

LA RETE STRADALE ROMANA
NELL'ETRURIA MERIDIONALE
IN RELAZIONE A QUELLA DEL PERIODO ETRUSCO

(Tavv. XXXI-XXXIV)

Uno dei fattori principali — sarei per dire il fattore decisivo — dell'incremento della potenza di Roma (1) fu il possesso dell'unico passaggio nel basso Tevere che avesse carattere permanente. Questo passaggio deve essere esistito in forma di traghetto, se non proprio come guado, molto prima della fondazione di Roma, vista l'importanza che deve sempre aver avuto per il commercio fra l'Italia settentrionale e la meridionale.

Si potrebbe quasi pensare che Evandro l'Arcade, il quale all'epoca della venuta di Enea si trovava già stabilito sul sito di Roma, fosse una lontana memoria di qualche gruppo di commercianti greci intraprendenti che avevano preso dimora presso questo passaggio così importante, ma pure soggetto ad essere interrotto spesso, e per diversi giorni, dalle inondazioni del fiume, pronti ad albergare i viaggiatori durante questi periodi di soggiorno forzato (Tav. XXXI, 1) (2).

Questo passaggio sul Tevere, non bisogna dimenticarlo, sta a mezza distanza fra il mare e l'Appennino allora quasi impervio. Il sito di Roma fu dunque la chiave sia dal lato commerciale che dal lato militare di tutta l'Italia: ed i fondatori di Roma, chiunque essi fossero, hanno dimostrato una prescienza addirittura sorprendente nell'averlo occupato.

Visto e considerato questo, bisogna anche riaffermare che il luogo di passaggio era in un punto di corrente tranquilla, un poco

(1) Per i dettagli delle questioni topografiche locali riguardanti la città di Roma, rimando al *Topographical Dictionary of Rome* fatto dal defunto S. B. Platner e da me, ora in corso di stampa.

(2) Le figg. 1, 3, 5-9 sono da fotografie prese dalla Signorina D. E. Bulwer, alla quale debbo i più sinceri ringraziamenti.

più giù dall'isola tiberina, ove il primo ponte di legno, il Pons Sublicius, ed ancora dopo il primo ponte di pietra, il Pons Aemilius (Tav. XXXI, 3), furono più tardi costruiti e ove l'acqua ancora oggi è poco profonda. Da ciò ne deriva che le teorie che vorrebbero cercare il nucleo di Roma primitiva altrove che sul Palatino urtano contro un fatto di primaria importanza, poichè (lasciando da parte altri argomenti) il Palatino è così adatto alla difesa di questo punto di suprema importanza, che non è lecito supporre che non fosse stato scelto per primo dai fondatori della città.

Quando poi venne costruita la prima cinta muraria della città di Roma (il Palatino (1) molto probabilmente al principio non ne ebbe, poichè non ne aveva bisogno, difeso come era da profonde valli nelle quali scorrevano dei fossi paludosi, e collegato agli altri colli di Roma soltanto dallo stretto giogo della Velia) essa passava direttamente dall'angolo sud-ovest del Palatino, ove ne restano importanti avanzi, fino forse alla porta Trigemina sotto l'Aventino, e in conseguenza al fiume, e dall'altro lato dall'angolo nord-ovest del Campidoglio fino alla porta Flumentana. Da questa parte della sponda sinistra del Tevere difesa dalle mura ed inclusa dentro il loro circuito, partiva il Ponte Sublicio, al quale più tardi successe il primo ponte di pietra, il Pons Aemilius. Non si può quindi accettare la teoria del Mommsen, secondo il quale il Ponte Sublicio avrebbe attraversato l'isola, poichè un ponte che passava qui si sarebbe trovato fuori della cinta muraria. I ponti attuali dell'isola, il Ponte Fabricio e il Ponte Cestio, datano solo dal I secolo a. C.

(1) Non posso condividere una teoria avanzata dal prof. Sogliano, il quale, sostenendo che le cinte primitive di molte città fossero state formate da un fosso e da un aggere di terra sostenuto da una palizzata di legno, vorrebbe derivare *Palatium* da *pālus* nel senso di palo; sebbene non si tratti di una congettura fondata, prefererei la derivazione da *pālus* nel senso di palude. In quanto al Septimontium, fu un'estensione intieramente verso l'interno: ma che la città delle quattro regioni si sia astenuta dall'arrivare fino al Tevere, pure includendo il Campidoglio (PLATNER, *Topography of Ancient Rome*, pag. 2, fig. 5), mi sembra assai difficile il poterlo credere (v. KIEPERT e HÜLSEN, *Formae Urbis Romae Antiquae*, tav. 1). Il Lugli, in una recente seduta dell'Accademia Pontificia, ha espresso l'ipotesi che ad uno stadio dello sviluppo della città, e forse proprio all'epoca della formazione della prima cinta, le mura prendessero una linea diretta dalla Porta Esquilina fino alle Carine, lasciando così fuori del recinto i sepolcri più antichi dell'Esquilino (V. PINZA, *Mon. Lincei*, XV), e tagliando fuori l'Oppio e il Celio, con un percorso notevolmente più breve.

Ed ancora meno si può accettare un'altra teoria (1), secondo la quale l'esistenza di un muro lungo il fiume dimostrerebbe che la città serviana fosse stata chiusa da questo lato, ed avesse quindi voltato le spalle al Tevere; poichè la descrizione che ne ha data il Lanciani (2) ci indica con ogni possibile chiarezza che questo non fu altro che un muraglione di sostegno della sponda del fiume, e quindi non chiudeva affatto la città.

Sotto questa persuasione, il Leopold ha voluto credere che il Ponte Sublicio fosse solo di importanza sacrale e cercare il passaggio primitivo del fiume nientemeno che al Pons Mulvius, il moderno Ponte Molle, distante tre buone miglia dalla porta delle mura Serviane (forse quella chiamata Ratumenna) (3), dalla quale più tardi la Via Flaminia usciva dalla città attraverso un terreno pianeggiante e frequentemente inondato, e quindi in un punto dove la difesa avrebbe offerto difficoltà insuperabili, non essendo più possibile di rompere il ponte al momento di estremo pericolo e dove, per giunta, la corrente è assai forte, cosicchè appare quanto mai inadatto al passaggio nei tempi primitivi (Tav. XXXI, 2) (4). Così non si può attribuire la fondazione di Roma all'importanza della sua posizione sulla strada fra il Pons Mulvius e la Velia (sic).

