

LA *VIA APPIA* (A SUD DI BENEVENTO) E IL SISTEMA STRADALE IN PUGLIA TRA PIRRO E ANNIBALE

Giuseppe Ceraudo

LA *VIA APPIA* (A SUD DI BENEVENTO) E IL SISTEMA STRADALE IN PUGLIA TRA PIRRO E ANNIBALE

A 50 anni esatti dal Secondo Convegno di Studi sulla Magna Grecia “Vie di Magna Grecia” (Taranto 14-18 ottobre 1962) e dalle due fondamentali relazioni di Giuseppe Lugli (*Il sistema stradale della Magna Grecia*) e di Dinu Adamesteanu (*La fotografia aerea e le vie della Magna Grecia*) presentate in quella circostanza, si torna a parlare di viabilità in Magna Grecia¹. Sulla scia degli insegnamenti dei due illustri studiosi, con grande rispetto e il dovuto riguardo, provo a riprendere il discorso, esaminando le novità più significative soprattutto per quel che riguarda la viabilità del settore sud-orientale della nostra Penisola nel III sec. a.C., tra la spedizione di Pirro e quella di Annibale, allargando il discorso al più ampio arco cronologico che va dall’ultimo quarto del IV fino al II sec. a.C.; per una migliore comprensione delle dinamiche di sviluppo del sistema viario legato alla progressiva espansione romana in Italia meridionale e con uno sguardo particolare alla *via Appia* a sud di Benevento e al sistema stradale della Puglia.

Prima di avviare l’analisi però, credo sia utile ribadire quanto sollecitava sempre il Lugli in un lontano articolo del 1952 sulla *via Appia* (ed il concetto si può estendere a tutte le strade dell’Italia meridionale): «Sarebbe desiderabile un nuovo studio completo con l’esatto rilievo della strada e dei monumenti situati lungo il percorso»², affermazione quanto mai valida se si constata che tuttora mancano studi topografici, complessivi e di sintesi, esaustivi. Benché siano molti gli studiosi che hanno dato il loro importante contributo alla conoscenza di quella strada che già dagli Autori antichi era definita *Regina Viarum*³, la più importante delle strade

romane, da Pratilli a Meomartini, da Ashby a Radke, da Lugli a Castagnoli, da Adamesteanu alla Miroslav Marin, dalla Alvisi a Uggeri⁴ e benché molto sia stato fatto, soprattutto per il tratto iniziale da Roma, sarebbe auspicabile un esame critico e sistematico delle problematiche legate a tutto il percorso.

Anche in Puglia e nei limitrofi settori di confine di Campania e Basilicata, in maniera analoga a quanto avvenne in molte altre Regioni italiane, la creazione di un’efficiente sistema viario, con la costruzione di nuove strade e, soprattutto, con la regolarizzazione di tracciati preesistenti, si attuò gradualmente a partire dalla media e tarda età Repubblicana, con la manifesta consapevolezza del ruolo ideologico che le strade potevano svolgere nell’affermazione, nella imposizione e nella gestione del potere da parte di Roma.

Questa nuova articolazione stradale seguì il progressivo processo di romanizzazione del Sannio, della Lucania e dell’Apulia e accompagnò la costituzione di quei capisaldi strategici - colonie latine e colonie romane - fondati da Roma in Magna Grecia nel periodo compreso tra la guerra contro Taranto e Pirro e la seconda guerra punica. Il fenomeno, quindi, è strettamente collegato alla politica di espansione di Roma e all’assetto amministrativo dei territori conquistati in Irpinia, Lucania, Daunia, Peucezia e Messapia. Questi, e i nuovi centri che su di essi gravitavano, avevano necessariamente bisogno di rapidi collegamenti con la Capitale, per rispondere adeguatamente non solo alle necessità militari, ma anche alle esigenze politiche ed economiche all’origine della loro fondazione⁵. *Luceria* e *Venusia* sono nodi viari fondamentali in questo periodo, mentre

¹ Ringrazio gli organizzatori del Convegno per l’invito ed in particolare i colleghi Aldo Siciliano e Mario Lombardo.

² LUGLI 1952.

³ STAT., *silv.*, II 2,12.

⁴ Mi limito ai principali e a quelli che si sono occupati della *via Appia* a sud di Benevento.

⁵ Su questo tema cfr. GRELLI 2007.

perderanno progressivamente importanza in età imperiale quando le strade su cui gravitavano saranno sostituite nel flusso del traffico per Brindisi dalla costruzione della *via Traiana*⁶.

La natura e la conformazione geologica e morfologica dei luoghi attraversati, unitamente agli aspetti storici, politici ed economici sopra accennati, condizionarono in maniera importante l'adattamento del sistema stradale del vasto comparto territoriale qui esaminato, anche nelle sue connessioni con le aree circostanti. I Romani al loro arrivo in Puglia trovarono un'articolazione stradale ancora legata all'utilizzazione di vie naturali riconducibile in linea di massima all'età preistorica e protostorica, che, sfruttando la morfologia del territorio, le valli fluviali ed i numerosi percorsi di collegamento tra i centri abitati indigeni, permetteva le comunicazioni tra questi insediamenti e la costa⁷.

Le informazioni maggiori ci giungono da alcuni miliari, in realtà assai rari quelli attribuibili al periodo qui analizzato, mentre qualche ulteriore notizia è possibile ricavarla dalle fonti antiche, soprattutto in riferimento al movimento di eserciti. È grazie proprio agli avvenimenti bellici registrati nelle fonti letterarie, ed in particolare allo spostamento di truppe e ambascerie nel corso del III sec. a.C., che si iniziano a delineare meglio alcuni "percorsi" preferenziali, in gran parte stabilizzati da epoche precedenti, che già nella seconda metà del II e gli inizi I sec. a.C. costituiranno gli elementi basilari per la definitiva sistemazione di quella rete, più o meno organizzata, che rappresentò lo scheletro del sistema stradale di età imperiale nel sud-est

della Penisola (fig. 1).

«*Duae ad Luceriam ferebant viae, altera praeter oram superi maris, patens apertaque sed quanto tutior tanto fere longior, altera per Furculas Caudinas, brevior*»⁸: così, seguendo il noto passo di Livio, due strade erano transitabili al tempo delle guerre sannitiche per raggiungere la Puglia: la prima, più lunga ma più sicura, superava gli Appennini in Italia centrale ed arrivava in Puglia lungo la costa adriatica; la seconda, più breve ma in territorio nemico, superata Benevento (allora ancora *Maluentum*), attraverso le valli irpine e del Subappennino dauno, giungeva nel Tavoliere. Nel corso della seconda guerra sannitica, queste due strade furono utilizzate dai Romani per raggiungere la città di Lucera (320 a.C.) per liberare i seicento cavalieri in ostaggio dei Sanniti, catturati l'anno precedente alle forche Caudine⁹.

In questi due assi stradali è possibile riconoscere *in nuce* quelle importanti arterie interregionali che poi si concretizzeranno nella cosiddetta "via Litoranea" proveniente da nord lungo il versante adriatico ed il percorso successivamente ripreso in parte dalla *via Appia* fino a Benevento e poi dalla *via Minucia* verso il comparto settentrionale della Puglia (ved. *infra*).

⁶ Sulla *via Traiana* e sul Progetto (ancora in corso) di ricostruzione del tracciato stradale da Benevento a Brindisi ved. CERAUDO 2008a.

⁷ In generale per la viabilità romana in Puglia risultano fondamentali i seguenti lavori: PRATILLI 1745; ASHBY, GARDNER 1916; ADAMESTEANU 1963; LUGLI 1963; GELSOMINO 1966; ALVISI 1970; RADKE 1981, pp. 133-146, 152-178, 235-239; SILVESTRINI 1983, pp. 79-118; UGGERI 1983; VOLPE 1990, pp. 85-100; COCCHIARO 1991; STOPANI 1992; VOLPE 1990, pp. 59-83; CHEVALLIER 1997, pp. 175-177, 182-186; ANDREASSI, COCCHIARO 1999.

⁸ LIV., IX 2,6.

⁹ Pochi anni più tardi, nel 317 a.C., sempre da Livio (IX 20,9; l'episodio è collocato nel 316 a.C. da D.S., XIX 65,7) sappiamo della conquista di *Forentum* da parte del console Giunio Bubulco. La localizzazione del centro non è sicura e questa è stata oggetto di dibattito, ma sicuramente doveva essere collocato in un settore di confine tra Apulia e Lucania non troppo distante da Venosa; ai fini del nostro discorso la notizia non è di particolare rilievo a meno che non la si voglia collegare alla conquista di *Silvium*, centro indigeno sito sulla collina di Botromagno nei pressi di Gravina di Puglia, da parte dei consoli Quinto Marcio e Publio Cornelio nel 306 a.C. (D.S., XX 80,1-2) e alla conquista del centro indigeno di *Venusia* ad opera del console L. Postumio Megello nel 291 a.C. prima della deduzione della colonia latina (D.H., XVII-XVIII 5,1): queste azioni permettono di delineare il passaggio di eserciti di Roma, dall'Irpinia lungo quella direttrice al confine tra Puglia e Basilicata che alcuni decenni dopo verrà ripresa dal tracciato della *via Appia* in direzione di Taranto.



Fig. 1. Rappresentazione schematica della viabilità principale in Puglia in età repubblicana.

A poco più di un secolo di distanza sembrano essere ancora questi i principali itinerari a consentire gli spostamenti di truppe in Puglia nel corso della guerra annibalica: uno longitudinale costiero “adriatico” ed uno trasversale interno “appenninico”, mentre si va via via consolidando quello che sarà il tracciato dell’*Appia*.

Nella primavera del 217 a.C., infatti, dopo la vittoria al lago Trasimeno, l’esercito cartaginese muove dall’Umbria e raggiunge lungo la costa adriatica prima il Tavoliere, aggirando *Arpi* alleata di Roma, e poi in estate si sistema ai piedi del Subappennino dauno nel territorio dell’antica *Vibinum* (Bovino). I Romani invece, guidati dal dittatore Quinto Fabio Massimo, raggiungono i nemici passando attraverso il Sannio e si attestano presso *Aecae* (Troia), ai margini occidentali del territorio arpano¹⁰. Annibale quindi si dirige verso gli Appennini entrando nel Sannio, saccheggia il territorio di Benevento, poi occupa *Telesia*¹¹ (*Venusia* ? secondo Polibio) ed infine si dirige verso Capua¹²: i primi movimenti forse attraverso quella direttrice lungo la valle del Cervaro che potrebbe essere collegata alla *via Minucia*, mentre gli ultimi spostamenti tra le colonie latine (*Beneventum* e *Venusia* se accettiamo la versione di Polibio) e la città di Capua verosimilmente lungo l’*Appia*¹³.

Nel corso della seconda guerra punica di questi passaggi di truppe dei due schieramenti tra la Campania, Taranto e Venosa e tra la Campania e la Puglia settentrionale (e viceversa), le fonti sono particolarmente ricche¹⁴.

¹⁰ PLB., III 88.

¹¹ LIV., XXII 13; cfr. DE SANCTIS 1917, pp. 124-125.

¹² PLB., III 90.

¹³ Per gli avvenimenti di età di poco precedente ved. nota 9; questa stessa direttrice poi seguita dalla *via Appia*, da Taranto a *Maluentum* e poi di nuovo a Taranto, fu percorsa da Pirro con il suo esercito nel 275 a.C. in occasione della famosa battaglia vinta con grandi perdite dai Romani (PLU., *Pyrrh.*, XXV 2-8).

¹⁴ Qui un elenco di avvenimenti databili tra il 215 e il 208 a.C. (fino alla conquista di Taranto) che non vuole avere pretese di completezza.

215 a.C. Annibale muove da Nola al territorio di Arpi (LIV.,

Seguendo quanto a suo tempo evidenziato da F. Coarelli¹⁵, che tra la colonizzazione romana di IV e III sec. a.C. e la strutturazione viaria in Italia vi sia uno stretto collegamento, è possibile evidenziare che il tracciato dell’*Appia* da *Beneventum* a *Brundisium*, si concretizza progressivamente a tappe nel corso del III sec. a.C., ma è poi soltanto nel II sec. a.C., tra la fine del disastroso conflitto con Annibale e l’età graccana, che in Puglia si arriva alla definitiva sistemazione di alcuni assi stradali fondamentali, che poi costituiranno in età imperiale l’ossatura di quella rete viaria, non più locale, ma di riferimento per l’intero settore sud-orientale.

Come già accennato, le tre principali arterie erano la *via Appia*, la *via Minucia* (poi sostanzialmente ripresa in età imperiale dalla *via Traiana*) e la cosiddetta “via Litoranea”: queste vie, delle quali spesso i più importanti porti pugliesi dell’epoca erano stazioni nodali lungo il tracciato - se non addirittura *caput viae* -, permettevano, infatti, rapidi collegamenti con l’Italia centrale (area campana e area adriatica) e, quindi, con Roma.

Dopo questa necessaria premessa entriamo nel vivo dell’argomento, avviando il discorso

XXIII 46,8); 215 a.C. Tiberio Gracco sposta le legioni da Cuma a *Luceria* e da qui invia (lungo la “via Litoranea” ?) il pretore M. Valerio a Brindisi per difendere le coste del territorio salentino (LIV., XXIII, 48,3); interessanti ai fini della nostra ricostruzione sono due episodi del 214 a.C., quando Annibale partito da Arpi, con il suo esercito pose il campo sul monte Tifata sopra Capua mentre Fabio Massimo saputo di questo movimento di truppe comandò a Tiberio Gracco di spostare immediatamente le sue truppe da *Luceria* a *Beneventum* - e subito dopo pone il suo accampamento fuori dalle mura della città di fronte l’esercito di Annone (LIV., XXIV 14,1-2) - e a suo figlio, il pretore Quinto Fabio, di partire verso *Luceria* al posto di Gracco (LIV., XXIV 12,3-6); 214 a.C. cinque giovani tarantini si recano da Annibale in Campania nei pressi del lago Averno (LIV., XXIV 13,1) e successivamente Annibale parte per Taranto (LIV., XXIV 17,8); 212 a.C. Annibale muove i suoi accampamenti dal territorio di Benevento a Capua (LIV., XXV 19,1); 212 a.C. Annibale viene raggiunto a Brindisi da diplomatici provenienti da Capua (LIV., XXV 22,15-16); 208 a.C. il console T. Quinzio Crispino si muove da Venosa in direzione di Capua (LIV., XXVII 29,2).

¹⁵ COARELLI 1988.

proprio dal tentativo di ricostruzione topografica del percorso dell'*Appia* e dalle novità scaturite dai più recenti studi per i singoli tratti che dovevano caratterizzarne l'itinerario, mancando fino ad oggi ricerche sistematiche condotte sul terreno ed analisi finalizzate sui dati editi per tutto il tracciato della *Regina Viarum* da Benevento a Brindisi¹⁶. Infatti, dopo la monografia storica del Pratilli¹⁷ realizzata intorno alla metà del XVIII secolo, non si è più avuto nessuno studio d'insieme sulla più importante strada romana della nostra Penisola, per questo motivo è particolarmente gradito, oltre ai singoli progetti di ricerca di cui si dirà più avanti, l'avvio del "Progetto Appia *Regina Viarum*". Si tratta di un'azione da parte della Società Magna Grecia per la tutela e la valorizzazione della *via Appia*, con particolare riguardo alla conservazione del paesaggio e dell'ambiente interessato dal passaggio della strada antica, volta al censimento, alla tutela e alla valorizzazione dei ruderi e dei paesaggi lungo l'intero itinerario Roma-Brindisi¹⁸.

