata l'ampiezza originaria della via.

5. Sezione al bivio della Camilluccia, con lastricato di selce lievemente arcuato a spiovente sui lati e largo 4,1 m. tra le crepidini; la massiciata è condotta insolitamente a conca nel banco di pozzolana naturale del colle per la profondità di 70 cm., costituita in terra con allettamento di scaglie di selce. Uno dei marciapiedi ha documentato l'ampiezza a 2,2 m., con taglio a gradino nel banco naturale ⁵⁶.

Riassumendo i dati sulla via Trionfale abbiamo osservato tecniche diverse

⁵² G. GATTI, *Roma, Via Trionfale*, in *NS* 1906, 300, 336; cfr. anche E. Jost, *Scoperta d'un tratto dell'antica via Trionfale in Vaticano*, in *Illustrazione Vaticana* del 1.IX.1932, 842.

⁵³ Cfr. P. GERMONI, *Via Trionfale: Piazzale Clodio*, in *BComm.Arch.* 89, 1984, 197-203.

⁵⁴ Sull'uso di far correre le condotte sotto le sedi stradali, cfr. QUILICI, *Collatia*, cit. a nota 2, 53; IDEM, *ParPass* 29, 1974, 429.

⁵⁵ L'ampiezza di asse carraio appare di 1,1 m. e la sede in rampa, come già sopra rilevato a riguardo delle strade di questa ampiezza, ne accoglie una sola, a parte oscillazioni di sdoppiamento sullo stesso percorso.

⁵⁶ QUILICI, *Inventario*, cit. a nota 29, n. 2045 e tav. 1; IDEM, *A proposito della scoperta della via Trionfale*, in *Italia Nostra* 1970, nn. 73-74, 47; DE ROSSI, cit. a nota 51, 47.

per quanto si riferisce ai percorsi di pianura con quelli collinari e soprattutto sono apparsi dissimili proprio questi ultimi tra di loro. La posizione suburbana rispetto a Roma ha di certo anche qui portato a incrementarne con l'usura i rifacimenti.

Il percorso di piazzale Clodio, comunque, nn. 2-4, anche se è stato concordemente identificato per la via Trionfale per il suo aspetto monumentale in rampa dai Prati in direzione di Monte Mario, già per la non rispondenza topografica del tracciato risulta con evidenza di essere appartenuto ad una via diversa dal vero percorso di quella. Sappiamo infatti come la via Trionfale, dal Vaticano a cui appartiene la sezione n. 1, attaccasse la rampa del monte passando per S. Lazaro, ed a questo percorso appartiene, con identità di ampiezza per la sede carribile, la sezione al bivio della Camilluccia, n. 5. Con la sua capacità di carreggiata tale sezione si documenta come appartenente a tale via, mentre quella di piazzale Clodio, anche in considerazione della limitata ampiezza, si propone come un semplice diverticolo di uso strettamente locale.

Proseguendo nell'esemplificazione di altri tracciati diramantisi o altrimenti interessanti alla via Clodia presento le seguenti sezioni (*fig. 9*):

1. Dalle Crocicchie per Anguillara, lastricato di selce lievemente arcuato a spiovente sui lati, largo 4,5 m.⁵⁷ Un altro tratto forse della stessa strada è stato notato oltre S. Stefano con la larghezza di soli 2 m. tra le crepidini⁵⁸: la differenza può spiegarsi con la maggiore importanza del primo tratto, in collegamento con quel grande complesso imperiale.

2. Strada da Bracciano in direzione dei Cappuccini, lastricata di selce con forte segno di usura, larga - pare - 4 m. tra le crepidini⁵⁹.

3. Viadotto terrazzato in opera poligonale tra monte Riccio e Monte Rocca Romana, sopra Trevignano: sulla larghezza complessiva di 3,9 m. si ricostruisce un'ampiezza di passo utile a 2,2 m.⁶⁰

4. Sezione di strada sopra il fosso Biscione di Oriolo, come già osservato da Pasqui: lastricato con lieve spiovente sui lati per 2,6 m. di larghezza tra le crepidini; rudus alto circa 30 cm.⁶¹

5-6. Via da Bracciano per Stigliano: sezione al ponte di Manziana, con ampiezza utile al transito di 4,7 m., così come è risultato anche dal riscontro di resti di selciato nelle vicinanze⁶²; sezione presso Stigliano rilevata da Ga-

⁵⁷ In generale si veda GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *citt.* a nota 1, 303; PERKINS, *PBSR* 1955, *citt.* a nota 1, 65.

⁵⁸ R. VIGHI, *Anguillara Sabazia*, in *NS* 1940, 406.

⁵⁹ QUILICI e QUILICI GIGLI, *Cenni sui valori archeologici*, *citt.* a nota 1, 22 n. 83.

⁶⁰ Si confronti, con simili dimensioni e tecnica, il vicino ponte della Mordacchina, appartenente alla medesima strada: MORSELLI, *citt.* a nota 1, 113-115.

⁶¹ GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *citt.* a nota 1, 136.

⁶² Si veda A. RAVA, *Il ponte del Diavolo a Manziana*, in *Atti del III Convegno nazionale*

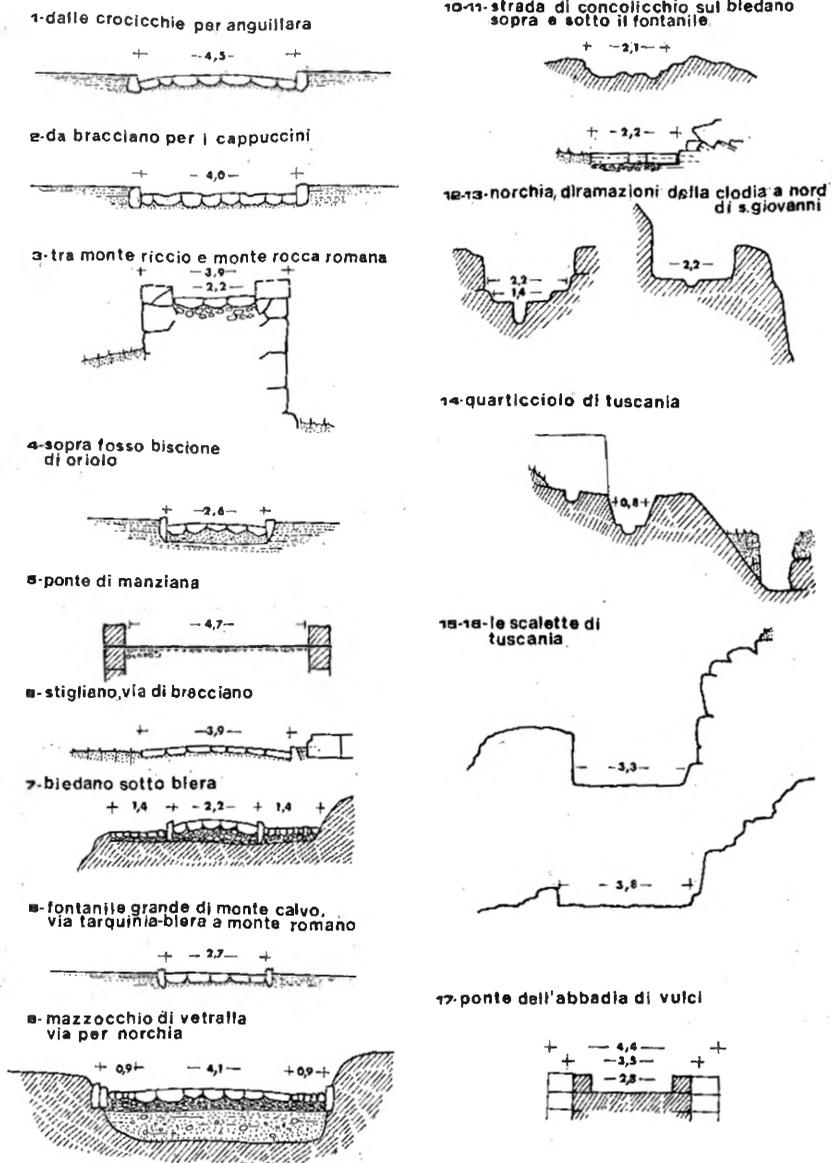


fig. 9 - Sezioni di strade nella regione percorsa dalla Clodia.

sperini, con lastricato di selce a lieve spiovente largo 3,9 m. tra le crepidini, parrebbe privo di marciapiedi, data la presenza contigua di una tomba ⁶³.

7. Strada lungo il fondovalle del Biedano sotto Blera, già rilevata da Pasqui: lastricata di selce con sede fortemente arcuata a spiovente sui lati, larga 2,2 m. tra le crepidini e con marciapiedi selciati larghi 1,4 m. per un totale di 5; rudus con letto incavato nel tufo e costituito in pietrame ⁶⁴.

8. Via di Blera per Tarquinia al Fontanile Grande di Monte Calvo, a est di Monte Romano: sede carrabile lastricata di selce larga 2,7 m. tra le crepidini ⁶⁵.

9. Raccordo della Clodia per la Cassia attraverso Norchia, sezione al Mazzocchio di Vetralla, con sede carrabile lastricata di selce larga 4,1 m. e con ampliamento di marciapiede laterale in acciottolato di 90 cm. per parte, tutto insolitamente compreso per un totale di 5,9 m. nelle stesse crepidini; rudus profondamente allettato nel banco di pozzolana naturale per la profondità di quasi 1,5 m., con 40 cm. di pietrame su 90 cm. di terra pozzolanica ⁶⁶.

10-11. Strada di Norchia per Tarquinia a Concolicchio sul Biedano, sezione a monte del fontanile con incisione nel tufo larga 2,1 m., traccia di canaletta centrale tra i solchi carrai; sezione a valle del fontanile in lastricato di calcare largo 2,2 m. a lato di banchi affioranti di questa pietra, anche occasionalmente usati come piano stradale.

12-13. Norchia, diramazioni dalla dorsale collinare 500 e 900 m. a nord di Casale S. Giovanni per il fondovalle del Biedano, tagli nel tufo larghi 2,2 m. con canaletta centrale.

14-16. Sezioni esemplificative di due dei tanti tracciati presentati dalla Quilici Gigli nel territorio di Tuscania ⁶⁷: la prima, al Quarticciolo, è scavata nel tufo e larga 80 cm., con canaletta di fondo e canaletta di sponda laterale per la difesa della stradetta verso monte: l'estrema ristrettezza la limita ad un uso pedonale o mulattiero. La seconda e terza sezione appartengono all'importante strada di collegamento tra la Clodia e la Cassia da Tuscania a Forum Cassi, qui nel tratto delle Scalette, scavata nel basalto della collina per una larghezza di 3,3-3,8 m. ⁶⁸.

17. Sezione della via al Ponte della Badia di Vulci, con passo utile di 2,8 m. Alle testate lo stesso passo è largo 3,5, che potrebbe indicare l'ampiezza normale della via al di là del ponte.

di *Storia dell'Architettura* (1940) 263-266; A. STEFANINI, *Il ponte di «Seiano» o «del Diavolo»*, in *Boll. informazioni Associazione archeologica «Centumcellae»* 4, 1962-1963, 38-41.

⁶³ L. GASPERINI, *Scoperte archeologiche a Stigliano* (1976) all. 2.

⁶⁴ GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *citt.* a nota 1, 151, 157.

⁶⁵ Sul tracciato in generale si veda *ibidem*, 114.

⁶⁶ Si vedano le sezioni effettuate da Pasqui, in GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *citt.* a nota 1, 131 e 174, e dalla QUILICI GIGLI, *Blera*, *citt.* a nota 1, 73-75.

⁶⁷ QUILICI GIGLI, *Tuscania*, *citt.* a nota 1, 45-46, 74-77.

⁶⁸ La studiosa presenta altre sezioni sullo stesso tratto.

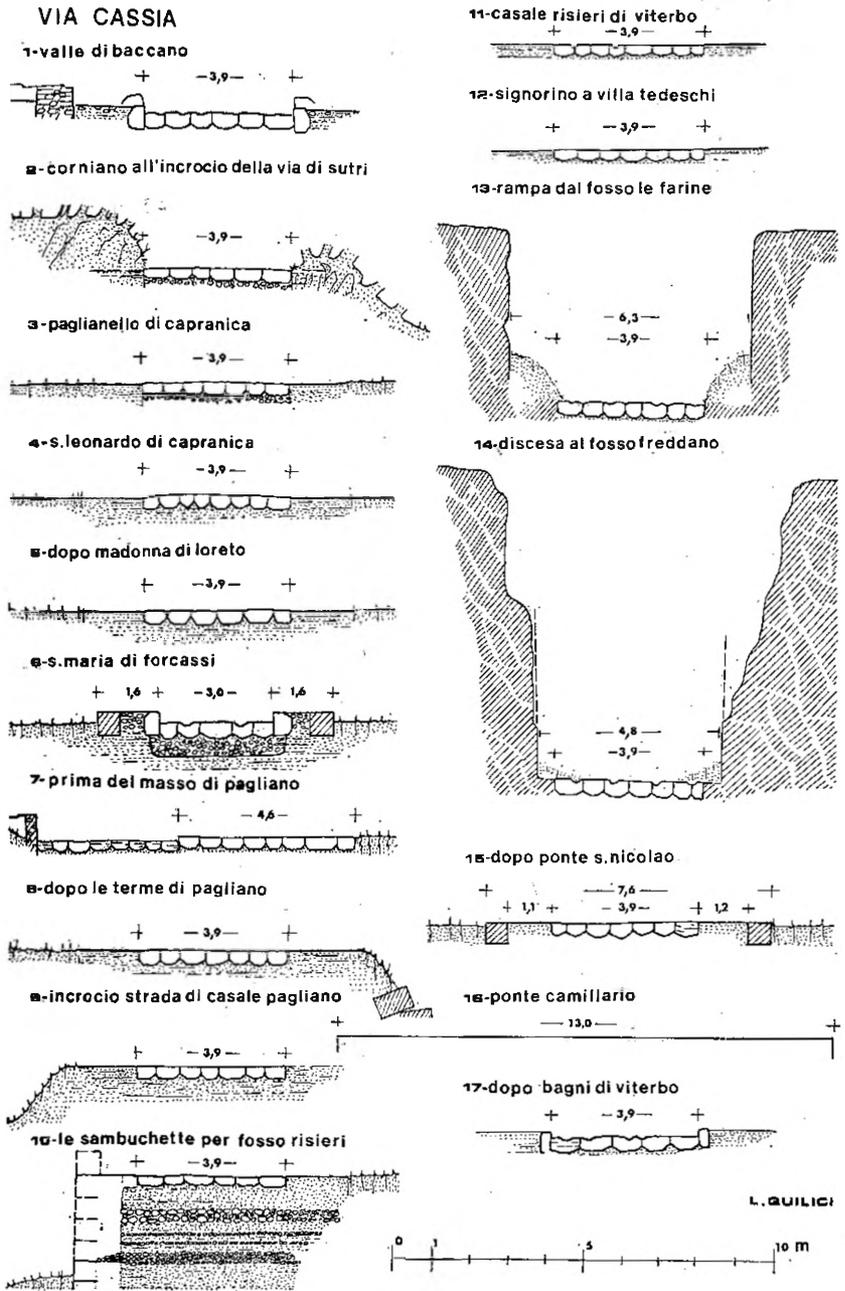


fig. 10 - Sezioni della via Cassia.

