

6. Strade, insediamenti e territorio. Paesaggi e itinerari della Romanizzazione nell'Area Apulo-lucana e la via Appia

MARIA LUISA MARCHI, Università di Foggia

I paesaggi della “Romanizzazione” o meglio dell’espansione romana, si ricostruiscono attraverso una serie di modifiche addotte fondamentalmente dalla nascita di città, dalla pianificazione e divisione territoriale ad esse connesse ed infine, ma forse elemento di primaria importanza ed innovazione, la realizzazione di una rete viaria che collegava le varie colonie a Roma (Fig. 1).

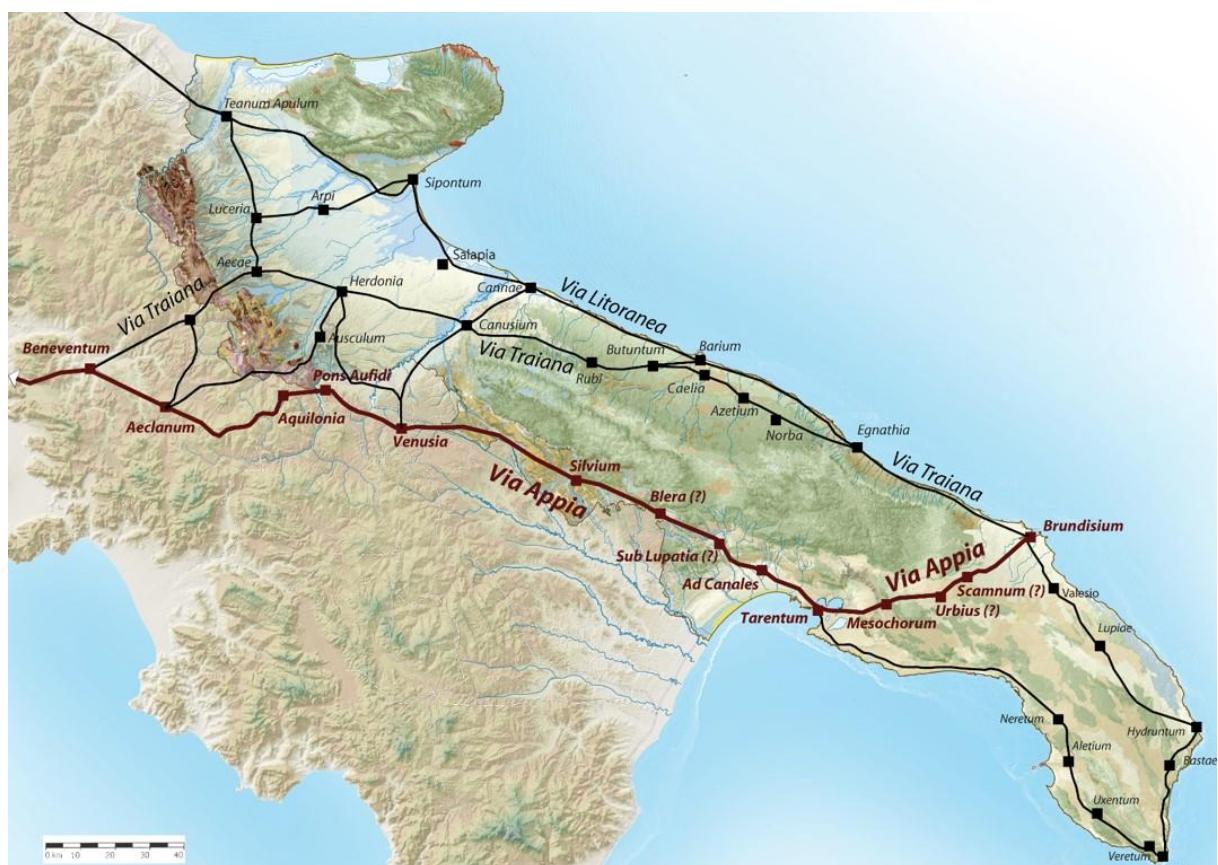


Fig. 1. Quadro generale della viabilità antica in area apulo-lucana (da Ceraudo 2015).

Il metodo di studio

Le procedure metodologiche adottate, nella ricostruzione dei percorsi viari nell'area presa in esame in questa sede, rientrano nella prassi della ricerca topografica ormai consolidata, sia in un'ottica tradizionale che innovativa.¹

Tali indagini prevedono l'uso e l'adozione di molteplici fonti, come 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*: l'*Itinerarium Antonini*, la *Tabula Peutingeriana* (Fig. 2) e l'*Itinerarium Burdigalense*, di cartografie storiche, di fotografie aeree, che hanno permesso di formulare ipotesi preliminari sui percorsi. Solo una fase successiva di indagine diretta, caratterizzata dalla cognizione topografica, attraverso la quale sono stati perlustrati i percorsi ipotizzati, in modo tale da verificarne le distanze, la percorribilità e la coerenza geomorfologica e infine l'antichità, sulla base dei rinvenimenti lungo di esso, ha portato a ricostruire l'itinerario che poteva essere stato tracciato dai romani.

Solo la coincidenza di molteplici fattori può dare la certezza della ricostruzione.

E' risultato evidente che in molti casi la definizione del percorso è tracciata dalla distribuzione degli insediamenti ai lati di una direttrice lungo la quale si sono allineati. La prima volta che ho potuto riconoscere la via Appia, essa è si è delineata come una linea definita da una serie continua di insediamenti, in prossimità di Venosa.

¹ S. Quilici Gigli, Organizzazione, cambiamenti, resilienza della viabilità antica nelle dinamiche territoriali, in: *Landscape 2: una sintesi di elementi diacronici. Crisi e resilienza nel mondo antico*, M.L. Marchi - G. Forte - D. Gangale Rosoleo - I. Raimondo (a cura di), (Venosa 2022) 45-51; M.L. Marchi, *Appia Antica. La Regina Viarum in Lucania. Dall'Ofanto al Bradano* (Venosa 2019) 19-21.