1. Via Appia

La costruzione della *Regina Viarum* prese il via nel 312 a.C. per volontà del censore Appio Claudio e consentiva inizialmente il collegamento tra Roma e Capua. Successivamente, a tappe, venne prolungata verso sud, accompagnando di pari passo l'espansione romana in Italia meridionale.

Dopo la sottomissione dei Sanniti, la fondazione delle colonie latine di *Venusia* (291 a.C.) e di *Beneventum* (268 a.C.) e dopo la guerra tarantina con la spedizione di Pirro (280-275 a.C.) che portò alla conquista di Taranto nel 272 a.C., l'*Appia* venne prolungata fino a quest'ultima città e divenne la spina dorsale dell'intera rete viaria nel meridione. Soltanto dopo la conquista della Messapia (267-266 a.C.) e la fondazione della colonia latina di *Brundisium* nel 244 a.C., venne estesa fino all'importante porto pugliese sulla costa adriatica, che diventò il principale scalo marittimo dell'Italia meridionale e fondamentale testa di ponte per la conquista dell'Oriente.

Anche se non conosciamo con certezza quando fu completato l'ultimo segmento fino al porto brindisino, essa verosimilmente fu utilizzata per gli spostamenti militari legati alla campagna contro la pirateria illirica del 229 a.C.¹⁹, quindi in occasione delle guerre macedoniche tra la fine del III e la metà del II sec. a.C.²⁰. Per avere apprezzabili riferimenti cronologici è emblematico l'episodio narrato da Livio²¹ relativo al viaggio rapidissimo che Marco Catone percorse nel 191 a.C., che al De Sanctis²² sembra far pensare ad una strada già con una sede stabile e con stazioni lungo il percorso: sbarcato nel porto di Brindisi, Catone in soli cinque giorni raggiunse Roma per annunciare la vittoria in Grecia sul sovrano ellenistico Antioco III.

La teoria di una costruzione della strada per progressive tappe nel corso del III sec. a.C., quindi, secondo una comune opinione largamente diffusa in letteratura, è ormai dottrina che si è venuta a consolidare nel tempo. Diverse sono le ipotesi degli studiosi che individuano il momento decisivo all'interno di questo arco

¹⁶ Troppo spesso si è assistito, ma in realtà si assiste ancora, a studi di ricostruzione topografica sulla viabilità confezionati "a tavolino", a volte senza la minima conoscenza della natura dei luoghi o del palinsesto degli insediamenti antichi che caratterizzavano i territori interessati. Una strada va studiata - così come ogni studio legato al territorio - facendo interagire le fonti, da quelle letterarie ed epigrafiche a quelle archeologiche, in uno stretto rapporto dinamico che non può prescindere dal controllo diretto del terreno.

¹⁷ PRATILLI 1745.

¹⁸ La cura scientifica del Progetto per le regioni Campania, Basilicata e Puglia è stata affidata alla Dott.ssa G. Tocco.

¹⁹ PLB., II 11,7.

²⁰ Cfr. PLB., XXI 24,16; XXIX 6,3; XXXII, 5,5; LIV. XXIII 48,3; XXIV 10,4; 11,3; XXXI 14,1; XXXIV 52,2; XXXVII 4,1; XLIV 1,1; XLV 14,8.

²¹ LIV., XXXVI, 21,5; inoltre PLU., *Cat. Ma.*, 14,3.

²² DE SANCTIS 1923, p. 374.

cronologico²³, anche se non mancano ipotesi che propendono per una datazione più bassa nel corso del II sec. a.C.²⁴.

Ma tutte queste teorie si basano su nostre deduzioni logiche ricavate dalle fonti letterarie, sempre in riferimento ad episodi mai direttamente collegabili ad interventi specifici relativi alla *via Appia*, cosa che invece abbiamo per la prima parte della strada a partire da Roma con precisi riferimenti²⁵. Il problema delle differenti proposte di datazione, alta o bassa, penso sia il frutto di una certa confusione tra gli studiosi nel non voler distinguere un primo momento in cui un asse stradale viene definito nel suo tracciato da un centro all'altro, anche sfruttando piste, sentieri e tratturi preesistenti ed un momento successivo in cui la strada viene definitivamente lastricata e resa pubblica. È per questo motivo che si deve parlare di tracciati viari e di viabilità quando le fonti riportano passaggi di eserciti da una regione all'altra (o da una città all'altra) e di vie e strade quando i riferimenti sono invece topograficamente puntuali e verificabili.

²³ A partire dal Mommsen (MOMMSEN 1972, pp. 474 e 511) e dal De Sanctis (DE SANCTIS 1907, p. 405) fino ad arrivare ad Uggeri il quale afferma, sempre sulla base di indizi, che il tracciato della *via Appia* sia stato portato a termine nel periodo compreso tra le due guerre puniche (UGGERI 1983, p. 183).

²⁴ Si fa riferimento per tutte a quella del Radke che pensa ad una data posteriore al 168 a.C. per il segmento fino a Benevento e all'età graccana per quello fino a Taranto; RADKE 1981, pp. 32 e 148.

²⁵ Nel 296 a.C. i fratelli Ogulni, edili curuli, lastrarono *saxo quadrato* il primo miglio da Porta Capena al Tempio di Marte (LIV., X 23,11-12); nel 293 fu sistemata con blocchi poligonali di lava basaltica per 11 miglia fino a *Bovillae* (LIV., X 47,4). La pavimentazione del I miglio sarà rifatta nel 189 dai censori M. Claudio Marcello e T. Quinzio Flaminio (LIV., XXXVIII 28,3); mentre nel 174 «*Q. Fulvius Flaccus et A. Postumius Albinus censores vias sternendas silice in urbe, glarea extra urbem substruendas marginadasque primi omnium locaverunt, pontesque multis locis faciendos*» anche se Livio non precisa i *multi loci* dove furono appaltati lavori stradali (LIV., XLI 27,10-12) che, sulla scia di Uggeri, probabilmente sono relativi all'*Appia* gli interventi a Fondi e Sinuessa sulla Roma-Capua e a *Calatia* sulla tratta Capua-Benevento, UGGERI 1983, p. 184.

Nonostante questo, quindi, manca ancora oggi il conforto del dato archeologico per arrivare a dare una datazione precisa per la definizione e poi per la realizzazione dei singoli tratti stradali per la seconda metà dell'importante arteria stradale. Come abbiamo visto, proprio per questo segmento, purtroppo, le fonti antiche non hanno conservato alcun riferimento preciso.

Non esistono indagini archeologiche mirate a determinare il momento in cui la *via Appia* fu costruita, là dove riconosciuta con certezza, con un suo percorso unitario, con una carreggiata permanente, dotata di tutti quei requisiti e infrastrutture stradali stabili che caratterizzano una via pubblica romana: dal manto stradale, alle crepidini, alle scoline laterali. Gli scarsi resti archeologici riferibili alla sede stradale e alle infrastrutture o agli oggetti di servizio e di abbellimento ad essa connessi (ponti, viadotti, aggeri, stazioni di sosta, miliari, iscrizioni, ecc.), non aiutano molto per determinare cronologicamente gli interventi iniziali ed allo stesso modo nella ricostruzione del percorso; pertanto il suo tracciato è in alcuni punti ancora incerto o vago, e solo di recente alcuni specifici studi di settore (alcuni in corso, ved. *infra*) hanno permesso di mettere in evidenza elementi nuovi per una sua ricostruzione analitica a sud di *Beneventum*.

Troppo esigui sono invece i dati recuperati da scavi o da ricognizioni territoriali. Tra questi sono assai rari quelli che meritano di essere riportati.

Poco prima di giungere alla stazione di *Silvium*, recenti indagini condotte sul terreno da parte di A. M. Small, hanno fatto ipotizzare allo studioso che l'*Appia* non venne prolungata in *Apulia* prima della seconda metà del II sec. a.C., sulla base della scoperta di un certo numero di insediamenti (nuovi o ricostruiti) disposti lungo la linea della strada, caratterizzati dalla presenza di ceramica diagnostica della fine del II-I sec. a.C.²⁶.

²⁶ SMALL 2011.

Nella *chora* nord-occidentale di Taranto, in località Masseria Capitolicchio Vecchia, è stato portato alla luce ed accostato alla *via Appia* un tratto di circa m 200 di una *via glareata* con resti della crepidine; ai bordi della strada è stata inoltre scavata parte di una struttura identificata con una stazione di posta. Il materiale più antico individuato è stato datato al II sec. a.C., mentre l'abbandono si data tra la fine del II e la metà del III sec. d.C.²⁷.

Anche ad Oria, in Via Frascata, in una zona dove è stato ipotizzato il passaggio dell'*Appia*, è stato scoperto un breve segmento di una strada che tagliava una sepoltura datata agli ultimi decenni del III sec. a.C. e che costituirebbe un valido *terminus post quem* nella realizzazione dell'asse stradale²⁸.

Pur mancando uno studio complessivo per l'intero percorso o quanto meno per il tratto meridionale dopo Benevento, numerosi sono invece gli studiosi²⁹ che hanno tentato una ricostruzione del tracciato dell'*Appia* e smisurata è la bibliografia di riferimento. Seguendo i filoni principali della ricerca, con la volontà di fornire in questa rapida sintesi soltanto gli elementi utili ad aggiornare la ricostruzione topografica e ad avviare la discussione attraverso gli spunti offerti dagli studi più recenti, seppur per grandi linee si tenterà di ripercorrerne il tracciato.

Strabone ricorda la lunghezza dell'intera arteria stradale, pari a 360 miglia (STR., VI 3,7), evidente arrotondamento se confrontato con le 366 miglia che si ottengono dal calcolo delle varie tappe riportate dall'*Itinerarium Antonini*³⁰. A seguire l'elenco delle stazioni dell'*Appia* da *Beneventum* a *Brundisium*: dopo

aver lasciato Benevento, e dopo aver toccato i centri di *Aeclanum* (Passo di Mirabella, Mirabella Eclano), la stazione di *sub Romula* (in prossimità dell'altura La Toppa, ma con mie riserve, tra Guardia dei Lombardi e Bisaccia) ed *Aquilonia* (Lacedonia), subito dopo il confine tra Campania e Puglia, la *via Appia* raggiungeva il fiume Ofanto superandolo attraverso il ponte S. Venere (*pons Aufidi*). Quindi attraversava *Venusia* (Venosa) e Gravina (Botromagno), sorta sui luoghi dell'antica *Silvium*, le stazioni di *Blera* nei pressi di Altamura, *sub Lupatia* (Masseria Taverna localizzata a sud di Altamura), *ad Canales* nei pressi di Palagiano ed infine toccava *Tarentum*. La via dopo Taranto, con una diramazione che passava per il centro della città ed una circonvallazione extraurbana, si dirigeva a *Mesochorum* (attuale Masseria Misicuro in agro di Grottaglie), Oria, *Scamnum* (Masseria Muro, Muro Tenente), Mesagne e terminava il suo percorso a Brindisi.

Per facilitare il discorso, si può dividere l'intera tratta in alcuni segmenti caratterizzanti i diversi comparti territoriali, che seguendo lo sviluppo geografico della strada possono essere così distinti³¹:

- 1° tratto da *Beneventum* (Benevento) ad *Aeclanum* (Passo di Mirabella);
- 2° tratto da *Aeclanum* ad *Aquilonia* (Lacedonia);
- 3° tratto da *Aquilonia* a *Venusia* (Venosa);
- 4° tratto da *Venusia* a *Silvium* (Botromagno, Gravina di Puglia);
- 5° tratto da *Silvium* a *Tarentum* (Taranto);
- 6° tratto da *Tarentum* a *Brundisium* (Brindisi).

1.1. Beneventum - Aeclanum

Subito dopo *Beneventum* il percorso stradale di attraversamento appenninico è quello che ancor oggi risulta più problematico e meno conosciuto; già la ricostruzione del tracciato fino al Ponte

²⁷ MATTIOLI 2002 (largh. m 4,90).

²⁸ MARUGGI 1998.

²⁹ Si lascia volutamente in disparte tutto quel ricchissimo filone (impossibile da gestire in questa sede) legato agli studi e alle ricostruzioni di studiosi locali che ha portato, rispetto agli studi scientifici più seguiti, anche a ricostruzioni alternative del tracciato, a volte stravaganti, senza possibilità di un riscontro preciso.

³⁰ LUGLI 1963, p. 25; FORNARO 2000, in particolare, per il numero delle miglia da *Beneventum* a *Brundisium*, pp. 301-302.

³¹ Dove non esplicitamente indicato nella ricostruzione della strada da Benevento a Brindisi si fa riferimento al lavoro di L. Quilici: QUILICI 1989.

Rotto sul fiume Calore presenta seri problemi: 10 infatti erano le miglia che dividevano le due stazioni mentre oggi la via moderna, passando per San Giorgio del Sannio e Castel del Lago è di km 22,600 ed è di parecchio più lunga (5 miglia) rispetto all'itinerario antico³². Meno problematico risulta il tratto successivo fino ad *Aeclanum*³³.

Sostanzialmente due sono gli studi che stanno tentando di chiarire il tracciato tra le due città, che in totale doveva essere di poco superiore a 15 miglia³⁴.

Nel territorio beneventano, la ricostruzione è legata all'avvio di un progetto da parte dell'Università di Salerno - *The Ancient Appia Landscapes* -, che prende in esame un comparto territoriale tra Benevento e il Ponte Rotto di Apice sul fiume Calore³⁵ (fig. 2) e che ha permesso di acquisire nuovi elementi che sembrano confermare quanto ipotizzato in un periodo compreso tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento³⁶.

Nel segmento successivo, all'ingresso nel territorio di *Aeclanum*, il tracciato della *via Appia* trova invece punti fermi nelle due stazioni del Ponte Appiano sul Calore (noto come Ponte Rotto) e di *Aeclanum* presso il passo di Mirabella Eclano, grazie ad un recente contributo di S. Lopilato³⁷ che utilizza alcuni indizi archeologici e morfologici con la presentazione di nuovi elementi che in parte confermano ipotesi effettuate sulla base di una puntuale osservazione della fotografia aerea³⁸ (fig. 3).

1.2. Aeclanum - Aquilonia

Nonostante le numerose pubblicazioni e ricerche che hanno acceso nel tempo la discussione, soprattutto nella storiografia locale, l'esatto percorso tra *Aeclanum* e *Aquilonia* (dando per scontata l'identificazione di *Aquilonia* con Lacedonia) e poi da *Aquilonia* a *Venusia*, rimane ancora molto incerto e le ipotesi avanzate, in mancanza di riscontri adeguati ed in attesa di risultati certi, non sono a mio parere convincenti.

Le tracce dell'*Appia* vengono a perdersi proprio nel punto dove la conformazione geomorfologica del territorio può offrire diverse soluzioni per il possibile tracciato viario.

Questo comparto territoriale in Irpinia è attualmente oggetto di ricerche topografiche mirate svolte in collaborazione tra la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno, Avellino, Benevento e Caserta e l'Università del Salento³⁹ nell'ambito di un articolato Progetto di ricerca sulla "Viabilità romana dell'Irpinia" che oltre a quello dell'*Appia* sta cercando di ricostruire i tracciati stradali della *via Aemilia*, della *via Herdonitana* (*Aurelia Aeclanensis*), della *via Traiana* e della *via Herculia*.

Come già a suo tempo sottolineato dal Lugli⁴⁰, l'*Appia*, superato il centro di *Aeclanum*, si divideva in due rami, uno più meridionale (percorso montano) per Frigento, Guardia Lombardi, Bisaccia e Lacedonia lungo la dorsale montuosa che separa le valli fluviali dell'Ufita e del Fredane in direzione della Valle d'Ansanto, ed uno più settentrionale (percorso vallivo) diretto alla Valle dell'Ufita per Grottaminarda e Fiocaglia di Flumeri, prima di tornare a raggiungere Bisaccia e Lacedonia passando per il valico di Sferracavallo sotto Vallata.