La via Cassia (figg. 10-11).

1. Sezione alla valle di Baccano, con lastricato di selce largo 3,9 m. tra le crepidini, marciapiede visibile su di un lato largo 1,9 m. ⁶⁹.

2-3. Sezioni a Corniano, all'incrocio della via di Sutri, ed a Paglianello di Capranica, con sede lastricata di selce larga 3,9 m., priva - pare - di crepidini; rudus in scaglie di selce e terra ⁷⁰.

4-5. Sezioni a S. Leonardo di Capranica e dopo Madonna di Loreto a Cura di Vetralla: sede lastricata di selce larga 3,9 m., priva di crepidini e coi basoli direttamente allestiti nel terreno ⁷¹.

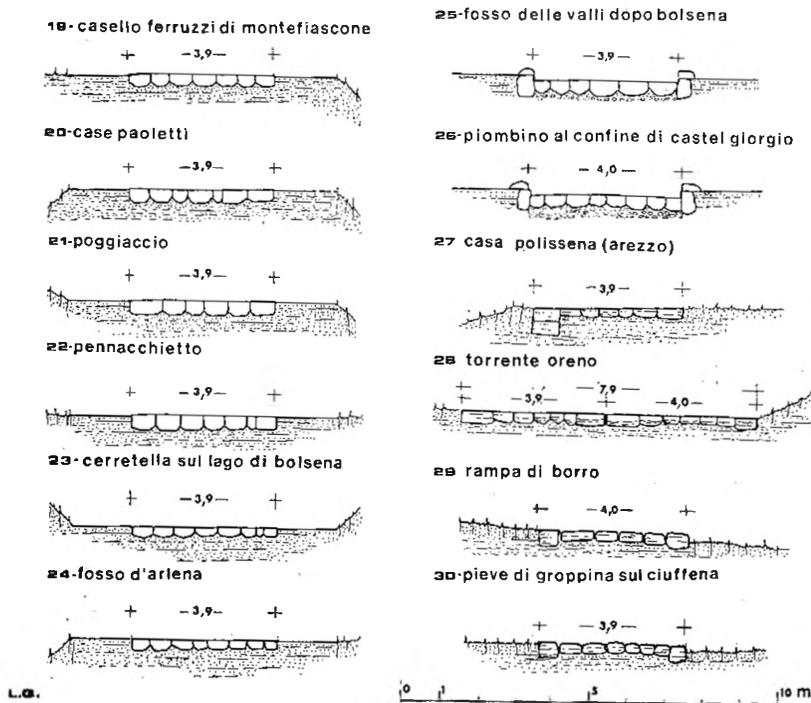


fig. 11 - Sezioni della via Cassia.

⁶⁹ Cfr. G. BACCONE in G. COLONNA, *Scavi e scoperte*, in *StEtr* 51, 1983, 388-389.

⁷⁰ La via, nella prima sezione, può apparire condotta con tracciato infossato, ma in realtà si tratta di un fenomeno di crescita naturale del terreno sui lati, scendendo questo originariamente a gradino da sinistra a destra ed essendosi oggi sviluppate ai margini grosse cep-paie. Sul percorso in generale in questo tratto si veda DUNCAN, *PBSR* 1958, *cit.* a nota 1, 84; ANDREUSSI, *cit.* a nota 1, 58-59.

⁷¹ Sul percorso in generale in questo tratto cfr. gli stessi studiosi (DUNCAN, 84; ANDREUSSI, 58-59). La distruzione della via nel tratto di Paglianello è purtroppo in pieno svolgimento, a seguito della lottizzazione che si va effettuando dei terreni a scopo edilizio.

6. Sezione a S. Maria di Forcassi dopo Vetralla: lastricato in basoli di selce largo 3 m. tra le crepidini, su rudus in schegge di selce, sassi e terra profondo 40 cm., marciapiedi in pari battuto, larghi 1,6 m., comprensivi delle ulteriori crepidini più esterne, queste in opera quadrata di tufo ⁷².

7. Sezione prima del Masso di Pagliano, con lastricato di selce largo 4,6 m. ed affiancato da un marciapiede a quota ribassata, largo 3,7 m. e lastricato di selce e calcare ⁷³.

8-9. Sezioni dopo le terme di Pagliano ed all'incrocio della strada di casale Pagliano, sede lastricata di selce larga 3,9 m., priva di crepidini e con i basoli direttamente allettati sul terreno ⁷⁴.

10. Viadotto che scende Le Sambuchette per il fosso Risieri: lastricato di selce largo 3,9 m. allettato su un terrapieno contenuto in blocchi d'opera quadrata di tufo almeno nei filari inferiori; il terrapieno è alzato con riporti che alternano, a letti ben stratificati, terra e pietrame calcareo ⁷⁵.

11-12. Sezioni a casale Risieri di Viterbo ed a Signorino prima di villa Tedeschi: sede lastricata di selce larga 3,9 m., priva di crepidini e con i basoli direttamente allettati sul terreno ⁷⁶.

13-14. Tagliata tra il fosso delle Farine e quello Freddano, sezioni nel tratto in rampa e nel tratto in discesa: la via è lastricata di selce larga 3,9 m., privo delle crepidini e coi basoli direttamente allettati con l'aiuto di terra. Lo spazio ai lati lascia poco o nessun luogo ai marciapiedi ⁷⁷.

15. Viadotto dopo il ponte S. Nicolao, sede carrabile lastricata di selce e con qualche basolo di calcare, larga 3,9 m. e priva di crepidini; marciapiedi ai lati in battuto largo 1,1-1,2 m., compreso entro una ulteriore crepidine in blocchi parallelepipedi di tufo, presumibilmente costituenti anche parapetto ⁷⁸.

⁷² Sulla via in questo tratto cfr. QUILICI GIGLI, *Blera, cit.* a nota 1, 23-29.

⁷³ La sezione è stata condotta una trentina di metri a sud-ovest dal Masso, dove la strada antica giunge dal versante occidentale dell'attuale km. 74 della Cassia, senza condurre la netta angolazione che comunemente si crede. Sul percorso della via in questo tratto si veda COLONNA DI PAOLO, COLONNA, *Castel d'Asso, cit.* a nota 1, 40-41 e tav. 22.

⁷⁴ Pasqui riconobbe in questo tratto resti delle crepidini rilevate di bordo, attribuendo la strada alla Cassia nova: cfr. GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 7; n. 7, 73 fig. 54.1, e tav. 2. Si potrebbe trattare di una ristrutturazione della via, essendo stato il luogo in antico qui notevolmente urbanizzato.

⁷⁵ Il viadotto faceva capo, con un percorso di circa 250 m., al fosso Risieri, che doveva scavalcare su di un ponte. Il viadotto si trova esattamente a destra della carrareccia che perpetua qui il tracciato, costituendone il fianco.

⁷⁶ Sul percorso in generale della strada cfr. COLONNA DI PAOLO, COLONNA, *Castel d'Asso, cit.* a nota 1, 40 e tav. 22. La sezione in località Signorino è stata ripresa esattamente di traverso al viale che percorre il pianoro a sud-ovest di villa Tedeschi, dove il lastricato si conserva e mostra di non aver angolato, provenendo da SSO, lungo questo viale, ma di aver ancora proseguito diritta per un altro breve tratto.

⁷⁷ La tagliata è stata condotta verticalmente; la differenza dell'ampiezza che si riscontra nel corso dell'incavo può spiegarsi con il fatto che essa si restringe con l'approfondirsi dell'opera; quindi per motivi di risparmio tecnico.

⁷⁸ Il viadotto è un prosieguo del ponte sul fosso che mostra di aver avuto le stesse

16. Larghezza del ponte Camillario all'arco conservato: 13 m.⁷⁹.

17. Sezione dopo Bagni di Viterbo: lastricato di selce con qualche basolo di calcare, largo 3,9 m. tra le crepidini.

19-24. Sezioni al Casello Ferruzzi di Montefiascone, a Case Paoletti, al Poggiaccio, a Pennacchietto, a Cerretella sul lago di Bolsena, al fosso d'Arlena: lastricato in basoli di selce largo 3,9 m., privo di crepidini e con i blocchi direttamente allettati nel terreno⁸⁰.

25-26. Sezioni al fosso delle Valli dopo Bolsena ed a Piombino al confine di Castel S. Giorgio: sede carrabile lastricata larga 3,9-4,0 m. tra le crepidini⁸¹.

27-30. Sezioni sulla destra dell'Arno oltre Arezzo, a Casa Polissena dopo Castiglion Fibocchi, nella valle dell'Oreno, sotto Borro, subito dopo ed a valle della pieve di Gropina: la strada presenta misura costante di 3,9-4,0 m. ed è costituita in pietre calcaree locali coi bordi contenuti da blocchi più grandi; non parrebbe esservi rudus né vi paiono crepidini rilevate di bordo. Nella valle dell'Oreno la sede viaria è esattamente raddoppiata con due carrabili eguali, di cui quella di destra è addossata all'altra⁸².

Riassumendo i dati esposti per la via Cassia, rilevo per il percorso da Roma a Bolsena (a parte varianti presumibilmente per intervento di restauro locale) una straordinaria uniformità di tracciato, che non può non attribuirsi alla fase originaria della via, anche per la particolare più semplice tecnica struttiva, che non trova riscontro per quel che sappiamo nelle altre grandi strade di comunicazione che si dipartivano da Roma: larga costantemente 3,9 m., si caratterizza per l'assenza delle crepidini e per i basoli che sono stati direttamente collocati nel terreno naturale o fortemente battuto, senza rudus di allettamento. Sui criteri generali del tracciato mi piace riportare le parole di Gamurrini «... è agile e diritta, costeggia le colline e non si avvalla, né segue il corso dei fiumi...»: non ha, per dire, la rigida determinatezza di certi tracciati per rettifilo, tipica di altre strade romane, pur mantenendosi ben traggiurata sull'obbiettivo; né la sinuosità a volte deviante di altre.

Varianti per struttura tecnica del lastricato. si osservano, su questo stesso

misure di 7,6 m., mentre attualmente è allargato di 40 cm. essendone stata estesa l'ampiezza al frangiflutto, con una ristrutturazione che genericamente si attribuisce al medioevo. Al ponte è riferito un cippo trovato nei pressi, che lo dice costruito da Claudio e restaurato da Vespasiano (cfr. COLONNA DI PAOLO, COLONNA, *Castel d'Asso*, *cit.* a nota 1, 40): un intervento del genere dovrebbe aver riguardato nel caso pure il viadotto. Sul ponte si veda anche il rilievo pubblicato in GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 73, di cui fornisco con le misure i dati per ricostruirne la scala grafica.

⁷⁹ L'arco misurato, data l'inusitata larghezza, potrebbe aver costituito come una piazza di testata davanti all'arco principale che doveva scavalcare il fosso. Sul ponte, poco o nulla noto come il precedente accennato, si veda la bibliografia in COLONNA DI PAOLO, COLONNA, *Castel d'Asso*, *cit.* a nota 1, 40.

⁸⁰ Sul percorso in generale si veda CAGIANO e SCHMIEDT, *cit.* a nota 1, 44-46.

⁸¹ Sul percorso in generale si veda W. HARRIS, *PBSR* 33, 1965, 117.

⁸² Sul percorso in generale si veda TRACCHI, *cit.* a nota 1, 128.

percorso, nei luoghi di particolare frequentazione, come alla stazione di Baccano, n. 1, a quella di S. Maria dei Forcassi, l'antico Forum Cassii, n. 6, ai Bagni di Viterbo, n. 17, ove notiamo il selciato compreso tra le crepidini ed anche assai logorato. La sezione stradale, a Forum Cassii, è anzi assai ridotta, riducendosi la carrabile solo a 3 m.: la qual cosa fa pensare che la via qui abbia avuto un'alternativa di percorso tangenziale all'attraversamento della stazione. Alle Terme di Viterbo deve aver corrisposto anche una sistemazione monumentale del luogo, in relazione alle terme stesse, come si rileva dalla eccezionale ampiezza del ponte Camillario, n. 16, che non può non vedersi se non nella grandiosità della sistemazione urbanistica di tali impianti. Anche la sezione al Masso di Pagliano, n. 7, mostra un potenziamento della sede originaria con sistemazioni di affiancamento, in relazione all'urbanizzazione del luogo per lo sviluppo di altri impianti termali.

Un ritorno alla normale tecnica dei lastricati stradali, quali sono comunemente noti per l'età romana, si riconosce nella via oltre Bolsena, nn. 25-26, nella quale per altro si è riconosciuto il tracciato della Cassia Nova⁸³.

Per la via a destra dell'Arno oltre Arezzo, nn. 27-30, indicata comunemente per la Cassia Vetus⁸⁴, si riconosce un selciato assai diverso dai comuni lastricati dell'Etruria meridionale, naturalmente anche e forse soprattutto per la differenza del materiale locale usato; a parte questo fattore, infatti, si potrebbe riconoscervi quasi una forte somiglianza tecnica generale col lastricato originale della Cassia, visto tra Roma e Bolsena⁸⁵.

Aggiungo, ancora di seguito, l'esemplificazione di altre strade che vengono variamente a interessare la via Cassia, diramandosi da essa o intersecandola (fig. 12).

1. Via Veientana sul tracciato del fosso della Crescenza, sezione rilevata da Perkins⁸⁶: sede carrabile lastricata di selce larga 2,4 m. tra le crepidini, con conservato un marciapiede laterale in battuto di breccia e terra largo circa altrettanto. Il rudus è costituito da una colmata di ciottoli e scaglie di tufo su di un'ulteriore colmata di terra e scaglie di selce, per un totale di circa 1 m. Il rudus a sua volta è venuto a coprire, rilevando così la sede stradale, un tracciato più antico – presumibilmente la fase etrusca della via – profondamente incassato nel banco di tufo.

2. Via che si dirama dal km. 10,800 della Cassia attuale per casale Ghella, nella zona veientana: lastricato di selce largo 1,8-1,9, anche 2,2 m. tra le crepidini.

⁸³ HARRIS, *cit.* a nota 81.

⁸⁴ Cfr. TRACCHI, *cit.* a nota 1, 127-133.

⁸⁵ Sulle fasi cronologiche e topografiche dello sviluppo della Cassia si veda PERKINS, *JRS* 1957, *cit.* a nota 1.

