

“Tutte le strade portano a Roma”

Sin dalla nascita, il genere umano è sempre stato spinto a imparare e ad accrescere le sue conoscenze. Siamo a Roma, l’Impero prende sempre più forma e si espande, i territori si arricchiscono e a unirli l’uno all’altro ci sono le strade.

Confronto tra l'epoca odierna e l'antica Roma sull'uso e sulla composizione delle strade

Federica Ceravolo, Emanuela Forte, Mariella Lecce, Giorgia Marotta, Michela Santoro

La costruzione delle strade antiche

Si ritiene che i Romani abbiano ereditato l'arte di costruire le strade dagli Etruschi, migliorando il loro metodo e i materiali a disposizione.

Per costruire le strade, vi era una vera e propria procedura antecedente da rispettare.

- I primi a metterci mano erano i progettisti, che avevano il compito di tracciare la traiettoria che la strada avrebbe dovuto avere.
- Successivamente i *mensores*, dopo aver preso accurate misurazioni individuavano il punto preciso in cui si sarebbe dovuta innalzare la strada, delimitando la zona con due pali.
- A questo punto i *libratores* scavavano fino allo strato di roccia e, a seconda delle situazioni, stabilivano la tecnica da utilizzare.

La manutenzione delle strade cittadine nella Roma antica era affidata agli edili. Col tempo le mansioni degli edili vennero modificate da Augusto, che assegnò nuove magistrature come quella per la cura delle acque (*curatores aquarum*) e quella per la cura delle opere pubbliche (*curatores viarum*).

La struttura delle strade romane

Le strade erano costruite secondo un preciso criterio:

- Uno strato più profondo, *statumen*, di sassi e argilla.
- Un secondo strato, *rudus*, fatto di pietre, mattoni rotti, sabbia, tutti impastati con calce.
- Un terzo strato, *nucleus*, di pietrisco e ghiaia.
- Una copertura, *summum dorsum*, di lastre levigate di pietra che combaciavano le une sulle altre appoggiate sul *nucleus*.



Le pietre miliari

Le strade erano dotate di pietre miliari, che indicavano la distanza in miglia dal miliario aureo posto nel Foro romano da Augusto.

Le legioni fecero buon uso di queste strade, ed alcune sono tuttora utilizzate, dopo ben due millenni.



La pietra miliare, o *miliarum*, era una colonna circolare sopra una base rettangolare, detta *cippus*, infissa nel terreno per oltre 60 cm, alta 1,50 m.

La costruzione delle strade odierne

Prima fase:

- studio del terreno da un punto geologico;
- studio della stratigrafia del terreno;
- calcolo dell'altezza e esame della consistenza della base;
- scelta del materiale da utilizzare.

Seconda fase:

- scavo;
- stesura del fondo;
- stesura dello stabilizzato;
- posa in opera del conglomerato bituminoso.



Scopo e uso

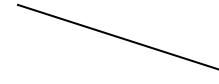
L'importanza delle vie di comunicazione fu da subito chiara ai Romani.

- Hanno reso la comunicazione e il commercio più veloce e più facile.
- Hanno permesso ai militari di viaggiare in modo più efficiente
- Hanno contribuito all'urbanizzazione degli insediamenti.
- Hanno creato e promosso molteplici industrie, tra cui costruzione, produzione di materiali e sviluppo di macchinari pesanti.
- Hanno permesso agli uomini moderni di viaggiare da e verso il luogo di lavoro, il negozio, e completare le attività quotidiane più rapidamente.
- Sono state create e trovate soluzioni per strade sdruciolate e innevate, che hanno portato alla creazione di numerosi altri settori come la rimozione della neve, la produzione di sale stradale, ecc.

Strade antiche romane



Strade odierne



Come nel tempo è avvenuta la realizzazione delle strade per scopi differenti

Pierluigi Esposito, Francesco Grimaldi, Domenico Proto, Angelo Tortorella, Nicola Villari

Estensione delle strade romane

L'Impero romano ebbe alcuni fra i più avanzati mezzi tecnologici del suo tempo.

Le strade rappresentano una delle opere ingegneristiche più importanti dell'impero.



Le strade dell'antica Roma mettevano in comunicazione tutto l'Impero.