³² QUILICI 1996, in particolare le pp. 274-287.

³³ QUILICI 1989, pp. 52-53.

³⁴ Come indicato nelle fonti itinerarie e confermato da alcuni miliari di età adrianea: *ILS* 5875; *CIL* IX, 6072; *NSc* 1929, p. 221; *CIL* IX, 6074; *CIL* IX, 6075.

³⁵ TOMAY *et Alii* 2012, in particolare pp. 27-31.

³⁶ MEOMARTINI 1889, p. 249.

³⁷ LOPILATO 2013, con bibliografia precedente.

³⁸ QUILICI 1996, pp. 275-276, fig. 12.

³⁹ Si ringrazia il Soprintendente dott.ssa Adele Campanelli per la liberalità concessa.

⁴⁰ LUGLI 1963, p. 26.



Fig. 2. La via Appia nel territorio di Benevento: ricostruzione del tracciato (da TOMAY et ALII 2012).

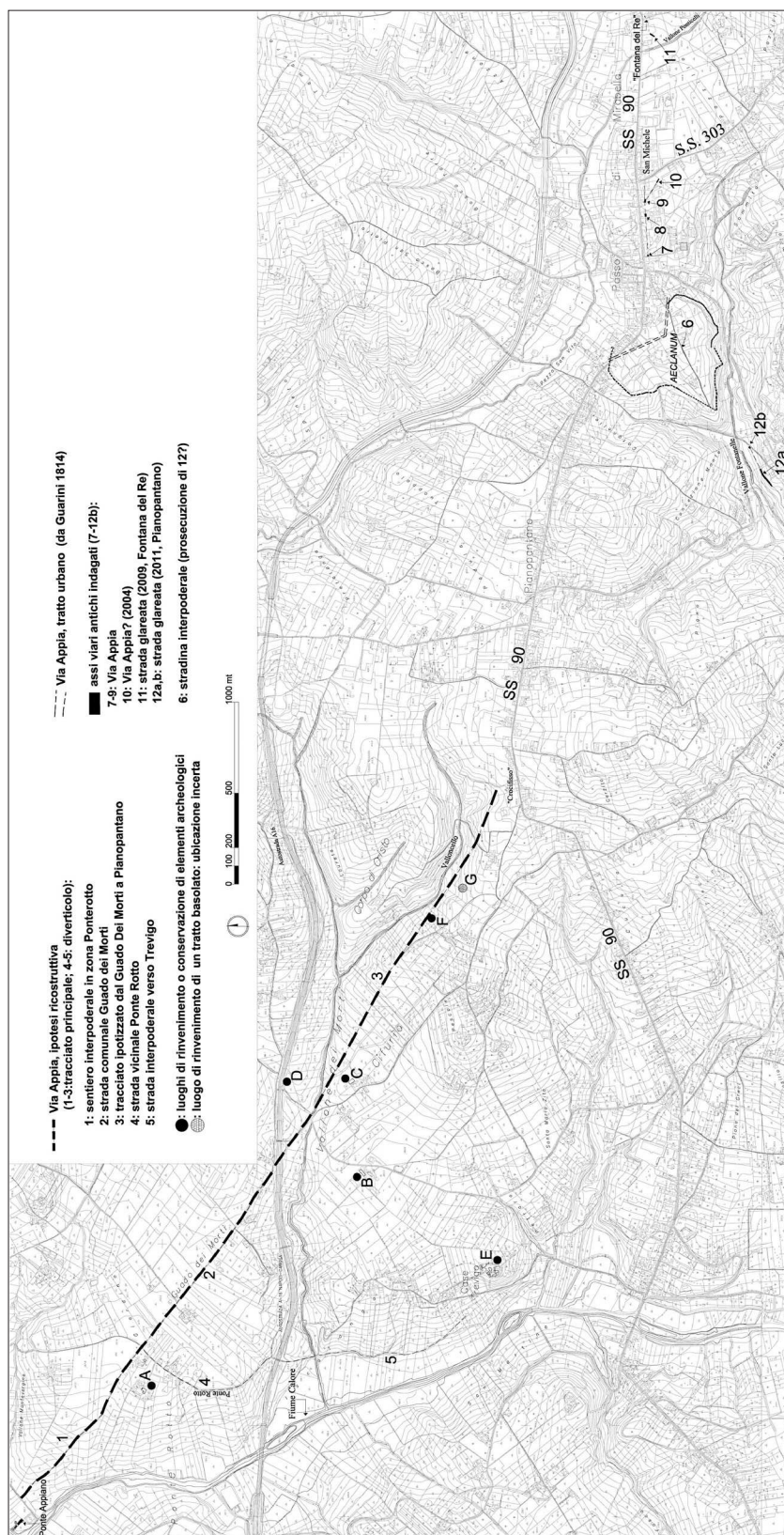


Fig. 3. Individuazione su base aerofotogrammetrica dei punti di interesse relativi alla *via Appia* nel territorio di *Aeclanum* (da LOPILATO 2013).

È su queste possibili alternative che si sono divisi gli studiosi in due distinte scuole di pensiero: con una “storica” sostanziale preferenza per la prima ipotesi⁴¹ e con la seconda che ha trovato credito negli ultimi anni sulla scia dell’entusiasmo seguito al ritrovamento di diversi insediamenti e necropoli, prevalentemente pre-romani, nel territorio di Carife⁴² e, soprattutto, per la scoperta di un centro abitato romano, sorto su un vasto pianoro a dominio della confluenza della Fiumarella nell’Ufita, che ebbe una funzione rilevante nell’ambito della rete viaria antica in Irpinia, posto come era all’incrocio di importanti strade e riconosciuto come *caput viae* di una consolare databile al tardo II sec. a.C.: la *via Aemilia* (ved. *infra*).

Ambedue le ipotesi a mio parere presentano punti deboli, non tanto per l’esistenza di queste strade in età romana e altomedievale⁴³ (da non mettere in discussione), ma per il loro diretto accostamento alla *Regina Viarum*: infatti risulta difficile spiegare perché l’*Appia* tra *Aeclanum* e Lacedonia avrebbe dovuto seguire in entrambi i casi un itinerario molto più lungo rispetto ad altri possibili, oltretutto salendo in quota a quasi 1000 metri, con tutti i problemi che questo passaggio avrebbe comportato nel periodo invernale ad altitudini che spesso sono esposte a forti venti e soggette ad importanti coperture nevose.

In realtà esiste una terza ipotesi avanzata alcuni anni fa da A. Fornaro, che non ha avuto il giusto credito e che invece ritengo vada presa nella giusta considerazione⁴⁴. Questa teoria si basa sostanzialmente sulla scoperta del citato *Forum* di Fiocaglia di Flumeri⁴⁵, *caput viae* dell’*Aemilia* e stazione della *via Appia* (come giustamente sostenuto dal Fornaro sulla scia

di Johannowsky)⁴⁶ e sul rinvenimento di due miliari di età tardo-antica dal territorio di Scampitella⁴⁷, il primo dei quali attribuito erroneamente alla *via Herculia*, ma invece da collegare ad altri miliari “tardi” già noti nel *CIL* dal territorio di Grottaminarda (IX, 6071 e 6387) e Vallesaccarda (IX, 6060-6061) e distribuiti lungo una traiettoria che dopo *Aeclanum* toccava i territori di Grottaminarda, Fiocaglia, Scampitella lungo la valle solcata dal Torrente Fiumarella e dal Calaggio, da associare correttamente a quella strada che in età imperiale prenderà il nome di *Herdonitana* (IX, 670) o *viam ducentem Herdonias* (IX, 1156), ma che potrebbe in parte ricalcare proprio un ramo della *via Appia*⁴⁸. Questo itinerario risulta indubbiamente quello più breve per raggiungere Lacedonia, contraddistinto oltre che dai miliari anche dalla presenza di alcuni ponti⁴⁹, grosso modo corrispondente al tracciato della moderna autostrada Napoli-Canosa, che all’altezza del casello autostradale di Lacedonia doveva lasciare la valle e, seguendo il tracciato di un tratturo, risalire fino al moderno centro corrispondente all’antica stazione di *Aquilonia* (fig. 4).

1.3. Aquilonia - Venusia

Dopo *Aquilonia*, la *via Appia* volgeva verso est in direzione del fiume Ofanto, attraversandolo in corrispondenza della stazione *pons Aufidi*, al posto della quale si trova attualmente il medievale Ponte S. Venere. La strada raggiungeva quindi il centro di *Venusia* e verosimilmente lo attraversava, anche se il suo passaggio in ambito urbano è stato di recente messo in discussione⁵⁰.

⁴¹ RADKE 1981, pp. 173-174, con bibliografia.

⁴² GANGEMI 1987, in particolare pp. 118-119; JOHANNOWSKY 2013.

⁴³ GANGEMI 1987, p. 118.

⁴⁴ FORNARO 2000, pp. 301-308.

⁴⁵ Ved. oltre il paragrafo relativo alla *via Aemilia*.

⁴⁶ JOHANNOWSKY 1991a.

⁴⁷ SILVESTRINI 1994, per il miliario pp. 252-268; AUCIELLO 2011.

⁴⁸ Per questa strada di collegamento tra *Aeclanum* in Campania ed *Herdonia* in Puglia, cfr. CERAUDO c.d.s. (a).

⁴⁹ FORNARO 2000, p. 303.

⁵⁰ MARCHI 2010, pp. 281-285.

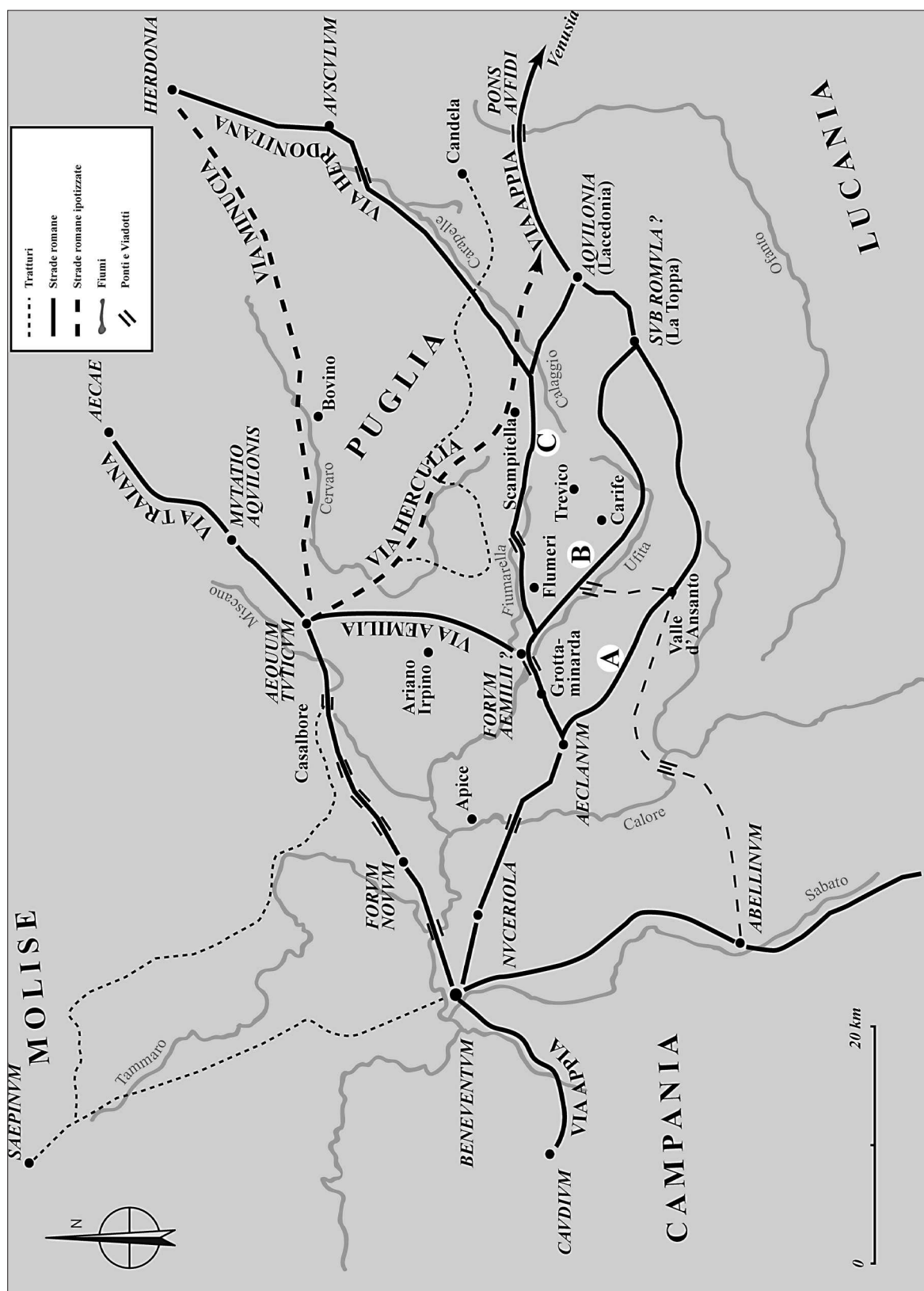


Fig. 4. Schema ricostruttivo della viabilità principale di età romana in Irpinia; con le lettere A, B, C le tre possibili varianti dell'*Appia* tra *Aeclanum* e *Aquilonia* (rielaborato da GANGEMI 1987).

Per questo tratto, recenti indagini condotte da L. Marchi dell'Università di Foggia nell'ambito del Progetto “*Sulle orme di Ashby: la via Appia tra Irpinia e Daunia*” stanno cercando di definirne in maniera più analitica il tracciato⁵¹ (fig. 5).

1.4. Venusia - Silvium

Dopo Venosa, superato il centro moderno di Palazzo S. Gervasio, l'*Appia* seguiva la destra idrografica del Torrente Basentello per poi giungere a Gravina di Puglia. Non lontano da quest'ultima sorgeva la *mansio* di *Silvium*, posta ai piedi dell'altura di Botromagno.

In questo caso, sulla base di quanto a suo tempo ricostruito dal Lugli e dal Vinson⁵², sono le ultime indagini condotte sul campo dal gruppo di ricerca diretto da A.M. Small dell'Università di Edimburgo sul *vicus* di Vagnari ubicato a ridosso della *via Appia*, che gettano nuova luce per la più dettagliata ricostruzione del percorso della strada, comprese alcune possibili varianti, lungo questo segmento che segue quella naturale via di comunicazione al confine tra Puglia e Basilicata costituita dalla Fossa Bradanica⁵³ (fig. 6).

1.5. Silvium - Tarentum

Dopo *Silvium* la strada antica sopravvive nel tratturo Tarantino (noto anche come “via Appia antica”), lungo il quale, a qualche chilometro da Altamura, doveva sorgere l'antica stazione di *Blera*. Superata quest'ultima, la via è ancora oggi ricalcata dal moderno tratturo, in direzione della successiva tappa di *sub Lupatia*, molto probabilmente corrispondente alla moderna Masseria Taverna situata a sud di Altamura. Da

qui l'antico percorso coincide con quello della SS 7, che muove in direzione di Palagiano, non lontano dal quale dovrebbe insistere la stazione itineraria di *Ad Canales*.

Nel tratto successivo il tracciato della *via Appia* non è facilmente riconoscibile, anche se recenti indagini hanno permesso di portare alla luce, in corrispondenza di Masseria Capitolicchio Vecchia (circa a metà strada tra Palagiano e Taranto), una tratto glareato della strada (largh. m 4,90), dotata ai lati di crepidini e di paracarri⁵⁴ e poco più avanti, km 7 prima di Taranto, i ruderi di un ponte romano, realizzati in opera cementizia e rivestimento in opera quadrata, in gran parte rimaneggiato, sul quale la strada scalcava la Gravina Gennarini⁵⁵.

