

350 MIGLIA DAL PO AL DANUBIO. LA STRADA STATALE ROMANA *VIA CLAUDIA AUGUSTA*

Wolfgang CZYSZ

Nel 1552 si rinvenne nel piccolo villaggio di Rabland, pochi chilometri a nord-ovest di Merano, parte di un miliario (fig. 1). Il frammento che misurava m 0,72, in marmo bianco di Töls, era stato dilavato dallo Zielbach e per questo poté essere stato un po' spostato, benché sia stato interrato non lontano dalla sua collocazione originaria¹. Probabilmente non è un caso che il luogo di rinvenimento si trovi non lontano dall'ipotetico "confine" tra l'Italia, l'augustea *Regio X Venetia et Histria* e la provincia *Raetia (et Vindelicia)*. Si tratta dunque non di una comune pietra miliare, quanto per grandezza (diametro) e formulario piuttosto di una iscrizione dedicatoria, con la quale i Romani curarono di contrassegnare le costruzioni più significative per i posteri e di onorare i loro costruttori.

Il miliare di Rabland menziona l'imperatore Claudio (41-54 d. C.) come committente di una strada a lunga percorrenza dalla città portuale adriatica di *Altinum* fino al Danubio, *ab Altino usque ad flumen Danuvium*. Questa *via Claudia Augusta* (d'ora in poi abbreviata in *VCA*) era stata tracciata da suo padre, Druso, dopo che egli aveva dischiuso le Alpi con la guerra *Drusus pater Alpibus bello patefactis derexerat* (letteralmente: aperto). Egli fece costruire il tracciato nell'anno 46-47 (l'iscrizione utilizza il termine consueto, *munire*, fortificare) e la dedicò al suo stimatissimo padre. L'onore di essere una strada statale non toccò ad alcun'altra via a nord delle Alpi.

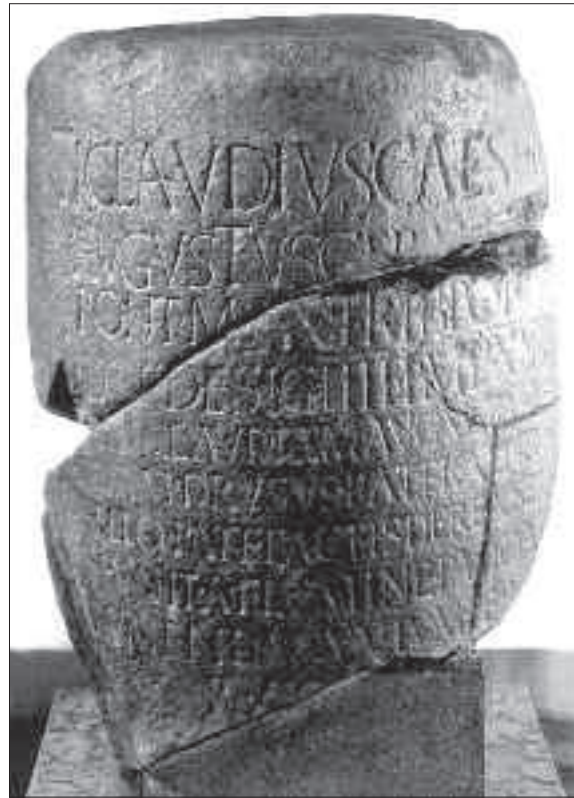


Fig. 1. Miliare romano di Rabland (Museo di Bolzano).

L'imperatore Augusto (23 a. C.-14 d. C.) e i suoi generali, in conseguenza dell'occupazione

in Gallia, Germania e nel medio Danubio nel corso di pochi anni avevano praticamente aperto l'intero arco alpino e posto sotto il loro controllo e potenziato per lo meno in alcuni tratti una dozzina dei passi più importanti:

1. nell'anno 12-11 a. C. la via costiera ligure (*via Iulia Augusta*) tra *Albintimilium*-*Ventimiglia*, La Turbie (1585 m s.l.m.) e il capoluogo delle *Alpes maritimae*, *Cemenelum* (Cimiez) sopra Nizza,
2. consolidato nel 14-13 a. C. la strada, da tempo frequentata, sopra il Monte Geneviève (1860 m) nelle *Alpes Cottiae*,
3. il Piccolo S. Bernardo (2192 m) nelle *Alpes Graiae*,
4. il Gran S. Bernardo (2472 m) nelle *Alpes Poeninae*, che era stato superato da un esercito romano già nel 59-57,
5. i passi dei Grigioni del Septimer (2111 m), dello Julier (2287 m) e dello Spluga (2117 m),
6. il passo di Resia (1508 m) con la *via (Claudia) Augusta*,
7. il Zirler Berg con il Seefelder Sattel (1182 m) nelle Alpi calcaree del Tirolo settentrionale,
8. la strada della Val Pusteria con il passo di Monte Croce Carnico (1360 m),
9. il passo di Pontebba-Camporosso (797 m) verso Villaco,
10. il passo della selva di Piro (830 m) (*mons Odra*, "in *Alpe Iulia*"; Hrušica) in Slovenia.