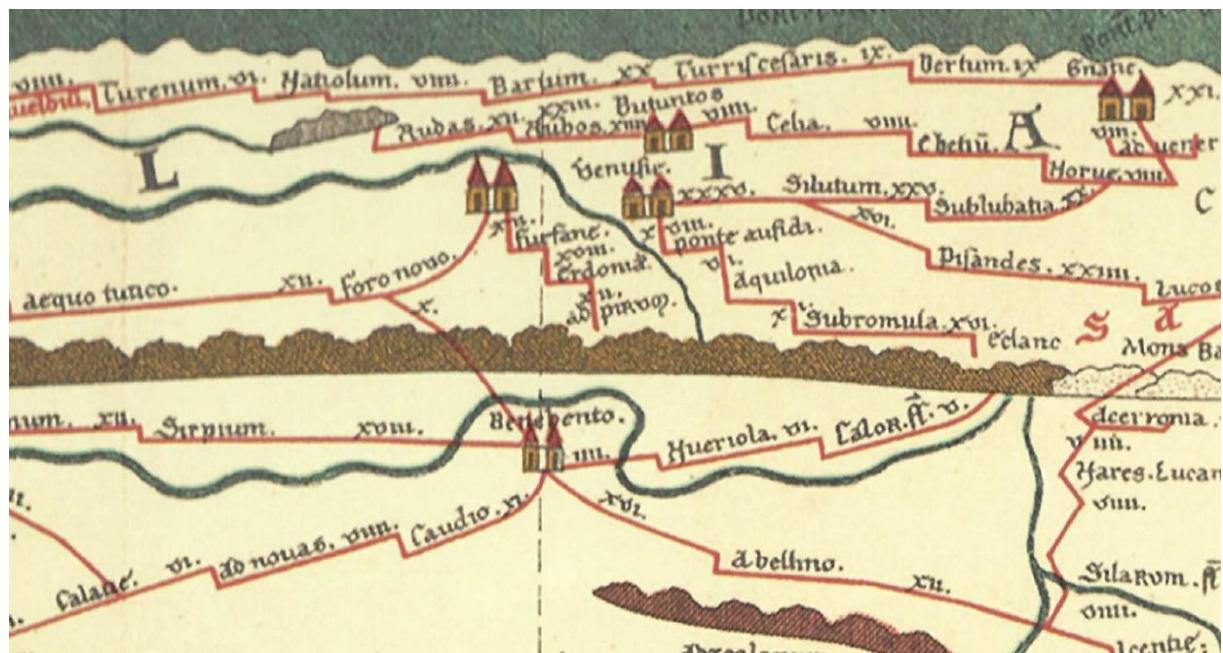


Fig. 2. Tabula Peutingeriana. Particolare del Segmentum VI.

Il censimento bibliografico ha permesso di raccogliere tutte le segnalazioni, una base di partenza è stato, inoltre, il lavoro di Giovanna Alvisi “La viabilità Romana della Daunia”².

Sebbene la studiosa ritenesse il suo lavoro “lungi dal costituire un punto di arrivo definitivo”, per lungo tempo lo è diventato, infatti, ancor oggi, indubbiamente qualsiasi contributo che ricostruisca la viabilità antica in Daunia, non può non prendere spunto dalle sue pagine. Partendo da questa base negli ultimi anni si è tentato di aggiornare i dati e ricostruire i percorsi antichi utilizzando nuovi metodi e tecnologie³ (Fig. 3).

² G. Alvisi, La viabilità romana della Daunia (Bari 1970).

³ M.L. Marchi – G. Forte, La viabilità minore della Daunia: nuove letture e riflessioni, in: Atlante Tematico di Topografia Antica, suppl. 31, 2021, 347–362.