Prima di giungere a Taranto, l'*Appia* sembra mantenere il tracciato dell'attuale via costiera ionica fino all'altezza del canale che divide il Mar Grande dal Mar Piccolo. Qui la strada si biforcava: mentre il percorso principale doveva continuare in linea retta e attraversare la *polis* greca⁵⁶, una sua diramazione, col fine di evitare il passaggio urbano, doveva transitare a nord della città costeggiando il Mar Piccolo, per poi raggiungere la *statio* di *Mesochorum*, posta probabilmente a sud-est di Monteiasi, presso l'attuale Masseria Misicuro.

1.6. Tarentum - Brundisium

Il tratto finale lungo 44 miglia, per la sua rilevanza, costituisce un'eccezione alla dimensione prevalentemente locale attribuita in ambito pugliese ai percorsi trasversali istmici rispetto a quelli longitudinali.

⁵¹ MARCHI c.d.s.

⁵² LUGLI 1952, p. 288; VINSON 1972.

⁵³ SMALL, SMALL 2011.

⁵⁴ MATTIOLI 2002, pp. 118-121.

⁵⁵ CIPPONE 1993, pp. 28-35 e 101.

⁵⁶ Superato il canale su un grande ponte mobile che permetteva il transito delle navi (grosso modo all'altezza del Ponte di Porta Napoli) - e al quale fanno cenno le fonti antiche (STR., VI,278; APP., *Hann.*, XXXIV) -, questo ramo dell'*Appia* entrava in città e attraversava longitudinalmente l'acropoli, con un percorso da identificare con l'attuale via Duomo.

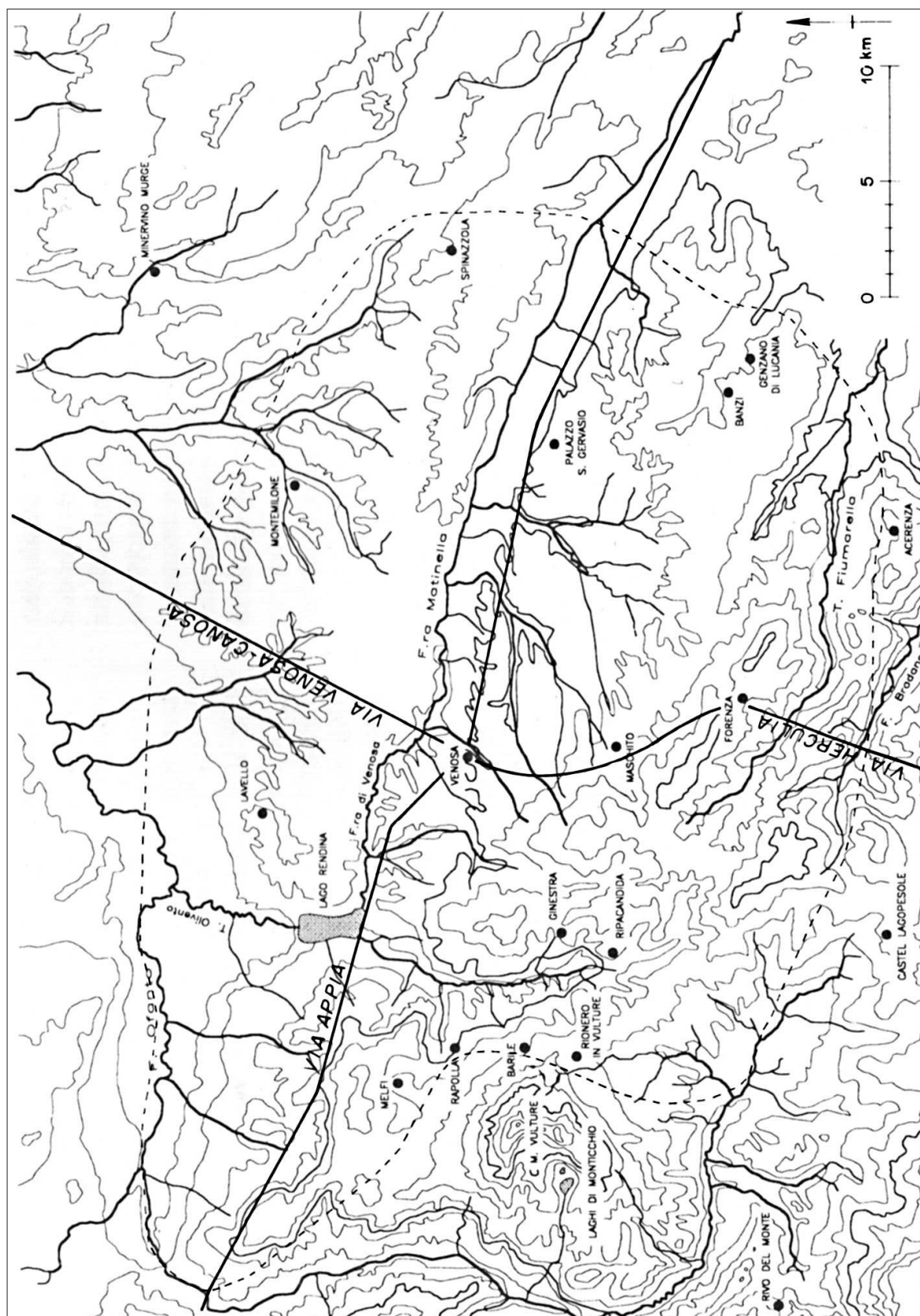


Fig. 5. La via Appia nel territorio di Venusia (da MARCHI 2010).

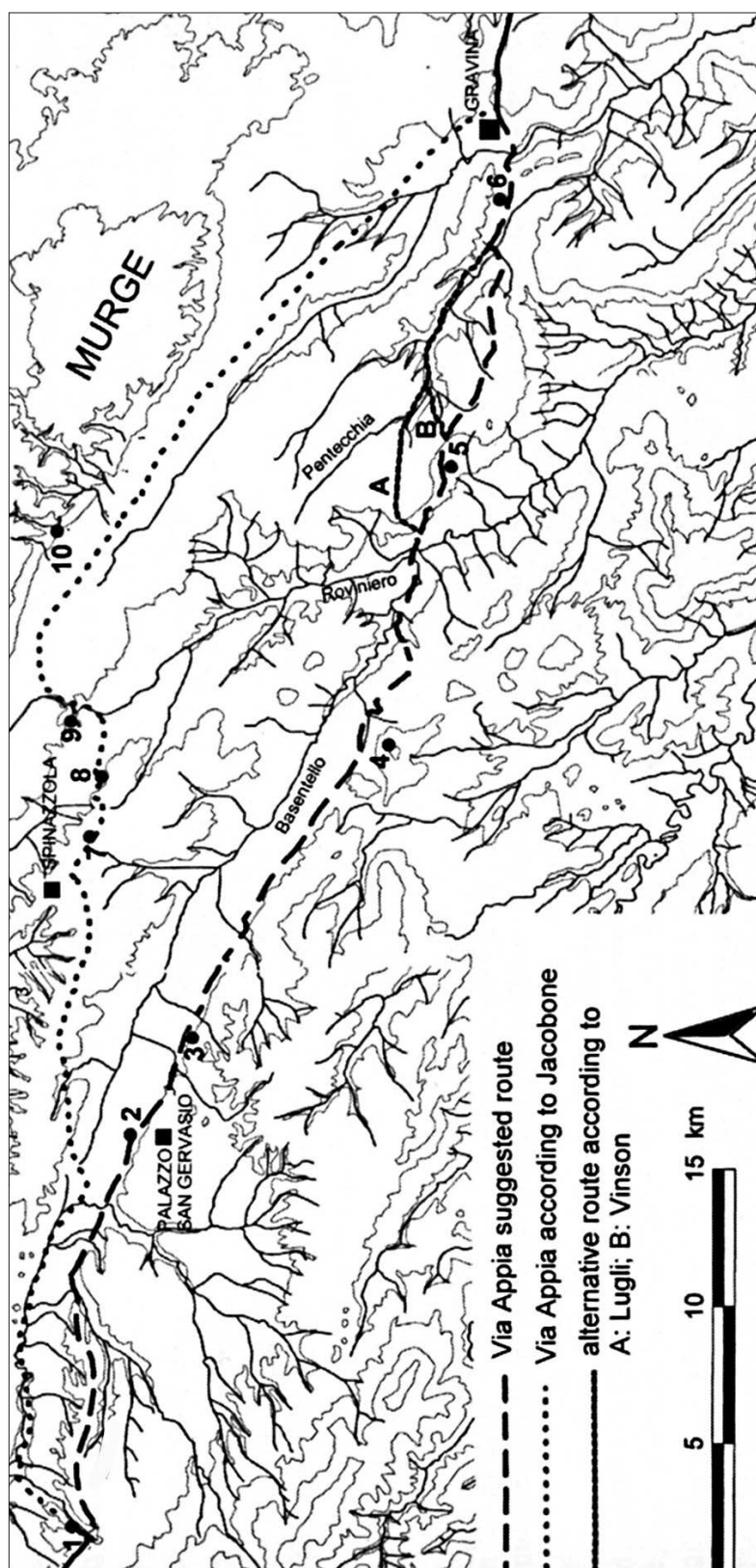


Fig. 6. La *via Appia* nel tratto tra *Venusia* e *Silvium*: schema ricostruttivo con le possibili varianti (da SMALL, SMALL 2011).

La *via Appia*, ricalcando una più antica direttrice messapica⁵⁷, correva a nord di S. Giorgio Ionico, verso Carosino, prima del quale piegava a nord-est per raggiungere l'area della *statio* di *Mesochorum*, dove si ricongiungeva con la variante extra-urbana. Poi doveva raggiungere il centro di Oria, identificata con la *mansio* di *Urbius*, e raggiungeva Muro Tenente, sito di un centro messapico e corrispondente alla stazione di *Scamnum*. Il tratto successivo continuava in direzione di Mesagne, passando a nord della stessa, per poi concludere il suo itinerario a Brindisi, con un rettilineo lungo circa km 14.

Anche se Th. Ashby nel 1913, nel corso del viaggio di studio lungo l'*Appia* e la *Traiana* ritenne inutile percorrerlo perché poco conservato⁵⁸, negli ultimi anni le ricerche sull'articolazione della *via Appia* tra Taranto e Brindisi hanno visto il contributo di diversi studiosi⁵⁹, i quali hanno progressivamente tratteggiato un'ipotesi ricostruttiva che, nelle grandi linee, può essere considerata abbastanza attendibile, restando possibili ulteriori affinamenti soprattutto alla luce di nuove mirate indagini archeologiche.

Ciò che risulta chiaramente visibile nella ricostruzione proposta, logica conseguenza della lunga fascia pianeggiante attraversata, è l'andamento in gran parte rettilineo dei tratti che uniscono le stazioni intermedie; inoltre, sempre per rendere più rapido il collegamento tra i due più importanti porti pugliesi, si determina un andamento tangenziale esterno agli abitati interessati dal percorso, in alternativa all'attraversamento all'interno del centro urbano: si veda ad esempio il passaggio da Oria, Masseria Vicentino, *Scamnum*/Muro Tenente, Mesagne e la stessa variante di Taranto ne è un'ulteriore testimonianza (fig. 7).

⁵⁷ LOMBARDO 1989.

⁵⁸ ASHBY 1916-1917.

⁵⁹ UGGERI 1977; UGGERI 1983, pp. 204-226; MIROSLAV MARIN 1986; DE LUCA 1997; CHIEDI 2006; APROSIO 2008, pp. 92-101; CERA 2008.

2. Via Minucia

Mano a mano che venne a mancare la sua originaria funzione militare e l'importanza di alcuni centri strategici lungo il suo percorso come Venosa o Taranto diminuì, la *via Appia* perse progressivamente la sua unitarietà, continuando a essere utilizzata nei diversi comparti territoriali come più semplice collegamento a livello "regionale" o locale. Proprio il tratto compreso tra *Beneventum* e *Brundisium* fu soppiantato dall'affermarsi di un altro asse viario, quello della *via Minucia* (poi *Traiana*), in genere preferito, così come riportato dalle stesse fonti letterarie (ved. sotto) grazie al suo tracciato più breve e meno accidentato.

Abbiamo notizia da Strabone⁶⁰ che per raggiungere Roma da Brindisi, in alternativa alla *via Appia*, era possibile percorrere una seconda strada: la *via Minucia*, attestata da fonti letterarie diverse⁶¹. Mario Pani ha definitivamente precisato che nel noto e controverso passo di Strabone, in riferimento al percorso alternativo alla *via Appia* partendo da Brindisi, il termine corrotto *ημινοικηδία* è da emendare con *ή Μινουκία διά* e non con «mulattiera», voce che costituirebbe oltretutto un *unicum*⁶²; quindi l'alternativa alla *Regina Viarum* in età repubblicana era la *via Minucia*⁶³, questione posta anche da Orazio

⁶⁰ STR., VI, 3,7.

⁶¹ CIC., *Att.*, VIII 11,7; CIC., *Att.*, IX 6,1; CAES., *civ.* I,24,1-3; HOR., *epist.*, I,18,20; sulla *via Minucia* cfr. il recente contributo di MANGIATORDI 2011, pp. 58-60, con bibliografia precedente.

⁶² STR., VI 3,7; la tradizione manoscritta ha conservato una definizione corrotta di questa via, proponendo un termine che non ha senso *ημινοικηδία*, che fu emendato in età umanistica con strada per muli, mulattiera *ήμιονική (όδός) διά* e così accettato successivamente. In realtà il termine è molto raro e «non compare, a quanto risulta, mai riferito a strada in altri luoghi della nostra tradizione. Pare addirittura mancare il concetto classificatorio di mulattiera»: PANI 1990, p. 169.

⁶³ PANI 1990, p. 169. Così come attestato da diverse fonti, la *via Minucia* venne sicuramente utilizzata nel corso delle guerre civili per lo spostamento di truppe dall'Italia centrale a Brindisi: ved. CIC., *Att.*, VI 1,1; e, verosimilmente, CIC.,

(*epist.*, I 18,20) – «*Brundisium Minuci melius via ducat an Appi*» – a cui idealmente risponde ancora Strabone nello stesso brano, riconoscendo la prima più breve di una giornata di viaggio, con l'*Appia*, invece, più facilmente transitabile con i carri.

Strabone (sempre in VI 3,7) ne delinea esplicitamente l'itinerario attraverso i territori dei Peucezi (chiamati anche *Pediculi*), dei Dauni e dei Sanniti. Capolinea di questa strada era certamente *Brundisium*, poi lungo la costa adriatica toccava *Egnatia*, quindi si dirigeva verso l'interno attraversando *Caelia* (Ceglie del Campo) e la sconosciuta *Netion*⁶⁴ (tra Ceglie e Canosa), evitando *Barium*: questa parte del percorso è ben rappresentata nella *Tabula Peutingeriana* (*Tab. Peut.* VI, 5), che menziona dopo *Gnatie*, *Ad Veneris*, *Norve*, *Ezetiū*, *Celia* e *Butuntos*. Tornando alle indicazioni del geografo di Amasea, in direzione nord, *Canusium* e *Herdonia* erano tappe principali in questo settore. Tra *Herdonia* e *Beneventum* non abbiamo più elementi certi, il percorso stradale per l'attraversamento appenninico è soltanto ipotizzabile, anche se obbligato, lungo le uniche due valli fluviali agevolmente transitabili tra Irpinia e Daunia⁶⁵: probabilmente lasciata la città *Herdonia*, potendo indicare soltanto un percorso generico e per grandi linee in mancanza di elementi utili, si inoltrava nella valle del Cervaro⁶⁶ o forse, in alternativa, seguiva la valle

del Carapelle/Calaggio e della Fiumarella per poi ricongiungersi all'*Appia* prima di giungere a Benevento⁶⁷.

