



2013

IL CAPITALE CULTURALE

Studies on the Value of Cultural Heritage

JOURNAL OF THE DEPARTMENT OF CULTURAL HERITAGE

University of Macerata



eum

Il Capitale culturale
Studies on the Value of Cultural Heritage
Vol. 7, 2013

ISSN 2039-2362 (online)

© 2013 eum edizioni università di macerata
Registrazione al Roc n. 735551 del 14/12/2010

Direttore
Massimo Montella

Coordinatore editoriale
Mara Cerquetti

Coordinatore tecnico
Pierluigi Feliciati

Comitato editoriale
Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari, Pierluigi Feliciati, Umberto Moscatelli, Sabina Pavone, Mauro Saracco, Federico Valacchi

Comitato scientifico - Sezione di beni culturali
Giuseppe Capriotti, Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari, Patrizia Dragoni, Andrea Fantin, Pierluigi Feliciati, Maria Teresa Gigliozzi, Susanne Adina Meyer, Massimo Montella, Umberto Moscatelli, Sabina Pavone, Francesco Pirani, Mauro Saracco, Michela Scolaro, Emanuela Stortoni, Federico Valacchi

Comitato scientifico
Michela Addis, Alberto Mario Banti, Carla Barbati, Sergio Barile, Nadia Barrella, Marisa Borraccini, Rossella Caffo, Ileana Chirassi Colombo, Rosanna Cioffi, Claudine Cohen, Lucia Corrain, Giuseppe Cruciani, Stefano Della Torre, Maurizio De Vita, Michela Di Macco, Fabio Donato, Rolando Dondarini, Andrea Emiliani, Gaetano Maria Golinelli, Xavier Greffe, Alberto Grohmann, Susan Hazan, Joel Heuillon, Lutz Klinkhammer, Emanuele Invernizzi, Federico Marazzi, Fabio Mariano, Raffaella Morselli, Giuliano Pinto, Marco Pizzo, Edouard Pommier, Adriano Prospero, Bernardino Quattrociochi, Mauro Renna, Orietta Rossi Pinelli, Roberto Sani, Girolamo Scullo, Simonetta Stopponi, Frank Vermeulen, Stefano Vitali

Web
<http://riviste.unimc.it/index.php/cap-cult>
e-mail
icc@unimc.it

Editore
eum edizioni università di macerata, Centro direzionale, via Carducci 63/a - 62100 Macerata
tel (39) 733 258 6081
fax (39) 733 258 6086
<http://eum.unimc.it>
info.ceum@unimc.it

Layout editor
Cinzia De Santis

Progetto grafico
+crocevia / studio grafico



Rivista accreditata AIDEA



Rivista riconosciuta CUNSTA

in memoria di Claudia

Claudia Giontella (6 giugno 1966 – 14 maggio 2012) ha studiato Civiltà dell'Italia preromana all'Università degli Studi di Perugia. Nel 2000 ha conseguito il Diploma di Specializzazione in Etruscologia ed antichità italiche all'Università degli Studi di Roma "La Sapienza". È stata titolare dal 2002 al 2006 di un assegno di ricerca per il progetto *Orvieto. L'area archeologica di Campo della Fiera* presso l'Università degli Studi di Macerata, dove dal 2002 ha assunto l'incarico di professore a contratto di Etruscologia e archeologia italica, di Civiltà dell'Italia preromana e di laboratori su classificazione e rilievo di materiali archeologici. Dottoranda di Archeologia presso l'Università degli Studi di Pisa, dal 2007 ha ricoperto il ruolo di ricercatore di Etruscologia nella Facoltà di Beni Culturali dell'Ateneo maceratese.

Ha scavato nel sito romano di Vigna Barberini a Roma-Palatino e in molti altri di area umbra, come il santuario italico di Monte Torre Maggiore (TR), l'insediamento etrusco-romano in località Gabelletta di Orvieto (TR), l'insediamento di epoca orientalizzante in località Casanova-Maratta (TR), il santuario etrusco di Cannicella di Orvieto, il sito di località Campo della Fiera di Orvieto (TR). Ha partecipato a molteplici campagne topografiche, attività di schedatura, convegni, mostre e progetti di ricerca.

Publicazioni recenti. *Una ricerca di superficie nell'alta valle del Tevere. Le evidenze archeologiche di un'area al confine tra Etruschi ed Umbri*, in F. Coarelli, H. Patterson (a cura di), *Mercator placidissimus. The Tiber Valley in Antiquity*, Atti del convegno (Roma, 2004), Roma: Quasar, 2008, pp. 363-370; *Pavimenti in "signino" (cementizio) a Campo della Fiera (Orvieto)*, in Atti XIV Colloquio AISCUM (Spoleto, 7-9 febbraio 2008), Tivoli: Scripta Manent, 2009, pp. 111-118; *Palatino, Vigna Barberini. I resti di costruzioni e le attestazioni materiali più antiche*, in M. Rendeli (a cura di), *Ceramica, abitati e territorio nella bassa valle del Tevere e Latium Vetus*, Roma: École française de Rome, 2009, pp. 59-61; *Nuove attestazioni di ceramica etrusco-corinzia a Terni*, in P. Dragoni (a cura di), *Percorsi. Studi per Eleonora Bairati*, Macerata: eum, 2009, pp. 213-220; *Tre sepolture della necropoli delle Acciaierie*, in G. Capriotti, F. Pirani (a cura di), *Incontri. Storie di spazi, immagini, testi*, pp. 43-70, Macerata: eum, 2011; *Bronze Grave Goods from Norcia*, «Etruscan Studies», XIV, 2011, pp. 141-154; *Lo scavo archeologico di Campo della Fiera*, «Il Capitale culturale», n. 2, 2011, pp. 285-298; «... Nullus enim fons non sacer...». *Culti idrici di epoca preromana e romana (Regiones VI-VII)*, Pisa-Roma: Serra, 2012.