Il miliare di Rabland descritto all'inizio è direttamente connesso con lo sfondo storico del primo periodo imperiale e in maniera immediata con la storia della famiglia dell'imperatore Augusto e della casa imperiale giulio-claudia. La parte centrale dell'arco alpino era stata sottomessa nell'anno 15 a. C. dal padre di Claudio, *Nero Claudius Drusus* (Druso maggiore, 39/38 a. C.). Druso era il più giovane dei due figliastri di Augusto, che aveva sposato in seconde nozze Livia. Come *legatus Augusti pro praetore* il ventitreenne Druso con le sue truppe condotte dai monti del Trentino fino ai massicci della Rezia aveva rastrellato le valli principali e quelle laterali e reso sicuri i passi verso nord. Egli

era allora – come suo fratello Tiberio che venendo da occidente riconobbe le sorgenti del Danubio – avanzato fino al Danubio, una conquista che, indipendentemente dal suo significato politico e di strategia militare, avrebbe avuto più tardi una funzione centrale per le relazioni commerciali con le province del nord. Roma fu in ogni caso vincitrice senza sconfitta, *sine clade victor*, per lo meno senza gravi danni. La conclusione ufficiale della campagna estiva (*bellum Raetorum Vindelicumque*) fu documentata come un avvenimento molto importante per il suo patrigno Augusto: i festeggiamenti della vittoria ebbero inizio nel quindicesimo anniversario della presa di Alessandria del 30 a. C., che dopo il suicidio di Marco Antonio e dell'ultimo faraone, la regina tolemaica Cleopatra, aveva reso Ottaviano l'uomo più potente a Roma e nelle province intorno al Mediterraneo.

Circa la campagna alpina siamo comparativamente ben informati dalle fonti letterarie: Druso era molto giovane, sotto l'aspetto militare più allenato ed esperto rispetto al fratello Tiberio, il successivo imperatore (14-37), che era al suo fianco come *adiutor*. Egli era allora legato in Gallia e appoggiava le operazioni da occidente. L'alto significato politico di questa ultima grande conquista di Augusto è documentato dal monumento dal trofeo di La Turbie presso la *via Iulia Augusta* sopra Monaco, che il senato e il popolo di Roma gli avevano eretto e dedicato nell'anno 7-6 a. C.: delle 46 *gentes Alpinae devictae* ivi nominate la *via Claudia Augusta* attraversa il territorio di origine di non meno di sette delle popolazioni menzionate, che sono introdotte a partire da sud verso nord e rispecchiano il progredire della campagna alpina: i *Venostes* presso l'Adige (*Atesis*) nel Vintschgau, gli *Isarci* presso l'Eisack (*Isarcus*), i *Breuni* e i *Genaunes* nella valle dell'Inn (*Aenus*), i *Vindelici* e i *Licates* sulla Lech (*Licca*) così come i non localizzabili *Catenates* nelle Prealpi settentrionali.

Al monumento di Rabland si unisce una seconda colonna, che ripete quasi parola per

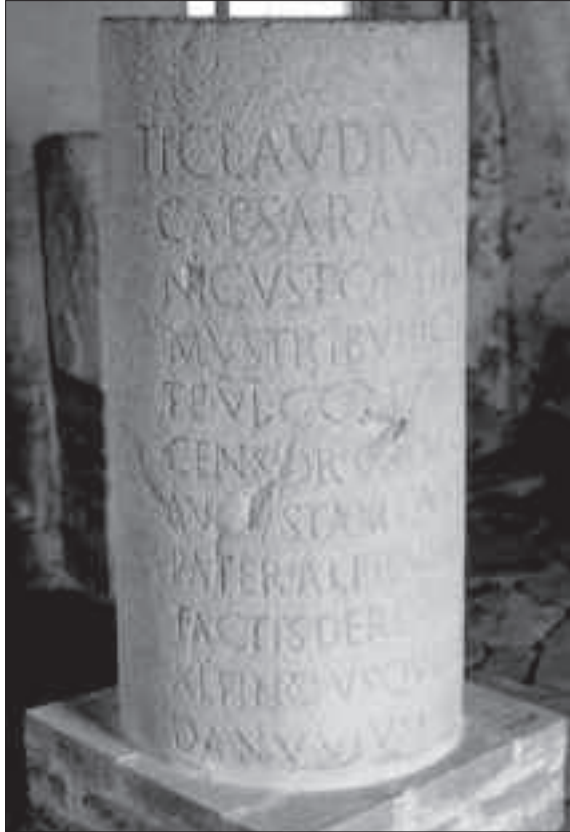


Fig. 2. Miliare romano di Cesio Maggiore presso Feltre (Villa Tauro alle Centenere).

parola il formulario, la titolatura imperiale e la denominazione della *via Claudia Augusta* presenti sulla pietra di Rabland (fig. 2). Il miliare rinvenuto parimenti assai presto, nel 1786, a Feltre presso Belluno² proviene dalla chiesa di S. Maria del villaggio di Cesio Maggiore, dove era stato inserito nell'altare di Sant'Antonio. Esso si trova oggi – non facilmente accessibile in quanto in proprietà privata – nella Villa Tauro alle Centenere. La sua iscrizione delimita la data di inaugurazione della strada dall'assunzione del quarto consolato di Claudio e dalla censura nell'anno 47. Non si conosce l'originaria collo-

cazione del miliare; nondimeno difficilmente esso è stato spostato data la vicinanza al limite del massiccio alpino; essa potrebbe essere cercata nel territorio del *municipium Feltria* (Feltre, BL) posto vicino, come anche i ricercatori attuali hanno giustamente supposto.

IL CORSO DELLA *VIA CLAUDIA AUGUSTA*

Con la ubicazione dei miliari e l'indicazione del percorso "tra *Altinum* e il Danubio" possiamo importanti punti di appoggio per la ricostruzione del tracciato complessivo della *via Claudia*. Il miliare di Feltre menziona come punto di partenza della strada *Altinum*, la città portuale venetica presso l'Adriatico; quello di Rabland circoscrive poeticamente il percorso *a flumine Pado at flumen Danuvium*, "dal Po al Danubio" il che vuol dire lo stesso. E. Walde ha discusso a lungo la problematica geografica e quella di un trasportatore dalla stazione di passaggio di *Hostilia-Ostiglia* sul Po³. Inoltre si deve menzionare una particolarità epigrafica di entrambi i miliari, che li distingue dalle normali pietre miliari. Essi non misurano la distanza da/a un *caput viae*, ma menzionano l'intero tracciato: CCCL MP, 350 *milia passuum*, circa 520 km⁴ (fig. 3).