Caposaldo dell'arteria stradale era quindi *Beneventum*. Anche se il *caput viae* opposto a Brindisi è stato diversamente ricostruito a *Corfinium*, le parole di Strabone sono esplicite: *Appia* e *Minucia* – le due strade “concorrenti” per usare un termine coniato da Santo Mazzarino⁶⁸ – si ricongiungevano proprio a Benevento e non c'è motivo, fino a prova contraria, di considerare infondata tale indicazione. È questa la strada che Orazio dovette in gran parte percorrere nel 37 a.C. nel viaggio in compagnia di Mecenate e di altri illustri personaggi, raccontato nella celebre satira (*HOR., sat.*, I 5), almeno da *Herdonia* (probabilmente l'*oppidulum*, *quod versu dicere non est*⁶⁹) fino a Brindisi, dopo *Canusium* evitando la variante interna (per *Caelia*) e passando da Bari, fino a raggiungere *Egnatia* lungo la via litoranea⁷⁰.

Per quanto riguarda il nome del costruttore della *via Minucia* – conosciuta soltanto grazie alle fonti letterarie – sembra essere stata costruita dal console *M. Minucius Rufus* nel 110 a.C. (già pretore nel 113 a.C.) secondo l'ipotesi più accreditata⁷¹.

Att., VIII 11,7; *Cic., Att.*, IX 6,1; *CAES., civ.*, I 2,5; 24,1-3; *HOR., sat.*, I 5,71-104 cfr. inoltre FIORIELLO 2002, pp. 83-84, con bibliografia.

⁶⁴ Cfr. RUTA 1986, che localizza la *Netion* di Strabone nei pressi di Andria.

⁶⁵ A meno che non si voglia riconoscere il passaggio della *Minucia* in quel percorso più settentrionale che sarà poi quello della *via Traiana* nell'attraversamento appenninico da *Aecae* a *Aequum Tuticum*; ma questa terza soluzione mi sembra la meno probabile.

⁶⁶ ALVISI 1970, pp. 116-119; VOLPE 1994, p. 114 e fig. 1. È possibile che, attraversata la valle del Cervaro, toccasse la stazione di *Aequum Tuticum*; Cicerone, dopo aver nominato la *via Minucia* in riferimento allo spostamento di truppe da *Alba Fucens* verso Brindisi (*Cic., Att.*, IX 6,1: 11 marzo del 49 a.C.), in un altro brano parla di una strada

(senza menzionarla) che da *Aequum Tuticum* raggiungeva ancora Brindisi (*Cic., Att.*, VI 1,1: 20 febbraio del 50 a.C.). Se questa strada fosse la nostra *via Minucia* avremmo identificato con *Aequum Tuticum* almeno un'altra tappa intermedia del percorso tra Benevento ed *Herdonia*. Per i movimenti di truppe nel corso della guerra civile tra Cesare e Pompeo (49 a.C.) in rapporto alla *via Appia* e alla *Minucia*: MAZZARINO 1968, pp. 193-194.

⁶⁷ Lungo quella stessa valle fluviale interessata in età imperiale dal passaggio della *via Herdonitana*; ved. CERAUDO c.d.s. (a).

⁶⁸ MAZZARINO 1968, p. 192.

⁶⁹ RUSSI 1994.

⁷⁰ Ved. in proposito quanto riportato più avanti a proposito della *via Gellia*. Sul tratto Benevento-Canosa della via percorsa da Orazio cfr. CERAUDO c.d.s. (b).

⁷¹ MAZZARINO 1968, p. 192; su *M. Minucius Rufus* ved., inoltre, BROUGHTON 1951, p. 543; BROUGHTON 1986, p. 144.

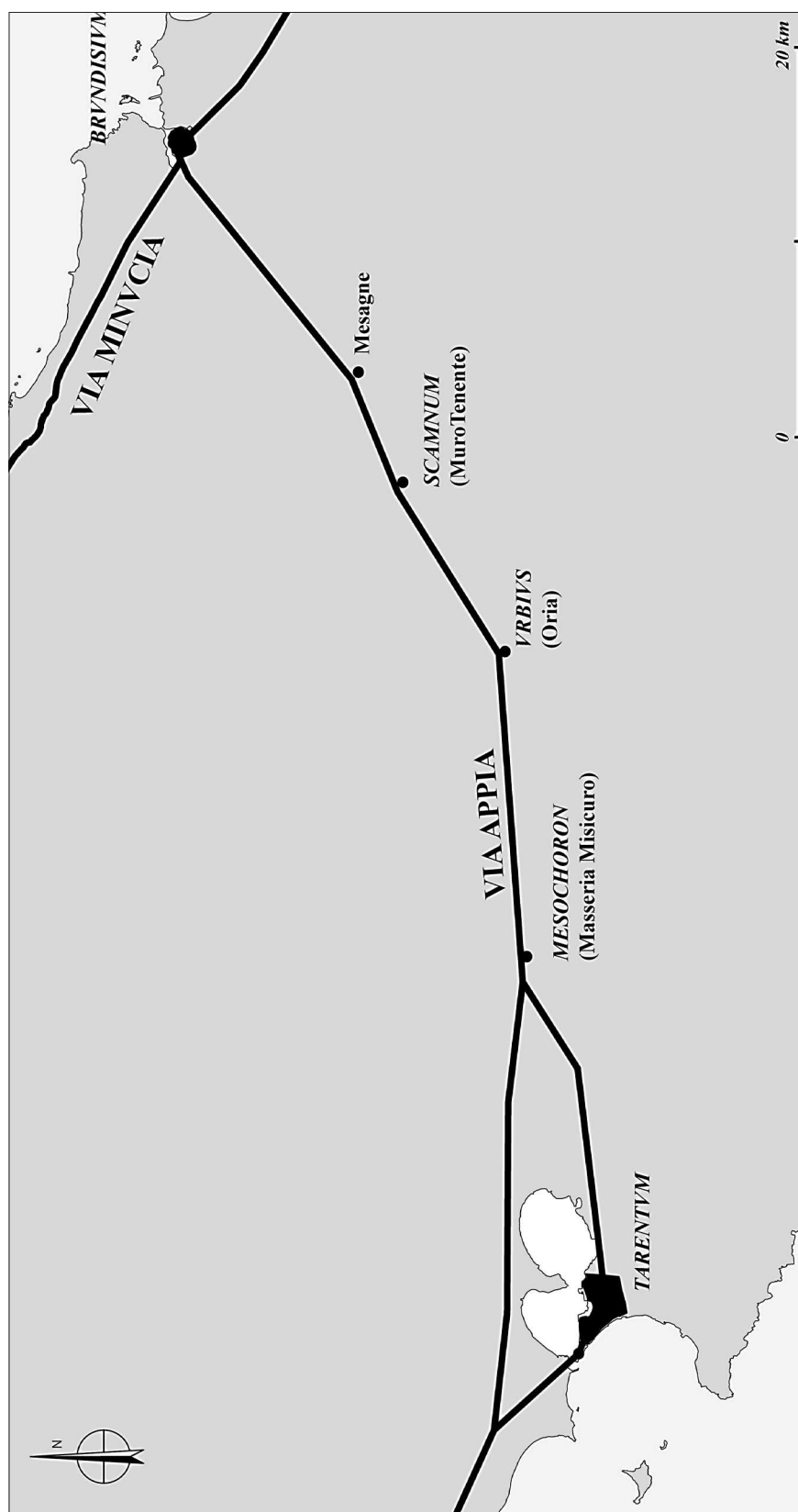


Fig. 7. La via Appia tra Tarentum e Brundisium.

Come per la *via Appia*, anche la *Minucia* sembra aver ricalcato almeno in parte tratti viari precedenti⁷². Difficile ricostruirne il tracciato sul terreno, anche perché sostanzialmente ripreso agli inizi del II sec. d.C. dalla *via Traiana* che ne ha obliterato il ricordo, e soprattutto complesso individuare conferme alla cronologia sopra proposta. Per il primo tratto subito a nord-ovest di Brindisi, alcune indicazioni generiche le abbiamo dalle indagini territoriali di F. Cambi e M. Aprosio dei primi anni '90 del secolo scorso, con un certo numero di villaggi e centri manifatturieri databili tra la fine del II e gli inizi del I sec. a.C., che dovevano sorgere, soprattutto nelle località Giancola e Apani, lungo l'allineamento stradale⁷³.

In attesa di ulteriori dati dagli scavi dell'Università degli Studi di Bari che R. Cassano sta conducendo ad Egnazia per i livelli precedenti al basolato stradale della *via Traiana* che ricalca un tracciato viario più antico⁷⁴, risultano difficilmente databili le carraie, a volte messe in maniera automatica in collegamento con la *via Minucia*, scavate in due settori distinti a sud di Egnazia lungo la strada litoranea Savelletri-Monopoli ed in località Masciola⁷⁵ e nella periferia meridionale di Monopoli⁷⁶. Infine, scavi condotti dalla Soprintendenza Archeologica della Puglia in contrada Cavallerizza, ad alcune centinaia di metri dalla porta nord-orientale di *Herdonia*, hanno consentito di portare alla luce i resti di una *via glareata* messa in rapporto diretto con la *via Minucia/Traiana*⁷⁷, ma alla luce delle tracce visibili in diverse foto aeree storiche e recenti, ritengo che i resti individuati non appartengano alla *via Minucia/Traiana*, a mio

parere da ubicare nello stesso campo all'incirca un'ottantina di metri più a sud, ma piuttosto ad un suo diverticolo⁷⁸.

3. *Via Litoranea*

L'esistenza di un importante asse viario lungo la costa adriatica, oltre che dalle più tarde fonti itinerarie, è ipotizzabile per l'età preromana dalla presenza di numerosi insediamenti costieri ed è riconducibile ad un noto passo di Polibio riportato da Strabone⁷⁹, il quale indica che dalla *Iapigia* alla città di *Sena* (Senigallia) c'era una distanza di 562 miglia, circa km 830, misura che potrebbe ben corrispondere alla distanza tra Santa Maria di Leuca e Senigallia nelle Marche.

Questo percorso, documentato come abbiamo visto già dalla fine del IV sec. a.C. nel corso delle guerre sannitiche (cfr. *supra*), è riportato anche da diverse altre fonti letterarie in episodi che coprono un arco cronologico che va dal 320 fino al 90 a.C.⁸⁰, sembra dotato di miliari e infrastrutture già in età repubblicana anche se non ne conosciamo il nome antico e non sappiamo quando divenne ufficialmente una *via publica*⁸¹.

Dopo aver superato il fiume Fortore, il primo centro toccato dalla strada in Puglia era quello di *Teaum Apulum* (San Paolo Civitate): da qui fino a *Sipontum* il percorso era interno e correva ai piedi del massiccio del Gargano posto ad oriente della strada⁸². Raggiunta la colonia romana di

⁷² UGGERI 1983, pp. 53-54.

⁷³ APROSIO 2008, pp. 107-108; APROSIO 2012, pp. 13-16 e fig. 1.8.

⁷⁴ CASSANO *et ALII* 2004.

⁷⁵ COCCHIARO 2002-2003; CINQUANTAQUATTRO 2012, pp. 1240-1241.

⁷⁶ ANDREASSI, COCCHIARO 1999; CARRIERI 2002-2003.

⁷⁷ ANDREASSI 2006, pp. 782-783.

⁷⁸ CERAUDO 2009.

⁷⁹ PLB., XXXIV, 11,8 *ap.* STR., VI 3,10.

⁸⁰ LIV., IX 13,6 (320 a.C.); LIV., XLIII 9,6 (170 a.C.); APP., BC, I 42,190 (90 a.C.). Per altre fonti relative al passaggio di truppe nel corso della II Guerra Punica ved. *supra* nota 14.

⁸¹ Una sua sistemazione in età traiana, prosecuzione della *via Traiana Frentana* è ipotizzata da FIORIELLO 2002, p. 108; sull'*Itinerarium Antonini* (310, 5-7) la via da Ancona a Brindisi è chiamata *Flaminia. Ab Urbe per Picenum, Anconam et inde Brundisium*, CUNTZ 1929, pp. 46-47.

⁸² ALVISI 1970, pp. 49-61.

Sipontum, la via Litoranea, in direzione sud, si riavvicinava alla linea di costa e toccava le stazioni (e i porti) di Bari, Egnazia, Brindisi e Otranto. Il tracciato è ben rappresentato nella *Tabula Peutingeriana* (*Tab. Peut.* VI, 3-6; VII, 1-2).

Alcuni segmenti di questa via, verosimilmente nel corso del II sec. a.C., saranno in parte ripresi da successive strade con una propria autonomia di percorso: sicuramente la *via Minucia* (ved. *supra*) per il tratto Brindisi-Egnazia, il tratto Egnazia-Bari, la cui esistenza è certa perché percorsa da Orazio nel 37 a.C. nel corso di una delicata missione diplomatica e nel Salento la cosiddetta via Traiana Calabra⁸³, che doveva consentire il collegamento tra i due porti basso-adriatici di Brindisi e di Otranto⁸⁴, passando per Lecce. Questa strada, a noi nota soltanto con il nome convenzionale moderno, è citata come *via publica* da Plinio (*nat.*, III 101) e doveva essere lunga *L m.p.* (poco meno di km 75).

4. Via Sallentina

Sempre da Strabone (VI 3,5) si ricava la notizia dell'esistenza in età tardo-repubblicana di una strada, convenzionalmente definita *via Sallentina*, che doveva congiungere Taranto a Vereto e che da qui raggiungeva Otranto, costituendo un percorso più comodo ed agevole della corrispondente navigazione circumpeninsulare di cabotaggio. Si tratterebbe di una strada sub-costiera paralitoranea, la cui indiscutibile importanza in età messapica è motivata dal fatto che toccava centri quali Manduria, *Neretum* (Nardò), *Aletium* (Alezio) nel primo tratto, *Uxentum* (Ugento), *Veretum*

(Patù) e *Bastae* (Vaste) nella parte meridionale della penisola salentina. Strabone fornisce inoltre una descrizione analitica del tracciato stradale; e benché lo storico abbia viaggiato in età augustea non può fare a meno di rispecchiare una situazione dei collegamenti che riflette una realtà precedente, legata alla fioritura delle città messapiche.

L'itinerario riportato dalla *Tabula Peutingeriana* (VII, 1-2) è quello della strada romana paralitoranea che congiungeva i principali centri del Salento da Otranto al Capo Iapigio e poi fino a Taranto. Soltanto sulla *Tabula* (e nei tardi autori legati alla sua tradizione) la cosiddetta *via Sallentina* compare nel suo completo sviluppo.

Ciò ha fatto supporre che la strada dovette essere entrata assai tardi nel sistema ufficiale del *cursus publicus*. Per quanto attiene l'ambito territoriale d'interesse, la *via Sallentina* si distingue in due tratti: quello occidentale, lungo la costa ionica, tra *Uxentum* e *Veretum*, ed il tratto orientale, lungo l'Adriatico⁸⁵.

5. Via Aemilia

Oltre alle più famose *via Appia*, *via Minucia* e via Litoranea, grazie al rinvenimento di alcuni miliari, sono conosciute altre due *viae publicae* in *Apulia*: una *via Aemilia* e la *via Gellia*.

Partendo da nord, il primo dei due assi stradali noto è la *via Aemilia*, per la quale, grazie alla scoperta di due miliari⁸⁶, conosciamo il nome del magistrato promotore, forse il console del 126 a.C., *M. Aemilius Lepidus* secondo l'ipotesi più convincente⁸⁷.