⁸⁶ E. FENTRESS, S. JUDSON, TH. BLAGG, M. DE VOS, P. ARTHUR, *Excavations at Fosso della Crescenza*, in *PBSR* 51, 1983, 59-63.

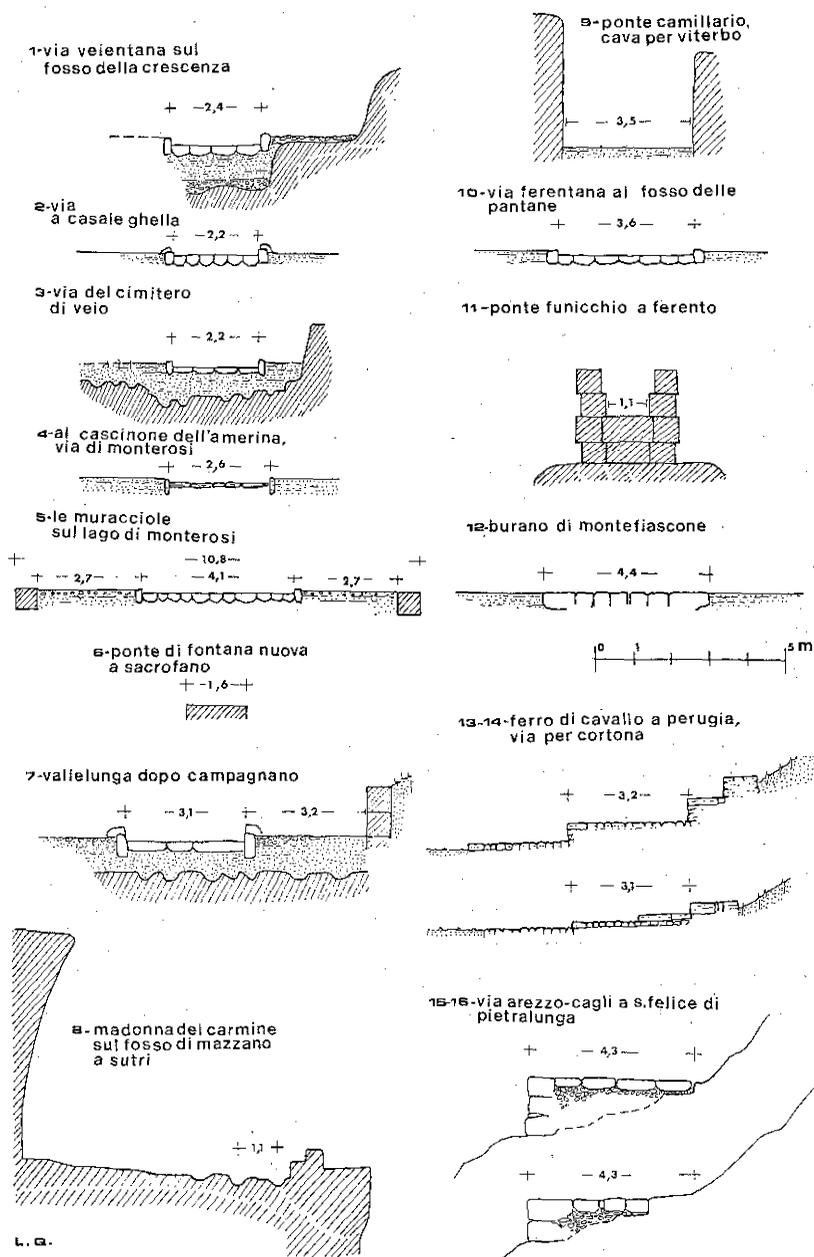


fig. 12 - Sezioni di strade nella regione percorsa dalla Cassia.

3. Via del Cimitero di Veio, relativa all'ambito della città etrusca, se ne dà la sezione presentata da Stefani ⁸⁷: sede carrabile di età romana, lastricata di selce larga 2,2 m. tra le crepidini, collocata a quota più alta della via etrusca; questa intagliata nel tufo per la forte usura lasciata dalle ruote dei carri. La via romana presentava tratti restaurati con basoli di riutilizzo ed un tratto sull'asse centrale sostituito da lastre di tufo.

4. Via che si diramava dalla Cassia prima di Monterosi in direzione del santuario del Cascinone sulla via Amerina: nel primo tratto in basoli di selce, avvicinandosi all'Amerina si presenta lastricato di piastre di calcare locale. In quest'ultimo tratto ha larghezza di 2,5-2,7 m. tra le crepidini ⁸⁸.

5. Via che si dirama dalla Cassia subito prima del lago di Monterosi per Nepi, sezione alle Muracciole, all'intersezione del fosso della Palombara: lastricato di selce largo 4,1 m. tra le crepidini e fiancheggiato da marciapiedi in battuto larghi 2,7 tra ulteriori crepidini in blocchi parallelepipedici di tufo, per un totale di 10,8 m. ⁸⁹.

6. Ponte di Fontana Nuova a Sacrofano, in opera quadrata di tufo: largo solo 1,1 m. complessivamente, se lo si integrasse di parapetti in pari materiale avremmo un'ampiezza di passo utile ridotto a 60 cm., non certo praticabile ai carri. Si data, anche per l'iscrizione che lo dedica in terreno privato, a tarda età repubblicana ⁹⁰.

7. Via che si diramava dalla Cassia a Baccano in direzione circa parallela alla via per Nepi, sezione all'autodromo di Campagnano: strada lastricata di selce larga 3,1 m. tra le crepidini, marciapiedi in breccia di cui se ne è riconosciuta la larghezza di uno, ampio 3,2 m. A 70 cm. sotto il lastricato si è visto il piano d'uso di una strada più antica, incisa nel tufo con rotaie su di un'ampiezza di almeno 6 m., presumibilmente di epoca preromana ⁹¹.

8. Stradetta di fiancheggiamento alla Cassia lungo il fosso di Mazzano a Sutri, sotto la rupe ad est della Madonna del Carmine: presenta interesse tra i solchi delle ruote dei carri di 1,1 m. ed è limitato a monte ed a valle da ampie fronti di cava antica.

9. Via che si dirama dalla Cassia prima del ponte Camillario, in direzione di Viterbo: è approfondita nel tufo con larghezza di 3,5 m.

⁸⁷ E. STEFANI, *Veio*, in *NS* 1953, 93-94; cfr. anche la rielaborazione fattane da PERKINS, *PBSR* 1961, *cit.* a nota 1, 11-12.

⁸⁸ Sulla via in generale cfr. GAMURRINI, PASQUI, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 259; MORSELLI, *cit.* a nota 1, 154.

⁸⁹ Sulla strada in generale cfr. gli stessi studiosi (GAMURRINI, 245; MORSELLI, 150).

⁹⁰ P. GUZZO, *Sacrofano (Roma)*, in *NS* 1970, 330-344: POTTER, *cit.* a nota 1, 108. Per un ponte di così ridotta capacità cfr. oltre il n. 12.

⁹¹ POTTER, *cit.* a nota 1, 107-108; cfr. FREDERIKSEN e WARD PERKINS, *PBSR* 1957, *cit.* a nota 1, 74.

10. Raccordo della Cassia per Ferento, sezione al fosso delle Pantane: lastricato di selce largo tra le crepidini 3,6 m.⁹²

11. Sezione del passo utile di Ponte Funicchio a Ferento, ripresa dal rilievo di Rossi Danielli⁹³: 1,1 m., ad uso quindi solo pedonale o mulattiero⁹⁴.

12. Diramazione della Cassia lungo il lago di Bolsena sotto Montefiascone, in località Burano: lastricato di selce largo 4,4 m., pare privo di crepidini⁹⁵.

13-14. Sezioni della via di allacciamento di Cortona per Perugia, presso quest'ultima città in località Ferro di Cavallo: lastricato calcareo largo 3,2 m., con ulteriori fiancheggiamenti⁹⁶.

15-16. Strada di allacciamento tra la Cassia e la Flaminia tra Arezzo e Cagli, sezioni a S. Felice di Pietralunga: strada carrabile in calcare con zoccolo costruito e piani fondati sulla roccia; ampiezza media di 4,3 m.⁹⁷.

Tornando indietro sul tracciato della Cassia, prendo in esame alcune tagliate o « vie cave » come si dice, la cui risoluzione tecnica è una caratteristica tipica – anche se non peculiare – dell'Etruria meridionale (figg. 13-15).

1. Strada che interseca la Cassia all'imbocco della tagliata di Baccano⁹⁸, salendo la dorsale di quel rilievo in direzione del lago di Martignano; la sezione

1-via cava di baccano

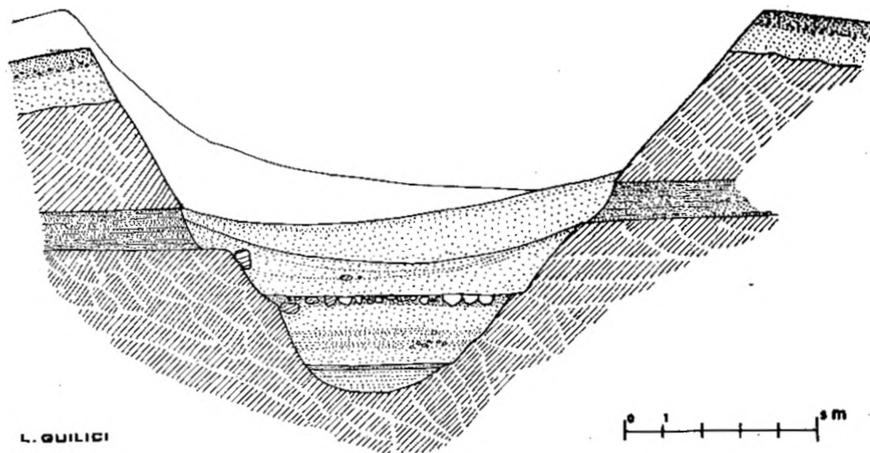


fig. 13 - Sezione di strada trasversale alla Cassia prima di Baccano.

⁹² Cfr. P. GIANNINI, *Ferento* (1971) 105.

⁹³ L. ROSSI DANIELLI, *Gli etruschi nel Viterbese* II (1962) 253.

⁹⁴ Per un ponte di capacità ancor più ridotta cfr. sopra, il n. 6.

⁹⁵ Cfr. COLONNA, *NS* 1975, *cit.* a nota 1, 59.

⁹⁶ Scavo E. Feruglio, 1973.

⁹⁷ Cfr. MONACCHI, *cit.* a nota 1.

⁹⁸ L'imbocco della tagliata della via Cassia, per cui la via entra nel bacino di Baccano, sito un poco a destra del percorso in uso, è stato profondamente alterato nel 1979 dal riporto

è eseguita a lato della via Cassia attuale⁹⁹ (fig. 13): alla profondità di circa 7-8 m. del taglio originario si osserva il piano di basoli di selce, con largo rappezzo in scaglioni di tufo, per una larghezza originaria che può essere stata di 4,1 o 4,6 m., allargata coi bordi di circa un altro metro per parte, così da raggiungere complessivamente quasi 7 m. di ampiezza. Il terreno ancora al di sotto presenta un riporto ben allettato su piani orizzontali fino a mostrare un ulteriore piancito, questo in semplice battuto, quasi 2 m. sotto il primo. Il fondo della fossa è poi ad ancora altri 60 cm. sotto, per un complessivo approfondimento di tutta la tagliata di 10,5-11 m..

2. Via cava che dalla valle di Mazzano di fronte a Sutri volge a sud, tagliando il pianoro di Pianceraso¹⁰⁰. La strada conduce un percorso lievemente

di colossali quantitativi di terra provenienti dall'allargamento della Cassia attuale, che ha determinato lo sbancamento in corrispondenza dell'anello del bacino vulcanico. L'accumulo di terra davanti alla strada romana è stato di 5-7 m.: il percorso, che era ancora praticabile come sentiero, per questa ostruzione è stato di poi del tutto abbandonato ed oggi, per la vegetazione che lo ha invaso, è assolutamente impraticabile. Il taglio della via romana, condotto ad esse, lungo circa 250 m., è largo grossomodo, per quel che si può valutare ad occhio, 9-10 m. e raggiunge la profondità di 25. All'imbocco, sulla destra, un poco in alto rispetto al tracciato, si può ancora raggiungere una cisternola scavata nel sottosuolo, essendo sbancata la fronte sulla strada, a pianta che pare a croce greca, alta 1,6 m., intonacata. Subito proseguendo, sulla sinistra, nel primo tratto della cava erano visibili tre grotte a lato del percorso, delle quali la seconda, con nicchia orizzontale a mezza altezza della parete di fondo, potrebbe essere stato un loculo, e la seconda ha un doppio imbocco; oltre non so. Sulla tagliata si veda in *Mosaici antichi in Italia, Baccano: villa romana* (1970) tavv. A e B1; HEMPHILL, *PBSR* 1975, *cit.*, a nota 1, 123-125.

⁹⁹ La strada si vedeva bene prima dello sbancamento di cui si è detto alla nota precedente e che l'ha semidistrutta. Ne rimane, della sezione qui data, la metà inferiore, visibile sul lato orientale della strada attuale. Per l'aspetto che presenta di antico fossato, è stata impropriamente attribuita in recenti pubblicazioni ad opera di fortificazione protostorica. Un altro minor valloncetto, probabilmente naturale, appare sezionato nella stessa tagliata della Cassia attuale poco più a nord ed anche ad esso è stata riferita la medesima attribuzione.

La strada di cui qui presento la sezione saliva in rampa il fianco collinare, imboccandolo con un'ampia curva, per poi portarsi sulla dorsale, che raggiungeva immediatamente oltre il lato occidentale della vecchia Cassia, di cui si conserva il percorso sullo stesso lato del tracciato ora modificato. Doveva portare ad Anguillara ed a Monte S. Angelo, ma anche scendere l'opposto versante del bacino di Baccano, come si vede chiaramente nel rilevamento cartografico della stessa Tavoleta I.G.M., *Campagnano Romano*, F. 143 II NE (pubblicata in *Mosaici antichi in Italia, cit.* a nota 98, tav. A). Sulla topografia della zona cfr. in generale HEMPHILL, *PBSR* 43, 1975, *cit.*, 128-129.

¹⁰⁰ Oltre la collina, superato il fosso successivo, la via si diramava in direzione da una parte di Oriolo, dall'altra di Vicarello: su queste prosecuzioni si pongono le tagliate seguenti, nn. 4-6. In generale, sul percorso di queste strade, si veda DUNCAN, *PBSR* 1958, *cit.* a nota 1, 79, 89, 106, 110; MORSELLI, *cit.* a nota 1, 81, 97-98, 101-105. La prima diramazione, che attraversa S. Giovanni a Pollo, prosegue per Monte Cuculo e poggio del Ceraso, dove resti di lastricato di selce si osservano all'attraversamento del grosso fosso intermedio.