Che la cinta serviana vera e propria escludesse l'Aventino, venne già supposto dal Merrill (5) ed è da credere per diverse ragioni. Del muro primitivo sull'Aventino nulla rimane, nè si può comprendere la storia delle due secessioni (6) all'Aventino nel 494 e 449 a. C. qualora si supponga che il colle sul quale i malcontenti si raccolsero fosse già incluso dentro la cinta murale (7).

(1) LEOPOLD in *Med. Ned. Hist. Inst.*, VI (1926), 49-66; cfr. anche BAGNANI e LUGLI in *Bull. Comun.* LV (1927), pp. 285; 287-291.

(2) *Ruins and Excavations*, 63.

(3) Questa porta, secondo la leggenda, prese il nome da un auriga etrusco, i cavalli del quale, dopo aver vinto una corsa a Veio, si spaventarono e fuggirono fino a Roma, ove giunti dinanzi alla porta gettarono giù il conducente (il quale morì) non fermandosi che al Campidoglio. A quest'epoca non vi erano nè il Pons Mulvius, nè la via Flaminia: ma questo non recava nessun disturbo agli annalisti che tramandavano la leggenda.

(4) La traversata del fiume a questo punto si deve invece congiungere colla costruzione della via Flaminia (v. più sotto).

(5) *Classical Philology*, 1909, 420, 432.

(6) V. MERLIN, *L'Aventin*, 3, 266-269.

(7) Si potrebbe anzi quasi supporre che la versione che le attribuiva al Mons Sacer e non all'Aventino fosse venuta in mente a qualcuno che vedeva l'assurdità di una secessione dentro la città, la quale non è stata rilevata come

Qualunque sia però l'epoca nella quale l'Aventino venne compreso dentro la città, se fosse subito dopo la catastrofe gallica, quando venne ricostruita la cinta con grossi blocchi alti 2 piedi romani (59 cm.) oppure più tardi non possiamo ancora sapere. Ma in ogni modo bisogna per forza ammettere che anche dopo questa ricostruzione, il Palatino per la sua eccezionale importanza militare, di difesa cioè del passaggio del fiume, avesse una cinta a parte, giacchè i resti di mura vicino a S. Teodoro non si lasciano combinare con nessun tracciato possibile della cinta generale. Il fatto viene, a torto, negato dal Von Gerkan (1) in un passo che ho voluto tradurre: « La presenza del tufo fidenate nel muro del Palatino (2) comprova non soltanto la ricostruzione di questo muro dopo l'invasione gallica, ma anche la contemporaneità di questa sezione del muro con alcune sezioni del muro serviano. Però una fortificazione indipendente del Palatino rimane incomprensibile in tempo storico, tanto prima quanto dopo la catastrofe gallica. Siccome non si può comprovare l'esistenza di resti del muro all'infuori dell'angolo orientale (sic!) della collina, mentre il percorso del muro serviano lungo il Tevere è già da lungo tempo, e con diritto, considerato come dubbio (3), si impone la conclusione, che il muro della città dal Campidoglio correva non direttamente all'Aventino, ma prima raggiungeva il Palatino a sud di S. Teodoro per poi divergere all'Aventino prima del cosiddetto Pedagogy. Il pezzo di muro ben conservato che si trova in questo punto non è bene disegnato in nessuna pianta, mentre forma un angolo un po' acuto col declivio del Palatino, e prende chiaramente la direzione verso l'erta sommità nord dell'Aventino (4). Se questa congettura coglie nel vero, è necessario di raccordare

avrebbe dovuto esserlo, poichè moltissimi, sotto l'influenza del Pais e del Pinza non hanno voluto riconoscere l'esistenza delle vere mura di Servio Tullio (o chi per esso) della fine del sec. VI, e credono quindi che Roma non avesse mura prima della catastrofe gallica. Nell'articolo *Secessio* nella *Realencyclopädie* di Pauly-Wissowa viene seguita l'opinione del Meyer (*Ursprung des Tribunats* in *Hermes*, XXX (1895), 1-24 — *Kleine Schriften*, 351-379) che le tradizioni in riguardo a queste due secessioni non hanno fondamento storico, e che in ambedue i casi è più antica la localizzazione della secessione sull'Aventino, più recente quella sul Monte Sacro.

(1) *Gnomon*, 1927, 459.

(2) TENNEY FRANK, *Roman Buildings of the Republic*, 6, 48, 92 segg.

(3) Ultimamente, LEOPOLD, *op. cit.*, 49 segg.

(4) V. però *Ann. Inst.*, 1871, 44.

un poco il Circo Massimo nell'epoca repubblicana, ma se anche così si prolunga la lunghezza complessiva del muro, i punti pericolosi nelle valli sono assai più brevi della linea di congiunzione fra il Campidoglio e l'Aventino ».

Se però la testata sinistra del Ponte Sublicio fu difesa dalle fortificazioni serviane, quella destra invece sboccava all'aperto in luogo indifeso: ed è per ciò che il ponte fu costruito in modo che potesse essere facilmente interrotto (1), servendo il fiume in quell'epoca come compimento della cerchia delle mura.

Il Gianicolo però non era del tutto indifeso: è probabile che vi esistesse un piccolo forte, e in ogni modo in tempo di pericolo esso era ben presidiato, una bandiera rossa essendovi esposta quando si avvicinava il nemico, in modo da essere visibile dal Campo Marzio, perchè i cittadini potessero accorrere alla difesa. Fu soltanto nell'epoca di Aureliano, quando la linea delle mura era ben diversa, che fu collegato al fiume per mezzo di muri discendenti dalla porta Aurelia fino giù alla sponda destra.

Da questa testata destra, cioè dal *litus Etruscum*, partivano dunque tutte le strade che da Roma conducevano in Etruria prima dell'anno 220 a. C., epoca in cui fu costruita la Via Flaminia, che passava sulla sponda destra per mezzo del Pons Mulvius. Questa però fu una strada di natura puramente militare, e le 36 miglia di percorso attraverso l'Etruria, fino a che, vicino all'odierna stazione ferroviaria di Gallese (l'ultima stazione prima di Orte), riattraversava il fiume con un grande ponte, gli ultimi resti del quale sparirono solo nell'inondazione del 1900 (2), furono puramente casuali, l'unico scopo essendo quello di abbreviarne il percorso fino alla sua lontana mèta, cioè la Gallia Cisalpina, e non mai di migliorare le comunicazioni fra Roma e l'Etruria. Queste invece, prima del 220 a. C. debbono essere state assicurate da una strada che passava a destra dal Ponte Sublicio (3) correndo

(1) Il Richter nei suoi *Beiträge zur römischen Topographie* (I. *Alliaschlacht und Serviusmauer*) ha fatto bene insistendo sull'impossibilità di prendere la città di Roma con un attacco dalla sponda destra (v. la mia *The Roman Campaign in Classical Times*, pagg. 71, 72).