⁸³ UGGERI 1983, pp. 265-290.

⁸⁴ Valida alternativa alla cosiddetta Traiana Calabra e all'*Appia*, era una direttrice utilizzata già ai tempi di Strabone (VI 3-5), nota come "Limitone dei Greci": questo asse, partendo da Otranto ed evitando Brindisi, permetteva di raggiungere più rapidamente l'*Appia* a Taranto passando per Oria (UGGERI 1983, pp. 336-348).

⁸⁵ UGGERI 1983, pp. 291-310.

⁸⁶ *CIL* I², 620; IX, 6073; *ILS* 5805; *ILLRS*, 451; per il secondo (*AE* 1997, 401) ved. GANGEMI 1987, p. 119; CAMODECA 1997.

⁸⁷ Secondo il Camodeca, che ha tentato di porre chiarezza ad alcuni problemi di viabilità in area irpina, sarebbe preferibile identificare *M. Aemilius Lepidus* con il console del 126 a.C. piuttosto che con uno dei magistrati omonimi

Il tratto iniziale della strada è da localizzare in *Hirpinia*, compreso tra i centri moderni di Flúmeri e Ariano Irpino. Il *caput viae* è stato riconosciuto presso l'insediamento urbano individuato nel sito di Fiocaglia di Flúmeri, sorto nel tardo II sec. a.C. in rapporto con le distribuzioni agrarie promosse da Tiberio e Caio Gracco, di cui, in assenza di dati epigrafici, non conosciamo né il nome né lo stato giuridico⁸⁸ (sarebbe suggestivo poter accostare il nome del console costruttore della strada a quello dell'abitato antico e riconoscervi un *Forum Aemilii* in *Hirpinia*), mentre la sua articolazione stradale è da collocare in un settore di confine tra la Campania e la Puglia compreso tra Grottaminarda, Ariano Irpino e Greci. Poteva trattarsi probabilmente di una strada di collegamento tra il territorio di *Aeclanum/Forum* gracciano di Fiocaglia e quello di *Aequum Tuticum* e poi in direzione nord-est verso il Tavoliere e il Golfo di Manfredonia, oppure di raccordo tra la *via Appia* e l'asse stradale *via Minucia* nel settore irpino al confine con la Puglia⁸⁹.

Dei due miliari noti, il primo fu visto nell'Ottocento dal Dressel riutilizzato presso la chiesetta di S. Maria della Manna nel territorio di Ariano Irpino; nel 1925 fu ricontrollato dall'allora Ispettore Onorario alle Antichità I. Sgobbo, che riportò le misure esatte del cippo (in calcare locale alto cm 110 con un diametro di cm 47) e, soprattutto, l'indicazione delle miglia - *II* - incisa sul fusto e sfuggita in prima battuta al Dressel. Considerato perduto, il miliario è stato rintracciato dal Camodeca infisso nel sagrato di

fronte la stessa chiesa di S. Maria della Manna, emergente dal terreno per cm 42, là dove ancora oggi si può vedere (fig. 8). Malgrado non si conservi più alcuna traccia dell'iscrizione sul tamburo, già nel 1925 «a mala pena leggibile» dallo Sgobbo, resta ancora oggi ben visibile sul fusto la cifra delle *II* miglia (h. cm 10)⁹⁰.

Il secondo miliario è stato trovato *in situ* a nord di Ariano Irpino in località Camporeale⁹¹, presso la Masseria S. Giovanni (o Sicuranza) lungo il tracciato del tratturo Camporeale-Martiri-S. Vito che in questo settore può essere considerato sopravvivenza moderna dell'antica strada romana. Il cippo, analogo al primo, lavorato in un unico blocco in pietra calcarea locale, può essere distinto in due parti (fig. 9): quella inferiore che doveva essere infissa nel terreno, lasciata grezza ed alta circa cm 60 e quella superiore di forma cilindrica, rastremata verso l'alto con un'altezza di cm 55 ed un diametro di cm 44. Anche in questo caso sono presenti sul tamburo l'iscrizione del magistrato *M. Aemilius / M. f. Lepid(us) / cos.* e sul fusto il numerale *XI* delle miglia (h. cm 12,5). Quest'ultimo dato, messo in relazione con la cifra incisa sul primo miliario (*II*), è di fondamentale importanza per determinare il luogo di partenza della nostra *via Aemilia* (fig. 10). Secondo l'ipotesi di alcuni studiosi⁹², superato l'importante nodo stradale di *Aequum Tuticum* (loc. S. Eleuterio, Ariano Irpino), doveva sconfinare entro gli attuali limiti regionali pugliesi lungo quell'itinerario che sarà poi ripreso dalla *via Traiana* fino ad *Aecae* (Troia) per poi concludere il suo cammino a *Sipontum* dopo aver toccato *Luceria* ed *Arpi*.

del 232, del 187, del 137 o del 46 a.C.: CAMODECA 1997, pp. 266-267.

⁸⁸ JOHANNOWSKY 1991a, pp. 57-83; JOHANNOWSKY 1991b. L'abitato, sorto su un vasto pianoro a dominio della confluenza della Fiumarella nel fiume Ufita, ebbe una funzione nevralgica nell'ambito della rete viaria romana in Irpinia, posto come era all'incrocio di importanti assi stradali.

⁸⁹ CAMODECA 1997, p. 270; FORNARO 2000, pp. 301-308, cfr. p. 302.

⁹⁰ CAMODECA 1997, pp. 263-265.

⁹¹ GANGEMI 1987, p. 119.

⁹² Ved., *infra*, ALVISI 1970, pp. 61-64; FORNARO 2000, p. 304.



Fig. 8. Ariano Irpino. Miliario della *via Aemilia* infisso nel sagrato di fronte la chiesa di S. Maria della Manna, in primo piano sul fusto il numero delle miglia *II*.



Fig. 9. Ariano Irpino, località Camporeale. Miliario scoperto presso la Masseria S. Giovanni (da CAMODECA 1997).

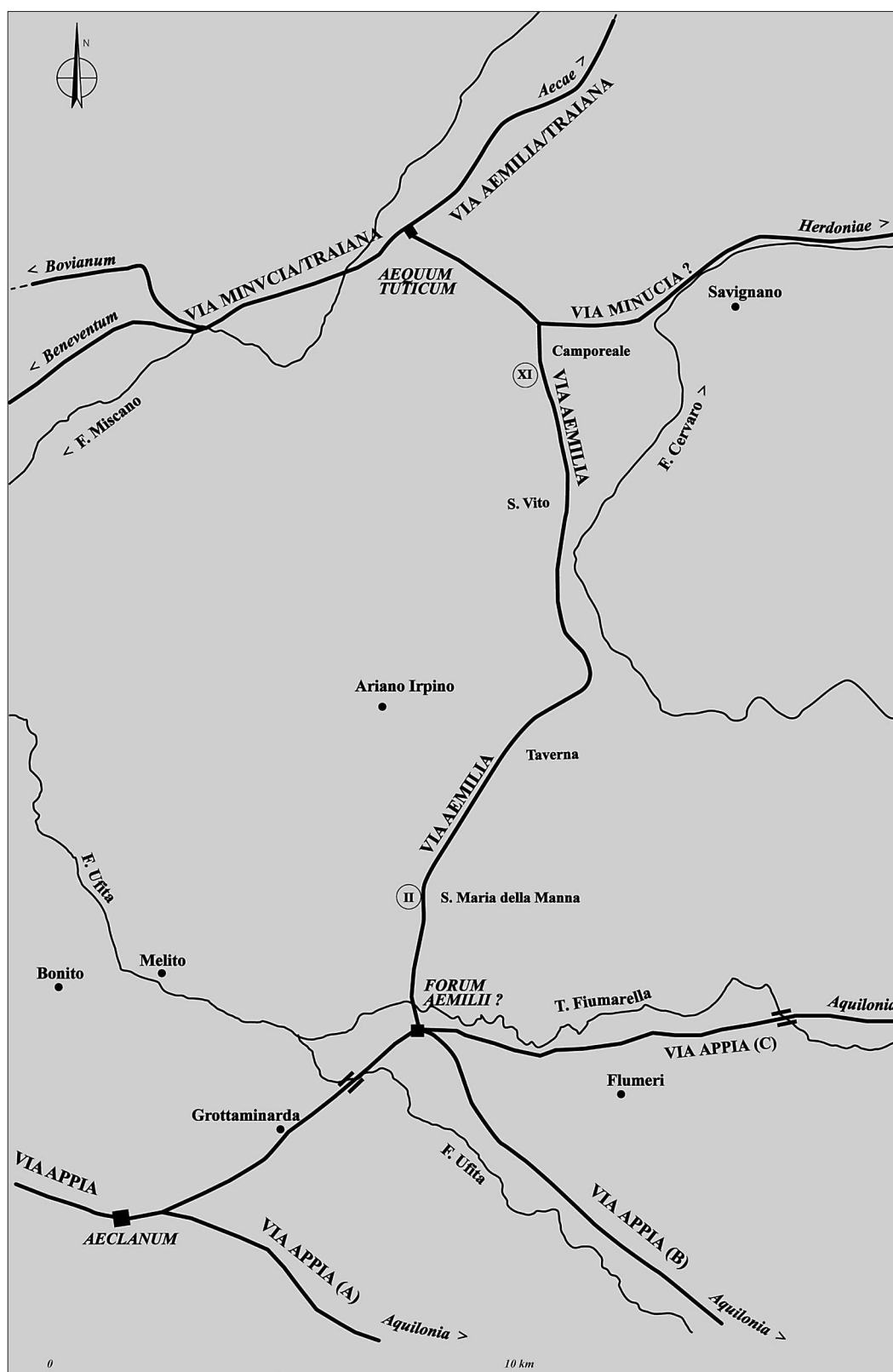


Fig. 10. Rappresentazione schematica della via Aemilia tra il Forum di Fiocaglia di Flumeri e il vicus di Aequum Tuticum e localizzazione dei due miliari rinvenuti. Con le lettere A, B, C le tre possibili varianti dell'Appia tra Aeclanum e Aquilonia (rielaborato da CAMODECA 1997).

Recenti indagini aerotopografiche e geofisiche condotte dal Laboratorio di Topografia antica e Fotogrammetria dell'Università del Salento lungo la *via Traiana* e nel sito del *vicus* di *Aequum Tuticum* hanno permesso di scoprire il tracciato esatto di una strada il cui ingresso all'interno dell'area abitata sembra caratterizzato da una serie di mausolei posti ai lati della via⁹³; l'asse stradale, proveniente da sud proprio dalla località Camporeale, può essere messo in collegamento con la *via Aemilia*⁹⁴.

Se dal *Forum* di Fioccaglia di Flúmeri fu fatta partire nel 126 la *via Aemilia* - e così il nuovo centro urbano veniva collegato attraverso il *vicus* di *Aequum Tuticum* alla Daunia -, è evidente l'interesse politico ed economico verso quei territori dove in quello stesso periodo erano stati stanziati numerosi assegnatari gracchi. Ciò consente di gettare nuova luce sulle modalità con cui nei programmi dei Gracchi si andava profondamente riorganizzando l'utilizzazione delle terre in Irpinia e in Daunia.

6. Via Gellia

Della seconda arteria ci resta il nome e solo di recente si è cercato di definirne topograficamente il percorso grazie al rinvenimento nel 1970 di un miliario tra Bari e Modugno⁹⁵: una *via Gellia* in Peucezia e questo è il testo dell'iscrizione *L(ucius) Gellius L(ucii) f(ilius) / pr(aetor) d(e)*

*s(enatus) s(ententia) / LII*⁹⁶.

Si tratta di un miliario di età repubblicana, subito messo in relazione a una *via publica* realizzata da un pretore di nome *L. Gellius*, forse *L. Gellius Poplicola, praetor peregrinus* nel 94 a.C., poi console nel 72 a.C.⁹⁷. Quindi una *via praetoria*, la *Gellia*, che dopo 52 miglia, superata Bitonto, doveva giungere a Bari, e per la quale è stato identificato con Canosa il punto di partenza in considerazione della grande importanza rivestita dal centro abitato nell'ambito di questo comparto territoriale in *Apulia*. Tale attribuzione - da mettere in collegamento con il miliario rinvenuto nel suburbio barese - presentata dal Moretti e riproposta anche in seguito senza sostanziali modifiche, attesterebbe, così, la presenza di una *via publica* in Puglia centrale non altrimenti conosciuta, che avrebbe collegato *Canusium* con *Barium* per una lunghezza complessiva di circa 56 miglia secondo Moretti, in realtà pari a 57 miglia⁹⁸.

Come ho avuto già modo di precisare alcuni anni fa in un precedente contributo⁹⁹, questa strada non può essere messa in relazione con il segmento Canosa-Bari, ma va identificata con un altro percorso stradale in questo comparto, un asse viario che doveva essere almeno uguale o maggiore delle 52 miglia indicate nel cippo di Lucio Gellio¹⁰⁰ (fig. 11).

⁹⁶ *CIL* I², 2978; *AE* 1991, 5040

⁹⁷ MORETTI 1972, p. 180; cfr. inoltre, per l'identificazione del magistrato, BROUGHTON 1951, p. 12; BROUGHTON 1986, p. 99. L'attribuzione della costruzione della strada a *L. Gellio Poplicola*, avanzata con qualche dubbio da Moretti, è ora confermata da studi successivi, cfr. da ultimo SILVESTRINI 2010, p. 144, con bibliografia.

⁹⁸ Dal luogo di rinvenimento del miliario fino a Bari, in linea d'aria, si registrano poco più di km 8,5 miglia abbondanti, che sommate alla cifra riportata sul cippo fanno 57 miglia totali; UGGERI 1983, p. 232; FIORIELLO 2002, pp. 88-89, nota 43, con bibliografia.

⁹⁹ CERAUDO 2008b, pp. 187-203, da cui dipende questo paragrafo.

¹⁰⁰ Un primo dubbio sorge proprio in riferimento alla distanza che intercorre tra Canosa e Bari, che, calcolata sul percorso di quella che poi sarà la *via Traiana*, secondo convincenti ipotesi di ricostruzione (Cfr. SILVESTRINI 1983,

⁹³ Un'anticipazione in GENNARELLI 2011. La prosecuzione della strada verso la Puglia, riconosciuta con la *via Traiana*, in parte visibile in traccia sulle immagini aeree ed in parte sopravvivenza nel trattorello Foggia-Camporeale è ben documentata in FERRARI 2013.

⁹⁴ È verosimile che la *via Aemilia* sia stata ripresa in età imperiale sotto i primi Tetrarchi dalla risistemazione di un asse stradale di raccordo tra il Sannio e la Lucania, denominata *via Herculia* dal nome di Massimiano Erculio che ne curò il completamento; le due strade definite in momenti cronologicamente molto distanti, in questo breve segmento nel territorio di Ariano Irpino sembrerebbero risultare sovrapposte. Sulla *via Herculia* cfr. BUCK 1971.

⁹⁵ MORETTI 1972.

Tra le soluzioni possibili, troppo generica appare l'ipotesi di Uggeri di riconoscervi una diramazione dall'*Appia* o da altre strade pubbliche¹⁰¹, anche perché, dati alla mano, sulla base delle indicazioni del miliario, risulterebbe troppo breve la distanza tra Bari e Gravina-Botromagno l'antica *Silvium* (30 miglia circa in linea d'aria), e troppo lunga quella tra *Barium* e *Venusia* (55 miglia circa in linea d'aria con Modugno, più 5 a Bari pari a 60 miglia circa sempre in linea d'aria), uniche stazioni dell'*Appia* in grado di poter soddisfare tale supposizione¹⁰².