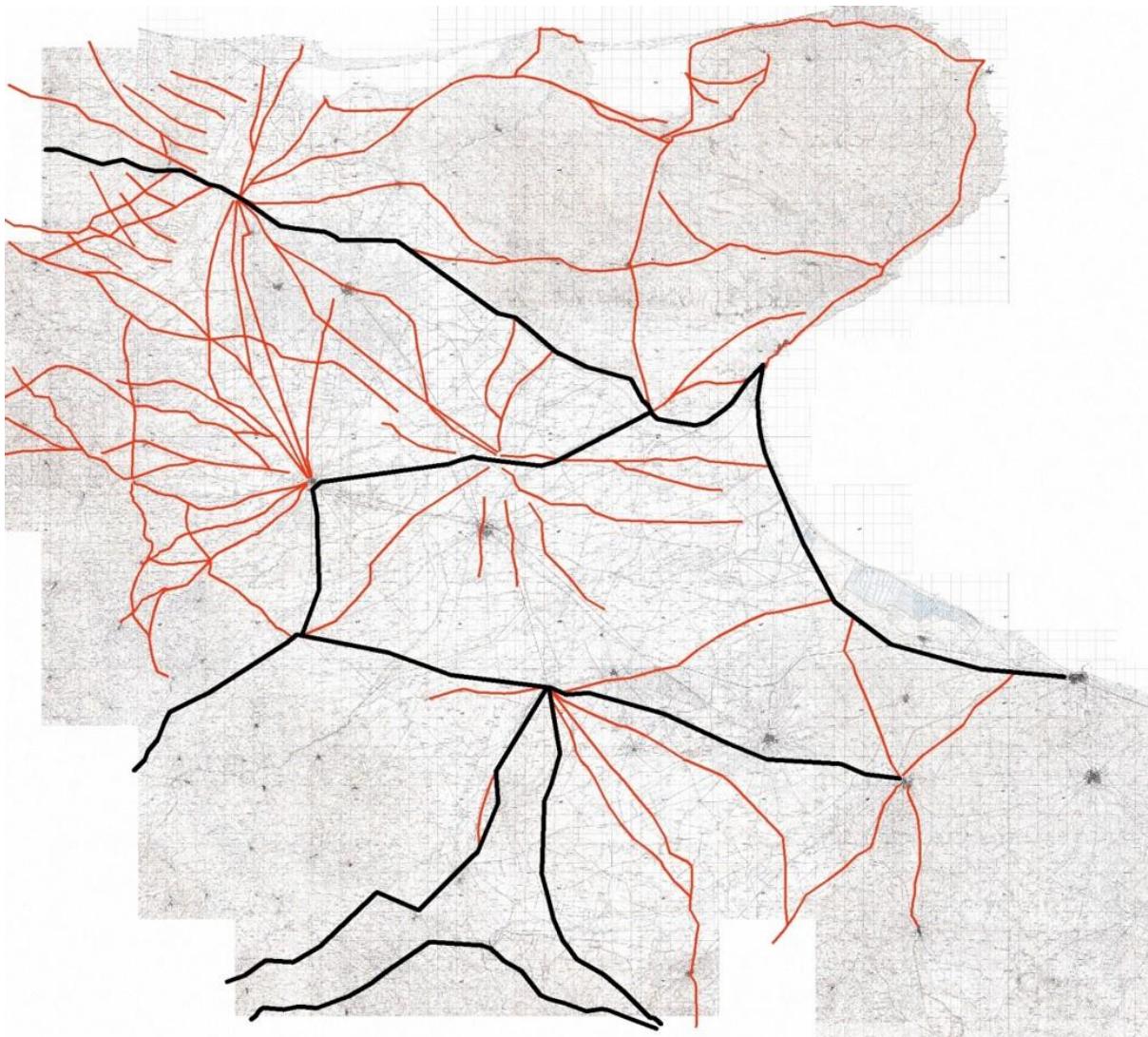


Fig. 3. Quadro generale della viabilità della Daunia rielaborato dal lavoro di G. Alvisi.

I risultati editi dall'Alvisi si basano infatti essenzialmente su un'indagine di fotointerpretazione resa più efficace dalla gran mole di materiale che la studiosa aveva a disposizione in qualità di direttrice dell'areofototeca. Dalle sue pagine emerge che a fronte di un limitato riscontro archeologico, legato al contributo di Vittorio Russi pur prezioso ma contestualmente sporadico, la ricostruzione era limitata alla lettura delle tracce. Ovviamente il lavoro della studiosa presenta i limiti dell'epoca. Si vuole pertanto, mettendo in evidenza alcune criticità, cercare, alla luce dei dati archeologici e delle potenzialità offerte dalle innovazioni tecnologiche, di procedere a nuove interpretazioni.

Le ricerche dell'ultimo ventennio, assai numerose nell'area daunia, possono ora proporre un vasto repertorio di dati archeologici che permettono di dare conferma dell'esistenza di alcuni percorsi e consentire un riscontro cronologico di essi. Si intende di fatto prospettare solo alcune soluzioni, in aggiornamento al

testo della studiosa, arricchite ora dai numerosi contributi che hanno interessato le vie principali della Daunia, soprattutto le vie Appia e Traiana⁴, ma anche una fitta rete di vie che solo per comodità potremmo definire secondarie⁵ (Fig. 4).



Fig. 4. Quadro della viabilità del settore occidentale dell'ager *Lucerinus*.

⁴ G. Ceraudo, Sulle tracce della via Traiana. Indagini aerotopografiche da Aeae a Herdonia (Foggia 2008); M.L. Marchi, Appia antica. La Regina Viarum in Lucania. Dall'Ofanto al Bradano (Venosa 2019).

⁵ L. Quilici - S. Quilici Gigli, Strade secondarie dell'Italia antica: motivazioni e intenti del tema, Atlante Tematico di Topografia Antica, suppl. 31, 2021, 9-11; nello specifico sul territorio della Daunia: M.L. Marchi - G. Forte, La viabilità minore della Daunia: nuove letture e riflessioni, in: Atlante Tematico di Topografia Antica, suppl. 31, 2021, 347-362.

Un fattore fondamentale per la ricostruzione del sistema viario è stata la stratificazione cronologica dei percorsi individuati attraverso tutti gli strumenti a nostra disposizione (fonti, lettura ed interpretazione aereofotografica, indagine archeologica, lettura della cartografia storica ecc) là dove l'analisi dell'Alvisi era principalmente polarizzata sulla lettura di tutte le tracce, fornendo spesso un quadro d'insieme che ha appiattito cronologicamente la ricostruzione territoriale. Un esempio per tutti alcuni insediamenti d'altura sicuramente di origine medievale sono stati assimilati agli *oppida* noti dalle fonti antiche pur in assenza di una verifica documentaria. Non per questo dobbiamo ritenere poco valida la ricerca che ci permette di avere una base di partenza globale e quindi assai utile.

Attraverso le verifiche sul territorio e l'affiancamento di molteplici altre informazioni si è potuto ricostruire la continuità e discontinuità dei percorsi e la nascita di nuovi itinerari strettamente legati a nuove esigenze, ad esempio quelle del pellegrinaggio religioso.

La sovrapposizione e la lettura combinata di alcune cartografie, della carta dei Tratturi⁶ e delle emergenze archeologiche individuate nel corso delle indagini di ricognizione, hanno permesso di ricondurre alle fasi antiche percorsi che sono stati utilizzati anche in tempi più recenti con una continuità che almeno per i tratturi giunge ai giorni nostri. Il Regio Tratturo Melfi-Castellaneta, infatti, riveste un ruolo fondamentale nella ricostruzione delle strade più antiche nel territorio melfese, in continuità con il probabile percorso della via Appia.

La possibilità di utilizzare nuovi strumenti tecnologici ha facilitato la lettura dei dati. Voli con drone mirati alla ricerca di specifiche tracce (Fig. 5), si sono affiancati alla lettura aereofotografica tradizionale effettuata su un range molto vasto, avendo a disposizione coperture aeree dal 1956 ad oggi, che sono state messe a confronto per verificare il livello di leggibilità delle tracce nel corso del tempo e di conseguenza le trasformazioni del territorio⁷. Il quadro offerto da questa prima selezione di tracce è estremamente articolato, oltre alla viabilità principale, si individua una fitta maglia di percorsi che solo le ricerche sul terreno hanno permesso di inquadrare nei contesti storici.

⁶ Ringrazio per l'analisi e la lettura della cartografia storica Antonella Frangiosa, Grazia Savino.

⁷ La ricerca aereofotografica si deve a G. Forte: M.L. Marchi - I.M. Muntoni, Paesaggi rurali ritrovati dell'Ager Lucerinus. Tra Metodo, Ricerca, Tutela e Valorizzazione, Agri Centuriati 15, 2018, 99-121; da ultimo G. Forte, Paesaggi Ritrovati. Storia e archeologia dei Monti Dauni: il progetto "Ager Lucerinus", in: G. Cipriani - A. Cagnolati (a cura di), Scienze umane tra ricerca e didattica, Vol. I Dal mondo classico alla modernità: linguaggi, percorsi, storie e luoghi (Campobasso - Foggia 2019) 401-404.