Il corso della *VCA* si potrebbe oggi considerare grosso modo noto e sicuro, anche se importanti sezioni non sono ancora state indagate sul terreno e rimangono perciò poco chiare. Lo stato della ricerca si trova in più lavori degli anni scorsi: A. Alpago Novello ha analizzato il tratto veneto e quello fino al limite doganale retico presso Merano⁵; il tratto tirolese da Resia fino alla valle della Lech è stato studiato da G. Grabherr⁶. L'ultima tappa, bavarese-sveva, da Füssen al Danubio è stata sintetizzata da W. Czysz⁷.

Dal punto di partenza di *Altinum* (fig. 4) la *VCA* considerata incrocia presto la antica *via Postumia* diretta da Aquileia fino a Genova e porta in linea retta attraverso *Tarvisium-Treviso*

W. CZYSZ, 350 miglia dal Po al Danubio. La strada statale romana *via Claudia Augusta*



Fig. 3. *Via Claudia Augusta* tra il Po e il Danubio nella rete delle principali strade a lunga percorrenza nella parte centrale dell'arco alpino.



Fig. 4. Lastricato in pietra della *via Claudia* nell'ambito della porta settentrionale di *Altinum*-Quarto d'Altino.

verso nordovest in direzione di *Feltria*-Feltre, dove il tracciato tra il Monte Grappa e il Monte Cesen doveva passare attraverso la valle del Piave. Come essa presso Feltre abbia raggiunto dall'altra parte la valle del Brenta rimane ancor oggi poco chiaro, come pure il suo percorso attraverso la Valsugana. Le attuali ricerche dei colleghi italiani lasciano attendere imminenti chiarimenti. Poiché la valle dell'Adige fu il corridoio di accesso e la principale direttrice di attacco della campagna di Druso nel 15 a. C. un terzo punto storicamente tramandato è il *pons Drusi*, che la *Tabula Peutingeriana* registra sulla strada del Brennero tra *Tredente* (*Tridentum*) - Trento e *Sublabione* - Sabiona (?),

mentre il luogo di rinvenimento del miliare di Rabland attesta una prosecuzione del tracciato attraverso la Val Venosta. Presso la stazione doganale di *M(a)ia* nei dintorni di Merano (*Partschins/Obermais*) esso portava verso la sponda settentrionale dell'Adige fino al Passo di *Résia* (1508 m) nell'alta valle dell'Inn. Quale funzione abbiano avuto i diverticoli nel percorso della *VCA* è indicato dal superamento del *Pitztal* (1560 m) nell'alta valle dell'Inn e la frequenza con cui fu visitato il santuario sul valico del *Piller Sattel*. Al di sotto di *Landeck* essa oltrepassa l'Inn e porta attraverso la stazione di *Umista-Imst* fino al *Fernpass* (1209 m) e quindi fino alla valle della *Lech* presso *Foetibus-Füssen*.

Rimane ancora controversa la questione se il Brennero tra *Eisack* e *Wipptal* sia stato coinvolto nel programma costruttivo della *via Claudia*. Non ogni passo era allora praticabile con veicoli oppure allargabile. Il tratto del Brennero, più corto (m 1370) e praticabile per tutto l'anno, poteva essere stato usato fin dall'antichità come mulattiera. Che esso al più tardi alla fine del II sec. sia stato allargato e sistemato per il traffico dei veicoli, lo prova l'esistenza delle stazioni dell'*Itinerarium Antonini* e della *Tabula Peutingeriana*, *Vipitenum*-Sterzing e *Matreium*-Matrei ai due lati del Brennero, come pure più miliari (*Wilten*, *Ambras*, *Sterzing*), che documentano la vivace attività edilizia del tempo dei Severi. Una verifica della documentazione archeologica dei materiali degli insediamenti dell'alta e bassa valle dell'Isarco sarebbe certamente significativa e produttiva.

Da *Foetibus-Füssen* nella valle della *Lech* la *VCA* passa dalla parte montuosa alla pianura libera antistante con la sua cintura morenica di epoca glaciale (fig. 5). Là essa si può ben distinguere per un ampio tratto sul terreno (figg. 6-7). Mentre passa davanti all'*Auerberg* essa interseca presso *Abodiacum*-Epfach la grande strada trasversale *Brigantium*-Bregenz - *Iuvavum*-Salzburg e raggiunge dopo circa 55 km la base militare e più tardi capoluogo della provincia

W. CZYSZ, 350 miglia dal Po al Danubio. La strada statale romana *via Claudia Augusta*



Fig. 5. Massicciata della *via Claudia* nel deflusso del Forggensee; sullo sfondo Füssen (Foto O. Braasch).

Augusta Vindelicum (fig. 8). Lungo il terrazzo occidentale della Lech essa porta, spesso nelle immediate vicinanze e nell'area soggetta alle inondazioni del fiume, al Danubio. Il terminale era allora, nel periodo claudio, un *castellum* per una coorte del *limes* danubiano (*ripa Danuvii*), *Submuntorium*-Burghöfe presso Mertingen. Non si può apprezzare abbastanza infine il collegamento da un lato della *VCA* alla via d'acqua da un lato e la strada a lunga percorrenza che accompagnava il Danubio (*via iuxta amnem Danuvii* sul miliare *CIL III 5755*), che sotto Traiano (98-117) fu costruita sull'intero percorso fino al Mar Nero. Con una lunghezza di quasi 2800 km il Danubio e la strada che lo accompagnava era senza dubbio una delle più lunghe vie d'acqua dell'impero romano e per questo, come il Reno, una via dell'economia "par excellence".