Analizzando le fonti itinerarie a nostra disposizione, l'unica *via publica* attestata, e più lunga di 52 miglia in quest'area, risulta essere la cosiddetta "via breve" *Barium-Tarentum*, già delineata da Strabone¹⁰³ e poi riportata dall'Itinerario Antonino¹⁰⁴: questa strada - *per compendium* - lunga LX miglia senza l'indicazione di tappe intermedie, costituiva una scorciatoia per chi avesse voluto raggiungere direttamente Taranto da Bari, evitando il più lungo passaggio attraverso Brindisi, una via

istmica tra lo Jonio e l'Adriatico che doveva permettere i collegamenti tra le coste dei due mari con l'entroterra delle Murge.

È questa la soluzione a suo tempo da me avanzata, poi ripresa e sostenuta con giuste argomentazioni dalla Silvestrini¹⁰⁵, che però non ne ha riconosciuto una proposta univoca ma alternativa ad altre due: la prima (che non mi vede d'accordo) avanzata da Uggeri e poi ripresa dal Fornaro¹⁰⁶, che la *via Gellia* potesse essere un asse stradale di raccordo tra la Lucania orientale e la Peucezia (asse stradale comunque mai attestato né dalle fonti antiche né dagli itinerari)¹⁰⁷; l'altra, come si dirà meglio più avanti, frutto sostanzialmente di una suggestione che permetterebbe di associare alla *via Gellia* l'asse stradale *Egnatia-Barium-Butuntum*¹⁰⁸.

Considerando che Taranto fino ad alcuni decenni prima era stata una provincia pretoria, che Lucio Gellio Poplicola nel 94 era un pretore peregrino al quale era stato dato l'incarico dal Senato di costruire una strada (*de senatus sententia* come si evince dal miliario), nonché interventi di repressione che avevano interessato l'area murgiana¹⁰⁹ e l'importanza di Bari provata dalle fonti¹¹⁰, mi sembra plausibile, così come ulteriormente dimostrato dalla Silvestrini, l'interesse di Roma a realizzare una strada tra due centri nevralgici in Puglia centrale.

Si tratterebbe, quindi, di una via istmica di collegamento tra i due importanti porti di *Barium* sulla costa adriatica e di *Tarentum* sulla costa ionica, asse stradale realizzato anche con funzioni di veloce spostamento tra i due mari per evitare il passaggio più lungo da Brindisi e di controllo dell'area interna delle Murge attraverso la quale passava.

pp. 110-113, con bibliografia) sarebbe pari a non più di 48-49 miglia, cifra largamente inferiore a quella proposta per l'intero tratto in questione (57 miglia) e a quella leggibile sul miliario (52 miglia), che immediatamente verrebbe a far cadere l'ipotesi di identificazione della strada con il tratto Canosa-Bari. Rispetto alle 57 miglia totali, si avrebbe uno scarto di 8-9 miglia in eccesso (tra i km 12 e i 13 circa), cifra considerevole che in pianura porterebbe ad una variazione di percorso notevole, in quanto un tragitto più lungo di circa km 12 nel piano avrebbe comportato una serie di digressioni stradali non giustificabili secondo logica, in particolare in un'area non interessata da insediamenti di rilievo e, soprattutto, priva di importanti condizionamenti oro-idrografici.

¹⁰¹ Ved. *supra* e UGGERI 1983, pp. 231-232; da escludere sicuramente, per quanto già esposto, l'*Aemilia* e la *Minucia*.

¹⁰² A meno che non si voglia pensare ad una diramazione da un punto qualsiasi dell'*Appia*, o da una stazione comunque non attestata dalle fonti lungo il tratto poco a sud di Venosa; ancora su questa possibile soluzione: FORNARO 2010, pp. 381-382.

¹⁰³ STR., VI 3,8.

¹⁰⁴ Anton. Aug., 119, 2 (CUNTZ 1929, p. 17): *A Varis per compendium Tarentum m.p. LX*.

¹⁰⁵ SILVESTRINI 2010, pp. 141-148.

¹⁰⁶ UGGERI 1983, pp. 231-232; FORNARO 2010, pp. 381-382.

¹⁰⁷ CERAUDO 2008b, p. 196.

¹⁰⁸ Ved. nota precedente.

¹⁰⁹ SILVESTRINI 2010, p. 146.

¹¹⁰ STR., VI 3,8-9.

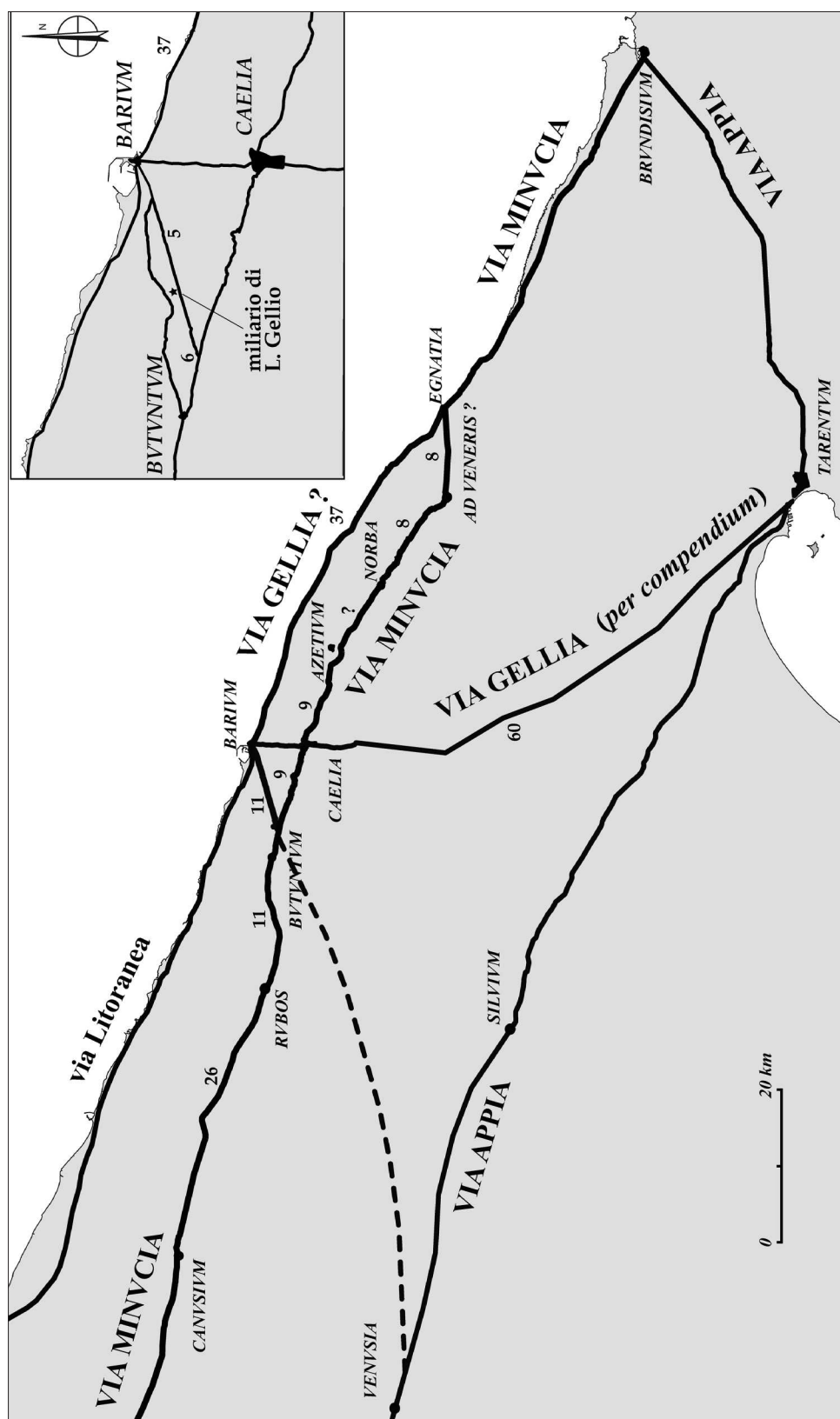


Fig. 11. Schema ricostruttivo della viabilità principale di età romana in Puglia centrale (da CERAUDO 2008b).

Se si vuole riconoscere nella “scorciatoia” Bari-Taranto la *via Gellia*, va tuttavia puntualizzato che il miliario trovato a km 2,5 a nord di Modugno sarebbe stato scoperto fuori posto (ipotesi comunque non inverosimile)¹¹¹.

In realtà non esiste alcun elemento edito (e non) che ci potrebbe aiutare a capire se il cippo fosse in giacitura primaria o fuori contesto; anzi, la presenza del secondo cippo anepigrafe indicherebbe, forse, proprio il recupero e l'accantonamento di materiale diverso in un punto determinato (evidentemente quello del rinvenimento) al fine di riutilizzo.

All'interno del vasto programma di assegnazione di terre e di riorganizzazione viaria portato avanti dai Gracchi, il riconoscimento nella *via Gellia* di una strada che avrebbe unito l'area di Bari (attraversata dalla coeva *via Minucia*) con la colonia graccana di *Neptunia-Tarentum*, potrebbe rientrare a pieno titolo nel quadro coerente delle riforme concretizzate in quel periodo e del programma di interventi sulle strade voluti da C. Gracco¹¹². Qualcosa di analogo a quanto proposto per la *via Aemilia*, che doveva collegare il *Forum* di Fiocaglia di Flúmeri con il territorio interessato da assegnazioni agrarie nel Tavoliere, venendo a collegare quegli insediamenti che *Lege Sempronia* erano in corso di definizione in Irpinia e in Daunia¹¹³.

In considerazione del numero delle miglia indicate sul miliario rinvenuto presso Modugno, a mio modo di vedere, nel comparto barese non esisterebbero altre possibilità di individuazione della *via Gellia*, anche se la soluzione prospettata - allo stato attuale - risulta priva di elementi

concreti ricostruibili topograficamente sul terreno.

Un'eventuale soluzione alternativa a quanto appena avanzato, purtroppo non più riscontrabile per la perdita definitiva dell'oggetto, potrebbe venire dal numero delle miglia letto sul cippo, ma si tratta (e lo ribadisco con chiarezza) di una suggestione, nell'impossibilità ormai di poter effettuare verifiche sul miliario andato distrutto subito dopo la sua scoperta¹¹⁴: se tale cifra non fosse quella che poi è stata pubblicata, ma una incompleta e quindi diversa, si potrebbe ipotizzare qualcosa di alternativo a quanto finora ricostruito. L'eventuale cattivo stato di conservazione del miliario e la possibile difficoltà di lettura dell'iscrizione potrebbero far immaginare un differente numero delle miglia iscritto sull'oggetto, da emendare magari con *[X]LII*. A questo punto il luogo della scoperta potrebbe coincidere con quello di collocazione originaria del miliario, esattamente 42 miglia da *Egnatia* e lungo quello che sul terreno è stato riconosciuto come un percorso stradale antico¹¹⁵. In considerazione di questo si potrebbe riconoscere nella *via Gellia* un asse stradale “finito”, che avrebbe unito *Egnatia* a *Butuntum* passando per *Barium*, un percorso litoraneo dunque, lungo complessivamente tra 46 e 49 miglia¹¹⁶ e alternativo alla variante interna da identificare con il tratto della *Minucia* in Peucezia descritto da Strabone, e ancor meglio identificato nella *Tabula Peutingeriana*. È questa

¹¹¹ Per restare in zona, esistono alcuni miliari della *Traiana* recuperati molto lontano dalla loro posizione originale, su cui SILVESTRINI 1983, pp. 94-96, 107-109: una colonna miliaria conservata a Bisceglie proviene dalle vicinanze di Ruvo con uno spostamento in linea d'aria di circa km 9; una seconda colonna, attribuibile all'età tetrarchica, scoperta lungo la S.S. 544 (Foggia-Barletta), è a km 15 dal tracciato della *via Traiana*.

¹¹² PLUT., CG, VI 2; VII 1-2.

¹¹³ CAMODECA 1997, pp. 267-268, con bibliografia.

¹¹⁴ MORETTI 1972, pp. 172-173.

¹¹⁵ Appendice di G. Caldarola in CERAUDO 2008b, pp. 199-200.

¹¹⁶ La distanza tra *Egnatia* e *Barium* riportata dal *Burdig.*, sarebbe di 35 miglia (ASHBY, GARDNER 1916, pp. 164-166; GELSOMINO 1966, p. 193), mentre nelle due versioni dell'*Anton. Aug.*, anche se con parziali diversi, la distanza sarebbe pari a 37 miglia; a queste cifre, sommando 11 (*Burdigalense*) o 12 miglia (*Antonino*) riportate dagli itinerari per il tratto Bari-Bitonto, si arriva a 46/49 miglia totali. Ved. GELSOMINO 1966, pp. 193-198 e UGGERI 1983, pp. 241-246. Per il gioco degli arrotondamenti è verosimile che la distanza reale possa essere calcolata intorno alle 47-48 miglia.

la strada che deve aver percorso Orazio dopo aver lasciato *Canusium* e *Rubi* e, con ogni probabilità, *Butuntum*, poi ripresa dalla *via Traiana* all'inizio del II sec. d.C., quella *via peior* passante per Bari e utilizzata fino ad *Egnatia*, dove poi la delegazione guidata da Mecenate riprese il percorso della *Minucia* fino a Brindisi.

Ad ogni modo tralasciando le suggestioni, basandosi comunque sui dati editi a nostra disposizione e svincolandoci dall'accostamento alla *via Gellia*, resta indiscutibile che questo asse viario costiero (parte della *via Litoranea* da Bari a Egnazia), sicuramente esistito in età tardo-repubblicana, è da considerare una *via publica* (o parte di essa) e ben si inserisce in un più vasto programma di potenziamento della rete stradale in questo settore della Puglia centrale: un'alternativa viaria lungo la costa che partendo da *Egnatia* (già collegata a Canosa attraverso il percorso interno della *via Minucia*), dopo aver percorso il tratto adriatico fino a Bari, poteva confluire nuovamente nella *Minucia* all'altezza di Bitonto.

7. Conclusioni

L'articolazione viaria qui descritta ha seguito il progressivo processo di romanizzazione del Sannio, della Lucania e dell'Apulia attraverso l'occupazione di nuovi territori e la costituzione di colonie latine e colonie romane fondate nel periodo compreso tra la guerra contro Pirro e la guerra contro Annibale, nel quadro di un complessivo allargamento degli orizzonti politici e militari in direzione dell'Adriatico. Dai Romani furono aperte grandi direttrici stradali - e l'*Appia* è la più importante - che accompagnarono tra il IV e il III sec. a.C. le imprese militari in Italia centro-meridionale, mentre già a partire dal II sec. a.C. la "monumentalizzazione" di alcuni tracciati esistenti e la definizione di nuove vie in alcuni settori specifici, segnarono la fine del processo militare aprendo quella fase che nel giro di due secoli portò, anche grazie a queste, al consolidamento e all'amministrazione capillare dell'impero.

Se l'associazione delle tre *viae publicae* - *Aemilia*, *Minucia* e *Gellia* - ai tre magistrati sopra menzionati è corretta, e le varie ipotesi di attribuzione sono convergenti in tal senso, con Marco Emilio Lepido console nel 126 a.C., Marco Minucio Rufo console nel 110 a.C. e Lucio Gellio Poplicola pretore nel 94 a.C., credo sia verosimile pensare che queste strade pubbliche, definite in un arco di tempo abbastanza ravvicinato e oltretutto in rapporto con un programma politico unitario di interventi infrastrutturali sul territorio, alla luce dei dati che si hanno a disposizione e che stanno emergendo, fossero delle strade ben delineate, con un loro percorso specifico, ossia con *capita viarum* propri e a sé stanti. A questo programma di potenziamento delle infrastrutture stradali nel settore sud-orientale, anche in previsione delle future spedizioni militari nella penisola balcanica, può essere messa in stretto collegamento anche la realizzazione della *via Egnatia* sull'opposta costa adriatica attribuita a *Cn. Egnatius*, noto anche in questo caso attraverso due miliari e proconsole intorno al 140 a.C.¹¹⁷, importante arteria stradale di collegamento tra Adriatico meridionale ed Egeo settentrionale, che dai porti di *Apollonia* e *Dyrrachium* in Illiria attraversando la Macedonia e la Grecia arrivava in età repubblicana a Tessalonica (Salonico)¹¹⁸.