Annoto anche, a proposito della nostra tagliata, un cunicolo che si vede sezionato in alto sul percorso, non lontano dall'inizio e sulla parete del lato occidentale: potrebbe riferirsi, come vedremo meglio in altre tagliate viarie, alla deiezione di scolo laterale di un'incisione per la captazione delle acque dilavanti la parete e condotta lungo di questa (la fronte della parete stessa qui è franata, così da non permettere un controllo dell'ipotesi).

ondulato ed in salita per oltre 300 m. Profonda in genere 5-6 m., presenta pareti quasi verticali appena appena allargate verso l'alto; il fondo è largo 2,1 m., di cui 1,1 di passo transitabile e solcato al centro da una canaletta. La canaletta era larga in origine 30 cm. e profonda 60, poi anche approfonditasi fino a 2 m. e pare essere stata coperta da basoli di selce. Su di un lato del passo transitabile e circa alla stessa quota, separato da questo da un bordo rilevato di 20 cm. e largo altrettanto si pone un'altra canaletta, questa a fondo piano largo 25 ed incavato di 30 cm. Tale canale rispecchia una soluzione idraulica più antica di quella risolta dal canale centrale e, come vedremo con il confronto di altre tagliate, la riterrei di epoca etrusca o comunque medio-repubblicana. Nella discesa che conduce la stessa strada sull'opposto versante del pianoro, senza essere più incassata, si presentano basoli di selce¹⁰¹.

3. Via cava a sud-est della Madonna del Carmine (*tav. I a*) e che si diparte contiguamente alla precedente per salire però il pianoro in direzione ovest, da dove proseguiva per Blera¹⁰². La strada cava conduce un percorso ad esse di circa 250 m., profonda normalmente – al piano però di interro – almeno 7-10 m. Le pareti presentano nette le tacche che ne documentano le varie fasi con cui fu condotto l'approfondimento; tendono a chiudersi ad ogiva in alto, per riparare la strada dalla caduta delle terre di sommità e proteggerla dalle acque meteoriche. Il passo utile varia da 3,10 a 4,1 m., ma normalmente si mantiene sui 3,10-3,20 m. Sul lato sinistro, sul fianco stesso della parete è incavato, ad altezza variabile ed in leggerissimo scivolo, un canale a fondo piano, largo 45 cm. e protetto sulla strada da un bordo di 20, coperto a semi-ogiva con intradosso a 72 cm. dal fondo. Per il sistema a canalette laterali riterrei – come vedremo in altre vie cave – l'opera di età etrusca o comunque medio-repubblicana¹⁰³.

4-5. Cava di Monte Fosco (*tav. I b*), che prosegue la strada già accennata per la tagliata nn. 1-2: volge in lieve rampa verso sud dal fosso di Pisciarello per la sommità del successivo pianoro¹⁰⁴. La via ha percorso incassato per tratti a leggero zig-zag, per quasi 300 m. e con parti normalmente profonde sui 10-11 m.; il passo utile, largo da 2,7 a 3,1, è compreso tra pareti che tendono un poco a chiudersi in alto ad ogiva. Il lato della parete presenta incavato un canaletto, il quale

¹⁰¹ La via sembra essere stata in uso ancora nel Medioevo, cfr. L. QUILICI, *Opifici rupestri dell'Italia centrale in età antica e medioevale*, in *Arte e manifatture nella Marca nei secoli XII-XVI*, *Atti del XXI Convegno di Studi Maceratesi* (1986) 87-102.

¹⁰² Sul percorso in generale si veda DUNCAN, *PBSR* 1958, *cit.* a nota 1, 79; MORSELLI, *cit.* a nota 1, 80-81.

¹⁰³ La via cava era ancora in uso in età romana e medioevale: cfr. nota 101.

Annoto ancora, anche a riguardo di questa tagliata come si è già detto per la n. 1-2, in nota 100, la presenza di un cunicolo trasversale al lato ovest, a circa 2 m. di altezza, probabilmente da mettere in relazione ad un'opera di displuvio laterale delle acque meteoriche raccolte sulla tagliata stessa.

¹⁰⁴ La tagliata appartiene alla via proveniente da Sutri, qui nella diramazione per Vicarello, già accennata ai nn. 1-2, in nota 100.

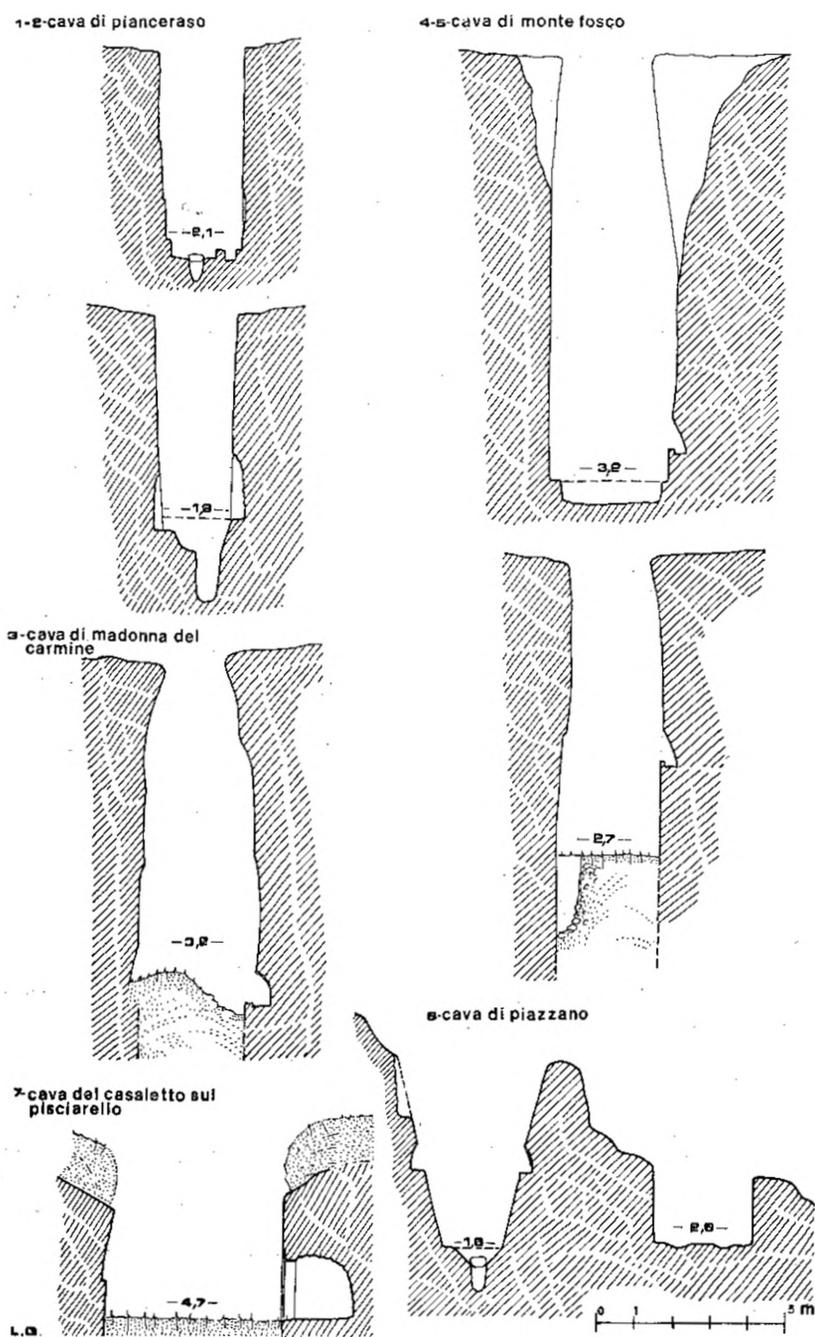


fig. 14 - Sezioni di via cave nella zona di Sutri.

corre in lieve scivolo ad altezza variabile: è ottenuto con una rientranza a spiovente, ha fondo piano e piccolo bordo d'argine; è largo 10, alto 90 all'intradosso, col bordino largo 15 ed alto 12 cm. Per i caratteri già notati al n. 3 e che risconteremo anche con elementi certi di datazione altrove, riterrei il lavoro di fase etrusca o comunque medio repubblicana¹⁰⁵. Un arcosolio si apre in alto a destra dell'imbocco.

6. Via cava di Piazzano, che si diparte a breve distanza dalla precedente all'imbocco del fosso di Pisciareello per montare il pianoro, correndo il costone verso sud-ovest per circa 250 m. con lunga e lieve rampa a serpentina incassata al massimo circa 8 m.¹⁰⁶. Una ristrutturazione del percorso con l'abbandono del tratto più profondo mostra una sistemazione incavata fino a 5,5 m., con pareti condotte marcatamente a V fino ad un piano di passo utile largo 1,6 m., fornito di canaletta centrale larga 30 e profonda da 30 a 90 cm., già coperta da basoli di selce. Le pareti mostrano lateralmente, a circa 60 cm. di altezza, canalette di scolo in lieve scivolo verso valle, del tipo incassato a spiovente od ad ogiva già notato in altre.

La via fu poi potenziata, probabilmente in età romana, da una via posta circa parallela sul versante a valle, a fondo piano e tagli verticali ai lati, ma in genere poco o nulla marcati; il passo, largo 2,6 m., si presenta utile al transito dei carri¹⁰⁷.

7. Via cava del Casaletto, che si diparte dalla strada di Sutri per Trevignano, dopo il fosso di Piscareello, in direzione sud-est, montando quel pianoro in direzione - si è pensato - di Veio¹⁰⁸. La strada è stata allargata, soprattutto all'inizio, da cave antiche d'opera quadrata fino a 6 m.¹⁰⁹, ma originariamente doveva essere larga 4,7 m., così come una sua diramazione a metà percorso verso sud-est, che sale più rapidamente al pianoro. Una grotta sembra essere stata una tomba a camera di età romana, poi trasformata¹¹⁰.

¹⁰⁵ Può essere un indizio per un riferimento cronologico il fatto che vicino all'imbocco della tagliata, a lato di una grotta « da concia » che l'ha in parte distrutta, la rupe della collina presenti un rilievo con un motivo a voluta del tipo GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 225 fig. 5; MORSELLI, *cit.* a nota 1, 78 fig. 120. La grotta potrebbe a sua volta intendere l'uso che ancora si faceva della via cava nel medioevo: cfr. sopra, nota 101.

Lungo il sentiero a nord-est, subito prima della grotta arrivando all'imbocco stesso, il sentiero seziona a livello del terreno un altro cunicolo, ad esso trasversale.

¹⁰⁶ La tagliata appartiene alla via proveniente da Sutri e qui nella sua diramazione per Oriolo, di cui si è già accennato ai nn. 1-2, in nota 100.

¹⁰⁷ È da rilevare che sul proseguimento di tale strada, in località S. Giovanni a Pollo, nel contesto di un grosso centro romano e poi medioevale, si riscontra un'alternativa di percorso della strada, condotta in età romana in galleria, con sede carrabile larga come qui 2,5 m.: cfr. DUNCAN, *PBSR* 1958 *cit.* a nota 1, 106; MORSELLI, *cit.* a nota 1, 101-105.

¹⁰⁸ Sul percorso in generale cfr. DUNCAN, *PBSR* 1958, *cit.* a nota 1, 80; MORSELLI, *cit.* a nota 1, 125.

¹⁰⁹ Appena ci si addentra nella via cava, a sinistra, dove la strada raggiunge tale larghezza, è un vasto anfratto estrattivo che l'allarga ulteriormente di 60 cm. ma a quota più rilevata di circa 1,2 m. dal piano d'interro attuale. Alla stessa quota, sulla parete opposta della via cava, è una tacca che denuncia un grossolano più recente approfondimento.

¹¹⁰ Si trova sull'ultimo tratto, sul lato sinistro: presenta una porta scorniciata in piano,

Strada cava tra la via Cassia antica e Viterbo, facente parte del tracciato che da Castel d'Asso (*tav. I c*) andava in direzione di Bomarzo¹¹¹: si susseguono per 2 km. pressoché in continuità 5 lunghe tagliate, che coprono quasi tutto il percorso e delle quali presento le sezioni (*fig. 15*). Per la tecnica dello scavo esse richia-

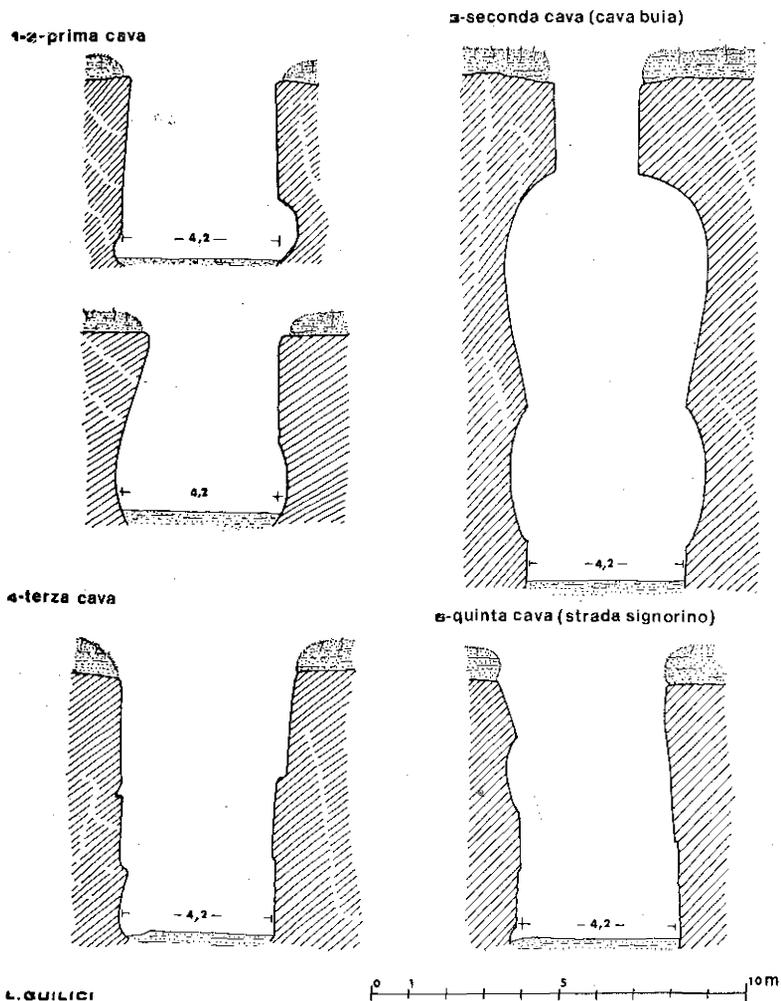


fig. 15 - Sezioni della via cava tra Castel d'Asso e Viterbo.

alta 1,6 m., stipite profondo 28 cm. L'interno è modificato da uno sgrottamento che l'ha approfondita a 1,6 m. Un'altra grande grotta di età imprecisata è seminterrata a destra, subito prima dell'imbocco.