Fig. 6. Massicciata della *via Claudia* nel deflusso del Forggensee presso Dietringen.



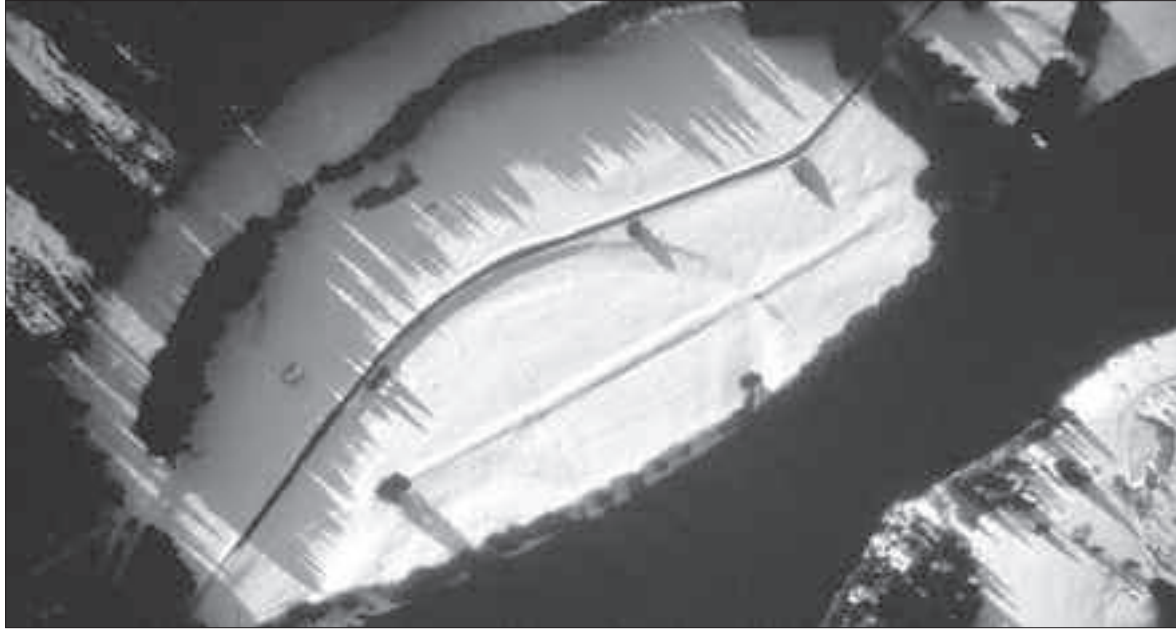


Fig. 7. Massciata della *via Claudia* presso Lechbruck (foto O. Braasch).



Fig. 8. Sezione della massciata della *via Claudia* a sud di Königsbrunn nel circondario di Augsburg (1984).

TECNICA COSTRUTTIVA E METODI DI COSTRUZIONE

Dal punto di vista geografico la *VCA* si articola in tre ambienti naturali: la pianura veneta, i monti della Rezia del massiccio delle Alpi orientali e la parte prealpina vindelica fino al Danubio a nord. Essa sale dal livello del mare ad Altino fino al punto più alto, al passo di Resia, a 1508 m; termina al punto più basso sul Danubio presso Nordheim a 400,6 m s.l.m. In maniera corrispondente alla geologia, alla geomorfologia e al carattere del paesaggio gli elementi naturali si riflettono sull'andamento del percorso e sulla tecnica costruttiva.

Carreggiate in pianura

Al più tardi dal tempo di Archimede (circa 287-212) il mondo antico dei dotti sa che la stra-

da più corta tra due punti è la linea retta (Archimedes, *De sphaera et cylindro*; sulla sfera e il cilindro). Secondo questo teorema della geometria greca gli ingegneri militari e i geometri romani hanno potuto esprimere le loro capacità e di conseguenza potuto disporre la costruzione delle strade nel territorio. Entrambi i tratti esterni della *VCA* passavano più o meno attraverso un terreno pianeggiante, in cui si potevano collocare in linea retta senza grandi difficoltà tecniche carreggiate (fig. 10). Il rettilineo appartiene in special modo ai tratti caratteristici della tecnica stradale romana. I punti di snodo di regola formano delle curve che partono da molto lontano; di per sé svolte e archi si sarebbero potuti padroneggiare senza problemi, poiché i veicoli romani possedevano assi girevoli e potevano essere senza fatica fatti sterzare spesso per



Fig. 9. Infrastruttura in legno della *via Claudia* a Lermoos presso Reutte (1992-95).



Fig. 10. La *via Claudia* vista dall'aereo a nord di Untermeitingen nel circondario di Augsburg (foto G. Krahe).

mezzo delle piccole ruote disposte sull'asse anteriore.

Sul terreno pianeggiante e sul fondo solido la *VCA* consiste in una massiciata di ghiaia, cui veniva posto sopra a copertura uno strato di ghiaia igroscopica tratta dal pietrisco esistente nei dintorni. A giudicare dalle sezioni di Königsbrunn (fig. 8; 1984), Untermeitingen (2003) o nel Forggensee (1953), la ghiaia fu stesa sopra lo strato superiore di *humus*, verosimilmente anche sulle zolle erbose.

Importanti stimoli alla moderna ricerca stradale della *VCA* hanno portato specialmente gli scavi condotti da J. Pöll e colleghi dell'Istituto per l'archeologia classica e delle province romane dell'Università di Innsbruck diretto da E. Walde presso un segmento, che attraverso Lermoos presso Reutte portava nel Tirolo settentrionale. Il suo metodo di costruzione corrisponde a quello dei *pontes longi* descritti da Cesare nel *De bello Gallico*: nei tratti paludosi fu consolidata la "carreggiata galleggiante" tramite una tecnicamente raffinata infrastruttura di fusti di abete, a mio avviso un indizio convincente del fatto che i primi interventi costruttivi furono realizzati dalla truppa (fig. 9). La datazione per mezzo della dendrocronologia ha confermato felicemente la data offerta dalle iscrizioni sui miliari: il legname fu tagliato nell'inverno del 46-47 e la strada fu inaugurata a detta dell'iscrizione nel 47.