(2) Questa portò all'abbandono anche del traghetto che si era sostituito ad esso, l'esistenza del quale è documentata fino dal 1617 ed anche prima, giacchè è indicato nella carta del Mauro (v. sotto, p. 179, nota 4).

(3) La direzione delle strade che vengono a Roma dal N. e dall'E. e specialmente della Via Salaria, che mira non alla Porta Flumentana, ma al Vicus

sotto il Gianicolo lungo la sponda destra del fiume, fino ai Prati di Castello, ove si biforcava. Da lì un ramo deve esser salito per Monte Mario, lungo il percorso della Via Triumphalis, ove, come hanno dimostrato le recenti scoperte, disgraziatamente non ancora bene illustrate, vi fu un abitato etrusco con tracce non troppo certe, ma non da scartarsi intieramente, appartenente all'epoca del bronzo. Sarà stata questa via, e non il primo tratto della Via Clodia, come si è creduto finora (1), che avrà assicurato le prime comunicazioni fra Roma e Veio dopo la presa di questa città: ed il primo tratto della Via Clodia fino al bivio della Giustiniana, forse non venne costruito prima del 220 a. C. (2). Con ciò non si viene a negare la giustizia dell'osservazione fatta dall'Anziani, secondo il quale le tribù stabilite sul percorso della Via Clodia, nelle vicinanze del Lago Sabatino, debbono esservi state fondate non più tardi della seconda metà del IV secolo, cosicchè la via stessa si può attribuire alla fine di questo secolo, cioè poco dopo la Via Appia. Chi sia stato però il Clodius che dette il nome alla via non sappiamo: ma non siamo obbligati a credere che fosse egli il primo a fare la strada, bensì che egli consolidasse e riunisse in una linea di comunicazione di valore militare e com-

Iugarius, mi pare che ci possa indicare che le saline dalle quali i Sabini presero il sale fossero quelle della sponda destra ove sempre fu il Campus Salinarum Romanarum (V. LANCIANI, *Bull. Com.* 1888, 83; *Eph. Epigr.* IX, 337, 434) e non della sponda sinistra ad Ostia. Il Carcopino, pur mettendo più tardi la loro origine, è dello stesso parere, ma non per la stessa ragione (*Virgile et les origines d'Ostie*, 18: « Quant aux salines de la rive droite du Tibre, il ne peut en être question dans l'histoire des Romains avant l'installation définitive de Rome au nord du Tibre, au lendemain de la victoire remportée par le dictateur de 356 av. J. C., C. Marcius Rutilus, sur les Etrusques de Caere et de Tarquinii (Liv. VII, 17, 6). Les auteurs mêmes qui établissent une corrélation entre les salines du Sud et la fondation d'Ostie l'associent, comme Cicéron (Rep. II, 18, 33), ou la subordonnent comme Tite Live (I, 33, 9, Silva Mesia Veientibus adempta usque ad mare imperium prolatum, et in ore Tiberis Ostia urbs condita, salinae circa factae) à la conquête de la rive nord et des ses forêt maritimes, notamment à la possession de cette *Silva Mesia*, objectif visé et atteint par les campagnes du milieu du IV^e siècle av. J. C. (DE SANCTIS, *Storia dei Romani*, II, 255, 256) »).

(1) V. lo studio importantissimo del fu ANZIANI, *Les voies romaines de l'Etrurie méridionale* nei *Mélanges de l'École Française de Rome*, XXXII (1913), 234.

(2) Volendo, si potrebbe anche supporre che la via primitiva partisse dall'alto del Gianicolo, seguendo presso a poco il percorso dell'Acqua Traiana (Via Aurelia, Via della Pineta Sacchetti) fino alla stazione ferroviaria di S. Onofrio.

merciale alcuni tronchi già esistenti. Anzi, è con ragione che l'Anziani ci mostra come la Via Clodia si serve di strade di comunicazione già preesistenti fra diversi centri etruschi, come ad esempio Caere (che veniva raggiunto mercè un bivio poco dopo le rovine del villaggio medioevale di Galera), Blera (dalla quale una strada divergeva a Tarquinii ecc.): mentre la Via Cassia e la Via Aurelia sono vie di penetrazione militare, che non toccano che *per accidens* gli antichi centri etruschi.

L'altro ramo di strada che si distaccava al bivio dei Prati di Castello continuava invece di seguire la sponda destra del Tevere, passando sotto Monte Mario e gli altri colli che dominano la valle del fiume fino a Nazzano, ove doveva internarsi fra le colline ad Est del Monte Soratte (1).

Dopo averle attraversate, tornava, a Nord di Torrita, a seguire la sponda del fiume almeno fino al punto ove più tardi la Via Flaminia ebbe il ponte di cui si è detto sopra al 39° miglio — dove però assai prima del 220 a. C. deve essere esistito un passaggio sul fiume sotto Otricoli, la prima città umbra che entrasse in relazioni amichevoli con Roma, già nel 308 a. C. — e possibilmente ancora molto più oltre. Era questa infatti la via primitiva lungo la valle del fiume (2) e quindi di antichità già remota. Ma la potenza di Veio rendeva quanto mai conteso il passaggio dei Romani lungo il fiume: ed anzi, non molto lontano da Roma, a circa otto miglia dal Capidoglio, una via, (con almeno un bel taglio nella roccia, ma non selciata), scendeva da Veio lungo la Valle del Cremera (3) fino al Tevere, che deve aver attraversato con un traghetto per raggiungere Fidene — certamente non con un ponte di cui non parla nessun autore e del quale non vi sono tracce. Solamente nei tempi moderni se ne è collocato uno proprio in questo punto storico. Da Fidene, poi, questa via avrebbe proseguito per Collazia, Gabii e Preneste verso la Valle del Sacco e l'Italia meridionale, dando così una linea di comunicazione fra essa e l'Etru-

(1) L'ho studiata dettagliatamente di recente (*La via Tiberina e i territori di Capena e del Soratte nel periodo romano* in *Memorie della Pontificia Accademia Romana di Archeologia*, I, 2, 129 segg.).

(2) V. l'articolo fatto da me insieme col Sig. R. A. L. Fell sulla via Flaminia in *Journal of Roman Studies*, XI (1919) e specialmente pagg. 126, 144.