¹¹¹ Sul percorso in generale si veda COLONNA DI PAOLO, COLONNA, *Castel d'Asso, cit.* a nota 1, 43.

mano l'esperienza etrusca, ma la notevole ampiezza della carreggiata, canonica delle strade romane di grande comunicazione, la fanno riferire a questa età.

1-2. Prima tagliata, sezione lungo la dorsale dopo aver risalito dal fosso delle Farine: carreggiata larga 4,2 m., con pareti in origine verticali ed alte attualmente, in media, 4,5 m. Gli allargamenti in basso delle pareti sono moderni, come anche quelli nelle pareti delle tagliate seguenti.

3. Seconda tagliata, detta Cava Buia, alla discesa del fosso dell'Olmo. È la più spettacolare per l'altezza dell'approfondimento, che tocca attualmente i 14 m. La carreggiata è larga 4,2 m.; le pareti, verticali in basso (a parte l'allargamento moderno), si allargano a mezz'altezza per tendere a chiudersi a volta in alto.

4. Terza tagliata, larga 4,2 di carreggiata e profonda 7,5 m. in genere. Le pareti presentano approfondimenti a lieve gradino, sulle quali sono state condotte le canalette di scolo.

5. Quinta tagliata, nell'ultimo tratto prima della discesa sul fosso di Viterbo e che porta il nome di via Signorino: larga 4,2 m. e con pareti alte circa 4,5 m., le quali presentano diverse forme di approfondimento.

*La via Amerina*¹¹² (fig. 16).

1-2. Sezioni all'incrocio della via di Campagnano per Sette Vene ed a Valle Larga: lastricato di selce largo 2,3-2,4 m. tra le crepidini, a profilo lievemente arrotondato a spiovente sui lati.

3-4. Sezioni alla discesa di Coaro e dopo il fosso di Pasci Bovi: carrabile identica al tratto precedentemente riscontrato, ma allargato a 2,8-2,9 m.

5-6. Sezioni sulla rampa di Pasci Bovi e sul dosso del Cascinone, simili alle precedenti ma ulteriormente allargati a 4,1 e 4,5 m.¹¹³

7-8. Sezioni al Cascinone, la prima registrata da Pasqui, con larghezza di carreggiata di 2,7 m. tra le crepidini, sempre lastricato di selce ed a profilo arcuato, marciapiedi in selciatella larga 1,2 m. per parte; il rudus risulta incavato in un letto di circa 50 cm. di altezza per tutta la larghezza complessiva della strada, che è di 5,1 m.¹¹⁴. Esattamente dove la via antica incrocia la carrareccia che porta al casale, ho riscontrato la seconda sezione, con carrabile larga 2,4 e marciapiedi di breccia di selce larghi 3 m. per parte.

9. Sezione prima del mausoleo della Tenutella di Nepi, identica - pare - a quella riscontrata da Pasqui, n. 7.

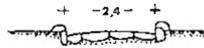
¹¹² Il percorso qui esaminato è stato trattato con cura da FREDERIKSEN e da PERKINS, *PBSR* 1957, *cit.* a nota 1, 76-78, 81-83, 90-96, 219.

¹¹³ Pasqui (GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 259) pensa che il tratto al dosso del Cascinone possa essere stato rifatto.

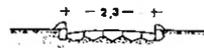
¹¹⁴ *Ibidem*, 210, 214, 259, soprattutto 261.

VIA AMERINA

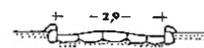
1-incrocio via di campagnano



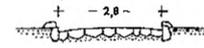
2-valle larga



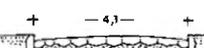
3-discesa di coaro



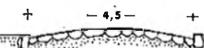
4-fosso pasci bovi



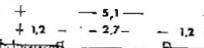
5-rampa pasci bovi



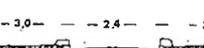
6-dosso del cascione



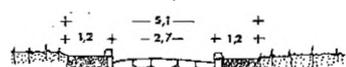
7-cascione



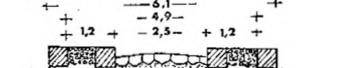
8-cascione



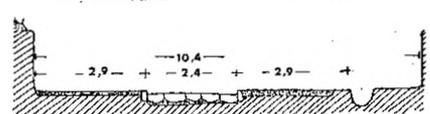
9-tenutella di nepi



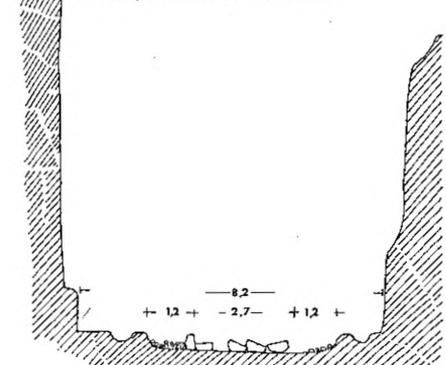
10-ponte nepesino



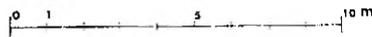
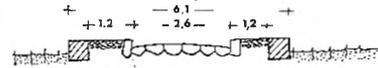
11-riv. vicano



12-rampa alla torre dell'isola

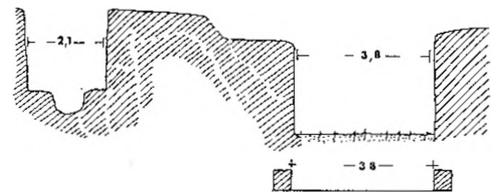
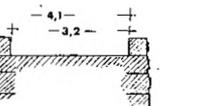


13-fosso dei tre ponti



15 s. gaudenzio, via cava e ponte

14 fosso mammuffo



L. Quilici

fig. 16 - Sezioni della via Amerina e, in basso, di strade interessate al suo territorio.

10. Viadotto che porta al ponte Nepesino: carreggiata di 2,5 m., sempre in lastricato di selce lievemente arcuato, ma con crepidini in blocchi parallelepipedi di tufo che contenevano anche il battuto dei marciapiedi, limitati questi da ulteriori crepidini verso l'esterno, analogamente costruite e formanti il fianco dell'argine coi parapetti, per complessivamente 6,1 m. di larghezza. Il ponte antico è largo all'arco 3,5 m., ma si allarga alle testate su di un lato, per il marciapiede, a 4,8 m.

11. Sezione al Rio Vicano, con tagliata nel tufo larga 10,4 m., sede carrabile decentrata sempre in lastricato di selce, larga 2,4 m., battuti di marciapiede laterali che sembrano essere stati larghi quasi 3 m. per parte, cordolo di fogna su di un lato.

12. Rampa oltre la Torre dell'Isola, con tagliata profonda fino a 9-10 m. e larga poco più di 9, ma ristretta con una lieve risega di fondo a 8,2 m. Qui due canalette laterali incavate nel tufo raccolgono le acque dei bordi, riducendo il passo transitabile a 5,1 m., dei quali parrebbero i 2,7 m. centrali lastricati di selce. La canaletta di destra sfocia poi a valle attraverso un canale condotto di sghimbescio attraverso l'intercapedine di tufo che delimita la rampa sul versante della valle, largo 30 ed alto 60 cm.¹¹⁵

13. Discesa verso il ponte del fosso Tre Ponti, condotta tra tagliate di tufo traforate da loculi sepolcrali: sede carrabile lastricata di grandi basoli di selce, sempre a profilo arcuato, larga 2,6 m. tra le crepidini; marciapiedi larghi 1,2 contenuti verso l'esterno da blocchi di tufo d'opera quadrata, per un totale di 6,1 m. La misura, escludendo quest'ultima crepidine, corrisponde alla larghezza del ponte antico, che tra le spallette presenta un'ampiezza di passo di 4,8 m.¹¹⁶

Concludendo questo primo esame della via Amerina, almeno fino a Falerii Novi il suo tracciato presenta notevole uniformità di tecnica struttiva, nonostante le lievi differenze nella larghezza del suo lastricato, che varia da 2,3 a 2,9 m. Ne attribuirei le differenze alla diversità delle maestranze impiegate forse contemporaneamente sul percorso. In quest'ottica, ne riterrei coeva la costruzione sia nel tratto fino a Nepi che nel tratto oltre¹¹⁷. Anche le varianti maggiori che si riscontrano dello stesso lastricato nei punti 5-6, dove l'allargamento raggiunge i 4,1-4,5 m., se possono facilmente far pensare a rifacimenti, tuttavia si possono

¹¹⁵ Là dove la rampa giunge in sommità, presenta sulla sinistra una piccola traversa sempre scavata nel tufo, larga - pare - 2,2 m.: potrebbe essere una scorciatoia pedonale, o potrebbe anche essere l'ultimo residuo di una rampa più antica, che ha preceduto quella romana. La vegetazione che l'ingombra ne impedisce per ora un esame.

¹¹⁶ Sul ponte si veda FREDERIKSEN e PERKINS, *PBSR* 1957, *cit.* a nota 1, 97-100.

¹¹⁷ Oltre Corchiano, ai casali Pacelli e Montanini, la via si conserva per lunghi tratti, con carreggiata a profilo arcuato, larga 2,25 m. Un disegno della sezione nella prima località, con ancora marciapiedi in selciata di minor dimensioni, simile a quanto visto ai siti 7-8, si conserva alla Biblioteca Vaticana, *Carte Stefani* 1, 34 R.

anche spiegare con particolari condizioni di frequentazione del luogo, conoscendosi ad esempio sul posto l'esistenza di un santuario ¹¹⁸.

Interessante è la tagliata n. 12, sicuramente romana come si presenta, per il sistema di canalette di drenaggio laterali (si veda anche quella al n. 11), che la fanno simile – ma non eguale – a quelle riscontrate nelle vie cave già proposte o che ancora oltre noteremo come di epoca etrusca. L'apparenza infatti è più simile che reale essendo, nelle costruzioni più antiche, l'opera di difesa idraulica più curata e sentitamente eseguita ¹¹⁹.

Tra le strade che hanno interessato il territorio percorso dalla via Amerina riporto la strada cava di Santibassi (*tav. I d*), non lontana questa da Falerii Novi, le più significative tagliate di Corchiano ed alcune vie tra Vasanello ed Orte: accenno prima a queste ultime, essendo figurate in tavola a seguito delle stesse sezioni della via Amerina ¹²⁰ (*fig. 16*).

14. Testata del ponte sul fosso Mammuffo, in opera poligonale di tufo, con fiancate leggermente rastremate verso l'alto; in lieve curva, raccorda le testate su ampiezze lievemente diverse, di 4,1 e 4,9 m. compresi i presumibili parapetti.

15. Via cava che scende la valle di S. Gaudenzio, dove valicava il fosso su di un potente ponte in opera quadrata di tufo: la via presenta varie fasi, che la rendono di particolare interesse per cercare un riscontro cronologico: l'ultima la presenta larga 3,8 m. come il ponte che, largo 4,8 m., tolte le misure spettanti alle spallette, presenta le stesse dimensioni di passo. Una via precedente a più tortuose tornanti, larga 2,1 m. e fornita di canaletta centrale, è ripresa (e deformata) dal tracciato più recente o da esso intersecata ¹²¹.

Cava di Santibassi sul fosso di Rio Maggiore a sud-est di Falerii Novi, sul collegamento di Falerii Veteres per il lago di Vico ¹²² (*fig. 17*):

1-2. La via cava sale dal fondovalle con un sinuoso percorso ad esse rovescio, lungo circa 200 m., profondo 11-14 m. Presenta un passo carrabile, sulla sinistra, più profondo, largo 1,7 m., con solchi a rotaia, ed il marciapiede, sulla destra, è più rilevato di circa 1,5 m., largo 1,2 ed affiancato da una canaletta

¹¹⁸ GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 259; vi si segnala la scoperta di terracotte votive. Qui convergeva anche una strada proveniente da Monterosi, di cui si è parlato tra le diramazioni della via Cassia.

¹¹⁹ Si vedano le stesse vie cave oltre descritte, di Santibassi e di Corchiano.

¹²⁰ Per queste si veda la presentazione datane dalla NARDI, *Orte*, *cit.* a nota 1, 67-70.

¹²¹ Una variante del percorso più ampio, che si presenta dapprima ben largo e poi ristretto alla misura del percorso più antico, si potrebbe spiegare con un primo progetto che vedeva l'allargamento del tracciato precedente, poi abbandonato per accorciarlo e condurlo più rapidamente al ponte: si veda la pianta generale della tagliata viaria nella NARDI, *Orte*, *cit.* a nota 1, *tav. 63*.

¹²² Sulla tagliata si veda in generale Pasqui, in GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 246-248; FREDERIKSEN e WARD PERKINS, *PBSR* 1957, *cit.* a nota 1, 141-142.

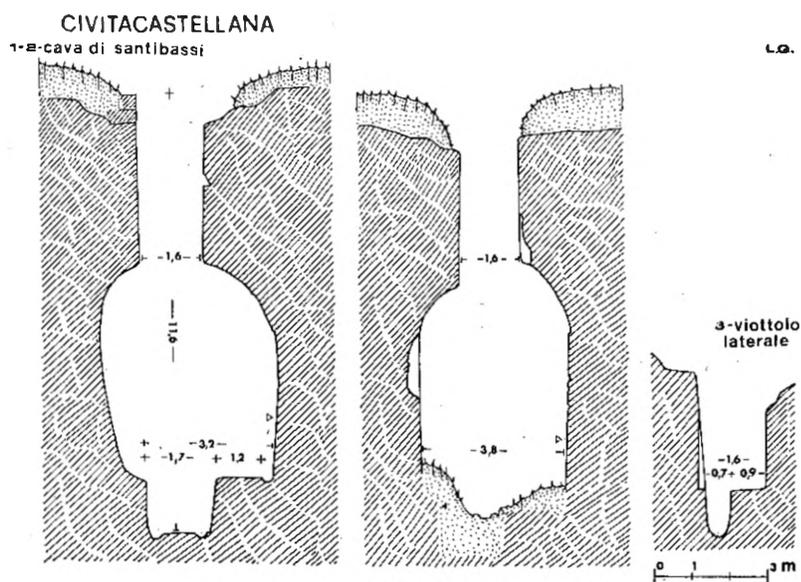


fig. 17 - Sezioni della via cava di Santibassi tra l'Amerina e Civita Castellana.

che fiancheggia la rupe su questo lato. La strada, larga complessivamente 3,2-3,8 m., si allarga lievemente al di sopra per poi voltarsi e chiudersi in alto, a 7-8 m. di altezza, lasciando a cielo aperto una fenditura larga circa 1,6 m. ed alta 3,5-4,5 m. La sua sommità presenta resti di strutture in opera quadrata, sempre tutto di tufo, che dovevano regolarizzare i bordi sulla superficie del terreno. Su di un lato della stessa fenditura, a mezza altezza, si riconosce un canaletto di scolo per la difesa dalle acque dilavanti, inciso sulla verticale della parete.