Le briciole di Pollicino. Vita nascosta delle strade tra età romana e Medioevo*

Umberto Moscatelli**

Abstract

Tra le strutture del paesaggio, forse le strade sono quelle che più di altre evocano la dimensione del tempo, perché lungo di esse si sono allineati per secoli spazi e strutture dell'insediamento militare, religioso, civile e produttivo. Questa è la ragione per cui l'attenzione degli studiosi si è spesso concentrata sugli aspetti della continuità della rete stradale romana nel tempo. Se tuttavia, in tale prospettiva tematica, consideriamo in modo obiettivo la quantità e la qualità dei dati che ci sono pervenuti, dobbiamo ammettere che spesso del tessuto viario sono rimaste tracce discontinue e difficilmente disambiguabili. Questo contributo propone quindi alcune riflessioni sull'approccio comunemente praticato

* Non ho mai troppo amato gli studi sulla viabilità, cui mi sono dedicato – e poco – solo all'inizio della mia carriera. Neanche a farlo apposta la lezione del mio concorso per professore di II fascia fu proprio sul tema Viabilità romana e medievale: persistenze e innovazioni. Claudia Giontella contribuì alla buona riuscita di quella lezione aiutandomi, nel corso di una nottata lunga e insonne, a raccogliere e organizzare il materiale necessario. Le dedico quindi queste riflessioni sperando che le possa leggere, finalmente serena, in una qualche dimensione cui non so bene che nome dare.

** Umberto Moscatelli, Professore associato di Topografia antica, Università di Macerata, Dipartimento di Scienze della formazione, dei beni culturali e del turismo, sede di Fermo, Corso Cefalonia, 70, 63900 Fermo, e-mail: moscatelli@unimc.it.

agli studi sull'evoluzione della rete stradale nel tempo, sul modo stesso di utilizzare le fonti e di valutarne le loro caratteristiche (peso testimoniale, collocazione nel tempo e nello spazio delle informazioni che contengono) e sulle problematiche connesse all'implementazione di dati fortemente eterogenei ai fini della costruzione di un discorso storico.

Maybe the ancient roads, more than other landscape structures, suggest the idea of the past, because they have always attracted spaces and structures of the military, religious, civil and productive settlement. For this reason, the scholars' attention is often focused on the aspects of the continuity of the Roman road network over time. However, if we consider objectively the quantity and quality of the data we have at our disposal, we see that they often consist of discontinuous and rather ambiguous traces. This paper offers some reflections on the approach commonly practised in the researches on the evolution of the road network over time, on the way the sources are used and evaluated in order to their depth and in order to the position in time and space of the information they contain, and finally on the problems arising from the implementation of highly heterogeneous data.

Di tunnel in tunnel di abbagliamento in cecità
tendo una mano. Mi ritorna vuota.
Allungo un braccio. Stringo una spalla d'aria.
Ancora non lo sai
-sibila nel frastuono delle volte
la sibilla, quella
che sempre più ha voglia di morire –
non lo sospetti ancora
che di tutti i colori il più forte
il più indelebile
è il colore del vuoto?
(Vittorio Sereni, *Autostrada della Cisa*, da *Stella
variabile*)

Per quattro miglia è pianura; per due è salita ed infine l'osteria rinomata di *Somma*; per 2. più scesa ripida; di poi sino a Terni si cala sempre ma dolcemente. Al miglio 11° è un'arme di Papa Urbano VIII; ed ivi è a sinistra la strada per andare a Lionessa. Questi monti sono vestiti e la loro pietra le stesse che quelle dei monti di Gubbio; alcuni filoni sono arcuati, quasi come fra Sasso Ferrato, e l'Isola Fusara. Presso a Terni sono selve di antichi Olivi che si estendono fino a Cesi. Per gran parte di questi monti la strada fu fatta dai Romani a forza di scarpello. Da Spoleti a Terni le Osteria e i Casamenti sono frequentissimi¹.

Così annotava Giovan Girolamo Carli durante un suo viaggio che, tra l'agosto e il settembre del 1765, lo portò in Abruzzo e nelle Marche. Agli appunti sul paesaggio contemporaneo e alle osservazioni sulla gente che incrociava durante il cammino si mescolavano i riferimenti alle memorie storiche e archeologiche a volte concretate proprio dalla consapevolezza di percorrere i tracciati delle antiche strade romane. Lo stesso diario, nell'elencare le tappe che

¹ Carli 1989, pp. 20-21.

si succedevano e nel prendere nota delle distanze, riflette la struttura delle fonti itinerarie antiche, rivelando così la suggestione che esse esercitavano sull'autore delle *Memorie*. Tra le strutture del paesaggio, in effetti, le strade sono forse quelle che più di altre evocano la dimensione del tempo, perché lungo di esse si sono allineati per secoli singoli edifici, agglomerati o città, o ancora semplicemente gli spazi e le strutture legate alla vita militare, religiosa, civile ed economica. È proprio per la forza di quella suggestione che la letteratura scientifica annovera una serie interminabile di monografie e saggi sulle strade romane e sulla loro continuità d'uso nei secoli. Un noto convegno organizzato una trentina d'anni fa nelle Marche, significativamente intitolato *Le strade nelle Marche. Il problema nel tempo*, fu interamente dedicato a questo argomento e da esso scaturirono tre ponderosi volumi che sono unanimemente considerati un punto di riferimento negli studi regionali². Tra gli archeologi italiani il tema della viabilità sembra aver attirato soprattutto l'attenzione degli studiosi di Topografia antica, che di esso hanno a più riprese sottolineato l'importanza³. Anche i principali manuali della disciplina gli dedicano capitoli a parte, nei quali ampio spazio viene riservato alla definizione dei protocolli metodologici da applicare e alle tipologie di fonti utilizzabili⁴. In tutti, le strade vengono considerate tra gli «ambiti peculiari» della disciplina o tra gli «elementi per lo studio del territorio», assieme alla centuriazione e alle ville romane: un orientamento, magari, didatticamente efficace ma forse un po' datato nel suo trattare come fossero dotati di vita propria alcuni dei grandi temi amati dai pionieri della Topografia e dagli esploratori della Campagna Romana, come Ashby, Lanciani e Tomassetti, o da altre figure come quelle di Falbe, Kandler e Fraccaro.

Completamente diverso è invece l'approccio nella manualistica di Archeologia dei paesaggi, dove l'attenzione si sposta su tematiche peculiari della disciplina, come ad esempio quelle della «interazione fra fattori naturali e antropici», della diacronia e del *continuum* spazio-temporale⁵. Qui la viabilità non è che uno dei tanti elementi del paesaggio delle opere umane e dei monumenti, un elemento che – assieme a molti altri – si riversa in una visione d'insieme pensata per dare risposte alle domande storiche di fondo e che però, nelle analisi di lungo periodo, viene annoverata tra gli «elementi di continuità che attraversano ere e periodi, costanti che rimangono determinanti della topografia e della storia»⁶.

