OSANNA EDIZIONI

Maria Luisa Marchi

APPIA ANTICA

La *Regina Viarum* in Lucania

Dall'Ofanto al Bradano

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DELLA BASILICATA
SCUOLA DI SPECIALIZZAZIONE IN BENI ARCHEOLOGICI
DIPARTIMENTO DELLE CULTURE EUROPEE E DEL MEDITERRANEO:
ARCHITETTURA, AMBIENTE, PATRIMONI CULTURALI

POLIEION
COLLANA DI ARCHEOLOGIA DELLA BASILICATA E DELL'ITALIA MERIDIONALE

Direzione
A. Bottini, M. Osanna, F. Sogliani

Comitato Scientifico
Ilaria Battiloro (Mount Allison), Olivier de Cazanove (Paris),
Ortwin Dally (Berlin), Antonio De Siena (Potenza),
Liliana Giardino (Lecce), Maria Luisa Marchi (Foggia),
Alessandra Molinari (Roma), Carlo Rescigno (Napoli),
Tesse Stek (Leiden), Stéphane Verger (Paris)

Segreteria di redazione
Roberto Goffredo, Dimitris Roubis

I volumi pubblicati in questa collana si avvalgono di peer review da parte di due referees di cui uno esterno al comitato scientifico.
L'elenco dei referees è conservato presso la Scuola di Specializzazione in Beni Archeologici di Matera e pubblicato ogni due anni sul sito http://www2.unibas.it/ssa

ISBN 9788881675715

© 2019 OSANNA EDIZIONI s.r.l.
via appia 3/a 85029 venosa (pz) 0972.35952 fax 375163
osanna@osannaedizioni.it www.osannaedizioni.it

Maria Luisa Marchi

Appia Antica

La *Regina Viarum* in Lucania
Dall'Ofanto al Bradano

Osanna Edizioni

Pubblicazione realizzata con un contributo sui fondi del 5x1000 dell'IRPEF a favore dell'Università di Foggia, in memoria di Gianluca Montel (*"Published with a contribution from 5x1000 IRPEF funds in favour of the University of Foggia, in memory of Gianluca Montel"*)

Ringraziamenti e avvertenze

Devo questo libro ad un'idea di Raffaele Nigro raccolta con entusiasmo dalle Edizioni Osanna; fondamentale è stata l'opportunità di pubblicarlo nella collana *Polieion* che ha già visto l'edizione degli Atti di un Convegno sulla Via Appia da me curato, sono quindi grata ai direttori della collana Angelo Bottini, Massimo Osanna e Francesca Sogliani per averlo accolto.

Ai Soprintendenti, ai funzionari ed al personale della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio della Basilicata e del Polo Museale della Basilicata devo la possibilità di aver condotto le ricerche, di accesso a dati di archivio ed una costante e fattiva collaborazione. In particolare mi piace ringraziare Sabrina Mutino ed Erminia Lapadula responsabili delle aree interessate alla ricerca per aver messo a disposizione la loro esperienza.

Voglio ringraziare gli amici dell'Archeoclub di Melfi e del CAI di Melfi in particolare Vincenzo Fundone e Michelangelo Moscaritolo per le belle passeggiate alla ricerca della Via Appia nel territorio di Melfi.

Un ringraziamento speciale ai miei collaboratori Grazia Savino e Giovanni Forte per aver partecipato ad alcuni momenti della ricerca e rispettivamente per aver collaborato alla fase di revisione redazionale dei testi e di elaborazione della cartografia come indicato di seguito.

Devo ricordare anche la collaborazione di Giuseppe Ferlazzo che ha contribuito con il suo lavoro di tesi di specializzazione ad avviare le ricerche nella zona di Melfi.

Sono grata ad Angelo Bottini per la pazienza ed i preziosi consigli durante tutte le fasi della ricerca e dell'elaborazione del testo.

In copertina: Sarcofago di Rapolla conservato presso il Museo Massimo Pallottino di Melfi. Foto neg 207318 (autorizzazione ns. prot. 5566 del 26/09/2019) Archivio fotografico del Polo Museale della Basilicata e della SABAP di Basilicata (responsabile N. Figliuolo) custodito presso il Museo Archeologico Nazionale "D. Adamesteanu" di Potenza

Le foto salvo diversa indicazione sono dell'autrice.

Le Tav. I-II Sono elaborate da G. Forte (Laboratorio di Cartografia Archeologica Unifg).

INDICE

9 *Premessa* Francesca Sogliani

APPIA ANTICA. LA *REGINA VIARUM* IN LUCANIA DALL'OFANTO AL BRADANO

15 Introduzione
Nota di metodo

22 Storia della Regina Viarum
Nota sulla memoria: storia degli studi
Storia di una strada da Roma a Brindisi
Tecnica stradale: soluzioni costruttive della Via Appia

38 Il cammino dei romani verso la Lucania
Dall'Irpina all'Ofanto
Due ponti per una strada

54 Il cammino dei romani in Lucania: dall'Ofanto al Bradano
Dall'Ofanto a "Melfi"
Il percorso da "Melfi" (Madonna delle Macere) a Venosa
La via Appia a Venosa
Dalla città di Orazio a Gravina (Silvium)
Da Gravina a Brindisi

119 Bibliografia generale

128 Elenco dei punti

129 Tavole

Premessa

A poche settimane dalla presentazione del Volume di questa Collana che accoglie gli Atti del Convegno internazionale Via Appia Regina Viarum. Ricerche, Contesti, Valorizzazione, svoltosi a Melfi, presso il Palazzo Vescovile e a Venosa, nella Sala del Trono del Castello Pirro del Balzo, nei giorni 3 e 4 maggio 2017, curati da Maria Luisa Marchi, esce questo nuovo lavoro monografico della stessa Autrice, dedicato all'approfondimento delle sue ricerche nel tratto lucano, dall'Ofanto al Bradano, della Regina Viarum.

Questo sesto volume della Collana Polieion costituisce quindi il completamento di un percorso di ricerca, già palesemente annunciato negli Atti del recente Convegno, dedicato a un segmento della via Appia, peraltro non piccolo e per molti versi strategico, non pienamente rintracciabile fino ad ora nella pur copiosa letteratura archeologica dedicata alla Via Appia.

La realtà fisica e l'immaginario che segnano la percezione della Via Appia attraverso i secoli, dalla sua progettazione alla fine del IV secolo a.C. alle "passeggiate" del Grand Tour ed ancora fino ad oggi, alla visibilità mediatica del suo tragitto, sono ben evocate all'inizio del volume, che prosegue con una sintesi felice della storia degli studi, quest'ultima ricchissima ed abbondante grazie ai tantissimi lavori e alle ricerche di studiosi italiani e stranieri che hanno scritto della via Appia. Nella sintesi, la precisazione del generale maggior interesse degli studi, per motivi di vario genere, per i tratti vicini a Roma, rende merito all'analisi attenta dedicata appunto al segmento dell'Appia che attraversa la Lucania, preceduto dal percorso di ingresso dall'Irpinia all'Ofanto e poi seguito dal tratto che va dall'Ofanto a Gravina, per proseguire per Brindisi.

La ricostruzione attenta e capillare della cronologia, o meglio "delle cronologie" proposte dai diversi studiosi per la progettazione e la realizzazione della prima grande arteria pubblica, generatrice dell'assetto stradale che da

Roma raggiungeva le regioni meridionali e da lì l'oltremare, tiene conto delle tante ipotesi relative all'evolversi del tragitto stradale, attraverso la costruzione dei diversi tratti che ne consentirono il completamento fino a Brindisi. Ma, come sottolineato da Maria Luisa Marchi " Le divergenze di opinione sono dovute ad una assenza di dati archeologici ben definiti riguardo alla sede stradale vera e propria. In effetti sono ancora molti i tratti incerti, e molto pochi quelli, anche in presenza di selciato o manto stradale, con una datazione sicura; ove esistono infrastrutture certe (ponti, viadotti, sostruzioni) i continui rifacimenti e la lunga vita ne rendono impossibile la datazione iniziale".

A queste criticità rispondono molte pagine di questo lavoro, sia recuperando i dati delle ricerche archeologiche più recenti su diversi comparti territoriali attraversati dall'antica via, sia contribuendo a ricostruire nel dettaglio le testimonianze archeologiche che segnano il percorso lucano dell'Appia. Senza dubbio una strada che rappresenta un elemento di forte innovazione tecnica e ingegneristica nella esecuzione di un progetto politico e strategico di Roma, una strada pensata e progettata per lunghe, veloci e agevoli percorrenze, realizzata servendosi di espedienti innovativi che costituiranno un modello di riferimento per l'ingegneria stradale romana. Il confronto operato con le altre grandi arterie dell'Italia romana e il conforto delle fonti scritte, anche per ciò che riguarda le testimonianze relative alle modalità di esecuzione degli impianti stradali, rivestono un ruolo importante nelle pagine di questo lavoro per l'individuazione delle caratteristiche peculiari dell'Appia.

Particolarmente corposi sono i capitoli che illustrano i markers archeologici del tratto che attraversa la Lucania da Melfi a Gravina, costruiti spesso districandosi tra le tante ipotesi sulle direttici della strada, a partire dalla identificazione del Ponte sull'Ofanto (Pons Aufidi), al tratto dall'Ofanto al territorio di Melfi e poi a seguire fino all'ager venusinus e alla città di Venosa, infine da Venosa a Palazzo San Gervasio e a Silvium (Gravina), per poi completare il percorso verso la tappa finale, Brindisi e il suo porto. La ricostruzione dell'andamento dell'Appia, attraverso tutte le testimonianze riportate, disegna così un repertorio di conoscenze che dalle tracce degli insediamenti di età preromana, si dilata fino all'età tardoantica e al Medioevo, scomponendosi in ville e fattorie rurali, ponti, "tagliate", assi centuriali, tratturi, mansiones, insediamenti rupestri, monumenti funerari, necropoli urbane e rurali, città e poi masserie, castelli e chiese.

La storia, le funzioni e l'evoluzione della via consolare più famosa ri-

cevono ora dei contorni più nitidi grazie all'analisi approfondita di questo ulteriore segmento che consentiva, partendo da Roma, l'attraversamento di territori interni, spesso difficili, a militari, commercianti, pellegrini, e garantiva il collegamento tra l'Italia e la Grecia e poi con l'Oriente.

Francesca Sogliani

Appia Antica

La *Regina Viarum* in Lucania dall'Ofanto al Bradano

Introduzione

La via Appia è sempre stata oggetto di interesse e di studio, ma in questi ultimi tempi la via consolare è assurta anche alla fama mediatica in seguito all'evento voluto dal giornalista Paolo Rumiz. L'esperienza dello scrittore e giornalista che ha compiuto un viaggio a piedi da Roma a Brindisi, narrato, prima a puntate sul quotidiano la Repubblica e poi in un libro pubblicato da Feltrinelli[1], ha senza dubbio destato l'attenzione del grande pubblico.

Già in passato fiumi di inchiostro sono stati versati per parlare della strada e dei suoi monumenti; alcuni anni fa scrissi che si era talmente tanto parlato di questa strada che sembrava impossibile, "*inutile, banale, e comunque impresa ardua*"[2] poterne scrivere ancora, ed invece eccomi, ancora una volta a scrivere della *Regina Viarum,* della sua fama, della sua storia e delle sue alterne fortune. Dopo il convegno tenutosi a Venosa e Melfi nel 2017 questo lavoro intende riassumere la storia del percorso nel tratto lucano, e si pone come completamento di un capitolo di studi, con uno specifico approfondimento territoriale. Un volume sulla via Appia in Lucania, infatti, vuole essere l'ultimo atto di una lunga esperienza di indagine condotta da chi scrive, in Basilicata, in particolare nel territorio venosino e nel comparto del melfese, che ha nella via Appia il suo fulcro, come asse di penetrazione e attraversamento nonché di organizzazione rurale, economica ed insediativa in età romana e forse anche dopo.

La strada è stata il vettore per il passaggio degli eserciti quando ancora probabilmente era un tratturo di collegamento tra Ofanto e Bradano. È divenuta l'asse portante della colonizzazione romana tra Venosa e l'area

[1] Rumiz 2016.

[2] Marchi 2004, 66-67; Marchi, Ferlazzo 2015, 133-134.

apula. In epoca cristiana fu parte degli itinerari e dei pellegrinaggi verso la Terra Santa. In tempi moderni in più tratti è recuperata dal Regio Tratturo.

Si vuole quindi riassumere la storia degli studi e delle ricerche nelle aree contermini e ricostruire il percorso della strada romana come un itinerario in terra lucana, attraverso i principali rinvenimenti che hanno permesso la sua identificazione e che ci consentono ancora di ricostruire la vita lungo di essa. Si tratta di necropoli, ville, villaggi, fattorie ma anche stazioni di sosta per i viaggiatori e nei periodi successivi all'età romana chiese, edicole, fontane, iazzi e taverne. Molti gli aspetti presi in esame, da quello di via militare attraversata dagli eserciti, alla strada percorsa da Orazio nel 37 a.C. e ricordata nella sua memorabile satira. La strada di viaggiatori e mercanti verso l'oriente ma anche, in senso inverso la via percorsa da San Paolo condotto a Roma in giudizio dall'imperatore e la sua sosta presso la *mansio* di *Tres Tabernae*[3].

Della via Appia non si è persa mai la memoria e sembra aver conservato nei secoli sempre la funzione di asse di collegamento verso l'Italia Meridionale. Quando agli inizi dell'800 Gioacchino Murat riorganizzò la rete stradale, la via Appia ebbe un ruolo primario ed un nuovo periodo di fortuna, che si incrementò con la restaurazione borbonica[4]. D'altronde l'attuale SS 7 nel tratto Roma-Capua pur essendo stata, come ovvio, rifatta nel corso del tempo, ricalca perlopiù il tracciato della via antica ed ancora negli anni '60 del secolo scorso, nel tratto urbano era possibile vedere le automobili passare sulla via basolata. Il persistente uso del tracciato ne sottolinea la rilevanza come elemento che ha segnato e costruito il paesaggio circostante; le profonde trasformazioni in alcune aree sembrano aver condizionato la scomparsa della strada forse legata anche al suo abbandono a favore di altri itinerari, come nel caso della via Traiana tra l'Irpinia e la Lucania.

Non possiamo dimenticare l'aspetto legislativo che ha nel corso del tempo segnato la sorte della strada nella sua funzione archeologica e monumentale al quale si affiancano iniziative e progetti.

Alla base di tutto ci sono due disegni di legge, uno del 2003 riguardante "Norme per la valorizzazione e il recupero dell'Appia nell'intero percorso da Roma a Brindisi" e successivamente la proposta di legge del 2016 per l'"Istituzione del parco archeologico nazionale dell'Appia antica"[5]. Nel 2017

[3] La stazione dell'Appia recentemente identificata e scavata: Fiocchi Nicolai 2015, 125-135.

[4] Tocco, Franco 2013.

[5] Disegno di Legge 2571, 6 novembre 2003, iniziativa Bordon; disegno di legge 2628, 9 dicembre 2003, iniziativa Specchi; disegno di legge 3754, 18 aprile 2016, iniziativa Zaratti. Per una sintesi sulle normative si veda Paris 2019, 31-35.

infine, è stata istituita la "Soprintendenza per il Parco dell'Appia" con direzione autonoma[6], che ha rivitalizzato il tratto urbano della via, stimolando la programmazione di eventi e manifestazioni che lo hanno reso noto ad un pubblico sempre più vasto e diversificato. Camminare al tramonto sulla via basolata è per i romani come per i turisti una esperienza irripetibile ed emozionante (Tav. XIII fig. 1). Si lega alla valorizzazione dell'intero sistema la decisione presa dal Ministro dei Beni e delle attività culturali e del turismo (MiBACT) Dario Franceschini, di avviare le pratiche per l'iscrizione dell'antico *iter* nella lista dei patrimoni dell'umanità (Unesco); inoltre sempre il MiBact ha avviato l'iniziativa di un progetto "di cammino lungo la via Appia" che dovrebbe coniugare tutela e valorizzazione della strada tramite la promozione di nuovi modelli di fruizione turistica attraverso la realizzazione di percorsi e itinerari che favoriscono il "turismo lento"[7].

Questo progetto ha suscitato notevoli iniziative a livello nazionale e locale, con organizzazione di mostre e convegni, ed avvio di programmi progettuali per itinerari di valorizzazione e turistici.

Tra questi si ricorda quello promosso dalla Società Magna Grecia[8], per avviare un'azione di tutela e valorizzazione della via, con particolare riguardo alla conservazione del paesaggio e dell'ambiente interessato da questo importante tracciato stradale, elaborando un progetto volto al censimento dei rinvenimenti lungo l'intero itinerario Roma-Brindisi[9] e tramite la realizzazione di una cartografia realizzata sulla base dell'edito[10], segnalando – con simbologia – i tratti della strada già individuati e i siti e i monumenti noti da bibliografia tramite il collegamento ad un apparato schedografico[11]. A questo primo progetto sono seguiti molti altri a scala regionale.

Dell'Appia si sta parlando molto, forse anche troppo, e ovunque fioriscono progetti che mirano alla sua "valorizzazione" e fruizione, ma va sottolineato che non si può valorizzare se non si conosce. E, pur nella moltitudine delle ricerche, si deve constatare che nonostante la via Appia sia la più nota delle vie consolari, ancora molti tratti del suo lungo percorso,

[6] Recentissima l'iniziativa del MiBac, all'interno dell'ultima riforma, di soppressione dell'autonomia del parco dell'Appia.

[7] Per una sintesi si vedano i contributi introduttivi agli Atti del Convegno Via Appia. *Regina Viarum*: Marchi 2019a.

[8] Sodalizio fondato nel 1920 da Umberto Zanotti Bianco e Paolo Orsi.

[9] A cura di uno staff coordinato da Adriano La Regina nel tratto laziale e da Giuliana Tocco per quello in Campania, Basilicata e Puglia; cfr. Tocco, Franco 2013, 99-116.

[10] I dati utilizzati sono quelli editi in Quilici 1989.

[11] Vistoli 2013.

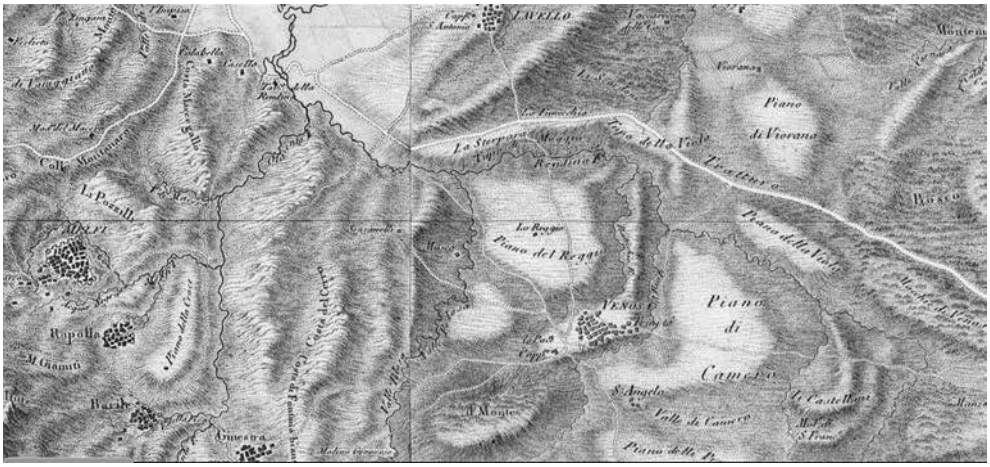


Fig. 1. Particolare dell'*Atlante Geografico del Regno di Napoli* di G.A. Rizzi Zannoni.

sono ignoti. Il suggestivo viaggio di Rumiz ha, da un lato sollecitato un ampio pubblico verso la possibilità di ripercorrere le strade antiche, ma anche messo in evidenza agli studiosi le molte lacune che ancora debbono essere colmate per raggiungere questo obiettivo. Infatti, per evitare di cristallizzare per sempre una "via", attraverso percorsi turistici che diverrebbero così il percorso definitivo della strada, pur restando solo delle ipotesi, se non addirittura degli errati itinerari, cercherò di ricostruire la sua storia e di presentare tutte le possibilità e le proposte anche di ricerche future.

Questo libro vuole essere un traguardo, ma anche un punto di partenza per avviare nuovi progetti di conoscenza e valorizzazione.

Ho quindi cercato di ripercorrere la strada tra l'Irpina e la Basilicata come un cammino che in molti settori risulta ancora incerto e del quale proprio per questo si sono riproposte le varie ipotesi formulate dagli studiosi. Un cammino attraverso i territori percorsi dai romani, delineato tramite i documenti archeologici individuati e cercando di ricostruire i paesaggi storici. Un itinerario in terra lucana a volte incerto, ma senza dubbio affascinate e suggestivo. Tuttavia, come è insito nel campo della ricerca archeologica tutte le possibilità sono aperte e la parola fine sulle problematiche legate alla via Appia sono lungi dall'essere dipanate e risolte.

Nota di metodo

Questo lavoro rientra metodologicamente nelle ricerche sullo studio e la ricostruzione dei percorsi viari antichi e come tale nella prassi delle ricerche di topografia territoriale. Tali indagini prevedono l'uso e l'adozione di molteplici fonti, come d'altronde non possiamo dimenticare, ogni corretto studio di ricostruzione storico-archeologica di territori e paesaggi antichi. Lo studio preliminare ha previsto un'analisi in parallelo di fonti antiche, prime fra tutti gli *Itineraria*, di cartografie, di fotografie aeree, che hanno permesso di formulare un'ipotesi preliminare del percorso; solo una fase successiva di indagine diretta, caratterizzata da ricognizione topografica che ha permesso di seguire i percorsi ipotizzati, in modo tale da verificarne le distanze, la percorribilità e la coerenza geomorfologica e infine l'antichità del percorso sulla base dei rinvenimenti lungo di esso, ha portato a ricostruire l'itinerario che poteva essere stato tracciato dai romani. In riferimento a questo va considerato che tra la progettazione iniziale e l'attuazione possono essersi verificate modifiche e che successivamente i percorsi possono essere stati variati in seguito ad esigenze sopraggiunte – si pensi solo alla realizzazione della variante Appia Traiana – che ha portato la deviazione di molti traffici e la perdita di importanza della strada primitiva. Solo la coincidenza di molteplici fattori potrà dare la certezza della ricostruzione.

È evidente che in molti casi la definizione del percorso è delineata dalla distribuzione degli insediamenti ai lati di una direttrice lungo la quale si sono allineati. Un fattore di non secondaria importanza per l'identificazione di tratti stradali riguarda anche l'analisi delle tecniche adottate nella realizzazione della via. Infatti è noto che la Via Appia fin dalla costruzione del suo primo tratto, in particolare fino a Terracina, costituisce un caposaldo nelle applicazioni tecnologiche all'avanguardia per i tempi. Nella sua realizzazione si applicarono soluzioni tecniche per cui resteranno famose le realizzazioni stradali romane: conduzione di lunghi rettilinei, viadotti, ponti, tagli montani e sostruzioni. Anche le tecniche usate per la costruzione della sede stradale furono particolarmente innovative, ben descritte in un noto passo di Stazio con dovizia di particolari[12], ma la documentazione archeologica, nel tratto in esame, ci offre un panorama molto diverso che spesso può apparire piuttosto lontano dal concetto consolidato dell'immagine della strada romana per eccellenza: la via basolata.

La base cartografica adottata per il quadro d'insieme di ricostruzione di

[12] Stazio, *Silvae* IV, III, 40-55.

tutto il percorso è la mappa IGM, ma per le indagini sul campo sono state utilizzate la cartografia CTR (Carta Tecnica Regionale) e le ortofoto.

Un passaggio fondamentale è lo studio delle fotografie aeree che mira ad individuare "anomalie", risultato della presenza di strutture sepolte o l'esito di processi antropici che hanno modificato il paesaggio naturale. Nel caso specifico della viabilità, le anomalie che indicano la presenza di un percorso viario si presentano sovente di forma diritta o allungata e di colore più chiaro rispetto al terreno circostante. L'individuazione e lo studio di tali anomalie, da solo, non basta a definire cronologicamente il percorso rintracciato, ma deve essere supportato dai dati della ricognizione sul terreno. L'analisi delle foto aeree, in particolare quelle dei voli IGM, sono state analizzate partendo dal '53 fino al 2003, e successivamente anche le foto satellitari di Google Earth, ha costituito una base fondamentale per determinare le tracce di alcuni tratti del percorso della via ricalcato spesso da tratturi e leggibili lungo linee di confine e allineamenti.

La consultazione di cartografie storiche offre un prezioso documento per ricostruire a ritroso la continuità dei percorsi; per avere informazioni cartografiche dettagliate dobbiamo giungere alla metà del Cinquecento quando per il territorio in esame venne realizzata una mappa della zona di Albero in Piano sita al confine tra i territori di Melfi e Rapolla. Una menzione a parte merita la mappa realizzata da Giuseppe de Falco nel 1652, essa va inserita all'interno delle opere di ricontrollo delle misure dei tratturi operate tramite le cosiddette reintegre dalla Dogana delle Pecore di Foggia che deteneva alcuni territori anche nell'agro melfese.

A questa tipologia di carta si possono aggiungere in tempi recenti anche le carte dei tratturi, definite "*vie erbose*"[13]. Nel 1447 Alfonso I d'Aragona istituì la "*Dogana della Mena delle Pecore in Puglia*" con sede a Foggia, la quale aveva il compito di riorganizzare la viabilità tratturale e di stabilire le norme fiscali che ne regolavano l'utilizzo[14]. Caduti in disuso con l'andar del tempo, divennero oggetto di nuovo interesse per la loro valenza storica solo agli inizi del Novecento. Infatti, lo Stato italiano nel 1908 istituì il *Commissariato per la reintegra dei tratturi*[15] con lo scopo di mappare tutta la rete tratturale e di assicurarne la conservazione tramite l'inserimento dei terreni fra i beni demaniali dello Stato. Il risultato di tale intervento statale fu la redazione, nel 1959, della *Carta dei tratturi, tratturelli, bracci e riposi* che elenca circa 27 tratturi e vari

[13] Palasciano 1999.
[14] Ferlazzo 2019, 214-220.
[15] Legge 746 del 20 dicembre 1908.

percorsi minori. Tale carta in territori come la Puglia e la Basilicata, segnati profondamente dall'economia pastorale legata a questi percorsi armentizi, diventa uno strumento di ricerca importante per la ricostruzione della viabilità antica. Infatti, molto spesso i tratturi ricalcavano percorsi precedenti di età romana, si pensi a quanto dice il Pratilli[16] che definisce l'ultimo tratto del tratturo Melfi-Castellaneta "*via tarantina*" poiché ricalca il percorso dell'Appia verso Taranto. Infine, bisogna citare la mappa catastale del comune di Melfi redatta ai primi del Novecento dal Menduni in cui vengono riportati i confini poderali e il tratturo già citato. Ma tra le carte un ruolo fondamentale rivestono le mappe pubblicate da Giovanni Antonio Rizzi Zannoni nell'*Atlante Geografico del Regno di Napoli* commissionato dal re Ferdinando nel 1808 che giungono ad un alto livello di precisione (fig. 1). Infine anche le cartografie IGM della produzione postunitaria offrono la possibilità di ritracciare tratturi e percorsi che le recenti modifiche dei paesaggi, soprattutto con l'introduzione di vasti parchi eolici, ha definitivamente cancellato.

Come si vedrà più avanti una fonte fondamentale anche nel tratto dell'Appia qui preso in esame è caratterizzata dagli Itinerari, di essi principali sono l'*Itinerarium Antonini*, la Tabula Peutingeriana (Tav. XIII fig. 2) e l'Itinerario Burdigalense che riportano alcune località con le rispettive distanze.

Nel tratto preso in esame:
Aeclanum
Sub Romula
Pons Aufidi
Venusia
Silvium

Come avremo modo di verificare anche con differenze nel riporto delle distanze e sulle tappe.

Un dato rilevante per la ricostruzione delle strade antiche è dato dal ritrovamenti di miliari, che erano collocati lungo il percorso alla distanza di un miglio l'uno dall'altro a partire dalle mura repubblicane di Roma. Essi per la maggior parte caratterizzati in forma di rocchi di colonna, scandivano il paesaggio dei viaggiatori. La via Appia conserva uno dei più antichi miliari, quello di Mesa risalente al 255-253 a.C., altri furono posti in tempi successivi a ricordare restauri e rifacimenti. Purtroppo nel tratto preso in esame non si conserva nessun cippo miliare, se non uno, non meglio riconosciuto, ricordato dal Pratilli.

[16] Pratilli 1745, 97.

Storia della *Regina Viarum*

Nota sulla memoria: storia degli studi

Il repertorio di immagini e gli studi che si sono interessati della *Regina Viarum* sono infiniti ed è impossibile farne una rassegna completa (fig. 2). Si possono solo segnalare alcuni caposaldi di una lunga storia che vede protagonista quasi sempre il tratto più prossimo all'Urbe, per ovvi motivi storici, e per la monumentalità degli edifici che ancora oggi la rendono una importante attrazione turistica.

Quasi tutti gli studiosi si sono sempre concentrati sull'analisi del tratto tra Roma e Capua, così come anche eventi e convegni, tralasciando per lungi anni i territori più periferici e remoti. Tra le numerosissime iniziative (convegni, mostre, conferenze ecc.) che nel corso del tempo hanno avuto come protagonista la nostra via, voglio ricordarne solo due che ritengo siano stati i caposaldi per lo stato di avanzamento della conoscenza e della ricerca. Primo fra tutti il decimo incontro del Comitato dell'Archeologia Laziale nell'ormai lontano 1989 che in occasione degli 80 anni di Massimo Pallottino, dedicò la parte monografica alla Via Appia[17] e dove furono presentati dati anche inediti sul percorso tra Roma e la Campania; in seguito il convegno organizzato a Santa Maria Capua Ve-

Fig. 2. Immagine della via Appia nella campagna romana.

[17] Quilici Gigli 1990, 157-162.

tere nel 2002 "La Via Appia Iniziative e interventi per la conservazione e la valorizzazione da Roma a Capua", pubblicato in un volume dedicato dell' Atlante Tematico di Topografia antica[18]. Anche in questo caso le indagini si sono concentrante nel tratto tra Roma e l'area campana. Solo recentemente l'incontro di studi tenutosi a Melfi, nel maggio 2017, ha finalmente voluto nello specifico prendere in considerazione il tratto meridionale della via Appia[19].

L'interesse per lo studio ed il recupero della memoria storica della via Appia e dei suoi monumenti risale già al Cinquecento quando Raffaello, Giuliano da Sangallo e Pirro Ligorio, solo per ricordare i principali, segnalavano la necessità di tutelare i monumenti lungo la via. Nasce e si sviluppa nei secoli successivi la coscienza che la via Appia e i suoi monumenti dovessero essere salvaguardati dal degrado e dall'oblio. Nel secolo successivo si diffonde l'uso di raffigurare, la via come sfondo, o grande quinta scenica, ed i suoi monumenti come memorie dell'antico. Le attenzioni di studio e interesse sono innumerevoli, come migliaia sono i disegni, i quadri, le stampe di artisti e studiosi che hanno illustrato la strada e i suoi monumenti, a partire da Raffaello, da Eufrosino della Volpaia e da Stefano du Pérac nel Cinquecento, da Claude Lorraine nel Seicento a Carlo Labruzzi nel Settecento e fino al Canina nell'Ottocento (fig. 3).

Preziosi sono i disegni di Carlo Labruzzi[20]: il pittore inserito nei circoli nobili della Roma del tempo accolse l'invito dell'inglese, Sir Richard Colt Hoare, il quale giunto in Italia per il *Grand Tour* aveva progettato di ripercorrere tutto il tragitto dell'Appia da Roma a Brindisi. Il ruolo che Labruzzi ebbe in questo viaggio fu quello di immortalare tramite la tecnica dell'acquaforte i

Fig. 3. La via Appia al X miglio in una raffigurazione di Giuseppe Canina.

[18] Quilici Gigli 2002, 9-15.
[19] Marchi 2019a.
[20] Labruzzi 1790; per una recente edizione De Rosa, Jatta 2013.

paesaggi e i monumenti visti lungo la strada fornendoci così la visione di come appariva la *regina viarum* agli occhi di un artista del Settecento. Sfortunatamente, a causa delle avverse condizioni climatiche il viaggio venne interrotto a Capua. Tuttavia le acqueforti del Labruzzi sono un oggetto di studio molto interessante per il primo tratto dell'Appia: si tratta di 400 disegni conservati presso la Biblioteca romana Sarti che costituiscono un *corpus* unico nel loro genere (fig. 4). Di questo stesso periodo è il lavoro che costituisce il punto di partenza per ogni studio sulla via Appia, l'opera di Francesco Pratilli, "*Della Via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi*", redatto nel 1745, che per la prima volta si pose il problema di ricostruire il tracciato originario della strada, prendendo in esame tutto il suo percorso. Nella critica storica e letteraria a lui successiva, la sua attendibilità è stata più volte messa in discussione, tanto che fu duramente apostrofato dal Mommsen come falsificatore di epigrafi. Tuttavia il suo studio sull'Appia è indubbiamente un punto di riferimento e di partenza per ogni studio sulla via. Bisogna aspettare l'Ottocento per assistere a indagini sull'Appia a carattere più propriamente scientifico ed archeologico. Le prime ricerche furono condotte da Luigi Canina dal 1850-1853 nel tratto compreso tra il IV e il IX miglio che portarono ad una prima attenta documentazione del dato archeologico e diedero il primo impulso allo studio sistematico della via.

Fig. 4. La via Appia in una raffigurazione del Labruzzi (da De Rosa, Jatta 2013).

Agli albori del Novecento, Thomas Ashby, giunto a Roma come membro della British School at Rome, oltre agli studi sulla topografia della campagna romana e sugli acquedotti romani, spinto da una forte curiosità e spirito d'avventura, compì un'impresa audace, quella di ripercorrere tutta l'Appia insieme all'amico e studioso Gardner[21].

Il viaggio durò alcuni mesi e venne compiuto in parte a piedi e in parte

[21] Ashby 1902; Ashby 1903; Ashby 1904; Ashby 1916-17; Ashby, Gardner 1916.

in bicicletta. Giunto a Taranto lo studioso decise di non continuare verso Brindisi ma di prendere la via Traiana per tornare a Benevento; durante il viaggio Gardner realizzò una serie di foto con relative annotazioni conservate alla British School (fig. 5). Lo scoppio della Prima Guerra Mondiale e la morte prematura non gli permisero di portare a termine l'edizione completa del lavoro. Ci resta solo un contributo preliminare, breve ma importante per la ricostruzione del tracciato[22]. Solo recentemente, come ve-

Fig. 5. Il castello di Melfi e il Monte Vulture in una foto di Th. Ashby (da Castroianni, Ceraudo 2013).

dremo, Giuseppe Ceraudo, nell'ambito delle sue ricerche sulla via Traiana, ha pubblicato una parte del materiale fotografico di Ashby e Gardner sulle due strade.

Nel secondo dopoguerra ebbe inizio una fase di sensibilizzazione dell'opinione pubblica romana sull'importanza della salvaguardia delle vestigia dell'Appia e in questo frangente un ruolo importante venne giocato da Antonio Cederna. Giornalista molto impegnato, condusse, nel

[22] Ashby 1916-17.

1953 a mezzo stampa, una campagna a favore di un piano regolatore comunale che vincolasse l'area del tratto urbano della via Appia, minacciata dall'abusivismo edilizio. Alcuni anni dopo, nel 1956, si giunse ad un'ordinanza di vincolo, celebrata con una famosa mostra tenutasi a Palazzo Venezia a cura di Carlo Ceschi[23].

A partire dagli anni '50 in successione vari studiosi illustri si sono occupati dell'Appia: fra i primi bisogna ricordare Giuseppe Lugli che ebbe il merito di affrontare il problema del tracciato della strada considerandolo nella sua interezza, aggiungendo alle tradizionali ricerche l'uso della lettura delle foto aeree, che in quegli anni stava divenendo uno degli strumenti principali degli studi di topografia antica[24]. A cavallo tra gli anni '60 e '70 si deve ricordare anche il contributo di Ferdinando Castagnoli[25] concentrato principalmente sul tratto da Roma a Capua. Negli stessi anni Giovanna Alvisi, nel ricostruire il tessuto viario della Daunia[26], prende in esame il tratto meridionale della via da *Aeclanum* a *Venusia.*

Appartiene ad una ricerca generale sul sistema stradale romano il lavoro realizzato da Radke[27] che all'interno di un lavoro generale si concentra soprattutto sulla figura di Appio Claudio e sulla questione della *hemiotikèodos* che Strabone identificava con la via *Minucia*.

L'anno successivo Paul Vinson, dopo aver portato a termine delle ricognizioni nel territorio tra Venosa e Gravina, ha pubblicato sulle pagine dei "*Papers of the British School at Rome*" un contributo di notevole importanza riguardo l'identificazione della *mansio* di *Silvium*[28].

A partire dagli anni Settanta del secolo scorso il principale studioso dell'Appia, Lorenzo Quilici, in numerosi contributi, ha ricostruito il tratto laziale della via dando ampio spazio ai resti archeologici e all'analisi della tecnica costruttiva[29]. Punto di arrivo di questa decennale stagione di studi sull'Appia sono alcune pubblicazioni degli anni 1989-1990, con cui Quilici completa l'analisi della via, in particolare, le due opere sui tratti "da Roma alla pianura Pontina" e "dalla piana Pontina a Brindisi"[30], nonché i contri-

[23] Ceschi 1956.
[24] Lugli 1952; Lugli 1963.
[25] Castagnoli *et al.* 1972.
[26] Alvisi 1970.
[27] Radke 1981.
[28] Vinson 1972.
[29] Quilici 1977; Quilici, Quilici Gigli 1992.
[30] Quilici 1989.

buti negli atti del decimo convegno del Comitato di Archeologia laziale[31] di cui si è detto.

Di poco precedente è l'opera di Attilio Stazio[32], realizzata grazie ai finanziamenti della Cassa del Mezzogiorno, che aveva l'intento di promuovere il percorso della *regina viarum* come "itinerario turistico", puntando sulla pluralità di paesaggi e sulla sterminata mole di rinvenimenti archeologici e storico artistici che affiancano il suo percorso, creando un'esperienza unica di incontro con varie realtà culturali e territoriali del Sud d'Italia.

Anche la rivista *Atlante Tematico di Topografia Antica*, che spesso ha pubblicato vari volumi sulla viabilità romana, ha dedicato un intero numero all'Appia[33].

Si può ricordare per la sintesi il lavoro di Arcangelo Fornaro[34] che, facendo il punto della situazione sulle problematiche della ricostruzione del corso dell'Appia, offre utili spunti di riflessione sul tratto irpino. Quest'ultimo, indubbiamente il meno studiato, è stato oggetto di recente di nuove ipotesi interpretative che, sulla base di dati tecnici e del principio che "la via Appia impose preliminarmente agli ingegneri romani ponderati studi territoriali, tali da consentire loro un corretto e sicuro tracciamento"[35], si focalizza su un percorso in passato trascurato.

Anche il tratto beneventano è ora oggetto di una ricerca finalizzata alla ricostruzione del tratto tra *Beneventum* e il Ponte Rotto sul Calore, dove dovrebbe essere collocata la *statio ad Calorem*,[36] finora legato ad ipotesi ottocentesche e di studiosi locali[37].

Sono recenti, due volumi curati da Giuseppe Ceraudo[38] e dedicati alle figure ed agli studi condotti sull'Appia da Ashby e Gardner. Le pubblicazioni presentano suggestive foto inedite conservate nell'archivio della *British School at Rome*, che immortalano i paesaggi e le vestigia architettoniche incontrate dai due studiosi inglesi lungo il loro viaggio sull'Appia e sulla Traiana. Questi lavori erano stati preceduti e anticipati da una prima pubblicazione della raccolta di foto di Ashby curata da Susanna Le Pera e Rita Turchetti che hanno

[31] Quilici Gigli 1990.
[32] Stazio 1987.
[33] ATTA 2002.
[34] Fornaro 2000.
[35] Chiocchini *et al.* 2016.
[36] Santoriello, Musmeci 2019.
[37] Meomartini 1869; Meomartini 1903; Zannini 2002.
[38] Ceraudo 2012; Castrianni, Ceraudo 2013.

Fig. 6. La via Appia al X miglio in una foto di Th. Ashby (da Le Pera Buranelli, Turchetti 2003).

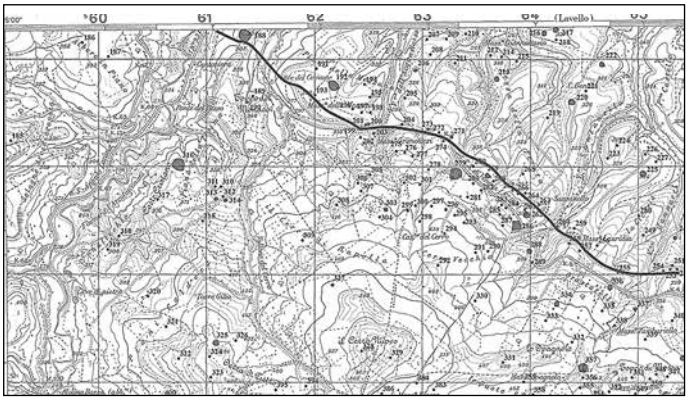


Fig. 7. Ricostruzione della Via Appia dal Progetto *Ager Venusinus - Forma Italiae* (da Marchi 2010).

commentato le foto degli anni 1892- 1925 su tutto il percorso della strada[39] con una attenzione particolare al settore più prossimo a Roma (fig. 6). Inoltre, bisogna citare un articolo presentato da Ceraudo al Convegno di Studi sulla Magna Grecia[40]. Un'ultima sintesi la dobbiamo ancora a Lorenzo Quilici e Stefanella Quilici Gigli con il volume che fornisce un itinerario tra i Monti Ausoni e Aurunci[41].

Un recentissimo volumetto, "In cammino sulla via Appia nel Lazio"[42], voluto fortemente dalla Regione Lazio, si presenta come una guida per percorrere la strada nel tratto da Roma al Garigliano.

Per un itinerario in terra lucana occorre risalire a Nunzio Iacobone che dedica all'Appia nel territorio venosino un apposito studio[43] riprendendo ipotesi e tesi dei numerosi viaggiatori che lo hanno preceduto. Il tratto in esame, come già detto, non può mancare nell'insostituibile sintesi dell'Alvisi[44]. Ma le ipotesi più recenti sono riassunte all'interno dei lavori sul comprensorio venosino[45]: nei volumi della *Forma Italiae* (fig. 7) che hanno permesso di ricostruire le dinamiche insediative dell'*ager Venusinus*[46], e della

[39] Le Pera Buranelli, Turchetti 2003.
[40] Ceraudo 2015.
[41] Quilici, Quilici Gigli 2017.
[42] Natali, Polidori 2017.
[43] Iacobone 1935.
[44] Alvisi 1970.
[45] Per una sintesi recente Marchi 2019b con bibliografia precedente.
[46] Marchi, Sabbatini 1996; Marchi 2010.

città romana di Venosa[47] a cui vanno ad aggiungersi gli studi di A. Small[48] per quel che concerne il percorso in prossimità di Gravina.

Storia di una strada da Roma a Brindisi

La via Appia è indubbiamente delle vie romane la più nota e celebre, e lo era probabilmente già in età romana, definita dagli autori antichi *insignis*, *nobilis*, *celeberrima* e soprattutto *regina viarum*[49]. Strabone, Orazio e Tacito la indicano come principale collegamento da Roma a Brindisi[50] e nel VI secolo d.C. Procopio di Cesarea la ricorda ancora in perfetto stato di conservazione ai tempi della guerra gotica[51].

La sua fama nasce con la sua origine, come prima strada pubblica dell'antichità e per questo la sua realizzazione costituisce un evento di grande innovazione sia dal punto di vista tecnico che storico.

Come è noto il sistema stradale romano aveva già una rete di collegamenti tra Roma e i centri vicini basata su percorsi preesistenti spesso anche tortuosi, ma la costruzione della via Appia avvia un processo che introduce un'idea assolutamente innovativa e moderna di collegamento confrontabile solo con il moderno sistema autostradale. La principale peculiarità di questo sistema è costituita dalla realizzazione di percorsi di lunga percorribilità che mirano a collegare solo i centri più importanti nel modo più rapido e sicuro, bretelle e raccordi secondari permettevano il collegamento con le altre città.

La costruzione di una vasta rete stradale, costantemente mantenuta efficiente e ben organizzata rispondeva alle esigenze primarie del mondo romano e costituirà una delle imprese primarie che l'impero potrà vantarsi di aver compiuto, con una rete di 240.000 chilometri, unendo Roma con la più remota periferia.

La via Appia come principale arteria non solo percorre tutta l'Italia meridionale collegando i due mari: Tirreno ed Adriatico ma attraverso Brindisi, testa di ponte per i traffici d'oltremare, diventerà il tramite principale di collegamento tra l'Italia e la Grecia e infine anche l'Oriente (fig. 8).

[47] Marchi, Salvatore 1997; Marchi 2014.
[48] Small 2011; Small 2019.
[49] Stazio, *Silvae*, II, 10.
[50] Strabone, VI, 283; Orazio, *Epistole*, I, 18,20; Tacito, *Ann*. II, 30,1.
[51] Procopio, *De bello Gotico*, 1, 14.

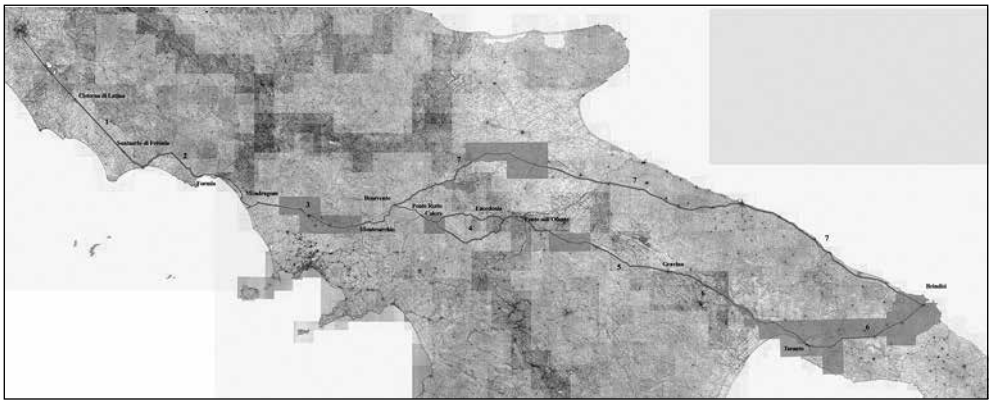


Fig. 8. Percorso della via Appia da Roma a Brindisi (elaborazione LabTAF UNISalento).