La larghezza della sede stradale è differente, per lo più non è più misurabile, tanto più che i fossati laterali sono piuttosto rari o del tutto inesistenti. A seconda dello stato di conservazione essa oscilla tra i 9-10 m. I fossati laterali, a prescindere dalla loro funzione pratica di drenare il sedime della strada e mantenerlo asciutto, sono anche un elemento giuridico apprezzabile per gli archeologi, poiché essi segnano la larghezza della striscia stradale e per questo determinano anche la buona qualità del tracciato (fig. 10). Inoltre essi sono, ove le possibilità offerte dalla fotografia aerea hanno modo di essere usate, un importante indicatore della direzione della strada, persino in un insediamento molto urbanizzato come quello di Königsbrunn (fig. 11), ove i tracciati sono rimasti visibili, sulla base dei dettagli marginali, soprattutto i fossati laterali e le cave di materiale. Perciò si deve menzionare come limitativo il fatto che proprio su questo tratto del percorso per la mancanza di connessioni stratigrafiche non è sempre chiaro se i fossati laterali risalgano effettivamente all'epoca romana o a un periodo successivo, quando il tracciato fu utilizzato come percorso per il bestiame.



Fig. 11. Immagine dall'aereo della *via Claudia* nel settore orientale fortemente urbanizzato di Königsbrunn, circondario di Augsburg (foto O. Braasch).

Strade sui monti

Il tratti montuosi della *VCA* presentavano speciali problemi tecnici, che erano condizionati dal sottofondo roccioso, dalla ripidezza del terreno e dalle attività annuali dei fiumi e torrenti selvaggi. Nell'area alpina gli ingegneri stradali romani dovettero far ricorso all'intero spettro delle loro conoscenze di tecnica edilizia. Dove si dovevano superare monti o gole, si faceva attenzione ai dati topografici, si scavavano gallerie, solchi o gradini nella roccia. Tro-

viamo qui diversi manufatti sotto forma di pareti rocciose abbattute, gradini, tunnel e muri di contenimento, che in alcuni punti sono rimasti in vista.

Inoltre i tratti in alta montagna spesso furono intralciati dalla neve e dal pericolo di slavine; singoli tratti poterono essere protetti per lo scioglimento delle nevi da pareti di pietra, ponti di legno furono gettati sopra i torrenti non arginati: era costante – e dispendiosa – una serie di provvedimenti edilizi, se la circolazione doveva scorrere liberamente. Gli interventi nelle infrastrutture viarie, la cura delle strade e la loro costruzione rientrano nelle distinte specificità organizzative della dominazione romana. Ciò si vede sempre più perfino nelle relazioni stratigrafiche della sede stradale; infatti essa mostra quasi ovunque una sovrapposizione simile. Nella sezione si riconoscono diversi interventi manutentivi. Quando il manto stradale era logorato dai cerchi in ferro delle ruote dei veicoli e le crepe avevano reso impossibile un agevole flusso sulla parte superiore della massiciata, fu tratta della ghiaia dai bordi della strada e deposta sul manto. Il numero di 5-7 strati di inghiaimento rivela che non si ripararono affatto singole buche, quanto piuttosto che l'intero tratto stradale fu rinnovato con grandi interventi. Perciò esistono quegli ammassamenti amorfi di materiale che si vedono bene nella fotografia aerea, tipici compagni della *VCA* nel nord della Rezia (fig. 10). Presso Untermeitingen essi si trovano sorprendentemente solo sul lato orientale del tracciato; la disposizione su un solo lato rimanda probabilmente a condizioni giuridiche locali.

In singoli casi si sono potuti osservare e documentare solchi incisi nel manto di ghiaia della carreggiata, che indicano un traffico a senso unico. I veicoli che si incontravano dovevano quindi fermarsi (soprattutto nei tratti montuosi, ove ci si doveva intendere per mezzo di campanelli, segnali con i corni etc.) oppure in determinati luoghi passare l'uno accanto all'altro.

Un problema nuovamente discusso negli ultimi anni sono i così detto solchi carrai, che



Fig. 12. Terminale della *via Claudia* presso Zams sotto Landeck (foto G. Grabherr).

venivano intagliati artificialmente per aumentare la sicurezza del traffico o si producevano per il lungo uso della via. Si aggiungono inoltre di quando in quando gradini per uomini e animali, accanto o tra i solchi carrai, anche per far salire i carri con l'aiuto di stanghe a mo' di leve o per frenarli. Ha qui una funzione importante la problematica dello sviluppo del traffico in epoca romana, cosa che riguarda la mobilità dell'asse anteriore, la disposizione meccanica e l'efficacia di freni, leve di frenata, catene dei freni e ganasce. Le possibilità di datazione dei solchi tramite la larghezza dei carri contemporanea è talvolta sopravvalutata, inoltre non sappiamo affatto se per caso veicoli con un passo speciale o anche tipi regionali o adatti per specifiche fun-

zioni abbiano avuto un ruolo in questo ambito. È del tutto ignoto se oltre ai tipi di veicoli costruiti in epoca romana fossero noti slitte o dispositivi di trascinamento; mancano in ogni caso accenni a questo nella tradizione scritta come in quella figurativa.