Proprio nella prospettiva di quelle analisi a lungo termine, un posto a sé stante occupano alcune specifiche trattazioni dedicate agli aspetti della

² *Le strade nelle Marche* 1987.

³ Si vedano ad esempio i numerosi contributi comparsi nel «Journal of Ancient Topography», o gli altri recentemente pubblicati in Marangio, Laudizi 2009.

⁴ Bonomi Ponzi 1985; Uggeri 1991; *Metodologie nella ricerca topografica* 1994; Dall'Aglio 2000; Quilici, Quilici Gigli 2004.

⁵ Cambi 2003 e 2011; Farinetti 2012.

⁶ Farinetti 2012, p. 12.

continuità della rete stradale romana nel tempo e in genere della sua evoluzione nel periodo post-classico. Stella Patitucci e Giovanni Uggeri, in particolare, hanno il merito di aver definito alcuni capisaldi metodologici, principalmente riconducibili ad un'attenta disamina del contesto geomorfologico, delle fonti scritte, dei manufatti e infrastrutture, del tessuto insediativo collegato al tessuto viario e infine delle fonti toponomastiche⁷.

Ora, se le indicazioni metodologiche in sé appaiono condivisibili e così pure alcuni saggi che da esse sono scaturiti, mi pare però il caso di soffermarsi su alcune questioni di fondo su cui forse non si è riflettuto abbastanza e che concernono sia il modo di pensare la ricerca, sia la natura dei dati da cui attingiamo per il nostro discorso scientifico. Esistono infatti questioni che investono alle sue stesse basi l'approccio comunemente praticato agli studi dell'evoluzione della rete viaria nel tempo, il modo di utilizzare le fonti (valutazione delle loro caratteristiche e del loro apporto testimoniale), la collocazione nel tempo e nello spazio delle informazioni che le fonti stesse contengono e infine i processi di implementazione di dati eterogenei ai fini della costruzione di un discorso storico.

Se, alla luce delle nostre esperienze sul campo, ci mettiamo a considerare in modo obiettivo la quantità e la qualità di dati sulle vie antiche e medievali che ci sono pervenuti, ci rendiamo conto del fatto che esse hanno lasciato di sé tracce che a volte consistono in manufatti architettonici, la cui destinazione funzionale è inequivocabile, ma che nella maggior parte prendono l'aspetto di indicazioni difficilmente disambiguabili. In una celebre favola, per ritrovare la strada verso casa la seconda volta che i genitori lo portarono nella foresta assieme agli altri fratelli, Pollicino lasciò dietro di sé una fila di briciole di cui rimase ben poco, perché gli uccelli se le mangiarono. Allo stesso modo, il passare del tempo ha lasciato poca cosa davvero delle "briciole" che le strade hanno lasciato di sé, specie se teniamo conto di quanto lunghi fossero gli assi stradali, di quanto ramificata fosse la rete che essi formavano e del numero di strutture e insediamenti che essi avevano la capacità di attrarre lungo il loro percorso. Una simile perdita di informazioni spiega perché non di rado certi saggi sulla viabilità assomiglino più a un esercizio di equilibrismo dialettico che a una enunciazione scientifica propriamente intesa. A ciascuno di noi, leggendo, sarà capitato mille volte di seguire ragionamenti basati su pochi dati (più o meno) certi, concatenati tra loro per dar forma a un'ipotesi plausibile: "poiché il ponte x varcava il fiume nel tal punto e, pochi km più a valle, il viaggiatore Tal dei Tali riferisce di aver visto nel XIX secolo i resti di un muro di sostruzione che egli attribuiva a un'opera di sostegno dell'antica strada consolare e poiché inoltre i documenti del XIII sec. pongono non lontano da qui un fondo ecclesiastico avente *ab uno latere fine Strata Publica*, è del tutto verosimile che in età romana la strada continuasse a correre sulla sinistra del Fiume Y e che il percorso medievale

⁷ Patitucci 2003 e Patitucci Uggeri, Uggeri 2007; Gherdevich 2009.

non si sia di troppo discostato da quello più antico”. Pur senza essere un processualista e senza nemmeno appartenere alla schiera dei neo processualisti, recentemente rinvigorita⁸, mi pare tuttavia che orientamenti esegetici di questo tipo, sebbene non destituiti di fondamento, siano però caratterizzati da qualche concessione di troppo alla soggettività delle intuizioni personali. Naturalmente non credo che ogni dato raccolto nel corso delle nostre ricerche, di qualunque tipo esso sia, possa essere misurato e quantificato, o almeno sono convinto del fatto che non tutti i dati siano misurabili e quantificabili alla stessa maniera⁹. È pur vero però che un eccessivo relativismo nuoce per così dire alla salute del discorso scientifico, sicché credo che nell’economia di questo contributo siano utili alcune considerazioni su: concetto di continuità, caratteri delle ricerche sulle strade, caratteristiche delle fonti utilizzate e problematiche insite nelle loro interazioni.

1. *Continuità, modelli storiografici e documentazione archeologica*

È anzitutto mal posto il problema della continuità della rete stradale tra tardo antico e quelli che una volta venivano chiamati i *Dark Ages* e cioè quello che oggi viene semplicemente definito alto medioevo (VI-IX/X sec. d. C.). Benché la tesi “discontinuità” sia stata fortemente propugnata anche di recente¹⁰, la storiografia contemporanea tende a considerare in modo unitario tutto il periodo, non leggendo quindi alla luce di una generica idea di crisi, ma piuttosto da un punto di vista completamente differente, che è quello di «trasformazione del mondo romano». Il passaggio dal tardo-antico all’alto medioevo viene pertanto considerato «un processo plurisecolare al termine del quale la società medievale occidentale è compiutamente formata, così come al di fuori di essa si è ormai strutturato il mondo islamico, esso pure erede della civiltà antica del Mediterraneo»¹¹.

La ricerca archeologica degli ultimi anni, dal canto suo, sta delineando con chiarezza la diversità degli adattamenti regionali alle trasformazioni successive al V secolo d.C., dimostrando come, pur in un contesto di difficoltà economiche, di rivolgimenti politici, di profondi cambiamenti nell’assetto della rete poleografica e di decadenza del sistema delle ville romane, si registri una

⁸ Cfr. da ultimo Valenti 2012.