Realizzata come via militare, in alternativa alla Latina, percorso di collegamento con la Campania, più lunga ed insicura, la via Appia, rivestì un ruolo essenziale nelle vicende delle guerre sannitiche e della prima romanizzazione o meglio della penetrazione romana del meridione. Infatti la sua progettazione e realizzazione sul piano strategico fu necessaria per collegare Roma con la Campania e in particolare con Capua, alleata di Roma dal 340 a.C., ma fu resa possibile solo dopo la deduzione di una colonia a Terracina nel 329. La costruzione della strada fu indotta dalla sconfitta subita dai romani nel 315 a *Lautulae*, lungo la via Latina: la strada che già collegava Roma con il Lazio meridionale, rivelò, in quell'occasione tutta la sua vulnerabilità e indusse a progettare un percorso più breve e sicuro per raggiungere la Campania, il cui itinerario fu rafforzato già con la deduzione di colonie a Sessa Aurunca e Saticula nel 313[52].

La funzione principale della via sarà quella di costituire l'asse portante su cui si sarebbe imbastita la progressiva avanzata di Roma, contemporaneamente, accompagnata dalla creazione di avamposti urbani e di pianificazioni territoriali[53]. Il primo tracciato, di 132 miglia, fu realizzato da Appio Claudio Cieco nel 312 a.C., anno della sua censura, come ricordato nell'elogio posto da Augusto nel suo Foro tra quello degli uomini Magni: *in censura via Appia stravit*[54], univa Roma con Capua (moderna Santa Maria Capua Vetere).

Il suo prolungamento segue le tappe delle progressive conquiste: dopo la disfatta di Pirro e la deduzione della colonia a Benevento (268 a.C.), la strada poteva aver raggiunto anche questa città arrivando quindi a una lunghez-

[52] Marchi 2019b, 94.
[53] Coarelli 1988, 35-48; Marchi, Ferlazzo 2015, 133-134.
[54] CIL I, Elogia XXVIII, 287.

za di 164 miglia, e successivamente anche *Venusia,* dove era stata già dedotta una colonia (291 a.C.) in seguito alle vittorie nella terza guerra sannitica, anche se resta ancora incerta la cronologia di questi passaggi successivi. È possibile ipotizzare comunque che nel corso del III secolo a.C. esisteva un percorso che giungeva a Venosa, poi ricalcato dall'Appia. La conquista di Benevento, che sancisce la fine delle ostilità con i Sanniti, preceduta dalla caduta tarantina (272 a.C.), rendono condivisibile l'ipotesi di una data successiva alla deduzione beneventana: la nuova colonia infatti rende sicuro e necessario il percorso stradale per collegare la Campania con l'*Apulia*.

Contestuale o di poco posteriore, il prolungamento fino a *Tarentum*, verosimilmente ricalcando un tracciato viario più antico, forse già risalente ad età protostorica, e raggiungendo le 320 miglia di distanza da Roma; infine, dopo la sottomissione della Messapia e del Salento nel 266 a.C., fu portata fino a *Brundisium,* toccando la lunghezza complessiva di 364 miglia.

Non sappiamo con certezza quando fu completato quest'ultimo segmento fino al porto brindisino; è assai probabile che il percorso già esistesse e che fu utilizzato per gli spostamenti militari legati alla campagna contro la pirateria illirica del 229 a.C., e durante le guerre macedoniche tra la fine del III e la metà del II sec. a.C.[55]. D'altronde Livio ci riporta l'episodio del viaggio di Marco Catone da Brindisi nel 191 a.C. che, in soli cinque giorni, avrebbe raggiunto Roma seguendo un percorso rapido, stabile e con stazioni di sosta lungo di esso[56], lasciando presupporre che la strada nel II secolo fosse già completata e fruibile.

Non sono mancate tra illustri studiosi, ipotesi che propendono per una costruzione progressiva e addirittura una datazione nel corso del II sec. a.C.[57]. Le divergenze di opinione sono dovute ad una assenza di dati archeologici ben definiti riguardo alla sede stradale vera e propria. In effetti sono ancora molti i tratti incerti, e molto pochi quelli, anche in presenza di selciato o manto stradale, con una datazione sicura; ove esistono infrastrutture certe (ponti, viadotti, sostruzioni) i continui rifacimenti e la lunga vita ne rendono impossibile la datazione iniziale. Nonostante ciò, in alcuni casi le indagini

[55] Polibio, II 11,7; Polibio, XXI 24, 16; XXIX 6,3; XXXII, 5,5; Livio XXIII 48,3; XXIV 10,4; 11,3; XXXI 14,1; XXXIV 52,2; XXXVII 4,1; XLIV 1,1; XLV 14,8.

[56] Livio XXXVI, 21,5

[57] A partire dal Mommsen (1972, 474, 511). Da ultimo 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, 183). 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, 32 e 148.

archeologiche hanno permesso in modo diverso alcuni appigli cronologici.

Recentemente A. M. Small ipotizza, sulla base dei dati delle ricognizioni condotte nel comprensorio di *Silvium* dove, un certo numero di insediamenti allineati lungo il percorso ricostruito della strada antica, non potrebbero essere datati prima della fine del II-I sec. a.C.[58], che l'*Appia* non dovesse essere stata prolungata in *Apulia* prima della seconda metà del II sec. a.C.

Nella *chora* nord-occidentale di Taranto, in località Masseria Capitolicchio Vecchia, è stato portato alla luce un tratto di una *via glareata* con resti della crepidine di circa m 200, riferito alla via Appia; 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.[59]

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 stradale[60].

In definitiva è stato fatto notare che le differenti proposte di datazione forse sono dovute ad una confusione concettuale nel 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.

È plausibile quindi distinguere[61], una prima fase in cui il suo tracciato irpino-lucano-apulo era stato chiarito e utilizzato, ma non infrastrutturato/attrezzato (seconda metà III sec. a.C.), da una immediatamente successiva, in cui l'*iter* si mostra già così sicuro, stabile ed efficiente (per intervento pubblico) da consentire a Catone il Vecchio di percorrerlo tutto a cavallo da Brindisi sino all'Urbe in cinque giorni soltanto[62].

Anche la filosofia che ispirava la realizzazione della *regina viarum* era senza dubbio innovativa: attraverso di essa non ci si preoccupava di collegare pur

[58] Small 2019, 238-239.
[59] Mattioli 2002.
[60] Maruggi 1998.
[61] Ceraudo 2015, 217-218 e 240.
[62] Livio XXXVI, 21, 6; Plutarco, Cat. Mai., 14, 3-4.

importanti centri dislocati lungo il percorso, ma piuttosto di raggiungere più rapidamente possibile e nel modo più lineare la meta prestabilita. D'altronde questo intervento rientra nella politica di Appio Claudio, proiettato verso un orizzonte di innovazione e "modernizzazione" probabilmente in linea con le tradizioni familiari[63]. L'Appia non è solo una grande opera pubblica e di comunicazione civile, che apre la strada ad un modello progettuale che sarà il fulcro della politica statale romana, ma corrisponde anche ad un progetto politico e militare di espansione verso la Magna Grecia e il Mediterraneo. Rappresenta una vera svolta politica anche dal punto di vista economico. Da un lato la politica tradizionale legata alla proprietà fondiaria e contenuta nei territori laziali e centro-settentrionali, dall'altro l'apertura verso un'economia orientata anche allo sviluppo commerciale che una strada poteva offrire, raggiungendo la Puglia, il mare e l'Oriente.

Tecnica stradale romana: soluzioni tecniche della Regina Viarum

Pur tenendo conto in alcuni casi di percorsi già esistenti, appare evidente che questa strada introduce un elemento di rottura che sarà caratteristico degli interventi romani, quale una profonda modifica del paesaggio. Le strade e il sistema di divisione del territorio incideranno sulle trasformazioni dei territori in modo radicale e contribuiranno alla nascita di nuovi paesaggi antropizzati. Fin dalla costruzione del suo primo tratto infatti, in particolare fino a Terracina, nella sua realizzazione si applicarono soluzioni tecniche per cui resteranno famose le costruzioni stradali romane: conduzione di lunghi rettilinei, viadotti, ponti, tagli montani e sostruzioni. Attraverso di essa non ci si preoccupava di collegare pur importanti centri dislocati lungo il percorso, ma piuttosto di raggiungere più rapidamente possibile e nel modo più lineare la meta prestabilita.

La via Appia ha rappresentato un modello innovativo nella realizzazione dei collegamenti sia dal punto di vista della tecnica e dell'ingegneria che politico e culturale, un intervento radicale, che modifica profondamente il paesaggio (basti pensare ai disboscamenti o alla bonifica della zona Pontina), ma anche come segno profondo del radicale cambiamento imposto alle popolazioni che occupavano il territorio attraversato[64].

[63] Capogrossi Colognesi 2009, 160-166.
[64] Quilici, Quilici Gigli 2017, 8-9.

Fig. 9. Via Appia, tratto di via basolata in prossimità di Roma.

E se può apparire piuttosto lontano il concetto consolidato dell'immagine della strada romana per eccellenza, ovvero la via basolata, sia le fonti che la documentazione ci offrono un panorama assai diverso (fig. 9).

Appio Claudio nei cinque anni della sua censura ebbe soltanto il tempo di tracciare il percorso della via da Roma a Capua con un piano battuto a massicciata, mentre la selciatura fu realizzata più tardi nel 258 per opera dei fratelli *Ogulnii,* pavimentando *saxo quadrato*, cioè con blocchi parallelepipedi di tufo, il primo miglio, dalla porta Capena al tempio di Marte[65]; tre anni dopo furono lastricate con blocchi poligonali di lava basaltina altre 9 o 10 miglia fino a Boville[66], e nel 191 fu probabilmente selciata tutta la via con questo sistema fino a Capua, cioè per 132 miglia.

In genere, in area laziale e campana, la strada era lastricata in pietra basaltica, la lava durissima, nera che le dava e, in molti tratti ancora le conferisce, quell'aspetto di solidità e bellezza ricordato anche dalle fonti in riferimento

[65] Livio X, 23, 12.
[66] Livio X, 47, 4.

alle strade romane[67]. Nel tratto tra Roma e la Campania i tratti di basolato sono numerosi e fanno presupporre che fino a Capua certamente la via consolare, se non già dall'età tardo repubblicana, ma sicuramente in età imperiale, fosse interamente selciata.

Su come fosse realizzata in modo perfetto la via Appia si può ancora ricordare il passo di Procopio, già citato, che ci riferisce: "... (Appio Claudio)[68] fece scalpellare quelle pietre fino a renderle lisce in superficie e le fece tagliare ad angoli, in modo che combaciassero tra loro senza calce né altro coesivo, ed esse stanno unite tanto saldamente che chi le osserva non crede che siano state giustapposte ad arte...". Il passo offre informazioni fondamentali per comprendere come fossero costruite le strade romane.

Nei tratti noti si verifica che il lastricato della strada aveva una larghezza media di 4,1-4,2 m, sufficiente al normale passaggio di due carri. A questi si aggiungono a volte i marciapiedi laterali.

Un passo di Livio fornisce invece un altro dato tecnico molto importante. Lo storico ci dice infatti che fu opera dei censori degli anni tra il 194 e il 174 a.C. la lastricatura delle strade urbane con selci e invece con ghiaia quelle extraurbane (*censores vias sternendas silice in urbe, glarea extra urbem*)[69] ed anche la Via Appia, per le zone periferiche, probabilmente rientrò in questa casistica di interventi[70].

A tal proposito la ricerca archeologica offre ampi repertori di documentazione sia nei contesti dell'Italia settentrionale che per la stessa Via Appia.

In ambito extraurbano, non solo in viabilità minori ma anche nelle vie consolari come la via *Flaminia* (tratto Riccione-*Ariminum*) o la via *Aemilia*, si è evidenziato un impiego generalizzato di riporti più o meno consistenti di inerti lapidei di provenienza per lo più fluviale[71]. Praticamente tutte le principali *viae publicae*, a partire dalle più antiche e importanti consolari, si sono mostrate costituite da semplici massicciate di ghiaia e/o ciottoli legati con argilla o sabbia. Il corpo stradale, privo di strutture di contenimento laterale e fiancheggiato da fosse di scolo su entrambi i lati, era più o meno rilevato rispetto al circostante piano di campagna e presentava sulla sommi-

[67] Quilici, Quilici Gigli 2017, 11.

[68] Ma sappiamo da altre fonti che non fu lui a fare realizzare il basolato descritto.

[69] La via glareata, secondo la distinzione utilizzata per la tecnica stradale romana, corrisponde ad un asse stradale il cui *summum dorsum* è costituito da un battuto di breccia e ghiaia (*glarea*), differente da quella basolata che invece presenta lastre irregolari di silice (*silex*), e dalle semplici *viae terrenae* costituite da battuti di terra. Sulle tecniche stradali cfr. Quilici 1990; Quilici 1994, 157-205; Matteazzi 2009.

[70] Livio XLI 27, 5.

[71] Matteazzi 2009, 11-38.

Fig. 10. Tipi di tecnica costruttiva della strada presenti nel comprensorio apulo-lucano.

tà un leggero livello di ghiaia più fine e argilla pressata (o calce) steso per dare maggiore coerenza e solidità al piano di scorrimento veicolare, sempre caratterizzato da un profilo accentuatamente convesso. Nei tratti extraurbani è molto probabile, quindi, che la strada fosse soltanto battuta o glareata e raramente basolata: per tale motivo è molto difficile ritrovarne tratti cospicui e rintracciarne il percorso. E in più punti alcuni tratti rinvenuti risultano glareati, come a NW di Taranto, in località Masseria Capitolicchio Vecchia, dove è venuto in luce, e collegato alla *via Appia,* il già citato tratto di *via glareata*.

Nel tratto lucano tra l'Ofanto e Gravina pochi sono i tratti viari conservati. Perlopiù il percorso è ricostruito seguendo tratturi che lo hanno ricalcato, e tracce di insediamenti che lo costeggiavano. Ma dei pochi tratti conservati nessuno presenta la tradizionale lastricatura con basoli. Alcune segnalazioni del passato indicavano presenze di basoli, in genere fuori posto, ad indicare la presenza della via, non più rintracciati in tempi recenti.

Per i segmenti conservati si ritrova un selciato irregolare presso Albero in Piano in agro di Rapolla, e alcuni tratti di tagliata nei pressi di Sanzanello, non lontano da Venosa. Neppure in prossimità della città si ha notizia di basolati, pur in presenza di monumenti funerari e di necropoli.

Un recente rinvenimento tra Palazzo San Gervasio e Banzi conferma che la strada era perlopiù glareata[72]. Nell'insieme si conservano tratti battuti,

[72] Mutino, Gramegna c.s.; cfr infra 102-104.

alcuni glareati, a volte tagliate e in qualche caso sono presenti brevi tratti di acciottolati o selciati (fig. 10).

Per via della sua importanza strategica e commerciale e per la sua diffusa frequentazione, l'Appia era soggetta ad una costante e programmata manutenzione e pertanto fu restaurata numerose volte fino al II secolo d.C., quando l'imperatore Traiano decise di realizzare una "variante" a partire da Benevento, più spostata lungo l'Adriatico, riducendo il tratto più interno a via secondaria e locale, questo spiega il suo lento oblio che rende più difficile rintracciarne il percorso. Ma, a parte alcuni tratti progressivamente andati fuori uso e dei quali quindi si è persa la memoria, la strada continua ad essere utilizzata e molti tratturi che la ricalcano presentano pavimentazioni con acciottolati che suggestivamente ricordano quelle più antiche.

Il cammino dei romani verso la Lucania

Dall'Irpinia all'Ofanto

La conquista romana dell'Irpinia ha favorito, il progressivo prolungamento della Via Appia verso l'*Apulia*. Dopo la sottomissione dei Sanniti infatti, con la fondazione delle colonie latine di *Venusia* (291 a.C.) e di *Beneventum* (268 a.C.) il territorio irpino, ormai pacificato, poteva essere collegato alla capitale e l'Appia poteva divenire la spina dorsale dell'intera rete viaria nel meridione, dopo aver raggiunto anche Taranto, in seguito alla sua conquista nel 272 a.C. Dopo la conquista della Messapia (267-266 a.C.) e la fondazione della colonia latina di *Brundisium* nel 244 a.C., la strada raggiungerà anche la costa adriatica. L'area irpina, che si profila come un nodo cruciale nelle vicende storiche e militari che hanno caratterizzato l'avanzata di Roma verso la conquista dell'Italia meridionale, sarà luogo di cerniera nelle comunicazioni fra Sannio meridionale, *Apulia* e Lucania. Le vallate fluviali del Fredane, dell'Ufita, dell'Ofanto e del Cervaro costituirono infatti le naturali vie di transito da un versante all'altro della catena appenninica, favorendo, lo sviluppo di insediamenti e di percorsi già in età preistorica.

La via Appia provenendo da Capua giungeva a Benevento, per poi proseguire alla volta di *Aeclanum*. Il percorso tra Benevento ed *Aecalunum* ha posto non pochi problemi di identificazione, e diverse sono state le proposte di ricostruzione. Lungo questo tratto gli *Itineraria* riportano due *stationes,* la prima, *Nucriola* o *Nuceriola*, indicata al IV miglio, e l'altra *Calorfl.* al X miglio (fig. 11)[73]. Quest'ultima è concordemente riconosciuta in località Ponte Rotto, dove la monumentalità del ponte assicura un punto fisso del tracciato. Per primo Meomartini delineò nel 1897 un percorso che in uscita dalla città di Benevento attraverso l'arco di Traiano, passava per contrada Cancelleria, identificata con la *statio* di *Nuceriola*[74]; successivamente, lo stesso stu-

[73] Tab. Peut. Seg.VII; It. Ant. 111, 120; Hieros. 610; Anon. Rav., IV, 33, 276.

[74] Gatti 1897, 161.

dioso nel 1903 propose, sulla base di alcuni ritrovamenti archeologici, una seconda definizione del percorso che transitava per Piano della Cappella[75]. Infine, negli anni 80 del secolo scorso, Lorenzo Quilici presentò la ricostruzione di un tracciato attraverso San Cumano dove sono note altre evidenze archeologiche significative[76]. Di recente una nuova ipotesi è stata proposta dall'equipe dell'università di Salerno in seguito a ricerche approfondite sia

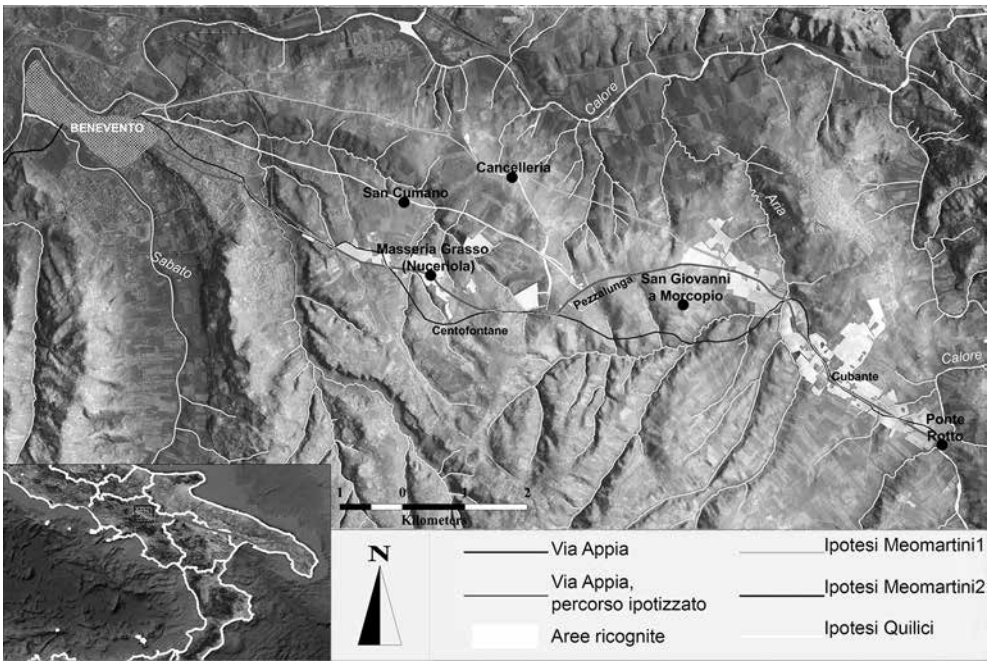


Fig. 11. Ipotesi sul possibile percorso della via Appia tra Benevento ed *Aeclanum* (da Santoriello, Musmeci 2019).

di ricognizione che di scavo[77]. La via uscita dalla città raggiungeva la *statio* di *Nuceriola* che viene identificata nell'area di Masseria Grasso-Centofontane dove è stato individuato un vasto complesso perfettamente compatibile con le caratteristiche di una *mansio/vicus*[78]. La strada passava quindi il fiume Calore nei pressi di Ponte Rotto, dove sono ben visibili i resti dei piloni del ponte romano[79], ed infine giungeva nell'abitato di *Aeclanum* passando per la

[75] Meomartini 1903, 141-142.

[76] Quilici 1989, 52-57.

[77] Tomay, *et al.* 2013, 25-29; in riferimento al tratto tra Benevento ed Eclano si veda anche: Ceraudo, Castroianni 2013; Ceraudo 2012.

[78] Tomay *et al*. 2013, 26-27; Santoriello, Musmeci 2019.

[79] Quilici 1996, 267-287.

porta nord della città. Anche il tratto tra il Ponte Rotto ed *Aeclanum*, piuttosto incerto fino a qualche anno fa, sembra ora ripercorribile e rintracciato anche attraverso numerosi rinvenimenti archeologici[80] (fig. 12).

Dopo aver attraversato il passo di Mirabella Eclano, la via probabilmente proseguiva verso Grottaminarda giungendo in c/da S. Michele, dove recenti scavi hanno portato alla luce un probabile diverticolo della strada[81], da questo punto in poi la ricostruzione del tracciato diventa molto incerta.

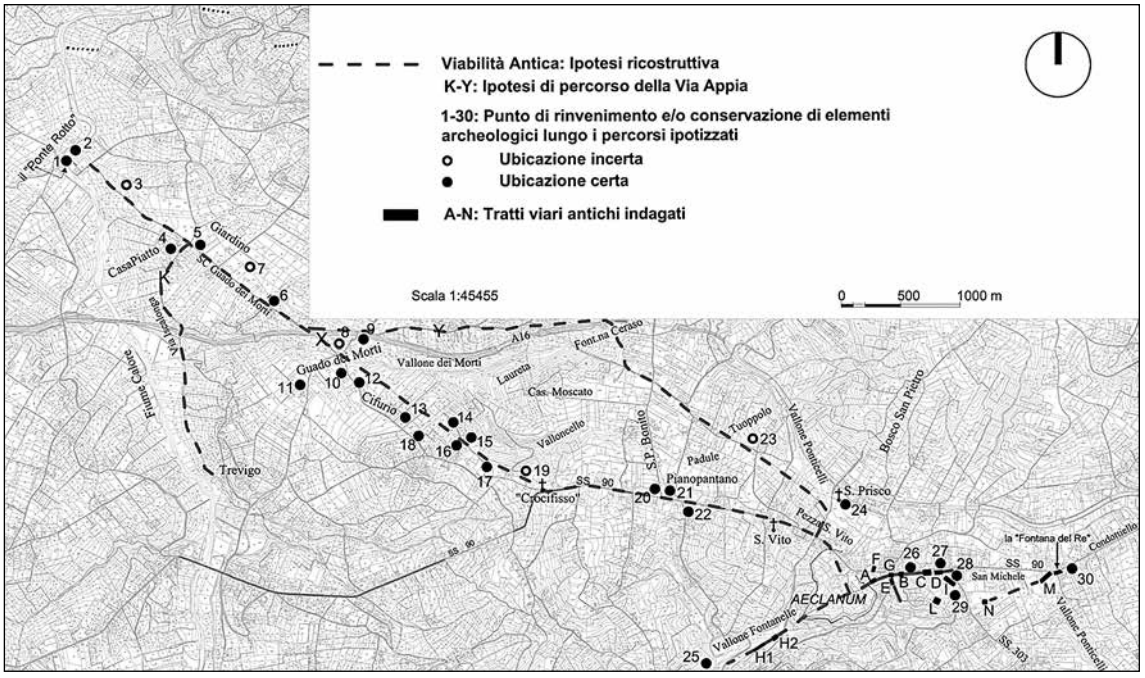


Fig. 12. Ipotesi di ricostruzione del percorso tra Ponte Rotto ed *Aeclanum* (da Lo Pilato 2019).

Già Lugli aveva evidenziato la possibilità che dopo *Aeclanum* la strada potesse dividersi in due tracciati, uno più settentrionale (percorso vallivo) diretto alla Valle dell'Ufita per Grottaminarda e Fioccaglia di Flúmeri, prima di tornare a raggiungere Bisaccia e Lacedonia passando per il valico di Sferracavallo sotto Vallata per poi raggiungere il ponte S. Venere; il secondo percorso, quello 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, e

[80] Lo Pilato 2019.

[81] Lo Pilato 2010, 349-365; Lo Pilato 2013, 59-96. Tale diverticolo era già stato ipotizzato da Lugli (Lugli 1963, 23-37); Gangemi 1987, 117-123.

seguendo la valle dell'Ofanto giungeva al Ponte di Pietra dell'Oglio.

Nel corso degli ultimi decenni i vari studiosi che si sono occupati della ricostruzione dell'Appia in questo settore hanno prediletto ora l'una ora l'altra ipotesi ed hanno elaborato possibili alternative, spesso semplici varianti delle principali, tutte possibili ma in molti casi poco convincenti.

Pur ritenendo che le alternative più plausibili si possano concentrare in tre percorsi, si presentano tutte le possibilità ipotizzate a partire dagli studi più antichi[82] (fig. 13):

a) Pratilli: *Aeclanum*, Frigento, Bisaccia, Lacedonia, Ponte S. Venera, Melfi, Venosa[83].

b) Ashby: *Aeclanum*, Grottaminarda, Valle della Fiumarella, S. Sossio, Lacedonia, Ponte S. Venera, Madonna della Macera, Valle del Rendina, Venosa[84].

c) Lugli-Alvisi-Quilici: Aeclanum, Frigento, Taverna di Monte Forcuso, Guardia Lombardi, Monte la Toppa, Bisaccia, Lacedonia, Ponte S. Venera, Torre della Cisterna, Monte Solorso, Madonna della Macera, Toppo Daguzzo, Sanzanello, Venosa[85].

d) Radke: *Aeclanum*, Frigento, Taverna di Monte Forcuso, Guardia Lombardi, Monte la Toppa, Bisaccia, Lacedonia, tratturo di Monteverde, Melfi, Venosa[86].

e) Johannowsky: *Aeclanum*, Grottaminarda, Fioccaglia, Valle dell'Ufita, Bisaccia, Lacedonia[87].

f) Fornaro: *Aeclanum*, Grottaminarda, Fioccaglia, Masseria Raduazzo, Masseria Petrilli, Migliano, Lacedonia, Ponte S. Venera, Torre della Cisterna, Monte Solorso, Madonna della Macera, Albero in Piano, Toppo Daguzzo, Sanzanello, Venosa[88].

g) Ceraudo: Grottaminarda, Fioccaglia, Scampitella lungo la valle del Torrente Fiumarella e del Calaggio, Lacedonia; da associare correttamente a quella strada che in età imperiale prenderà il nome di *Herdonitana* ma che prima poteva essere la via Appia[89].

[82] Una prima sintesi è stata presentata in Marchi, Ferlazzo 2015. Ma già si è arricchita di ulteriori ipotesi.

[83] Pratilli 1745.

[84] Ashby 1916-17, 10-23.

[85] Lugli 1952, 276-293; Alvisi 1970, 28-30; Quilici 1989, 53-55.

[86] Radke 1981, 141-151.

[87] Johannowsky 1990, 269-276; Johannowsky 1991, 57-83. L'ipotesi in questione riguarda solo la porzione irpina del tratto Eclano-Venosa.

[88] Fornaro 2000, 301-308.

[89] Ceraudo 2015.

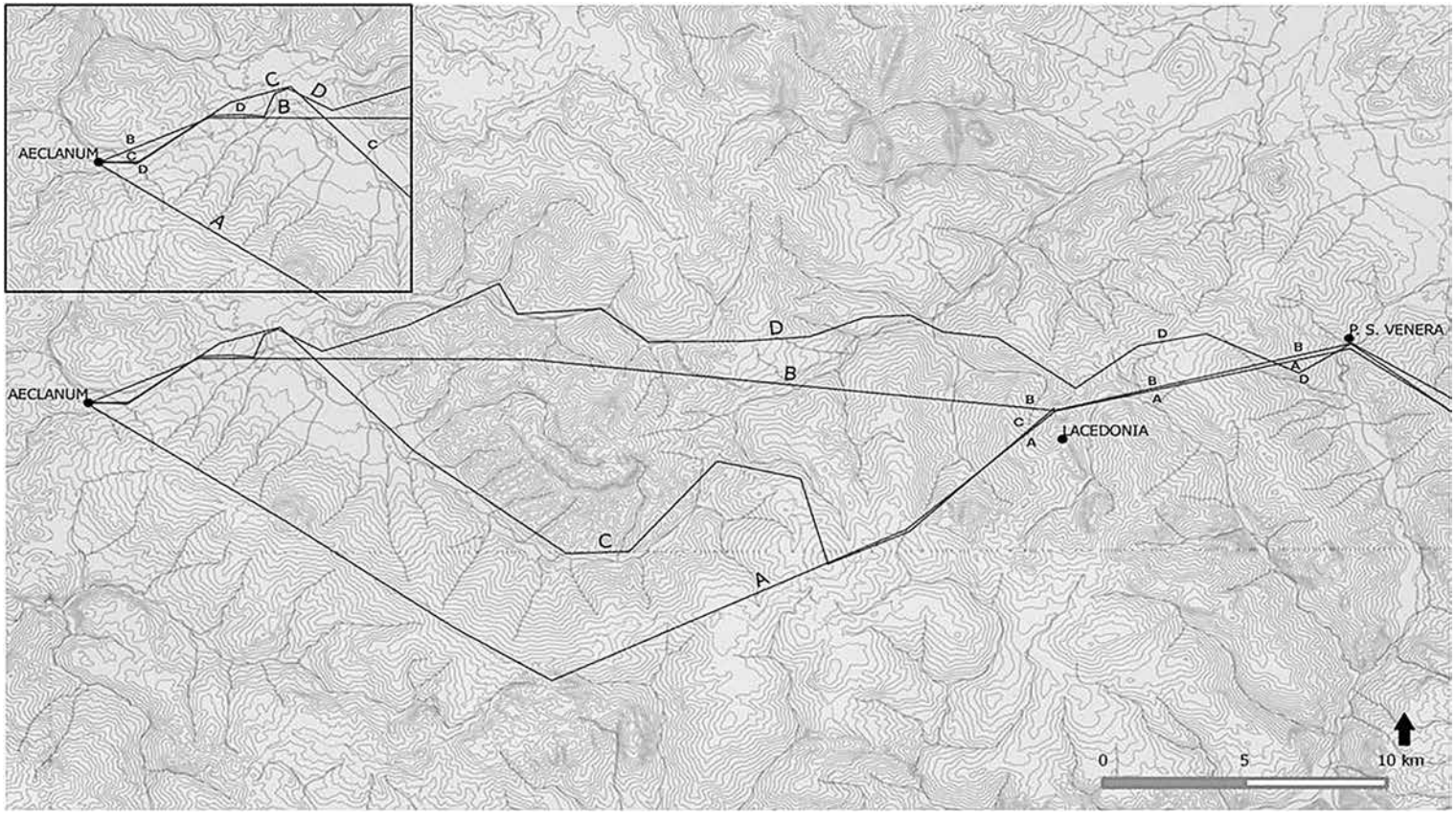
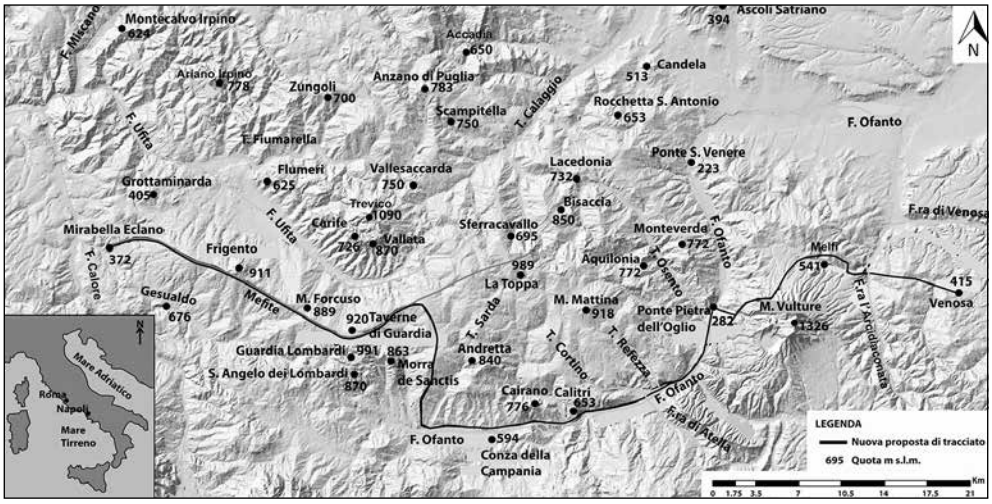


Fig. 13. Ipotesi ricostruttive del percorso della via Appia in Irpinia - A: Ipotesi Pratilli, Lugli-Alvisi-Quilici; B: ipotesi Ashby; C: ipotesi Johannowsky; D: ipotesi Fornaro. (da Marchi, Ferlazzo 2015).

h) De Luca: *Aeclanum*, Pila ai Piani, Ponte Rotto sull'Ufita, agro di Castelbaronia, agro di Carife, agro di Vallata lungo il fondovalle dell'Ufita, Posta della Corte, Valico del Formicoso, Bisaccia, Lacedonia, Valle dell'Osento, Ponte Pietra dell'Oglio[90].

i) Chiocchini, Grassi, Vistoli: Mirabella Eclano-versante Sud-Ovest del monte di Frigento-Taverne di Guardia-Conza della Campania-Ponte Pietra dell'Oglio-Melfi-Venosa[91] (fig. 14).

Un panorama così ampio di ipotesi è prodotto da numerose concause, tutte generate dalla natura dei luoghi e che sembrano aver portato ad ipotizzare anche l'esistenza di percorsi diversi nelle varie stagioni e comunque modificati nel corso del tempo.



Fig, 14. Ipotesi ricostruttiva del percorso in Irpinia: ipotesi i - Chiocchini, Grassi, Vistoli (da Vistoli 2019).

Inoltre, bisogna tenere presente che le fonti ci ricordano l'esistenza di percorsi alternativi alla via Appia, e che vi sono molti percorsi anche successivi, elementi che complicano ulteriormente il lavoro di ricostruzione del tracciato viario[92].

Tra questi il più significativo è indubbiamente la via *Minucia*[93]. La differenza tra il tracciato dell'Appia e della Minucia è ben formulata dalle

[90] De Luca 2009, 3; anche in questo caso l'ipotesi riguarda il tratto irpino dell'Appia.
[91] Chiocchini *et al.* 2016; Vistoli 2019, 245-288.
[92] Marchi, Ferlazzo 2015, 135-137.
[93] Mazzarino 1968, 174-196.

indicazioni fornite da un noto passo di Strabone [94], che indica la via Appia come "via per carri" mentre la Minucia "via per muli". Strabone, infatti, usa il termine *hemiotikè* per indicare la via Minucia, tradotto a partire da Mazzarino come via adatta ai muli. Tuttavia, questa interpretazione sembra essere superata a favore di una lettura del termine utilizzato dal geografo greco come una corruzione del *Minoikia*, chiara traslitterazione del nome della strada[95].

In questo asse viario si è voluto ben vedere la strada seguita da Orazio dopo Benevento per giungere a Brindisi. Orazio menziona le località attraversate nel suo viaggio dopo Brindisi: *vicina Trivici villa*, *oppidulum quod versu dicere non est*, *Canusium*, *Rubi*, *Barium*, *Gnathia* e *Brundisium*. Strabone, invece, parlando della via Minucia dice che essa giunge a Brindisi "attraverso i Peucezi", passando per *Herdoniae, Canusium* e *Gnathia*. I legami fra i due percorsi sono evidenti e ci fanno capire come la via seguita da Orazio fosse ben distinta dal reale percorso dell'Appia. La strada citata da Strabone viene identificata da Mazzarino con la Minucia anche in virtù di una certa assonanza fonetica.

Recentemente Marina Silvestrini[96], ha collegato la via Minucia ad un altro percorso viario considerato un ramo dell'Appia ovvero la via *Aemilia*. La via, così chiamata dal ritrovamento di un miliare nel territorio di Ariano Irpino[97], recante l'iscrizione di *M. Aemilius Lepidus f.*, doveva seguire un percorso che in parte si sovrappone a quello della Minucia facendo pensare ad una coincidenza fra le due vie.

È inoltre opportuno considerare la lunga persistenza di uso delle strade e che si deve distinguere tra il percorso di età repubblicana e le varianti di periodi successivi. Per ricostruire il percorso più antico occorrerà prendere in esame le evidenze archeologiche relative al periodo repubblicano. Non si può inoltre prescindere da un'adeguata conoscenza della topografia locale e delle problematiche ingegneristiche che ne derivano. A tal fine si sottolinea che molte ipotesi si fondano prevalentemente su base teorica e solo di recente alcuni percorsi sono avvalorati da indagini sul terreno. È stato anche osservato che alcune direttrici stradali ipotizzate avrebbero attraversato sistemi territoriali a serio rischio idrogeologico (versanti dei torrenti Ufita, Fiumarella e Calaggio, Formicoso, etc.) che andrebbero pertanto esclusi, in

[94] Strabone V, 233.
[95] Grelle, Silvestrini 2013, 200.
[96] Grelle, Silvestrini 2013, 201-202.
[97] Camodeca 1997, 263-270.

quanto incompatibili "con quella logica razionale che era alla base della sapienza tecnologica romana"[98]. In assenza di riscontri, per molto tempo, gli studiosi hanno collocato la via Appia nella parte più montuosa dell'Irpinia, spesso basandosi sui testi del famoso *iter Brundisinum* di Orazio, laddove è stato ormai ampiamente dimostrato come il poeta venosino, abbia invece seguito un percorso alternativo alla via Appia[99].

Inoltre va tenuto conto che nel tratto dalla valle dell'Ufita alla moderna Trevico il tracciato si sarebbe inoltrato in una zona a carattere fortemente franoso, senza dimenticare le elevate quote che avrebbe dovuto raggiungere.

Su queste possibili alternative si possono distinguere due ipotesi fondamentali una delle quali con variante, un percorso "settentrionale" ed uno "meridionale". Secondo l'ipotesi "settentrionale" da *Aeclanum* la via, seguendo la valle dell'Ufita, doveva raggiungere Lacedonia (antica Aquilonia degli itinerari); da qui poteva dirigersi al ponte Santa Venere, oppure passando per Monteverde il ponte Pietra Dell'Oglio. Avremo modo di verificare le varie possibilità di attraversamento dell'Ofanto.

Una delle ipotesi più recenti predilige la "rotta meridionale" spingendosi a riconoscere plausibilmente come tracciato appenninico della primitiva *Regina viarum* la direttrice preferenziale che da *Aeclanum* seguiva il versante SW del monte di Frigento, passava per Taverne di Guardia e Conza della Campania per giungere al ponte Pietra dell'Oglio[100].

Gli autori sintetizzano alcuni concetti fondamentali ritenendo che il percorso dell'Appia repubblicana deve aver riutilizzato tracciati preesistenti a fondo naturale, che doveva dirigersi verso l'antico centro di *Compsa*, che doveva essere caratterizzata da un lungo tratto rettilineo compreso tra il torrente Sarda e il ponte Pietra dell'Oglio che costeggiava l'Ofanto, elementi che possono aiutare a comprendere la difficoltà di interpretazione.

Entrambe le ipotesi possono presentare punti deboli, non tanto per l'esistenza di queste strade in età romana e altomedievale[101] da non mettere in discussione, ma per il loro diretto accostamento alla *Regina Viarum* nella fase più antica.

[98] Chiocchini *et al*. 2016, 71-72; Vistoli 2019, 248-249.
[99] Per una sintesi Marchi, Ferlazzo 2015, 135-137.
[100] Chiocchini *et al*. 2016, 69-70.
[101] Gangemi 1987, 118.

Due ponti per una strada

Per raggiungere Venosa, dall'Irpinia la via Appia doveva necessariamente attraversare l'Ofanto e che ciò avvenisse mediante un ponte è documentato dalle fonti. Gli Itinerari infatti indicano una tappa *pons Aufidi* la cui precisa ubicazione è di fondamentale importanza per stabilire con ragionevole certezza anche il percorso della via.

Se, come abbiamo visto, il percorso che giunge all'Ofanto è piuttosto incerto risulta esserlo anche il punto di attraversamento e il ponte indicato dagli itinerari.

L'identificazione del ponte attualmente si orienta su due ipotesi: il ponte S. Venere, localizzato non lontano da Rocchetta S. Antonio da sempre privilegiato in molte delle ipotesi ricostruttive e il ponte di Pietra dell'Oglio, localizzato più a sud a Monteverde di Avellino (fig. 15).

L'importanza rivestita dal fiume nell'antichità è nota. La valle dell'Ofanto ha costituito da sempre un elemento territoriale di notevole importanza per gli insediamenti umani sin dall'età pre-protostorica nonché un collegamento tra l'area campana e quella apula che riscontriamo in tutti gli insediamenti dell'area melfese e del tavoliere (Tav. XIV fig. 1). La sua navigabilità è più che accertata ed anche ove ora vediamo solo un torrente dobbiamo immaginare

Fig. 15. Localizzazione dei due ponti: Santa Venere e Pietra dell'Oglio.

un fiume impetuoso come ci riferisce Orazio[102]... "Così irrompe l'Ofanto tauriforme, che attraversa i regni dell'Apulo Dauno, quando inferocisce e trama un'orrenda alluvione sui campi coltivati..." Chiare le informazioni di Strabone[103] riguardo la risalita dell'Ofanto per 90 stadi per raggiungere l'emporio canosino, ancora di dubbia identificazione. Quindi chiunque si sia occupato della via Appia tra Irpinia e Lucania ha cercato di identificare il *pons aufidi*. E da sempre l'attenzione degli studiosi si è concentrata su due ponti, il Santa Venere e il ponte Pietra dell'Oglio. Già il Pratilli era consapevole della presenza di due ponti ed identifica il ponte Santa Venere per il passaggio dell'Appia sull'Ofanto che ai suoi tempi conservava ancora vestigia antiche pur essendo consapevole dell'esistenza del ponte che egli chiama "Pierdiloglio" e che egli dice già ai suoi tempi alcuni considerano passaggio dell'Appia[104]. Al ponte di Santa Venere il Pratilli attribuisce una colonna miliaria che ricorderebbe il restauro da parte di Marco Aurelio. Nella mappa del Rizzi Zannoni è invece presente solo il ponte di Pietra dell'Oglio, facendo ipotizzare che tra la fine del '700 e l'inizio dell'800 non vi fosse memoria del ponte Santa Venere (fig. 16). D'altronde nella raccolta fotografica di Gardner-Ashby compare come ponte sull'Ofanto in questa zona solo una foto del ponte Pietra dell'Oglio (fig. 18a) ma secondo la ricostruzione di Ashby l'Appia attraversava l'Ofanto sul ponte Santa Venere del quale non si conservano immagini, si rileva quindi una certa confusione tra l'interpretazione e le immagini presentate[105].

Il Mommsen riconduce il ponte Pietra dell'Oglio alla via *Herculea*, ponendo l'Appia al ponte Santa Venere. Secondo il Lenormant[106] e il De Lorenzo[107] l'Appia passava l'Ofanto alle falde del Vulture sotto Aquilonia, "là dove si slanciano gli archi del ponte di Pietra dell'Olio". Secondo De Lorenzo "più a valle a Santa Venere" passava la via *Herculia* che, venendo da Benevento andava verso Venosa. Al ponte Santa Venere il De Lorenzo sembrava vedere ancora "piloni romani" accanto al moderno ponte della ferrovia. Il Bartimmo Cancellara[108] ipotizza la possibilità di due percorsi, uno repubblicano e l'altro imperiale, uno che passava dal ponte Pietra dell'O-

[102] Orazio, *Od*. IV,14, 25.
[103] Strabone VI, 3.
[104] Pratilli 1745, 469.
[105] Castroianni, Ceraudo 2013, 100-101.
[106] Lenormant 1883, 145.
[107] De Lorenzo 1906, 34-36.
[108] Bartimmo Cancellara 1938, 249-253.