Un altro importante criterio per la possibilità di scelta e di realizzazione di un tracciato sui monti era l'incremento della pendenza ovvero il grado di ripidità, poiché gli animali da traino – a seconda del loro carico – sopportavano alla lunga solo un determinato salto di quota. Il tratto già visibile presso Zams sotto Landeck ha una pendenza di circa l'8%. Nei casi di maggior pendenza come sul Fernpass si poterono tirar su e far salire pesanti veicoli anche con l'aiuto di

argani, come è ben documentato per il medioevo o anche per la prima epoca moderna.

Ponti

Sappiamo ancora poco circa i ponti lungo la *VCA*. Essa attraversa più grandi fiumi, nel sud il Piave e la Brenta, nel tratto mediano l'Isarco. L'unico ponte appartenente al percorso della *VCA* non è affatto sicuro; è la testa di ponte, opera architettonica, di Alkund all'ingresso della Val Venosta, la cui datazione all'età augustea è oggetto di discussione. Prima di entrare dai monti di Tannheim nel territorio dei ghiacciai alpini, la *VCA* attraversa l'Inn, quindi la Lech e più tardi ancora la Wertach. Per nessuno dei fiumi menzionati ci sono indizi dell'esistenza di ponti in legno o in pietra.

CAPACITÀ DI FORMARE INSEDIAMENTI

Il sistema delle strade a lunga percorrenza nelle province era il risultato di una pianificazione centrale governata da Roma. Essa porta l'impronta delle esigenze geografiche di carattere militare: veloci spostamenti di truppe e il rifornimento di beni importanti per la guerra stavano al primo posto. Presto tuttavia le vie di traffico si aprirono al commercio e facilitarono per ciascuno i viaggi.

La questione della capacità di attrazione di insediamenti da parte di una strada romana in un territorio appena occupato è un problema cui finora è stata dedicata scarsa attenzione. In ogni caso la *VCA* univa la madrepatria dell'Italia settentrionale con la recente provincia, in cui le strutture insediative dovevano appena essere formate e consolidate. Nella prima fase militare il tracciato fu reso sicuro mediante postazioni militari forti di un centinaio scarso di uomini e stazioni di rifornimento, come sono note nel settore settentrionale, nel territorio delle popolazioni vindeliche sul Lorenzberg vicino al corso della Lech presso Epfach e nel territorio di Augsburg. Presso la *VCA* insieme con l'attra-

versamento della Lech anche a Epfach si è sviluppato il *vicus Abodiacum*, che è durato fino alla tarda età imperiale.

Dopo che fu rapidamente raggiunta la sicurezza sul piano militare – i Reti nel 33 d. C. sono tranquilli e pagano ordinatamente le loro tasse, come scrive Strabone (4,6): *tributum legitime persolvunt* – sorsero i primi piccoli insediamenti come pure prima della salita al Fernpass presso Biberwiehr. A Füssen mancano ancora tracce del primo periodo imperiale. Una stazione stradale e un "Brandopferplatz" nel Forggensee presso Dietringen (Rieden) oppure Schwangau mostrano punti di concentrazione della popolazione locale, che peraltro sono difficili da cogliere archeologicamente. Le *tesserae* di piombo iscritte da Dietringen si riferiscono a un commercio di tessili della zona, che è rappresentato in primo luogo da commercianti indigeni; esse documentano un'attività commerciale in un emporio tra la strada e la via d'acqua. Un ulteriore aspetto sono i "Brandopferplätze" non lontano dalla *VCA* su entrambi i lati della Lech, di fronte a Dietringen o sull'Auerberg. Insieme con le tombe a inumazione di tipo Heimstetten permettono di riconoscere lo spazio tra l'Isar, la Lech e l'Iller come un nucleo di tradizioni e di insediamento indigeni. La ceramica prodotta a mano, come si riscontra in tutte le stazioni giù fino al Danubio, rivela raggruppamenti della popolazione indigena del tutto diversi.

Una nuova fondazione sul terreno vergine fu l'insediamento di altura sull'Auerberg presso Bernbeuren. Essa non si trovava immediatamente sulla *VCA*, ma era ad essa connessa con una derivazione laterale. L'insediamento, simile a un villaggio sulla cima del monte all'altezza di 1055 m, fu abbandonato già intorno alla metà del I sec., un fenomeno degno di nota, che verosimilmente è in relazione con le azioni mirate al trasferimento in altra sede. L'Auerberg presenta un altro interessante punto di vista, ovvero la stretta relazione di contiguità degli insediamenti con la strada: poiché esso

non si trova immediatamente presso il tracciato, ma deve essere stato connesso mediante una via di collegamento lunga circa 6 chilometri. Essa non fu tracciata dunque come comodo collegamento locale tra insediamento e insediamento, ma si scelse la linea retta, che portava vicino all'insediamento stesso. Anche in questo è riscontrabile il suo carattere di "strada veloce" di creazione militare, piuttosto che di strada di traffico che collegava le varie località.

L'urbanizzazione della Rezia, il cui rapido progresso era nel peculiare interesse di Roma, si sviluppò dunque non lungo il più antico asse stradale, la *VCA*, bensì si orientò verso i territori tribali della popolazione locale. La prima urbanizzazione nel senso della organizzazione cittadina mediterranea si riscontra solo a *Curia-Chur*, *Brigantium-Bregenz* e *Cambodunum-Kempten* (fig. 3). Esse si trovano su un altro asse, importante per la circolazione della Rezia, che nel breve periodo era più indovinato del precedente asse della *VCA*, di creazione militare, e apprezzato da Claudio per ragioni di carattere politico.