(3) Fu seguita dal Nibby per il primo e poi da me e dal Panaitescu (*Eph. Daco-Romana*, II (1924), 439 segg.: v. la bella cartina del Gismondi alla p. 453.

ria, che tagliava fuori completamente la città di Roma (1). Il possesso di Fidene era quindi di importanza capitale: e la spedizione disperata dei Fabii è stata bene spiegata come un eroico tentativo di spezzare il collegamento fra Veio e Fidene, collocando un fortilizio sul basso Cremera (2). Ma il possesso di Fidene assicurava pure le comunicazioni del Tevere stesso e quelle sulla sponda sinistra, poichè l'acropoli di Fidene (che certamente, come ora riconosco, è da identificarsi con Castel Giubileo) (3), domina completamente la Via Salaria per la quale vennero i Sabini per provvedersi del prodotto delle saline della spiaggia latina (Tav. XXXII).

Gli sforzi compiuti da Veio per tenerla in suo possesso, debbono essere stati assai notevoli, essendo collegati col mantenimento del traghetto.

Ha ragione quindi Livio, quando dice (4): « classi quoque ad Fidenas pugnatum cum Veientibus quidam in annales rettulere, rem aeque difficilem atque incredibilem nec nunc lato satis ad hoc amne, et tum aliquanto, ut a veteribus accepimus, artiore, *nisi in traiectu forte fluminis prohibendo* aliquarum navium concursum in maius, ut fit, celebrantes navalis victoriae vanum titulum appetivere ».

Questo traghetto, è interessante notarlo, ha persistito fino ai tempi imperiali, come fa fede una targhetta di rame, lunga 140 millimetri ed alta 55, fornita di due anse laterali, dove si trovano i fori dei chiodi con cui era stata affissa a qualche oggetto, certamente mobile: e poichè la targhetta fu scoperta nell'alveo del Tevere, nei lavori per la fondazione del Ponte Vittorio Emanuele, tale oggetto deve essere stato una barca (5) destinata al traghetto

(1) Così pure il Panaitescu (*loc. cit.*, p. 448): « Ma più importante ancora (della via navigabile del Tevere e della Via Salaria) per il Lazio primitivo, era la via che legava Praeneste a Caere, la quale pare oltrepassasse il Tevere a Fidene per continuare al di là nella valle del Cremera sino a Veio (ANZIANI, *op. cit.*, 206-214, 234). Questa era la via che univa i più importanti centri preromani: Praeneste, Gabii, Veio, Caere ».

(2) RICHTER in *Hermes*, XVII (1882), 436.

(3) *The Roman Campagna in Classical Times*, 67 e fig. 1 (da una bella fotografia del Sig. G. R. Swain, fotografo del Near East Expedition dell'Università di Michigan, ripetuta nella nostra fig. 4).

(4) IV, 34, 6, 7.

(5) Cfr. *CIL* XV, 7150: *Sub L. Arruntio Stella navis harenaria quae servit in Aemilianis redemptore L. Mucio Felice*. Sembra certamente assai poco logico che una di queste targhetture si trovi pubblicata nel VI e l'altra nel XV volume

che collegava le diverse parti della proprietà imperiale, come si può raccogliere dalle due iscrizioni che si trovano nella targa stessa (1). Da un lato si legge: *M. Ulpi Aug. lib. Diadumeni proc. praetori Fidenatium et Rubrensium et Gallinar(um) albarum sacrum quae praestu est usibus Caesaris n(ostri)*, e dall'altra la stessa iscrizione colla sola sostituzione del nome di Glyptus.

Come dice bene il Vaglieri « la targhetta venne.... inchiodata ad un oggetto che appartenne prima ad uno poi all'altro di questi due liberti.... quello dei due che succedette all'altro fece schiodare dall'oggetto la targhetta appostavi, ve la fece rinchiudere dopo aver fatto nuovamente incidere sul rovescio di essa la medesima iscrizione, cambiandovi solo il nome, cioè mettendo il nome suo nel luogo ove nella prima iscrizione era inciso il nome dell'altro».

M. Ulpius Diadumenus fu certamente un liberto di Traiano, e si ha inoltre menzione di un *Ulpus Glyptus Aug. lib. ab. epistulis* (2), che potrebbe forse identificarsi con quello della nostra tabella. I caratteri dell'iscrizione di Glyptus sembrano certamente posteriori a quelli di Diadumenus.

La villa di Livia *ad Gallinas Albas* ci è assai bene conosciuta (3), ma non avevamo finora sentore dell'esistenza dei due altri centri (*praetoria*) di Fidene e di Grottarossa.

Quando sia stato abbandonato il traghetto, non lo sappiamo; certo è che non figura fra i parecchi che si trovano indicati nella carta di Giubileo Mauro, incisa nel 1617, ma di origine assai più antica, che fu di recente pubblicata (4). Sarebbe interessante ed importante un'analisi di essi per documentare le comunicazioni fra l'Etruria e la Sabina, poichè di ponti fino proprio ai tempi nostri, non ce ne è stato alcuno, salvo il ponte di Borghetto eretto da

del *Corpus*, e non so se questo fatto si possa attribuire alla deplorevole sosta nel compimento dei lavori, i quali, quasi completi alla morte del Mommsen, hanno poi progredito con una lentezza veramente inesplicabile.

(1) V. gli eccellenti commenti del Vaglieri nelle *Notizie degli Scavi*, 1909, 433 segg. e nel *Bull. Com.*, XXXVI (1910), 141 segg. L'iscrizione sarà pubblicata nel *CIL*, Vol. VI col N. 37763 a. La targa è al Museo delle Terme.

(2) *CIL*, Vol. XIV, 3909.

(3) V. in ultimo lo studio del Lugli in *Bull. Com.*, XLI (1923), 26 segg. Il sito fu identificato per il primo dall'infaticabile Olstenio (*ad Cluver*, p. 527, 49).

(4) R. RICCIARDI in *Boll. R. Soc. Geogr. Ital.* (1923), il quale però (p. 22 dell'estratto) nota a torto che il P. (ove non si tratta di ponti in muratura) significa *P(onte)*, mentre dovrebbe dire *P(asso)*.

Domenico Fontana (1) per Sisto V in sostituzione di un traghetto « ut commeantes tracedonis molestia et vectigali sublevaret ».

Tale analisi farà parte del testo della carta archeologica della Sabina, alla quale ho avuto testè l'incarico onorevole e grato di prendere parte. Uno dei più importanti fu certamente quello di Nazzano che conduceva al Lucus Feroniae (2).