Fig. 5. APR (Aeromobile a Pilotaggio Remoto) utilizzato per il progetto.

I tracciati viari sono stati intercettati attraverso questa analisi in modo dinamico, integrando le diverse tracce che sono visibili nei vari fotogrammi, con la verifica attraverso voli mirati. In taluni casi le tracce da analisi LiDAR possono compensare eventuali carenze in presenza di vegetazione fitta o di inaccessibilità delle aree.

Un fattore di non secondaria importanza per l'identificazione di tratti stradali riguarda anche l'analisi delle tecniche adottate nella realizzazione delle vie.

Un passo di Livio documenta 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, glareas extra urbem*⁸) ed Ulpiano ricorda pure l'esistenza di *viae terrenae* (cioè in semplice terra battuta).⁹ In molti casi la documentazione archeologica ci conferma questa ipotesi.

Anche la via Appia sembra rientrare in questi casi. Infatti Appio Claudio nei cinque anni della sua censura ebbe soltanto il tempo di tracciare il percorso della via da Roma a Capua, come diremmo oggi di avviare la progettazione, e di far realizzare un piano battuto a massicciata, mentre la selciatura fu realizzata più tardi, nel 258 per opera dei fratelli *Ogulnii*, come riferito dalle fonti, fu pavimentato *saxo quadrato*, cioè con blocchi parallelepipedici di tufo, il primo miglio, dalla porta Capena al tempio di Marte¹⁰; il tratto fino a Boville per altre 9 o 10 miglia, fu pavimentato tre anni dopo, con blocchi poligonali di lava basaltina¹¹, e nel 191 fu selciata probabilmente fino a Capua, per un totale di 132 miglia.

⁸ Liv. 41, 27, 5

⁹ Ulp., Dig., 43, 11.

¹⁰ Liv. 10, 23, 12

¹¹ Liv. 10, 47, 4



Fig. 6. Tipi di tecnica costruttiva relativi alla via Appia presenti nel comprensorio apulo-lucano.

Ma se, in questa ottica, può apparire piuttosto lontano dal 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. Ed anche là dove si rinvengono tratti selciati è probabile che nelle fasi più antiche di costruzione la strada fosse solo glareata o battuta. Questa modalità di costruzione è confermata dai rinvenimenti sia in tratti più prossimi alla capitale, prima di Terracina¹² che in numerosi tratti in Campania, Basilicata e Puglia (Fig. 6).

Anche la filosofia che ispirava la realizzazione della *regina viarum* era senza dubbio innovativa, 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 metà 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 familiari¹³. 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-

¹² L. Quilici - S. Quilici Gigli, Per la Via Appia, tra i monti Ausoni e Aurunci (Foggia 2017) 20-21.

¹³ L. Capogrossi Colognesi, Storia di Roma tra diritto e potere (Milano 2009).

settentrionali, dall'altro l'apertura verso un'economia aperta anche allo sviluppo commerciale che una strada che avrebbe raggiunto la Puglia, il mare e l'Oriente poteva offrire.

Fonti e storia

La complessità delle vicende che investono il comparto sudorientale della penisola, tra la fine del IV e il III secolo a.C., si collega agli eventi storici ed ai conflitti che in quegli anni vedono l'espansione romana e ad i quali si può attribuire l'evoluzione e le trasformazioni dell'assetto territoriale e insediativo.

L'intervento romano nei territori italici, rappresentato fondamentalmente dalla fondazione di colonie, va analizzato in rapporto alle situazioni preesistenti e al loro adattamento al nuovo sistema di pianificazione introdotto dai romani.¹⁴

In questo contesto risulta elemento focale l'esame dei percorsi attraverso i quali si realizza il processo di romanizzazione, rintracciando le strade percorse dagli eserciti durante la progressiva espansione romana nell'Italia meridionale.¹⁵ Molti di questi percorsi saranno sistematati, rettificati e resi pubblici dopo le prime deduzioni coloniali che consolidarono la conquista dei territori, divenendo a loro volta veicolo delle successive conquiste, creando quello straordinario sistema infrastrutturale simbolo di tale processo. Le strade della conquista infatti sono quelle descritte dagli autori antichi durante gli spostamenti degli eserciti, o nella narrazione degli episodi bellici.

Le narrazioni delle vicende militari mostrano l'esistenza di collegamenti tra regioni e centri più o meno vicini, documentando, sia una viabilità su lunghe distanze sia una rete di itinerari che metteva in collegamento i vari centri l'uno con l'altro. Le strade descritte durante manovre e spostamenti possono riconoscersi in quelle che successivamente saranno ben note, ma a volte è possibile anche rintracciare percorsi secondari che i rinvenimenti archeologici ora possono confermare.

¹⁴ M.L. Marchi, La via Appia dal Pons Aufidi a Venusia. Nuove considerazioni sul tratto lucano, *Atlante Tematico Topografia Antica* 34, 2024, 161–181.

¹⁵ 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 (Merida 2014) 725–728; G. Ceraudo, La Via Appia (a sud di Benevento) e il sistema stradale in Puglia tra Pirro e G. Annibale, Atti del 52° Convegno Internazionale di Studi sulla Magna Grecia, Taranto 27–30 settembre 2012 (Taranto 2015) 232–236.

La storiografia registra il trasferimento di truppe dal Lazio, dalla Campania, dal Sannio verso la Puglia e viceversa.¹⁶

Durante la seconda guerra sannitica, il tragitto delle truppe romane verso l’Apulia, per soccorrere i lucerini è ricordato da Livio che indica come noto l’esistenza di due strade: *Duae ad Luceriam ferebant viae, altera praeteroram Superi maris, patens aperta quiesed quanto tutior tanto fere longior, altera per furculas Caudinas, brevior*¹⁷. Una lungo il litorale del mare Adriatico, ampia, aperta più sicura ma più lunga, l’altra, più breve, attraverso le Forche Caudine. Ambedue gli itinerari indicati da Livio corrisponderanno con *viae publicae*. In esse è possibile riconoscere le due più importanti arterie interregionali che connoteranno il territorio della Puglia settentrionale, la cosiddetta “via Litoranea” lungo il versante adriatico ed il percorso successivamente ripreso in parte dalla via Appia fino a Benevento e poi dalla via Minucia verso il comparto settentrionale della Puglia.