Lo sfalsamento che presentano le pareti della cava sui due versanti, così come lo sfalsamento dei due lati della volta, mostra con evidenza la tecnica di estrazione, condotta alternativamente ora da una parte ora dall'altra; e fa capire come spesso si possano attribuire impropriamente a diverse fasi di approfondimento della strada, succedutesi nel tempo, le riseghe che invece appartengono allo stesso lavoro, effettuato nell'ambito di uno stesso progetto¹²³.

Poco oltre l'imbocco, subito dopo il franamento di un lato della rupe sulla sinistra, a destra è incisa un'iscrizione falisca che è determinante a datare l'opera al periodo pre-romano. Più a monte è anche incisa un'iscrizione latina¹²⁴. Una

¹²³ Le pareti conservano larghe tracce delle tacche di approfondimento, del lavoro degli scalpelli e segni di indicazione dell'opera effettuata o in corso, il cui studio dettagliato sarebbe assai utile alla precisa comprensione di come fu condotta tutta l'impresa.

¹²⁴ *CIE* II, 2.1, 8333 (per la latina anche *CIL* XI, 3161); FREDERIKSEN e WARD PERKINS, *PBSR* 1957, *cit.* a nota 1, 141-142. Si veda anche il parere di PASQUI, *cit.* a nota precedente,

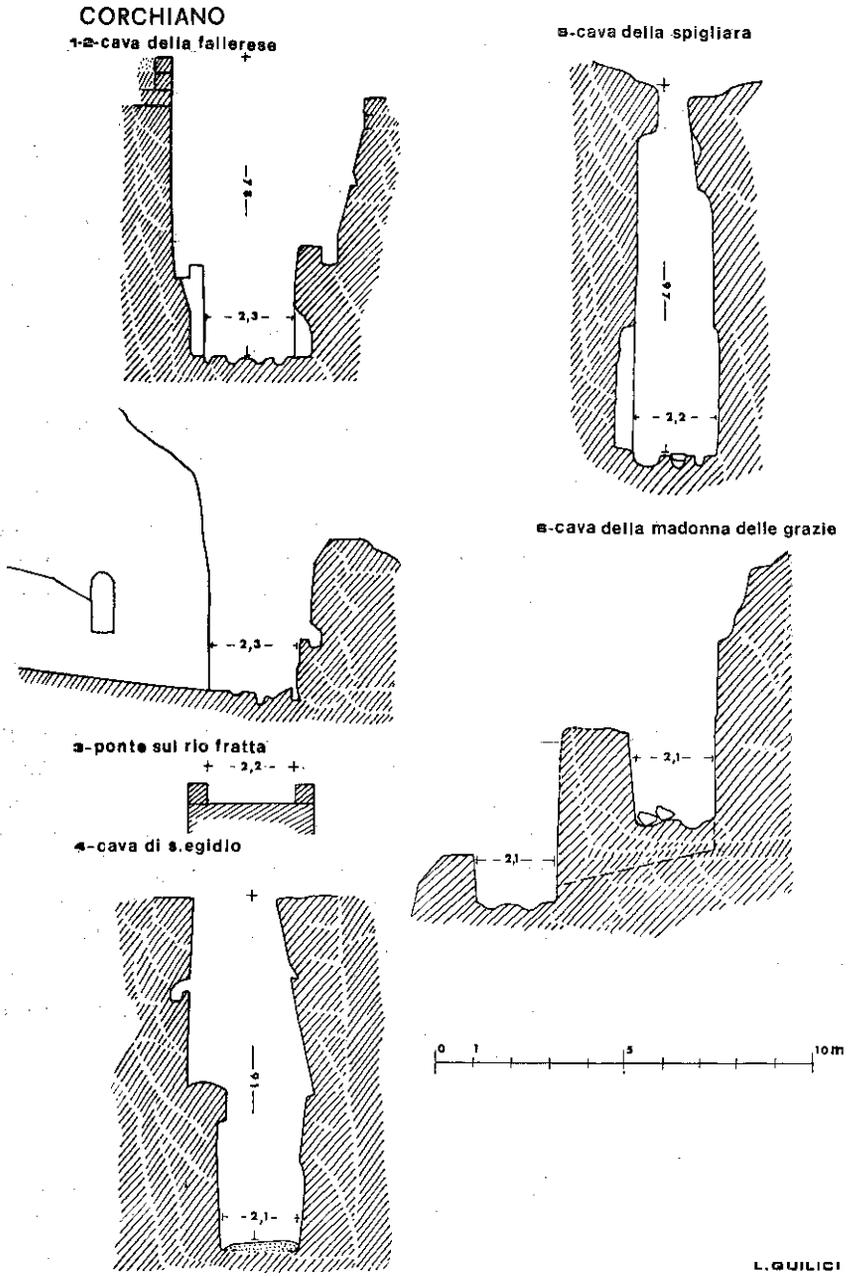


fig. 18 - Sezioni di vie cave a Corchiano.

piccola camera di età presumibilmente romana, si riconosce nell'ultimo tratto della rampa, sulla sinistra.

3. Sulla destra dell'imbocco della via cava ora descritta, a valle, confluisce da monte un fognolo, scavato nel tufo, che sembra aver costeggiato in alto, per tutta la sua lunghezza, la cava stessa, facendoci intuire come queste opere dovessero essere anche ben sistemate e difese in sommità, ai lati, dallo scivolamento delle terre e dalle acque dilavanti. Dove sfocia la canaletta confluisce a lato della stessa anche un viottolo, pure incavato nel tufo, che scende con quella serpeggiando dal costone nord-occidentale: il tutto è largo 1,6 m., dei quali 70 cm. sono occupati - sulla sinistra montando - dalla canaletta e 90 cm. - sulla destra - dal marciapiede. Il fognolo presenta sul percorso una deiezione che scarica sul lato a valle.

Vie cave di Corchiano ¹²⁵ (fig. 18):

1-2. Cava della Fallarese, a sud del rio Fratta e dell'antico abitato, sulla via di comunicazione per Nepi ¹²⁶. Si presenta in lieve rampa per il pianoro sovrastante; il passo carrabile è largo 2,3 m. e profondo fino a 7-8 m. ¹²⁷. Blocchi d'opera quadrata ne regolarizzano ancora la sommità del tratto più a monte.

Nella cava il drenaggio dell'acqua era ottenuto, nella sua fase originale, con due canali laterali, impostati su di una larga risega della tagliata stessa, a 3-1,5 m. di altezza, in scivolo verso valle: più massiccio ed alto il canale di destra montando, il cui piano corre a 3-2,5 m. dal fondo della via cava, largo 40 e con bordo verso la strada alto 30-40 cm. e largo 60; prima di giungere allo sbocco della via a valle, scarica in cunicoli laterali. L'altro canale, assai rovinato più a monte, è stato ripreso da un restauro nel tratto più a valle, dato che drena la potente tracimazione sorgiva della parete tufacea in questo tronco, ed è in parte incassato nel fianco stesso della parete. Di intervento più recente sono, ancora nel tratto più a valle, una canaletta al centro della carreggiata ed un'altra canaletta su di un lato, presumibilmente questa ancor più recente dell'altra.

Un riferimento preciso per la datazione della via cava viene da un'iscrizione falisca incisa sulla destra, nel tratto mediano del percorso, che viene a comprovare per la cronologia quei peculiari caratteri tecnici della strada che si sono già indicati in altre tagliate, come propri del periodo pre-romano ¹²⁸.

che ritiene l'iscrizione latina un apocrifo. Le sezioni presentate sono state condotte circa sulla posizione delle due epigrafi, la 2 nel primo tratto, la 1 alla tornante seguente.

¹²⁵ Su queste vie cave si veda FREDERIKSEN e WARD PERKINS, *PBSR* 1957, *cit.* a nota 1, 111-123. Si veda anche GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 408, 423; PASQUI e COZZA, *cit.* a nota 1, 52-54, 216-218.

¹²⁶ Le sezioni presentate sono riprese, la prima nel tratto già inoltrato, ov'è l'iscrizione falisca oltre accennata, ed è vista con prospetto a monte; la seconda è ripresa a valle, con prospetto inverso, in direzione dello sbocco.

¹²⁷ Sull'ampiezza della carreggiata cfr. a seguito i nn. 3-4, le cui sezioni stradali appartengono a questo stesso tracciato viario.

¹²⁸ Cfr. FREDERIKSEN e WARD PERKINS, *PBSR* 1957, *cit.* a nota 1, 117.

3. Ponte sul rio Fratta, rifatto, ma con alla base ancora la struttura antica di fondazione in opera quadrata di tufo, che pare larga quanto il ponticello moderno: 3,3 m. Se ne decurtiamo l'ampiezza dei presumibili parapetti, avremmo una carreggiata di 2,2 m., che corrisponde a quella della via cava della Fallarese ed a quella della via cava di S. Egidio (la prima precedentemente descritta, la seconda illustrata a seguito), tra le quali il ponte si pone in continuità di tracciato.

4. Cava di S. Egidio, che dal rio Fratta risale il costone tufaceo a nord, sul cui stesso terrazzo sorge l'attuale paese di Corchiano¹²⁹. La via è larga 2,1 m. e profonda fino a 9-10 m.; documenta chiaramente di aver avuto un approfondimento di 4 m., presumibilmente medioevale o moderno. Presenta rigole laterali sull'alto delle pareti del taglio più antico, per il drenaggio dell'acqua, una sulla sinistra montando, a canale ben incavato, l'altra sulla destra a semplice incisione nel tufo.

5. Cava della Spigliara, che difronte all'estrema punta del paese di Corchiano, alla confluenza del rio Fratta con il Ritello, che qui delimitano il paese. Doveva portare da Corchiano a Falerii Veteres. La via cava è larga 2,2 m. al passo carrabile e profonda circa 10; le pareti, circa verticali, si arcuano in alto nel consueto sistema, altrove riscontrato, fatto a protezione della strada stessa; al centro della carreggiata corre una canaletta, già coperta di basoli di selce¹³⁰. Riterrei questa via cava, come le precedenti, di fase pre-romana, dati i caratteri struttivi e l'interesse topografico, che riguarda il collegamento di località decadute o scomparse in fase successiva.

6. Cava della Madonna delle Grazie, sulla strada che poneva in comunicazione Corchiano al Tevere attraverso Gallese. La strada risale il profondo costone del rio Fratta, verso nord, con tre ripide e serrate tornanti, è larga 2,1 m. e poco profonda, limitandosi a costituire il piano di rampa sul fianco vallivo, senza penetrarlo. Ha segni carrai sul fondo, ma deve essere stato lastricato, data la presenza di basoli di selce sul percorso. Se il rifacimento del piano stradale si deve all'età romana, l'opera deve essere però più antica, per i collegamenti che propone, come si diceva per le tagliate precedenti; anche l'esigua ampiezza, seppure non è esclusiva, ripropone quella delle vie cave precedentemente descritte.

*La via Flaminia*¹³¹ (fig. 19).

1. Sezione alla tomba dei Nasoni: sede carrabile lastricata di selce larga 4,2 m., fortemente logorata; le crepidini posano su zoccoli in opera quadrata di tufo. Il marciapiede è costituito, per 2,1 m. di larghezza per parte, da una

¹²⁹ La via cava fa parte dello stesso tracciato stradale sul quale sorgono il ponte sul rio Fratta e la via cava della Fallarese, nn. 3, 1-2, precedentemente illustrati.

¹³⁰ Sulla sistemazione della canaletta di fondo si veda, per analogia, la via cava di Pianceraso a Sutri, fig. 14 nn. 1-2.

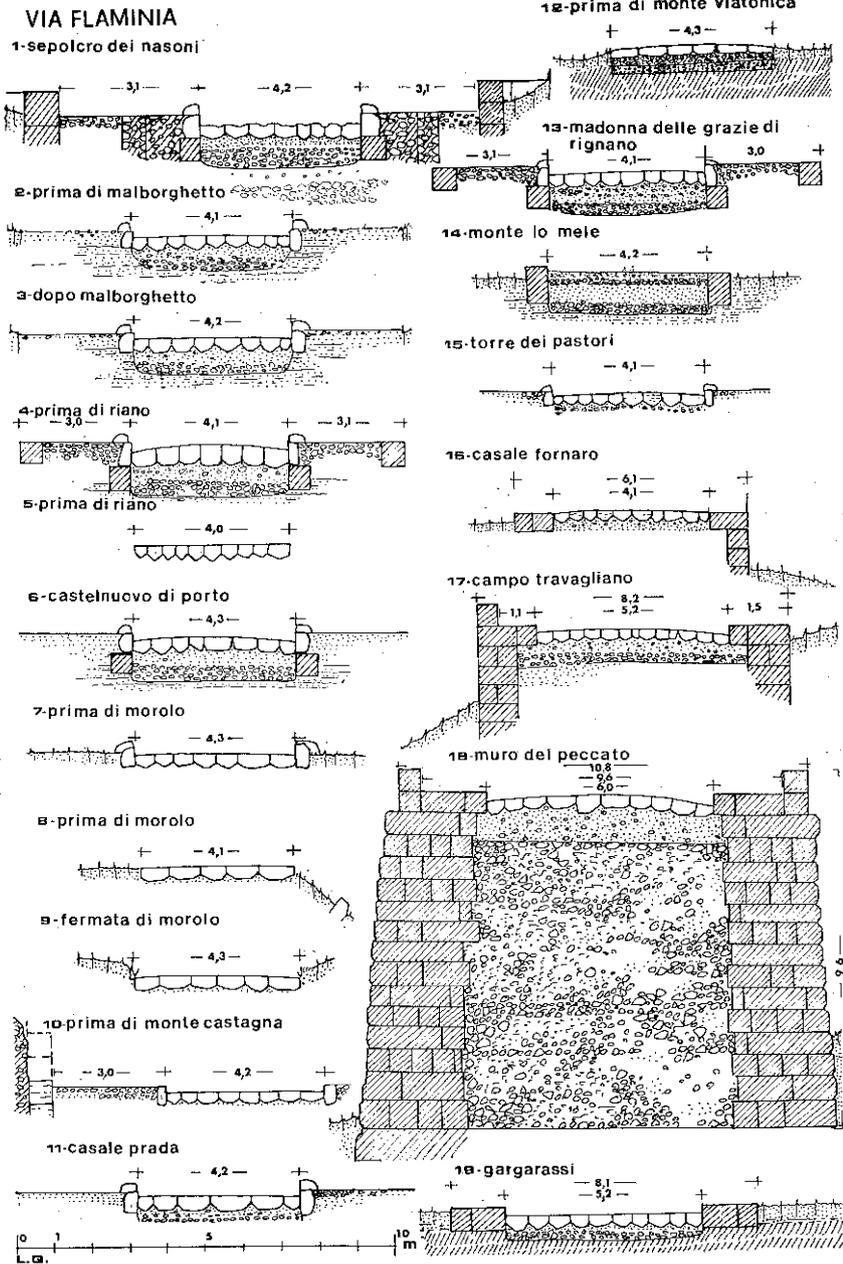


fig. 19 - Sezioni della via Flaminia.

doppia gettata cementizia, facente da poderoso argine alla strada stessa, e di queste quella più esterna è costituita da muro costruito, spesso 60 cm. Il marciapiede, oltre la solea cementizia, è ulteriormente allargato in breccia di selce per complessivamente 3,1 m., così che la strada viene ad avere in tutto un'ampiezza di 10,4 m. Il piano di preparazione della strada è costituito da un allettamento terroso su imbrecciata di selce alto 60 cm. La stessa sezione è circa risultata in un tratto poco oltre, ai mausolei del km. 9, dove però la struttura d'argine cementizia è sotto la quota delle crepidini. Qui si è vista anche tutta la fondazione del rudus con, al di sotto della prima imbrecciata di selce e terra, 70 cm. di ghiaia ed argilla fluviale e 60 cm. di grosso pietrame di selce¹³². Un altro tratto rilevato poco oltre, al km. 10, ha fatto intravedere a lato del lastricato un marciapiede in imbrecciata di selce¹³³.