⁹ Per quanto attiene alle metodiche della ricognizione di superficie, rimando alle considerazioni espresse in Moscatelli 2009.

¹⁰ Ward-Perkins 2008. Titolo dell’edizione originaria: *The Fall of Rome and the End of Civilization*, Oxford: Oxford Univ. Press, 2005.

¹¹ Gasparri 2006, p. 28. Sulla questione si veda l’intero paragrafo *Ripensare la cronologia*, ivi, pp. 27-30.

sostanziale tenuta dei bacini insediativi¹². Anche la trasmissione dei codici di agrimensura nell'alto medioevo¹³ e anche, per certi aspetti, il perdurare delle conoscenze nel campo delle tecniche murarie¹⁴ depongono contro lo scenario di una netta cesura epocale.

In linea generale, l'idea stessa di continuità/discontinuità introduce nella lettura storica del tempo la distorsione tipica delle periodizzazioni; queste infatti, se da un lato riescono a sintetizzare i caratteri culturali, economici, sociali e politici che connotarono ciascuna epoca, dall'altro racchiudono in sé un'idea biologica di nascita, apogeo e decadenza che ha ben poco a che vedere con la realtà delle cose. Giovanni Azzena, ispirandosi a una nota teoria del matematico Hermann Minkowski, propone un interessante accostamento:

si potrebbe [...] dire che il territorio attuale sia composto da n cronotopi, per alcuni dei quali la condizione di *evento* è determinata essenzialmente dal nostro ri-trovarli: ferme per costruzione x , y e z , la t [il tempo, n.d.r.] costituisce da un lato l'oggetto della nostra analisi, in quanto rappresenta l'insieme degli *eventi* (funzione, decisione, progetto, costruzione, uso, disuso, abbandono, rovina, seppellimento...) che formano il cono del passato; dall'altro è il sistema posto in essere dall'atto della conoscenza (o meglio, del ri-conoscimento), che attiva un'ulteriore struttura di cause/effetti la cui ramificazione comprende riuso, tutela, rientro nell'oblio, definitiva distruzione.

In questa prospettiva i cronosistemi, invece,

sono i sistemi che, legando le strutture di concatenazione di cause/effetti [...], stanno alla base delle modifiche sostanziali del territorio [...], i cronosistemi [...] in ogni caso producono *eventi* concreti (rifugi in grotta, *domus*, chiese, centuriazioni, bonifiche, marciapiedi, madonnelle dei crocicchi, tombini, tratturi, stadi, grattacieli...), dallo studio dei resti dei quali, anche in mancanza di documenti scritti, possiamo tentare di risalire a quei rapporti che gli ecologi chiamano *corologici*, tra i quali, a noi, interessano solo quelli inattivi, presenti nel paesaggio attuale solo in traccia, o come componenti di sfondo o ancora, come diceva Eugenio Turri, come "strutture resistenti"¹⁵.

Quindi, spostando la nostra visuale dal presente a ognuno dei punti di cui è costituita la linea del passato, potremmo affermare che ogni oggetto (manufatto, strada, villa, crocicchio ecc.) altro non è che un evento il cui significato cambia a seconda del luogo/tempo da cui lo si osserva, per cui a seconda dei casi *sarà qualcosalsta per essere qualcosa*, oppure *è qualcosa* oppure *è stato qualcosa e ora è qualcos'altro*. Allora se possiamo paragonare il tempo a una successione ininterrotta di eventi, l'idea stessa di continuità/discontinuità perde buona parte del suo significato, mentre maggior densità acquisiscono concetti come mutazione, trasformazione, adattamento e via

¹² Gelichi 2005; Brogiolo *et al.* 2005; per le Marche: Gnesi *et al.* 2007; Moscatelli 2011.

¹³ In particolare Toneatto 1995 e Del Lungo 2004.

¹⁴ Sull'argomento: Bianchi 2008.

¹⁵ Azzena 2009, pp. 16-18.

dicendo. Alla luce di ciò, è evidente che la stessa rete stradale, in qualunque epoca, non fece altro che esprimere, così come gli insediamenti urbani e rurali e ogni altro fenomeno antropico, un coerente adattamento alle condizioni climatiche, geomorfologiche, economiche, politiche ecc.¹⁶. Sarebbe pertanto un approccio molto debole quello che si limitasse a ridurre i termini della questione alla sola verifica della continuità di utilizzo dei vecchi tracciati romani (e forse anche il semplice porsi il problema). È invece storicamente corretto centrare semmai l'attenzione sul venir meno del *cursus publicus* e cioè di quel sistema centralizzato di gestione della rete stradale che caratterizzò il mondo romano e che così tanto differisce dalle politiche attuate nel corso del Medioevo, periodo in cui alcune norme statutarie, ancora nel XIV secolo, impongono ai cittadini l'obbligo di curare la manutenzione delle strade¹⁷; ne troviamo chiari esempi in alcune rubriche dello Statuto trecentesco di Osimo:

[*Liber V*, Rubr. LV]

Item ordinamus quod via a ponte Flumicelli usque ad domum Pilochi caveter et actetur ex utraque latere ac etiam arenetur per homines Ville Montis Çarii infra primos tres menses regiminis potestatis.

[*Liber V*, Rubr. LXV]

Statuimus et ordinamus quod pons qui est in via Turrichi iuxta terram domini Guilelmi Marchionis reparetur, construat et fiat de novo et muret ad calcem et arenam expensis illorum qui habent possessiones suas per ipsam viam et iuxta dictam viam et per euntes et redeuntes per eandem viam ad possessiones eorum.

[*Liber V*, Rubr. LXVI]

Statuimus et ordinamus quod a porta Montis Fani versus Montem Çarium usque ad fossum castellareri Montis Çarii fiat quedam via que cavetur, affossaretur et arenetur recta linea per nomine Montis Fani et Montis Çari. Que via ampla et larga sit XVIII pedibus, fossata fiant ex utraque latere VIII pedibus et fossa V pedibus. Et ad predicta sint capitanei Guadagnus Quinti, Palmerius Actonis Reynaldi et Leopardus Bertrambi, qui teneantur facere fieri ut dictum est.¹⁸

Infine non bisogna dimenticare che la stessa rete stradale romana (considerata nella sua globalità e complessità) non può essere pensata “in blocco” e cioè come un organismo stabile e impermeabile a ogni processo di trasformazione topografica e funzionale. In realtà essa stessa fu soggetta a continue modificazioni e adattamenti legati, non fosse altro, alle normali opere di manutenzione.