La via *Superi maris*, doveva corrispondere con la via Litoranea, che arrivando da Termoli, sul fiume Biferno passava per Larino, *Teanum Apulum, Ergitium, Sipontum, Salapia*; proseguiva per *Salinae, e Barduli*. Una diramazione che probabilmente partiva da *Teanum* la collegava con Lucera ed *Aecae* e da qui con *Herdonia*.

E’ assai probabile che una grande via di comunicazione unisse Ancona a Brindisi, prolungamento di una via costiera adriatica che si distaccava a Fano dalla Flaminia, a tal proposito l’*Itinerarium Antoninum* ricorda una *Flaminia* che univa le due città della costa adriatica¹⁸. In realtà non conosciamo il nome di questa strada ma fu certo una via pubblica¹⁹. Un percorso litoraneo è indicato anche da Polibio, descrivendo la marcia di Annibale lungo l’Adriatico dopo aver battuto i Romani al Trasimeno²⁰.

Più in generale gli itinerari concordano sulla presenza di una via che congiungeva Aeternum (Pescara) con *Teanum Apulum* (in Daunia) passando per *Larinum*,²¹ anche se non tutte le tappe coincidono, appare certo il passaggio per

¹⁶ Nel corso del conflitto tarantino più volte sono citati spedizioni militari e di ambascerie da Roma a Taranto attraverso stretti percorsi tra le alture. Come anche riferimenti alla viabilità locale troviamo durante le indicazioni degli spostamenti di Pirro cfr. F. Grelle – M. Silvestrini, La Puglia nel mondo romano. Storia di una periferia. Dalle guerre sannitiche alla guerra sociale (Bari 2013) 133–136.

¹⁷ Liv. 9, 2, 6.

¹⁸ It. Antonini 310, 5 = 46 C. (Flaminia. Ab Urbe per Picenum, Anconam et inde Brundisium).

¹⁹ W. Eck, L’amministrazione delle strade nell’italia antica: l’esempio della via Appia, BStorArt 23, 1990, 15–20.

²⁰ Polyb., 3, 88, 3.

²¹ Tab. Peut. 4, 5–7, 2; G. Alvisi, La viabilità romana della Daunia (Bari 1970) 49–61; G. De Benedittis, La Provincia Sanni e la viabilità romana, Cerro al Volturno (Is) (2010); E.

Siponto e il suo percorso sembra corrispondere sostanzialmente con la direttrice che sarà ripresa dal tratturo L'Aquila-Foggia.

Lungo la strada che collegava Larino con Lucera e *Bovianum* con *Teanum Apulum* gli itinerari ricordano il sito di *Gereonium*. Ancora discussa l'identificazione di questo abitato citato anche dalle fonti per essere stato occupato da Annibale e per la famosa battaglia combattuta nei suoi pressi nel 217 a.C.²² L'insediamento infatti senza dubbio significativo rispetto alla ricostruzione topografica di questo comparto territoriale è stato oggetto recentemente di un riesame e di reinterpretazione in funzione delle dinamiche insediative dell'area dauna settentrionale.²³

Numerose le notizie delle fonti che riportano gli eventi durante le guerre annibaliche che ci permettono di verificare l'esistenza di una fitta rete di percorsi; nel 217 a.C. Annibale da *Vibinum* (Bovino) raggiunse Benevento seguendo un via tracciata che sarà ricalcata in età tardo imperiale dalla via *Aurelia Aeclanensis* e poi due anni dopo (215) si sposterà da Nola verso i campi d'inverno in Apulia vicino ad Arpi; sempre dalla Campania di sposta Tiberio Gracco che porta le truppe da Cuma a Lucera. Altri passaggi settentrionali collegavano il Sannio a Lucera, secondo Livio, nel 320, "dai monti giunsero rifornimenti".²⁴

E' possibile ipotizzare che in età repubblicana vi fossero due percorsi che attraverso l'appennino collegavano l'Irpinia con la Daunia, oltre all'Appia, una alternativa più veloce, viene citata da Strabone²⁵, il cui percorso sarà ricalcato in età imperiale dalla via Traiana²⁶, e che secondo molti si può riconoscere anche in quella percorsa da Orazio e Cicerone²⁷ per raggiungere Brindisi come alternativa alla più antica via consolare.²⁸

Salvatore Laurelli, Gli itinerari della Tabula di Peutinger nella Daunia antica (Foggia 1987); M.L. Marchi – G. Forte, La viabilità minore della Daunia: nuove letture e riflessioni, in: Atlante Tematico di Topografia Antica, suppl. 31, 2021, 347–362.

²² Polyb, 3, 100, 1–8; 3, 101, 1–4, 8–10; 3, 107, 1–4; Liv. 22, 44, 5–6.

²³ M.L. Marchi – I.M. Muntoni, I Paesaggi raccontano. Archeologia e Storia dei Monti Dauni nel Palazzo della Cultura di Casalnuovo Monterotaro (Foggia 2023).

²⁴ F. Grelle – M. Silvestrini, La Puglia nel mondo romano. Storia di una periferia. Dalle guerre sannitiche alla guerra sociale (Bari 2013) 133–136.

²⁵ Strabo 6, 3,7. 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 (Merida 2014) 725–728.

²⁶ Th. Ashby, Le vie Appia e Traiana, Bollettino dell'Associazione Archeologica Romana, 6–7, 1916–1917; Th. Ashby – R. Gardner, The Via Traiana, BSR 8, 1919, 104–171.

²⁷ Orazio, Sat. I, 5; Cicerone, Att. 9, 6,1.

²⁸ Per una sintesi sulle varie ipotesi Fornaro che propone di riconoscere la via di Orazio in un percorso diverso, A. Fornaro, Riflessioni sul percorso della via Appia tra Benevento e Taranto, JAT 10, 2000, 301–308.

Ma i percorsi più antichi notoriamente seguivano le valli fluviali e quelle torrentizie, quei percorsi definiti in genere “vie naturali”. Il principale di questi percorsi è indubbiamente l’asse che collegava le valli del Sele con l’alto Ofanto, che in età romana diventerà marginale sostituito dalle grandi arterie.