La locazione stradale

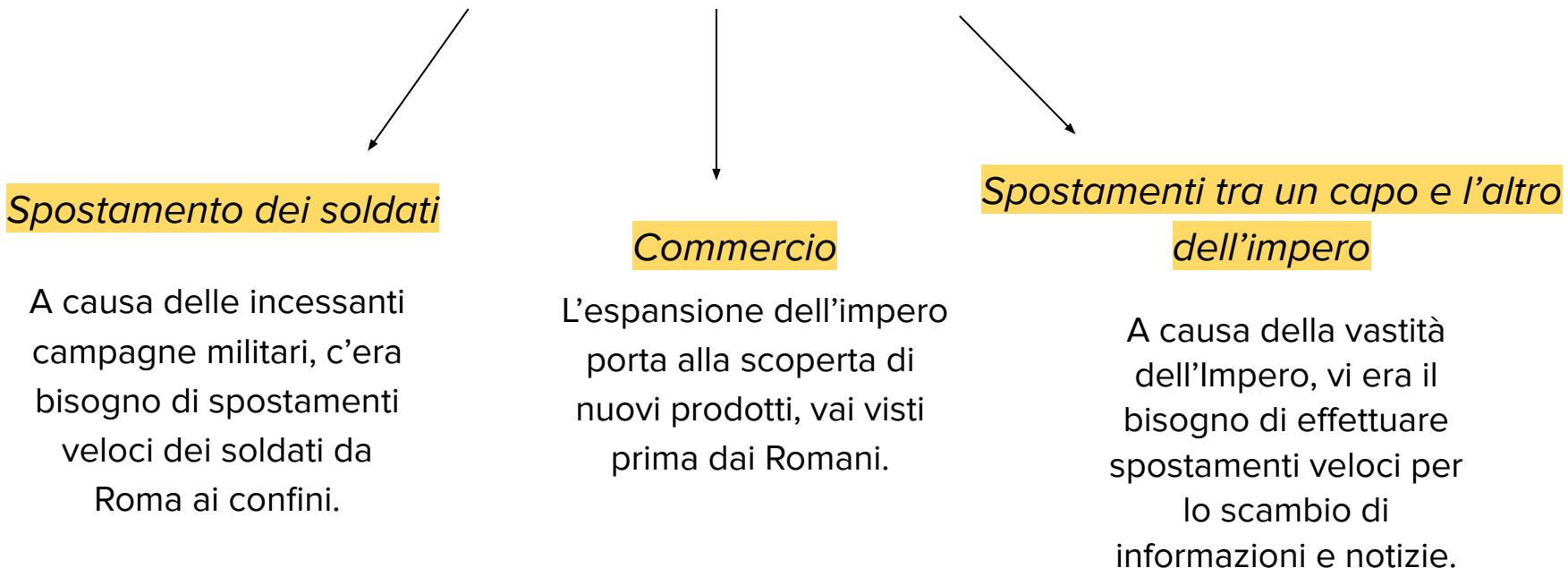
La realizzazione delle strade romane è stata attuata in modo da favorire la loro costruzione e, in particolare, il loro mantenimento.

- Le strade rettilinee venivano costruite su zone pianeggianti.
- Non venivano edificate nelle vicinanze di un fiume o in un fondovalle.
- Nelle zone dove era quasi impossibilitata l'elevazione delle strade, i romani trovarono due diverse soluzioni: o ricorrevano a percorsi alternativi più lunghi con curve a largo raggio oppure, alla costruzione di piccoli sentieri detti mulattiere adibiti in genere al passaggio del bestiame ed eventualmente a quello dei pedoni.



Gli scopi

La costruzione delle strade avveniva per tre fattori:



Le strade

Grazie ai documenti che sono rinvenuti fino a noi, possiamo determinare cosa ha spinto Roma a costruire alcune delle strade più importanti e che ancora oggi esistono.



Via Emilia, costruita dal console *Marco Emilio Lepido* per scopi commerciali.

(Rimini-Piacenza)



Via Flaminia, costruita dal censore *Gaio Flaminio Nepote* per scopi imperiali.

(Roma-Rimini)



Via Appia, costruita dal console *Claudio Cieco Appio* per scopi militari.

