



Matdid - [www.matdid.it](http://www.matdid.it)

Materiali didattici di lingua e cultura italiana per stranieri  
a cura di [Roberto Tartaglione](#) e [Giulia Grassi](#)

Scudit Scuola d'Italiano  
Via La Spezia 34 – 00182 Roma  
Internet – [www.scudit.net](http://www.scudit.net)  
email – [info@scudit.net](mailto:info@scudit.net)

Materiale: n. 29 - Data: 05.03.2000 - Livello: C1 - autore: Giulia Grassi

## LE STRADE DI ROMA

*I Romani posero ogni cura in tre cose soprattutto, che furono dai Greci neglette, cioè nell'aprire le strade, nel costruire acquedotti e nel disporre nel sottosuolo le cloache (Plinio il Vecchio)*

### Generalità

L'antica rete stradale romana fu un "sistema" di grande importanza per l'amministrazione dei territori conquistati e per l'affermazione di influenze politiche, economiche e culturali. I numerosi ritrovamenti archeologici, e le fonti storiche, testimoniano che conquiste territoriali e costruzione delle strade andavano di pari passo.

Forse nessun aspetto della civiltà romana è emblematico come la strada. Altri popoli sono stati grandi organizzatori e combattenti come i Romani; altri popoli, come loro, hanno lasciato imponenti testimonianze architettoniche ed artistiche: nessuno, invece, ha nemmeno tentato di "ingabbiare" il mondo con una stupefacente rete viaria come i Romani hanno fatto. Si calcola che nel periodo di massimo splendore erano percorribili - in Europa, Asia e Africa - circa centomila chilometri di strade costruite, controllate e curate dalle istituzioni di Roma.

Non stupisce soltanto la quantità; ancor più avveniristica era la qualità di queste opere, rimasta eccezionale fino al tramonto del mondo antico: bisognerà aspettare la seconda metà del XX secolo, con le autostrade, perché tornino a realizzarsi concezioni simili a quelle romane. Infatti le vie consolari prediligevano i rettilinei, affrontavano direttamente i dislivelli, evitando il disegno a tornanti; e per questo richiedevano opere colossali quali ponti a parecchie arcate, scavi di gallerie, tagli di coste rocciose. I nomi delle strade romane rivelano spesso la loro funzione originaria: la **via Salaria** era destinata al trasporto del sale; sull'**Argentea**, in Iberia (Spagna), si svolgeva il traffico del prezioso minerale.

Altre erano identificate dall'area geografica in cui avevano la loro origine o il loro termine: così la via **Ostiense**, da Ostia; la via **Ardeatina**, da Ardea, la **Tiburtina**, da Tibur, la **Nomentana**, da Nomentum.

Per lo più, però, il loro nome ricorda colui che ne promosse la costruzione, come la via **Appia**, da Appio Claudio Cieco (312 a.C.), la via **Flaminia**, da Caio Flaminio (223-219 a.C.), la via **Emilia**, da M. Emilio Lepido (175 a.C.).

Il sistema stradale romano interessò tutta l'area dell'impero, dalla Britannia all'Africa settentrionale, dall'Iberia alle province danubiane e del Vicino Oriente.

La costruzione di un così imponente sistema di opere pubbliche, di tracciati stradali, di ponti, gallerie e viadotti, fu un lavoro immenso, realizzato quasi sempre in condizioni inumane, ad opera di militari, prigionieri di guerra, schiavi o criminali, che periodicamente si ribellavano, con rivolte spesso sanguinose.

I vecchi tracciati tra Roma e i centri laziali (le vie **Laurentina, Safricana, Ardeatina**) erano tortuosi, pieni di variazioni di quota, ricchi di irregolarità di profilo. Il loro fondo, quasi sempre in terra battuta, talvolta era stato scavato direttamente nella roccia, ed in qualche caso veniva rinforzato con ghiaia compressa.

L'introduzione di nuovi criteri e di nuove tecniche di ingegneria stradale viene fatta risalire al 312 a.C., quando si realizzò la costruzione della Via **Appia** ad opera di Appio Claudio Cieco, lo stesso costruttore del primo acquedotto di Roma (l'acqua Appia) come riportano Livio e Diodoro Siculo. Significativo fu l'abbinamento di strade e acquedotti, perché due strutture con funzioni così importanti per il vivere civile e per il progresso camminano l'una accanto all'altra.

### Tecnica costruttiva

Il sistema costruttivo di una strada romana era piuttosto complesso. Per prima cosa, venivano definiti i margini e scavata profondamente la terra per liberare la zona che successivamente sarebbe stata occupata dalla carreggiata. All'interno dello scavo si sistemavano quindi quattro strati sovrapposti di materiali diversi (*viam sternere*):

**lo statumen**, la massicciata di base, composta di blocchi molto grandi e alta non meno di 30 cm

**la ruderatio**, fatta da pietre tondeggianti legate con calce, il cui spessore non era mai inferiore a quello della massicciata

**il nucleus**, uno strato di grossa ghiaia livellato con enormi cilindri

**il pavimentum**, ossia il rivestimento, generalmente in grossi massi di silex, una pietra basaltica di eccezionale durezza e sostanzialmente indistruttibile: i "basoli", da cui la definizione di basolato per indicare la pavimentazione.

La parte centrale della carreggiata era inoltre a schiena d'asino, per favorire il deflusso dell'acqua piovana lungo i marciapiedi per mezzo di cunicoli e canalette di scolo.

La larghezza media di una strada romana andava dai 4 ai 6 metri - eccezionalmente 10-14 metri - per permettere l'incrocio di due carri, a seconda dei luoghi e dell'importanza della viabilità; mentre i marciapiedi, di terra battuta oppure lastricati, erano larghi dai 3 ai 10 metri per parte.

Ponti e viadotti permettevano di superare fossati e corsi d'acqua; abbreviando i percorsi, essi evitavano di disegnare larghe curve fatte di salite e discese in opposte direzioni.

La capacità di virata degli assali anteriori dei carri imponeva il raggio di curvatura tra i 5 e gli 8 metri, mentre le pendenze massime non dovevano superare il 20%.

### Esercizio

Collegare le parole alla loro definizione

1. assali	A. trascurato, tralasciato
2. canale di scolo	B. fogna, canale di raccolta degli scarichi
3. capacità di virata	C. amare in modo particolare, preferire rispetto ad altro
4. carreggiata	D. che procede in linea retta
5. cloaca	E differenza di livello o di quota
6. costa rocciosa	F. curva stretta tipica delle strade di montagna ("curva a U")
7. cunicolo	G. fianco, lato, parte, rilievo lungo il fianco di un monte
8. dislivello	H. strada al di sopra del livello del suolo, con la stessa tecnica costruttiva dei ponti
9. ghiaia	I. non rettilineo
10. irregolarità di profilo	L. dislivello
11. lastricato	M. linea di contorno irregolare
12. negletto	N. frammenti di roccia tipici dei fondali dei fiumi
13. pendenza	O. parte della strada su cui si svolge il traffico dei mezzi di trasporto
14. prediligere	P. galleria sotterranea stretta e lunga
15. raggio di curvatura	Q. tubo, conduttura per lo scarico delle acque piovane
16. rettilineo	R. pavimentato con lastre di pietra
17. tornante	S. possibilità di girare, capacità di seguire una curva con un mezzo meccanico
18. tortuoso	T. il sistema meccanico che trasferisce il carico sulle ruote di un mezzo attraverso delle molle
19. variazione di quota	U. ampiezza della curvatura
20. viadotto	V. inclinazione rispetto a una linea orizzontale o verticale di riferimento

Soluzione in Matdid online