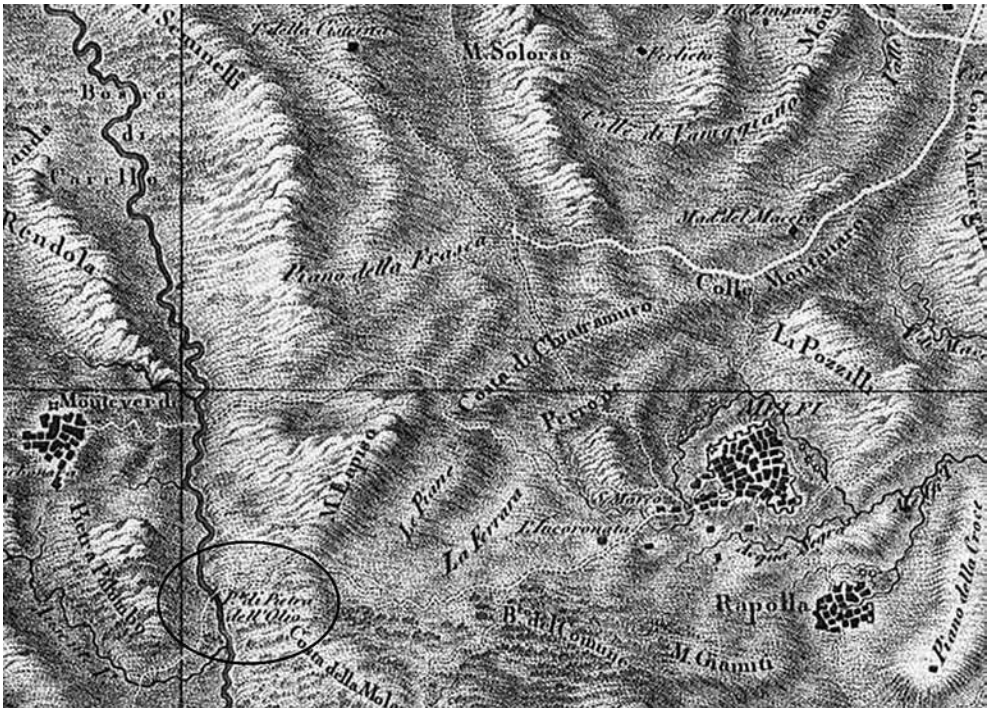


Fig. 16. Pianta del Rizzi Zannoni: in evidenza la localizzazione del ponte Pietra dell'Oglio.

glio lungo la via di Atella, l'altro dal ponte Santa Venere. Lo Iacobone[109], che riassume tutte le ipotesi precedenti, sostiene senza ombra di dubbio che il *Pons Aufidi* sia il ponte Santa Venere, basandosi sui calcoli delle miglia indicate dagli itinerari.

In tempi più recenti a partire dal Lugli[110] tutti gli autori hanno prediletto il passaggio dell'Appia al ponte Santa Venere e ricollegando il secondo ponte alla via *Herculia*. La recente identificazione del ponte Pietra dell'Oglio come passaggio dell'Appia si basa sulle tecniche costruttive e sulle caratteristiche topografiche e geomorfologiche del comprensorio favorevoli al passaggio della *Regina viarum*[111].

Ponte Santa Venere (fig. 17 A e B).

Il ponte Santa Venere è collocato a sud della Stazione di Rocchetta Sant'Antonio, orientato N-S. Nel suo assetto attuale presenta una struttura realizzata in tempi recenti, non sappiamo se frutto di restauri ripetuti nel

[109] Iacobone 1935, 308-315.
[110] Lugli 1952, 288; Buck 1971, 71-78; Quilici 1989, 53; Ceraudo 2015.
[111] Chiocchini *et al*. 2016, 87-93.

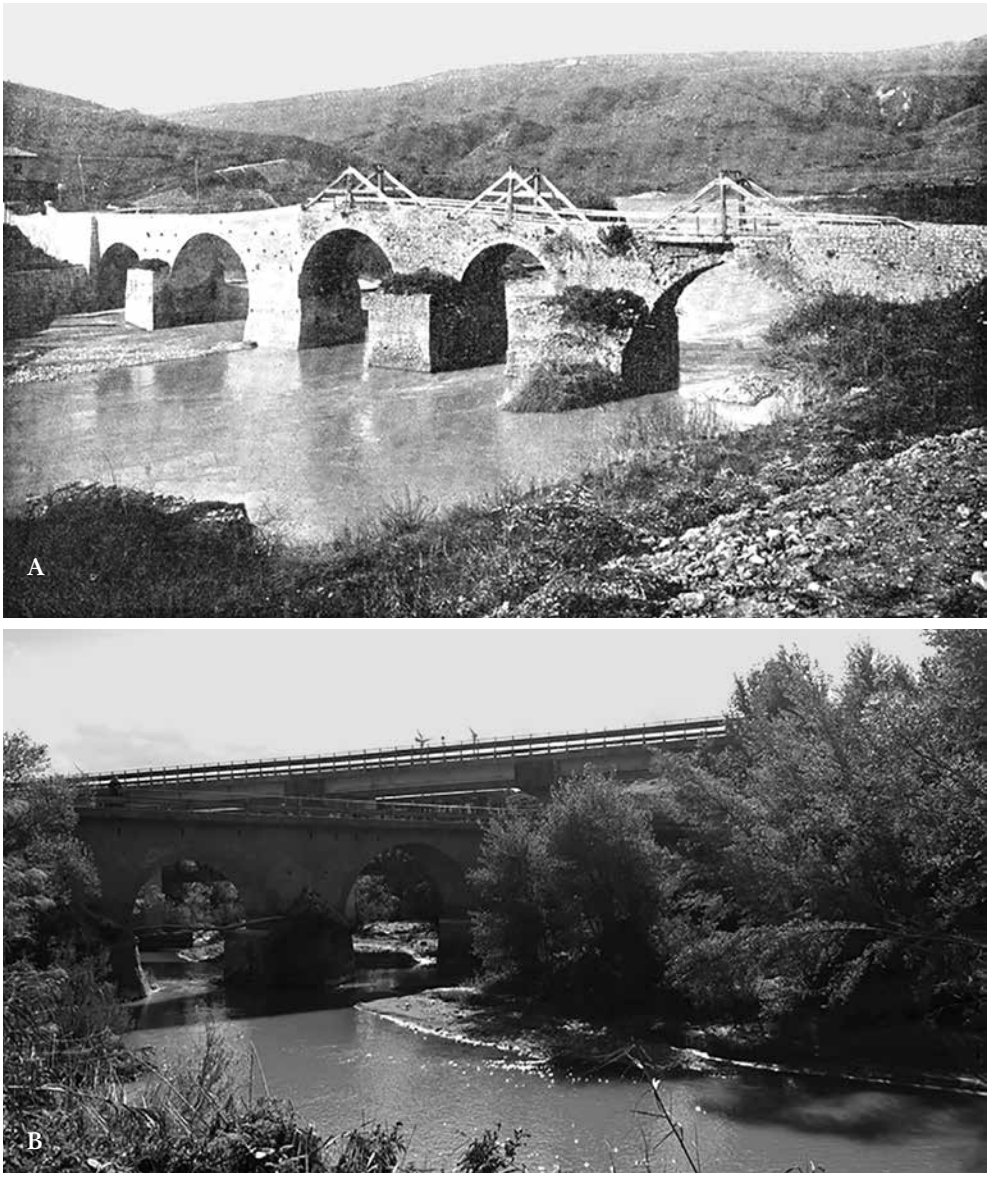


Fig. 17. Ponte Santa Venere: A da De Lorenzo; B il ponte nel 2017.

tempo. Ma nella memoria di studiosi si possono rintracciare le forme di una struttura precedente che viene descritta come costituita da «sei belle arcate di origine medievale, erette su pile munite di contrafforti in opera quadrata cementata»[112]. «Più volte abbattuto dalle piene invernali»[113] dell'Ofanto e

[112] Quilici 1989, 53.
[113] Fortunato 1968, 28.

«più volte ancora rifatto ... per lo corso degli anni e per le continue guerre accadute ne' passati secoli»[114]. Ma molti studiosi hanno più volte evidenziato che non si conservano resti del ponte antico e lo stesso Ashby riferisce che «nessuna traccia evidente resta in quel punto né della strada né del ponte romano»[115]. Nonostante ciò la maggior parte degli autori sembra aver privilegiato questa struttura per identificare la stazione itineraria (*ad pontem Aufidi*) e il ponte come attraversamento della via Appia. Secondo tale ipotesi il ponte moderno perpetrerebbe nella posizione una più antica struttura di attraversamento che sorgeva a valle dell'attuale.

Ponte Pietra dell'Oglio (fig. 18 A e B).

Questo ponte è stato oggetto di un recente studio che ha analizzato le caratteristiche tecniche e il contesto in cui si inserisce per provarne l'identificazione con il ponte delle fonti[116]. A tal proposito sembrerebbe conservare tracce di muratura antica ed una notevole monumentalità.

Il ponte oggi si ricollega alla viabilità locale che connette il paese di Monteverde alla S.S. 401 e attraversa perpendicolarmente l'Ofanto (282 m s.l.m.) all'altezza della dorsale Monte Teuto-Bosco di Pietra Palomba (598/514 m s.l.m.).

La sua struttura è costituita da tre arcate consecutive asimmetriche (non quattro, come generalmente sostenuto) e due pile in muratura (spessori m 4,35/4,28) protette alla base da massicci rostri frangiflutti a pianta triangolare. La sua carreggiata, larga m 4,35 spallette comprese, presenta una lunghezza di m 103,60 che si raccorda ad occidente con una strada rurale proveniente dall'agro di Calitri[117].

Il ponte presenta una struttura complessivamente irregolare con arcate semicircolari la prima (m. 21,367 x 4,38 x 7,98) e la terza (m. 11,40 x 4,30 x 4,25), a sesto rialzato l'intermedia (m. 13,55 x 4,35 x 5,427). Nell'insieme la sua analisi è resa complessa dalla fitta vegetazione che attualmente lo ricopre in molti punti.

Il ponte è stato oggetto di interventi di restauro conservativo attorno alla metà del XIX secolo, quando nel 1859 l'ingegnere Luigi Oberty, come emer-

[114] Pratilli 1745, 469.

[115] Ashby 1917, 17: «L'Appia [...] sarà salita a Lacedonia attraverso la valle profonda della Scafa ed alcune valli laterali, poi sarà ridiscesa rapidamente fino alle vicinanze del ponte S. Venere, sull'Ofanto, e della stazione ferroviaria di Rocchetta S. Antonio: sebbene non abbiamo potuto riconoscere in questo ponte, né negli altri che attraversano l'Ofanto in questa parte del suo corso, nessun avanzo di costruzione che risalga oltre l'epoca medioevale». Stazio 1987, 23.

[116] Chiocchini *et al*. 2016; Vistoli 2019.

[117] Vistoli 2019, 256.

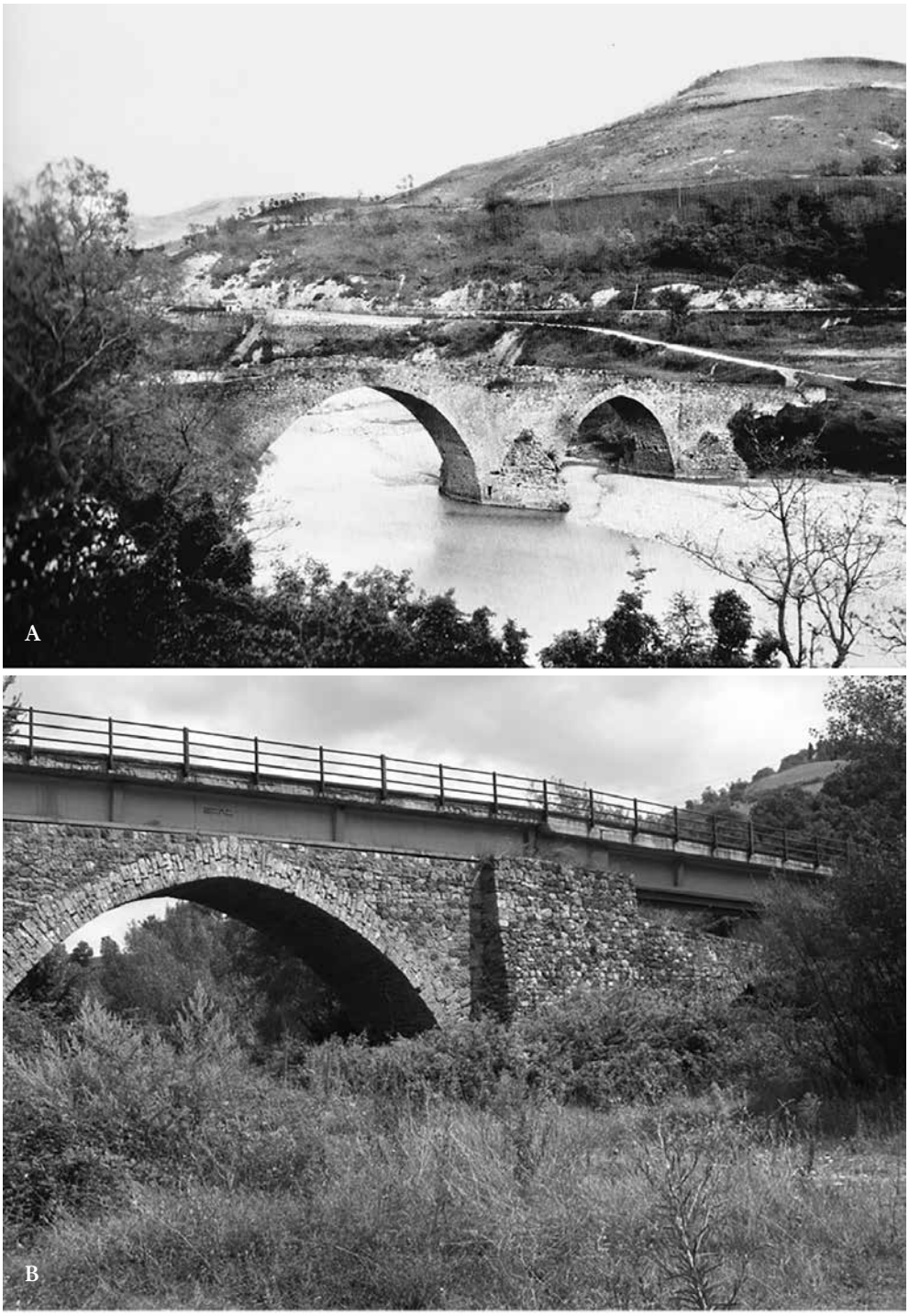


Fig. 18. Ponte Pietra dell'Oglio: A foto di R. Gardner (da Castroianni, Ceraudo 2013), B il ponte nel 2017.

ge da documenti d'archivio, provvide alla riparazione delle «volticelle», al restringimento dei primitivi parapetti (*plutei*) lapidei e, non ultimo, alla lastricatura del piano di calpestio. Successivamente veri e propri rifacimenti si ebbero a seguito dei danni subiti nel corso della seconda guerra mondiale e in seguito a quelli causati dal sisma del 1980[118].

Malgrado le alterne vicende e le alterazioni subite, sono ancora visibili tratti della struttura antica non compatibili con le posizioni di coloro che nei secoli passati l'hanno ritenuto o sostanzialmente indatabile[119], oppure risalente ad epoca alto-medievale. Gli studi più recenti, basandosi sulla tipologia (profilo, dimensioni, numero delle arcate e loro geometria, forma e spessore dei piedritti, lunghezza delle spalle, etc.), e sulle tecniche costruttive adottate, hanno ipotizzato una cronologia non posteriore all'ultimo cinquantennio dell'età medio-repubblicana[120].

Il ponte presenta una notevole monumentalità e conserva ancora tracce di muratura antica, come è chiaramente visibile nel paramento dell'*opus incertum* della seconda arcata che mostra piccoli conci di travertino, rari ciottoli fluviali e frammenti di laterizi uniti da malta evidentemente antica (fig. 19).

Proprio l'apparecchio murario superficiale, nelle parti non soggette a rimaneggiamenti (intradossi della seconda e terza arcata), ha indotto a proporre una datazione tra gli inizi del II a.C. fin poco dopo la metà del I sec. a.C. ovvero proprio nello stesso periodo in cui si stava apprestando il tratto della via Appia tra *Beneventum* e *Venusia*. Questo farebbe del ponte di Pietra dell'Oglio, un'opera di grande rilievo in oggettivo rapporto con il prolungamento della via Appia dopo Benevento e quindi ne avvalorerebbe l'identificazione con il *Pons Aufidi* della *Tabula Peutingeriana* e dell'Itinerario Antonino[121].

Per una sintesi conclusiva occorre evidenziare che anche se non ci sono elementi diretti per una datazione così puntuale, come quella proposta, il tipo di architettura (tecnica e struttura) permette di collocare il ponte senza dubbio in età romana.

Un altro fattore sottolineato che attualmente può essere preso in considerazione è il rapporto delle distanze. Infatti la distanza tra Mirabella Eclano (*Eclanum* degli itinerari) e il ponte corrisponderebbe, alle 50 miglia che si ottengono sommando le tappe della *Tabula* e che potrebbero corrispon-

[118] Per una sintesi Vistoli 2019, 254-260.
[119] Giustiniani 1816, XIII, 47-48; per una sintesi sulle ipotesi cfr. Vistoli 2019, 254-260.
[120] Chiocchini *et al*. 2016; Vistoli 2019.
[121] Chiocchini *et al*. 2016.

Fig. 19. Ponte Pietra dell'Oglio: particolari della tecnica costruttiva.

dere ai circa 70 km attuali. Mentre la distanza tra Mirabella e il ponte Santa Venere sembra attualmente inferiore. Le recenti analisi inoltre prendono in considerazione altri due fattori tecnici sulla possibile scelta del luogo del ponte di Pietra dell'Oglio per la realizzazione di una struttura in antico: la possibilità di appoggiare le fondazioni su di un ottimo basamento costituito da pietra arenaria, ritenuta particolarmente adatta a sostenere e a trasferire verso il basso i carichi generati dalle strutture portanti, e la larghezza inferiore del letto del canale fluviale dell'Ofanto, in questo punto più profondo e con alte sponde più adatte alla gittata di un ponte.

La scelta per l'identificazione del *Pons Aufidi* resta tuttora incerta, potrebbe sembrare plausibile che ambedue i ponti fossero esistiti in antico, forse in momenti diversi e legati al passaggio di due percorsi viari: la via Appia e la via *Herculia,* alle quali sono alternativamente attribuiti. La ricostruzione dei tracciati viari potrà chiarire anche il riconoscimento dei ponti.

Il cammino dei romani in Lucania: dall'Ofanto al Bradano

Dall'Ofanto a "Melfi"

Le fonti itinerarie indicano una stazione *Pons Aufidus* e la successiva *Venusia* e fra le due tappe una distanza di 35 miglia.

Ma se incerta è ancora l'identificazione del ponte: per il passaggio sul fiume Ofanto altrettanto incerto è anche il percorso tra tale ponte e la zona a N di Melfi dove invece la strada antica si ritrova e si può anche ripercorrere (fig. 20). Alla luce di tali incertezze si propongono le due ipotesi più accreditate in attesa che ricerche più approfondite possano offrire risposte più sicure.

Il più tradizionale dal ponte Santa Venere è quello che segue l'itinerario per Torre della Cisterna, passa per Monte Solorso, all'altezza del bosco della Bicocca, piega ad E verso il Monte Perrone. In seguito, snodandosi lungo la cresta del Monte Perrone e del Colle Montanaro la strada scenderebbe verso la zona pianeggiante di Madonna della Macera. Qui, giunta all'altezza di Taverna Caduta, la strada potrebbe piegare verso S, dirigendosi verso la zona di Albero in Piano (fig. 21). È proprio lungo il versante di discesa dal Colle Montanaro che si concentra il maggior numero di evidenze. Infatti, il pendio offriva alcuni terrazzi naturali sui quali era possibile impiantare agevolmente gli insediamenti. Inoltre, la posizione sopraelevata permetteva di controllare tutta l'area del melfese e del Vulture rendendo quindi tale zona appetibile per l'insediamento umano.

L'altro percorso prevede il passaggio al ponte Pietra dell'Oglio da dove l'Appia, doveva procedere in direzione NE mantenendosi sull'asse di un'odierna strada interpoderale tra Masseria S. Guglielmo e Monte Lapis, per poi raggiungere in successione Masseria Cilio e le località La Bicocca, Il Cardinale e Monte Perrone[122] (fig. 22) a partire dalle quali la via è ricalcata

[122] Di Meo 2013, 93.

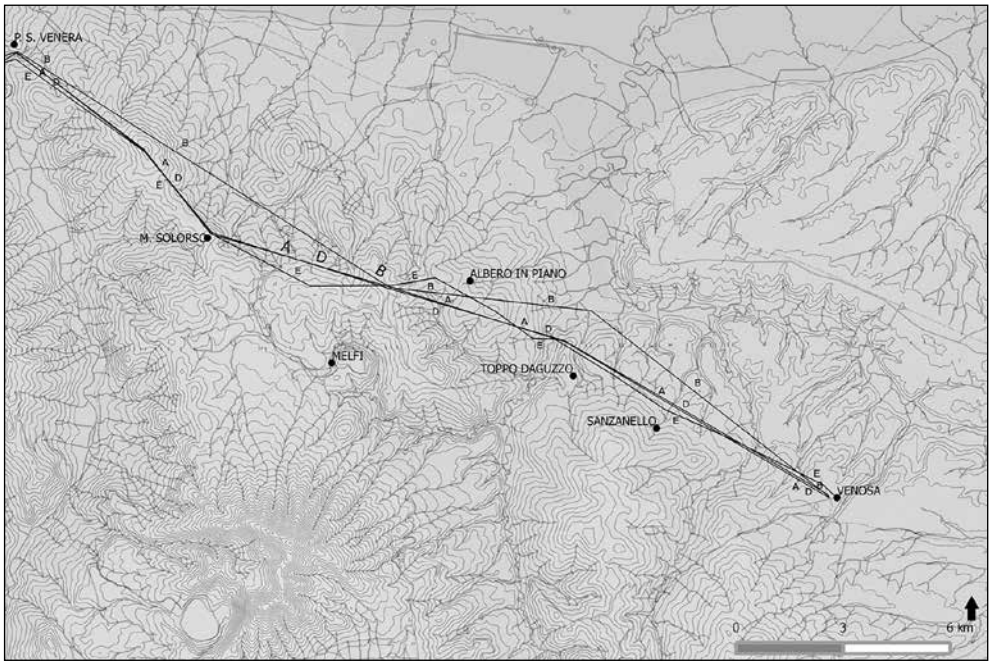


Fig. 20. Ipotesi ricostruttive del percorso dal Ponte Santa Venere – Venosa (da Marchi, Ferlazzo 2015).

dal Regio Tratturo che si snoda sul Colle Montanaro, fino a Madonna di Macera e Taverna Caduta (fig. 23).

Se riconosciamo il ponte dell'Appia nel ponte di Pietra dell'Oglio occorre ricercare anche il tratto stradale della via consolare tra tale ponte e il territorio venosino dove la strada è ricostruita con maggiore certezza. Allo stato attuale si può solo ipotizzare un percorso sulla base di fattori documentari (lettura delle foto aeree e della cartografia, dati bibliografici, analisi geomorfologiche ecc) che solo una ricognizione diretta può confermare. Si può ipotizzare che la strada dal Ponte dell'Oglio procedesse in direzione NE, mantenendosi sull'asse di un'odierna strada interpoderale tra Masseria S. Guglielmo e Monte Arcone, per poi raggiungere in successione Masseria Cilio e le località La Bicocca, Il Cardinale e Monte Perrone dove in alcuni tratti una breve tagliata potrebbe riconoscersi nell'antica via (Tav. XIV fig. 2; fig. 24).

Ma si può anche ipotizzare che la via, superato il Pisciolo, dove è localizzato un sito arcaico, potesse risalire il corso fluviale e seguire un itinerario per Monte Solorso, all'altezza del bosco della Bicocca, piegare ad E verso il Monte Perrone. In seguito, snodandosi lungo la cresta del Monte Perrone

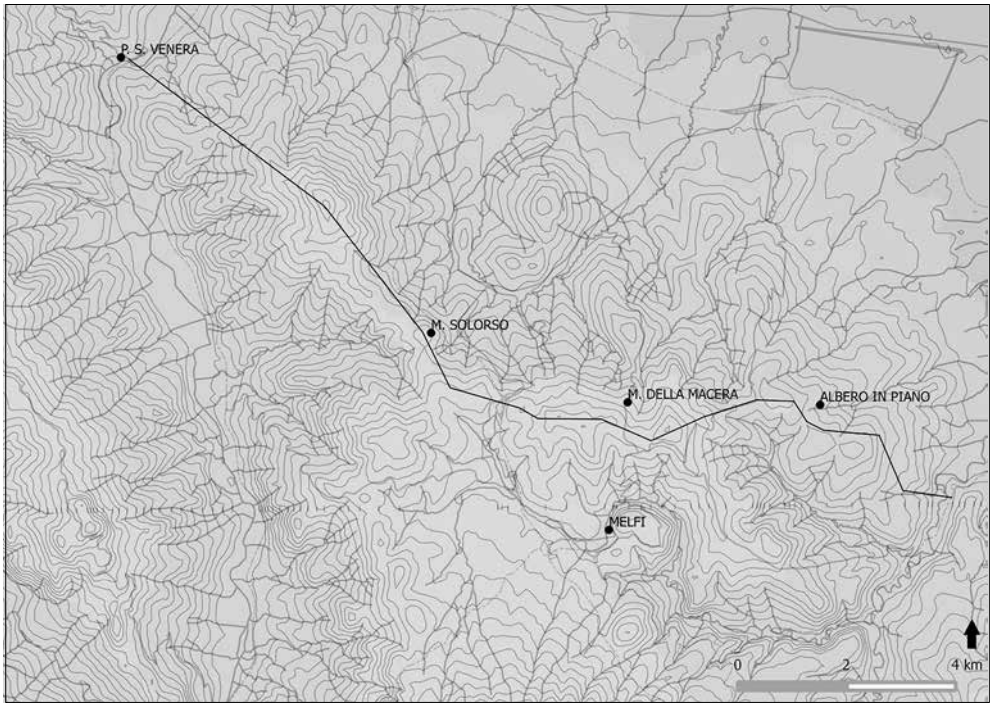


Fig. 21. Ipotesi del percorso dal ponte Santa Venere a Venosa.

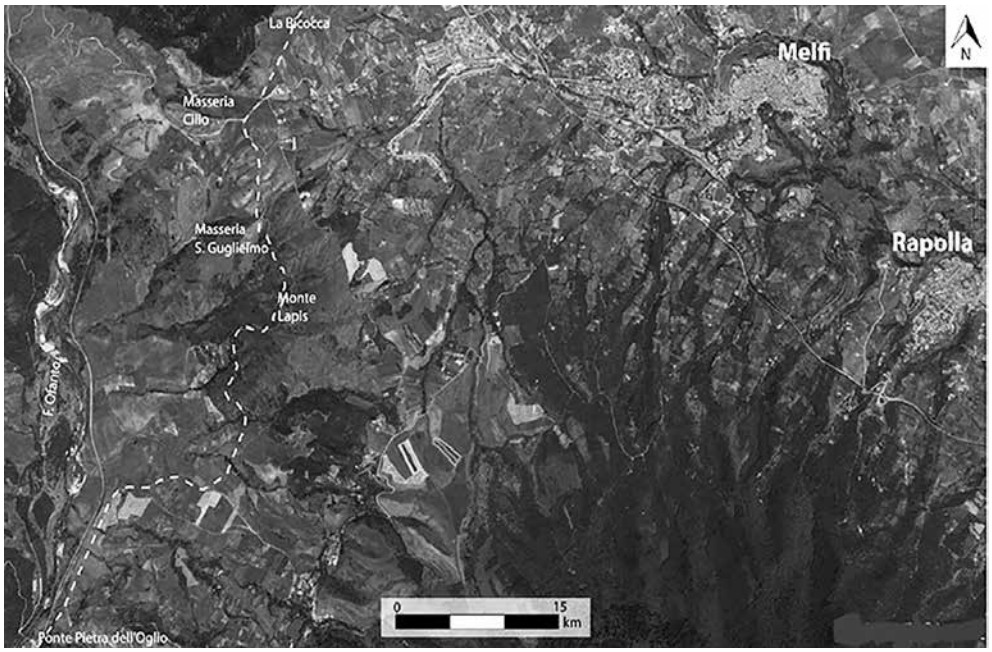


Fig. 22. Ricostruzione del percorso dal ponte Pietra dell'Oglio alla località Madonna della Macera (da Chiocchini *et al*. 2016).

Fig. 23. Il Regio Tratturo sul colle Montanaro.

Fig. 24. Tagliata stradale tra Il Cardinale e Monte Perrone.

e del Colle Montanaro scendendo verso la zona pianeggiante di Madonna della Macera raggiungerebbe il pianoro a nord di Melfi, interessato dal passaggio del tratturo Melfi-Castellaneta che partendo dall'Ofanto, in località Pisciolo, si snoda lungo le alture a nord di Melfi per poi dirigersi verso la Puglia.

Presso la località **Pisciolo** doveva essere localizzato un importante insediamento[123], proprio in relazione al guado fluviale e ad un percorso viario che seguiva un tracciato naturale, del quale sono state scavate ben 102 sepolture datate tra il VI e il IV secolo a.C. tutte relative a popolazioni daune, di cui una, localizzata ad una certa distanza dalle altre, relativa all'ultima fase di vita della necropoli, con un inumato supino che attesta la presenza di un individuo di origine osca[124].

Tutte le ipotesi escludono che l'Appia passasse a Melfi (Tav. XV fig. 1), come già ipotizzato da Pratilli che diceva che l'Appia "...non passava da Melfi passava altresì dalla piccola città di Rapolla circa due miglia da Melfi..."[125]. D'altronde, per quanto noto, la città in età romana doveva avere un consistenza ormai modesta anche se è stata formulata l'ipotesi che Melfi potesse essere identificata con la Venosa preromana occupata dai Sanniti e poi espugnata da Postumio Megello, che non sembra avere conferma nei dati archeologici. L'insediamento sembra essere stato abbandonato con la romanizzazione dell'area o comunque sarebbe entrato a far parte, come villaggio, del comprensorio della colonia di *Venusia* e dell'importante insediamento daunio non doveva rimane molto e al momento del passaggio della via consolare doveva restare forse la memoria. Ora dal percorso che si ricostruisce è possibile vedere in lontananza il Castello normanno, che si staglia sul profilo del Vulture che fa da sfondo a tutto il paesaggio del comprensorio.

Il **Castello** edificato fra XI e XII secolo per volere di Roberto il Guiscardo, ha subito notevoli modifiche nel corso del tempo. Consistenti ampliamenti ad opera dell'imperatore Federico II di Svevia che scelse Melfi come dimora. Ulteriori interventi si ebbero in epoca angioina e aragonese. Attualmente è sede del Museo Archeologico Nazionale del Vulture e del Melfese.
Il castello, intorno al quale si è impiantato il borgo medievale, sorge in contrada Chiucchiari nel sito dove è localizzato uno dei nuclei di abitato che costituivano il sistema insediativo in età arcaica. Si tratta di un insediamento di collina frequentato già in precedenza; la cui fase principale si concentra nel VII secolo nelle località di Chiucchiari, Pisciolo e Leonessa[126]. Si tratta di tre insediamenti con differenti caratteristiche che rispecchiano la pluralità dei modelli insediativi della Daunia interna. L'abitato di Chiucchiari che corrisponde al centro medievale è un insediamento di collina frequentato già in precedenza; l'abitato

[123] Kok 2009, 65-80.
[124] Marchi 2016, 72.
[125] Pratilli 1745.
[126] Per una sintesi recente cfr. Marchi 2016, 70-72.

di località Pisciolo si trova a mezza costa in prossimità di un guado in un punto in cui il fiume Ofanto attraversava colline dalle pendici scoscese. L'insediamento di Leonessa è ubicato in prossimità della riva destra del medio corso dell'Ofanto e sembra rappresentare la volontà di utilizzare a scopo agricolo una delle poche zone pianeggianti a S del Tavoliere. Nel corso del VI secolo si può cogliere in alcune tombe della necropoli di Chiucchiari una varia articolazione del tessuto sociale espressa essenzialmente da un nucleo di sepolture principesche. Nel corso del V secolo forse in concomitanza con la pressione delle genti osche gli abitati di Leonessa prima e Chiucchiari subito dopo vengono abbandonati. Nel secondo quarto del IV secolo vengono occupate ex novo le alture di Valleverde e Cappuccini, cui si riferiscono due diverse necropoli scavate tra il 1965 e il 1975.

Il percorso da "Melfi" (Madonna delle Macere) a Venosa

Partendo dalla località Madonna delle Macere la strada si ricostruisce con buona approssimazione e si segue e ripercorre con suggestiva chiarezza.

La via in antico poteva essere lastricata solo in alcuni tratti, si rintraccia infatti attraverso tratturi e tagliate e solo in un punto il selciato, forse ripristinato in momenti più recenti, riaffiora ancora tra le pietre di acciottolati posteriori. Lasciati i percorsi più incerti, l'uno dal ponte Santa Venere e l'altro da quello di Pietra dell'Oglio, si giunge sul colle Montanaro dove un lungo rettilineo sembra ricalcare l'antica strada (Tav. XVI fig. 2; fig. 25).

Sul pianoro, attraversato dal tratturo Melfi-Castellaneta, ora in parte asfaltato, sorge la chiesetta rurale dedicata alla **Madonna della Macera** (Tav. I, 1; Tav. XVI fig. 1; fig. 26). La chiesa era posta lungo il Tratturo, probabile punto di riferimento e sosta per le greggi transumanti; pur non conoscendone il momento di costruzione risulta presente già nella mappa del reintegro dei tratturi[127] realizzata dal De Falco nel 1651 (fig. 27), e sembra costituire un nodo topografico importante, tanto da dare il nome alla strada che la costeggia. Ricompare poi nella carta del Rizzi Zannoni che definisce la strada "via delle pecore", chiaro richiamo al percorso della transumanza (fig. 28).

L'ipotesi di una continuità del Regio Tratturo con la via consolare[128] è almeno, in questo tratto, condivisibile e confermata da numerose eviden-

[127] La reintegra dei Tratturi fu eseguita dal governatore della Dogana delle pecore di Foggia Ettore Capocelatro che affidò il reintegro del tratturo Melfi-Spinazzola al dott. Marino De Algelis coadiuvato dal compassatore Giovanni Grazioso e da Giovanni Battista Primicerio le mappe furono realizzate dal Giuseppe de Falco nel 1651. ASFG, Dogana delle Pecore.

[128] Ferlazzo 2019, 211-220.

Fig. 25. Melfi. Via delle Macere. In basso Cappella Madonna delle Macere.

Fig. 26. Melfi. Cappella Madonna delle Macere.

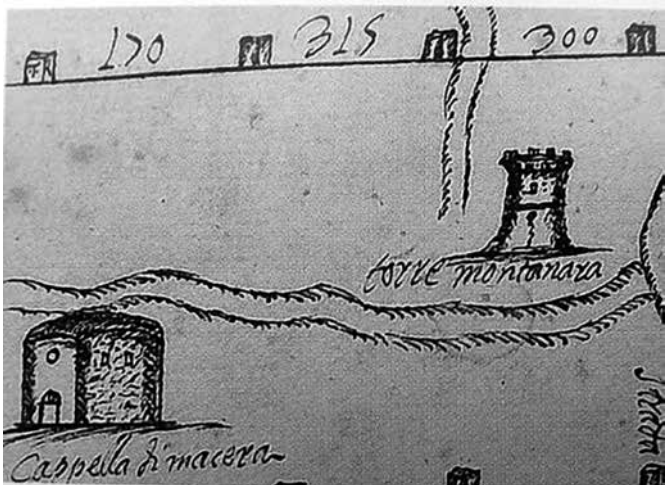


Fig. 27. Particolare della mappa di De Falco raffigurante la cappella della Madonna della Macera e il Tratturo Melfi-Castellaneta.

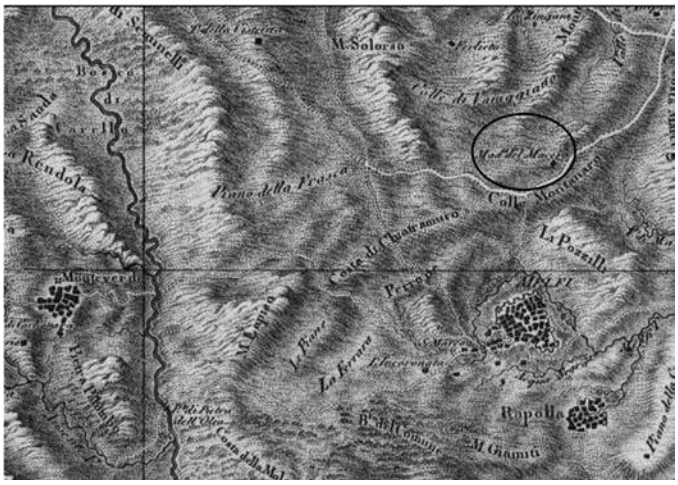


Fig. 28. Particolare della Carta di Rizzi Zannoni: indicazione della chiesa della Madonna delle Macere.

ze archeologiche localizzate lungo i margini, o nelle immediate vicinanze, del tratturo stesso (fig. 29). Alcune di esse, perlopiù aree di affioramento e dispersione di materiale fittile (tegole, laterizi e ceramica) (Tav. I, 2-5) si trovano nella zona pianeggiante di Madonna della Macera e sembrano ricostruire un paesaggio di piccoli edifici rurali disposti lungo l'asse stradale; ma si segnalano anche lungo le pendici del Colle Montanaro a dimostrazione di un popolamento diffuso. La tipologia dei materiali rinvenuti non ha permesso di desumere dei riferimenti cronologici precisi, tuttavia, nel complesso l'area sem-

Fig. 29. Cippo del Regio Tratturo Melfi-Castellaneta rinvenuto lungo il percorso coincidente con la via Appia (foto V. Fundone).

bra essere stata frequentata molto prima del passaggio del tratturo e del suo utilizzo per la transumanza delle greggi (fig. 30).

La strada oggi si segue rettilinea, e in alcuni periodi dell'anno non è improbabile imbattersi nelle greggi (Tav. XV fig. 2). Lungo di essa si intercetta l'edificio, ormai diruto, noto come **"Taverna ca-**

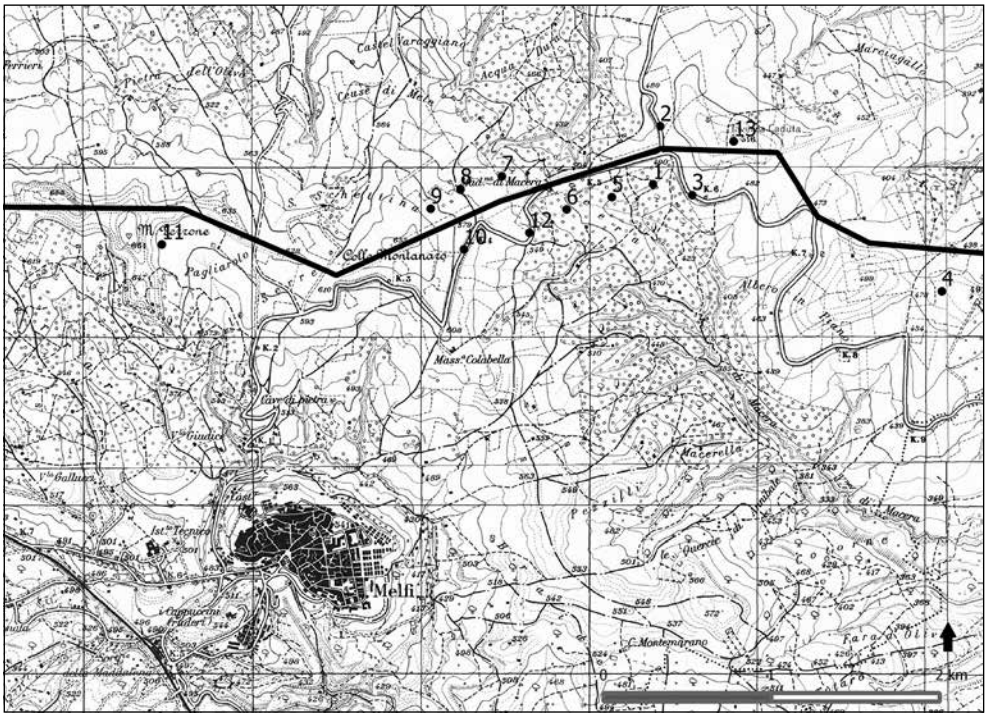


Fig. 30. Distribuzione dei rinvenimenti lungo la Via Appia in località Madonna delle Macere.

duta" (Tav. XVI fig. 1; fig. 31) probabilmente stazione di posta della dogana delle Pecore; d'altronde già Lugli[129] aveva ipotizzato che le località che conservavano il toponimo "taverna" potevano aver avuto una funzione ricettiva già in età romana, recuperata nel sistema delle infrastrutture tratturali. A conferma di ciò, si segnala sul pianoro, la presenza di dispersioni di materiali, che permettono di ipotizzare una frequentazione già in età romana. Dopo aver costeggiato la taverna caduta la strada antica piegava verso S, distaccandosi dal Regio Tratturo dirigendosi verso la zona di Albero in Piano. Qui il percorso si segue agevolmente e si gode un paesaggio suggestivo con le colline delle pendici del Vulture che dolcemente degradano verso le vallate fluviali (Tav. XVIII fig. 1; fig. 32).

Fig. 31. Melfi. Taverna Caduta

Fig. 32. Paesaggio lungo la via Appia verso Albero in Piano

In questa zona si ritrova un lungo rettilineo, la strada conserva **un acciottolato** ed è agevolmente percorribile per un lungo tratto (Tav. 1, 7; XVII; fig. 33), lungo tale percorso si ritrovano varie presenze di materiale archeologico (aree di dispersione di materiale fittile), che sembrano far presupporre l'esistenza di edifici, fattorie e ville di età romana.

La strada si dirige verso la vasta collina di Albero in Piano attraversando l'area ora occupata dalla masseria Natalia dove in età romana doveva esistere un complesso rurale documentato da materiale di superficie[130] (Tav. II, 8 fig. 34). È stato ipotizzato anche un percorso più settentrionale che segui-

[129] Lugli 1952, 279.
[130] Marchi 2010, 70, n. 146.

rebbe un tratturo di mezza costa fino a masseria Dardes e poi scenderebbe verso S per raggiungere Fontana Teora (Tav. XVIII fig. 2) La via antica passava a S del pianoro di **Albero in Piano** (Tav. II, 9 fig. 35), dove sorgeva una grande villa che è possibile ricostruire mettendo insieme diversi elementi di un puzzle composto dai ritrovamenti della ricognizione topografica e da quelli di passati scavi e rinvenimenti occasionali.

La ricognizione ha documentato una vasta e densa area di materiale mobile, posta lungo il pendio collinare che degrada verso la strada SS 93 per Melfi. Il vasto altopiano che si estende a S della via era occupato da cinque nuclei insediativi che si dislocano tra le quote 400 e 350 s.l.m. Una prima area è la più ampia ed è costituita da materiale mobile esteso su quasi 10000 mq, con presenza di ceramica che consente di collocare il complesso dal II fino al VII secolo d.C. I medesimi sopralluoghi segnalavano ad E della carreggiata stradale, che taglia in due il complesso archeologico, resti di strutture murarie, realizzate con scapoli calcarei uniti da malta, una delle quali sembrava absidata, ma ora non più rintracciabili (Tav. XIX fig. 36)[131].

Fig. 33. Via Appia: acciottolato lungo via delle Macere verso Albero in Piano.

Fig. 34. Il percorso della via Appia verso mass. Natalia/mass. D'Ardes.

Lungo il percorso dell'Appia, in località **fontana Teora** (Tav. II, 10; fig. 37), nei pressi e intorno alla **masseria Caselle** (Tav. II, 11), è localizzata una seconda area di circa 5000 mq: a breve distanza anche alcuni lacerti murari

[131] Eadem, 70-71, n. 151.

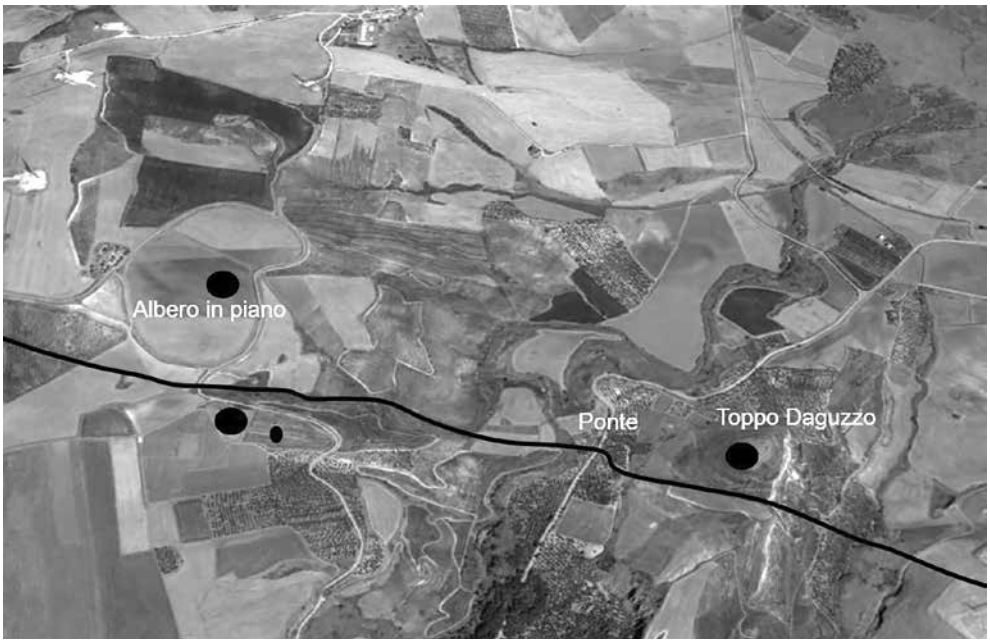


Fig. 35. Rapolla. Albero in Piano: localizzazione dei rinvenimenti su ortofoto.