Non credo quindi di poter condividere l'opinione espressa dal Norton (*Encyclopaedia Britannica* IX, 855, nell'articolo Etruria) cioè che « al Tevere come elemento di separazione fra l'Etruria e il Lazio sia stata data molta più importanza nei concetti degli scrittori moderni che non avesse in realtà. Un fiume di tal genere, stretto, non molto rapido, e spesso poco profondo, non può aver formato che un ostacolo momentaneo ai baldi Etruschi. S'intende che dopo la fondazione di Roma, esso potè essere usato per difesa come la fossa di un castello: ma ciò è ben differente dall'ammetterlo come un argine permanente alla diffusione di una coltura o un'altra ».

Per quanto riguarda lo studio dettagliato della rete stradale del periodo etrusco, bisogna tenere in mente la pregiudiziale sollevata dagli scavatori tedeschi (Koch, Von Mercklin, e Weickert) i quali si esprimono nel modo seguente: *Röm. Mitt.* XXX (1915), 190 segg. « Nel periodo etrusco Bieda deve essere stato il centro di una densa rete stradale, le tracce della quale si incontrano dappertutto; però non si riesce a riunirle in un quadro chiaro, poichè lo stato delle cose viene confuso da percorsi moderni, medioevali e romani. Il Dennis considerava alcuni segni esterni come etruschi: tali strade sono tagliate nel masso, spesso come veri cavoni, sono in media strette, con profondi solchi di ruote e punti di passaggio: sul lato della montagna vi sono canali per l'acqua, mentre sul lato della valle la roccia viene lasciata molte volte con un'alta e massiccia balaustrata. Le salite vengono preferibilmente superate con lunghe curve in forma di S. Tutte queste particolarità s'incontrano nella regione di Bieda, ma dopo lungo studio, si resta sempre più incerti se veramente in ogni caso esse dimostrino l'alta antichità di una strada: poichè la maggior parte di questi segni provengono semplicemente dalla conformazione

(1) *Journ. Rom. Stud.* cit., 160 n. 1; ORBAAN, *Die Selbstverteidigung des Domenico Fontana* in *Repertorium für Kunstwissenschaft*, XLVI, 177 segg.

(2) *Memorie* cit. 129, 159.

della regione e sono rimasti tal quale attraverso i secoli. È semplicemente impossibile distinguere una strada di cent'anni fa, che è rimasta fuori d'uso, da una dell'epoca etrusca. L'unico periodo nel quale in questa regione si sono costruite strade di carattere fondamentalmente diverso, vere opere d'arte, cioè, è il periodo romano: ma le vie più piccole avranno difficilmente cambiato il loro carattere anche in quell'epoca. Ove una linea antica coincide con una moderna, l'approfondimento inusitatamente rapido del piano stradale si può constatare dappertutto. I piedi delle bestie da soma e dei bovini, e anche più gli animali da trazione lo scavano con celerità incredibile. Nei periodi piovosi, le acque che scolano dalle rocce si scavano canali profondi, che costringono ad un approfondimento della via, che può arrivare in pochi anni a quasi un metro. In altri casi, specialmente nelle strade secondarie, si preferisce di cambiare il percorso e la linea abbandonata viene coperta da frasche. In conclusione, l'unico indizio veramente sicuro di una via etrusca sono le iscrizioni, come si sono notate presso Caprarola e Corchiano (1), e i sepolcri sicuramente etruschi sull'orlo della via. Dove gli ingressi di questi coincidono con indizi antichi di via, si può realmente concludere circa l'esistenza di una strada etrusca ».

Ed all'atto pratico vediamo che gli autori predetti non pare che ammettano l'antichità della strada, che come si vede nella fotografia (Tav. XXXIII, 1) a prima vista sembrerebbe antica (e ciò si potrebbe anche argomentare dalle tombe che la fiancheggiano) la quale scende verso N. O. dal moderno villaggio di Bieda (2). Prendere però alla lettera questo avvertimento sarebbe troppo scoraggiante nella ricerca, e nello stesso tempo non affatto necessario, almeno per quanto riguarda le grandi linee di comunicazione fra una città e l'altra, le quali debbono aver persistito anche nel periodo romano, ma debbono essere state modificate, allargate e perfezionate (3). Questo in seguito viene ammesso anzi per la via

(1) DENNIS, I, 63, 119.

(2) *Ivi* 181, v. tav. I, E. 17 — F. 13.

(3) È assai di rado che abbiamo la fortuna di trovare il taglio di una strada etrusca messa fuori d'uso da una posteriore costruzione romana, come è successo al Muro del Peccato, ove la grandiosa opera dei costruttori della Via Flaminia ha interrotto una precedente strada etrusca, più stretta e più modesta, che aveva un percorso un po' diverso. (V. *Journal of Roman Studies* cit., p. 158, 159, e fig. 11).

Clodia (1), nel corso dello stesso articolo: « per qualunque data ci decidiamo (2), le osservazioni dell'Anziani sul modo antico del tracciato e sull'impiego di tratti preromani hanno sempre il loro valore. Le particolarità della Clodia consistono specialmente in ciò, che in contrasto alle grandi strade militari romane (le « voies de pénétration » d'Anziani: v. pure lo splendido capitolo „ Landstrassen „ di Nissen, *Italische Landeskunde*, I, § 6) almeno fino a Tuscania (3) non teme nessuna deviazione, nessuna difficoltà di terreno, quando si tratta di arrivare ad una località abitata. Alcune parti della via stessa hanno un aspetto antico, che si spiega senza dubbio coll'impiego di più antichi tratti etruschi (Tavv. XXXIII, 2 e XXXIV, 1). (4) Però la Clodia, come adesso appare nei suoi resti, non è un complesso primitivo. Per lo più era larga e lastricata con trachite. Nel tratto difficilissimo fra Bieda e l'altipiano detto Li Pontoni, le pareti rupestri sono state in molti punti tagliate lisce fino in alto, e lunghi argini ed attraversamenti sono stati costruiti in pietra di taglio, per formare un piano stradale largo e comodo. Ma naturalmente queste possono essere anche modificazioni più tarde dell'epoca imperiale ».

I cosiddetti colombari dell'Etruria, come quelli di Bieda (5), Toscanella (Tav. XXXIV, 2) (6), Viterbo (7), Barbarano (8), Corchiano (9), Palazzolo a nord di Bassanello (10), ecc., hanno delle nicchie così piccole da non poter realmente servire per collocarvi le

(1) *Ivi*, 184.