Si possono ricostruire i percorsi che corrono lungo le valli fluviali del Fortore e dell’Ofanto, fiumi che le fonti ci ricordano navigabili, chiare le informazioni di Strabone²⁹ riguardo la risalita dell’Ofanto per 90 stadi per raggiungere l’emporio canosino ancora di dubbia identificazione.

Anche tra Siponto e Salapia sempre Strabone indica un fiume navigabile (*potamòs plotòs*) forse il Cerbalus, ed una laguna-estuario (*stoma limne*).³⁰ La descrizione dell’autore antico dovrebbe mostrare una realtà geografica compresa tra il IV e il II secolo a.C. precedente alla nascita della Salapia romana e attesterebbe l’esistenza di percorsi fluviali e una situazione della costa molto diversa dall’attuale.

Probabili itinerari potevano rintracciarsi anche lungo i corsi d’acqua minori, che connettono gli approdi adriatici con gli insediamenti dell’entroterra, Carapelle, Cervaro, Candeloro e Celone e si potevano alternare percorsi di terra e di acqua soprattutto nelle stagioni invernali.

Si possono seguire questi percorsi per ricostruire il popolamento e la nascita o i cambiamenti degli abitati, rintracciando collegamenti che univano i centri antichi, forse ancor prima che essi acquisissero una fisionomia urbana.

D’altronde i dati archeologici confermano l’esistenza di numerosi insediamenti che popolavano il comprensorio della Daunia settentrionale al momento dell’arrivo dei Romani, la cui localizzazione ci induce a ricostruire anche il reticolo viario preesistente ed in parte recuperato dal sistema stradale romano.

Strade principali e secondarie

Nel comparto settentrionale dell’area apula, il nodo stradale principale è rappresentato dall’insediamento di *Teanum Apulum* attraversato dalla via Litoranea (Fig. 7), via poi ricalcata dal Regio Tratturo, rendendolo un luogo di transito probabilmente già dalla preistoria, non a caso lungo di esso si attestano una

²⁹ Strabone 6, 3.

³⁰ F. Tinè Bertocchi - R. Compatangelo - A. Monnet - A. Vignot, *Il sito, la storia e la riscoperta*, in: E. Lippolis - T. Giannatteo (a cura di), *Salapia Vetus. Archeologia di una città lagunare* (Venosa 2008) 43-71; G. De Venuto - R. Goffredo - D.M. Totten, *Salapia-Salpi 1* (Bari 2022).

serie di santuari, alcuni dei quali riconducibili al culto di Ercole.³¹ Tra le numerose vie che l’Alvisi individua intorno a *Teanum* possiamo riconoscere con certezza un collegamento con la costa, che univa la città al mare. La via si identifica attraverso una traccia che affianca il fiume Fortore e lungo il crinale collinare supera la località di Ripalta e giunge a masseria Paradiso a breve distanza dalla costa.

Il comparto meridionale, lungo la valle del Cervaro, ha sempre rappresentato, fin dall’età pre-protostorica il naturale collegamento tra l’Irpinia e Tavoliere, e sembra aver conservato questo ruolo di passaggio anche in epoca romana e tardoirantica, quando era attraversato dalla Via Minucia, che sostanzialmente seguiva il corso del Cervaro per poi ricongiungersi, all’altezza di Ponte Rotto, con la via Traiana collegando *Aequum Tuticum* con *Herdonia*. Questo ruolo sembra conservarsi fino in età medievale e moderna, come confermano il passaggio di un tratturo, che da Cerignola giungeva sino al Vallo di Bovino e, a partire dal Settecento, dell’arteria stradale che metteva in collegamento Napoli con la Puglia. La rete viaria secondaria è sottolineata dai rinvenimenti archeologici, infatti i complessi residenziali e produttivi individuati risultano collegati sia alla città di Bovino che alla viabilità principale.³²

³¹ Per una sintesi M.J. Strazzulla, Archeologia dei luoghi di culto della Daunia: spunti di riflessione, in: G. Volpe - M.J. Strazzulla - D. Leone (a cura di), Storia e archeologia della Daunia, Atti delle Giornate di Studio in ricordo di Marina Mazzei (Bari 2008) 243-266.

³² G. Alvisi, La viabilità romana della Daunia (Bari 1970); F.M. Martino, I paesaggi di Casalene, in: M. Corrente (a cura di), La natura costruita, Identità naturale e storica della villa di Casalene, Monteriggioni (SI) (2012) 15-31.



Fig. 7. Comparto settentrionale dell'area apula: via Litoranea e raccordo con Lucera.

Doveva esistere un collegamento stradale tra Arpi e Salapia alla luce del legame, indicato da Strabone³³, che univa i due centri almeno in età arcaica e classica.

Mentre gli itinerari più recenti ricordano la via che univa *Aecae* a *Sipontum*, passando per Arpi un percorso che, nato in età preromana, probabilmente rientrava nel sistema di comunicazione tra la dorsale appenninica e le coste. Essa era parte integrante di un più esteso percorso che collega Benevento con *Aece* e infine anche con Siponto. Secondo l'ipotesi di alcuni studiosi,³⁴ infatti superato l'importante nodo stradale di *Aequum Toticum* (loc. S. Eleuterio, Ariano Irpino), la strada

³³ Strabo 6, 3,9.

³⁴ G. Alvisi, La viabilità romana della Daunia (Bari 1970) 61–64; A. Fornaro, Riflessioni sul percorso della via Appia tra Benevento e Taranto, JAT 10, 2000, 304; G. Ceraudo, Un nuovo miliario della Via Traiana dal territorio di *Aequum Toticum*, Epigraphica 71, 2009, 107–117; G. Ceraudo, Sulle tracce della via Traiana (Foggia 2008); G. Ceraudo, Il Tratto irpino della Via Traiana, in: M.C. Lenzi (a cura di), Est locus.... L'Irpinia postunitaria (Avellino 2011) 26–31; U. Chiocchini – C. Grassi – F. Vistoli, Contributo alla determinazione del tracciato della via Appia tra Aeclanum e Venusia, Atti e memorie della Società di Magna Grecia, quarta serie, 6, 2014–2015, 65–108; I. Raimondo, Proposta per l'identificazione del

seguiva quell'itinerario che sarà poi ripreso dalla *via Traiana* fino ad Aecae (Troia) per poi concludere il suo cammino a Sipontum dopo aver toccato Lucezia ed Arpi e che poteva essere parte integrante di quella via Aemilia, per la quale, grazie alla scoperta di due miliari,³⁵ conosciamo il nome del magistrato promotore, forse il console del 126 a.C., *M. Aemilius Lepidus* secondo l'ipotesi più convincente.