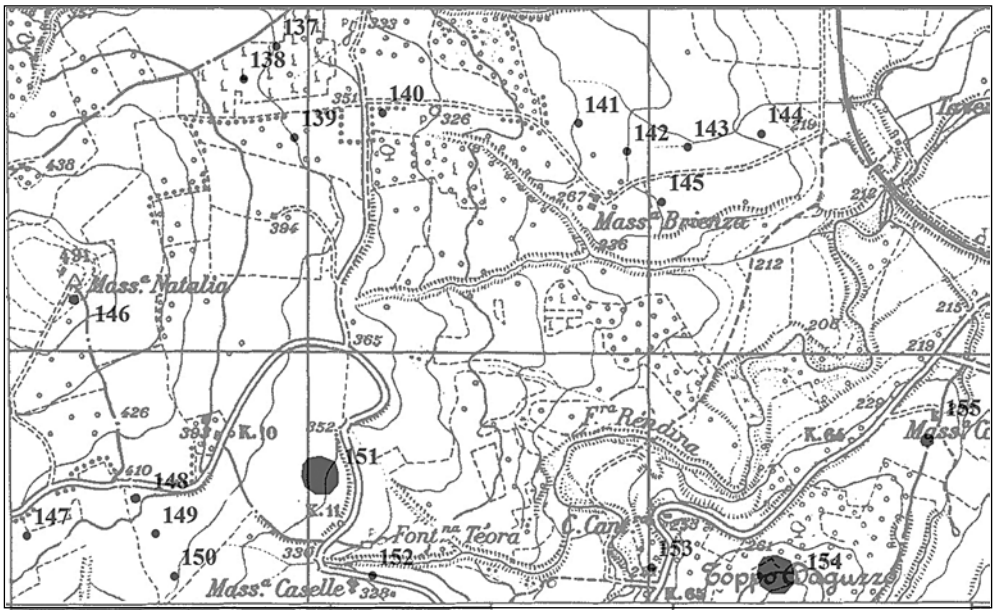


Fig. 36. Rapolla. Albero in Piano: dettaglio dei rinvenimenti da ricognizione (Forma Italiae: Marchi 2010).

permettono di identificare una vasta villa la cui proprietà doveva estendersi su tutto l'ampio sistema collinare. La zona corrisponde al punto dove furono condotti, negli anni '70 del secolo scorso alcuni sondaggi archeologici sia dalla soprintendenza che da una missione britannica[132] (fig. 38). Gli scavi, tuttora inediti, effettuati in corrispondenza di strutture affioranti, portarono in luce, un ambiente definito "corridoio", costituito da due muri paralleli che conservavano resti di intonaco dipinto. All'interno del vano si inseriva un ambiente quadrangolare più tardo interpretato come torre di vedetta di età altomedievale impiantata probabilmente per motivi strategici. Un secondo saggio evidenziò i resti di un ambiente realizzato in laterizio e pavimentato a mosaico con animali marini, databile nel II sec. d.C., appartenente al *frigidarium* dell'impianto termale di una villa (fig. 39), il cui nucleo principale, secondo le ipotesi degli studiosi inglesi, poteva essere situato sotto la masseria. All'estremità settentrionale del pianoro si collocano infine le altre tre aree di concentrazione di materiale fittile, di più modeste dimensioni (300 - 400 mq), una delle quali già occupata in età repubblicana: presentano, tra l'abbondante materiale, frammenti di macine e di *dolia* che ne qualificano la originaria funzione produttiva. Tutti questi elementi possono con certezza far ipotizzare la presenza di una grande villa con una zona residenziale, provvista anche di ambienti termali – secondo la caratteristica dei complessi di II-III secolo d.C. – alla quale si affiancano diversi edifici di più modeste dimensioni, adibiti alle attività produttive ed artigianali.

La grande proprietà in cui era inserito tutto il complesso di Albero in Piano sembra potersi ipotizzare fosse appartenuta alla *gens Seppia*[133]. Dall'area identificabile come zona di necropoli provengono infatti alcune iscrizioni che si ricollegano alla nota famiglia. Ricordiamo un'epigrafe su arca lucana, databile al II-III secolo d.C., dedicata da *Silvanus*, colono del *fundus Lucilianus*, alla sua compagna, la schiava *Seppia Esperis*.[134] Può essere interessante notare che Silvano è un colono, cioè un affittuario, nella proprietà della *gens Seppia*, in un fondo appartenuto in precedenza ai *Lucilii*[135]: si dimostra, quindi, anche qui, la realtà assai mutabile della struttura prediale.

È possibile individuare anche un'altra attestazione di una proprietà dei

[132] Gli scavi condotti da J.B. Ward Perkins, con la Scuola Britannica di Roma, non furono mai pubblicati. Ne riferisce O. Ghiandoni (1995) nell'edizione del sarcofago, che raccolse la documentazione verbale di alcuni membri della equipe inglese: Ghiandoni 1995, 4-5; Salvatore 1984, 33; Marchi 2010, 71.

[133] Marchi 2010; Marchi 2019b, 104-105.

[134] Chelotti1993, 448-455; Chelotti 2003, n. 41, 152-153.

[135] Chelotti 1993, 449-450.

Fig. 37. Rapolla. Fontana Teora (foto V. Fundone).

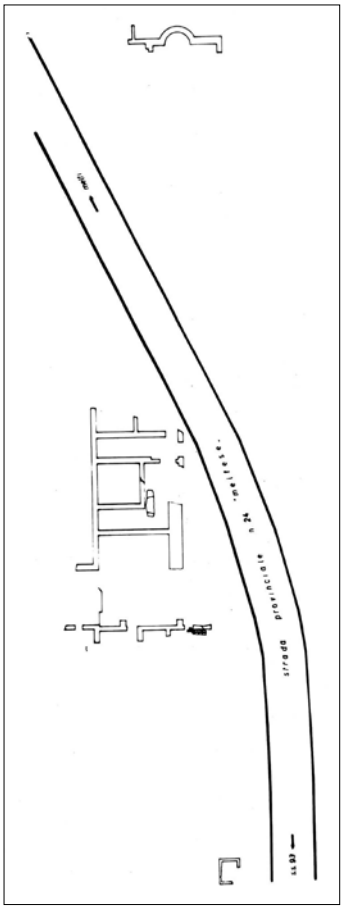


Fig. 38. Rapolla. Albero in Piano: pianta degli scavi della missione britannica (da Salvatore 1984).

Fig. 39. Rapolla. Albero in Piano: pianta del mosaico delle terme (da Salvatore 1984).

Lucilii, in relazione con una dei *Seppi*; il Mommsen segnalava, nella località Rendina, quindi non lontano dalla nostra zona, dove è presente un epigrafe relativa a questa famiglia, una documentazione epigrafica (CIL, IX, 657) che riguarda un personaggio dei *Lucilii*. Dalla zona di Rendina provengono ben due attestazioni epigrafiche relative alla *gens Seppia*: la prima che attesta una *Seppia Benivola* e la seconda che ricorda uno *Iovianus Seppies Rufines servus*[136]. Anche in questa zona sono segnalati resti di strutture murarie, in

[136] Da ultimo: Chelotti 2003, 220-221, 261.

parte sommerse dalle acque del lago artificiale prodotto dalla diga, e materiale mobile sparso che ci consentono di identificare una struttura probabilmente destinata ad attività produttive[137].

È molto probabile che il fondo, assai esteso sì da raggiungere i 400 ettari (oltre 1500 iugeri), potesse appartenere nella piena età imperiale alla *gens Seppia,* alla quale sarebbe stato trasmesso dai *Lucilii*[138]*,* e potesse estendersi dalla zona di Albero in Piano fino all'area dell'attuale diga del Rendina.

Va inoltre sottolineato che dalla zona di "Albero in Piano" proviene il famoso **sarcofago** detto **di Rapolla** (Tav. II; Tav. XX fig. 1; fig. 40) ora conservato al Museo Archeologico "Massimo Pallottino" allestito nel Castello di Melfi.

> Il manufatto, (fig. 40) di produzione asiatica, costituito da una cassa e da un coperchio a *kline* è realizzato con marmo asiatico. La cassa si inserisce nella tipologia a colonne con tre edicole, l'edicola centrale di ogni lato è frontonata e all'interno di ogni spazio tra le colonne è raffigurato un personaggio, mentre al centro su uno dei lati corti è una porta (probabilmente la porta dell'Ade). Questo tipo di sarcofago è diffuso nel II secolo d.C., in particolare tra il 160 e il 190 d.C., e sulla base del ritratto della defunta, riconducibile alle raffigurazioni di Faustina Minore si può collocare intorno al 170 d.C[139]. I sarcofagi di tipo asiatico non sono particolarmente diffusi e ancor meno fuori da Roma. L'esemplare in questione è da ritenersi tra i primi importati in Italia e sicuramente il primo fuori da Roma. La sua presenza in area lucana rivela una committenza elitaria, colta e particolarmente esigente, legata ad un ambiente culturale certamente elevato, in stretto contatto con quello urbano e legato alle nuove tendenze di rivalutazione della cultura ellenistico-asiatica[140]. I personaggi legati a questo monumento, sia chi lo ha commissionato sia chi vi fu sepolto, dovevano essere collegati ad una famiglia con contatti privilegiati, per la quale è stata ipotizzata anche qualche relazione con la famiglia imperiale.
>
> L'oggetto è di particolare pregio e per le sue peculiarità figurative rimane un esemplare quasi unico; la fanciulla in esso sepolta doveva avere un ruolo significativo nel contesto apulo-lucano. Per tale motivo è stato ipotizzato un collegamento con la *gens Bruttia*.[141] I *Bruttii Praesenti*, erano una potente famiglia luca-

[137] I dati relativi alla ricognizione di superficie segnalano vasche rivestite in cocciopesto e lacerti di *dolia*. Marchi 2010, 64, n. 86.

[138] Per quanto riguarda la famiglia dei Lucilii è noto un *L. Lucilius Pansa Priscillianus* il cui figlio è inserito nell'albo dei decurioni di Canosa e quindi i Lucilii Priscilliani, di origine campana, potevano avere interessi nella zona. Su questa ipotesi cfr. Chelotti 1993, 445-455.

[139] Per un inquadramento iconografico e stilistico del sarcofago, e del contesto di provenienza: Ghiandoni 1995, 1-58; da ultimo Marchi 2010, 71.

[140] Ghiandoni 1995, 47-48.

[141] *Eadem*, 47.

na, ascesa al patriziato al tempo di Antonino Pio e all'ordine senatorio nel tardo II d.C. imparentata con la famiglia imperiale grazie al matrimonio di *Bruttia Crispina* con Commodo. I *Bruttii Praesentes* avevano una proprietà *nell'ager Venusinus*[142] in un'area prossima alla città, nella zona dell'attuale località la Marziana. Non possiamo escludere del tutto, nell'ambito di una fluidità dei passaggi di proprietà e di relazioni tra famiglie un collegamento con la *gens Seppia*, che subentrarono nella proprietà dei *Brutti* alla Marziana[143] e quindi forse anche nel vasto possedimento di Albero in Piano da dove doveva provenire il sarcofago.

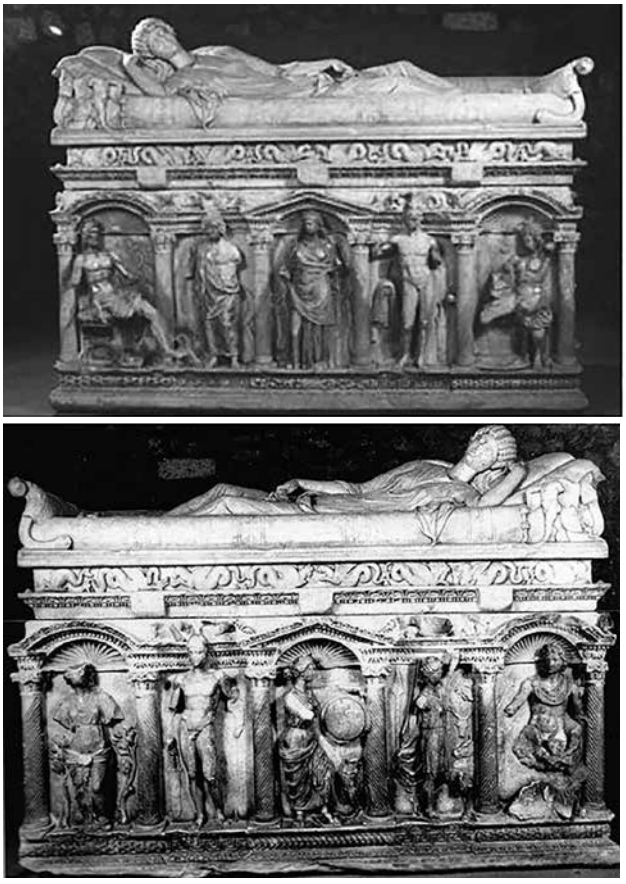


Fig. 40. Sarcofago di Rapolla: esposizione attuale e ricostruzione (da Ghiandoni 1995).

Il sarcofago frutto di uno scavo occasionale fu portato alla luce nel 1856 durante la realizzazione di una strada che doveva congiungere Melfi a Venosa ma ancora oggi risulta piuttosto incerta la ubicazione sicura del sito di provenienza. Ci sono pervenute infatti diverse descrizioni relative al rinvenimento a volte in contrasto tra loro, per quanto riguarda i toponimi e i riferimenti geografici e topografici.

La prima segnalazione della scoperta è quella pervenuta dal commendatore B. Quaranta che indica il rinvenimento legato alla costruzione della strada "che da Melfi va ad unirsi a quella del Rendina e propriamente nel territorio di Ravenna, nella Lucania" al rinvenimento si associa anche quel-

[142] Marchi 2010, 41-42; Chelotti 2003.
[143] Marchi 2004, 140-143; Marchi 2010, 268.

la di un'iscrizione di *M. Lucilius*[144]. Un'altra notizia di R. Smith dell'Istituto di Corrispondenza Archeologica colloca il rinvenimento lungo "la strada novella di Macera" localizzata "nel distretto di Melfi all'ovest di Venosa" citando il rinvenimento nel terreno di proprietà di D. Peppino Casella su un colle detto Torre di Pompeo; nella relazione si fa riferimento ad un torrente che raggiunge l'Olivento e che potrebbe corrispondere con la fiumara Rendina[145]. Un'ultima informazione è riportata dal Minervini che cita "il sito denominato Albero in Piano a dieci palmi dalla Regia strada: dista da Venosa circa sei miglia ed è precisamente presso il fiume Rendina".

La fonte più affidabile risulta essere R. Smith, archeologo incaricato dall'allora Instituto di Corrispondenza Archeologica per riferire dei rinvenimenti, che dovrebbe aver visto direttamente i luoghi e ne dà la descrizione più precisa. D'altronde la proprietà Casella potrebbe identificarsi con l'omonima masseria presente nelle cartografie IGM e già anche nella carta del Rizzi Zannoni, localizzata appunto sul pianoro di Albero in Piano, dove giunge la strada che costeggia la chiesa di Madonna delle Macere e che da essa prenderebbe il nome. Sulla base di questi dati si può ipotizzare con maggior precisione il luogo del rinvenimento, genericamente indicato con la località Albero in Piano, in realtà molto vasta, e più in dettaglio in prossimità di Fontana Teora, anche questa localizzazione piuttosto vaga, che ad una verifica autoptica non trova molte corrispondenze con le descrizioni del luogo di rinvenimento.

Il luogo più probabile si può localizzare in prossimità quindi della masseria Caselle tra i km 11 e 12 della Strada Melfese 24 (Tav. II, 12). Secondo i racconti dei rinvenitori il sarcofago era collocato in un monumento costituito su tre lati da muri in laterizio e che addossato ad un muro opposto all'entrata si trovava un basamento, anch'esso in laterizio presso il quale si rinvenne il sarcofago rovesciato ed accanto ad esso frammenti di cornici con modanatura liscia che dovevano rifinire il basamento. Minervini riporta anche dimensioni e impianto del monumento che ne hanno permesso la ricostruzione (fig. 41). La camera misurava m 8 x 8 le murature avevano uno spessore di cm. 80, la porta, rivolta ad E, aveva una soglia in travertino[146]. Lo Smith riferisce inoltre che intorno erano collocate molte altre sepolture con coperture in tegole, quindi alla cappuccina.

[144] Quaranta 1856, 154-155.

[145] Smith 1856, 158-164.

[146] Minervini 1856, nota 4 riporta le misure in palmi; per l'edizione critica dei dati Ghiandoni 1995, 4-5.

Si tratta quindi di un monumento funerario inserito in una necropoli. È stato ipotizzato che potesse trattarsi di un monumento del tipo a tempio con cella rettangolare e pronao colonnato sovrastato da timpano, diffuso nel II secolo d.C.[147]. Il monumento funerario, probabilmente il principale di una necropoli più ampia, posta lungo la via consolare, dalla quale provenivano le iscrizioni, apparteneva al *fundus* in cui, all'interno di una vasta proprietà, sorgeva la villa.

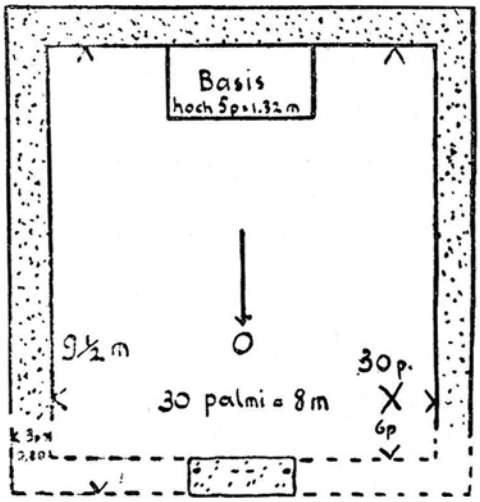


Fig. 41. Pianta del monumento funerario in cui fu trovato il sarcofago di Rapolla (da Ghiandoni 1995)

Dopo Albero in Piano la strada attraverso la cd. "via di Macera" che ricalca l'antica via, in una suggestiva cornice naturalistica si dirige verso Toppo Daguzzo (figg. 42 e 43), ormai ridotta ad un sentiero, e raggiunge rettilinea un **ponte,** attraverso il quale la strada attraversa la fiumara Rendina o dell'Arcidiaconata.

Il ponte dell'Arcidiaconata (Tav. II, 13; Tav. XX fig. 2; fig. 44) è visibile nella valle tra le colline di Toppo Daguzzo ed Albero in Piano. Si tratta di un ponte ad una sola arcata lungo m 80 e largo 5 con andamento EW[148]. Ad E del ponte si segnala una serie di blocchi rettangolari in calcare probabilmente relativi ad una crepidine stradale. La struttura oggi visibile dovrebbe risalire ad età medievale ma è probabile che si tratti del rifacimento di una struttura precedente da mettere in relazione con il percorso della via Appia. I continui restauri sembrano attestare la continuità d'uso della strada.

Questo ponte e quindi l'intero percorso, come vedremo più avanti, era stato interpretato dal Buck[149] come pertinente alla via *Herculea*. La strada proseguiva verso il Toppo Daguzzo: questo tratto è chiaramente ricostruito ed è rintracciabile sul terreno lungo un itinerario segnato dalla presenza di insediamenti che le cronologie consentono di ancorare già al Neolitico il principale dei quali è proprio l'insediamento di **Toppo Daguzzo** (Tav. II, 14; Tav. XXI) posto sulla sommità della collina che forma un piccolo alto-

[147] Ghiandoni 1995.
[148] Marchi 2010, 72, n. 153.
[149] Buck 1971, 77. Recentemente ripresa anche da Del Lungo 2013, 15-90.

Fig. 42. Via Appia presso Toppo Daguzzo: ponte sulla fiumare Rendina o Arcidiaconata.

piano oblungo i cui fianchi si presentano ripidi.

Nel corso dell'ultimo ventennio del secolo scorso si sono condotti scavi archeologici che hanno evidenziato un abitato. Gli scavi del sito hanno avuto inizio nel 1969 e successivamente sono stati ripresi dal 1978 e si sono protratti per almeno una decina di anni[150]. Le indagini hanno messo in luce una imponente serie stratigrafica, strutture abitative, funerarie e cultuali. La più antica frequentazione del sito risale all'Eneolitico iniziale. A questo periodo si può ricondurre la fortificazione, costituita da muro, fossato e palizzata che recingeva la sommità dell'altura, i materiali collocano la vita del fossato tra l'inizio e la fine del III millennio.

Fig. 43. Percorso della via Appia al Toppo Daguzzo: particolare.

Durante il II millennio il Toppo si configura come un abitato sparso su un'area di circa dieci ettari estendendosi sulla cima e sui pendii della collina. La situazione occupazionale non appare omogenea nei vari settori della colli-

[150] Cipollini Sampò 1986, 225-235; per una sintesi Marchi 2010, 72, nn. 154 e 188.

na, se infatti sulle pendici settentrionali si è evidenziata una occupazione a partire dal Bronzo medio fino al Bronzo recente e il Bronzo finale non è rappresentato. Sul versante SW è documentata l'occupazione a partire dal Bronzo medio ma continua nel Bronzo recente e Finale con livelli che arrivano anche alla prima età del Ferro. L'abitato nel Bronzo finale e nella prima età del Ferro occupa anche l'area dell'acropoli e si estende sui versanti orientale e meridionale della collina che vengono occupati da nuclei di capanne alternati a gruppi di sepolture. L'abitato si contrae vistosamente a partire dall'VIII secolo a.C.

Fig. 44. Rapolla. Ponte dell'Arcidiaconata.

Il versante SE del toppo era occupato da un gran numero di ipogei e probabilmente da una vasta necropoli di tombe a grotticella attualmente distrutta da una cava. Sulle pendici orientali si è individuata una necropoli con tumuli inquadrabili tra il X e il IX secolo a.C. La sommità della collina è occupata da strutture ipogee piuttosto complesse, tombe monumentali, pozzetti e pozzi con offerte rituali, strutture collettive per l'immagazzinamento delle derrate che consentono nell'insieme di confermarne la funzione di acropoli.

In seguito la via si ricostruisce attraverso un tratturo che lambisce a N il **Toppo del Monaco** (Tav. II, 15). Sulla cima della collina e lungo il versante nordorientale è documenta una frequentazione già in età protostorica ed una successiva occupazione con un edificio rurale che si può collocare nell'ambito dell'età tardorepubblicana-primo imperiale[151]. A breve distanza su un piccolo toppo del versante nordorientale del colle è localizzato un altro piccolo edificio, forse un deposito o un capanno. Questi piccoli edifici insieme a quelli presenti sul **Piano della Mezzana** (Tav. II, 16) dove ad una grande villa produttiva si affiancano molte fattorie che non superano i 200 mq, forniscono buoni riscontri per ipotizzare una relazione con il percorso della strada che fungerebbe anche da asse per una distribuzione centuriale[152]. La strada costeggia le masserie La Mezzana e Grimolizzi, lungo di essa si allineano fattorie e ville che si distribuivano lungo il suo percorso fin dalla prima età repubblicana, forse sempre in relazione alla parcellizzazione centuriale,

[151] Marchi 2010, 76, nn. 189-190.
[152] *Eadem*, nn 191-198.

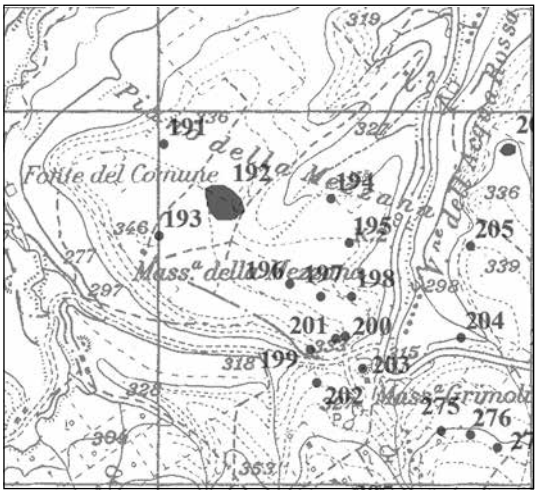


Fig. 45. Venosa. Piano della Mezzana villa e insediamenti rurali. (da Forma Italiae, Marchi 2010).

solo parzialmente ancora percepibile a causa della lunga continuità di vita. In questo breve tratto che costeggia la località Mezzana la lunga vita del percorso è documentata dagli insediamenti neolitici posti sulla cima della collina e dalle ville che sono occupate fino al IV secolo d.C. Alla fase imperiale e tardo antica si ricollega una vasta villa documentata da moltissimo materiale fittile e lapideo e da resti di una costruzione che doveva avere pavimenti in mosaico (dei quali rimangono molte tessere anche in pasta vitrea) e molta ceramica che permette di datarlo tra il III a.C. e il IV d.C.[153] (fig. 45). In questa zona è sorprendente la staticità del paesaggio e la sua conservazione nel corso dei secoli.

Si fa riferimento ad una foto di Robert Gardnenr fotografo ufficiale che accompagnò T. Ashby nel suo viaggio lungo la Via Appia e Traiana recentemente pubblicata[154]. La foto del 1913 riprende la collina ad W di Venosa ed in particolare il tratturo che costeggia la masseria Grimolizzi. La stessa ripresa effettuata nel 1999 riproduce il paesaggio immutato e ancora il tracciato viario che con buona probabilità ricalca la via Appia (Tav. II, 17; fig. 46).

Nei pressi della masseria **Grimolizzi** sono state individuate anche alcune **sepolture** (Tav. III, 18) di età tardoantica che sembrano appartenute ad una piccola **necropoli** localizzata lungo la strada.

Durante le ricognizioni della fine degli anni '90[155] del secolo scorso sono state intercettate, e forse ora non più visibili, alcune sepolture tagliate dalla spalletta della SS 168. Una prima era scavata nel banco tufaceo e coperta da lastroni in calcare ed era possibile vedere ancora scarsi resti di ossa ormai dilavati (fig. 47). A breve distanza dalla precedente sepoltura era visibile un secondo taglio nel banco tufaceo chiuso sempre da lastroni. Di una terza

[153] Marchi 2010, 76, n. 192.
[154] Marchi 2013, 108-109.
[155] Marchi 2010, 77, nn. 199-201.

Fig. 46. Venosa. Percorso della strada tra mass. Grimolizzi e Sanzaniello: confronto fra la foto di Th. Ashby (A) e foto Marchi 2010 (B).

tomba si conservava solo il lastrone di copertura. Poco più avanti era visibile forse un quarto taglio. La presenza dell'area di sepolture era già segnalata da rinvenimenti occasionali durante i quali erano state esplorate sette sepolture collocate cronologicamente tra il VII-VIII sec. d.C. secondo le indicazioni fornite dai reperti ivi rinvenuti[156]. Nel terreno sovrastante si conservano vari frammenti di lastroni di copertura. L'area di necropoli di probabile età imperiale, con continuità fino a quella tardo antica, potrebbe essere messa in relazione con la fattoria che sorgeva sul pianoro.

Successivamente la via Appia si può identificare con un tratturo che corre parallelo a N della SS 168 lungo il quale si rintracciano da ambo i lati una serie di piccoli edifici rurali relativi ad una distribuzione insediativa legata alla viabilità primaria. Immediatamente a SO della SS 168 si può vedere un avvallamento del terreno con andamento NO-SE per una lunghezza di circa 100 m caratterizzato da un colore più chiaro e dalla presenza di materiale fittile rado e diffuso ai suoi margini (Tav. III, 19). Sembrerebbe trattarsi della traccia di un percorso stradale rintracciabile più avanti in più punti lungo un tratturo nei pressi di Sanzanello, o di un diverticolo della stessa[157].

In questo tratto ai lati del tratturo, soprattutto in località Cerro Vecchio, sono stati documentati insediamenti che vanno dalla preistoria all'età tardo antica attestando l'antichità del percorso (fig. 48). Prima di giungere alla località **Sanzanello** dove si conserva un borgo agricolo attivo fino alla metà

[156] Sono segnalate: una fibula bronzea, una in ferro con estremità a volutine, due coltellini in ferro; Salvatore 1984, 33.

[157] Marchi 2010, 89, n. 274.

Fig. 47. Venosa. Masseria Grimolizzi: sepolture (da Marchi 2010).

del secolo scorso, che sorge probabilmente già in età medievale nell'area di un vasto insediamento romano (Tav. III, 22), si rintraccia un brevissimo tratto di selciato che riutilizza anche basoli (Tav. III, 20; fig. 49). Qui la via antica si ripercorre affiancata da ville e aree di necropoli (Tav. III, 21). Nei pressi di Sanzanello, a breve distanza dalla SS 168, è visibile il banco tufaceo tagliato artificialmente per realizzare un percorso viario che presenta una larghezza di m 2,10 e conservato per una lunghezza di m 16,50 circa (Tav. III, 23; Tav. XXIII fig. 1; fig. 50). Ai margini sono accumulati frammenti di laterizi e ceramica, e che indubbiamente può riconoscersi nell'antica via.

Sull'ampio pianoro di Sanzanello si conserva, anche se ormai in forte stato di degrado, un borgo agricolo costituito da una masseria, da una chiesetta e da varie strutture per le attività agricole tra cui silos. Lungo la collina si aprono numerose grotte utilizzate per il riparo del bestiame, alcune delle quali forse scavate ed utilizzate già in età antica, si tratta di un sistema insediativo rupestre ampio e articolato (Tav. XXII fig. 2; figg. 51-53).

Il villaggio rurale sorto su un insediamento romano si è sviluppato in età medievale ed è sopravvissuto ai secoli arricchendosi di edifici e formando così una delle locazioni del sistema territoriale organizzato della transumanza. La locazione di Sanzanello entra per decisione papale, insieme all'Abba-

zia della Trinità di Venosa, nel patrimonio (Baliaggio) dell'Ordine militare dei Cavalieri di San Giovanni di Gerusalemme. Con la soppressione e gli espropri di Napoleone la locazione è trasferita al Demanio.

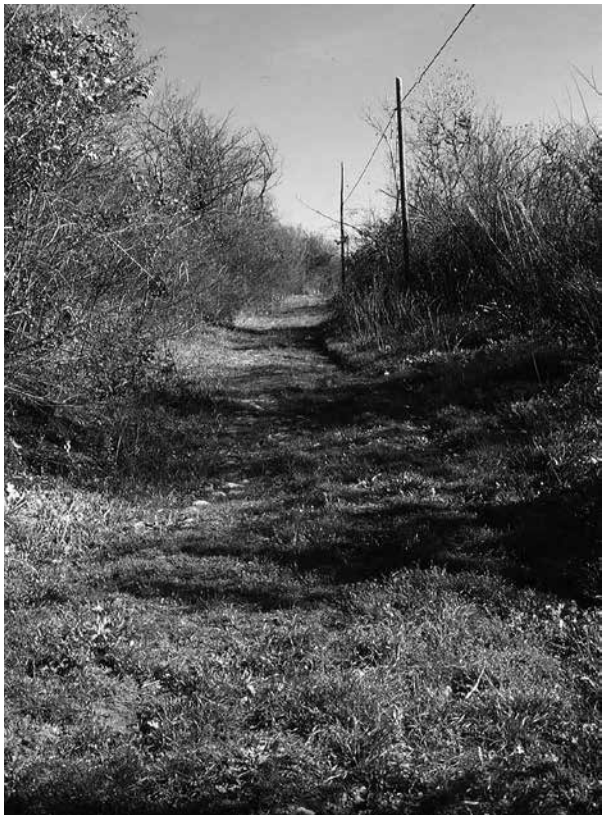


Fig. 48. Venosa. Tratturo parallelo alla SS 168 verso Sanzanello.

L'insediamento romano è dislocato in parte sul pianoro dove sorge il villaggio moderno in parte a N della SS 168; il nucleo principale è localizzato di fronte al borgo agricolo moderno (Tav. III, 22; Tav. XXIII, B; fig. 54). Lungo il versante collinare e sulle pendici si estende un'area ampia circa mq 6000 di forma rettangolare caratterizzata da due concentrazioni laterali di materiali mobili che risparmiano un'area al centro priva di materiali probabilmente attribuibile ad un'area scoperta. Nell'area con maggiore concentrazione sono presenti tegole, coppi, mattoni di colonna, mattoni di *suspensurae*; nell'area centrale è presente una soglia con incassi per battenti scorrevoli (fig. 54). Un settore è caratterizzato dalla presenza di molte tessere musive, perlopiù bianche e lacerti di pavimento. Lungo la moderna SS 168 sono visibili alcune strutture tagliate dalla strada (Tav. XXIII B), un lacerto di pavimento in cocciopesto, un secondo tratto di pavimento in cocciopesto cui si sovrappone un pavimento a losanghe, un tratto di muro realizzato in pietre, ciottoli e frammenti di laterizi uniti da malta friabile; infine un altro lacerto di muro costruito con pietre squadrate irregolari unite da malta grigia (fig. 54).

Le strutture sono con buona probabilità riconducibili ad ambienti di servizio di un complesso rurale ed abitativo che si colloca cronologicamente a partire dall'età repubblicana fino a quella tardo antica, ma non dobbiamo

Fig. 49. Venosa: Sanzanello tratturo che ricalca la via Appia.

Fig. 50. Venosa. Sanzanello, tagliata stradale.

Fig. 51. Venosa. Sanzanello, villaggio agricolo: chiesa.

Fig. 52. Venosa. Sanzanello, villaggio agricolo: masseria.

Fig. 53. Venosa. Sanzanello, villaggio agricolo: strutture rupestri.

Fig. 54. Venosa. Sanzanello, complesso della fase romana (mansio): strutture murarie tagliate dalla strada moderna, pavimenti in cocciopesto e tassellato e soglia.

dimenticare che nell'area si impianterà un insediamento forse già dall'età medievale che avrà una continuità ancora in età moderna[158].

Nell'insieme nella fase romana e tardo antica, si può ricostruire un complesso residenziale con un'area scoperta, forse un cortile o un porticato e con area termale e strutture sicuramente pertinenti ad aree di servizio. Viste le dimensioni, la consistenza, i materiali conservati e la particolare posizione che l'insediamento rivestiva si può ipotizzare potesse trattarsi di una *mansio,* posta lungo la strada, con i suoi alloggi per la sosta e anche un edificio termale. La centralità dei bagni, in quello che pare identificabile con sicurezza con un luogo deputato all'assistenza ai viaggiatori, indica

[158] Marchi 2010, 91, n. 286.

che coloro che sostavano qui non si limitavano al cambio dei cavalli, ma avevano la possibilità di soddisfare le esigenze igieniche nonché di trascorre amenamente del tempo libero[159].

La funzione delle *mansiones* è quella di vero e proprio albergo. La tipologia delle strutture con tale funzione è assai varia e quindi non è facile definirne planimetrie e articolazione. A volte riutilizzano strutture già esistenti e si trasformano nel corso del tempo aggiungendo e variando le volumetrie. Le componenti architettoniche sono quindi molto varie, edifici per ospitare uomini ed animali, quindi abitazioni e stalle, taberne, alberghi, recinti ed aree porticate e sicuramente terme. In genere disposte lungo l'asse viario o nelle sue immediate vicinanze[160]. Un fattore ritenuto fondamentale e la disponibilità di acqua potabile, se questa presenza è indispensabile ad ogni forma di stanziamento per una stazione stradale è richiesta una fonte di approvvigionamento idrico di maggiore portata rispetto ad un altro complesso residenziale. A tal proposito si può ricordare il rinvenimento a breve distanza di un cunicolo scavato nel banco tufaceo attribuibile ad un condotto idrico[161] (Tav. III, 24; fig. 55), nonché la vicinanza di corsi d'acqua anch'essi considerati fattore favorevole, se non determinante nella localizzazione delle stazioni. La presenza di necropoli è connessa sia al complesso che alla viabilità e le sepolture sia singole che in piccoli gruppi non mancano nel nostro contesto. Sono quindi numerosi i fattori che inducono a consolidare l'interpretazione dello stanziamento di Sanzanello con una stazione stradale.

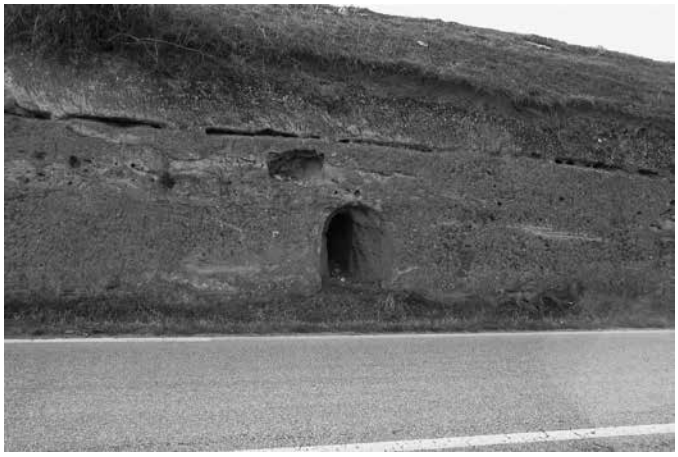


Fig. 55. Venosa. Sanzanello: cunicolo.

In questo punto la strada antica si riconosce nella **tagliata** che si intercetta a breve distanza dalla SS 168. (Tav. III, 23). Ai margini sono accumulati

[159] Corsi 2019, 50-52; Medri 2017, 92-93.
[160] Corsi 2000, 244-246; Medri 2016, 107-109.
[161] Marchi 2010, 92, n. 289.

frammenti di laterizi e di ceramica[162].

Il tracciato dell'Appia si ricostruisce anche più avanti, a N della SS 168, identificabile con il **tratturo** (Tav. XIV; fig. 1). che proviene da mass. Catena, lungo il quale si dispongono varie aree di sepolture (Tav. III, 25) segnalate da materiali fittili, blocchi lapidei tegole e laterizi, e ceramica a vernice nera, in continuità topografica con l'allineamento della tagliata di Sanzanello[163].

Lungo un viottolo, in un taglio del terreno, sono visibili alcuni lacerti di blocchi calcarei uno molto frammentato e di difficile identificazione, uno presenta una cornice decorata con una gola rovescia ed una fascia con motivo vegetale, alcuni con scanalature di lesene ed una base modanata sempre di lesena. Sono senza dubbio elementi di rivestimento di un monumento funerario posto lungo il percorso viario (fig. 56).

È ancora visibile, sempre lungo il tratturo a N della SS 168, (Tav. III, 26) un taglio nel tufo del tutto simile ai precedenti che permette di ricostruire il percorso della via Appia verso Venosa. Il tracciato, è ben visibile anche nei pressi del Vallone Mannucci, seguendo il tratturello parallelo alla SS 168, a S di masseria Catena dove è possibile individuare il percorso che si incunea e si identifica in un breve tratto di una **tagliata**[164] (Tav. III, 27; fig. 57) lungo la quale si intercettano due nuclei di cementizio (Tav. III, 28; Tav. XXV fig. 1)[165]; ai lati della via è visibile anche un'ampia area di dispersione di materiali fittili che attesta la presenza di altre sepolture. Un nucleo in cementizio è piuttosto rovinato, grossomodo quadrangolare, di cm 230 x 212 conservato dal piano di calpestio attuale, ma parzialmente interrato, per un'altezza di cm. 170 (fig. 58); a breve distanza dal precedente si intercetta il secondo nucleo in cementizio, realizzato in pietre, ciottoli e frammenti di laterizio uniti da malta grigiastra, che misura cm. 215 x 290, ed è conservato in altezza per cm. 210. Alla base presenta, parzialmente interrato, un blocco quadrangolare in calcare che probabilmente apparteneva al rivestimento (fig. 59).

Nell'area circostante sono presenti molti frammenti di laterizi, tegole e scapoli in calcare nonché ceramica; numerose aree di dispersione di materiale mobile si distribuiscono ai lati della strada.

Si tratta molto probabilmente dei resti di due monumenti funerari, unici

[162] *Eadem*, 87, n. 260.
[163] *Eadem*, 87, n. 258.
[164] *Eadem*, 85, n. 251.
[165] *Eadem*, 86, nn. 253, 254.

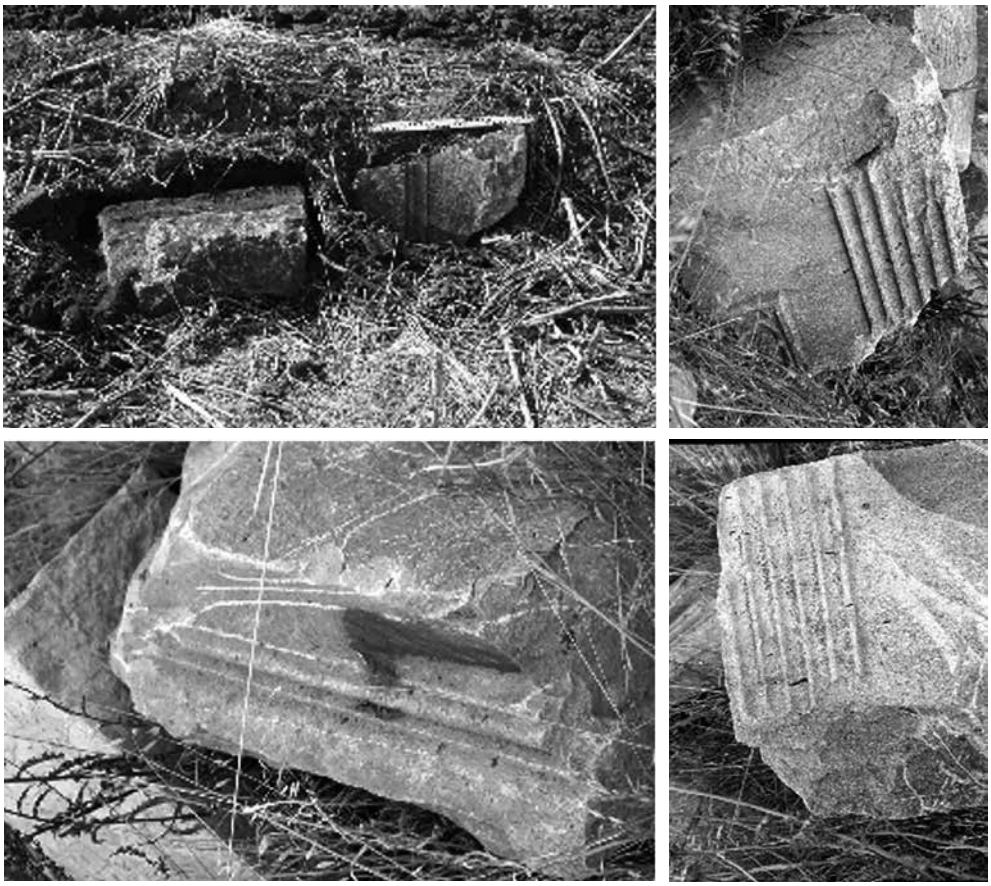


Fig. 56. Venosa. Sanzanello: elementi di rivestimento di monumento funerario

Fig. 57. Venosa. Vallone Mannucci: tagliata in prossimità dei monumenti funerari.

Fig. 58-59. Venosa. Vallone Mannucci: monumenti funerari.

superstiti della necropoli che doveva fiancheggiare il percorso dell'Appia verso la città. Sulla base delle dimensioni e della forma strutturale si può ipotizzare il tipo a dado già presente a Venosa in altri contesti[166].

Le due strutture erano state individuate già in passato e sono forse da riconoscersi, in quelle che Buck identificava con due piloni di un ponte[167].

Il percorso può seguirsi ancora lungo i Piani di Forno, il tratturo è ancora percorribile e affiancato da rinvenimenti archeologici tra i quali si segnala a N nei pressi di mass. Siciliano (Tav. III, 29), una grande villa che occupava la parte principale del colle ed alla quale si possono ricollegare vari edifici rurali, disposti lungo lo stesso versante, a breve distanza, da collocare cronologicamente nell'ambito dell'età imperiale; la villa forse era dedita alla produzione di olio e vino come attesterebbe la presenza di elementi di un *torcular* conservati presso la masseria[168] (fig. 60).

Il Tratturo attraversa il Vallone Spada per congiungersi con la SS 168 che costeggia il *vicus* sulla collina del **Toppo di Costanza** (Tav. IV, 30)[169] dove ad una grande villa di età imperiale si affiancano piccoli edifici che trasformano il complesso in un vero e proprio villaggio (fig. 61). La prossimità al percorso della via consolare può aver favorito il processo di sviluppo.

In questa zona presso la fontana Contista, in un contesto naturalistico ab-

[166] Tale tipo è ipotizzato anche per il monumento conservato a Venosa lungo via Melfi, noto come "tomba di Marcello"; cfr. Bottini 1984, pp. 49-54. Sui monumenti "a dado" Torelli 1968, 46.

[167] Buck 1971, 77-78; l'autore identifica due strutture nel Vallone Mannucci che negli anni delle sue indagini ancora conservavano una cortina in opera reticolata. Sulla possibilità che si tratti dei piloni di un ponte già il Buck esprimeva perplessità sulla necessità di erigere una simile infrastruttura in un punto con un così lieve pendio.

[168] Marchi 2010, 84-85, nn. 244-247.

[169] Marchi, Sabbatini 1996, 45-46, nn. 175-75, 178-181.

Fig. 60. Venosa. Masseria Siciliano: torcular proveniente dalla villa romana.

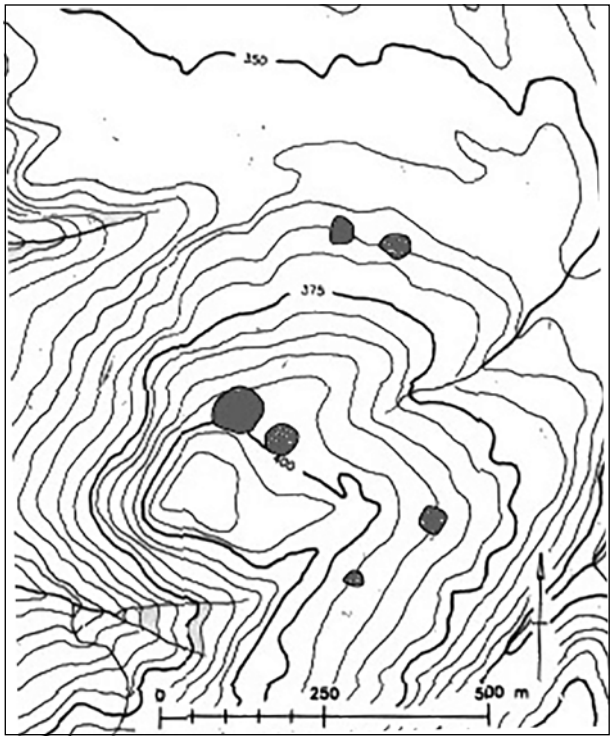


Fig. 61. Venosa. Toppo di Costanza: planimetria del villaggio (da Marchi 2010).

bastanza suggestivo è stata identificata anche una fattoria segnalata da dispersione di materiale[170].

Si può sottolineare che il tratto compreso tra Masseria Grimolizzi e il Vallone Mannucci appena descritto è tra i meglio conservati dell'area lucana, per la presenza di vari tratti di lastricato, di tagliate, di ville e complessi, nonché di aree funerarie che permettono di ricostruire un paesaggio antico molto ben delineato (fig. 62). Questo percorso è ritenuto il più valido da tutte le ricerche più recenti[171]. Alcune di esse sottolineano anche l'assetto geomorfologico del territorio attraversato, che risulta adeguato ai canoni delle tecniche stradali romane[172]. È stato anche sottolineata la rispondenza delle distanze riportate

[170] Marchi, Sabbatini 1996, 46, n. 185.

[171] Marchi 2019b; Ceraudo 2015; Ceraudo 2019; Chiocchini *et al*. 2016.