Giuseppe Ceraudo

¹¹⁷ BROUGHTON 1986, pp. 84-85.

¹¹⁸ Sulla *via Egnatia* ved. FASOLO 2003.

ABBREVIAZIONI BIBLIOGRAFICHE

ACT

Atti del Convegno Internazionale di Studi sulla Magna Grecia.

ADAMESTEANU 1963

D. ADAMESTEANU, *La fotografia aerea e le vie della Magna Grecia*, in ACT 2, Taranto 1963, pp. 39-58.

ALVISI 1970

G. ALVISI, *La viabilità romana della Daunia*, Roma 1970.

ANDREASSI 2006

G. ANDREASSI, *L'attività archeologica in Puglia nel 2005*, in ACT 45, Taranto 2006, pp. 771-805.

ANDREASSI, COCCHIARO 1999

G. ANDREASSI, A. COCCHIARO, *Tecnica stradale romana: esperienze dalla Puglia*, in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 1, 1999, pp. 11-18.

APROSIO 2008

M. APROSIO, *Archeologia dei paesaggi a Brindisi. Dalla romanizzazione al medioevo*, Bari 2008.

APROSIO 2012

M. APROSIO, *La viabilità antica nel territorio di Brindisi*, in D. MANACORDA, S. PALLECCHI (edd.), *Le fornaci romane di Giancola (Brindisi)*, Bari 2012, pp. 13-16.

ASHBY 1916-1917

TH. ASHBY, *Le vie Appia e Traiana*, in *RomGens*, 1916-1917, VI-VII, pp. 10-23.

ASHBY, GARDNER 1916

TH. ASHBY, R. GARDNER, *The Via Traiana*, in *BSR* VIII, 1916, pp. 104-171.

AUCIELLO 2011

M. AUCIELLO, *Il XVI miliario della via Herdonitana*, in *Pagus* XII, 2011, pp. 7-12.

BROUGHTON 1951

T. R. S. BROUGHTON, *The Magistrates of the Roman Republic*, I, New York 1951.

BROUGHTON 1986

T. R. S. BROUGHTON, *The Magistrates of the Roman Republic*, III, Atlanta 1986.

BUCK 1971

R. J. BUCK, *The via Herculia*, in *BSR* XXXIX, 1971, pp. 66-87.

CAMODECA 1997

G. CAMODECA, M. Aemilius Lepidus, *le assegnazioni graccane e la via Aemilia in Hirpinia*, in *ZPE*, CXV, 1997, pp. 263-270.

CARRIERI 2002-2003

M. CARRIERI, *Monopoli (Bari)*, in *Taras* XXIII, 1-2, 2002-2003, pp. 82-83.

CASSANO et ALII 2004

R. CASSANO et ALII, *Ricerche archeologiche nell'area del 'foro' di Egnazia. Scavi 2001-2003: relazione preliminare*, in M. PANI (ed.), *Epigrafia e territorio, politica e società: temi di antichità romane*, VII, Bari 2004, pp. 57-66.

CERA 2008

G. CERA, *Il contributo della fotografia aerea alla definizione della viabilità antica nel territorio di Mesagne*, in *Archeologia Aerea* III, 2008, pp. 135-146.

CERAUDO 2008a

G. CERAUDO, *Sulle tracce della Via Traiana. Indagini aerotopografiche da Aecae a Herdonia*, Foggia 2008.

CERAUDO 2008b

G. CERAUDO, *Via Gellia: una strada fantasma in Puglia centrale*, in *StAnt* XII, 2008, pp. 187-203.

CERAUDO 2009

G. CERAUDO, *Indagini aerotopografiche lungo la via Traiana in Daunia*, in *Atti del 29° Convegno Nazionale di Preistoria, Protostoria e storia della Daunia* (San Severo 15-16 novembre 2008), San Severo 2009, pp. 3-18.

CERAUDO c.d.s. (a)

G. CERAUDO, *La via Herdonitana*, in *Archeologia Aerea*, suppl. II, in corso di stampa.

CERAUDO c.d.s. (b)

G. CERAUDO, *La via di Orazio tra Benevento e Canosa. Un rebus bimillenario*, in corso di stampa.

CHEVALLIER 1997

R. CHEVALLIER, *Les Voies Romaines*, Paris 1997.

CHIEDI 2006

B. CHIEDI, *La Via Appia Antica da Masseria Vicentino Grande ad Oria*, Oria 2006.

CINQUANTAQUATTRO 2012

T. E. CINQUANTAQUATTRO, *Attività della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia*, in *ACT* 50, Taranto 2012, pp. 1207-1258.

CIPPONE 1993

N. CIPPONE (ed.), *La via Appia e la terra jonica*, Taranto 1993.

COARELLI 1988

F. COARELLI, *Colonizzazione romana e viabilità*, in *DialA* VI, 2, 1988, pp. 35-48.

COCCHIARO 1991

A. COCCHIARO, *La viabilità di età romana in Puglia*, in R. CAPPELLI (ed.), *Viae Publicae Romanae* (Catalogo della Mostra, Roma 11-25 aprile 1991), Roma 1991, pp. 139-141.

COCCHIARO 2002-2003

A. COCCHIARO, *Fasano (BR), Savellettri, Masciola*, in *Taras* XXIII, 1-2, 2002-2003, pp. 69-71.

CUNTZ 1929

O. CUNTZ, *Itineraria romana, I. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, Lipsiae 1929.

DE LUCA 1997

F. DE LUCA, *Il tratto della via Appia tra Taranto e Brindisi*, in *Studi in onore di Domenico Novembre*, Lecce 1997, pp. 9-37.

DE SANCTIS 1907

G. DE SANCTIS, *Storia dei Romani*, II, Torino 1907.

DE SANCTIS 1917

G. DE SANCTIS, *Storia dei Romani*, III, 2, Torino 1917.

DE SANCTIS 1923

G. DE SANCTIS, *Storia dei Romani*, IV, 1, Torino 1923.

FASOLO 2003

M. FASOLO, *La via Egnatia I. Da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos*, Roma 2003.

- FERRARI 2013
V. FERRARI, *Il tracciato della Via Traiana al confine tra Puglia e Campania*, in *Archeologia Aerea* VII, 2013, pp. 65-70.
- FIORIELLO 2002
C. S. FIORIELLO, *Le vie di comunicazione in Peucezia: il comparto Ruvo-Bitonto*, in *AnnBari* XIV, 2002, pp. 75-135.
- FORNARO 2000
A. FORNARO, *Riflessioni sul percorso della via Appia tra Benevento e Taranto*, in *RTopAnt* X, 2000, pp. 301-308.
- FORNARO 2010
A. FORNARO, *La viabilità*, in L. TODISCO (ed.), *La Puglia centrale dall'Età del Bronzo all'alto Medioevo. Archeologia e storia* (Atti del Convegno, Bari 15-16 giugno 2009), Roma 2010, pp. 377-382.
- GANGEMI 1987
G. GANGEMI, *Osservazioni sulla rete viaria antica in Irpinia*, in *L'Irpinia nella società meridionale*, Avellino 1987.
- GELSOMINO 1966
R. GELSOMINO, *L'Itinerarium Burdigalense e la Puglia*, in *VeteraChr* III, 1966, pp. 166-208.
- GENNARELLI 2011
I. GENNARELLI, *Da strumento militare a rete degli scambi*, in M. C. LENZI (ed.), *Est Locus... L'Irpinia postunitaria*, Atripalda 2011, pp. 41-44.
- GRELLE 2007
F. GRELLE, *Le colonie latine e la romanizzazione della Puglia*, in M. PANI (ed.) *Epigrafia e territorio, politica e società: temi di antichità romane*, VIII, Bari 2007, pp. 165-199.
- JOHANNOWSKY 1991a
W. JOHANNOWSKY, *Circello, Casalbone e Flumeri nel quadro della romanizzazione dell'Irpinia*, in *La romanisation du Samnium aux II^e et I^{er} siècles av. J. C.* (Actes de colloque, Naples 4-5 novembre 1988), Napoli 1991, pp. 57-83.
- JOHANNOWSKY 1991b
W. JOHANNOWSKY, *Insediamiento urbano tardo ellenistico nella Valle dell'Ufita*, in *PP* XLVI, 1991, pp. 452-468.
- JOHANNOWSKY 2013
W. JOHANNOWSKY, *Il tratto Iripino della via Appia*, manoscritto inedito pubblicato postumo sul *Corriere del Mezzogiorno* del 6-1-2010 (L. MELILLO, V. FAENZA) riportato in R. LOFFA, *Vicum XXXI*, 1-2 (Fasc. LX), marzo-giugno 2013, pp. 182-185.
- LOMBARDO 1989
M. LOMBARDO, *La via istmica Taranto-Brindisi in epoca arcaica e classica: problemi storici*, in *Salento Porta d'Italia* (Atti del Convegno, Lecce 27-30 novembre 1986), Galatina 1989, pp. 167-192.
- LOPILATO 2013
S. LOPILATO, *La via Appia tra Ponte Rotto ed Aeclanum*, in *Archeologia Aerea* VII, 2013, pp. 44-52.
- LUGLI 1952
G. LUGLI, *Osservazioni sulle stazioni della Via Appia Antica da Roma ad Otranto*, in *Festschrift Rudolf Egger, Beiträge zur älteren Europäischen Kulturgeschichte*, Band I, Klagenfurt 1952, pp. 276-293.
- LUGLI 1963
G. LUGLI, *Il sistema stradale della Magna Grecia*, in *ACT* 2, Taranto 1963, pp. 23-37.
- MANGIATORDI 2011
A. MANGIATORDI, *Insedimenti rurali e strutture agrarie nella Puglia centrale in età romana*, Bari 2011.
- MARCHI 2010
M. L. MARCHI, *Ager venusinus II*, *Forma Italiae* XLIII, Firenze 2010.

- MARCHI c.d.s.
M. L. MARCHI, *Viabilità e territorio: i paesaggi della romanizzazione in area dauna*, in *Atti AIAC* (Associazione Internazionale di Archeologia Classica), in corso di stampa.
- MARUGGI 1998
G. A. MARUGGI, *Oria, Via Frascata*, in *Taras* XVIII, 1, 1998, pp. 65-67.
- MATTIOLI 2002
B. MATTIOLI, *Masseria Capitolicchio Vecchia*, in *Taras* XXII, 1-2, 2002, pp. 118-121.
- MAZZARINO 1968
S. MAZZARINO, *Aspetti di storia dell'Appia antica*, in *Helikon* VIII, 1968, pp. 174-196.
- MEOMARTINI 1889
A. MEOMARTINI, *I monumenti e le opere d'arte della città di Benevento*, Benevento 1889.
- MIROSLAV MARIN 1986
M. MIROSLAV MARIN, *La viabilità antica tra Taranto e Brindisi: la via Appia antica*, in *ArchStorPugl* 39, 1986, pp. 27-68.
- MOMMSEN 1972
T. MOMMSEN, *Storia di Roma antica*, II, Firenze 1972.
- MORETTI 1972
L. MORETTI, *Epigraphica. Miliario d'età repubblicana trovato presso Bari*, in *RFil* C, 1972, pp. 172-180.
- MORETTI 1990
L. MORETTI, *Tra epigrafia e storia. Scritti scelti e annotati*, Roma 1990, pp. 317-325.
- PANI 1990
M. PANI, *La tradizione letteraria*, in M. CHELOTTI et ALII (edd.), *Le epigrafi romane di Canosa*, II, Bari 1990.
- PRATILLI 1745
F. M. PRATILLI, *Della Via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi libri IV*, Napoli 1745.
- QUILICI 1989
L. QUILICI, *Via Appia dalla Pianura Pontina a Brindisi*, Roma 1989.
- QUILICI 1996
L. QUILICI, *Evoluzione tecnica nella costruzione dei ponti. Tre esempi tra età repubblicana e alto medioevo*, in *Atlante Tematico di Topografia Antica* 5, 1996, pp. 267-287.
- RADKE 1981
G. RADKE, *Viae publicae romanae* (trad. it.), Bologna 1981.
- RUSSI 1994
A. RUSSI, *Herdoniae e l'oppidulum quod versu dicere non est di Hor. Sat. I, 5, 86-90*, in A. RUSSI (ed.), *Herdoniae. A trent'anni dell'inizio degli scavi archeologici del Centre belge de recherches archéologiques en Italie centrale et méridionale (1962-1992)* (Atti del Colloquio Internazionale, Roma 1993), San Severo 1994, pp. 31-56.
- RUTA 1986
R. RUTA, *Un centro antico scomparso della Peucezia: Netion*, in *Taras* VI, 1-2, 1986, pp. 79-96.
- SILVESTRINI 1983
M. SILVESTRINI, *Miliari della via Traiana*, in M. PANI (ed.), *Epigrafia e territorio, politica e società: temi di antichità romane*, I, Bari 1983, pp. 79-134.
- SILVESTRINI 1994
M. SILVESTRINI, *Epigraphica: Herdoniae, agro di Venusia, due nuovi miliari della via Herculia*, in M. PANI (ed.),

Epigrafia e territorio, politica e società: temi di antichità romane, III, 1994, pp. 227-268.

SILVESTRINI 2010

M. SILVESTRINI, *La Puglia centrale in età romana: problemi storico-epigrafici*, in L. TODISCO (ed.), *La Puglia centrale dall'Età del Bronzo all'alto Medioevo. Archeologia e storia* (Atti del Convegno, Bari 15-16 giugno 2009), Roma 2010, pp. 141-150.

SMALL 2011

A. M. SMALL, *Introduction*, in *Vagnari*.

SMALL, SMALL 2011

A. M. SMALL, C. SMALL, *The via Appia and Vagnari* (Appendix 4), in *Vagnari*, pp. 383-386.

STOPANI 1992

R. STOPANI, *La via Francigena del Sud. L'Appia Traiana nel Medioevo*, Firenze 1992.

TOMAY *et ALII* 2012

L. TOMAY *et ALII*, *La Via Appia tra tutela e ricerca: recenti indagini di scavo e studi sul territorio beneventano*, in G. CERAUDO (ed.), *Lungo l'Appia e la Traiana. Le fotografie di Robert Gardner in viaggio con Thomas Ashby nel territorio di Beneventum agli inizi del Novecento*, Grottaminarda 2012, pp. 21-31.

UGGERI 1977

G. UGGERI, *La via Appia da Taranto a Brindisi: problemi storico-topografici*, in *RicStBrindisi* X, 1977, pp. 169-202.

UGGERI 1983

G. UGGERI, *La viabilità romana nel Salento*, Fasano 1983.

Vagnari

Vagnari. Il Villaggio, l'artigianato, la proprietà imperiale. The village, the industries, the imperial property, Bari 2011.

VINSON 1972

S. P. VINSON, *Ancient roads between Venosa and Gravina*, in *BSR* XL, 1972, pp. 58-90.

VOLPE 1990

G. VOLPE, *La Daunia nell'età della romanizzazione. Paesaggio agrario, produzione, scambi*, Bari 1990.

VOLPE 1994

G. VOLPE, *Aspetti insediativi del territorio in età romana*, in M. MAZZEI (ed.), *Bovino. Studi per la storia della città antica*, Taranto 1994, pp. 113-134.