(2) V. sopra, p. 176.

(3) Questo è molto saggiamente detto, giacchè da Tuscania in poi, non sappiamo quasi niente del suo percorso! Certo, se realmente andava a Cosa, il percorso (per Vulci e la Via dell'Abbadia) non era molto difficile. Le cose si presentavano invece diverse se andava a Saturnia: ma lungo questo percorso per Valentano e Pitigliano, il Fell ed io non riuscimmo a trovare nessuna traccia di antichità.

(4) Queste fotografie mostrano la via Clodia vicino al Ponte della Rocca (*ivi*, 182).

(5) Le nicchie misurano $0,20 \times 0,15 \times 0,29$ m. (*Röm. Mitt.*, *ivi*, 291).

(6) Già disegnato dal DENNIS (I, 484, 485).

(7) Sul lato S. E. della strada moderna da Vetralla a Viterbo a N. E. del Casale Colasanti, ed a circa 1 Km. da quest'ultima città vi sono parecchie grotte con piccole nicchie di circa 0,15 m. per lato.

(8) Di questo non ho, disgraziatamente, alcuna misura.

(9) Qui (a N. del paese) è una grotta ove le nicchie misurano $0,30 \times 0,25$ e $0,18 \times 0,22$.

(10) Qui le nicchie misurano $0,18 \times 0,20 \times 0,15$.

ceneri, cosicchè sarei quasi tentato ad ascriverle ad un'epoca definitivamente post-romana, anzi molto vicino a noi, ed all'uso di accogliere non i resti di uomini morti, ma vere e proprie colombe vive.

Sulla via Clodia anzi, vicino al cosiddetto Procoio del Gallo, non molto prima dell'Osteria Nuova e di S. Maria di Galera, ove c'è un gruppo di non meno di sei di tali camere intercomunicanti con nicchie della stessa grandezza (circa 25 cm. di ogni lato senza intonaco: altri misurano $0.24 \times 0.23 \times 0.20$ m. coll'intonaco), si notano anche delle nicchie nel muro moderno di calcestruzzo.

Ed è chiaro che gli ammonimenti assai utili del resto in se stessi (1), ed in ispecie ai ricercatori poco esperti e troppo entusiasti, debbono limitarsi (anche nel concetto degli stessi archeologi tedeschi) a questioni di dettaglio, da questo ulteriore passo, che contiene pure delle informazioni utili (2): « Mentre è difficile dunque nei singoli casi di seguire le vie etrusche per lunghi percorsi, non può sussistere molta incertezza sulle direzioni generali della rete stradale. Che la romana Via Clodia spesso segni un tracciato più antico, l'abbiamo già osservato in precedenza. La città etrusca di S. Giuliano stava senza dubbio in comunicazione diretta con Bieda, poichè la necropoli di essa sembra essere intimamente connessa con quella di Bieda ed appartenere allo stesso periodo. L'Anziani (3) suppone con ragione che la via incavata nella roccia, che sale a sud del villaggio moderno, in direzione sud-est dell'altipiano Li Pontoni, sia appunto l'antica strada di S. Giuliano. Ma non mi sembra sicuro che essa terminasse lì e non proseguisse piuttosto fino al Lago di Bracciano. Verso nord-ovest si deve certamente supporre che vi fosse una via etrusca a Norchia, Tuscania, Sovana, cioè a quei luoghi che più tardi furono toccati dalla Clodia; verso nord conducono vie a Vetralla, alla città etrusca conosciuta sotto il nome di Castel d'Asso ed a Viterbo (Surrina); verso sud vi era una via verso la località etrusca presso S. Giovenale (4) e fino alle montagne della Tolfa; e verso ovest correva la strada principale verso la costa, cioè a Tarquinia. In quasi

(1) Tutte le strade incavate profondamente in una roccia poco consistente che si trovano nelle vicinanze meridionali di Viterbo sono da giudicare con tali criteri.

(2) *Ivi*, 193 segg.

(3) *Op. cit.*, 233 segg.

(4) *Not. Scavi*, 1877, 151.

tutti questi sensi vi sono abbondanti tracce di strade antiche, delle quali buona parte possono essere etrusche ».

Per Tarquinia poi abbiamo lo studio del Pasqui (1).

Veio pure deve aver avuto una rete stradale abbastanza estesa: e difatti, oltre alla via Fidene-Gabii-Preneste, l'Anziani nota un'altra Caere-Pyrgi alla quale potrebbe aggiungersi la via Formello-Sorbo-Campagnano (colla divergenza Baccano — Monte S. Angelo — Lago di Martignano — Lago di Bracciano).

Ma per Veio (2), come per Cerveteri, quelli che ci possono dare i maggiori lumi sono appunto quelli che hanno dedicato lun-

(1) *Not. Scavi*, 1885, 516 segg. V. pure le osservazioni del Cultrera, *ivi*, 1920, 271 segg., il quale dubita che siano stati esaurienti le ricerche del Pasqui. Quelle pubblicate, è vero, furono dirette principalmente alla Via Aurelia: ma vi è parecchio materiale inedito nella Carta d'Etruria. È vero, tuttavia, che il territorio a N. O. del fiume Marta non è stato esplorato da lui, cosicchè, p. es. il Ponte del Diavolo (De Angelis, *Rel. Uff. Regionale*, 1899-1902, p. 171), che stava sulla via antica da Tarquinia a Tuscania, e la via stessa non vengono nemmeno menzionate.