¹⁶ Cfr. anche le posizioni espresse in Patitucci Uggeri, Uggeri 2007, pp. 332-335. L'evoluzione delle reti dei mercati giocò spesso, ad esempio, un ruolo primario; non a caso si parla di “rivoluzione stradale del Duecento”, in stretta interrelazione con il forte incremento delle attività commerciali. Sull'argomento Lopez 1975; Plesner 1980; Szabó 1986 e 1992; Patitucci Uggeri, Uggeri 2007, p. 326; Di Stefano 2012 (per le Marche).

¹⁷ Dall'Aglio 2001. Si vedano però, sul mondo romano, le considerazioni espresse in Szabó 1992, pp. 29 e ss.

¹⁸ Cecchi 1991, pp. 454-457.

2. *La viabilità: una ricerca “orizzontale”?*

In un suo lavoro pubblicato nel 2002 e concernente il recupero dei significati delle memorie urbane, riferendosi ai principi dell’“archeologia globale”, Tiziano Mannoni descriveva il rapporto dialettico tra le analisi “verticali” (quelle di scavo), basate sui concetti della stratigrafia archeologica, e la ricerca di superficie, che indaga in un “tessuto orizzontale” i rapporti tra gli insediamenti e tra insediamenti e risorse naturali¹⁹. L’espressione più tipica dell’archeologia di superficie, o almeno quella con cui comunemente essa è stata identificata, è costituita dalla ricognizione. Questa esplora intensivamente le zone arate, recuperando per lo più reperti mobili che, non senza difficoltà di vario genere, consentono all’archeologo dei paesaggi di proporre una sua ricostruzione storica del popolamento rurale, anche se questa risulterà monoprospettica qualora gestita in modo autoreferenziale e cioè senza che i dati desunti dal *record* di superficie siano incrociati con quelli ricavati da altre tipologie di fonti e possibilmente con altre informazioni desunte da scavi archeologici.

Nel caso delle strade, proprio in considerazione delle loro caratteristiche, è naturale si pensi alla ricerca orizzontale come lo strumento più adeguato di conoscenza. A ben vedere, però, in questo caso la ricognizione di superficie perde molta della sua efficacia.

In primo luogo, mentre quando si studiano quadri insediativi rurali una ricognizione condotta su poche decine di chilometri quadrati può già fornire alcune utili indicazioni, nel caso di percorsi stradali (e più ancora di una rete stradale) occorrerà invece lavorare su una scala molto più ampia, più adatta cioè allo sviluppo lineare dell’oggetto della ricerca. Ne consegue fatalmente che l’estensione dell’area indagata si dovrà allargare considerevolmente, a forte discapito del dettaglio dell’analisi e con prevedibili distorsioni nei processi ermeneutici.

In secondo luogo, sul totale delle moltissime informazioni recuperabili mediante la tecnica della ricognizione, solo una minima percentuale, di norma, potrà immediatamente essere riferita alle strade; è il caso di ponti, sostruzioni, tratti di sedi stradali ancora riconoscibili, siti immediatamente associabili alla viabilità (magari con il supporto della fotografia aerea, della toponomastica o di altre tipologie di fonti e strumenti). La maggior parte delle testimonianze censite si riferirà invece all’insediamento rurale, la cui distribuzione nello spazio potrà rappresentare un dato di supporto, ma non necessariamente una testimonianza diretta.

Spesso viene anche eccessivamente enfatizzato il valore diagnostico dei ponti, soprattutto nella manualistica, dove gli esempi riportati si riferiscono a monumenti ben datati e chiaramente leggibili sotto il profilo architettonico. Nella casistica quotidiana, però, i resti che si incontrano sono spesso manufatti

¹⁹ Mannoni 2002.

ampiamente rimaneggiati, ridotti allo stato di rudere e difficilmente databili, magari anche a causa di una insufficiente conoscenza delle tecniche edilizie locali, specialmente se medievali o post-medievali.

Problemi analoghi, del resto, si devono fronteggiare anche nello studio dei piani stradali; Tiziano Mannoni ricordava a tale proposito che certe soluzioni tecniche, come quelle basate sulla lastricatura o sull'uso di ciottoli, sono difficilmente databili su base tecnico-edilizia, perché si tratta di modalità costruttive rimaste invariate per secoli, la cui cronologia è pertanto determinabile solo mediante lo scavo e solo in quei contesti in cui sia presente una successione di pavimentazioni sovrapposte tra loro. Inoltre il fatto che una pavimentazione sia ancora visibile in superficie rende poco probabile che essa non sia stata oggetto di continui interventi di manutenzione²⁰.

3. *Le interazioni problematiche delle fonti*

A supporto del dato archeologico e delle sue molte lacune vanno le indicazioni restituite da fonti di vario genere. Tra le fonti più celebrate va senz'altro annoverata la toponomastica, sul cui peso negli studi topografici in generale e, in particolare, in quelli sulla viabilità antica molto si è scritto, ma anche in questo caso non senza qualche esagerazione. Non si può certo negare, ad esempio, che il toponimo Cadiciotto, a NO di Sarnano, si esprima chiaramente in merito al passaggio di una strada romana in quell'area (in questo caso la via proveniente da *Urbs Salvia*). Tuttavia non è neanche il caso di lasciarsi travolgere da troppo entusiasmo, perché l'apporto testimoniale del toponimo, pesato sulla bilancia della domande storiche di fondo, non è poi così rilevante. Infatti esso ci dice soltanto che la strada romana va cercata in quel certo corridoio piuttosto che ad est o ad ovest di esso, mentre è reticente sul *punto esatto* in cui la strada passava (insomma: in quale campo?) ed è del tutto muto sotto il profilo cronologico. Nulla aggiunge, in buona sostanza, alle nostre conoscenze sulle caratteristiche della sede stradale, sul profilo insediativo dell'area, sugli assetti del popolamento e sulle sue trasformazioni nel tempo, sulle stesse vicende della strada e via dicendo, cioè su tutti quegli aspetti che risultano centrali nella storia del paesaggio. Un toponimo da manuale insomma, ma anche non così utile, come del resto molti altri che potrebbero essere chiamati in causa.