[172] Secondo un recente studio geologico infatti dal ponte Pietra dell'Oglio fino alla Masseria Cilio (circa 10 km) sono presenti terreni stabili del Flysch Numidico, Arenarie di Cerreta e rilievi colli-

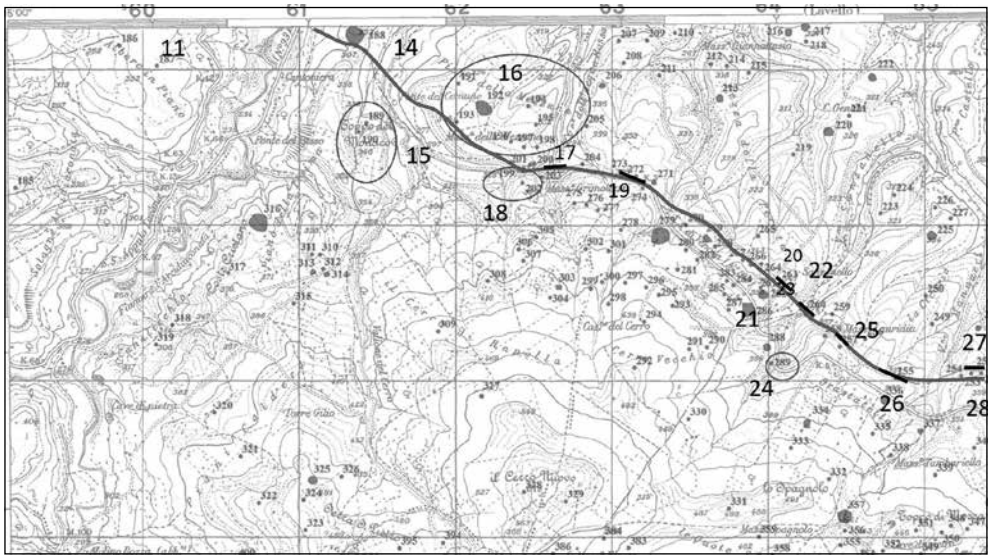


Fig. 62. Venosa ricostruzione del percorso della via Appia tra masseria Grimolizzi e Vallone Mannucci (da Forma Italiae. Marchi 2010).

dagli Itinerari: la *Tabula Peutingeriana* indica infatti dal ponte sull'Ofanto a Venosa 18 miglia, che corrispondono alla distanza dal Ponte Pietra dell'Oglio seguendo questo tragitto[173]. In prossimità di Venosa la via sembra perdersi, la moderna SS 168, risale le pendici della collina con un largo tornante, discostandosi dal percorso antico, e percorre tutta la sommità pianeggiante fino alla sella che la congiunge al centro storico, ora dominata dal castello rinascimentale di Pirro del Balzo. Per ricercare la strada antica si possono prendere in considerazione vari sentieri che si inerpicano ai lati della SS 168. Fra questi è possibile individuare quello che, ora interrotto dalla trama edilizia moderna, corrisponde all'allineamento che creano le necropoli romane e che sembra corrispondere con il tratturo di S. Maria degli Angeli[174] (fig. 63).

Il tratturo identificabile come via Appia, dopo aver risalito il pendio lungo le sue propaggini più occidentali, muoveva dal ciglio della collina per

nari con dislivelli moderati e successivamente ancora colline con basse pendenze costituite da rocce vulcaniche e sabbioso-conglomeratiche: Chiocchini *et al*. 2016, secondo lo stesso studio il tratto dal Ponte Santa Venere verso Venosa soprattutto nella parte iniziale, avrebbe dovuto affrontare luoghi angusti, ripidi valloni e folti boschi.

[173] Dal Ponte Pietra dell'Oglio alla Madonna di Macera si possono calcorare 9,33 miglia; dalla Madonna di Macera ad Albero in Piano 3,33; dal ponte Arcidiaconata a Venosa 5,33. Per questa analisi cfr. Chiocchini *et al*. 2016.

[174] Bottini 1984; Marchi, Salvatore 1997, 74; Marchi 2019b, 107-108.

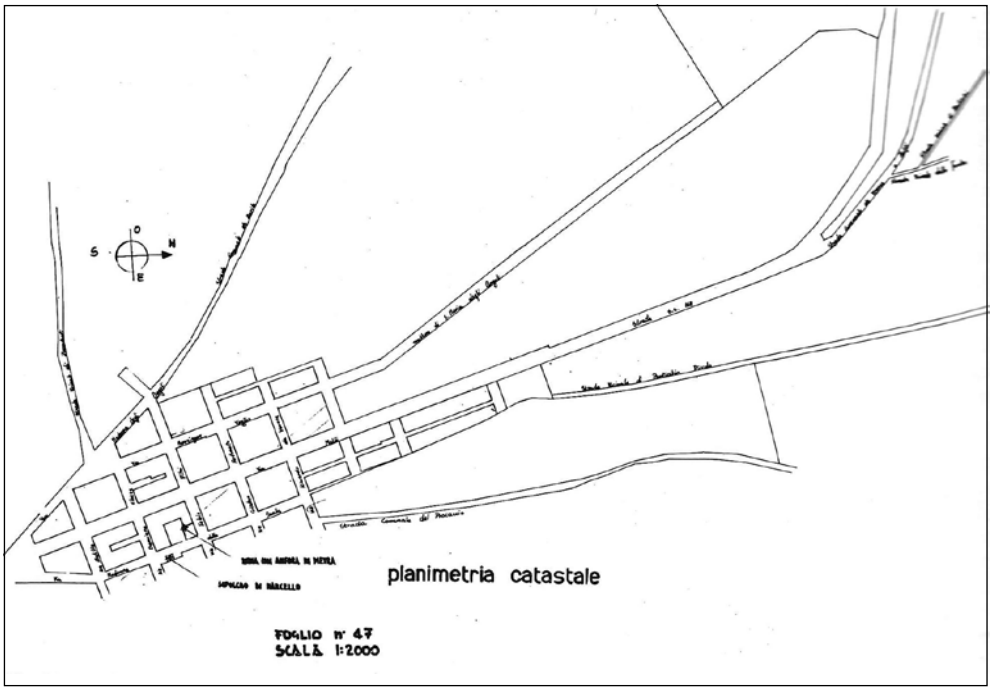


Fig. 63. Venosa. Localizzazione della tomba di Marcello e della necropoli in area urbana (da Bottini 1984).

percorrerla grosso modo da NW a SE e, rimanendo in quota, giungeva alla strettoia, in antico più marcata di oggi, prospicente l'estrema punta occidentale della città. Poco prima dell'ingresso in città, lungo di esso, è visibile il nucleo di cementizio generalmente indicato come **"tomba di Marcello"** (Tav. IV, 31, fig. 64).

Si tratta di un nucleo in *opus caementicium* relativo ad un monumento funerario di tipo a dado, con sovrastruttura a *naiskos*, come ricostruito da Mario Torelli ed Angelo Bottini[175]. Originariamente, nei secoli passati[176], considerata la tomba del console Claudio Marcello, morto, secondo le fonti, combattendo contro Annibale fra *Bantia* e *Venusia* nel 208[177], in realtà conserva, all'interno di un'urna cineraria, un corredo con suppellettili femminili, databili tra la fine del I sec. a.C. e l'inizio del I d.C.[178]

A breve distanza dal monumento, in anni passati, era stata recuperata

[175] Bottini 1984, 52; Torelli 1968, 46.
[176] Cappellano 1584, 83; Pinto 1902, 93.
[177] Livio XXVII, 20-21.
[178] Bottini 1984, 51-52; Marchi 1991, 193; Marchi, Salvatore 1997, 50-51.

anche una sepoltura infantile ad incinerazione contenuta in un'urna cineraria in calcare, con un corredo collocabile sempre nell'ambito della fine del I sec. a.C. e l'inizio del I d.C.[179].

In questo contesto si inseriscono anche altre **sepolture** rinvenute, in tempi più recenti, nei pressi di **Via Melfi** e sempre legate alla necropoli romana posta lungo la via consolare.

Nell'isolato compreso tra le vie Melfi, F. Filzi e Madonna della Scala durante lavori edilizi, nel 2002, sono emerse sette sepolture, in parte danneggiate, che si possono collocare nella tipologia delle tombe a cappuccina ma con defunti incinerati. I corredi sembrano ricondurre ad un ambito cronologico intorno al I secolo d.C.[180] (fig. 65).

Fig. 64. Venosa. Tomba di Marcello: in una immagine di inizio secolo (da https://www.comune.venosa.pz.it) e nella sistemazione attuale in prossimità di via Melfi.

Appare evidente che la documentazione relativa alla necropoli venosina lungo la Via Appia si lega essenzialmente alla fase imperiale, non sembrano essere documentate per ora aree di sepoltura relative alle fasi della colonia repubblicana, e quindi alla fase di realizzazione della Via Appia, forse distrutte dall'urbanizzazione del primo dopoguerra che si è sviluppata proprio lungo le principali viabilità in uscita dalla città corrispondenti agli assi viari antichi, appunto la via Appia, ma anche la via *Herculia*. La strada è ora giunta a **Venosa** (Tav. IV, 32; Tavv. XXVI e XXVII; fig. 66).

[179] Bottini 1984, 51-52.
[180] Cracolici 2003, 27-34.

Fig. 65. Venosa. Corredo di una tomba di via Melfi scavi 2002 (da Cracolici 2003).

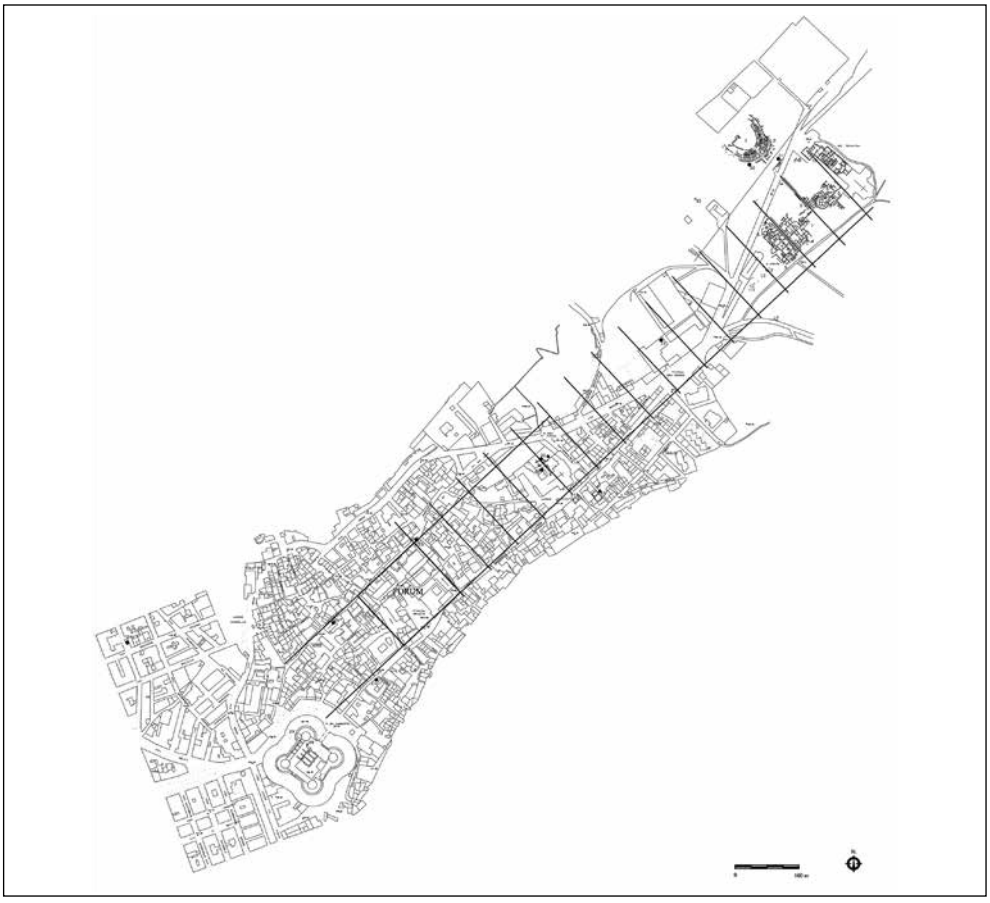


Fig. 66. Venosa. Carta archeologica e ricostruzione dell'impianto della città romana.

La storia di **Venosa** inizia con la deduzione della colonia latina nel 291 a.C. nell'ambito del processo di espansione romana nell'Italia centro-meridionale. Il suo centro storico racchiude nelle trame delle strade oltre duemila anni di storia, la città moderna è infatti, erede dell'antica *Venusia,* nota soprattutto perché patria del poeta Orazio.

Gli scavi archeologici condotti dall'800 ad oggi nella periferia orientale, hanno portato in luce un ampio settore urbano (quartieri abitativi e complessi pubblici inseriti fra strade basolate), musealizzato agli inizi degli anni '90 del secolo scorso in un parco archeologico, mentre la sua storia e quella del suo popolato territorio è ricostruita nel percorso museale allestito nel castello Pirro del Balzo all'estremità occidentale del centro storico.

La colonia di *Venusia*, venne fondata in una zona di confine tra area dauna e lucana. Questa posizione di frontiera si ritrova anche nei versi di Orazio, che si definisce... *Lucanus an Apulus anceps...*[181]. Le fonti ci riferiscono che la città fu assediata e conquistata da uno dei consoli di quell'anno, Postumio Megello, sottraendola ai Sanniti e che vi fu insediata una colonia nella quale sarebbero stati inviati, se si deve dar fede al passo di Dionigi di Alicarnasso[182], 20000 coloni.

Nel sito dell'attuale Venosa indizi della presenza di un centro preesistente sono però scarsi, labili tracce che non sembrano sufficienti per identificare l'abitato conquistato dai Romani sul sito della successiva città romana, anche per l'assoluta assenza di necropoli preromane che spesso segnalano la presenza degli insediamenti. La Venosa preromana deve essere quindi identificata altrove, suggestivamente è stata proposta una possibile relazione con l'abitato individuato dalle indagini di ricognizione degli anni '90 del secolo scorso in località Casalini Sottana nei pressi della moderna Palazzo S. Gervasio.

La colonia latina occupa un vasto altopiano, delimitato, sui lati meridionale e settentrionale dai pendii scoscesi dei valloni Ruscello e Reale, cinto da mura in opera quadrata, ed interamente occupato dagli edifici, fin dalle fasi più antiche della programmazione urbana, che prevedeva due assi principali, spina dell'impianto, la cui memoria si conserva nei due corsi principali dell'abitato moderno. Questo piano programmatico, ricostruito sulla base degli assi viari conservati appunto nelle sopravvivenze moderne, presenta isolati rettangolari, lunghi e stretti di 52x105 mt (1 *actus*e mezzo x 3) secondo uno schema abbastanza comune nelle colonie latine di più antica data, come Atri, Alba Fucens, Sessa Aurunca, Benevento e Isernia. Gli assi stradali realizzati nel III secolo a.C. sono perlopiù "*viae glarea stratae"* come documentano le strade scavate nei pressi dell'anfiteatro e della chiesa di San Rocco, la lastricatura con basoli fu realizzata successivamente, come attesta una iscrizione che ricorda un *C. Cassius* che compì un atto evergetico, in occasione dell'elezione al duovirato, facendo lastricare una strada (*viam stravit*), probabilmente intorno al 29 a.C.[183].

[181] Orazio, *Satires*, 2, 1, 34-39

[182] Dionigi Alicarnasso, *Ant. Rom.* 17-18.5.

[183] Sull'apparato epigrafico venosino vedi da ultimo Chelotti 2003.

Nessuna attestazione di edifici sacri si conserva a Venosa, uniche tracce dell'esistenza di luoghi di culto è data da alcune lastre architettoniche fittili (esposte al Museo), probabili rivestimenti della copertura lignea di un tempio, ed *ex voto* relativi alla stipe votiva (votivi anatomici e statuine fittili) di un santuario di incerta localizzazione[184].

Abbastanza ben documentata è l'edilizia privata: strutture a carattere abitativo si sono individuate sotto chiesa della SS. Trinità, al di sotto dell'anfiteatro e nei pressi delle terme, costituite da zoccoli di muri in ciottoli di fiume e coppi frammentati che fanno presupporre elevati in materiali deperibili, legno o mattoni crudi. Alla iniziale pianificazione deve per ovvi motivi amministrativi, legarsi anche la programmazione degli spazi pubblici, prima fra tutti il Foro. La piazza è documentata solo attraverso due iscrizioni, ricostruite dall'assemblaggio di grandi blocchi riutilizzati nella chiesa Incompiuta[185]. Pur nella scarsità dei dati archeologici non ci sono elementi per mettere in dubbio l'ipotesi di localizzazione del Foro venosino nell'attuale Piazza Orazio, sorta agli inizi del secolo scorso dalla demolizione di parte del convento di S. Domenico, che si inserisce, nello schema urbano antico, in uno spazio che risulta anomalo rispetto al computo metrico degli isolati. La lastricatura dell'area forense costituisce senza dubbio l'intervento più rilevante legato alla nuova colonia di età triumvirale, cioè scelta dai triumviri per inviare i veterani dei loro eserciti reduci di Filippi. La nuova deduzione portò ad una ristrutturazione anche a livello urbano e numerosi sono gli interventi che si documentano tra la fine del I sec. a.C. e la prima età imperiale, sia nell'ambito dell'edilizia pubblica che in quella privata.

Un edificio pubblico non meglio identificato fu costruito o restaurato da *T. Antonius* edile nel 31 a.C. La conferma dell'incidenza della politica augustea nella riorganizzazione urbana di *Venusia* è data dalla realizzazione dei grandi complessi pubblici, collocabili nella prima età imperiale, sia l'anfiteatro che le terme hanno infatti la prima fase costruttiva, ambedue in opera reticolata, probabilmente di età augustea. I due interventi anche topograficamente vicini si inseriscono quindi in un programma di riqualificazione urbanistica del settore orientale della città, dove in precedenza sorgevano popolosi quartieri abitativi che costringeranno all'esproprio e alla distruzione di due interi isolati per la realizzazione dell'anfiteatro.

Forse al medesimo intervento si associa la costruzione del teatro o di un *odeion*, attestato solo da un telamone, rinvenuto riutilizzato in un portico medievale. A completare il quadro di una generale programma di rinnovamento edilizio, contribuisce il restauro dell'acquedotto, come sempre, documentato da una iscrizione, che attesta la riparazione *silanos tubosque*. L'acquedotto dovrebbe essere stato realizzato qualche tempo prima insieme al *castellum aquae*, grande cisterna di raccolta e distribuzione, conservato sotto il castello cinquecentesco di Pirro del Balzo, all'estremità occidentale dell'attuale centro storico.

[184] Marchi 1991, 193.
[185] Aberson, Tarpin 1990; Chelotti 2003.

Ulteriori interventi agli edifici pubblici si ebbero nella piena età imperiale (II sec. a.C.) quando i grandi monumenti, anfiteatro e terme furono ristrutturati in opera mista, nel caso dell'edificio per spettacoli in questa fase furono realizzati anche i sotterranei al centro dell'arena. Anche l'edificio termale, visibile nell'area archeologica, fu ristrutturato in quegli anni con un restringimento degli ambienti caldi (*caldarium e tepidaria*) e la realizzazione della vasca del *frigidarium*. Ulteriori restauri ci saranno ancora nel III secolo d.C. mentre l'abbandono dell'edificio comincia solo nel successivo con l'occupazione dell'area con sepolture. Sempre alla piena età imperiale appartiene l'edificio termale noto come casa di Orazio, localizzato nei pressi della Cattedrale, alle spalle della quale è stato individuato un settore della città romana con una *domus* affacciata su una strada.

Il processo di destrutturazione edilizia ha inizio nel IV secolo d.C. quando alla periferia orientale della città sorge il primo complesso episcopale, la c.d. basilica esterna, sfruttando l'impianto di una *domus* romana. La chiesa si inserisce perfettamente fra due assi viari della città, uno dei quali probabilmente viene ripavimentato in questa occasione. Contemporaneamente l'isolato limitrofo subisce numerose variazioni e le grandi strutture abitative affacciate sulla via delle terme si frammentano in molte piccole proprietà che ora assumono funzione artigianali (fornaci ed opifici).

Particolare interesse riveste il complesso della SS. Trinità da un lato per la presenza della chiesa Incompiuta uno dei più affascinanti esempi di non finito della storia dell'architettura italiana, dall'altro per la ineguagliabile documentazione offerta dagli scavi condotti all'interno della chiesa vecchia durante i restauri effettuati negli anni '80 del secolo scorso. Infatti le strutture rinvenute sotto la chiesa della SS.Trinità si inseriscono in uno degli isolati più periferici dell'impianto urbano, fra due assi stradali nord-sud e costituiscono uno spaccato della vita della città con una complessa stratificazione che va dai primi anni di vita della colonia latina (291 a.C.) fino alla costruzione della chiesa nel VII secolo d.C.

La documentazione più significativa è data da una ricca abitazione con pavimenti musivi e *sectilia,* affiancata da un quartiere di fornaci che producevano ceramica di imitazione di sigillata africana già a partire dalla fine del I secolo d.C., rappresentando un eccezionale documento nella storia della produzione romana. Gli edifici romani, furono rasati, per la costruzione della chiesa alla fine del VI secolo d.C., ad una medesima quota e coperti da uno spesso strato di interro a sua volta sigillato da un battuto di calce bianca, rinvenuto più o meno omogeneo in tutta la superficie della chiesa, interpretabile come battuto di lavorazione realizzato per il cantiere della chiesa. La possibilità di ricostruire una fase di questo tipo di attività è abbastanza inconsueta, ma altrettanto singolare è la presenza, in contemporanea ad essa di una struttura forse battesimale e di alcune sepolture.

La chiesa vive una fase di abbandono nell'XI secolo, in relazione all'inizio della costruzione della nuova chiesa esterna poi mai finita, durante la quale si

potrebbe pensare forse ad un utilizzo dell'area ecclesiale come foresteria, ma sicuramente in un certo momento la zona diviene una singolare area di cantiere documentato da grandi fosse, in una delle quali si è rinvenuta una forma per la fusione di una campana. La singolarità del rinvenimento è costituita dal fatto che tale struttura solitamente, a fusione ultimata, veniva distrutta e dalla possibilità di inquadrare cronologicamente il reperto, attraverso un rinvenimento monetale nel riempimento della fossa, intorno all'XI secolo d.C., e dall'importanza in quanto si tratta dell'unica testimonianza nota finora, del processo fusorio di una campana medievale, del quale conserviamo una descrizione molto dettagliata, ma più tarda, nel *De diversisartis* di Teofilo.

La via Appia a Venosa

La strada quindi giungeva a Venosa nei pressi del Castello. Molti studiosi in passato avevano sostenuto l'ipotesi, recentemente ripresa anche dalla ricostruzione voluta per "Progetto Appia Regina Viarum" del MiBact, che la strada attraversasse l'intero abitato (fig. 67).

Anche sul possibile attraversamento urbano varie sono state le teorie proposte[186]: l'Alvisi[187] ipotizzava l'ingresso all'altezza della Cattedrale ed una uscita a SE nei pressi dell'anfiteatro; secondo Ashby e Lugli[188] la via, sempre dirigendosi verso SE, passava a N dell'anfiteatro e si dirigeva verso le località La Cupa per seguire il tracciato del tratturo Melfi-Castellaneta. Anche Iacobone[189] che riassume le varie ipotesi con molta lucidità topografica, ritiene che la strada potesse uscire dalla città ad E e dirigersi verso la Cupa. Infine il Cimaglia ipotizza un ingresso nei pressi della chiesa di S. Francesco dove una pianta del 1858 raffigura un ponte[190].

Ritengo, la possibilità che la strada attraversasse il centro urbano molto improbabile, sia per i disagi che avrebbe arrecato il traffico di una così importante arteria extraregionale, sia per lo scarso riscontro nelle evidenze archeologiche. D'altronde per una rapida percorrenza e per evitare problemi di eccessivo traffico urbano, si svilupparono spesso "circonvallazioni e tangenziali" che permettevano un veloce superamento. Tali soluzioni sono documentate in molti centri preesistenti alla realizzazione della strada

[186] Per una sintesi Marchi, Salvatore 1997, 74.
[187] Alvisi 1970, 30-34.
[188] Ashby 1916-17, 10-23; Lugli 1952, 288.
[189] Iacobone 1935.
[190] Cimaglia 1757, 139.

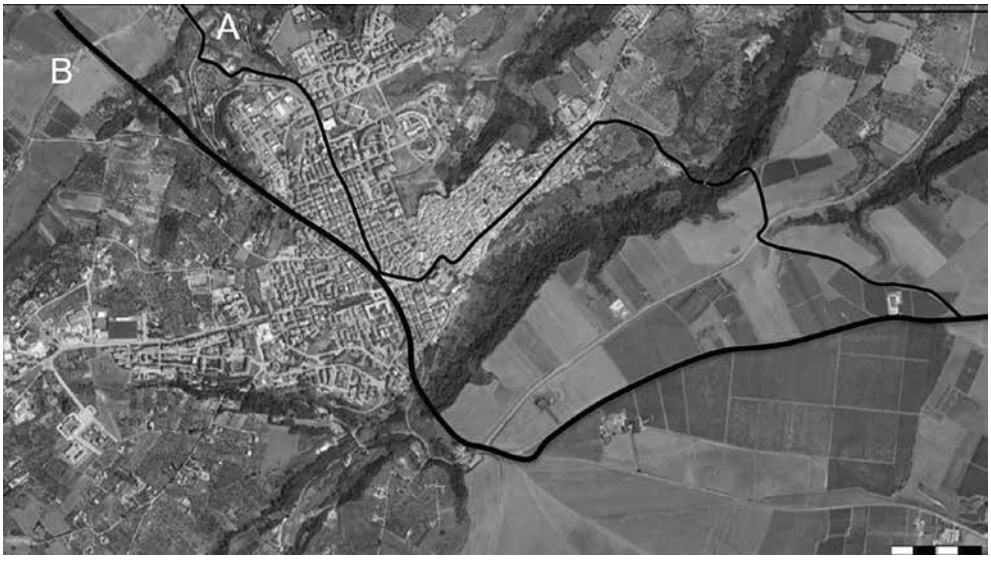


Fig. 67. Via Appia, percorso a Venosa. A: ricostruzione progetto MiBact; B: ricostruzione Marchi.

come a Terracina o a Fondi[191], e diffusamente utilizzate in molti casi soprattutto quando il tracciamento della via consolare non è contemporaneo alla città. Il percorso della "tangenziale" venosina è ancora incerto e forse di impossibile risoluzione a causa della natura impervia e franosa del versante occidentale dell'altopiano su cui sorge la città. Potremmo rintracciarlo in un tratturo che lambisce il vallone del Reale. È molto probabile che la strada, passato il vallone del Reale, percorresse, dirigendosi verso E, il pianoro centrale e dopo il guado della Fiumara proseguisse verso i **Piani di Camera** che attraversava con un percorso rettilineo (Tav. XXVIII fig. 1).

Dalla città di Orazio a Gravina (Silvium)

La ricostruzione del percorso tra Venosa e Palazzo e poi da Palazzo San Gervasio a Gravina risulta ancora piuttosto problematica.

Ma alla carenza di evidenze archeologiche dirette si può sopperire attraverso diversi recenti contributi, presentati negli atti del convegno sulla *Regina Viarum*[192] che analizzano tutti i dati disponibili. Si possono quin-

[191] Quilici, Quilici Gigli 2017, 21; Quilici, Quilici Gigli 2010, 165-184.
[192] Marchi 2019a.

di riassumere le varie ipotesi ricostruite affiancando i dati deducibili dalle indagini di ricognizione effettuate nei lontani anni '70 da Sterling Peter Vinson e recuperati da Alastair Small[193], quelli editi nella collana *Formae Italiae*[194] e da ultimo anche recentissimi scavi di archeologia preventiva[195].

La strada appare sicuramente rintracciabile nel rettilineo che attraversa i Piani di Camera (fig. 68). Qui lungo la via "vecchia di Palazzo", tracciato che ritroviamo anche nelle cartografie storiche, le ricognizioni topografiche[196] hanno permesso di individuare numerose aree di frammenti fittili che identificano piccole fattorie riconducibili ad una distribuzione centuriale con orientamento NE-SW all'interno della quale gli insediamenti individuati sono localizzati ad una distanza media di circa m 200 l'uno dall'altro. (Tav. V, 33; fig. 69). Le evidenze di superficie e a volte anche le tracce delle foto aeree, permettono di ipotizzare la presenza di edifici rurali e fattorie di piccole dimensioni (fig. 70), che possiamo conoscere attraverso alcuni casi riportati in luce dall'archeologia preventiva, con diversi esempi sia di case monolocali con vestibolo, di 50-100 mq, sia con superfici più ampie, 200-400 mq, con più locali, planimetrie articolate e vani adibiti a magazzini ed attività produttive, del tutto simili a quelle individuate anche nell'*ager lucerinus*[197].

È quindi assai probabile che la via consolare costituisse in questa zona l'asse portante dell'organizzazione centuriale della prima colonia del 291 a.C. Dobbiamo immaginare che la via, quale asse di centuriazione, incrociasse altri assi minori che costituivano i limiti delle proprietà. All'interno dei lotti si disponevano i piccoli edifici rurali occupati dai coloni/contadini. Un paesaggio che possiamo immaginare non molto diverso da quello prodotto molti secoli dopo dalla riforma agraria del dopoguerra (fig. 71).

Ora il grande pianoro è invece occupato da una vasta distesa di vigneti, che producono il noto e rinomato aglianico del Vulture, che hanno sosti-

[193] Small 2019, 223-243.

[194] Marchi, Sabbatini 1996; Marchi 2010.

[195] Mutino, Gramegna c.s. Si tratta di lavori legati alla "Realizzazione dello schema idrico Basento-Bradano-Tronco di Acerenza-III lotto" che consiste nella creazione della linea di adduzione della risorsa idrica proveniente dagli invasi di Genzano e di Acerenza e dalla traversa di Trivigno, funzionale alla distribuzione irrigua nei comuni del distretto B del Consorzio di bonifica Vulture Alto-Bradano, vale a dire Banzi, Genzano e Palazzo San Gervasio in provincia di Potenza e Irsina in provincia di Matera. Ringrazio la collega Sabrina Mutino per aver fornito le informazioni ed i dati della ricerca ancora in corso di edizione.

[196] Marchi, Sabbatini 1996, 112-114; Marchi 2010, 17-18.

[197] Marchi, Muntoni 2018; Corrente *et al.* 2008a, 341-345, 347-349, 353-360; Corrente *et al.* 2008b, 382-387.

Fig. 68. Venosa. Via Appia. In evidenza il rettilineo dei Piani di Camera.

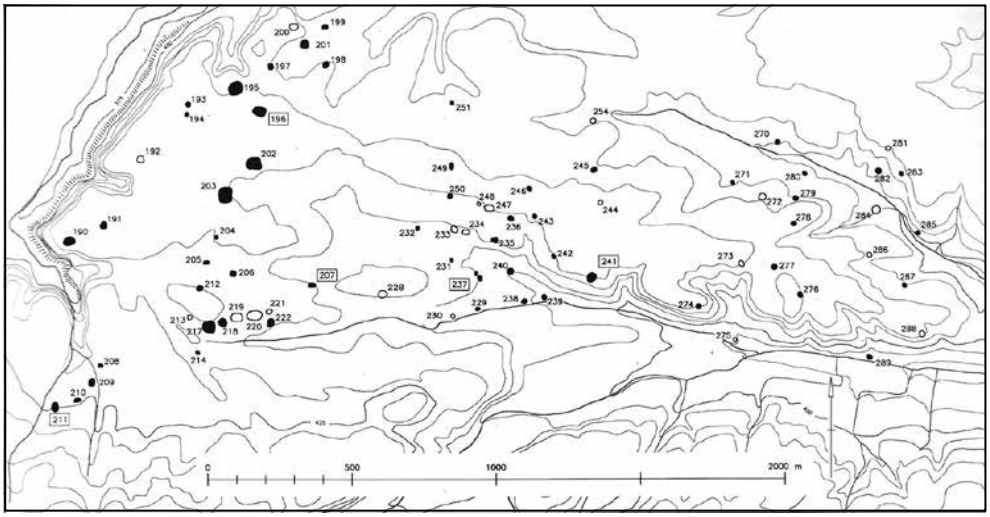


Fig. 69. Venosa. Piani di Camera-masseria Briscese: distribuzione delle fattorie di età romana (da Marchi, Sabbatini 1996).

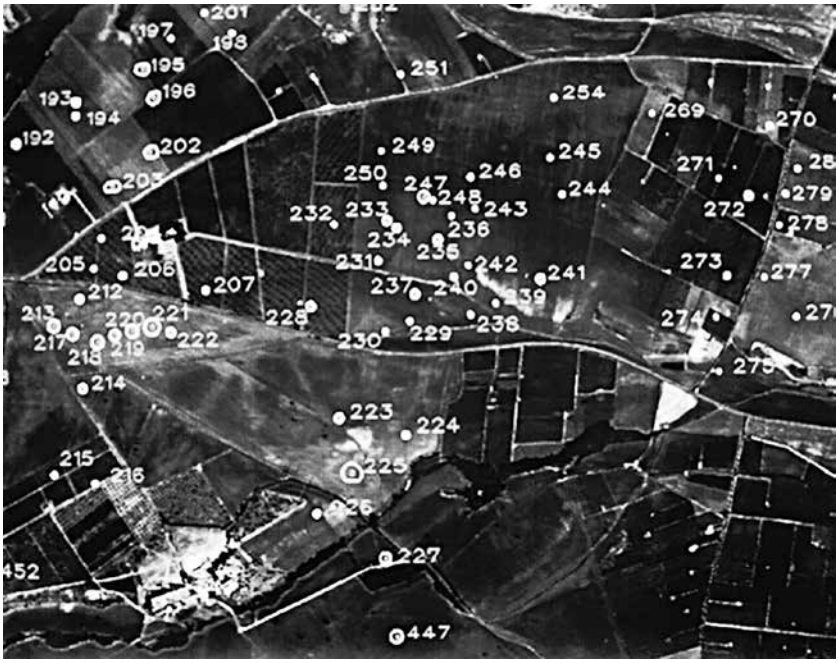


Fig. 70. Venosa. Piani di Camera-masseria Briscese: tracce da fotografia aerea delle fattorie.

tuito nell'ultimo ventennio le vaste distese cerealicole volute dalla riforma degli anni '50 (fig. 72). Il paesaggio si è modificato nel corso del tempo, possiamo immaginare che in età romana vigneti ed uliveti potevano essere le coltivazioni più diffuse e dopo i passaggi dovuti alla diffusione dei latifondi,

Fig. 71. Valle del Basentello: case della riforma agraria degli anni '50.

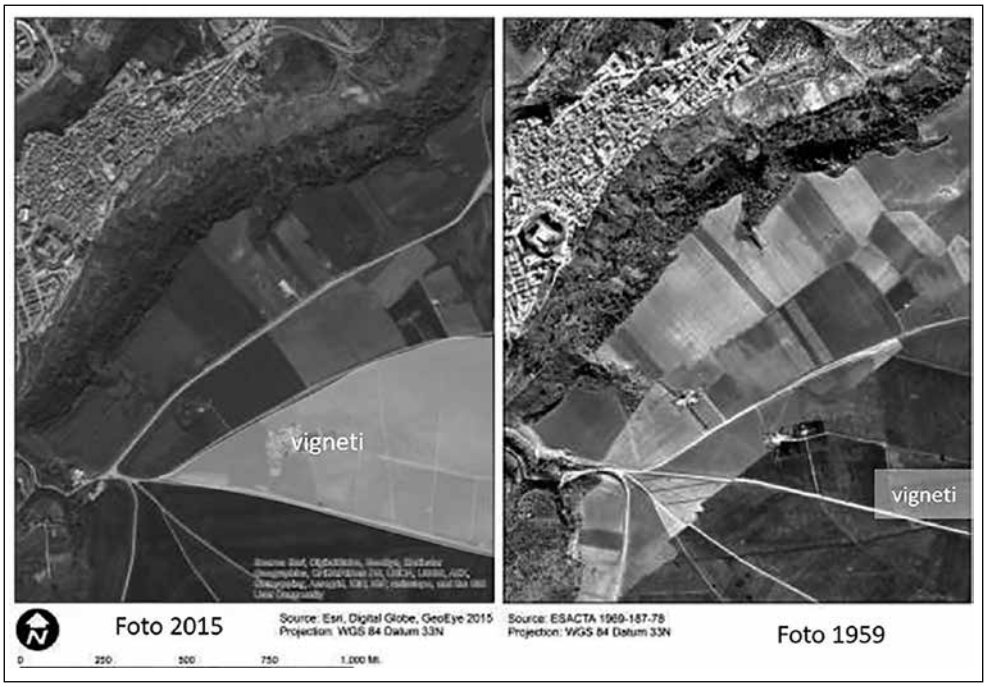


Fig. 72. Venosa. Piani di Camera-masseria Briscese. Cambiamento delle attività produttive agricole tra gli anni '60 ed oggi visibile al confronto delle foto aeree.

queste colline si siano trasformate in distese di campi coltivati a grano, ed ora si è tornati forse alle antiche attività produttive.

Per ricostruire il percorso successivo occorre prendere in esame anche altri fattori. Primo fra tutti, come da prassi, l'analisi delle fonti che come già evidenziato per la viabilità romana sono gli itinerari.

L' *Itinerarium Antonini* e la *Tabula Peutingeriana* dopo Venosa presentano due sostanziali discrepanze nelle distanze e nella toponomastica.

La prima tappa successiva a Venosa dell'*Itinerarium Antonini* è la stazione di *Silvium,* nella *Tabula Peutingeriana* invece indicata come *Silutum*, ora concordemente unificati in una medesima località, identificata con il moderno centro di Gravina, o meglio con l'insediamento peuceta individuato sulla collina di Botromagno, alla periferia del moderno centro pugliese[198], ricordato dalle fonti come *Silvium* o *Sidion*, e conquistato

[198] Il primo a indicare questa soluzione fu Giuseppe Lugli (Lugli 1952) che propose l'identificazione della fermata distante da Venosa 15 miglia con *Ad Pinum* statio individuata a 2,5 Km ad ovest di Posta della morte all'incrocio con la via per Spinazzola. Successivamente anche da Giovanni Uggeri (Uggeri 1983). Diversamente Radke presuppone che *Silvium* e *Silutum* siano due località differenti e che corrispondano ad altrettanti siti. Secondo lo studioso è possibile che nell'*Itinerarium* sia andata perduta la *statio* di *Silutum*, identificata con la masseria Costarizza, distante 12 Km verso NW dal

dai romani nel 306 a.C.[199]. Come accennato, tra Venosa e *Silvium/Silutum* i due itinerari riportano distanze diverse: nell'*Itinerarium Antonini* è indicata la misura di 20 miglia, nella *Tabula Peutingeriana* di 35 miglia. La distanza calcolata tra i due centri moderni è di 53 km pari quindi alle 35 miglia della *Tabula Peutingeriana*. Si è ipotizzato che la discrepanza dell'Itinerarium *Antonini* potesse essere dovuta ad una iniziale presenza di un'altra tappa intermedia posta a 15 miglia da Venosa e a 20 da *Silvium*, persa nelle trascrizioni successive, questa ipotetica fermata non compare più nella *Tabula Peutingeriana*, dove però si ritrova l'annotazione della distanza complessiva di 35 miglia; come avremo modo di vedere più avanti anche su questa tappa ci sono varie ipotesi. Queste discrepanze in assenza di dati archeologici più che sicuri rendono il tratto *Venusia-Silvium* molto incerto. Secondo Small[200], in assenza di dati archeologici certi, occorre tenere presente anche la situazione topografica e geomorfologica del territorio, nel formulare le ipotesi di ricostruzione. Si possono brevemente riassumere le ipotesi che lo studioso inglese ripropone (fig. 73).

Un percorso, già ipotizzato dal Pratilli e da vari studiosi nel secolo scorso[201] che A. Small definisce "settentrionale"[202] (fig. 74), corrispondeva grosso modo al percorso del tratturo della transumanza Lavello - Gravina fino al suo incrocio con una strada ricalcata dall'attuale SP 93. La linea del tratturo è seguita oggi, con poche modifiche, da una serie di strade costruite dopo l'unità d'Italia. I dettagli del percorso del tratturo, come mette in evidenza A. Small, si leggono facilmente a N di Palazzo San Gervasio, anche sulla cartografia IGM e sulla mappa di Rizzi Zannoni. Il tratturo segue la riva destra del fiume Basentello, fino alla confluenza con il torrente denominato Andrisano sulla pianta del Zannoni e Roviniero sulle carte dell'IGM e si ipotizza ricalchi una strada più antica[203].

Questa ipotesi completamente abbandonata dopo le ricerche di G. Lugli presenta molte perplessità soprattutto nel raccordo del tratturo con Venosa.

Una seconda ipotesi condivisa da molti studiosi[204], individua la strada

centro moderno di Gravina, e situata alla distanza di 20 miglia, secondo i calcoli del topografo, da Spinazzola, quest'ultima ritenuta corrispondente alla *statio* di *Silvium*, distante 15 miglia da Venosa.

[199] Diodoro XX, 80, 1.

[200] Small 2019, 225-226.

[201] Pratilli 1745; Mommsen in CIL IX tab. II; Calderoni Martini 1920, 7-23; Jacobone 1935, 316-319.

[202] Small 2019, 229-230.

[203] Secondo Small (2019) la strada sembra esistesse già prima del 1808. La stessa strada è leggibile anche nell'IGM del 1928 (F187 F188).

[204] Lugli 1952, Lugli 1963; Vinson 1972; Quilici 1989, 54-55; Marchi, Salvatore 1997; Marchi

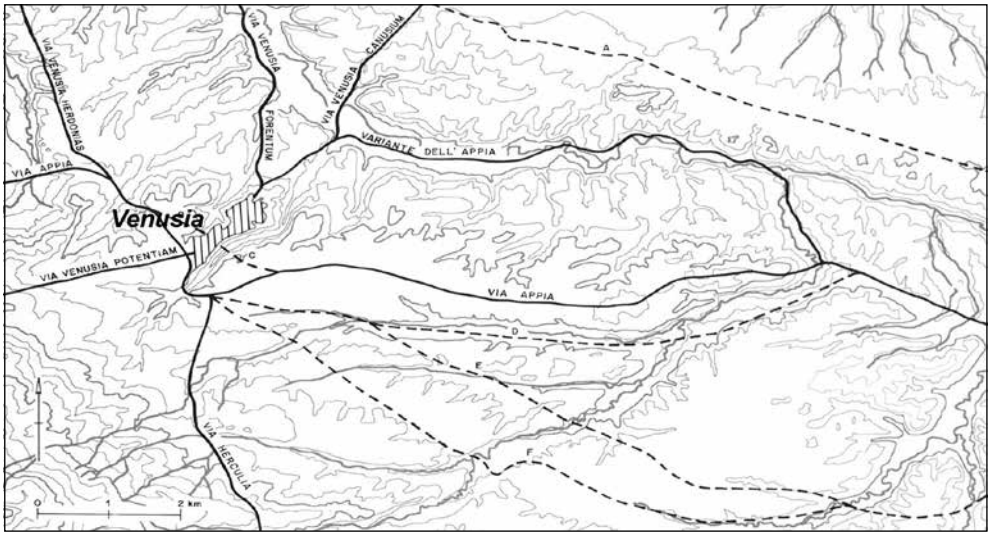


Fig. 73. Ricostruzione delle ipotesi della via Appia verso Gravina: A: Ashby, Lugli; B: ingresso in città (Ashby, Lugli) ; C: tratto in uscita Vinson; D: ricostruzione Vinson (da Marchi, Sabbatini1996).

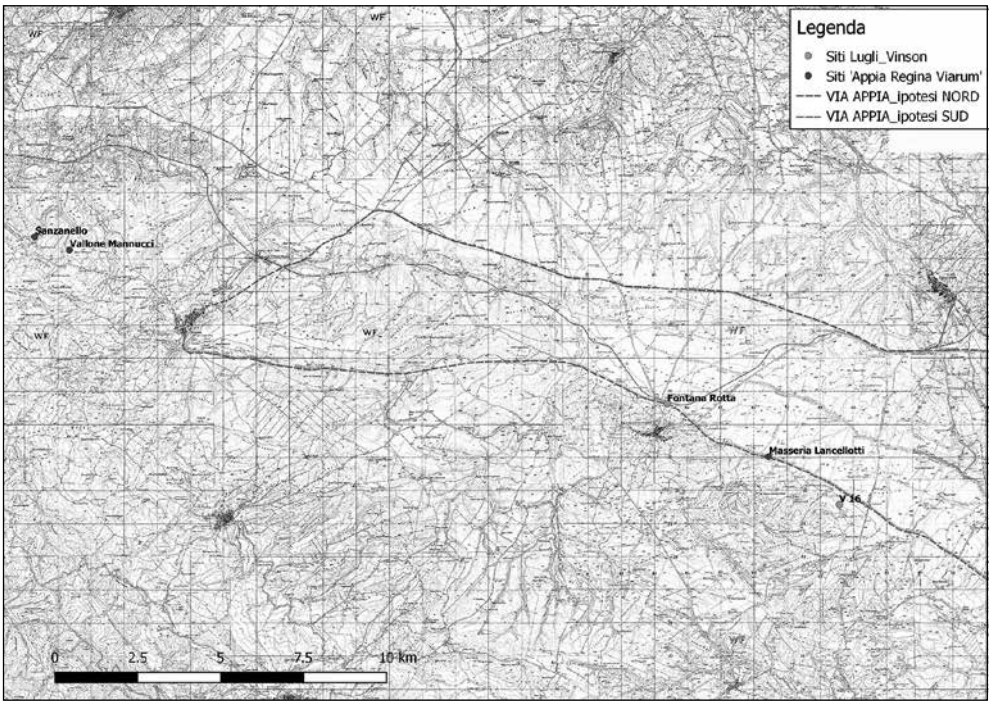


Fig. 74. Via Appia: ipotesi settentrionale ed ipotesi meridionale (da Mutino, Gramegna c.s.).

antica con un secondo tratturo, anch'esso presente sulla mappa di Rizzi Zannoni e sulla cartografia IGM, e che sarebbe ricalcata più o meno dalla via vecchia tra Venosa e Palazzo, ora strada dei Mulini-Marinelle.