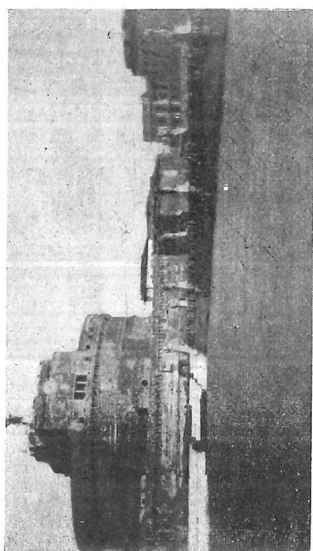
(2) È sbagliato invece il tracciato di una strada diversa dalla Via Cassia, indicato dal BIANCHI BANDINELLI (*Mon. Lincei*, XXX, 209 segg.), col percorso Veio — Nepi — Civita Castellana — Amelia — Todi — Bettona — Perugia — Chiusi. Questa via divergeva invece dalla Via Cassia parecchie miglia dopo Veio (che per giunta non sta per niente sulla Via Cassia) anzi poco prima di Monterosi, passava per Nepi e Falerii romana (*non etrusca*), ed attraversava la rupe sulla quale sta la città d'Orte per mezzo di un traforo scavato nel masso, e subito dopo aveva un ponte sul Tevere, di cui rimangono anche gli avanzi: e quindi raggiungeva Amelia. Il tracciato è già stato bene indicato dal Kiepert nella sua Carta dell'Italia Centrale. Certo è che i fogli dell'Edizione Archeologica della Carta d'Italia al 100,000 finora pubblicati lasciano moltissimo a desiderare dal punto di vista stradale. Se questo dipenda da mancanza di materiale o da mancanza di ricerche, non vorrei giudicare, avendo troppo poca conoscenza del terreno in parola; e sapendo anche bene che la conservazione delle strade antiche dipende moltissimo dalle condizioni geologiche del terreno, essendo minima appena che si esce dalle regioni vulcanee o calcaree in quelle *argillose*. Ma per prendere un caso solo, sul foglio 129 (S. Fiora) io avrei certo segnato la prosecuzione della via romana nel quadrato III S. O. contrassegnata col n. 49 (in rosso) col tracciato - - - - (incerto) almeno fino a Samprugnano; e benchè possa assicurare io stesso, avendola percorsa, che tracce positive non esistono, pure è ugualmente certo che non moriva così in aperta campagna. Lo stesso dicasi per la via contrassegnata II. S. O. n. 18 e per la Via Cassia (F.o 121 I. S. O. 9, 10) per la quale sono sempre di grande importanza le osservazioni dell'Olstenio (*ad Cluv.* p. 569, l. 31).

« Cum Via Cassia per planitiem ducat iuxta Clanin Fl. ubi nunc quoque vestigia eius passim visuntur, quamvis maxima pars ob Clanis inundationes oblecta

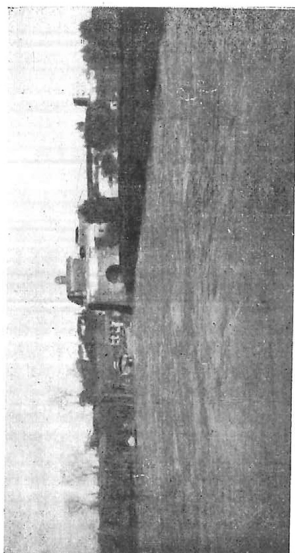
ghi anni allo scavo delle ricchissime necropoli di queste città. Il Pasqui ed il Cozza hanno raccolto moltissimo materiale quasi cinquant'anni fa, quando le ricerche, per la mancanza di mezzi di trasporto, erano infinitamente più faticose, ma nello stesso tempo assai più proficue per la poca estensione della coltivazione, che oggidì invece per le necessità imperiose della vita moderna invade ogni giorno nuovi terreni e li distoglie, spesso per sempre, dall'esame dell'archeologo e del topografo, mentre l'automobile, se offre un modo comodo e veloce per recarsi ad un dato luogo, proprio per queste stesse qualità rappresenta un grave pericolo per la scienza, perchè può tanto facilmente sostituire alla ricerca meticolosa e profonda lo sguardo superficiale ed il giudizio affrettato.

Thomas Ashby

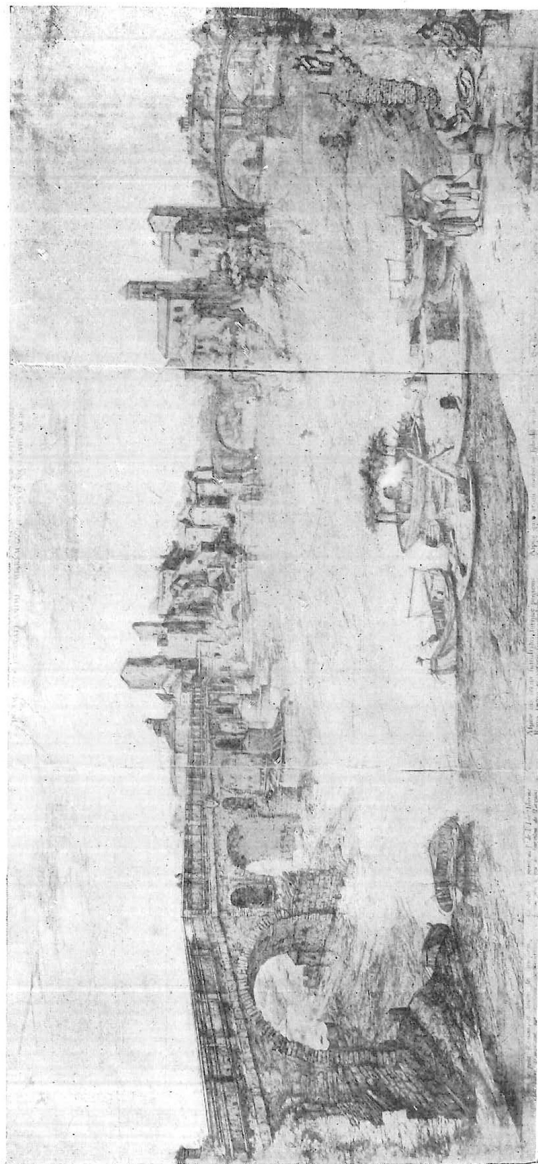
sit. Certum est Novas sive Statuas non fuisse, ubi nunc est Mons Politianus, sed in dicta planitie; unde columnam illam miliariam quoque in ipsum oppidum translata ipsi Politiani mihi perquirenti affirmarunt. Statuae autem illae Antonini sive Novae Tabulae Peutingerianae, si modo unus idemque locus est, eo loco fuere, ubi via quae Sena Perusiam ducit Cassiam intersecat hand procul cis pontem Valiani, ut sequens ille ad Graecos haud procul *Foiano* iuxta pontem Granaicoli, qua itidem transit via, quae Sena Cortonam ducit. Ita quoque tertius ad Ioglandem, qua via Sena Arretium ducens eandem Cassiam intersecat. Nam circa hunc locum veteris Cassiae vestigia in suis praediis se deprendisse mihi testatus est Illustrissimus Thomas Salvatius Arretinus Episcopus ». Non deve bastare in nessun modo la semplice citazione « MILLER, *Itineraria*, p. 287 », ma si dovrebbero intraprendere delle ricerche locali, se queste possono ancora dare speranza di risultati positivi od anche negativi.