Problemi ancora più complessi nascono nel momento in cui si lavora sulle fonti documentarie e sulla realizzazione dei loro collegamenti con la documentazione archeologica. Qui di seguito propongo un esempio tratto da un documento del 1138 tratto dal *Liber Iurium* Fermano, nel quale Liberto, Vescovo di Fermo, concede certi privilegi agli abitanti del *Mons Sancti Iuliani*

²⁰ Mannoni 2000.

(Macerata). Questo è il testo del documento nel passo in cui vengono elencati i confini del Castello di San Giuliano, *noviter Castello Macerate coniuncto*:

Nos tantum, ut manifestius pateat, senaytas prefati castelli talibus finibus determinari consuevimus, idest a via que ducit a Fonte Maiore in Fontem Allianum et inde in trivium Guzolini, deinde per cavam totam in fontem Einfaldi et per semitam quod venit ad cavam Bertinussi et ducit ad trivium Azonis, et ab inde per viam que ducit ad Sanctum Salvatorem cum ipsa Fonte Sancti Salvatoris infra senatas collecto et inde per viam que ducit ad Sanctum Angelum et per terram Argifredi Actonis et per capud terre Baruncelli Angalari, iterum ad Fontem Maiorem.²¹

Questo breve passo abbonda di dettagli sulla toponomastica dell'epoca, sui nomi delle persone che abitavano la campagna circostante la Macerata medievale, sulle fonti pubbliche e infine sulla viabilità: i riferimenti alle vie ci danno i punti di partenza e di arrivo di alcuni tracciati, mentre il richiamo ai *trivia* allude invece a ulteriori diramazioni, sebbene esse non siano esplicitamente menzionate. La conoscenza del *background* di età romana consentirebbe quantomeno l'avvio di un approccio multitemporale al tema delle trasformazioni della rete viaria nel tempo se non fosse che, come accade la maggior parte delle volte, i dati contenuti nelle poche righe di testo riportate risultano quasi inutilizzabili per le difficoltà legate all'identificazione e alla georeferenziazione dei toponimi. Se queste ultime presentano già in sé una particolare complessità, ulteriori complicazioni nascono poi dallo stesso utilizzo delle fonti archivistiche, poiché esse sono molto più numerose delle fonti archeologiche, a meno che non se ne sia verificata una massiccia dispersione o la perdita totale. Da ciò sorgono problemi di non poco conto, riconducibili sia al tempo necessario a compulsare la documentazione, sia alle difficoltà di lettura, che per alcune categorie di documenti raggiunge livelli estremi (vedi i fondi notarili). Per questo, nella maggior parte dei casi, l'uso che si fa delle fonti archivistiche è di gran lunga inferiore a quello che si renderebbe necessario proprio in virtù delle enormi potenzialità euristiche che esse possiedono. Eppure è solo attraverso un uso intensivo delle fonti documentarie che la pletora di informazioni che vi sono registrate può offrire un contributo decisivo alla ricerca. In buona sostanza, l'apporto testimoniale di documenti come quello sopra riportato non può essere sfruttato a pieno senza una soddisfacente contestualizzazione topografica, a sua volta vincolata all'apporto di altre fonti scritte, coeve e posteriori, in grado di garantire quella straordinaria efficacia che un'analisi regressiva conferisce a questa particolare metodologia di indagine²².

Oltre a quelli cui ho già accennato, altri problemi metodologici nell'impiego sistematico del dato d'archivio sono quelli attinenti all'autenticità e

²¹ Pacini 1996, doc. 14, p. 16.

²² Sull'analisi regressiva e, in generale, sull'uso delle fonti per lo studio del paesaggio, si vedano da ultimo Quiròs Castillo 2004 e Tosco 2009.

all'interpretazione dei testi, nonché altri concernenti il raccordo con la scala cronologica che connota normalmente le fonti archeologiche. In un lavoro di recente pubblicazione²³ si pone l'accento sul fatto che queste ultime solo in rari casi riescono a raggiungere un livello «di accuratezza maggiore di un quarto di secolo» e pertanto possiedono, sulla scala temporale, una capacità di definizione fondata su “periodi”, “fasi”, “attività” o altri concetti simili. Le fonti documentarie, invece, recano spesso l'indicazione esatta (giorno, mese, anno) della data di stesura e pertanto descrivono quasi sempre eventi precisi.

A ciò possiamo aggiungere, per finire, che spesso le fonti archivistiche restituiscono informazioni su attività, strutture produttive e – per tornare al tema di questo contributo – infrastrutture in vario modo collegate alla rete stradale, ma che risultano invisibili all'osservazione archeologica, o perché deperibili e quindi perdute per sempre o perché non immediatamente riconoscibili²⁴.

4. *Una conoscenza discontinua*

La nostra conoscenza del passato è simile a una serie di punti sparsi e variamente distanziati tra loro, per i quali disponiamo di informazioni provviste di differenti livelli di dettaglio e per di più collocate in momenti diversi del tempo. La problematicità dei nostri processi ermeneutici sta proprio nella difficoltà di costruire una conoscenza “continua” partendo da quei punti sparsi, cioè nel realizzare una “superficie” di informazioni e dati che sia capace di riprodurre con il miglior grado di approssimazione possibile il tessuto connettivo del paesaggio storico, cioè quella sterminata rete di relazioni che legano fra loro “oggetti” reali e immateriali (quelli legati, ad esempio, alla sfera della percezione²⁵) sia nello spazio geografico (rapporto ambiente fisico – spazio antropizzato), sia nel movimento lungo la linea del tempo.

L'efficacia della nostra ricostruzione, e dunque il suo grado di approssimazione, dipende da una serie di fattori, tra i quali risultano determinanti sia la qualità intrinseca delle fonti a disposizione nei diversi contesti indagati sia, come si è visto, la quantità di tempo che viene investita nella raccolta delle fonti archivistiche. Ciò premesso, tutti i nostri dati sono connotati da percentuali variabili, ma non azzerabili, di discontinuità topografica e cronologica che intralciano in misura consistente i processi ermeneutici²⁶.

²³ Baldassarri *et al.* 2009, pp. 208-209.