Quindi, secondo questa ipotesi, ripartendo da Venosa, il percorso della via Appia si può ricostruire abbastanza chiaramente, come già accennato, con la via rettilinea che attraversa il pianoro dei Piani di Camera, lungo la via Vecchia di Palazzo, che poi proseguirebbe verso le colline di Notarchirico[205], a N della località **Coccovaria** presente nell'IGM, e dove sono localizzate ai due lati fattorie e ville di età imperiale (Tav. VI, 34)[206]. La strada proseguiva verso la zona denominata sempre sulla cartografia IGM, Mangiaguadagno dove si sono identificate numerose aree archeologiche di varia natura e dimensione (Tav. VII, 35)[207] alcune delle quali frequentate fin dall'età preistorica ma perlopiù di età imperiale. L'insediamento più rilevante è una villa dalla quale provengono anche materiali architettonici in marmo e che era già stata identificata dal Vinson durante le indagini degli anni '70 del secolo scorso[208]. Il tratturo presente nell'IGM prosegue verso la mass. **Lago Rosso** lungo di esso si possono segnalare edifici rurali di età imperiale e tardo antica (Tav. VII, 36)[209] che permettono di confermare la validità del passaggio della via.

La strada in prossimità di mass. Petrocelli ed a breve distanza dal toponimo assai significativo di **Ponte Rotto** attraversava la Fiumara di Venosa, il passaggio avveniva attraverso un ponte segnalato da Ashby e in tempi più recenti ancora visibile (fig. 75) (Tav. VII, 37). Si deve rilevare che la Fiumara presenta ancora oggi una portata di una certa consistenza; tenendo presente che in antico la portata delle acque era senza dubbio maggiore, l'esistenza di un ponte per attraversarla era assai probabile (fig. 76).

2010; Small, Small 2011; Ceraudo 2015; Marchi 2019b; per una sintesi bibliografica: Small 2019.

[205] Questa località è nota per la presenza di un sito del Paleolitico inferiore (600-300mila anni) che rappresenta una delle più complete sequenze dell'Acheuleano Medio italiano. Le ricerche, condotte a partire dagli anni '80 del secolo scorso dalla Soprintendenza Speciale al Museo Nazionale Preistorico ed Etnografico L. Pigorini, Soprintendenza archeologica della Basilicata e Dipartimento di Discipline Storiche dell'Università di Napoli Federico II ed ora dal Museum National d'Histore Naturale de Paris, hanno portato alla luce una serie di livelli, ben distinti tra loro, frequentati dall'uomo. In tali strati sono concentrati resti di fauna preistorica tra cui una vertebra e un frammento di mandibola di elefante. Durante gli scavi del 1988 è stato rinvenuto un cranio di Elephas antiquus, oltre al più antico resto umano ritrovato nell'Italia Meridionale: un femore umano frammentario, fortemente fossilizzato, attribuito ad un individuo femminile di età adulta riferibile alla specie Homo erectus.

[206] Marchi, Sabbatini 1996, nn. 345-347 e 363; 413-417.

[207] Marchi, Sabbatini 1996, nn. 394-407.

[208] Vinson 1972.

[209] Marchi, Sabbatini 1996, 73, nn. 387-389.

Fig. 75. Palazzo San Gervasio. Località Ponte Rotto: Foto Ashby e foto anni '90.

L'incerta localizzazione del ponte rende dubbio anche il percorso della strada che poteva raggiungere la Fiumara in prossimità di mass. Petrocelli, distaccandosi dal tratturo Venosa - Palazzo nei pressi del guado della Fiumarella, oppure seguire il tratturo in un percorso più rettilineo fino al toponimo Ponte Rotto (Tav. VII, 37). L'unico insediamento intercettato lungo la Fiumara di Venosa, una villa di età repubblicana-imperiale (Tav. VIII, 38)[210] può riferirsi ad ambedue i percorsi. La strada attraversava i Piani di Palazzo, vasta area pianeggiante a N del paese, l'antichità del percorso è confermata dai numerosi insediamen-

Fig. 76. Palazzo San Gervasio. Località Ponte Rotto: fiumara di Venosa.

[210] Marchi 2010, 905.

Fig. 77. Palazzo San Gervasio. Veduta aerea.

ti di età romana, ville e fattorie ed aree di sepolture, delle quali si segnala la principale in prossimità di un piccolo casale che si trova ai piedi del versante collinare (Tav. VII, 39; Tav. XXVIII fig. 2), che riutilizza nella muratura materiale antico (tegole, pareti di *dolia* ed anfore) e che può essere interpretata come area residenziale; tale funzione sembra confermata dalla presenza di frammenti di marmo e tessere di pavimentazioni musive. Non è da escludere che i vari edifici rurali, individuati nelle immediate vicinanze, costituissero un *vicus* databile tra l'età imperiale e quella tardo antica[211] che deve la sua fortuna alla prossimità del percorso viario.

Oltrepassata la località **Fontana Rotta** (Tav. VIII, 40), dove Lugli all'inizio del secolo scorso aveva visto tratti di pavimentazione[212], la strada si può ricostruire sulla linea di tratturelli che costeggiano a N il cimitero di Palazzo San Gervasio, ai cui lati si attestano alcune fattorie di età imperiale, allineate lungo di esso confermandone l'antichità del percorso. La strada passava a N dell'attuale cittadina di **Palazzo San Gervasio** (fig. 77), che non conserva al momento tracce di insediamenti risalenti al periodo di passaggio della via.

> La cittadina è infatti di origine normanna, deve la sua fondazione ai privilegi offerti da Drogone d'Altavilla, si sviluppò intorno al *Palatium*, dal quale prende nome, costruito da Roberto il Guiscardo nel 1050, o dal nipote del Guiscardo Ruggero II nel 1140.

La via Appia, oltrepassata la collina di Palazzo, proseguiva verso la località Pozzo Paglione documentata da edifici rurali di età imperiale (Tav. VIII, 41). L'unica documentazione archeologica dell'intero percorso tra Venosa e Gravina è rappresentata dal rinvenimento di un **asse stradale glareato** (Tav. VIII, 42) tra le località Marascione e Masseria Lancellotti in agro di Banzi (PZ); l'asse posto a valle della collina, corre parallelo al lato meridionale all'attuale SP 79 (Marascione-Lamacolma) e presenta un orientamento

[211] *Eadem* 209-210, nn. 891-897, 899-903.
[212] Lugli 1952, 288.

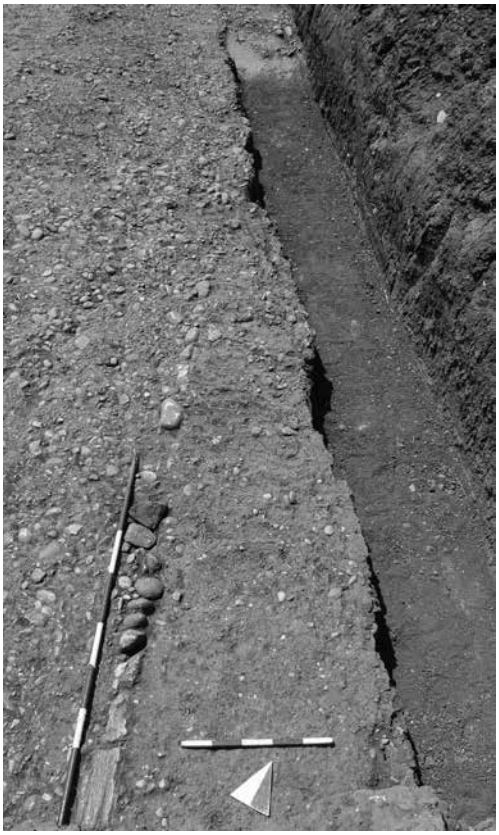


Fig. 78. Banzi (Pz). Località Marascione e Masseria Lancellotti: via glareata (da Mutino, Gramegna c.s.).

NW-SE[213]. Tale asse stradale, largo m 5, individuato per una lunghezza complessiva di circa m 100, risulta costituito da ciottoli calcarei di piccolo e medio modulo apprestati in una matrice argillosa con una netta pendenza da E verso W[214] (fig. 78).

Sebbene l'assenza di materiale ceramico diagnostico non ne consenta una datazione precisa, la tecnica costruttiva utilizzata permette di mettere in relazione la nostra strada con altre vie glareate. Strade tecnicamente simili sono documentate in Campania riconducibili a tracciati secondari[215], in Italia settentrionale invece anche tratti extra urbani di vie consolari[216] ed infine il confronto più vicino è il tratto attribuito alla via Appia rinvenuto in prossimità di Taranto presso Masseria Capitolicchio Vecchia[217] (fig. 79).

Lungo la via glareata, le medesime indagini hanno messo in evidenza alcune costruzioni in ciottoli e frammenti fittili al momento interpretabili come pertinenti a strutture "agricole" di epoca genericamente romana, e

[213] La strada è venuta in luce durante scavi di archeologia preventiva condotti dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio della Basilicata; si ringrazia la dott.ssa Sabrina Muntino per aver messo a disposizione i dati.

[214] Mutino, Gramegna c.s.

[215] Una via glareata simile è riconducibile a viabilità secondaria di collegamento tra diversi siti nell'area del beneventano, ed è datato tra la metà del IV sec. a.C. ed il VI sec. d.C. Santoriello, De Vita 2018, 15, 46 fig. 7, 47 fig. 8; un tratto di via glareata è stato rinvenuto in prossimità di *Aeclanum* in località Pianopantano cfr. Lo Pilato 2019, 172-175.

[216] Matteazzi 2009, 20-21: in particolare un tratto glareato della Via Aemilia a San Giovanni in Compito (Forlì-Cesena), una via glareata su decumano centuriale presso Ceretolo di Casalecchio di Reno (Bologna): Matteazzi 2009, 31-32.

[217] Mattioli 2002, 119; per una sintesi Mutino, Gramegna c.s.

Fig. 79. Taranto. Località Masseria Capitalicchio: via glareata (da Ceraudo 2019).

i resti di altri edifici databili tra III-I sec. a.C.[218] (fig. 80). Queste presenze sembrano confermare e dare consistenza alle aree di dispersione di materiale di superficie individuate dalle ricognizioni passate[219], che già segnalavano un insediamento caratterizzato dalla presenza di pietre lavorate, tegole, mattoni semicircolari di colonna, lacerti di murature, di mosaico e di cocciopesto, una macina di trachite[220], riferito quindi ad una villa con area residenziale e produttiva. La presenza di una necropoli legata alla villa, segnalata dai contadini in seguito al rinvenimento di alcune tombe a fossa ricoperte da lastre di calcare durante lavori per la costruzione di un capannone per gli attrezzi agricoli, negli anni '60[221], è confermata ora dal rinvenimento di due nuclei di sepolture "a cappuccina" di età augustea e primo imperiale durante gli ultimi lavori di archeologia preventiva per la condotta idrica[222]. Sono emerse inoltre anche strutture databili tra III e I a.C.[223], in corrispondenza di uno dei siti segnalati dalla ricognizione degli anni '90[224], confermando l'ipotesi della presenza di una fattoria. La presenza di questo tratto stradale sembra confermare l'ipotesi di ricostruzione del tracciato della via consolare che segue la riva destra del Basentello, in contrapposizione all'ipotesi definita da A. Small "settentrionale" che segue grossomodo il tratturo Lavello-Gravina.

[218] Mutino, Gramegna c.s.

[219] Marchi 2010, 211-212.

[220] Il materiale è posto sul bordo del canale di bonifica che costeggia la strada provinciale (tra gli altri lacerti di mosaico acromo) ed è sparso per tutta la masseria.

[221] Marchi 2010, 211-212.

[222] Dei due nuclei di necropoli è stata data notizia preliminare in Mutino *et al*. 2018.

[223] Mutino, Gramegna c.s, sito 1.

[224] Marchi 2010, 206, n. 868.

Ormai appare chiaro che il percorso ricostruito lungo questo itinerario è quello più plausibile. La strada quindi proseguiva tra Posta Vecchia e Posta della Morte. Qui le ricognizioni degli anni '90 hanno evidenziato un intenso popolamento che mostra una presenza puntiforme di siti di età romana, a S del tracciato, con continuità di vita dall'età repubblicana a quella medio imperiale, nella località **Posta Vecchia** (Tav. IX, 43)[225] e fino ad epoca tardoantica nella località **Posta della Morte** (Tav. IX, 44)[226]; a nord della strada, in località **Piano di Banzi** (Tav. IX, 45)[227], sono presenti insediamenti rurali, con buona probabilità strettamente collegati fra di loro e forse anche attribuibili ad una distribuzione centuriale. Lungo di esso si attesterebbero i lotti più antichi e quindi di minori dimensioni con una costante che si mantiene in molti casi anche nei periodi successivi quando le fattorie si trasformano in ville e gli appezzamenti in latifondi. Quest'area sembra legata al comprensorio della città di ***Bantia***.

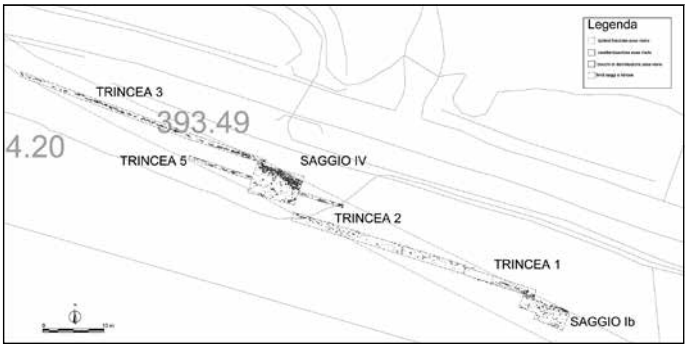


Fig. 80. Banzi (Pz). Località Marascione e Masseria Lancellotti pianta dei rinvenimenti (da Mutino, Gramegna c.s.).

L'attuale cittadina di **Banzi** (fig. 81) può con certezza identificarsi con l'antica *Bantia*[228]. Localizzata su un'altura pianeggiante affiancata dal torrente Banzullo, affluente di sinistra del Bradano. Le fonti non forniscono alcuna informazione sulla città, ma si limitano a porla in rapporto con la vicina *Venusia* [229].

L'abitato era occupato fin dal VIII secolo e aveva una estensione più ampia dell'attuale con i connotati di un insediamento daunio, con i numerosi nuclei di abitazioni e di sepolture diffusi su un ampio sistema collinare probabilmente inizialmente privo di sistema difensivo e forse successivamente in parte cinto da un aggere. Anche i materiali rinvenuti nelle necropoli, in particolar modo quella di Piano Carbone, consentono di collocarla nella sfera di influenza dauna; le ceramiche sono principalmente di produzione canosina pur presentando,

[225] Marchi 2010, 206, nn.866, 867.
[226] Marchi 2010, 206, nn. 869-871.
[227] Marchi 2010, 212-213, nn 914-919.
[228] Per una sintesi su Banzi da ultimo con ampia bibliografia precedente: Marchi 2010, 181-189.
[229] Porph., *Acron. Hor. Carm*. 3, 4, 15.

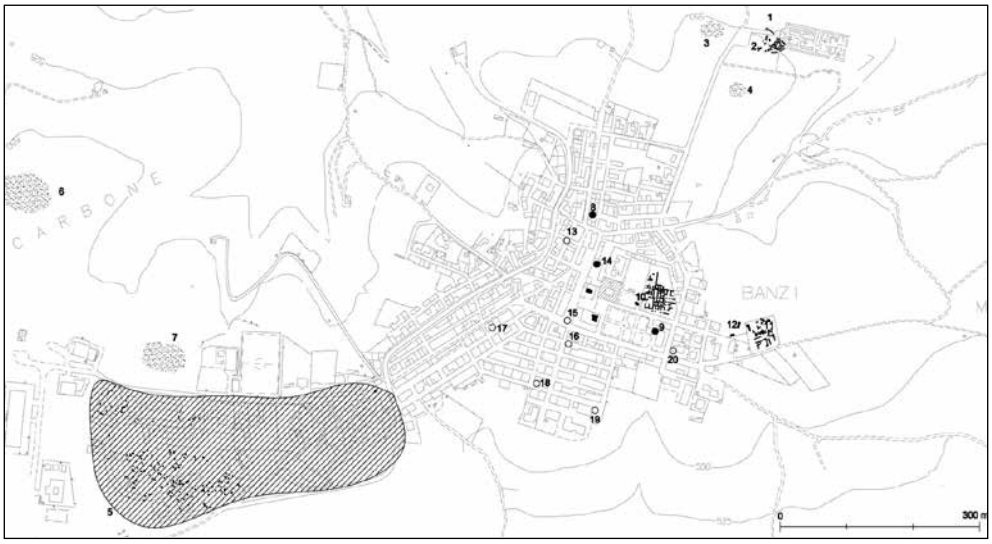


Fig. 81. Banzi (Pz).Carta archeologica dell'abitato di Banzi (da Marchi 2010).

per la posizione del centro alla confluenza di diversi connotati culturali, caratteristiche in cui emergono componenti sia daune che peucete, nonché influssi nordlucani dalla non lontana Oppido Lucano. Al momento della fondazione della colonia venosina la città entra nell'orbita romana pur restando autonoma; in ogni caso risulta essere l'unico centro urbano di quest'area ricordato da Livio[230], accanto a *Venusia*, durante le vicende della guerra annibalica, svoltesi in quest'area. In questo periodo il centro assume molto probabilmente connotati urbani, con il ridimensionamento dell'area occupata, limitata ora alle zone della Badia e di Monte Lupino, e con una definizione funzionale degli spazi all'interno di essa (il *templum*, e le aree pubbliche nel settore della Badia e gli edifici abitativi a Montelupino). A questa programmazione urbana corrisponde a livello amministrativo, la difinizione di una forma di governo, da parte della *civitas libera* bantina del tutto simile a quello coloniale venosino documentato dalla *Tabula bantina*, che presenta sul recto, una *lex* romana della fine del II a.C. e sul verso un testo osco degli inizi del secolo successivo. In quest'ultimo compaiono i nomi di magistrature che nella *civitas* di *Bantia* sono analoghi a quelli presenti nella vicina Venosa (*censores, praetores, praefecti, IIIviri, tribuni plebis, quaestores*). Un'importante iscrizione del I sec. a.C., scritta in lingua epicoria, fissa una proprietà sacra della maggiore divinità del pantheon locale (*Zoves*) per opera di uno o più tribuni della plebe. Con la fondazione del *municipium* l'assetto costituzionale di *Bantia* si modifica, così come attesta una epigrafe che documenta, dalla metà del I secolo a.C., la presenza di *duoviri* come a *Venusia.* La fase imperiale è documentata dalla continuità del quartiere abitativo

[230] Livio, XXVII, 27.

dove negli edifici persiste una semplicità planimetrica e tecniche costruttive che sembrerebbero indicare un mediocre livello delle maestranze locali, nonché un ruolo secondario del centro, ormai isolato dai circuiti commerciali dopo la realizzazione della via Appia-Traiana, e probabilmente dipendente da Venosa.

L'abitato risulta leggermente distaccato dal percorso della strada consolare, ma il suo territorio potrebbe dipendere dal sistema di organizzazione e distribuzione, forse centuriale, condizionato della via (fig. 82). Il fenomeno appare in modo evidente in località Masseria Pizzicocco, qui sono localizzati piccoli insediamenti rurali, con aree di 100-200 mq, posti a breve distanza l'uno dall'altro, con una distribuzione piuttosto fitta, simile a quella riscontrata sui Piani di Camera, vicino a Venosa. Non possiamo escludere, una situazione analoga, con distribuzione meno fitta anche per gli insediamenti di Piano di Riso, quelli di Grotte di Cassano e di Lago delle Ciaule[231].

La strada proseguiva verso SE e in prossimità di masseria **La Sala** si segnalano ancora edifici rurali di modeste dimensioni[232] ed una grande **villa** (Tav. IX, 45) già individuata dal Vinson[233] di età medio/tardo-imperiale sorta su un piccolo sito precedente, interpretata da A. Small con molta prudenza, come una possibile *statio*, forse proprio quella perduta nell'*Itinerarium Antonini,* in considerazione della collocazione alla distanza di 22 km (14.8 miglia) da Venosa[234].

Un percorso secondario, ripercorribile attraverso i numerosi reperti e le iscrizioni funerarie che attestano la presenza di necropoli, doveva collegare l'insediamento di località **la Santissima** (fig. 83), in agro di Spinazzola[235] con la via Appia, che correva più a valle[236]. Leggermente diverso il percorso proposto, in passato, dal Vinson per il quale la strada avrebbe seguito la moderna SS 168 ad E di Venosa, in direzione di Palazzo San Gervasio[237]. Da questa zona la via è ricostruita dal recente lavoro di Small che si può certamente condividere[238] (fig. 84). Secondo questo percorso a 33 km (22

[231] Marchi 2010, 185-198.

[232] Marchi 2010, nn. 832-833.

[233] Vinson 1972, 67-68, n 16.

[234] Small 2019, 237-238. Un'altra ipotesi proposta da Small è l'identificazione di questa statio intermedia con Monte Serico (22 miglia da Venosa e 15 da Silvium) per l'importanza del sito segnalato anche dal Vinson (1972, n. 14) e dalla ricognizioni più recenti di McCallum (McCallum, VanderLeest 2014, 174-195).

[235] Marchi *et al* 2006, 425-442; Marchi 2010, 236-239.

[236] Small, Small 2011, 383-386; Small 2019.

[237] Vinson 1972.

[238] Small 2019.

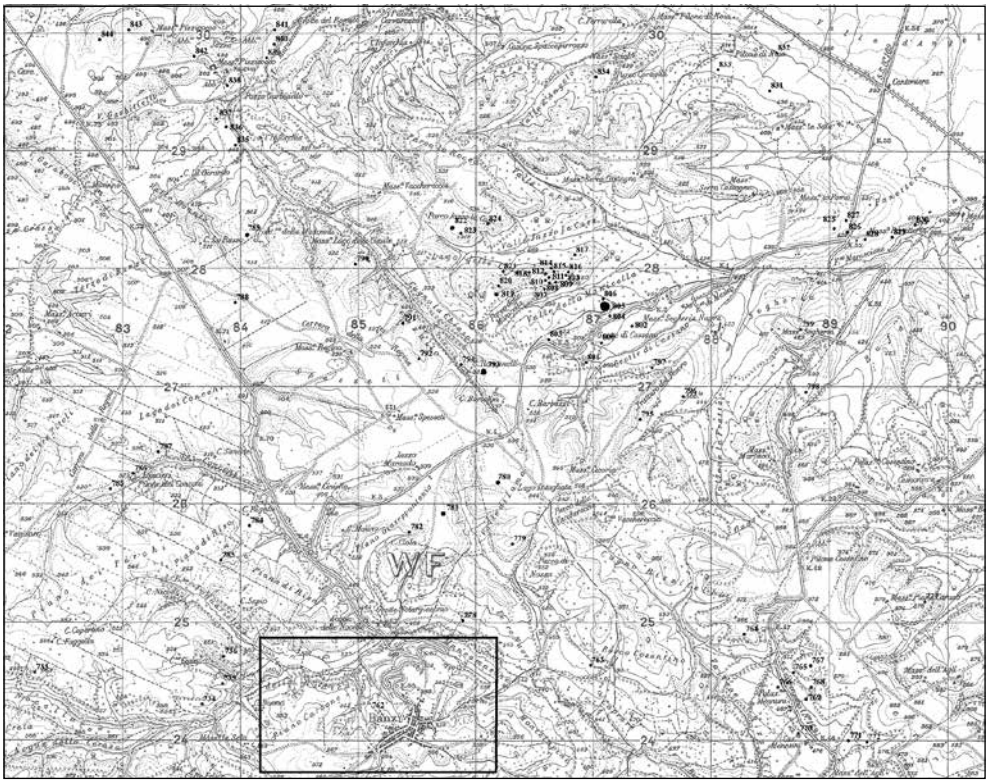


Fig. 82. Banzi (Pz). Carta archeologica del comprensorio di Banzi (da Marchi 2010).

m.p.) da Venosa, la strada passava sotto la collina di **Monte Serico** (Tav. XI, 47; XXX fig. 1; fig. 85) che domina questa parte della valle del Basentello. L'insediamento è di notevole importanza e nel periodo medievale e post-medievale vi sorgeva un castello; ma scavi recenti hanno messo in evidenza anche tracce di un insediamento dell'età del Ferro e resti di edifici del IV-III sec. a.C. che sembrerebbero essere stati abbandonati prima del II sec. a.C[239]. Lungo le pendici N è stato segnalato già da Vinson[240] un ampio insediamento di circa 13 ettari con una frequentazione che giunge fino all'età tardo antica identificato come un *vicus* posto lungo la via romana.

Ad una distanza di 41 km (27.5 m.p.) da Venosa, la strada attraversava il Basentello a breve distanza dalla sua confluenza con il torrente Roviniero dove poteva esserci un ponte. Il punto di passaggio è chiaramente segnalato nelle vecchie carte dell'IGM, ma qualunque evidenza archeologica è stata

[239] Ciriello *et al*. 2012.

[240] McCallum, VanderLeest 2014, 174-195; per una sintesi Small 2019.

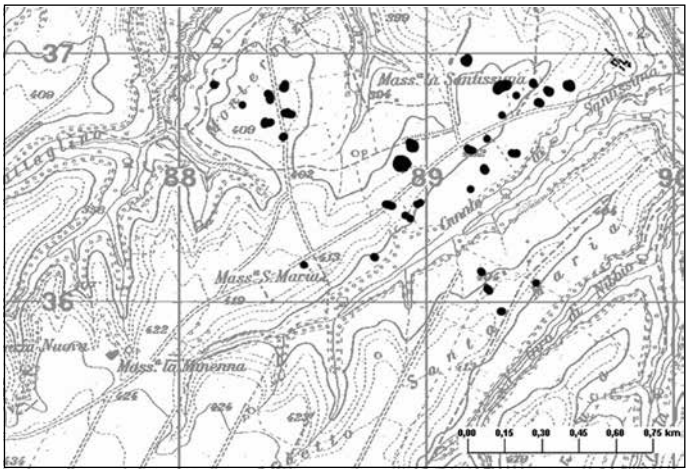


Fig. 83. Spinazzola (Ba). Località la Santissima planimetria del villaggio (da Marchi 2010).

obliterata dalla Diga del Basentello costruita nel 1974.

Dopo aver attraversato il Basentello, la strada saliva le pendici della Serra S. Felice in una zona dove una frattura geologica del Pliocene ha abbassato una parte dell'altopiano, creando la terrazza naturale su cui fu realizzato il complesso di **Vagnari** (Tav. XII, 48; fig. 86).

Il percorso della strada antica, indicata anche sulle vecchie mappe, corrisponde a quella della strada attuale.

La strada passava a 300 metri dal sito di Vagnari, dove gli scavi hanno messo in evidenza un *vicus* posto all'interno di una proprietà imperiale, dove sono documentate intense attività agricole ed artigianali[241].

Il villaggio, che risale già al periodo ellenistico, presenta varie fasi di riorganizzazione: la prima in età augustea quando il sito divenne una proprietà imperiale; la seconda verso la fine del I sec. d.C. quando il complesso è stato ampliato; la terza intorno all'inizio del V sec. quando la maggiore parte del villaggio è stata distrutta ed è stato occupato da un nuovo nucleo tardo-antico; e la quarta verso la fine del VI sec. d.C. quando gli edifici tardo-antichi sono stati abbandonati e alcune capanne alto-medievali sono state costruite sopra le loro rovine. Il corso della strada dopo Vagnari non è abbastanza ben delineato. Quella indicata sulla mappa di Rizzi Zannoni, passa presso la località Mennini che sembra corrispondere all'attuale Masseria Vagnari, e scende verso la valle della fiumara Pentecchia, in corrispondenza con la strada odierna già indicata sulla mappa del 1928. È qui che già Vinson faceva passare la Via Appia e lungo di essa segnalava una probabile villa romana,

[241] Small 2011.

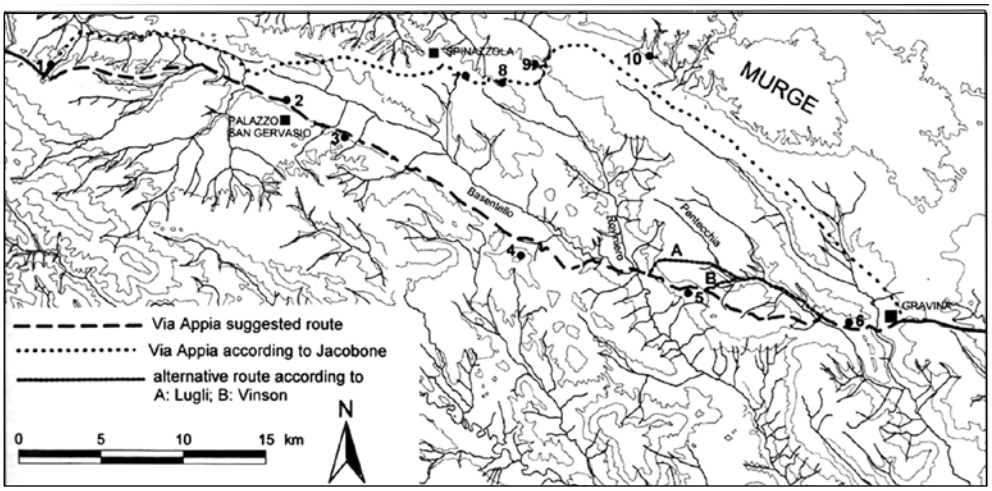


Fig. 84. Ipotesi di ricostruzione con le possibili varianti tra Palazzo San Gervasio e Gravina (da Small, Small 2011.

Fig. 85. Genzano di Lucania (Pz). Monte Serico: veduta del castello.

abitata tra I e V sec. d.C., che prendeva il posto di un piccolo insediamento peuceta[242]. Proprio in questo punto la strada arriva nelle vicinanze di Botromagno-*Silvium* (fig. 87).

Nel periodo tardo-repubblicano la collina era occupata da un piccolo

[242] Small 2019, 234-235, sito V5.

Fig. 86, Gravina (Ba). Vagnari. Veduta del comprensorio (da Small 2019).

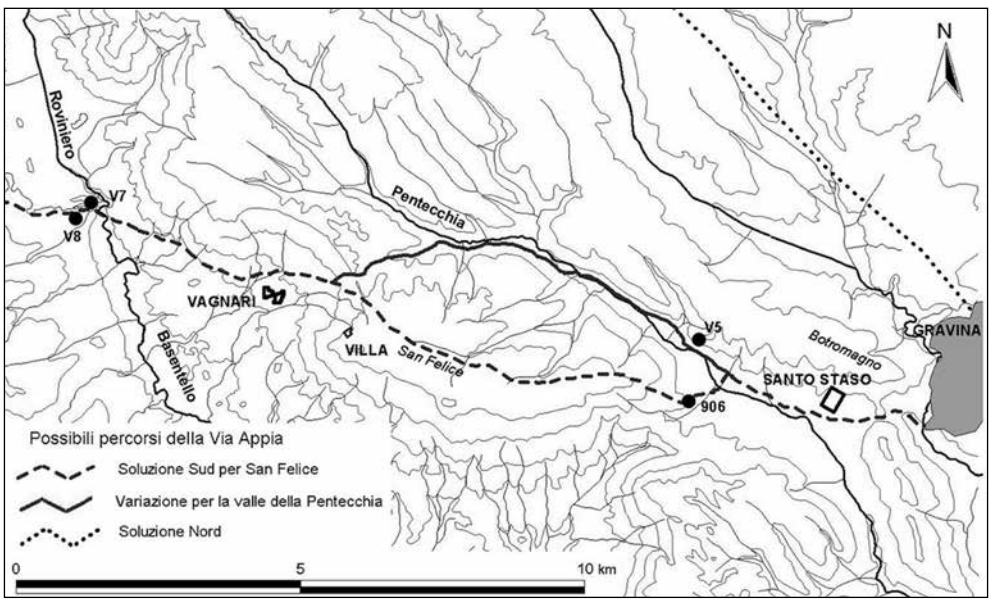


Fig. 87. Il percorso tra Vagnari e Gravina con la variante verso l'insediamento di San Felice (da Small 2019).

insediamento erede dell'abitato peuceta; la strada, o un diverticolo di essa, avrebbe potuto salire sull'altipiano seguendo una piccola valle laterale che offre un accesso praticabile alla collina. Ma nella seconda fase più tarda della strada, quella nota dagli itinerari, l'insediamento di Botromagno non esisteva più. La *statio* di *Silvium* è quindi da ricercare più in basso e Small ipotizza pertanto fosse localizzata nella zona di Santo Staso ubicata ai piedi della collina sul lato S, ad una distanza di km 56 (37.5 m.p.) da Venosa dove una ricognizione recente[243] ha identificato un sito di mq 6000-8000, abitato almeno dal IV sec. a.C. al periodo altomedievale.

È probabile, dunque, che la *statio* di *Silvium* corrisponda a questo sito, che avrebbe mantenuto in vita il nome dell'insediamento abbandonato sulla collina.

Da Gravina a Brindisi

Tra Gravina e Altamura occorre affrontare un altro problema, quello relativo all'attraversamento del Torrente di Gravina, che sicuramente ha avuto luogo a S della città medievale e moderna, dove il burrone della Gravina comincia ad aprirsi, lasciando spazio per un ponte ad un livello basso, sotto quello attuale che conduce alla SS 97, più o meno dove un ponte continua a servire una piccola strada campestre. Ma non ci sono tracce di un ponte antico.

Più incerto il percorso fino a Taranto per ora non confortato da una ricerca sistematica e quindi i punti di partenza per la ricostruzione sono ancora una volta gli itinerari. L'*Itinerarium Antonini* menziona dopo *Silvium*: *Blera, Sub Lupatia* e *Ad Canales*; mentre la *Tabula Peutingeriana* riporta la *statio* di *Silutum* ma non contempla *Blera*, il toponimo della penultima tappa risulta modificato in *Sublubatia* e omette l'ultima sosta di *Ad Canales*.

La tappa successiva a *Silvium* menzionata nell'*Itinerarium Antonini* è *Blera*, collocata alla distanza di 13 miglia, che invece non compare tra le *stationes* registrate nella Tabula. Lugli propone una generica collocazione di *Blera* ai piedi della Murgia Catena[244], circa 7 km a SE di Altamura, dove si giunge da Gravina seguendo un antico tratturo, la cui traccia fu riconosciuta attraverso la fotografia aerea[245] e che è ancora indicato nell'attuale cartografia

[243] McCallum, VanderLeest 2014; Small 2019, 234.
[244] Lugli 1963, 29.
[245] Lugli 1939, 9-10.

con il toponimo di "Via Tarantina" e "Via Appia Antica"[246].

G. Radke e G. Uggeri identificano invece *Blera* con il moderno centro di Altamura[247]. A. Fornaro prende in considerazione il percorso indicato dalla *Tabula Peutingeriana* che propone tra *Silvium* e *Sublupatia* una distanza di 23 miglia, pari a 34,5 km., e pertanto identifica la statio con il casale Viglione, circa 13 km a NW del comune di Laterza (TA)[248]. G. Uggeri invece colloca la statio di *Sub Lupatia* presso la masseria Miseria, a N del territorio del comune di Laterza, ma a circa 4 km di distanza, pari a 2 miglia, ad E di Viglione, spostandosi lungo un rettilineo che segue l'andamento del tratturo Tarantino[249].

Infine G. Lugli aveva identificato la tappa con "la Taverna", antico toponimo presso Candile, casale a circa 4 km a N di Laterza ed esattamente collocato a 14 miglia dalla Murgia Catena[250].

Una recente indagine di ricognizione[251] ha portato all'individuazione in località Masseria Castello (Altamura-BA) di un *vicus* di medie dimensioni, dove si registra una continuità di vita dall'età repubblicana fino all'altomedioevo, posto in prossimità del percorso della Via Appia e per questo identificato con *Blera;* contestualmente la *statio* di *Sub Lupatia* è riconosciuta con masseria Caione (Laterza-TA), dove ugualmente è stato individuato un *vicus* anch'esso occupato dall'età repubblicana a quella altomedievale (fig. 88).

L'identificazione è stata elaborata prendendo in considerazione i dati archeologici raffrontandoli con i calcoli delle distanze riportate nell'*Itinerarium Antonini*. La distanza tra località Santo Staso (*Silvium*) e Masseria Castello (*Blera*?), seguendo il probabile percorso della via Appia è di 19,6 km ca., l'*Itinerarium Antonini* riporta tra *Silvium* e *Blera* XIII miglia (19, 2 km). La distanza tra Masseria Castello e Masseria Caione (*Sub Lupatia*) è di 20,1 km ca. Convertendo in chilometri le XIII miglia riportate dall'*Itinerarium Antonini* tra le due stazioni, dovrebbero intercorrere tra *Blera* e *Sub Lupatia* 20,7 km ca. Sulla base di queste evidenze, pur con le dovute cautele, l'autore ritiene plausibile l'identificazione dei due *vici* con le due stazioni itinerarie[252] (fig. 89). Ultima tappa, prima di raggiungere Taranto, è *Ad Canales*, indicata nell' *Itinerarium Antonini* ad una distanza di 13 mi-

[246] IGM F. 189 Altamura.
[247] Radke 1981, 175; Uggeri 1983, 196.
[248] Fornaro 2000, 302.
[249] Uggeri 1983, 198.
[250] Lugli 1939, tavv. XIVb e XVb.
[251] Piepoli 2014; Piepoli 2016, 211-213.
[252] Piepoli 2016, 208-213.

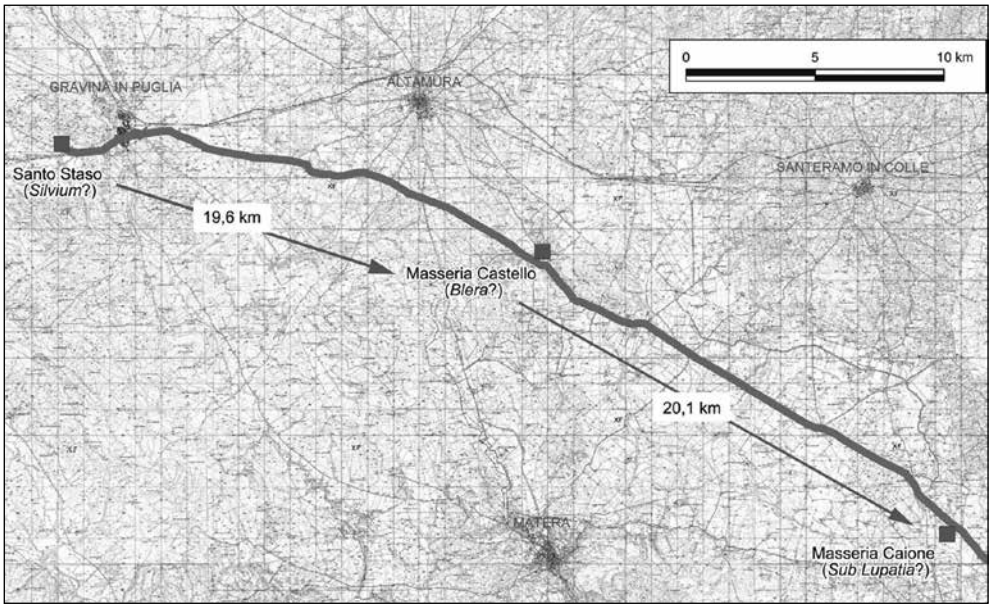


Fig. 88. Il percorso tra Gravina e la statio di Sub Lupatia (da Piepoli 2016).

glia da *Sub Lupatia*. Nella Tabula non viene tramandata questa stazione ma semplicemente si segnala la distanza di 20 miglia, cifra che viene ricordata anche nell'*Itinerarium Antonini* come lunghezza del tratto tra la *statio* di *Ad Canales* e *Tarentum*. Anche in questo caso le identificazioni proposte dagli studiosi sono molteplici e differenti. G. Lugli aveva localizzato la fermata di *Ad Canales* in località 'Parete Pinto', a NW di Palagiano[253]. A. Fornaro non ha dubbi nel collocare la fermata di *Ad Canales* in contrada Pagliarone all'esatta distanza di 13 miglia da *Sub Lupatia* e di 20 miglia da Taranto[254].

Secondo G. Radke e G. Uggeri la fermata si può invece individuare in una zona a S dell'attuale centro di Castellaneta, a circa 3 km., tra le masserie Pagliarone e Minerva[255].

Pur non essendo facilmente riconoscibile il tracciato della via fino a Taranto, alcuni elementi certi contribuiscono alla sua ricostruzione; un tratto di via glareata è stato rinvenuto in corrispondenza di Masseria Capitolicchio Vecchia tra Palagiano e Taranto, di cui si è già parlato, e poco più avanti, 7 km prima di Taranto, si riconoscono i ruderi di un ponte romano, realizzati in opera cementizia e rivestimento in opera quadrata, con il quale

[253] Lugli 1963, 29.
[254] Fornaro 2000, 302.
[255] Uggeri 1983, 200; Radke 1981, 175.

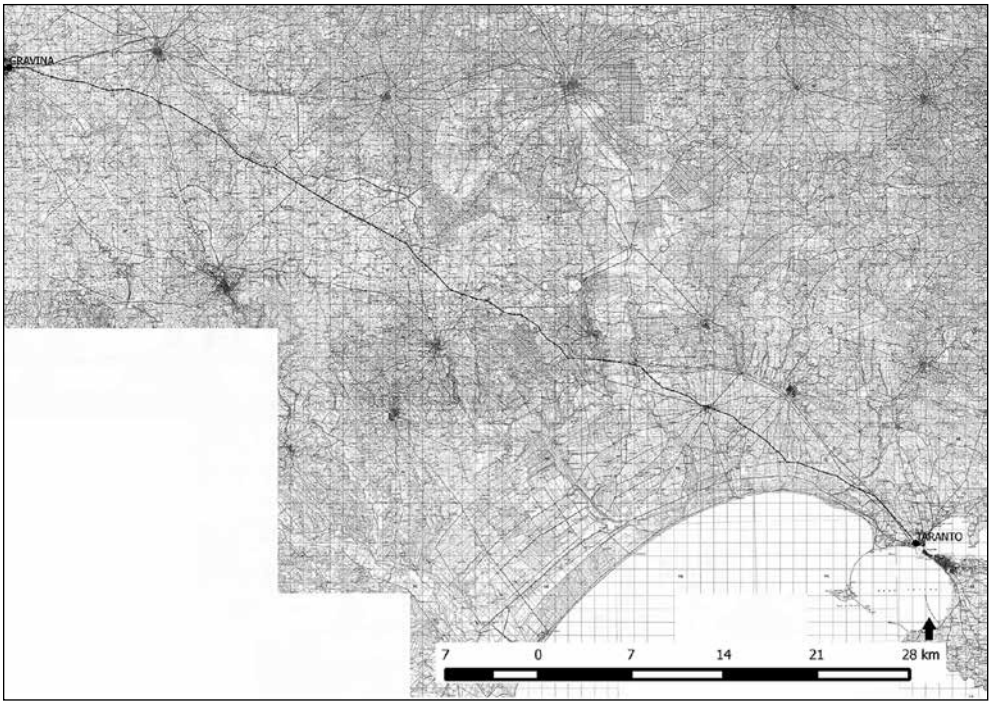


Fig. 89. Ricostruzione del percorso tra Gravina e Taranto.

la strada scavalcava la Gravina Gennarini[256]. Già Lugli aveva tentato di ricostruire questo ultimo tratto, attraverso l'interpretazione delle fotografie aeree ripreso anche da G. Uggeri, nel tracciato del tratturo tarantino che da Palagiano si dirige verso SE in contrada Patemisco e prosegue più o meno direttamente fino ad incontrare il fiume Tara. G. Uggeri, per l'identificazione, essendo l'area fortemente compromessa dall' urbanizzazione moderna, recupera la testimonianza del Pratilli, che afferma di aver ritrovato ancora tracce della strada in prossimità del fiume Tara, dove grazie ad un ponte oltrepassava la gravina[257]. 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.

Le recenti ricerche di Giovanna Cera[258] confermano l'ipotesi di due percorsi in ingresso a Taranto. Successivamente gli Itinerari indicano la *statio*

[256] Ceraudo 2019, 122-126.
[257] Uggeri 1983, 202- 204; da ultimo Cera 2019.
[258] Cera 2019, 133-152.

di *Mesochorum*, posta verosimilmente a SE di Monteiasi[259], presso l'attuale Masseria Misicuro, dove, avveniva il ricongiungimento tra i due rami della strada. Continuando verso E, tra il Profico e Santa Elisabetta, il percorso della consolare è testimoniato dalle tracce aerofotografiche, che ne indicano il passaggio in direzione di Masseria Vicentino[260], sede di un abitato messapico di cui la strada lambiva il limite settentrionale[261]. Non tutti gli autori sono concordi tuttavia con questa ricostruzione e propongono un tracciato che passa circa due miglia a N del centro antico e localizzano la stazione viaria in corrispondenza della contrada Madonna di Gallano, dove sono emersi cospicui resti riferibili a una villa e a un impianto termale della metà del I sec. a.C. Anche nel tratto successivo il tracciato, in parte riconoscibile sulle foto aeree, in parte conservato in un tratturo, dopo un rettilineo di circa 14 km raggiungeva il centro di Oria, identificato con la *mansio* di *Urbius*[262].

Dopo *Urbius* la strada procedeva verso NE, in direzione della successiva tappa, con un percorso perpetuato dalla vecchia strada per Latiano, oggi parzialmente ridotta a una carrareccia. Superata la località Villa Nina la via proseguiva verso NE attraversando le località Minicardo, Carnala e Catena, e correndo, più oltre, lungo il limite comunale tra Latiano e Mesagne[263].

Quindi il tracciato raggiungeva il centro messapico di Muro Tenente, correndo, in questo punto, lungo il lato settentrionale delle sue mura, con un percorso in buona parte documentato da alcuni resti di basolato visti in passato[264] e da chiare tracce apprezzabili sulle riprese aeree, specialmente a NW e a NE dell'abitato[265].

L'identificazione dell'antico centro di Muro Tenente con la *mansio* di *Scamnum* resta ancora incerta[266]. Nel tratto successivo alla zona di Muro Tenente il percorso procedeva in direzione di Mesagne, dove sembra parzialmente conservato in una carrareccia che converge con il tracciato della SS 7 in corrispondenza del canale della Capece. Quindi, sempre con andamento NE-SW, attraversava la fascia attualmente definita dalla linea ferroviaria e dalla SS 7. In questo settore la strada era fiancheggiata da complessi rurali,

[259] La Miroslav Marin (1986, 37) ipotizza il passaggio della strada attraverso il centro di Monteiasi.