1 - La piena del Tevere a Castel S. Angelo



2 - La piena del Tevere a Ponte Molle



3 - Il Pons Aemilius (Ponte S. Maria) prima del 1599 (da stampa di G. van Nieuwlandt)





1 - Fidene vista dalla villa di Livia *ad gallinas albas*



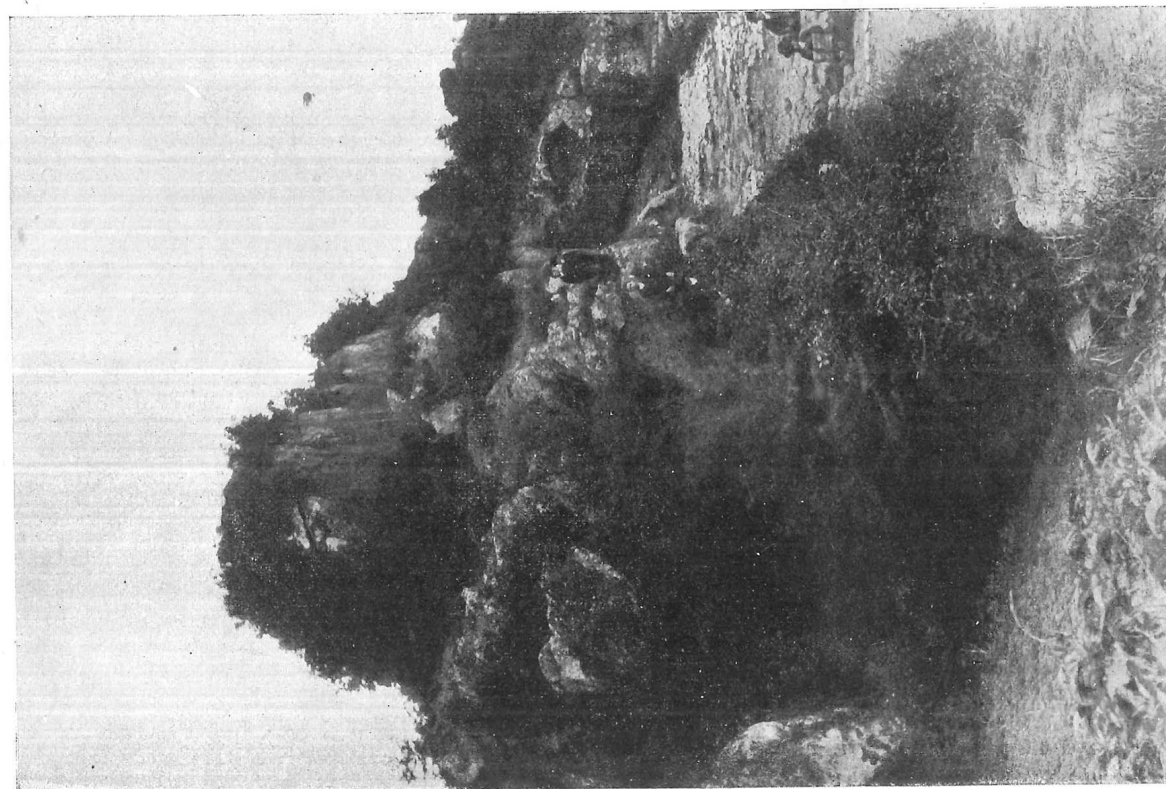
2 • Castel Giubileo (*arx* di Fidene) visto da Sud



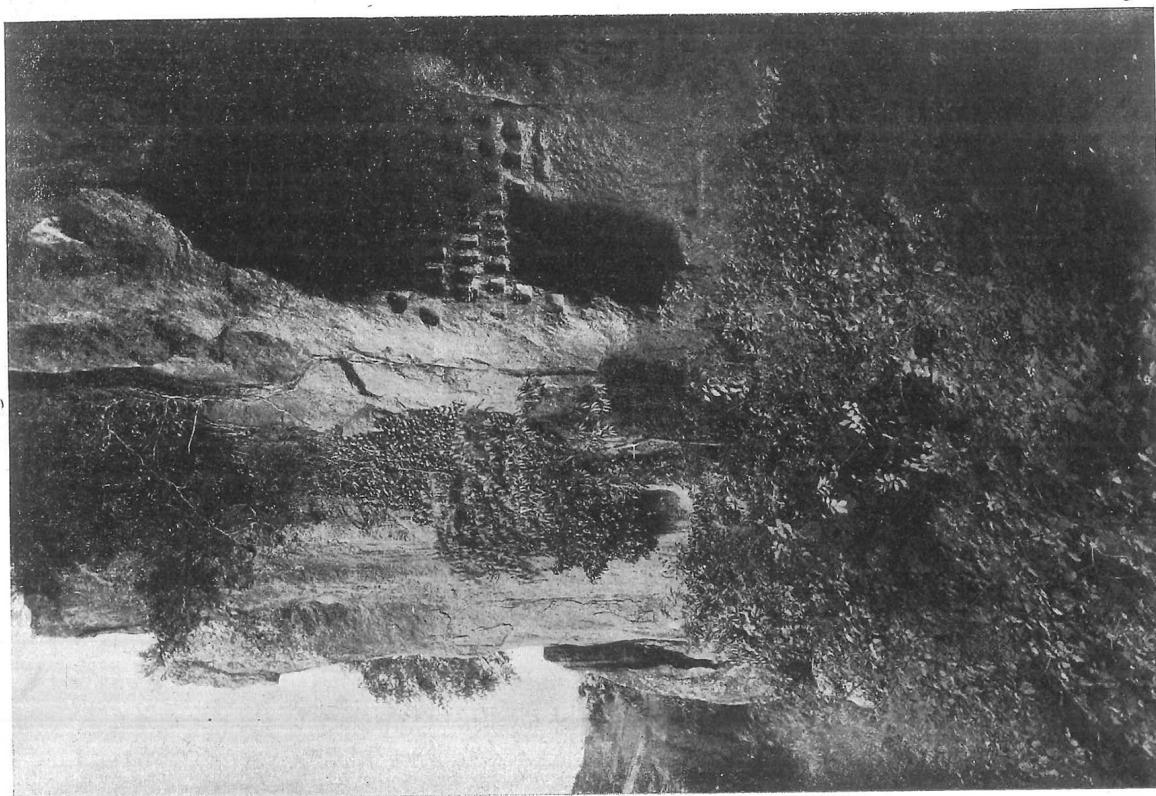
1 - Bieda vista da Ovest



2 - La via Clodia vicino a Bieda



1 - La via Clodia vicino a Bieda (il Ponte della Rocca sta in primopiano)



2 - Colombario a Toscanella