²⁴ Per i casi di mancata o insufficiente corrispondenza tra le fonti storiche e quelle archeologiche cfr. Destro 1999 e Dall'Aglio 2004. Per i limiti evidenziati dalle fonti geografiche, si veda invece Federzoni 2000: «non è scontato che una rappresentazione di una certa epoca contenga tutte le informazioni che occorrono a noi relativamente ad un territorio».

²⁵ Augenti 2009; Saggiaro 2009.

²⁶ Per le distorsioni che caratterizzano l'enorme massa di reperti mobili riportati alla luce dai

Ciò mi pare sia vero in particolare per gli studi sulla viabilità, specie quando essi siano proiettati nel lungo periodo, perché in questo caso si verifica un significativo incremento di quella discontinuità del sapere cui accennavo in precedenza. Ci si rende conto allora della labilità dei presupposti teorici su cui a volte ci si fondano alcune ricostruzioni del tessuto stradale e di quanto forse sarebbe necessario “misurare” con più accuratezza, magari togliendo qualcosa all’intuizione. Riservando e riconoscendo cioè all’intuizione soggettiva, secondo il punto di vista di Tiziano Mannoni, quella capacità di «fornire delle visioni globali», che però devono nascere dalla contemperanza dei vari punti di vista possibili:

ogni analisi oggettiva illumina un punto di vista: più punti di vista possono fornire uno scenario; soltanto l’intuizione soggettiva può fornire delle visioni globali. [...] È evidente [...] che una conoscenza di molti dati oggettivi, specialmente se di natura differente, possa fornire scenari più ricchi, e persino intuizioni più vicine alla verità²⁷.

Riferimenti bibliografici / References

- Augenti A. (2009), *Il passato è una terra straniera. Archeologia, Medioevo e mutamento culturale*, in *V Congresso Nazionale di Archeologia Medievale* (Foggia – Manfredonia, 30 settembre – 3 ottobre 2009), Firenze: All’Insegna del Giglio, pp. 7-13.
- Azzena G. (2009), *Archeologia no global (la Topografia Antica e i ripensamenti disciplinari)*, «Journal of Ancient Topography», XIX, pp. 3-20.
- Baldassarri M., Mogorovich P., Salvatori E. (2009), *Database, WebGIS, storia e archeologia: riflessioni metodologiche dietro un progetto sulla Lunigiana medievale*, in *Geografie del popolamento. Casi di studio, metodi e teorie*, Atti della giornata di studi (Grosseto, 24-26 settembre 2008), a cura di G. Macchi Janica, Siena: Edizioni dell’Università, pp. 203-213.
- Bianchi G. (2008), *Costruire in pietra nella Toscana Medievale. Tecniche murarie dei secoli VIII – inizio XII*, «Archeologia Medievale», XXXV, pp. 23-38.
- Bonomi Ponzi L. (1985), *Appunti sulla viabilità dell’Umbria antica*, «Bollettino storico della città di Foligno», IX, pp. 327-347.
- Brogio G.P., Chavarria Arnau A., Valenti M., a cura di (2005), *Dopo la fine delle ville: le campagne dal VI al IX secolo*, 11° Seminario sul Tardo Antico e

lavori agricoli, di cui è per lo più costituito il *record* di superficie, si veda Moscatelli 2009, con riferimenti alla bibliografia precedente.

²⁷ Mannoni 2000.

- l'Alto Medioevo (Gavi, 8-10 maggio 2004), Mantova: Società Archeologica Padana.
- Cambi F. (2003), *Archeologia dei paesaggi antichi: fonti e diagnostica*, Roma: Carocci.
- Cambi F., a cura di (2011), *Manuale di Archeologia dei Paesaggi. Metodologie, fonti, contesti*, Roma: Carocci.
- Carli G.G. (1989), *Memorie di un viaggio fatto per l'Umbria, per l'Abruzzo, e per la Marca, dal di' 5 agosto al di' 14 sett. 1765*, a cura di G. Forni, Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.
- Cecchi D., a cura di (1991), *Il codice osimano degli Statuti del secolo XIV*, Osimo: Fondazione Don Carlo.
- Dall'Aglio P.L. (2000), *La topografia antica*, Bologna: CLUEB.
- Dall'Aglio P.L. (2001), *Viabilità romana e altomedievale sull'Appennino parmense: dalla Parma-Luni alla Via Francigena*, in *Studi sull'Emilia occidentale nel Medioevo: società e istituzioni*, a cura di R. Greci, Bologna: CLUEB, pp. 1-24.
- Dall'Aglio P.L. (2004), *La viabilità delle Marche tra età romana e primo medioevo*, in *Ascoli e le Marche tra tardoantico e altomedioevo*, Atti del convegno di studio (Ascoli Piceno, 5-7 dicembre 2002), a cura di E. Menestò, Spoleto: Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, pp. 63-97.
- Del Lungo S. (2004), *La pratica agrimensoria nella tarda antichità e nell'alto medioevo*, Spoleto: Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo.
- Destro M. (1999), *La rete stradale delle Marche settentrionali in età tardoantica*, «Journal of Ancient Topography», IX, pp. 193-220.
- Di Stefano E. (2012), *Persistenze e innovazioni: la viabilità marchigiana fra basso medioevo e prima età moderna*, in *Territorio, città e spazi pubblici dal mondo antico all'età contemporanea. I. Il paesaggio costruito: trasformazioni territoriali e rinnovo urbano*, Atti del XLVI convegno di Studi Storici Maceratesi (Abbadia di Fiastra, 20-21 novembre 2010), a cura della redazione del Centro di Studi Storici Maceratesi, pp. 133-153.
- Farinetti E. (2012), *I paesaggi in archeologia: analisi e interpretazione*, Roma: Carocci.
- Federzoni L. (2000), *Viabilità medievale e fonti cartografiche*, in *L'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, a cura di R. Greci, Bologna: CLUEB, pp. 19-47.
- Gasparri S. (2006), *Tardoantico e altomedioevo: metodologie di ricerca e modelli interpretativi*, in *Storia d'Europa e del Mediterraneo. Dal Medioevo all'età della Globalizzazione, IV. Il Medioevo (secoli X-XV)*, vol. VIII, *Popoli, poteri, dinamiche*, a cura di S. Carocci, Roma: Salerno Editrice, pp. 27-61.
- Gelichi S., a cura di (2005), *Campagne medievali. Strutture materiali, economia e società nell'insediamento rurale dell'Italia settentrionale (VIII-X secolo)*, Atti del convegno (Nonantola-San Giovanni in Persiceto, 14-15 marzo 2003), Mantova: Società Archeologica Padana.