2-11. Sezioni subito prima del casale e subito dopo la stazione di Malborghetto (km. 19,1 e 20,3), prima della stazione di Riano (km. 25,4 e 25,6), a Castelnuovo di Porto (km. 28,6), prima ed alla stazione di Morolo (km. 33, 34, 35), prima di Monte Castagna (km. 36,1) ed a Casale Prada (km. 37,5).

La via è lastricata di selce non particolarmente consumata, larga normalmente 4,1-4,2 m. tra le crepidini e con minime variazioni che vanno da 4,0 a 4,3 m. Le sezioni 4 e 6 mostrano le selci di contenimento condotte su zoccolo d'opera quadrata di tufo, come già riscontrato lungo la valle tiberina, n. 1; ma qui, anche a differenza delle altre sezioni rilevate, a profilo accentuatamente bombato a spiovente sui lati. La mancanza di crepidini in alcune sezioni, le nn. 5, 8-9, è probabilmente dovuta alla loro perdita, come lo è sicuramente per il punto 8 che le aveva in passato. Il rudus, sempre dove lo si è potuto vedere (nn. 2-4, 6, 11), appare in terra e pietrisco di selce, allettati in media per 70 cm. di spessore¹³⁴. Le sezioni 4 e 10 permettono anche di valutare l'ampiezza dei marciapiedi, di 3,0-3,1 m. per parte, e la loro struttura in pietrisco di selce con contenimento esterno in opera quadrata di tufo. La strada, in questo modo, presenta un'ampiezza complessiva di 10,2 m.¹³⁵

¹³¹ Sul percorso in generale si veda ASHBY e FELL, *JRS* 1921, *cit.* a nota 1.

¹³² G. MESSINEO, M. L. BRUTO, C. VANNICOLA, *Monumenti sepolcrali sulla via Flaminia*, in *Archeologia laziale* IV (1981) 156-158; IDEM, *Grottarossa*, in *BCommArch* 89, 1983, 150-155.

¹³³ IDEM, *BCommArch*, *cit.* a nota precedente, 166. Per un tratto ancora oltre ed in proporzione all'ampiezza di passo lasciato sul ponte del fosso della Valchetta, cfr. L. QUILICI, *Le Due Case sulla via Flaminia*, in *Bollettino della Unione Storia ed Arte* 1984, 43-49.

¹³⁴ Nel tratto di Casale Prada gli umboni si rilevano sulle crepidini mediamente ogni 5,9-6,0 m.

¹³⁵ L'arco trionfale di Malborghetto, sotto cui passava la Flaminia incrociando anche trasversalmente un'altra strada, presenta un'ampiezza di passo largo solo 5,9 m.: la qual cosa indica come la costruzione sia venuta a strozzare il percorso. È da pensare che si sia risolta l'esigenza del traffico a questo incrocio con una rotatoria attorno al monumento. Su questo si veda F. TOEBELMANN, *Der Bogen von Malborghetto* (1915). Attualmente è in corso uno scavo attorno all'arco, a cura della Soprintendenza Archeologica di Roma, che ha mostrato, immediatamente prima di questo, la via lastricata ampia m. 4,10 e uno dei marciapiedi, ampio m. 3,5 e contenuto da un muro in opera quadrata di tufo.

12. Sezione prima di Monte Viatonica a Rignano, presentata da Fustier¹³⁶: lastricato largo 4,3 m. e privo di crepidini, allettato con il rudus in un incavo piano nel tufo tenero del luogo, profondo 40 cm. Il rudus è costituito da due strati di circa 20 cm. ciascuno, il superiore costituito da un agglomerato molto compresso di argilla e ciottoli fluviali, l'inferiore da ciottoli anche più grossi pestati e cementati con calce magra¹³⁶.

13. Sezione alla Madonna delle Grazie e Rignano, del tutto simile a quella già rilevata al n. 4¹³⁷.

14. Sezione a Monte lo Mele rilevata da Pasqui, dove si è già perso il lastricato di superficie: carreggiata larga 4,2 m. con le crepidini – pure mancanti – di cui avanzano i supporti in opera quadrata di tufo; rudus costituito, dall'alto, da breccia, massiciata, sabbia, pietrame di tufo¹³⁸.

15. Sezione alla Torre dei Pastori oltre il Soratte: lastricato in non grandi basoli di selce, occasionalmente anche sostituiti da basoli calcarei; larghezza tra le crepidini, 4,1 m.; rudus in breccia a terra.

16. Viadotto davanti a casale Fornaro, sulla dorsale prima della discesa nella valle del Treia: sede carrabile lastricata larga 4,1 m. tra le crepidini; basoli non grandi, di selce, con anche diversi blocchi di calcare. Le crepidini sono in blocchi parallelepipedi di tufo, che paiono costituire così anche i marciapiedi. Questi sembrano ampi 1,1 m., dato che gli argini del viadotto, sempre in opera quadrata di tufo, paiono sviluppare un'ampiezza di 6,1 m.¹³⁹.

17. Sezione a Campo Travagliano, nella discesa prima dell'ultimo rettilineo che porta al Treia: sede carrabile lastricata di selce larga, pare, 5,2 m., contenuta in un argine in opera quadrata di tufo che lascia ai margini uno spazio valutabile a 1,1-1,5 m. per i marciapiedi, il tutto per 8,2 m. di larghezza. Primo allettamento del rudus in terra e breccia¹⁴⁰.

18. Sezione del Muro del Peccato, il gigantesco viadotto con cui la strada risaliva l'opposto versante della vallata del Treia. La sezione è ripresa, con correzioni, da quella rilevata da Pasqui¹⁴¹.

¹³⁶ P. FUSTIER, *Notes sur la constitution des voies romaines en Italie*, in *REA* 60, 1958, 84-85; IDEM, *REA* 1963, *cit.* a nota 8, 118-119.

¹³⁷ Le distanze tra gli umboni lungo le crepidini sono, in questo tratto, di 3,7-4,1 m.

Alcune piante e sezioni della via prima di Riano, rilevate tra il km. 20 ed il km. 26 dal Camerlengato alla metà circa del secolo scorso, sono state pubblicate da G. M. DE ROSSI, in *Strenna dei Romanisti* 1974, 176-178.

¹³⁸ GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 327.

¹³⁹ Da notare che anche i ponti sono larghi, in questo tratto, 5,8 e 6,1 m., pari cioè all'ampiezza del viadotto, tolto il presumibile spazio di parapetto. Sui ponti cfr. M. H. BALLANCE, *The Roman Bridges of the Via Flaminia*, in *PBSR* 19, 1951, 85-86.

¹⁴⁰ La sezione è resa attualmente visibile da un gigantesco movimento di frana, che sta smottando questo lato della collina, trascinando con sé la strada.

¹⁴¹ Si veda GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *cit.* a nota 1, 268-269. Sul

19. Sezione al rettifilo di Gargarassi, con sede carrabile lastricata larga 5,2 m., 8,1 alle crepidini in opera quadrata di tufo costituente anche il marciapiede. Un tratto di argine è anche costituito in grandi blocchi di travertino. Il rudus è appena fondato sul banco di tufo, in breccia e terra.

Un'ulteriore sezione della via Flaminia presento al n. 8 della via Tiberina (fig. 20), presso Ponte Picchiato, dove la via, coincidendo con l'altra, segue nell'ultimo tratto il fondovalle tiberino, prima di superare il fiume.

Concludendo con alcune osservazioni l'esame che si è fatto della struttura viaria della Flaminia, nel primo tratto con cui segue la valle tiberina essa appare notevolmente usurata, certo per la posizione suburbana rispetto a Roma¹⁴² e potenziata notevolmente, oltre che per questo, per la posizione esposta alle piene del fiume (n. 1).

La struttura dell'opera appare poi, fino al Soratte, abbastanza uniforme (nn. 2-14), potendo le differenze essere più apparenti che reali: come quelle stesse con il primo tratto, se ad esso togliessimo il rafforzamento degli argini in opera cementizia. Così le lievi differenze che si riscontrano nelle fondazioni, possono dipendere dalla natura più o meno compatta del terreno attraversato; ed il rilevarsi della sede carrabile a spiovente più o meno accentuato sui lati, può essere il risultato di una diversa tollerabilità subita dallo schiacciamento di un traffico che, ricordo, è durato fino ad ieri. La stessa assenza di crepidini in alcuni tratti può spiegarsi con la loro perdita nel tempo, come si è visto. Tutto ciò non esclude naturalmente interventi di rifacimento o più semplice restauro. Così una struttura specificatamente a parte sembra presentare, in questo contesto, la sezione registrata prima di Monte Viatonica, n. 12.

La strada oltre il tratto ora accennato presenta pure diversità, per i basoli in genere più piccoli e l'uso anche per questo del calcare, l'uso delle crepidini in opera quadrata di tufo (nn. 15-18). Ciò mi sembra però dovuto al materiale di cava utilizzato non egualmente sul percorso, a seconda delle possibilità dei luoghi¹⁴³. La minor capacità della strada ai marciapiedi può intendere l'attraversamento di una regione, quella ad ovest ed oltre il Soratte, forse meno abitata.

viadotto in generale, ASHBY e FELL, *JRS* 1921, *cit.* a nota 1, 158-159; BALLANCE, *cit.* a nota 139, 86-88.

Il viadotto, giunto sotto la costa tufacea dell'opposto versante vallivo, prosegue con una tagliata nel tufo che si sovrappone alle tracce di una tagliata più antica. Questa così interessante diacronia non ho potuto però vederla, essendo stata l'area interrata, ad uso di alcune ville.

¹⁴² Si veda, consimilmente, quanto già osservato a proposito dei percorsi suburbani delle vie Aurelia, Clodia e Cassia.

¹⁴³ Si veda ad esempio come attraverso l'Umbria e le Marche, in terreno calcareo, il lastricato sia fatto di questo materiale: L. QUILICI, *La rete stradale del Ducato di Spoleto nell'Alto Medioevo*, in *Atti del 9° Congresso internazionale di studi sull'alto medioevo* (1983) 399-411; IDEM, *La tecnica di costruzione stradale in età romana*, in *Le strade nelle Marche, Atti del Convegno di Studi della Deputazione di Storia Patria per le Marche* (1986) 187-209.

Il potenziamento della strada nell'attraversamento di una zona al contrario assai frequentata viene documentata, anzi, proprio dal percorso attraverso la vallata del Treia e subito oltre questa, data la monumentalità dei manufatti e l'esistenza perfino di un incrocio a sottovia del grande viadotto. La densità dei sepolcri che si riscontrano sul pianoro tufaceo subito a nord della vallata è una prova a questo proposito¹⁴⁴. Il grande viadotto attraverso la vallata del Treia è anche una prova di come i manufatti più antichi del tracciato viario possano essere rimasti in efficienza od a sostrato di rifacimenti nel corso dei tanti secoli con cui l'uso della strada si è perpetuato.

Riguardo alle caratteristiche generali con cui è stata condotta la direttrice proprio della strada, è tipico della Flaminia il percorso sinuosamente steso sulla dorsale dei rilievi collinari da Prima Porta a sotto il Soratte, così da non contrastare il terreno, ma da trarre da esso ogni possibile vantaggio: la via non si scosta dall'asse stesso d'andamento naturale del rilievo, anche accompagnandone l'andamento altimetrico ondeggiante. In questa maniera poteva ridurre al minimo i movimenti di terra e limitare le opere di impegno, quali le sostruzioni ed i ponti. Per questi caratteri si è visto, in questo tratto della Flaminia, il riutilizzo di un tracciato « naturale » più antico¹⁴⁵, e certo esso è assai diverso da quello altrettanto tipico di un'altra tecnica stradale romana, quello per grandi rettifili, che si riscontra nel percorso di fondovalle da Roma a Prima Porta e poi da dopo il Soratte fino al valico del Tevere: un criterio che non risparmia le più difficili opere tecniche (come è esemplare il viadotto attraverso la vallata del Treia), per collegare quanto più rapidamente possibile alla meta da raggiungere¹⁴⁶.

Aggiungo anche qui l'esemplificazione di alcune strade che vengono variamente ad interessare la via Flaminia od il territorio da essa percorso (fig. 20).

1. Via che da Primaporta si dirige a Petra Pertusa, sezione a Monte del Gatto secondo Lanciani¹⁴⁷: carreggiata lastricata di selce, fortemente arcuata a spiovente sui lati, larga 2,3 m. tra le crepidini, rudus profondo 30-40 cm. di terra e breccia.

2. Via di Veio per Lucus Feroniae, sezione al fosso delle Pantanelle rilevata da Perkins¹⁴⁸: strada più tarda lastricata di selce larga 2,1 m., priva di cre-

¹⁴⁴ Le cave di tufo in attività sul versante sinistro della valle del Treia, subito a monte della via Flaminia, sezionano numerose tombe a camera, in genere costruite con accesso a pozzo dall'alto ed a vano con banconi funebri sui lati.

¹⁴⁵ Cfr. KAHANE, MURRAY THREIPLAND, WARD PERKINS, *PBSR* 1968, *cit.* a nota 1, 59; PERKINS, *JRS* 1957, *cit.* a nota 1, 140.

¹⁴⁶ Cfr. QUILICI, *Tecnica di costruzione stradale*, *cit.* a nota 143.