(Roma-Brindisi)

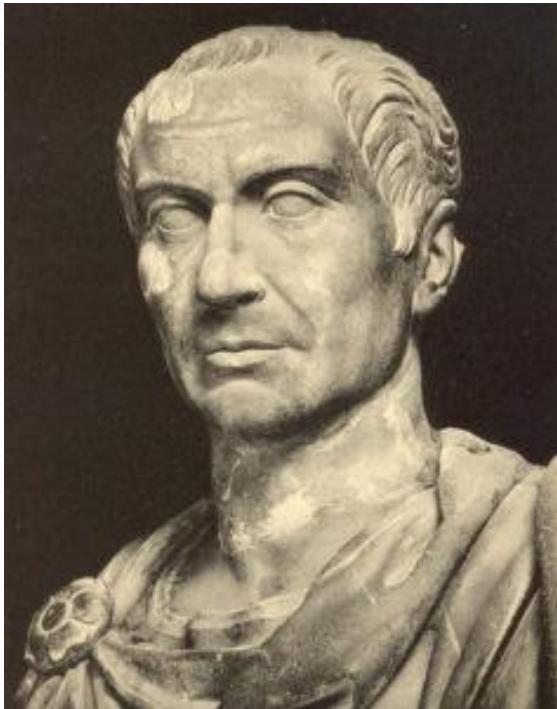
Figure politiche maggiormente interessate alla realizzazione delle strade

Giuseppa Dragone, Giorgia Lepre, Rosangela Lepre, Giovanna Santamaria, Giulia Soglia

Marco Emilio Lepido

Marco Emilio Lepido fu un politico romano, membro del II triumvirato assieme a Ottaviano e Marco Antonio, due volte console e pontefice massimo. Durante la sua magistratura come edile, fece costruire una delle strade più importanti al tempo dei Romani, la Via Emilia.





Gaio Flaminio Nepote

Gaio Flaminio Nepote fu politico romano e console al tempo della Repubblica Romana. Fu comandante di eserciti, conquistò i Galli e combatté Annibale sul Trasimeno, dove morì. Quando fu al potere fece edificare la Via Flaminia.

Claudio Cieco Appio

Claudio Cieco Appio fu un politico romano e console durante la Repubblica. Si interessò molto della religione, del diritto e dell'arte oratoria, di cui fu anche riformatore. Si preoccupò anche dell'aspetto urbanistico della città capitolina facendo realizzare la Via Appia.

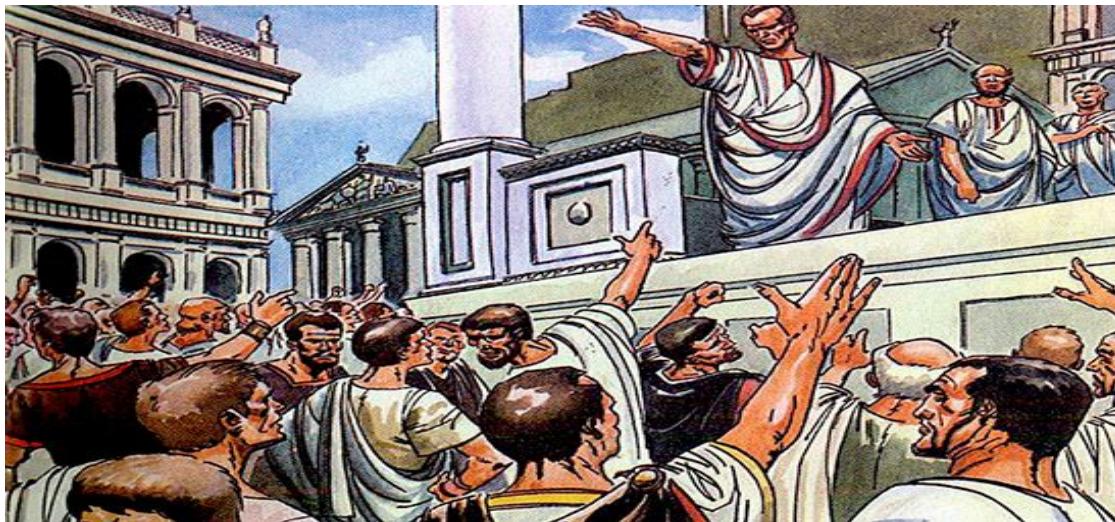


La ricerca di personale adibito alla gestione ed all'amministrazione e delle strade

Mauro Adinolfi, Simone Landi, Carmela Maiolino, Andrea Rago, Claudio Ricciardi

Figure adibite al controllo delle strade

A Roma si vengono a creare diverse figure atte alla supervisione delle strade.