- Gherdevich D. (2009), *Insedimenti e viabilità medievale nel Friuli Venezia Giulia: nuovi dati dall'analisi spaziale*, in *Geografie del popolamento. Casi di studio, metodi e teorie*, Atti della giornata di studi (Grosseto, 24-26 settembre 2008), a cura di G. Macchi Janica, Siena: Edizioni dell'Università, pp. 41-49.
- Gnesi D., Minguzzi S., Moscatelli U., Virgili S. (2007), *Ricerche sugli insediamenti medievali nell'entroterra marchigiano*, «Archeologia Medievale», XXXIV, pp. 113-140.
- Le strade nelle Marche. Il problema nel tempo* (1987), Atti del convegno (Fano, Fabriano, Pesaro, Ancona, 11-14 ottobre 1984), «Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le Marche», 89-91, 1984-1986.
- Lopez R.S. (1975), *La rivoluzione commerciale del medioevo (950-1350)*, Torino: Einaudi.
- Mannoni T. (2000), *Gli aspetti archeologici della ricerca sulle strade medievali*, in *L'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, a cura di R. Greci, Bologna: CLUEB, pp. 13-18.
- Mannoni T. (2002), *Recupero dei significati delle memorie urbane*, in *Archeologia e urbanistica: XII ciclo di lezioni sulla ricerca applicata in archeologia* (Certosa di Pontignano, 2001), a cura di A. Ricci, Firenze: All'Insegna del Giglio, pp. 39-60.
- Marangio C., Laudizi G., a cura di (2009), Παλαια Φιλια. *Studi di topografia antica in onore di Giovanni Uggeri*, Galatina, 2009.
- Metodologie nella ricerca topografica* (1994), Atti del Primo Congresso di Topografia Antica (Roma, 13-15 Maggio 1993), «Journal of Ancient Topography», IV, Torino: Società Editrice Internazionale.
- Moscatelli U. (2009), *Variabili infide: considerazioni sull'affidabilità testimoniale del record archeologico di superficie: V Congresso Nazionale di Archeologia Medievale* (Foggia – Manfredonia, 30 settembre – 2 ottobre 2009), Firenze: All'Insegna del Giglio, pp. 45-47.
- Moscatelli U. (2011), *Tra dibattito teorico e prassi operativa. Lo studio del paesaggio medievale nel progetto R.I.M.E.M.*, in G. Capriotti, F. Pirani (a cura di), *Incontri. Storie di testi, immagini, oggetti*, Macerata: eum, pp. 89-112.
- Pacini D., a cura di (1996), *Liber Iurium dell'Episcopato e della città di Fermo (977-1266). Codice 1030 dell'Archivio storico comunale di Fermo*: Deputazione di Storia Patria per le Marche, Fonti per la storia delle Marche, n.s. I, 1, Ancona: Fondazione Cassa di Risparmio di Fermo-Deputazione di Storia Patria per le Marche.
- Patitucci S., a cura di (2003), *La viabilità medievale in Italia. Contributo alla carta archeologica medievale*, Atti del V Seminario di Archeologia Medievale (Cassino, 2000), Firenze: All'Insegna del Giglio.
- Patitucci Uggeri S., Uggeri G. (2007), *La viabilità nell'Italia medievale. Questioni di metodo*, in *La Salaria in età tardoantica e altomedievale*, Atti del convegno di studi (Rieti, Cascia, Norcia, Ascoli Piceno, 28-30 settembre 2001), a cura di E. Catani, G. Paci, Roma: L'erma di Bretschneider, pp. 323-335.

- Plesner J. (1980), *Una rivoluzione stradale del Dugento*, Firenze: La Seppia.
- Quilici L., Quilici Gigli S. (2004), *Introduzione alla topografia antica*, Bologna: Il Mulino.
- Quiròs Castillo J.A., a cura di (2004), *Archeologia e storia di un castello apuano. Gorfogliano dal Medioevo all'età moderna*, Firenze: All'Insegna del Giglio.
- Saggiaro F. (2009), *Per un'archeologia dei luoghi e della mente: pensare e costruire il paesaggio*, in V Congresso Nazionale di Archeologia Medievale (Foggia – Manfredonia, 30 settembre – 3 ottobre 2009), Firenze: All'Insegna del Giglio, pp. 15-19.
- Szabó H. (1986), *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, «Quaderni storici», n.s. 21, 1986, 61, pp. 77-115.
- Szabó H. (1992), *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna: Clueb.
- Toneatto L. (1995), *Codices artis mensoriae. I manoscritti degli antichi opuscoli latini d'agrimensura (V-XIX sec.)*, Spoleto: Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, 1994-1995.
- Tosco C. (2009), *Il paesaggio storico. Le fonti e i metodi di ricerca*, Roma-Bari: GLF editori Laterza
- Uggeri G. (1991), *Questioni di metodo. La toponomastica nella ricerca topografica. Il contributo alla ricostruzione della viabilità*, «Journal of Ancient Topography», I, pp. 21-36.
- Valenti M. (2012), *Per un approccio neo processualista al dato archeologico*, VI Congresso Nazionale di Archeologia Medievale (L'Aquila 12-15 settembre 2012), a cura di F. Redi, A. Forgione, pp. 8-11.
- Ward-Perkins B. (2008), *La caduta di Roma e la fine della civiltà*, Roma-Bari: GLF editori Laterza.

JOURNAL OF THE DEPARTMENT OF CULTURAL HERITAGE
University of Macerata

Direttore / Editor
Massimo Montella

Texts by

Marta Brunelli, Enzo Catani, Giuseppe Capriotti,
Mara Cerquetti, Francesca Coltrinari, Patrizia Dragoni,
Andrea Fantin, Pierluigi Feliciati, Maria Teresa Gigliozzi,
Susanne Adina Meyer, Massimo Montella,
Umberto Moscatelli, Sabina Pavone, Francesco Pirani,
Michela Scolaro, Emanuela Stortoni, Federico Valacchi

<http://riviste.unimc.it/index.php/cap-cult>