Una complessa ed articolata rete di percorsi minori, in parte integrata nel reticolo del sistema centuriale che si articola ampiamente nel Tavoliere e nell'agro lucerino, si sta delineando nel territorio della colonia latina evidenziato attraverso la foto aerea e gli insediamenti che si distribuivano lungo di essi³⁶(Fig. 4). La rete dei collegamenti della Puglia settentrionale, andava quindi ben oltre le vie principali, venendo a costituire un punto nevralgico di incontro e di convergenza di interessi economici e culturali, in cui ha un notevole supporto la rete tratturale.

In epoca preromana i collegamenti avvenivano attraverso vie naturali, di crinale, di mezzacosta e di fondovalle, piste che assesecondavano la natura dei luoghi, nate per soddisfare le esigenze legate agli scambi e per permettere il passaggio di mandrie e greggi verso i pascoli, tra le zone appenniniche e le pianure costiere, la viabilità romana pur riutilizzando alcuni di questi percorsi segue un logica di programmazione territoriale, che si sviluppa attraverso un lungo processo, avviato al momento della fondazione delle prime colonie e dell'organizzazione centuriale, e che può ritenersi concluso solo alla fine del II secolo d.C.

L'analisi di questo processo storico che accompagna la creazione del sistema stradale romano ha affiancato la lettura dei dati ricavati dalle fonti dirette.

Un elemento fondamentale è la comprensione della logica con cui viene progressivamente realizzata la rete stradale romana. Come sappiamo l'obiettivo principale è collegare su lunghe distanze poli principali, a volte lasciando fuori molte città, anche di non poca importanza, nel nostro caso Lucera, in definitiva

Pretorium Laurianum (Tabula Peutingeriana VI, 3), Atlante Tematico di Topografia Antica 29, 2019, 297-304.

³⁵ CIL I2, 620; IX, 6073; ILS 5805; ILLRS, 451; per il secondo AE1997, 401; G. Camodeca, M. Aemilius Lepidus, le assegnazioni graccane la via Aemilia in Hirpinia, ZPE 115, 1997, 263-270; G. Ceraudo, La Via Appia (a sud di Benevento) e il sistema stradale in Puglia tra Pirro e Annibale, in: Atti del 52° Convegno Internazionale di Studi sulla Magna Grecia, Taranto 27-30 settembre 2012 (Taranto 2015) 232-236.

³⁶ 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 (Merida 2014) 725-728; M.L. Marchi - G. Forte, La viabilità minore della Daunia: nuove letture e riflessioni, Atlante Tematico di Topografia Antica, suppl. 31, 2021, 347-362.

collegare Roma con i territori conquistati in modo diretto. In definitiva Luceria non verrà raggiunta da nessuna strada consolare, pur trovando all'incrocio di una fitta rete di percorsi (Fig. 8). Molto spesso, infatti, alla rete principale si affianca una maglia di vie che costituisce la vera struttura di collegamento dei territori. A volte, questa rete si collega direttamente agli assi della divisione centuriale costituendo con essi un sistema interconnesso che segna profondamente il paesaggio. Sfruttando percorsi preesistenti, queste strade, ci permettono di comprendere anche il significato che molti insediamenti

precedenti conservano nel complesso articolarsi politico e soprattutto economico dei territori inseriti nello stato romano.

La via Appia. Regina Viarum

Il sistema viario del comparto apulo-lucano è senza dubbio dominato dalla presenza della via Appia e l'inserimento della via nella lista del Patrimonio Unesco ne ha accresciuto l'interesse e favorito le ricerche, soprattutto nelle aree dove il percorso risultava meno noto e tradizionalmente più controverso. Tra questi settori proprio l'area apula lucana è stata oggetto di approfondimenti che hanno