[260] Uggeri 183, 214 e fig. 34, tav. XXIV.

[261] Sull'insediamento messapico di Masseria Vicentino: Fedele 1966, 29-52; Fornaro 1973, 173-213; Lamboley 1996, 136-140.

[262] Uggeri 1983, 216-218; Miroslav Marin 1986, 42-43; Cera 2019.

[263] Uggeri 1983, 218; Miroslav Marin 1986, 45; Cera 2019, 141-145.

[264] Degrassi 1963, 71-72.

[265] Cera 2008, 136, 138; Cera 2015, 159-164.

[266] Per una sintesi sulle varie ipotesi da ultimo Cera 2019, 140-142.

spesso di una certa consistenza, e a lunga continuità di vita[267].

Varie sono anche le ipotesi sulla ricostruzione dell'ultimo tratto della via Appia tra Taranto e Brindisi a cominciare dalla data di costruzione (fig. 90).

Secondo alcuni poteva essere stato realizzato in coincidenza con le operazioni della seconda guerra punica[268]. Diversa è l'ipotesi di G. Uggeri, sostanzialmente accettata, di una costruzione immediatamente successiva alla fine della prima guerra punica, e alla fondazione della colonia di *Brundisium*. La via Appia, inglobando anche lo strategico Salento, con il porto di Brindisi,

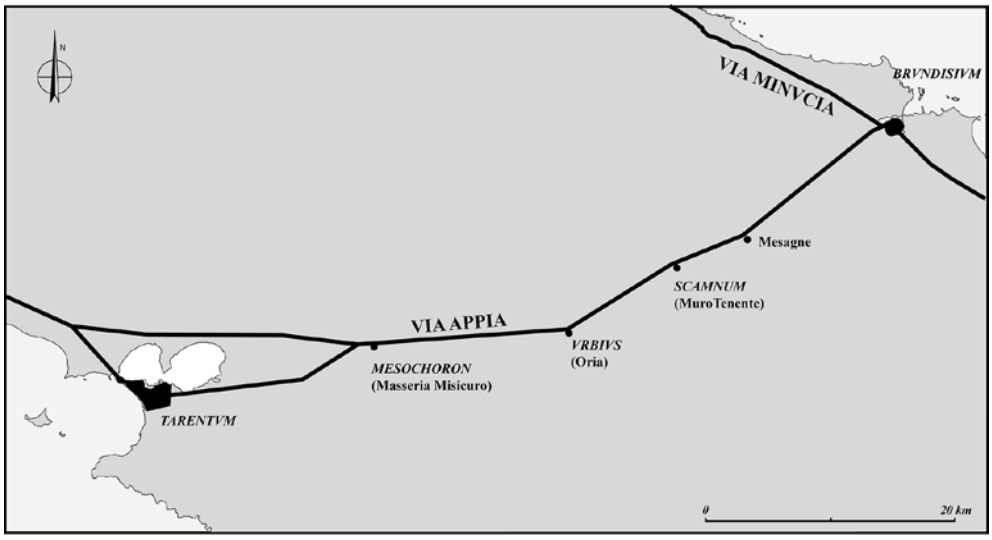


Fig. 90. Ricostruzione del percorso tra Taranto e Brindisi (da Ceraudo 2019).

rappresentava la via per la conquista dei Balcani e della Grecia[269].

Per quanto riguarda il suo percorso si propongono diverse alternative oltre al tracciato rettilineo della SS 7 ancora nota come "via Appia", vengono individuate altre due strade che collegano Mesagne a Brindisi. Una a N della moderna statale, sfiora la periferia moderna del centro messapico e prosegue in modo irregolare; il suo percorso è individuabile nelle suddivisioni catastali ancora visibili fino alla metà del secolo scorso[270]. La seconda a S

[267] Cera 2015, Cera 2019.

[268] Questa ipotesi sarebbe avvalorata dal rinvenimento ad Oria di un asse viario orientato in senso EW che taglia una tomba di fine III sec. a.C. cfr. Maruggi 1988, 65-67.

[269] Uggeri 1983, 182.

[270] Uggeri 1983, 220-226; Aprosio 2008, 93.

della SS 7 e prosegue verso NE con andamento rettilineo fino alla periferia di Brindisi per entrare in città presso Porta Mesagne[271].

Lungo l'ultimo tratto, in direzione di Brindisi[272], un ruolo nodale dovette rivestire – anche per la sua collocazione, a circa metà strada tra Mesagne e Brindisi - il complesso individuato in prossimità di Masseria Masina, dove gli scavi hanno documentato la presenza di un articolato complesso interpretato come *vicus*, con probabile funzione di stazione viaria lungo il tracciato dell'Appia[273]. A NE di questo sito, l'andamento della consolare sembra riconoscibile in una lunga traccia rettilinea rilevabile su alcune immagini aeree all'interno della fascia di terreno delimitata a N dalla linea ferroviaria, a S dal tracciato della SS 7. Approssimandosi alla colonia brindisina, infine, la strada attraversava la vasta necropoli di via Cappuccini-via Osanna-via Carpentieri (III sec. a.C. - IV sec.d.C.)[274] ed era fiancheggiata da monumenti funerari, documentati nelle vicinanze di Porta Napoli[275]. Più o meno in questo punto la strada entrava in città[276] dove sono ancora collocati i resti di due monumentali colonne[277] (Tav. XXX fig. 2).

A Brindisi si conclude il lungo "cammino" della *Regina Viarum*, che si è tentato di ripercorrere attraverso le ricerche più aggiornate che lasciano trapelare ancora molti dubbi e incertezze. Una ricostruzione certa della intera via consolare si potrà avere solo proseguendo la ricerca, e ripercorrendo l'intero itinerario sulle orme di Pratilli e di Ashby.

[271] Aprosio 2008, 93; Marin 1986, 27-68.

[272] In questo settore il tracciato della consolare era fiancheggiato, a nord e a sud, da alcuni complessi rurali di un certo rilievo: cfr. Marangio 1975, 116-117; Quilici, Quilici Gigli 1975, 76; Uggeri 1983, 224; Miroslav Marin 1986, 52; Aprosio 2008, figg. 27-31, 35, 37, 43.

[273] Manacorda, Volpe, 1994, 107-109; Volpe, 1994, 69-80; Aprosio 2005, 443-444; Aprosio 2008, 138-140. La funzione di mansio sarebbe plausibile almeno fino alla fine del III sec. d.C.

[274] Cocchiaro 1988, 63-229; *Eadem* 2002-2003, 143; *Eadem* 2015, 93-97; per una sintesi bibliografica Cera 2019, 143.

[275] Cera 2019, 143-144, nota 50.

[276] L'ipotesi di identificazione dell'attuale Porta Mesagne (o comunque delle sue immediate vicinanze) con una delle porte urbiche della colonia latina si fonda sulla sostanziale coincidenza di tracciato della via Appia con quello della moderna strada statale N. 7, che termina il suo percorso in questo punto: Cera 2019, 144, nota 51.

[277] Recenti studi sembrano riferire le colonne ad un grande edificio pubblico: Ceraudo 2019, 129.

BIBLIOGRAFIA GENERALE*

Aberson, Tarpin 1990 — M. Aberson, M. Tarpin, *Les inscriptiones en lettres de bronze en remploi dans l'Eglise inachevée de la SS. Trinità à Venosa*, in *Basilicata. L'espansionismo romano nel Sud-Est d'Italia. Il quadro archeologico* (a c. di M. Salvatore, Atti del convegno), Venosa 1990

Alvisi 1970 — G. Alvisi, *La viabilità romana della Daunia*, Bari 1970

Aprosio 2005 — M. Aprosio, *Paesaggi tardoantichi di Brindisi*, in *Paesaggi e insediamenti rurali in Italia meridionale fra Tardoantico e Altomedioevo. Atti del primo seminario sul Tardoantico e l'Altomedioevo in Italia meridionale* (a c. di G. Volpe, M. Turchiano), Bari 2005, 443-444

Aprosio 2008 — M. Aprosio, *Archeologia dei paesaggi a Brindisi dalla romanizzazione al Medioevo*, Bari 2008

Ashby 1902 — Th. Ashby, *The Classical Topography of the Roman Campagna*, in *BSR* I, 1902, 125-185

Ashby 1903 — Th. Ashby, *Dessins inedits de Carlo Labruzzi*, in *Mélanges d'archeologie et d'histoire* XXIII, 1903, 376-418

Ashby 1904 — Th. Ashby, *Documenti inediti relative alla storia della via Appia*, in *Atti del Congresso Internazionale di Scienze Storiche* (Roma 1903), vol. V, Roma 1904, 125-133

Ashby 1916-1917 — Th. Ashby, *Le vie Appia e Traiana*, in *Bollettino dell'Associazione Archeologica Romana* VI-VII, 1916-17, 10-23

Ashby, Gardner 1916 — Th. Ashby, R. Gardner, *The Via Traiana*, in *BSR* VIII, 1916, 104-171

ATTA — *Atlante Tematico di Topografia Antica* (a c. di L. Quilici, S. Quilici Gigli), Roma

ATTA 2002 — *La via Appia. Iniziative e interventi per la conoscenza e la valorizzazione da Roma a Capua,* in *ATTA*, 11, 2002

Bartimmo Cancellara 1938 — F. Bartimmo Cancellara, *Le vie della Lucania nell'antichità con particolare rilievo al tracciato dell'Appia prima di Traiano*, in *Atti del IV Congresso Nazionale di Studi Romani*, II (a c. di C. Galassi Paluzzi), Roma 1938, 249-253

Bottini 1984 — A. Bottini, *Madonna della Scala- Tomba infantile e Tomba di Marcello*, in *Venosa. Un parco archeologico e un museo. Come e perché* (a c. di M. Salvatore), Taranto 1984, 52-54

Per le abbreviazioni dei titoli delle riviste e delle principali raccolte si veda la *Liste der Abkürzungen DAI.* Per l'ordine alfabetico dei nomi complessi è stato seguito il dizionario dell'Enciclopedia Treccani.

Buck 1971 — R.J.B. Buck, *The via Herculia*, *BSR* XXXIX, 1971, 66-87

Calderoni Martini 1920 — P. Calderoni Martini, *Gravina e l'antica* Silvium, Gravina 1920

Camodeca 1997 — G. Camodeca, M. Aemilius Lepidus, *cos. 126 a. C., le assegnazioni graccane e la via Aemilia in Hirpinia*, in *ZPE* CXV, 1997, 263-270

Capogrossi Colognesi 2009 — L. Capogrossi Colognesi, *Storia di Roma tra diritto e potere*, Milano 2009

Cappellano 1584 — A. Cappellano, *Venosa 28 febbraio 1584*, (a c. di R. Nigro), ristampa Venosa 1985

Castagnoli *et al.* 1972 — F. Castagnoli, A.M. Colini, G. Macchia, *La Via Appia e la Campagna romana*, Roma 1972

Castrianni, Ceraudo 2013 — *La Regina Viarum e la Via Traiana. Da Benevento a Brindisi nelle foto della collezione Gardner* (a c. di L. Castrianni, G. Ceraudo), Grottaminarda 2013

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

Cera 2015 — G. Cera, *Topografia e popolamento nell'Alto Salento. Il territorio di Mesagne dalla Preistoria alla Tarda Antichità* (Carta Archeologica d'Italia. Puglia), Foggia 2015

Cera 2019 — G. Cera, *La via Appia tra Taranto e Brindisi: ricostruzione del percorso e rapporti con il popolamento*, in Marchi 2019a, 133-152

Ceraudo 2012 — *Lungo l'Appia e la Traiana* (a c. di G. Ceraudo), Grottaminarda 2012

Ceraudo 2015 — G. Ceraudo, *La Via Appia (a sud di Benevento) e il sistema stradale in Puglia tra Pirro e Annibale*, in *Atti 52° Convegno di Studi sulla Magna Grecia* (Taranto 2012), Napoli 2015, 211-245

Ceschi 1956 — C. Ceschi, *La mostra dell'Appia Antica a Palazzo Venezia*, in *Capitolium*, 31, 1956, 169-178

Chiocchini *et al.* 2016 — U. Chiocchini, C. Grassi, F. Vistoli, *Contributo alla determinazione del tracciato della Via Appia antica tra* Aeclanum *e* Venusia, in *AttiMemMagnaGr*, Quarta serie VI (2014-2015), Roma 2016, 65-108

Chelotti 1993 — M. Chelotti, *Proprietari e padroni tra Canosa e Venosa*, in *L'Epigrafia del villaggio* (a c. di A. Calbi, A. Donati, G. Poma, Atti del coll. Borghesi, Forlì 1990), Faenza 1993, 448-455

Chelotti 2003 — M. Chelotti, *Supplementa Italica*, n. s. 20, Roma 2003

Cimaglia 1757 — G. Cimaglia, *Antiquitates Venusiae tribus libris axplicatae*, Napoli 1757

Cipolloni Sampò 1986 — M. Cipolloni Sampò, *Dinamiche di sviluppo culturale e analisi archeologica: problemi interpretativi nello scavo di un sito*, in *DialA*, terza s. 4, 2, 1986, 225-235

Ciriello *et al.* 2012 — R. Ciriello, L. Cossalter, M. Sodo, *Ricerche recenti in*

area mediobradanica. L'insediamento di Monteserico nella prima età del ferro, in *Prima delle colonie: organizzazione territoriali e produzioni ceramiche specializzate in Basilicata e Calabria settentrionale ionica nella prima età del ferro* (a c. di M. Bettelli, M. Fabbri, C. De Faveri, M. Osanna), Venosa 2012, 309-338

Coarelli 1988 — F. Coarelli, *Colonizzazione romana e viabilità*, in *DialA,* s. III, anno 6, 2,1988, 35-48

Cocchiaro 1988 — A. Cocchiaro, *La necropoli*, in *La necropoli di via Cappuccini a Brindisi* (a c. di A. Cocchiaro, G. Andreassi), Brindisi 1988, 63-229

Cocchiaro 2002-2003 — A. Cocchiaro, *Brindisi. Via De Carpentieri*, in *Taras*, XXII, 1-2, 2002-2003, 143

Cocchiaro 2015 — A. Cocchiaro, in *Taras* n.s. II, 2015, 93-97

Cracolici 2003 — V. Cracolici, *Interventi nelle necropoli urbane*, in *Venosa tra età repubblicana ed imperiale* (Catalogo della mostra, Venosa 2003), Lavello 2003, 27-34

Corrente *et al.* 2008a — M.Corrente, M.I. Battiante, L. Ceci, A. Di Zanni, G. Finzi, M. Roccia, V. Romano, F. Rossi, P. Spagnoletta, *Le diverse esigenze. Paesaggio rurale, archeologia preventiva e fattorie del vento*, in *Atti del 28° Convegno di Preistoria, Protostoria e Storia della Daunia* (San Severo, 25-26 novembre 2007), San Severo 2008, 341-374

Corrente *et al.* 2008b — M. Corrente, C. Albanesi, F. Castaldo, V. Distasi, R. Fiadino, M. Gordini, M.G. Liseno, S. Petrolini, F. Rossi, *Prima e dopo Roma. Sostrati formativi e profilo culturale della Daunia alla luce delle recenti attività di scavo della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia*, in *Atti del 28° Convegno di Preistoria, Protostoria e Storia della Daunia* (San Severo, 25-26 novembre 2007), San Severo 2008, 375-404

Corsi 2000 — C. Corsi, *Stazioni stradali e cursus publicus. Note di tipologia dell'insediamento lungo la viabilità romana,* in *Orizzonti* 1, 2000, 241-252

Corsi 2019 — C. Corsi, *L'assistenza ai viaggiatori lungo la via Appia, tra servizio di stato ed imprenditoria privata,* in Marchi 2019a, 49-68

Degrassi 1963 — N. Degrassi, *Vie della magna Grecia*, in *Vie di Magna Grecia* (Atti del II Convegno di studi sulla Magna Grecia, Taranto 1962), Napoli 1963, 70-74

De Lorenzo 1906 — G. De Lorenzo, *Venosa e la regione del Vulture*, Bergamo 1906, 34-36

De Luca 2009 — M. De Luca, *Le vie antiche nella Baronia-le grandi vie romane*, in *Pagus* 2009, 3

Del Lungo 2013 — S. Del Lungo, *Topografia e antichità della via Herculia in Basilicata*, *tra leggenda e realtà*, in *Lungo la via Herculia* (a

c. di C. A. Sabia, R. Sileo), Lagonegro (PZ) 2013, 15-90

De Rosa, Jatta 2013 — P.A De Rosa, B. Jatta, *La via Appia nei disegni di Carlo Labruzzi alla Biblioteca Apostolica Vaticana*, Citta del Vaticano 2013

Di Meo 2013 — N.G. Di Meo, *Il tracciato dell'Appia antica dall'Ofanto a Venosa*, in *La via delle aquile nella terra dei lupi* (a c. di C. Grassi), Nusco (AV) 2013, 89-98

Fedele 1966 — B. Fedele, *Gli insediamenti preclassici lungo la via Appia antica in Puglia*, in *AnnPisa* XIX, 1-4, 1966, 29-52

Ferlazzo 2019 — G. Ferlazzo, *Le fonti cartografiche per il percorso della via Appia a Melfi*, in Marchi 2019a, 211-222

Fiocchi Nicolai 2015 — V. Fiocchi Nicolai, *Memorie paleocristiane della* mansio *di* Tres Tabernae *al XXXIII della via Appia*, in Humanitas. *Studi per Patrizia Serafin* (a c. di A. Serra), Roma 2015, 125-135

Fornaro 1973 — A. Fornaro, *Il problema di* Mesochorum, in *ArchStorPugl* XXVI, 1973, 173-213

Fornaro 2000 — A. Fornaro, *Riflessioni sul percorso della via Appia tra Benevento e Taranto*, in *RTopAnt* X, 2000, 301-308

Fortunato 1968 — G. Fortunato, *Badie, feudi e baroni della Valle di Vitalba*, I, in (a c. di T. Pedìo), Manduria 1968

Gatti 1897 — G. Gatti, *Benevento. Di un cippo miliario dell'Appia e di altre lapidi iscritte*, in *NSc* 1897, 160-163

Gangemi 1987 — G. Gangemi, *Osservazioni sulla rete viaria antica in Irpinia*, in *L'Irpinia nella Società Meridionale* II, Avellino 1987, 117-123

Ghiandoni 1995 — O. Ghiandoni, *Il sarcofago asiatico di Melfi*, in *BdA* 89-90, 1995, 1-58.

Giustiniani 1816 — L. Giustiniani, *Dizionario geografico ragionato del regno di Napoli*, I-XIII, Napoli 1797-1816

Grelle, Silvestrini 2013 — F. Grelle, M. Silvestrini, *La Puglia nel mondo romano. Storia di una periferia*, Bari 2013

Iacobone 1935 — N. Iacobone, *La patria di Orazio, Venusia, centro stradale dell'Apulia e della Lucania,* in *Iapigia* VI, III, 1935, 307-332

Johannowsky 1990 — W. Johannowsky, *L'abitato tardo-ellenistico a Fioccaglia di Flumeri e la romanizzazione dell'Irpinia*, in *Basilicata. L'espansionismo romano nel sud-est d'Italia* (Atti del Convegno, Venosa 1987), Venosa 1990, 269-276

Johannowsky 1991 — W. Johannowsky, *Circello, Casalbore e Flumeri nel quadro della romanizzazione dell'Irpinia*, in *La Romanisation du Samnium aux II et I siècles av. J.-C.* (Atti del Convegno internazionale, Napoli 1988), Napoli 1991, 57-83

Kok 2009 — R.A. Kok, *Un nucleo di tombe della necropoli di Melfi-Pisciolo. Riflessioni sulla rappresentazione dell'identità nello spazio funerario*, in *Siris* 10, 2009, 65-80

Labruzzi 1790 — C. Labruzzi, *Via Appia illustrata ab urbe Roma ad Capuam*, Roma 1790 (Ristampa del 1967 con testi di G. Lugli)

Lamboley 1996 — J.L. Lamboley, *Recherches sur les Messapiens, IV-II siecle avant J.C*, Roma 1996

Lenormant 1883 — F. Lenormant, *A Travers l'Apulie et la Lucanie. Note de voyage*, I, Parigi 1883

Le Pera Buranelli, Turchetti 2003 — *Sulla via Appia da Roma a Brindisi. Le fotografie di Thomas Ashby (1891-1925),* (a c. di S. Le Pera Buranelli, R. Turchetti), Roma 2003

Lippolis 1997 — E. Lippolis, *Tra Taranto e Roma. Società e cultura urbana in Puglia tra Annibale e l'età imperiale*, Martina Franca (TA) 1997

Lippolis, Baldini Lippolis 1997 — E. Lippolis, I. Baldini Lippolis, *La formazione e lo sviluppo del centro urbano di Brundisium: aspetti e problemi*, in *Taras* XVII, 1997, 307

Lo Pilato 2010 — S. Lo Pilato, *Organizzazione e destrutturazione dell'insediamento di* Aeclanum*: considerazioni*, in *Paesaggi e insediamenti urbani in Italia meridionale fra Tardoantico e Altomedioevo*, in *Atti del II seminario di studi sul Tardoantico e Altomedioevo in Italia Meridionale* (Foggia-Monte Sant'Angelo 27-28 maggio 2006), Bari 2010, 349-365

Lo Pilato 2013 — S. Lo Pilato, *Il territorio di* Aeclanum *in età tardoantica e altomedievale*, in *Mons. Nicola Gambino (1921-2000) sacerdote e storico dell'Irpinia nel ricordo di amici ed estimatori*, *Atti del convegno di studi,* (Rocca San Felice 10 dicembre 2011), Grottaminarda 2013, 59-96

Lo Pilato 2019 — S. Lo Pilato*, Il primo tratto irpino della via Appia*, in Marchi 2019a, 153-186

Lugli 1939 — G. Lugli, *Via Appia repubblicana da Gravina di Puglia a Taranto*, in *Saggi di Topografia Archeologica per mezzo della fotografia aerea*, Roma 1939, 9-10, tavv. X-XV

Lugli 1952 — G. Lugli, *Osservazioni sulle stazioni della via Appia da Roma a Otranto*, in *Festschrift fur Rudolf Egger. Beitrage zur alteren Europaischen Kultur-Geschichte* I, Klagenfurt 1952, 276-293.

Lugli 1963 — G. Lugli, *Il sistema stradale della Magna Grecia*, in *Vie di Magna Grecia* (Atti del II Convegno di studi sulla Magna Grecia, Taranto 1962), Napoli 1963, 23-37

Manacorda, Volpe 1994 — D. Manacorda, G. Volpe, *Brindisi. San Giorgio - Masseria Masina*, in *Taras* XIV, 1, 1994, 107-109

Marangio 1975 — C. Marangio, *La romanizzazione dell'*ager brundisinus, in «*Ricerche e Studi*», VIII,105-133.

Marchi 1991 — M.L. Marchi, *Le necropoli*, in *Il Museo archeologico Nazionale di Venosa* (a c. di M. Salvatore), Matera 1991, 193

Marchi 2004 — M.L. Marchi, *Il monumento funerario denominato "Monte di Terra"*, in *Vie Romane del Lazio* (a c. di C. Belardelli, L. De Maria, F. Fei, A. Toro), Roma 2004, 65-78

Marchi 2010 — M.L. Marchi, *Ager Venusinus II*, (*Forma Italiae* 43), Firenze 2010

Marchi 2014 — M.L. Marchi, *Viabilità e territorio: i paesaggi della romanizzazione in area apula,* in *Atti del XVIII Congreso Internacional Arqueología Clásica* (Merida, 13-17 maggio 2013) (a c. di J.M. Martinez, T. Nogales Basarrante, I. Rodà de Lianz), Merida 2014, 725-728

Marchi 2016 — *Identità e conflitti tra Daunia e Lucania preromane* (a c. di M.L. Marchi), Pisa 2016

Marchi 2019a — *Via Appia,* Regina Viarum. *Ricerche, Contesti, Valorizzazione* (Atti del Convegno, Melfi-Venosa 3-4 maggio 2017, a c. di M.L. Marchi), Venosa 2019

Marchi 2019b — M.L. Marchi, *La via Appia e l'espansione nel Sud Est d'Italia*, in Marchi 2019a, 91-116

Marchi, Sabbatini 1996 — M.L. Marchi, G. Sabbatini, Venusia (*Forma Italiae* 37), Firenze 1996

Marchi, Salvatore 1997 — M.L. Marchi, M. Salvatore, *Venosa. Forma e urbanistica*, (Città antiche in Italia 5), Roma 1997

Marchi, *et al*. 2006 — M.L. Marchi, V. Di Stefano, G. Leoni, *Paesaggi rurali della Daunia interna. Nuovi dati dall'agro di Spinazzola (Ba), il complesso in località "La Santissima"*, in *Atti del Convegno di Preistoria,Protostoria e Storia della Daunia* (San Severo 2005), San Severo 2006, 425-442

Marchi, Ferlazzo 2015 — M.L. Marchi, G. Ferlazzo, *La via Appia e le strade della romanizzazione. Nuovi dati sui percorsi dall'Irpinia alla Puglia*, in *ATTA* 25, 2015, 133-148

Marchi, Muntoni 2018 — M.L. Marchi, I.M. Muntoni, *Paesaggi rurali ritrovati dell'*Ager Lucerinus*. Tra Metodo, Ricerca, Tutela e Valorizzazione,* in *Agri Centuriati,* 15, 2018, 99-121

Maruggi 1998 — G. A. Maruggi, *Oria, Via Frascata*, in *Taras* 18, 1, 1998, 65-67

Matteazzi 2009 — M. Matteazzi, *Costruire strade in epoca romana: tecniche e morfologie. Il caso dell'Italia settentrionale,* in *Exedra* 1, 2009, 17-38

Mattioli 2002 — B. Mattioli, *Taranto, Masseria Capitolicchio Vecchia*, in *Taras* 22, 1-2, 2002, 118-121

Mazzarino 1968 — S. Mazzarino, *Aspetti di storia dell'Appia antica (L'Appia come prima via censoria)*, in *Helikon* VIII, 1968, 174-196

McCallum, VanderLeest 2014 — M. McCallum, H. VanderLeest, *Research at San Felice: the villa on the imperial estate*, in *Beyond Vagnari. New Themes in the Study of Roman South Italy* (a c. di A. M. Small), Bari 2014, 123-134

Medri 2016 — M. Medri, *Lavarsi in viaggio e in albergo: alcune osservazioni sui balnea per i viaggiatori*, in Statio Amoena. *Sostare e vivere lungo le strade romane* (Atti del Convegno, Verona 2014, a c. di P. Basso, E. Zanini), Oxford 2016, 91- 110

Meomartini 1896 — A. Meomartini, *Del cammino della Via Appia da Benevento al Ponte Appiano sul Calore*, Benevento 1896

Meomartini 1903 — A. Meomartini, *Scoperte di Antichità nel sito di Nuceriola, o della prima stazione dell'Appia da Benevento verso Brindisi*, in *NSc* 5, 1903

Mommsen 1972 — Th. Mommsen, *Storia di Roma antica*, Firenze 1972, II, 474 e 511

Miroslav Marin 1986 — M. Miroslav Marin, *La viabilità antica tra Taranto e Brindisi: la via Appia antica*, in *ArchStorPugl*, XXXIX, 27-68

Mutino *et al.* 2018 — S. Mutino, G.I. Gramegna, A. Sciacovelli, *Banzi (PZ), loc. Masseria Marascione. Nuovi dati per una carta archeologica* in (Atti del 58° Convegno di studi sulla Magna Grecia), Taranto 2018, Sezione Poster.

Mutino, Gramegna c.s. — S. Mutino, G.I. Gramegna, *Nuove ricerche sull'Appia nel tratto Venosa-Palazzo San Gervasio,* in *SIRIS, c.s.*

Minervini 1856 — G. Minervini, *Breve notizia sopra un insigne sarcofago di marmo ritrovato nei pressi di Rapolla*, in *BollArchNap*, 171-176

Natali, Polidori 2017 — M.T. Natali, P. Polidori*, In cammino sulla via Appia nel Lazio*, Roma 2017

Palasciano 1999 — I. Palasciano, *Le lunghe vie erbose (tratturi e pastori del Sud)*, Lecce 1999

Paris 2019 — R. Paris, *Un Percorso per la via Appia*, in Marchi 2019a, 31-36

Piepoli, 2014 — L. Piepoli, *Il percorso della via Appia antica nell'Apulia et Calabria: stato dell'arte e nuove acquisizioni sul tratto Gravina-Taranto*, in *VeteraChr* 51, 2014, 239-261

Piepoli 2016 — L. Piepoli, *Blera* e *Sub Lupatia* (*It. Ant.* 121,4-5): *Proposte per l'identificazione di due stazioni itinerarie lungo il tratto apulo della via Appia,* in Statio Amoena. *Sostare e vivere lungo le strade romane* (Atti del Convegno, Verona 2014, a c. di P. Basso, E. Zanini), Oxford 2016, 207-214

Pinto 1902 — *I. Cenna, Cronaca Venosina* (a c. di G. Pinto), Trani 1902, rist. Venosa 1983

Pratilli 1745 — F. Pratilli, *Della Via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi*, Napoli 1745 (Ristampa A. Forni 1993)

Quaranta 1856 — B. Quaranta, *Sarcofago presso Rapolla. Lettera del comm. Quaranta all'editore del Bollettino*, in *BullArchNap* 94, 1856, 154-155

Quilici 1977 — L. Quilici, *La Via Appia da Roma a Bovillae* (Passeggiate nel Lazio, 1), Roma 1977

Quilici 1989 — L. Quilici, *Via Appia, II, Dalla pianura pontina a Brindisi*, Roma 1989

Quilici 1994 — L. Quilici, *La costruzione delle strade romane nell'Italia antica*, in *Ocnus* 14, 1994, 157-205

Quilici 1996 — L. Quilici, *Evoluzione tecnica nella costruzione dei ponti: tre esempi tra età repubblicana ed alto medioevo*, in *Strade romane, ponti e viadotti* (a c. di L. Quilici, S. Quilici Gigli), in *ATTA* 5, 1996, 267 -287

Quilici Gigli 1990 — S. Quilici Gigli, *La Via Appia,* in *Atti del X Incontro di studio del Comitato per l'archeologia laziale* (a c. di S. Quilici Gigli, Roma 7-9 novembre 1989), (Quaderni del Centro di Studio per l'Archeologia etrusco-italica, 18), Roma 1990, 157-162

Quilici Gigli 2002 — S. Quilici Gigli, *La via Appia: l'impegno per la grande strada del Mezzogiorno*, in *La via Appia. Iniziative e interventi per la conoscenza e la valorizzazione da Roma a Capua* (Atti dell'Incontro di studio, S. Maria Capua Vetere 3 giugno 2002, a c. di L. Quilici e S. Quilici Gigli), in *ATTA* 11, Roma 2002, 9-15

Quilici, Quilici Gigli 1975 — L. Quilici, S. Quilici Gigli, *Repertorio dei Beni Culturali archeologici della provincia di Brindisi*, Fasano 1975

Quilici, Quilici Gigli 1992 — L. Quilici, S. Quilici Gigli, *Tecnica stradale romana*, in *ATTA*, 1992

Quilici, Quilici Gigli 2010 — L. Quilici, S. Quilici Gigli, *Tangenziali e circonvallazioni nella viabilità a lunga percorrenza dell'Italia antica*, in *ATTA* 20, 2010, 165-184

Quilici, Quilici Gigli 2017 — L. Quilici, S, Quilici Gigli, *Per la Via Appia, tra i monti Ausoni e Aurunci*, Foggia 2017

Radke 1981 — G. Radke, *Viae publicae romanae* (ed. it.), Bologna 1981

Rumiz 2016 — P. Rumiz, *Appia,* Milano 2016

Salvatore 1984 — M. Salvatore, *Venosa: un parco archeologico e un museo. Come e perché*, Taranto 1984

Santoriello, De Vita 2018 — A. Santoriello, C. B. De Vita, *Vivere in campagna lungo la via Appia: l'organizzazione e lo sfruttamento della terra tra IV sec. a.C. e VI sec. d.C. ad Est di Benevento*, in *Otium* 4, 1-59

Santoriello, Musmeci 2019 — A. Santoriello, D. Musmeci, *La via Appia a Benevento (Beneventum-Calor Fl.): dalla ricerca alla comunità*, in Marchi 2019a, 69-90

Small, Small 2011 — A.M. Small, C. Small, *The via Appia and Vagnari* (Appendix 4), in *Vagnari. Il villaggio, l'artigianato, la proprietà imperiale - The village, the industries, the imperial property* (a c. di A.M. Small), Bari 2011, 383-386

Small 2011 — *Vagnari. Il villaggio, l'artigianato, la proprietà imperiale - The village, the industries, the imperial property* (a c. di A.M. Small), Bari 2011

Small 2019 — A.M. Small, *Il percorso della via Appia tra Palazzo San Gervasio e Gravina*, in Marchi 2019a, 223-244

Smith 1856 — R. Smith, *Ragionamento sopra un antico sarcofago scoperto in via Macera, nel distretto di Melfi, Provincia di Basilicata, Regno di Napoli*, Archivio D.A.I. (ed. by G. von Hentzen), in *BullInst*, 1856, 158-164

Stazio 1987 — A. Stazio, *Via Appia: da Roma a Brindisi attraverso Capua e Benevento*, Napoli 1987

Tocco, Franco 2013 — G. Tocco, M. Franco, *Il progetto della Società Magna Grecia sulla via Appia*, in *La via delle aquile nella terra dei lupi* (Atti del Convegno, Conza della Campania 2012, a c. di C. Grassi), Nusco 2013, 99- 115

Tomay *et al.* 2013 — G. Tomay, A. Santoriello, A. Rossi, *La via Appia tra tutela e ricerca: recenti indagini di scavo e studi sul territorio beneventano*, in Ceraudo 2012, 25-29

Torelli 1968 — M. Torelli, *Monumenti funerari romani con fregio dorico*, in *DialA* 11, 1968, 32-54

Uggeri 1983 — G. Uggeri, *La viabilità romana nel Salento*, Mesagne 1983

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

Vistoli 2013 — F. Vistoli, *Saggio bibliografico sull'antica via Appia*, Roma 2013

Vistoli 2019 — F. Vistoli, *Notula sulle stazioni itinerarie di Sub Romula e Pons Aufidi lungo l'Appia ofantina*, in Marchi 2019a, 245-288

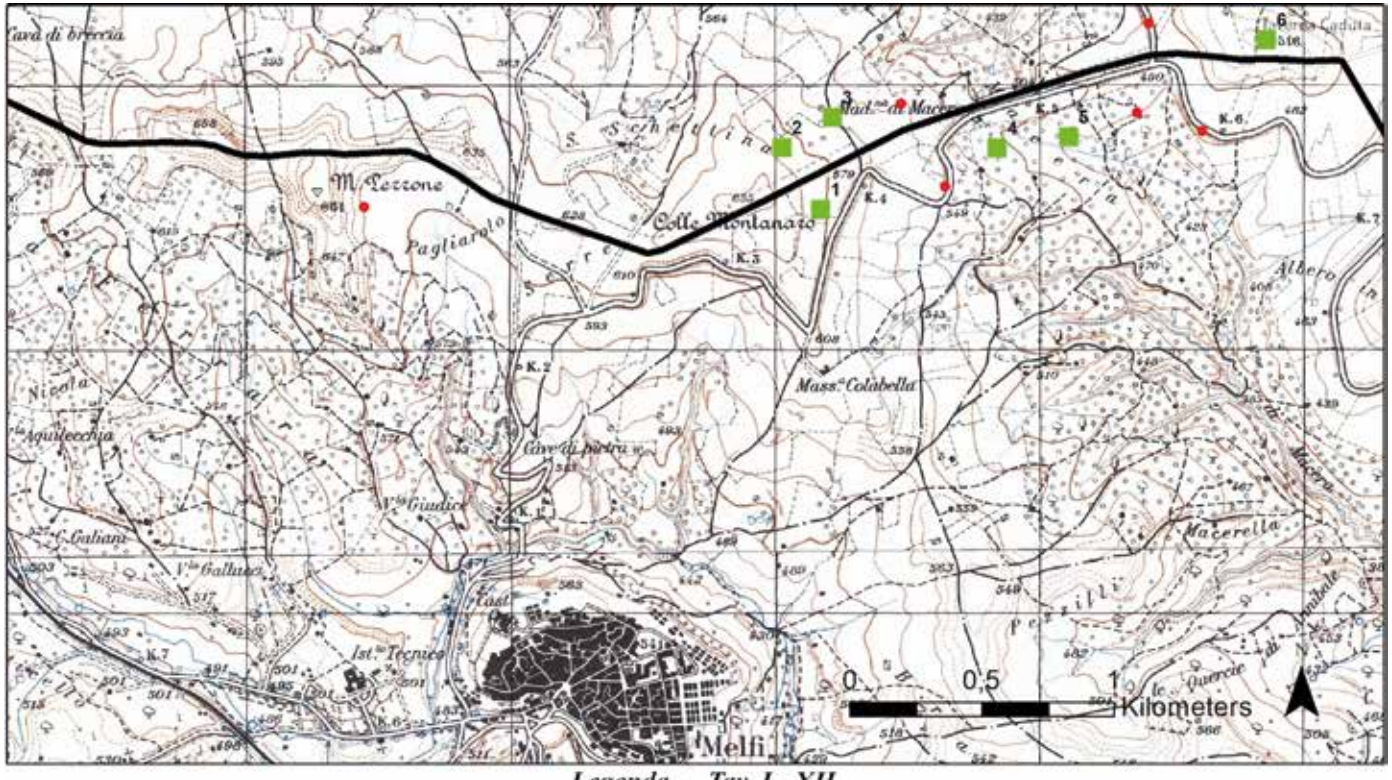
Volpe 1994 — G. Volpe, Per pagos et vias. *Un sito di età tardoantica lungo l'Appia nell'*ager Brundisinus, in *Scritti di antichità in memoria di Benita Sciarra Bardaro* (a c. di C. Marangio, A. Nitti), Fasano 1994, 69-80

Zannini 2002 — U. Zannini, *La via Appia attraverso i secoli*, Napoli 2002

ELENCO DEI PUNTI

Indice Topografico (Tav. I-XII)

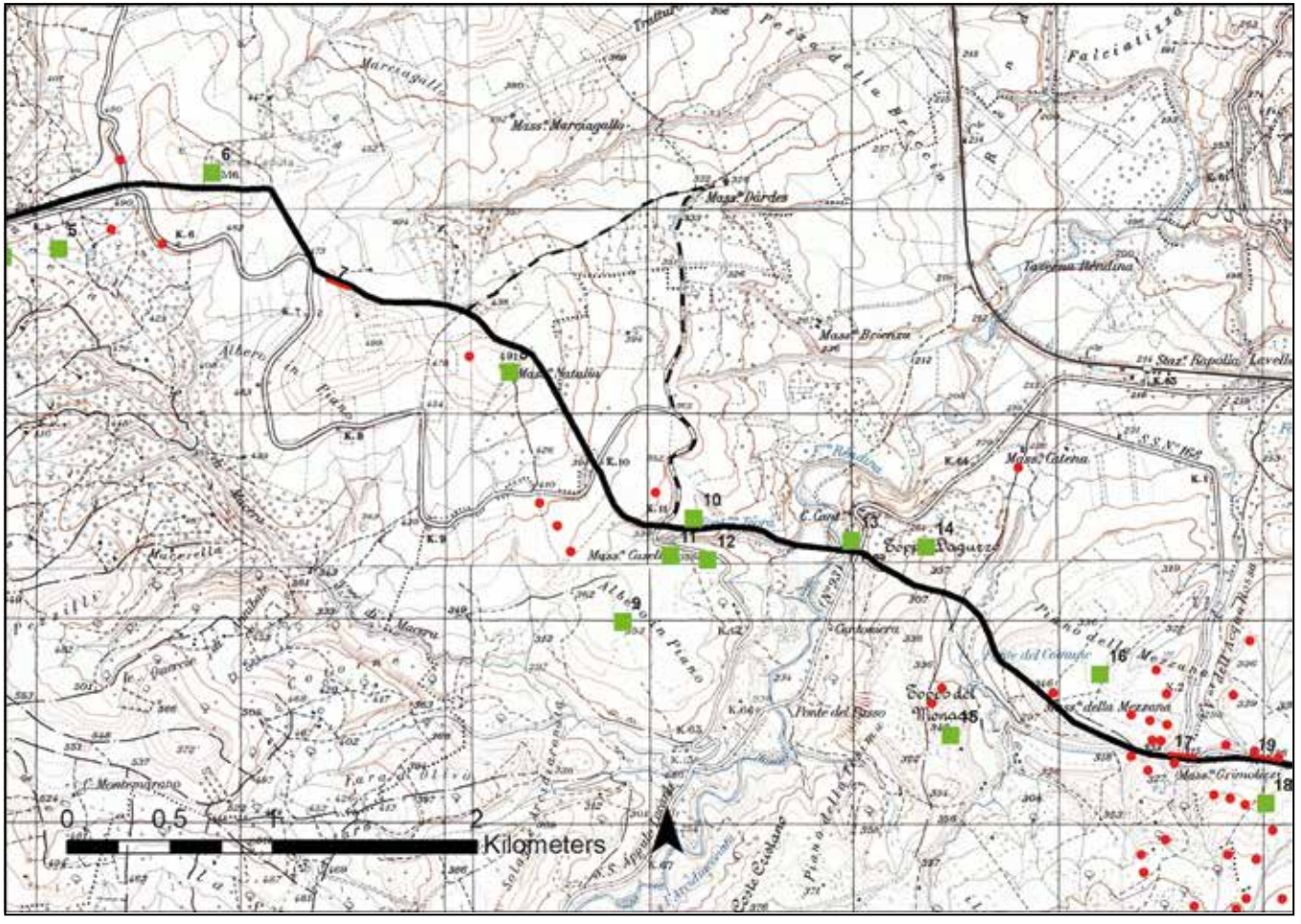
1 Melfi (Pz). Madonna delle Macere. Chiesa rurale
2 Melfi (Pz). Madonna delle Macere. Edificio rurale (area di frammenti fittili) (da Ferlazzo)
3 Melfi (Pz). Madonna delle Macere. Fattoria di età ellenistica (area di frammenti fittili) (da Ferlazzo)
4 Melfi (Pz). Madonna delle Macere. Fattoria romana (area di frammenti fittili) (da Ferlazzo)
5 Melfi (Pz). Madonna delle Macere. Edificio rurale (area di frammenti fittili) (da Ferlazzo)
6 Melfi (Pz). Taverna Caduta. Ruderi di una probabile stazione di posta della dogana delle Pecore.
7 Rapolla (Pz). Albero in Piano. Via Appia: acciottolato
8 Melfi (Pz). Masseria Natalia: villa (Marchi 2010, n. 146).
9 Rapolla (Pz). Albero in Piano (villa) (Marchi 2010, n. 151).
10 Rapolla (Pz). Fontana Teora
11 Rapolla (Pz). Masseria Caselle: villa (Marchi 2010, n. 152).
12 Rapolla (Pz). Localizzazione rinvenimento Sarcofago di Rapolla.
13 Rapolla (Pz). Ponte dell'Arcidiaconata.
14 Rapolla (Pz). Toppo D'Aguzzo: insediamento
15 Rapolla (Pz). Toppo del Monaco: insediamenti rurali (Marchi 2010, nn. 189-190)
16 Rapolla (Pz). Piano della Mezzana: edifici rurali (Marchi 2010, nn. 191-198)
17 Rapolla (Pz). Masseria Grimolizzi: percorso viario.
18 Rapolla (Pz). Grimolizzi/Piano della Mezzana: tombe (Marchi 2010, nn. 199-201)
19 Venosa (Pz). Cerro Vecchio: tracciato stradale (Marchi 2010, n. 274)
20 Venosa (Pz). Sanzanello: selciato stradale (Marchi 2010, n.264)
21 Venosa (Pz). Sanzanello: villa e tombe (Marchi 2010, n.262-263)
22 Venosa (Pz). Sanzanello: villaggio agricolo.
23 Venosa (Pz). Sanzanello: tagliata (Marchi 2010, n. 260)
24 Venosa (Pz). Sanzanello: cunicolo (Marchi 2010, n.289)
25 Venosa (Pz). Masseria Luridia: tagliata stradale (Marchi 2010, n. 258)
26 Venosa (Pz). Località La Cicoria: tagliata stradale ((Marchi 2010, n.255)
27 Venosa (Pz). Masseria catena: tagliata stradale (Marchi 2010, n.251)
28 Venosa (Pz). Vallone Mannucci: monumenti funerari (Marchi 2010, nn. 253-254)
29 Venosa (Pz). Masseria Siciliano: villa (Marchi 2010, nn. 244-247)
30 Venosa (Pz). Toppo di Costanza: vicus (Marchi, Sabbatini 1996, 45-46, nn. 175-75, 178-181.
31 Venosa (Pz). Necropoli: tomba di Marcello
32 Venosa (Pz). Venusia
33 Venosa (Pz). Piani di camera: edifici rurali /centuriazione (Marchi, Sabbatini 1996 nn. 190-191, 101-207, 212-3. 217-8, 222, 229, 231-232, 235-241, 243, 245-6,249-251, 270-1, 274, 276-280, 282-3, 285, 287, 289, 290)
34 Venosa (Pz). Località Coccovaria: insediamenti rurali (Marchi, Sabbatini 1996, nn. 345-47 e 363)
35 Venosa (Pz). Località Mangiaguadagno: edifici rurali (Marchi, Sabbatini 1996, nn.394- 407)
36 Venosa (Pz). Lago Rosso: edifici rurali (Marchi, Sabbatini 1996, nn.387- 389)
37 Palazzo San Gervasio (Pz). Ponte sulla Fiumara
38 Venosa (Pz). Mass. Petrocelli: fattoria (Marchi 2010, n. 905)
39 Palazzo San Gervasio (Pz). Piani di Palazzo: vicus (Marchi 2010, nn. 209-210; 891-897, 899-903)
40 Palazzo San Gervasio (Pz). Fontana Rotta: fattorie (Marchi 2010 nn. 908- 910)
41 Banzi (Pz). Pozzo Paglione/Posta della Morte: fattorie (Marchi 2010 nn. 872-73)
42 Banzi (Pz). Località Marascione: via glareata e strutture rurali (Mutino, Gramegna c.s.)
43 Banzi (Pz). Posta vecchia: insediamenti (Marchi 2010, nn. 866-867)
44 Banzi (Pz). Posta della Morte: insediamenti (Marchi 2010, nn.869-871)
45 Banzi (Pz). Piano di Banzi: gruppo di fattorie (Marchi 2010, nn.914-18)
46 Banzi: Località Masseria La Sala/Pilone di Noia: Villa (Vinson sito 16; Marchi 2010, nn. 831-832)
47 Genzano di Lucania (Pz). Monteserico: castello e abitato
48 Gravina di Puglia (Ba). Vagnari: insediamento
49 Gravina di Puglia (Ba). Silvium



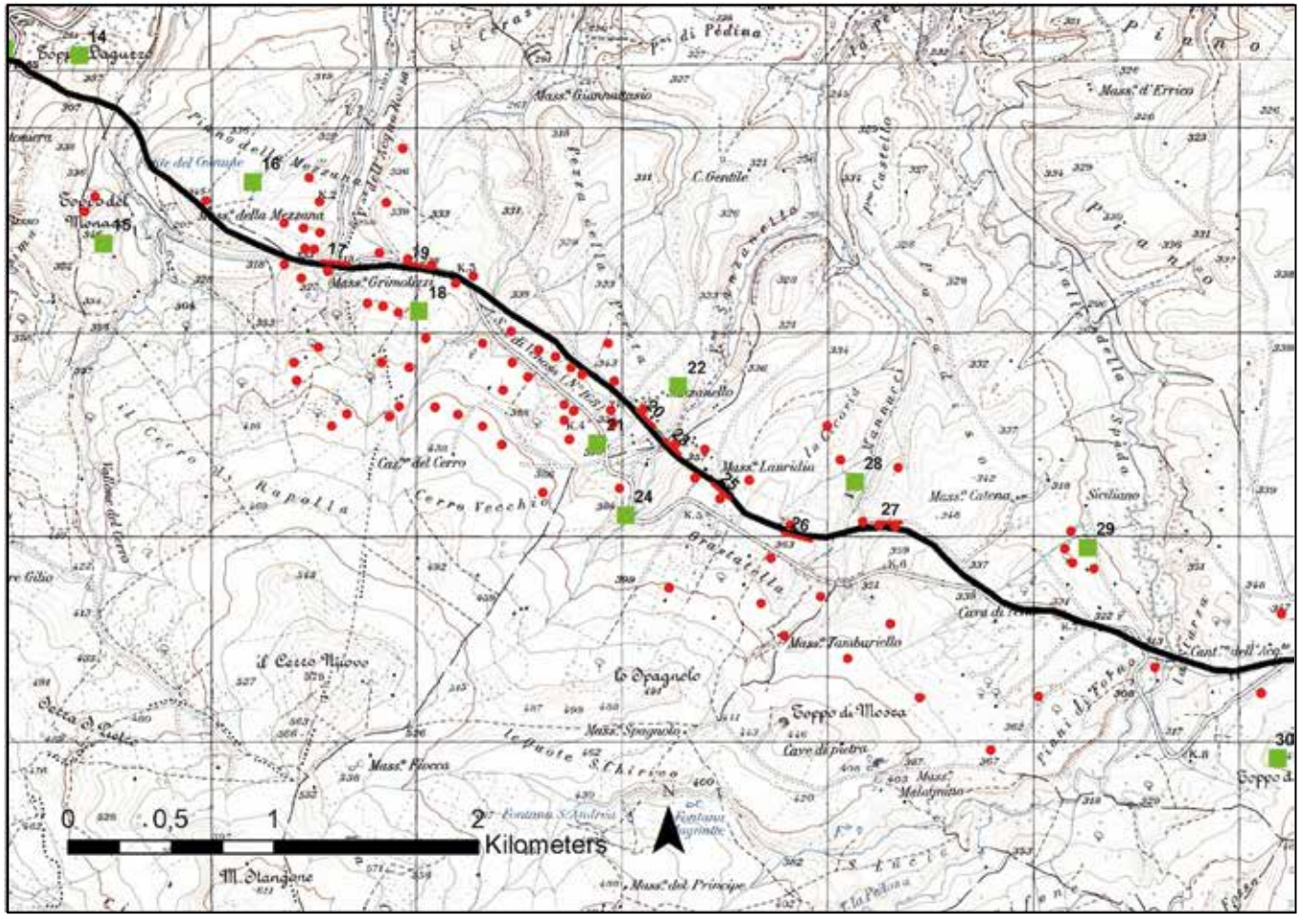
Tav. I - Percorso dell'Appia da Madonna delle Macere a Taverna Caduta.