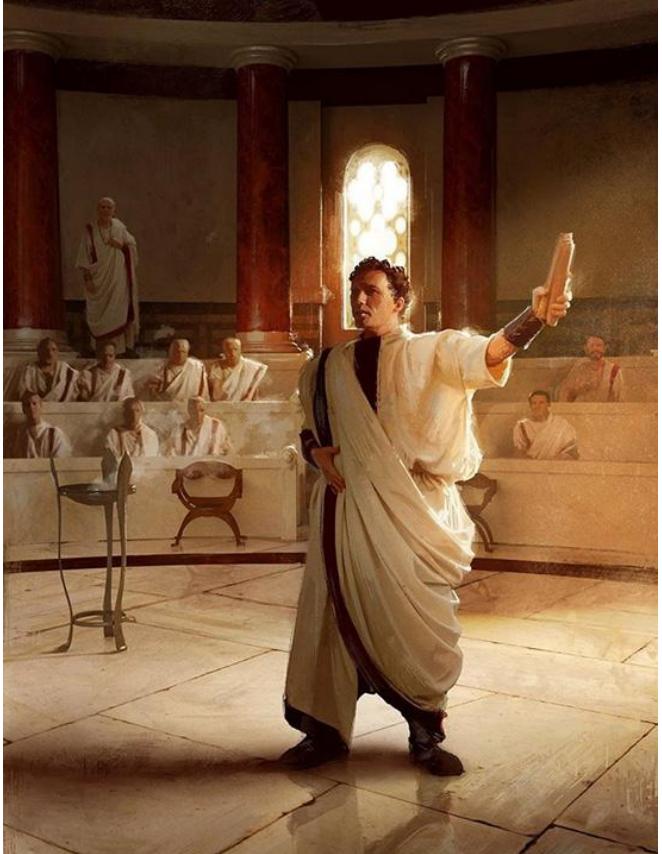
Venne introdotta la magistratura dell'Edile durante l'età repubblicana e, successivamente dal 6 d.C. fino alla caduta dell'Impero nel 476 d.C., a loro sostituzione, verrà introdotta la figura del Vigiles che, come vedremo, non si limiterà solo alla salvaguardia delle strade.

L'Edile

L'Edile era un magistrato della Repubblica Romana e tra i suoi compiti aveva quello dell'amministrazione delle strade, oltre all'organizzazione di giochi legati alle festività e all'approvvigionamento di acqua e grano.



La carica dell'Edile era parte integrante del *"Cursus Honorum"*, ovvero l'insieme di cariche che una persona doveva svolgere per diventare Console.



Il *Vigiles*

Il termine *Vigiles* deriva dal verbo “*vigilare*” ossia sorvegliare.

Il corpo dei *Vigiles* costituì la prima organizzazione adeguatamente preparata per proteggere gli interni dell’Impero. La loro struttura somigliava al moderno corpo dei vigili del fuoco, con la differenza che i primi ricoprivano anche il ruolo di polizia notturna e la loro educazione era di tipo paramilitare.

Il loro motto era

***UBI DOLOR IBI
VIGILES***

Dove c’è il dolore ci sono i vigili



Il vigile urbano



Il vigile urbano è un agente della Polizia Municipale che assicura il rispetto delle norme nel territorio del Comune presso cui lavora. Ha il compito di pattugliare le strade, dirigere il traffico e multare i trasgressori della legge. Ha l'obbligo di intervenire in caso di incidenti che coinvolgono autisti e pedoni e fornisce le informazioni sulla viabilità, regolando la circolazione e il passaggio.