Ben presto certo la *VCA* unì tre grosse città di rango municipale: la città portuale *Altinum*-Altino, la *colonia Iulia Tridentum*-Trento e il *municipium Augusta Vindelicum*-Augsburg, al principio dell'età storica luogo di stanza di unità di "élite" e base militare centrale nell'area prealpina per l'amministrazione imperiale. Augsburg raggiunse tuttavia solo più tardi, con l'imperatore Adriano nell'anno 122, il rango municipale, dopo che essa già da un secolo era il centro della Rezia, il fulcro della circolazione regionale e cardine del commercio di largo raggio. Entro le sue mura il corso della *VCA* era costruito nel modo che ci si aspettava per le strade finanziate dalle ricche città dei cittadini dell'impero romano: era appunto lastricata di pietre. Apprestamenti simili sono noti archeologicamente anche ad *Altinum* (fig. 4) e a Trento. Le pietre calcaree rovinare dai solchi, che si sono trovate come spoglie nel centro storico di Augsburg, sono state in ogni caso poste in relazione con la *VCA*.

STORIA DEI MUTAMENTI DELLA CIRCOLAZIONE

Il significato della *VCA* nella rete delle antiche strade a lunga percorrenza rende nondimeno visibile un continuo mutamento nei cinque secoli dell'impero romano. Si è sempre richiamata l'attenzione sul fatto che in nessuna delle antiche carte o itinerari conservati, né nell'*Itinerarium Antonini* né nella *Tabula Peutingeriana* la nostra strada è disegnata. Essa era nei primi anni dopo l'occupazione una importante pista militare di valore strategico; si sviluppò ben presto come un cordone ombelicale, attraverso il quale la recente provincia fu rifornita di beni per la vita quotidiana e in senso contrario merci e persone si dirigevano verso sud. Nel corso dell'avanzato I sec. d. C., al più tardi in età flaviana, possiamo osservare una riorganizzazione del commercio a lunga distanza a nord delle Alpi. Dall'iniziale orientamento nord-sud il traffico si volge a favore del collegamento est-ovest ovvero verso il collegamento trasversale Reno-Danubio. Allora la *VCA* perse di valore rispetto al collegamento tra Alpi e valle del Reno e ai collegamenti verso la Germania settentrionale. Questa situazione mutò ancora quando i barbari all'inizio del III sec. penetrarono oltre il *limes*, minacciarono il territorio dello stato romano e scesero perfino nella Gallia e in Italia settentrionale. Allora le strade ben costruite furono di grande vantaggio per gli invasori che si avvicinavano: le schiere di cavalieri germanici come avrebbero potuto altrimenti penetrare in tempo così breve nella pianura padana oppure fino alla Francia meridionale? Solo grazie al perfetto stato delle strade si potevano coprire velocemente queste distanze.

La valle della Lech era allora uno dei più pericolosi percorsi di irruzione dei guerrieri e saccheggiatori germanici. Questo indicano non solo le ville rustiche e i villaggi incendiati nell'area, ma anche con tutta evidenza il monumento che ci informa di una battaglia condotta in due giorni il 24 e 25 aprile del 260. Allora i germanici Iutungi ovvero Semnoni furono scon-

fitti dinanzi alle porte della capitale della provincia e migliaia di prigionieri italici liberati.

Nei decenni successivi Roma dovette cercare ogni mezzo per sbarrare gli accessi ai passi alpini e di lasciare aperte le strade per le veloci operazioni dell'esercito nel corso delle varie campagne. Verso la fine del III secolo fu stanziato presso l'antica *via Claudia*, precisamente ai piedi dei monti a *Foetibus-Füssen*, un reparto della *legio III Italica* già a Regensburg, *transvectioni specierum*, per rendere nuovamente sicuro il rifornimento di viveri attraverso i valichi⁸. Una unità di infermeria si trovava a *Teriolis-Zirl* presso la discesa del *Seefelder Sattel*. Una unità di maggiori dimensioni, per noi senza nome, sbarrava a *Veldidena-Innsbruck/Wilten* l'accesso al Brennero. L'analisi dei rinvenimenti effettuata negli ultimi anni rivela sempre più che questi sistemi di difesa furono guarniti fino alla fine del dominio romano, ovvero fino alla metà del V sec. d. C.

La cura delle strade statali e la manutenzione dei tratti critici terminò secondo i dati dendrocronologici più recenti ricavati sul tratto palustre di Lermoos grosso modo al tempo dell'imperatore Valentiniano I (364-375); l'ultimo pezzo di legno datato è dell'anno 374.

L'irruzione degli Alemanni e più tardi l'insediamento baiuvaro nell'ambito della provincia *Raetia II*, che si estendeva lungo la *VCA* fino al Trentino, mostra che l'antica *VCA* anche nel periodo delle migrazioni dei popoli mantenne una certa importanza come via di transito – in qualunque condizione fosse allora – non solo nel territorio dinanzi alle Alpi, ma anche nella parte montuosa. Venanzio Fortunato (ca. 530 - ca. 600) percorse come uno degli "ultimi Romani" attorno al 565 per un ampio tratto la *via Claudia* nel viaggio da Ravenna alla tomba di S. Martino a Tours.

PROBLEMI DI CONSERVAZIONE

Oltre agli aspetti archeologici una strada romana lunga oltre 5000 chilometri richiama

all'orizzonte nel nostro tempo anche la problematica della conservazione. Monumenti lineari di questo tipo sono tutti senza eccezione difficili da proteggere. Intersezioni con strade moderne, condutture di rifornimento e zone residenziali non si possono impedire. Comprensibilmente la protezione statale dei monumenti si preoccupa di mantenere "compatibili con i monumenti" danneggiamenti e distruzioni. Le norme di protezione dei monumenti pongono in mano a dire il vero le possibilità giuridiche; nella pratica però esse sono fatte fallire dai più forti interessi economici. In seguito alle innumerevoli distruzioni avvenute negli anni intorno al 1980 abbiamo disposto in tutti i comuni interessati dalla *VCA* miliari bavaro-svevi e tavole informative nella speranza che una conoscenza diffusa proteggesse meglio un documento piuttosto che molte ridicolmente ridotte. Certo nulla è immune dalla stupidità e dalle rabbiose distruzioni, che nonostante tutto anche oggi compaiono sempre più. Il tratto di gran lunga più bello nel territorio e visibile dall'alto della *VCA* nell'area dinanzi alle Alpi presso *Untermeitingen* a sud di Augsburg è oggi stato distrutto tratto dopo tratto fino a rimanere un resto insignificante da cave, costruzioni ai margini e da ultimo da una strada di circonvallazione.