Legenda - Tav. I - XII

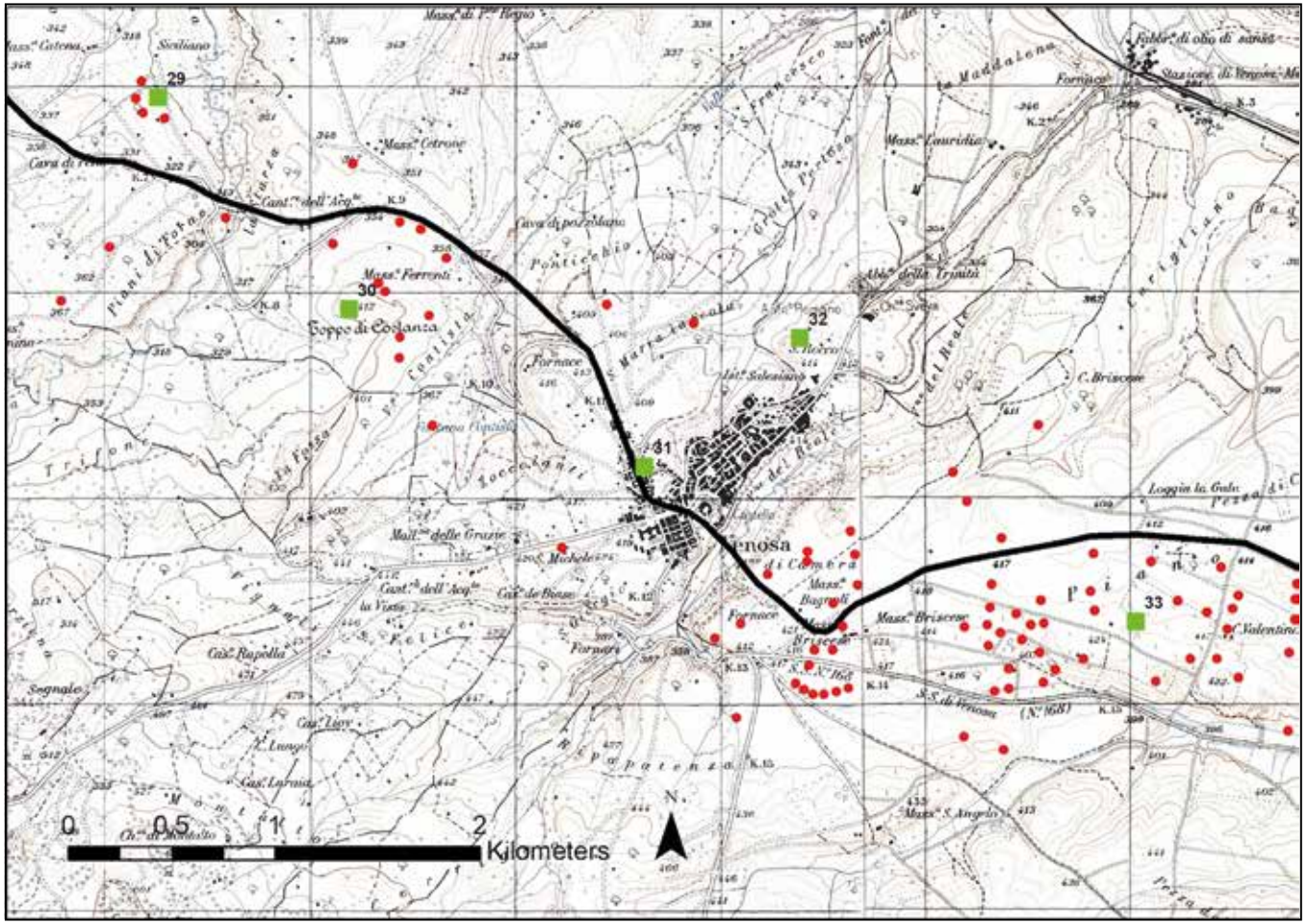
- Punti archeologici da bibliografia (Marchi, Sabbatini 1996, Marchi 2010)
- Elementi archeologici selezionati per l'indice topografico lungo il percorso della via Appia (vedi elenco)
- Via Appia: percorso ricostruito
- Ipotesi alternative
- Via Appia: tratti conservati



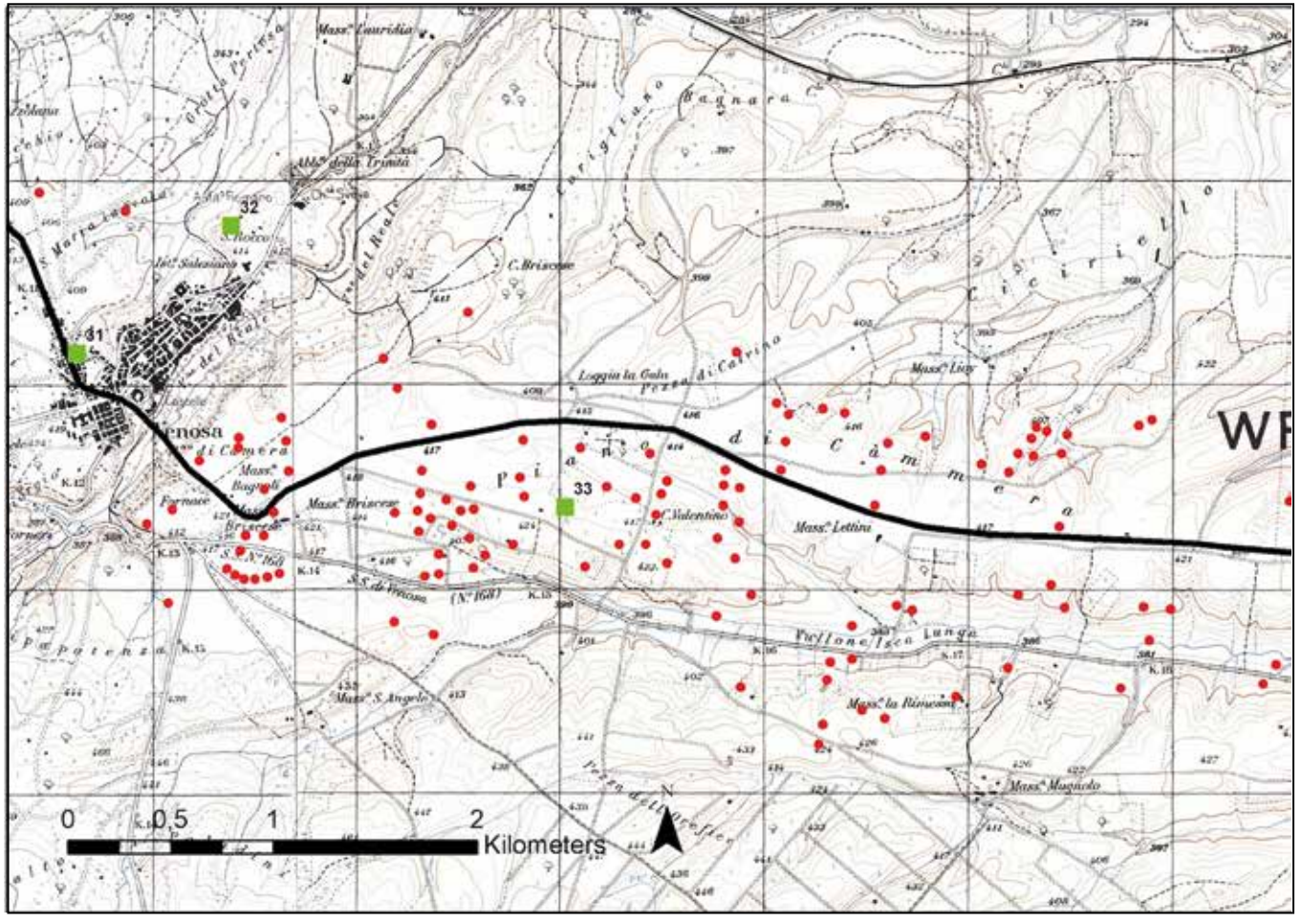
Tav. II - Percorso dell'Appia da Taverna Caduta a Masseria Grimolizzi.



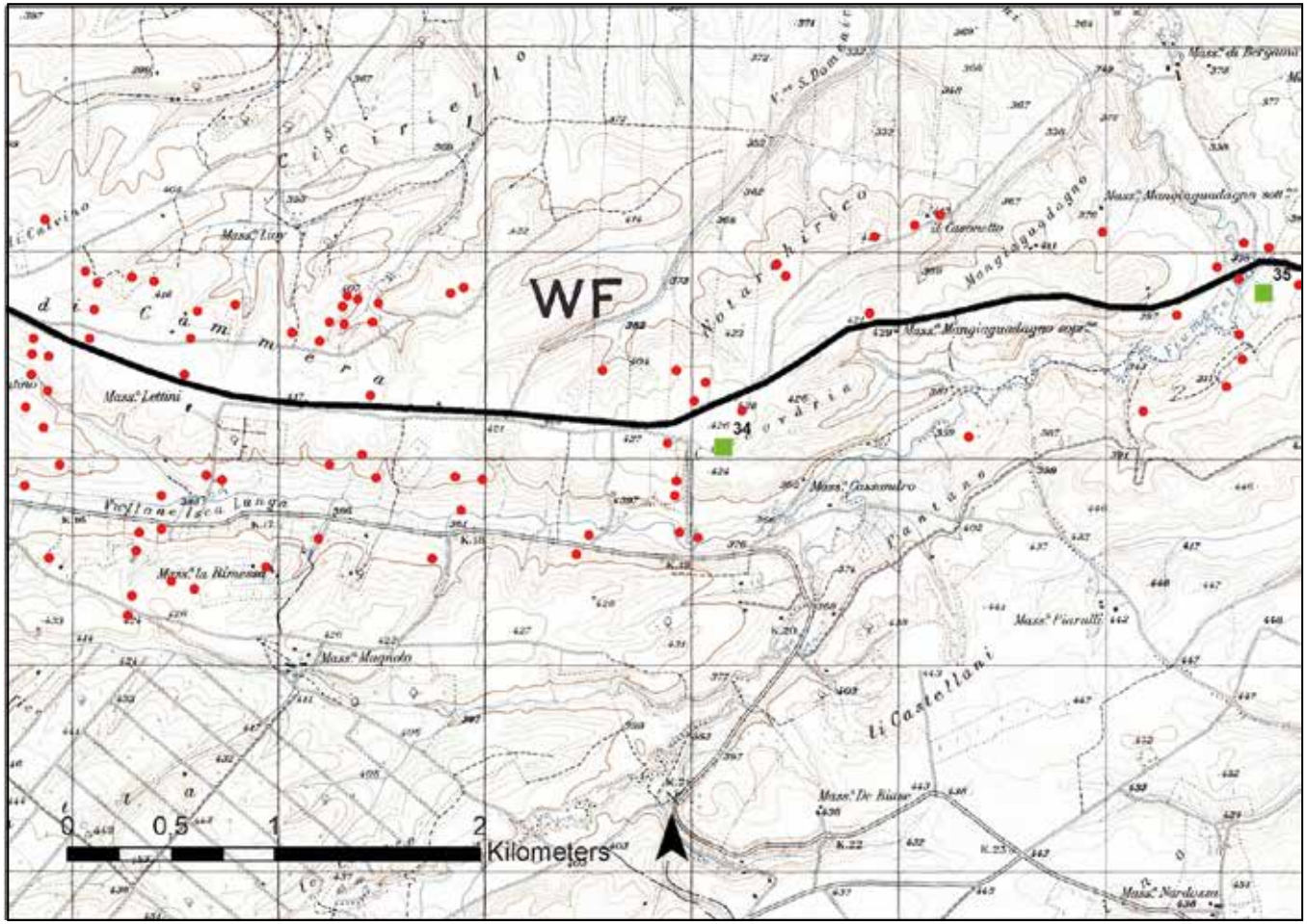
Tav. III - Percorso dell'Appia da Toppo Daguzzo a Toppo di Costanza.



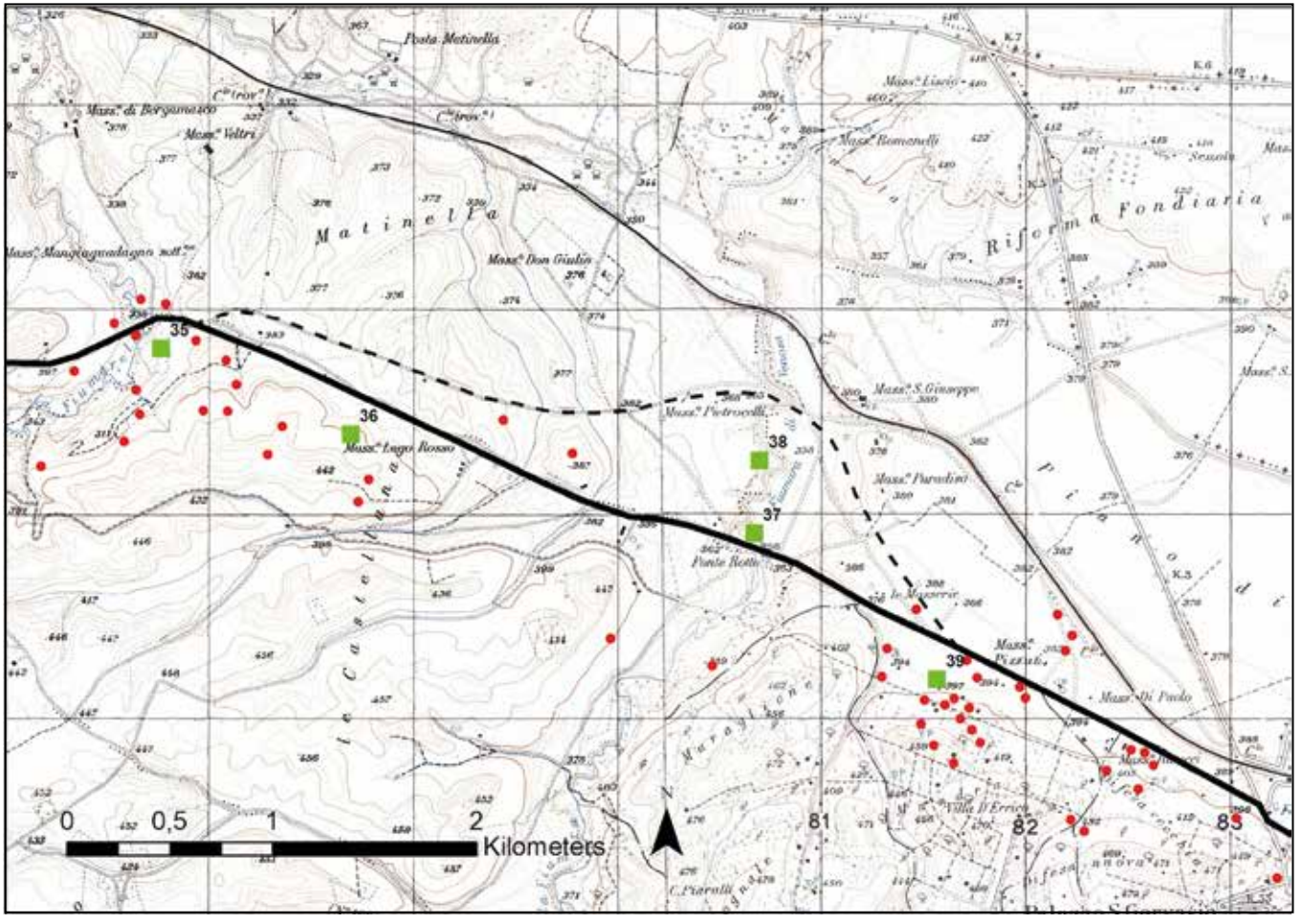
Tav. IV - Percorso dell'Appia da Toppo di Costanza a Venosa.



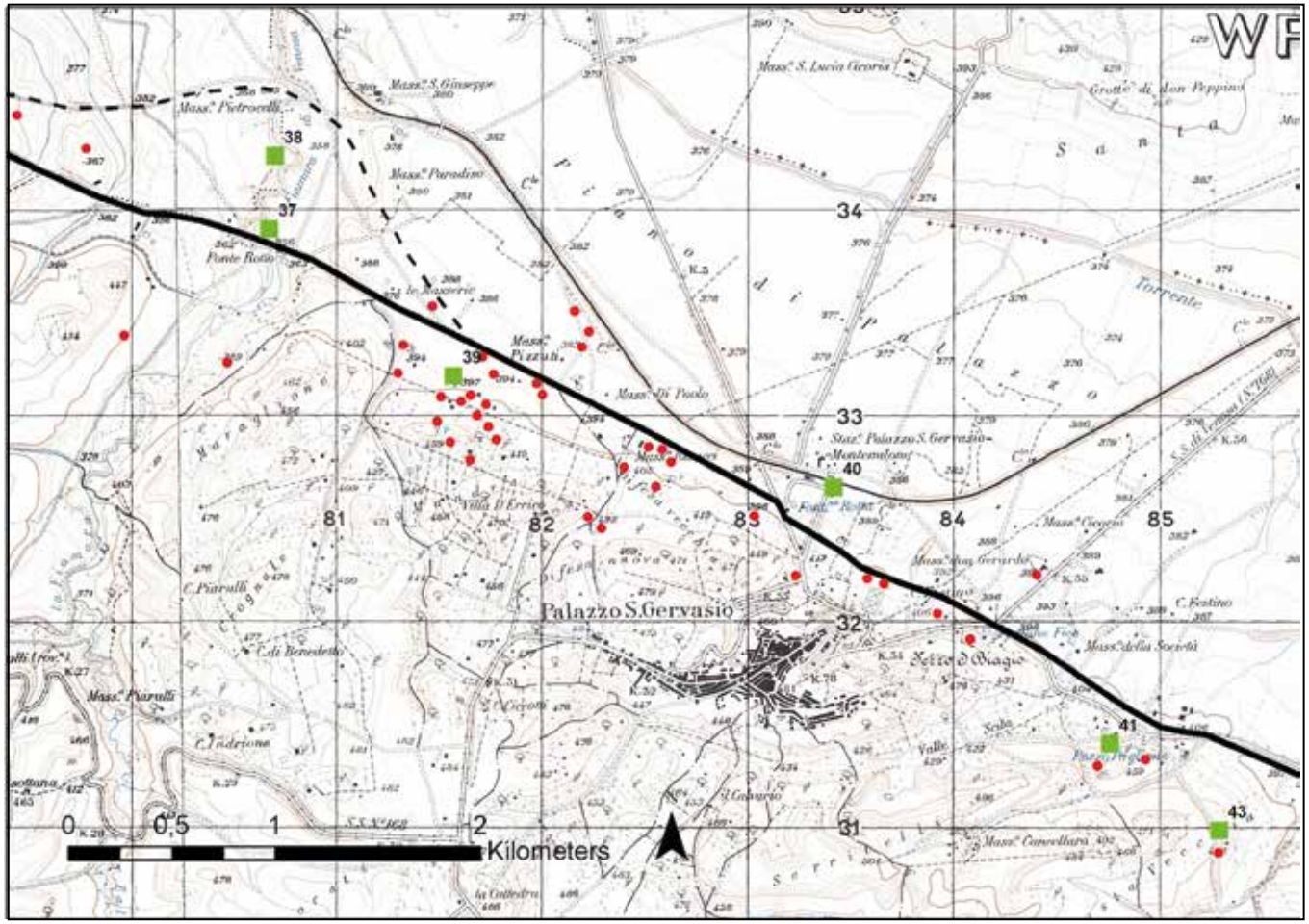
Tav. V - Percorso dell'Appia tra Venosa e Piani di Camera.



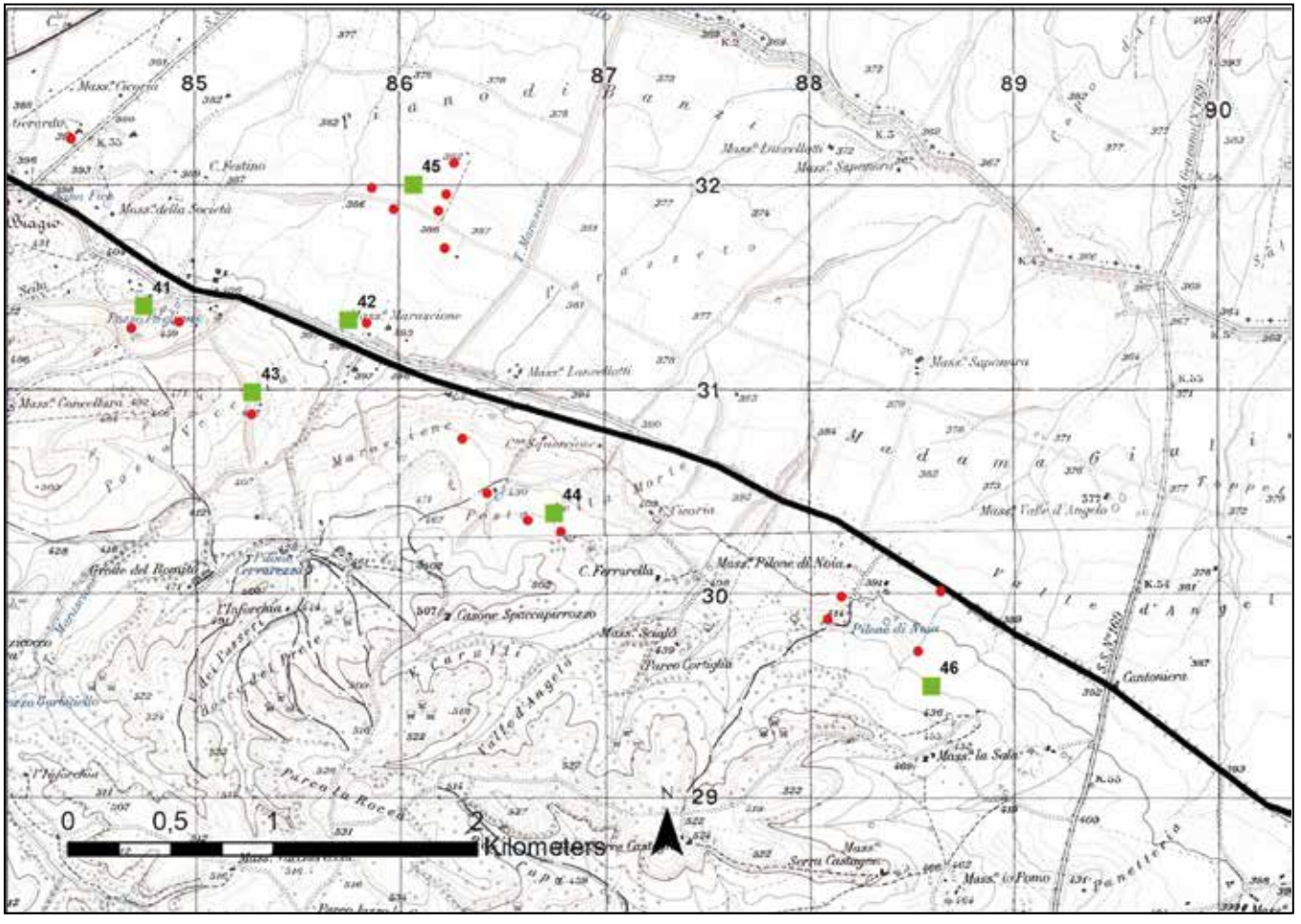
Tav. VI - Percorso dell'Appia dai Piani di Camera e masseria Mangiaguadagno.



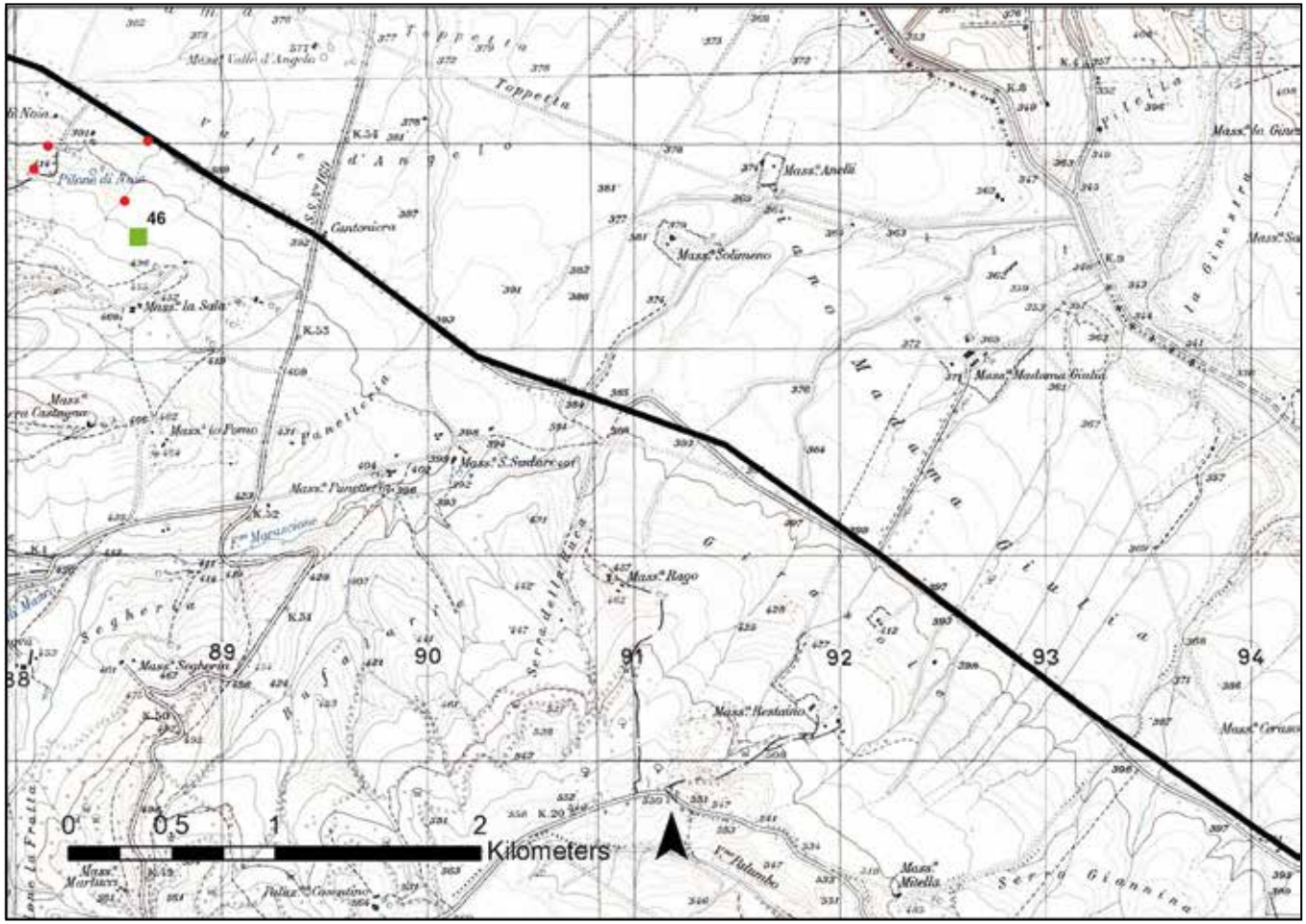
Tav. VII - Percorso dell'Appia tra masseria Mangiaguadagno e Palazzo San Gervasio.



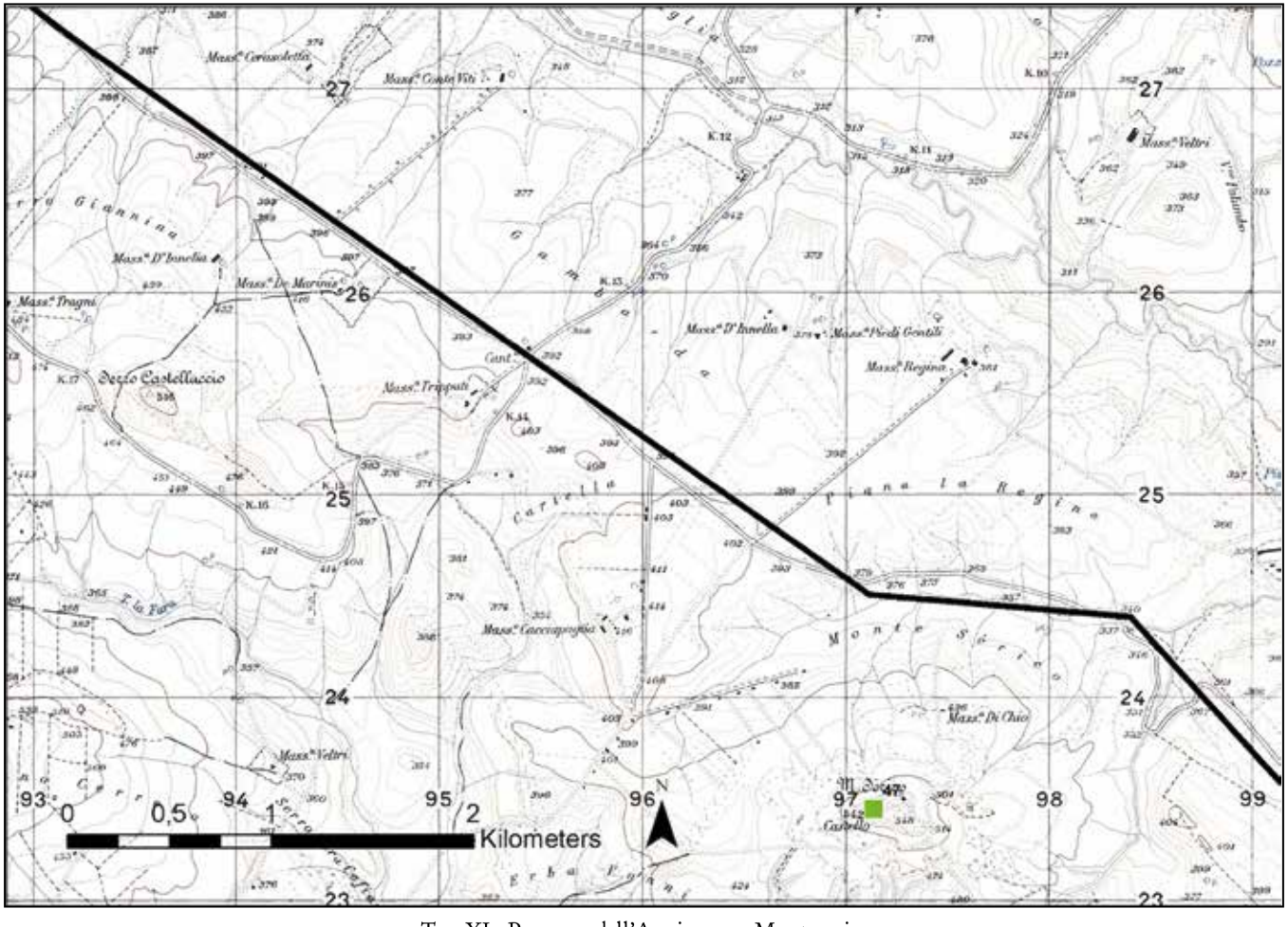
Tav. VIII - Percorso dell'Appia tra Ponte Rotto e Posta Vecchia.



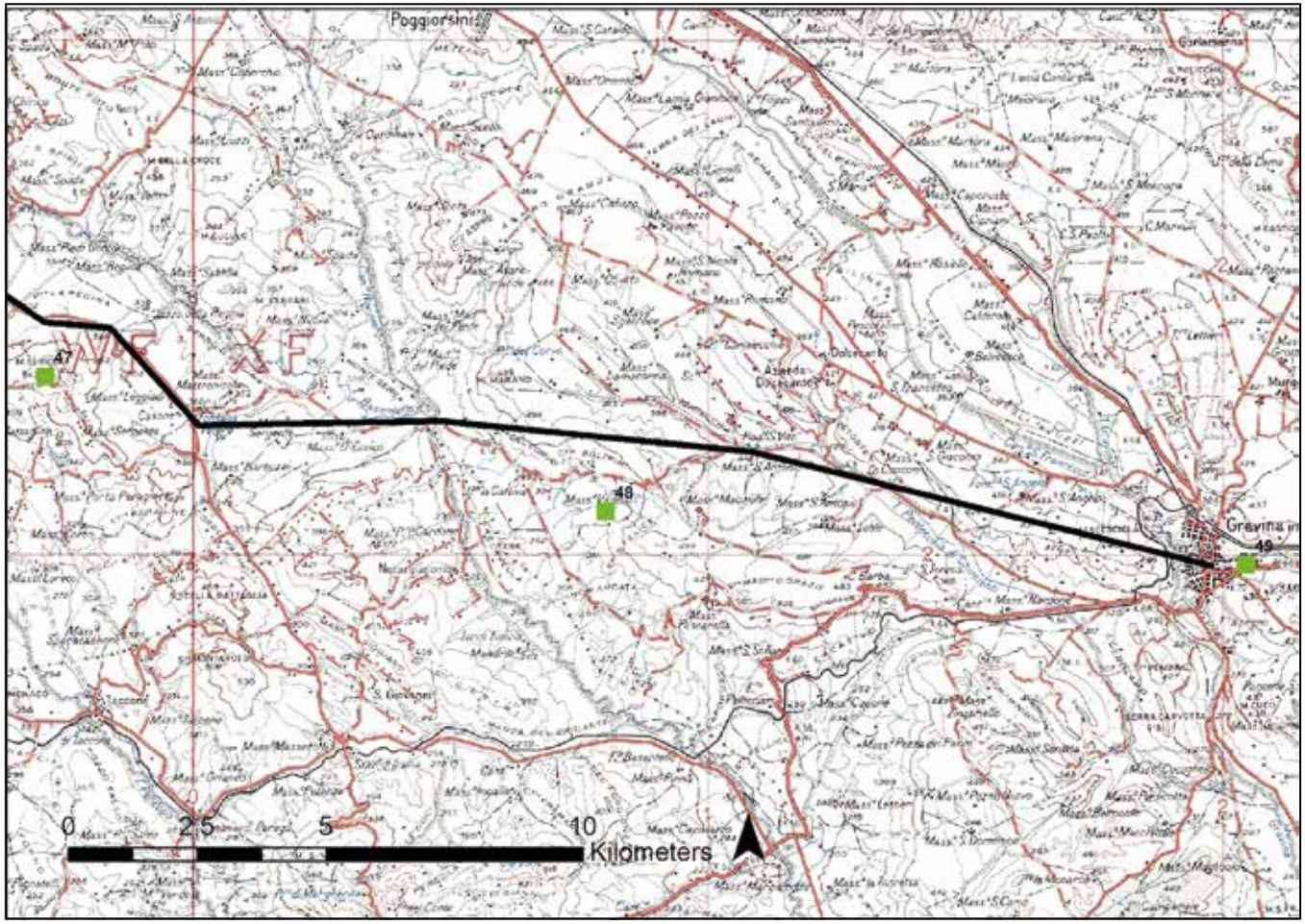
Tav. IX - Percorso dell'Appia tra Pozzo Paglione e masseria La Sala.



Tav. X - Percorso dell'Appia tra masseria La Sala e Piano Madama Giulia.



Tav. XI - Percorso dell'Appia verso Monteserico.



Tav. XII - Percorso dell'Appia tra Monteserico e Gravina.

Tav. XIII - fig. 1. Via Appia in prossimità di Roma.

Tav. XIII - fig. 2. Tabula Peutingeriana.

Tav. XIV – fig. 1. Corso dell'Ofanto tra Irpinia e Basilicata.

Tav. XIV - fig. 2. Tagliata stradale tra Monte Perrone e Colle Montanaro.

Tav. XV - fig. 1. Melfi: castello normanno. Sullo sfondo il Vulture.

Tav. XV - fig. 2. Melfi: tratturo presso Madonna delle Macere ancora utilizzato per il passaggio delle greggi.

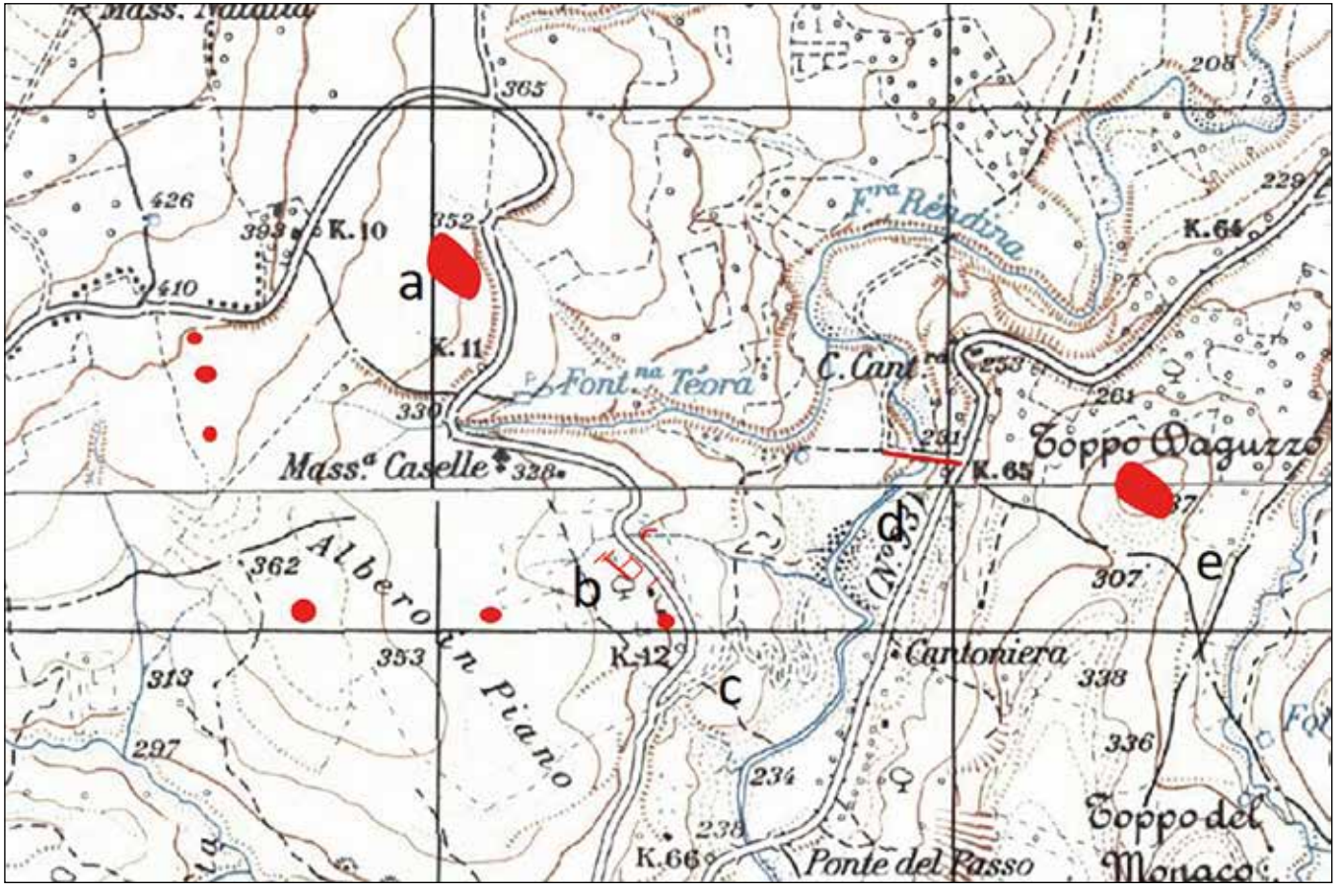
Tav. XVI - fig. 1. Melfi: Chiesa di Madonna delle Macere (foto V. Fundone).

Tav. XVI - fig. 2. Melfi: Madonna delle Macere: tratturo che ricalca la via Appia, rettilineo.

Tav. XVII - Melfi. Tratto di acciottolato, tratturo delle Macere che ricalca la Via Appia.

Tav. XVIII - fig. 1. Rapolla. Albero in Piano veduta delle colline dalla via Appia.

Tav. XVIII - fig. 2. Rapolla. Fontana Teora (foto V. Fundone).



Tav. XIX - Rapolla. Albero in Piano : carta archeologica.

Tav. XX fig. 1 - Sarcofago di Rapolla (da Marchi 2014).

Tav. XX fig. 2 - Rapolla. Ponte dell'Arcidiaconata (foto V. Fundone).

Tav. XXI - Rapolla. Il percorso verso Toppo Daguzzo.

Tav. XXII fig. 1. Venosa. Sanzanello: tagliata stradale.

Tav. XXII fig. 2. Venosa. Sanzanello: villaggio agricolo.

Tav. XXIII - Venosa. Sanzanello: planimetria delle presenze archeologiche.

Tav. XXIV fig. 1 - Venosa. Via Appia presso Sanzanello.

Fig. XXIV fig. 2 - Venosa. Tratturo che ricalca la via antica.

Tav. XXV fig. 1 . Venosa. Vallone Mannucci: monumento funerario

Tav. XXV fig. 2. Il percorso antico tra Basilicata e Puglia. Sullo sfondo il Vulture.

Tav. XXVI - Venosa. Foto aerea.

Tav. XXVII fig. 1, fig. 2. Venosa. Foto aerea, particolare del parco archeologico.

Tav. XXVIII fig. 1 - Venosa. Piani di Camera. Via Vecchia di Palazzo che ricalca la via Appia ed un asse centuriale.

Tav. XXVIII fig. 2. Palazzo San Gervazio. Piani di Palazzo attraversati dal percorso della Via Appia.

Tav. XXIX - La via Appia tra i piani di Palazzo e i Piani di Banzi.

Tav. XXX fig. 1. La via Appia nei pressi di Monteserico.

Tav. XXX fig. 2. Brindisi punto di arrivo della via Appia.

FINITO DI STAMPARE DALLA
ALFAGRAFICA VOLONNINO, LAVELLO
PER CONTO DI
O S A N N A EDIZIONI s.r.l.

OTTOBRE 2019