¹⁴⁷ Biblioteca Apostolica Vaticana, manoscritti R. LANCIANI, *Codice Vaticano Latino* 13046, f. 58r. Su questa via in generale cfr. KAHANE, MURRAY THREIPLAND, WARD PERKINS, *PBSR* 1968, *cit.* a nota 1, 111-125.

¹⁴⁸ IDEM, *PBSR* 1968, *cit.* a nota 1, 138.

pidini; questa è posta circa 70 cm. sopra una carreggiata precedente in scaglie di tufo su colmata di sassi, tegole, signino, che la ceramica vascolare frammista ha datato alla seconda metà del I secolo d. C. Su vari altri strati di riempimento si è osservato, circa 1,2 m. ancora al di sotto, circa 2 m. dal primo lastricato, un'altra strada ancor precedente, presumibilmente risalente ad epoca etrusca, incavata nel tufo e fornita di canalette di scolo laterali.

3. Strada da Castelnuovo di Porto a Monti Rosi, sezione alla Sterpara: sede carrabile lastricata di selce larga 2,2 m. tra le crepidini, rudus di terra e breccia di selce profonda 20-30 cm., traccia di marciapiede ai lati in pietrisco di selce¹⁴⁹.

4-5. Strada di Capena per Veio e Campagnano, sezioni a Monti Rosi ed alla stazione di Magliano, carrabile lastricata di selce larga da 2,0 a 2,5 m. tra le crepidini¹⁵⁰.

Via Tiberina (fig. 20):

6-7. Sezioni prima e dopo Lucus Feroniae, contigualmente alla zona urbanizzata: lastricato di calcare largo 3,9-4,1 m. tra le crepidini; resti di un marciapiede nella prima sezione, largo, 1,1 m.¹⁵¹.

8. Sezione tra Ponte Etrusco e Ponte Picchiato, appartenente al percorso della via Flaminia prima del superamento del Tevere: sede carrabile lastricata di selce larga 4,1 m. tra le crepidini, marciapiedi in breccia contenuti su crepidini più esterne in opera quadrata di tufo per una larghezza di 1,1 m.¹⁵².

Via Capenate, sul collegamento di Lucus Feroniae a Capena e questa alla Flaminia¹⁵³ (fig. 20):

9. Sezione da Lucus Feroniae, contigualmente alla zona urbanizzata, sede carrabile lastricata di calcare larga 3,1 m. tra le crepidini, marciapiedi larghi 90-110 cm.¹⁵⁴.

10. Sezione a Streppareti, 2 km. dal centro di Morlupo, 4,1 dalla Flaminia: lastricato di selce largo 3,2 m. tra le crepidini; rudus in terra frammista a poche scaglie di selce allettato sul banco di tufo tenero naturale del rilievo.

Altre strade (fig. 20):

11-12. Vie riferite alla centuriazione del territorio di Feronia, sezioni a

¹⁴⁹ Sulla via in generale, ibidem, 138-144.

¹⁵⁰ Sulla via in generale cfr. P. ROMANELLI, *Magliano Romano*, in *NS* 1918, 124-125; ASHBY e FELL, *JRS* 1921, *cit.* a nota 1, 154; KAHANE, MURRAY TREIFLAND, WARD PERKINS, *PBSR* 1968, *cit.* a nota 1, 81. Sul proseguimento di questo percorso ad est della Flaminia cfr. i nn. 9-10.

¹⁵¹ Cfr. in generale G. SIMONCINI, *Il foro di Lucus Feroniae*, in *Quaderni Istituto Storia dell'Architettura* 49-50, 1962, tavv. 1-2.

¹⁵² La sezione è da paragonare a quella di Ponte Picchiato, largo appunto 6,3 m. Su questo tratto della via Flaminia cfr. ASHBY e FELL, *JRS* 1921, *cit.* a nota 1, 161.

¹⁵³ La stessa strada prosegue poi a nord-ovest della Flaminia per Veio, cfr. i nn. 4-5 sopra descritti.

¹⁵⁴ Cfr. SIMONCINI, *cit.* a nota 151.

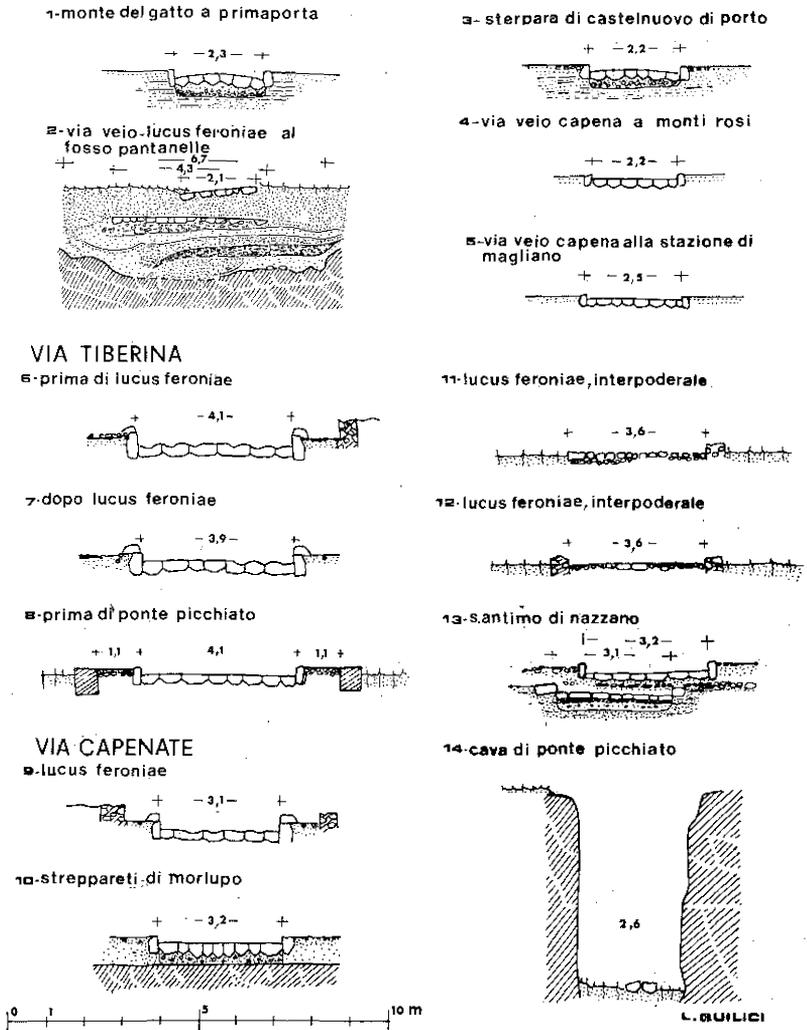


fig. 20 - Sezioni di strade interessate alla regione percorsa dalla Flaminia.

nord-est del Molino di Fiano, sul fosso di Medallo: battuti in pietrame, malta e terra pressata, larghi 3,6 m.¹⁵⁵

13. S. Antimo di Nazzano, strada lastricata di calcare larga 3,2 m. tra le crepidini, rudus in terra e ghiaia, marciapiedi forse in ghiaia. Sotto la strada romana è stata rilevata una strada arcaica in lastre calcaree irregolari, larga 3,1 m.

¹⁵⁵ Cfr. M. P. MUZZIOLI, M. INCITTI, P. AURELI, *Capena e Lucus Feroniae*, in *Misurare la terra: centuriazione e coloni nel mondo romano. Città, agricoltura, commercio: materiali da Roma e dal suburbio* (1985) 53-61.

tra le crepidini, rudus in ghiaia e scaglie calcaree su allettamento di terra e scaglie di cappellaccio ¹⁵⁶.

14. Via cava che si dirama dalla Flaminia a Ponte Picchiato in direzione di Gallese; taglio nel tufo che sale al piano della Rustica, largo 2,6 m. ¹⁵⁷.

Giunto alla conclusione di questa analisi, mi rendo conto che il suo punto d'arrivo è solo una porta aperta ad affrontare le prospettive che offre ¹⁵⁸. Ho voluto infatti, in questa sede, non tanto avanzare conclusioni, avendone sottoposte a considerazione solo alcune, quanto far comprendere il valore dell'indirizzo proposto per una futura ricerca in tal senso.

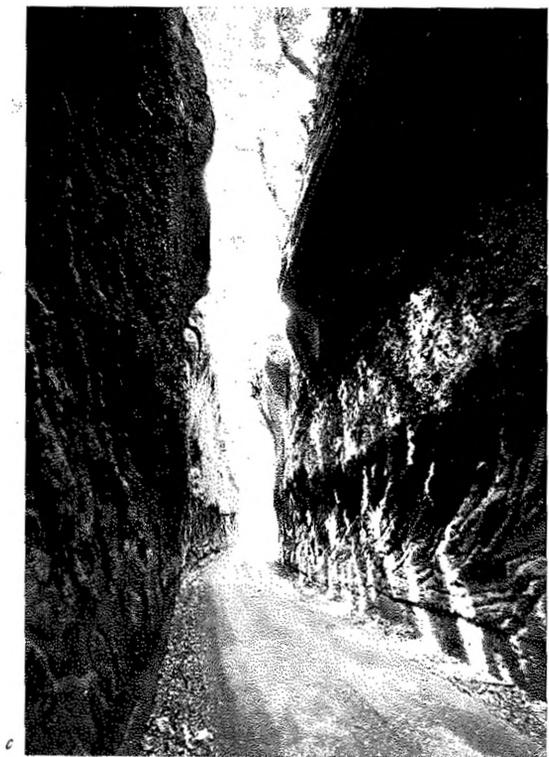
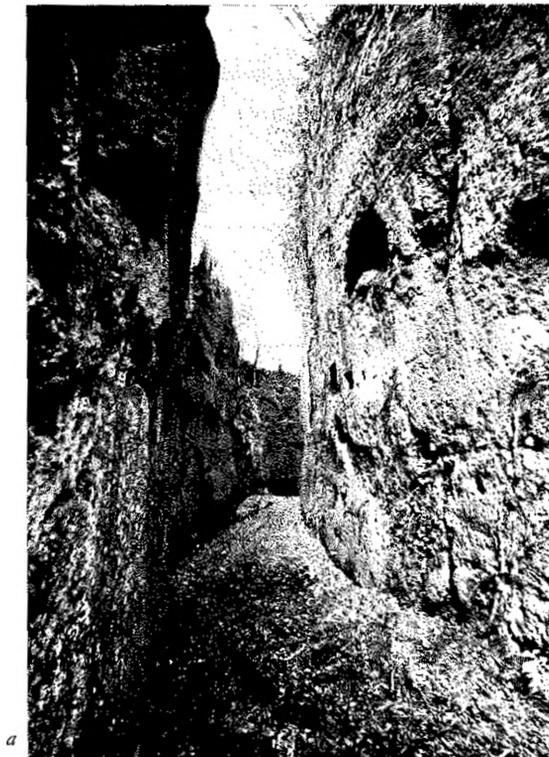
Mi aspetto infatti che da una raccolta sistematica dei dati tecnici documentati dai tronchi monumentali superstiti delle antiche strade si possa giungere ad una loro conoscenza tanto più dettagliata, che possa porsi alla base di una comprensione storica di tali percorsi.

La loro identificazione ed il loro contenuto monumentale variato nel tempo, come riflesso delle condizioni socio-economiche evolute nel tempo, nell'ambito dei territori, sarà anche di valido aiuto alla comprensione storica dei medesimi.

¹⁵⁶ Per la strada arcaica, riconosciuta nel contesto di un abitato, cfr. M. P. MUZZIOLI, V. D'ATRI, C. SFORZINI, in *Archeologia nella Tuscia I* (1982) 158-162. Sul luogo in generale si veda M. P. MUZZIOLI, *Cures Sabini* (1980) 171-183.

¹⁵⁷ Cfr. GAMURRINI, PASQUI, COZZA, MENGARELLI, *citt.* a nota 1, 44.

¹⁵⁸ Mentre questo testo era in stampa, sono stati resi noti sul tema diversi lavori, che ritengo utile ricordare: N. DEGRASSI, *Via Clodia e via Cassia: nomi e percorsi*, in *RendPontAcc* 55-56, 1982-1984, 155-174; C. CALEI, L. COSTA, G. MESSINEO, F. SCOPPOLA, *Malborghetto*, in *BCommArch* 90, 1984, 1, 173; S. MINEO, R. SANTOLINI, *Via Trionfale*, *ibidem*, 193, 200-201, 205-206; G. GAZZETTI, *La «mansio» di Vacanas al XXI miglio della via Cassia*, in *Archeologia nella Tuscia II* (1984) 155-161; *Archeologia e territorio: ritrovamenti e vie di comunicazione tra Firenze e Fiesole* (1985) 101-112; M. R. COPPOLA, F. M. MARCHESINI, M. P. ROSATI GRIPPA, *La chiesa di S. Lazzaro presso la via Trionfale a Roma*, in *MEFRA* 97, 1985, 2, 556-561; L. COZZA, *La grande pianta di Falerii esposta nel Museo di Villa Giulia*, in *OpRom* 15, 1985, 17-46; G. GAZZETTI, *La valle di Baccano in età romana*, in *BA* 70, 1985, n. 29, 39-46; G. MESSINEO, L. PETRACCA, L. M. VIGNA, *Via Cassia, km. 11. Località Casale Gbella*, in *BCommArch* 90, 1985, 1, 177-179; P. MOSCATI, G. NARDI, *La viabilità di una regione: l'Agro Falisco, e La viabilità di una metropoli: il caso di Caere*, in *Strade degli etruschi* (1985) 89-136 e 155-211; P. MOSCATI, *Studi su Falerii Veteres*, in *RendLincei* 40, 1985, 64-69; J. M. PAILLER, *L'urbanisme de Volsinii: nouvelles observations et hypothèses*, in *MEFRA* 97, 1985, 2, 913-922; E. POULSGAARD MARKUSSEN, *Out of Tarquinia*, in *AnalRom* 14, 1985, 17-18; P. G. GIEROW e C. NYLANDER, *San Giovenale*, in *Architetture etrusca nel Viterbese* (1986) 28 e 38; R. STOPANI, *Le grandi vie di pellegrinaggio del Medioevo. Le strade per Roma* (1986); IDEM, *Storia e cultura delle strade in Valdelsa nel Medioevo* (1986); L. QUILICI, *Sulle vie di Roma*, in *Archeologia Viva* 6, 1987, n. 3, 16-25; IDEM, *La cava buia di Fantibassi e le vie cave del territorio falisco*, in *StEtr* 55, 1987.



a-d) vie cave di Madonna del Carmine e di Monte Fosco a Sutri, di Castel d'Asso presso Viterbo e di Santibassi presso Civita Castellana.



a



c



d

a-d) via Clodia presso Bracciano, via Cassia presso Montefiascone, via Flaminia presso Rignano e via Cassia presso Borro.