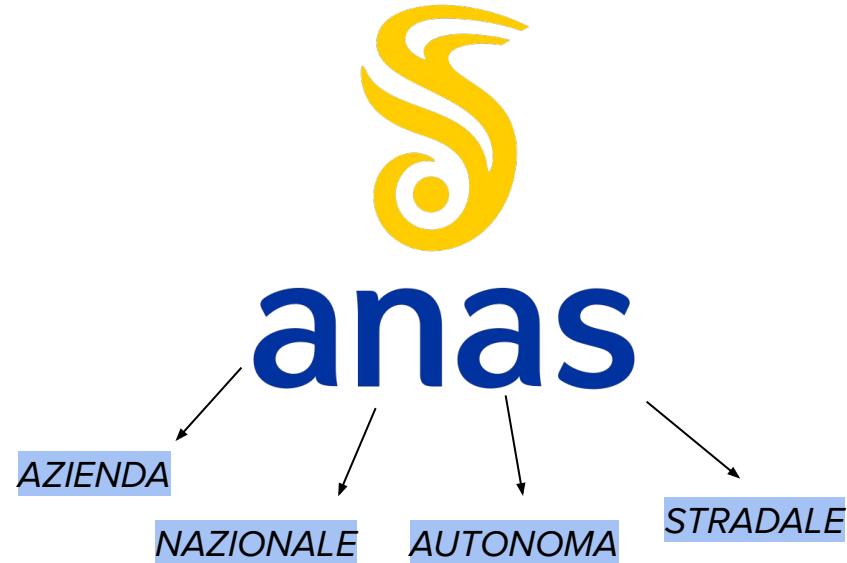


Enti che si occupano delle strade

All'indomani della Seconda guerra mondiale nacque l'Anas, di proprietà dello stato Italiano, che gestisce la maggior parte di strade e autostrade italiane per circa 26.500 km. Principalmente si occupa di:

- manutenzione delle strade;
- miglioramenti della segnaletica;
- applicazione di leggi atte ai loro compiti;
- applicazione di sanzioni atte alla sicurezza stradale;
- progettazione di nuove strade.

Inoltre, avendo piena responsabilità in caso incidenti, è suo dovere provare di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno che è soggetto a cause inevitabili.



La ricerca di codice e regolamenti atti alla supervisione delle strade

Gianmarco Arienzo, Vincenzo Calonico, Fabrizio Iaccheo, Aurora Lambiase, Andrea Rossi

La fondazione delle strade è la causa della nascita di regole atte alla loro supervisione



Con l'espansione di Roma, si dovette provvedere a realizzare delle strade agevoli volte al mantenimento della pace e alla difesa.

Tuttavia, le persone non potevano autogestirsi, soprattutto quando la comunità era ampia, e per limitare caos e affollamenti, vennero istituite delle leggi, tra cui alcune, atte alla supervisione della procedura di costruzione, e alla gestione del traffico.

Il codice stradale romano

Tra prime leggi scritte romane, le XII tavole, se ne trovano due che si interessano delle strade.



VI Legge

La larghezza delle vie
(*servitù di passaggio con veicoli*) è di 8 piedi
nei tratti rettilinei, di 16
piedi nelle curve.

VII Legge

Mantengano la strada: se
non l'hanno acciottolata,
si faccia passare il
bestiame dove si vuole.

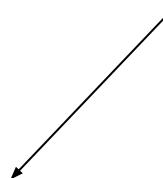
*

* L'illustrazione presente si riferisce alla via pubblica in quanto, essa venisse considerata incompatibile con i principi delle servitù private, dichiarando di lasciare passaggio libero agli animali allevati per scopi agricoli e alimentari.

Intervento di Giulio Cesare sulla sicurezza stradale

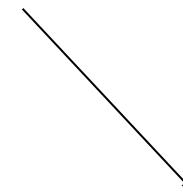
La situazione del traffico sulle strade e quella delle insule diventò col tempo insostenibile e ciò portò alle imposizioni di norme stradali per mantenere la sicurezza.

Giulio Cesare prima nel 52 a.C. e poi nel 44 a.C. creò e impose:



Lex Colonia Genitiva Julia

Le multe per divieto di sosta.



Lex Julia Municipalis

Le zone a traffico limitato.

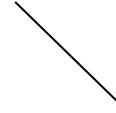
Come la *Lex Iulia Municipalis* cambiò Roma

La Lex Iulia Municipalis riuscì a trasformare Roma in una immensa area pedonale diurna anticipando così di un paio di millenni la nostra ZTL. Come cambiò la vita dei Romani?



La popolazione romana si riversava nelle strade e la circolazione divenne sempre più difficile. Le uniche persone non intaccate da questa legge furono i nobili, essi venivano condotti dagli schiavi dentro comode lettighe.

A scortare il nobile c'era *l'anteambulonis*, che aveva tra i suoi compiti proprio quello di farsi largo tra la folla.



La sera le strade venivano invase da ogni genere di mezzo di trasporto e le operazioni per rifornire la città.

Il modo in cui poi si svolgevano le attività di carico e scarico erano tutt'altro che silenziosi e inevitabilmente si ripercuoteva sul sonno di quei romani che abitavano in centro e non potevano permettersi una casa sui colli.

**“Questo tragitto è interrotto
per lavori in corso”**

Fine.

Grazie per l'attenzione