Il valore pubblicitario per le orecchie tedesche del gradito marchio "*via Claudia*" ha portato negli scorsi anni a una considerevole risonanza, sebbene meno fondata su una fama di cultura e una sete di conoscenza che sulla speranza di un guadagno economico. Internet annovera già oltre 9.000 registrazioni dirette *VCA* di tipo commerciale – evidentemente il nome maneggevole è molto adatto come messaggio pubblicitario! Esistono anche, oggi, già tre più o meno utilizzabili piste ciclabili per un territorio intorno a Feltre così come per i tratti in Tirolo e in Baviera-Svevia. Queste sicuramente piacevoli attività non dovrebbero illudere sul fatto che manca sempre una ricerca e documentazione adeguata. Le future ricerche potrebbero costruire qualcosa solo su un solido fondamento tecnico.

La conoscenza della nostra storia comune e gli antichi elementi di collegamento di questo “monumento europeo” richiedono la collaborazione dei colleghi specialisti in Italia, Austria e Germania per un’opera unitaria. I mezzi per la ricerca finora investiti erano tuttavia in confronto a quelli a disposizione per la propaganda turistica così ridotti, che non sono neanche propriamente degni di menzione. Nonostante tutte le difficoltà finanziarie lo scopo deve essere una pubblicazione comune con carte adeguate. Il mancato raggiungimento non si deve alla volontà degli archeologi coinvolti, quanto, prosaicamente, alle spese dei viaggi. Fintanto che manca la volontà culturale e politica di appoggiare finanziariamente questi lavori in comune,

un progetto privo di coordinamento è condannato a colare a picco. Il “progresso della ricerca” volentieri e a voce troppo alta affermato dalla politica rimane in ogni caso per strada.

NOTE

- ¹ CIL V, 8003=IBR 465; Mus. Bozen.
- ² CIL V, 8002=IBR 469.
- ³ WALDE 1998.
- ⁴ 1000 passi = 1 miglio romano = 1480 m.
- ⁵ ALPAGO NOVELLO 1972.
- ⁶ Cfr. E. Walde, G. Grabherr in GALLIAZZO 2002; è in preparazione una trattazione più dettagliata.
- ⁷ CZYSZ 1990.
- ⁸ *Notitia dignitatum occ.*, XXXV, 21-22.

BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO

- Alle Wege* 2004 - “*Alle Wege führen nach Rom...*”, Internationales Römerstraßenkolloquium Bonn (Bonn 25.-27. Juni 2003), a cura di H. KOSCHIK, Pulheim-Brauweiler, Materialien zur Bodendenkmalpflege im Rheinland, 16, Bonn.
- ALPAGO NOVELLO A. 1972 - *Da Altino a Maia sulla Via Claudia Augusta*, Milano (ristampa Feltre-BL 1997).
- BULLE H. 1947 - *Geleisestraßen des Altertums*, “Sitzungsber. Bayer. Akad. d. Wiss., Phil.-hist. Klasse”, 2, part. pp. 111 segg.
- CZYSZ W. 1990 - *Römische Staatsstraße via Claudia Augusta. Der nördliche Streckenabschnitt zwischen Alpenfuß und Donau*, in *La Venetia nell’area padano-danubiana. Le vie di comunicazione*, Padova, pp. 253-283.
- CZYSZ W., DIETZ K., KELLNER H.-J., FISCHER TH. 2001 - *Die Römer in Bayern*, Stuttgart (ed. or. Stuttgart 1995).
- DAL RÌ L., DI STEFANO S. 2002 - *Archäologie der Römerzeit in Südtirol*, “Beiträge und Forschungen”, 1, spec. pp. 57 segg., 158 segg. e 511 segg.
- GALLIAZZO V. (a cura di) 2002 - *Via Claudia Augusta. Un’arteria alle origini dell’Europa: ipotesi, problemi, prospettive / Eine Strasse am Ursprung Europas: Hypothesen, Probleme, Perspektiven*, Feltre (BL).

W. CZYSZ, 350 miglia dal Po al Danubio. La strada statale romana *via Claudia Augusta*

- KOLB A. 2005 - MILIARIA IMPERII ROMANI, Fasc. 1 (Miliaria provinciarum Raetiae et Norici), in CORPVS INSCRIPTIONVM LATINARVM (CIL), 17, Berlin.
- PLANTA A. 1987 - *Verkehrswege im alten Rätien*, III, Chur.
- RADKE G. 1971 - *Viae Publicae Romanae*, RE Suppl. XIII, Stuttgart.
- WALDE E. (a cura di) 1998 - *Via Claudia. Neue Forschungen*, Innsbruck.
- WALDE E., GRABHERR G. (a cura di) 2006 - *Via Claudia Augusta und Römerstraßenforschung im östlichen Alpenraum*, Innsbrucker Klassisch-Archäologische Universitäts-schriften (IKARUS), 1, Innsbruck.
- WALSER G. 1983 - *Die römischen Straßen und Meilensteine in Raetien*, "Kl. Schr. z. Kenntnis d. röm. Besetzungsgesch. Südwestdeutschl.", 29, Aalen.

Wolfgang CZYSZ

Dienststelle d. Bayer. Landesamtes f. Denkmalpflege
Am Klosterberg 8
D-86672 Thierhaupten (Germania)
e-mail: wolfgang.czysz@bfd.bayern.de