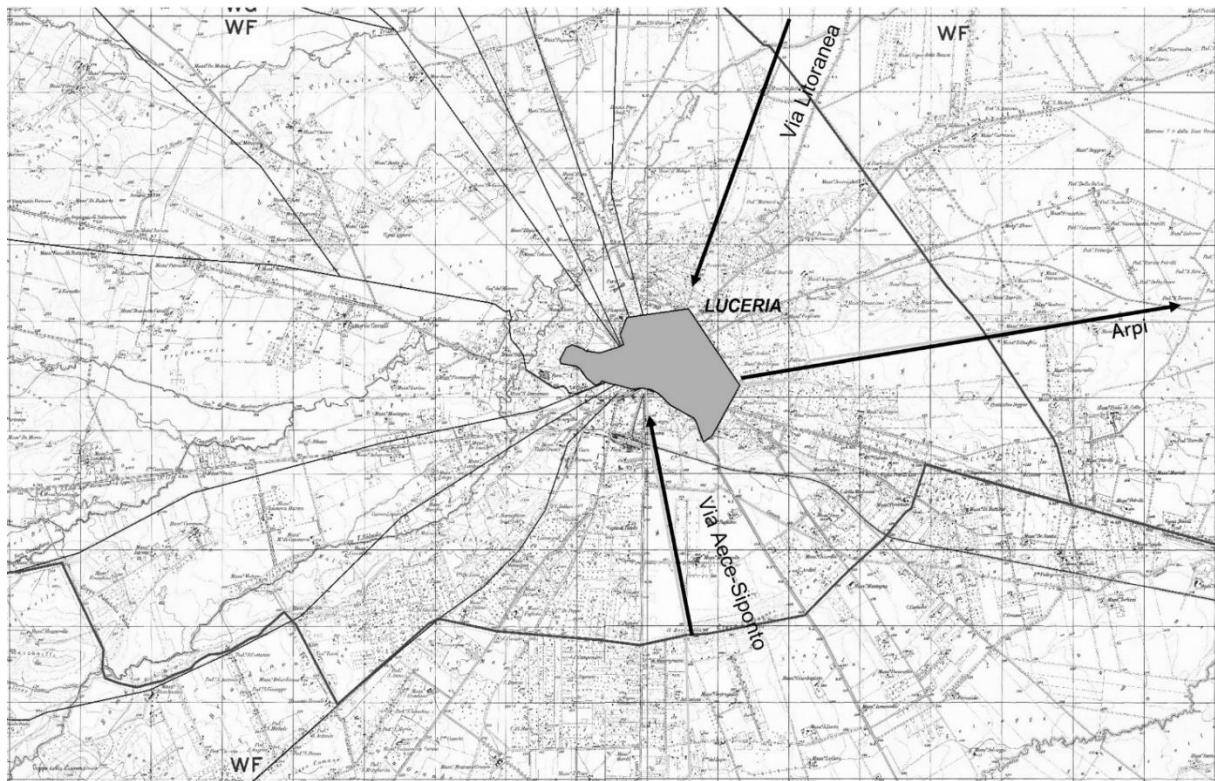


Fig. 8 Viabilità in prossimità della città di Lucera

permesso di restituire l'intero itinerario dal *Pons Aufidi*, cioè il passaggio sull'Ofanto e Venosa fino a *Silvium* (Gravina), interessando un cospicuo numero di comuni delle due regioni³⁷.

Tra 2020 e il 2024 infatti alcuni enti locali,³⁸ sollecitati dai numerosi progetti del MIC³⁹ hanno voluto essere protagonisti delle ricerche nei territori di propria competenza coinvolgendo le Università.

Se tra Venosa e Melfi le indagini sistematiche hanno fornito un ricco repertorio bibliografico con un numero elevatissimo di insediamenti⁴⁰, nel territorio di Melfi ancora poco studiato sistematicamente, i rinvenimenti sono legati a scavi o indagini sporadiche ed occasionali, perlopiù negli ultimi anni dovuti all'archeologia preventiva, ed a ricognizioni tematiche. Ancora più incerto appariva il tratto tra l'Ofanto, con l'individuazione del ponte che lo attraversava, e l'Irpinia, occorreva inoltre raccordare le ricostruzioni del paesaggio dell'*ager Venusinus* e quello del territorio gravinate condotte dai colleghi inglesi.⁴¹

La ricerca bibliografica si è inoltre concentrata sulle questioni relative al percorso della via che, se già da tempo era ricostruito con ragionevole certezza tra Venosa e la località Madonna della Macera (Melfi), da qui in direzione dell'Ofanto risultava ancora piuttosto dubbio (Fig. 9), in particolare sulle ipotesi di identificazione del ponte sull'Ofanto, documentato dalle fonti,⁴² la cui precisa ubicazione è di fondamentale importanza per stabilire con buone probabilità anche il percorso della via antica.

³⁷ La strada antica, nel tratto ricostruito e presentato in questa sede, attraversa i territori comunali di: Rocchetta Sant'Antonio (Fg), Melfi, Rapolla, Venosa, Palazzo San Gervasio, Banzi, Genzano di Lucania (Pz), Gravina in Puglia (BA).

³⁸ Attraverso protocolli di intesa stipulati tra i Comuni e l'Università di Foggia. Dipartimento di Studi Umanistici e in collaborazione con le Soprintendenze ABAP di Basilicata e dell'area metropolitana di Bari, i comuni di Melfi e Gravina hanno finanziato le indagini.

³⁹ Il principale è indubbiamente il Progetto "Appia Regina Viarum".

⁴⁰ M.L. Marchi – G. Sabbatini, *Venusia, Forma Italiae* 37 (Firenze 1996); M.L. Marchi, *Ager Venusinus II*, *Forma Italiae* 43 (Firenze 2010).

⁴¹ A.M Small – C.M. Small (eds.), *Archaeology on the Apulian-Lucanian border* (Oxford 2022).

⁴² Gli Itinerari infatti indicano una tappa pons Aufidi : *Tabula Peutigeriana VI*, 5; *Itinerarium Antonini Augusti* 121, 1.

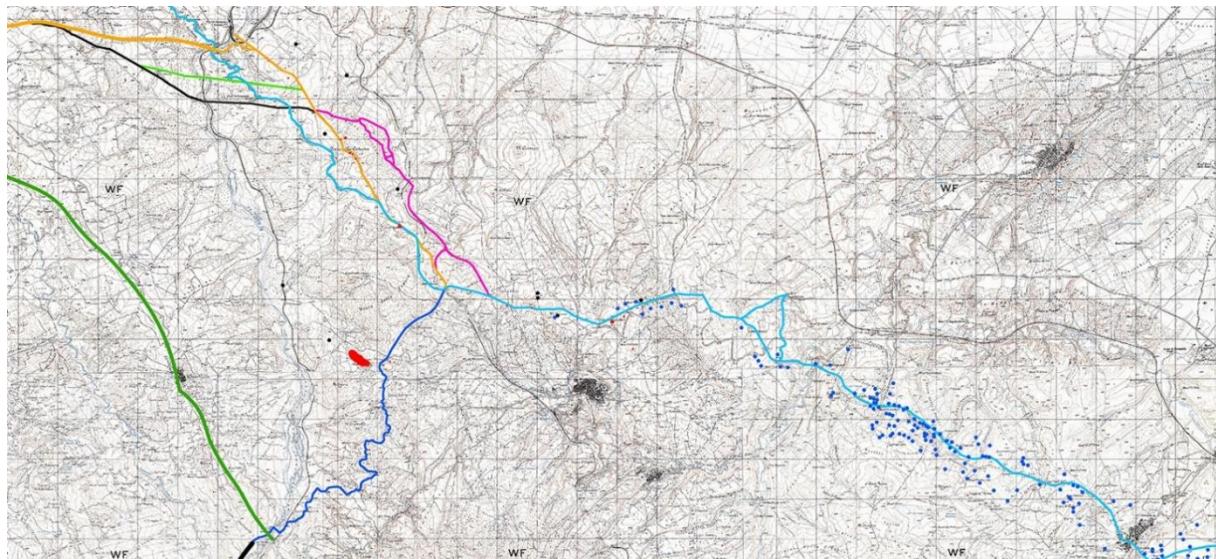


Fig. 9. Sintesi delle ipotesi dai due ponti alla località Madonna della Macera.

Dal Pons Aufidi a Venosa: due ponti per una strada (Fig. 10)

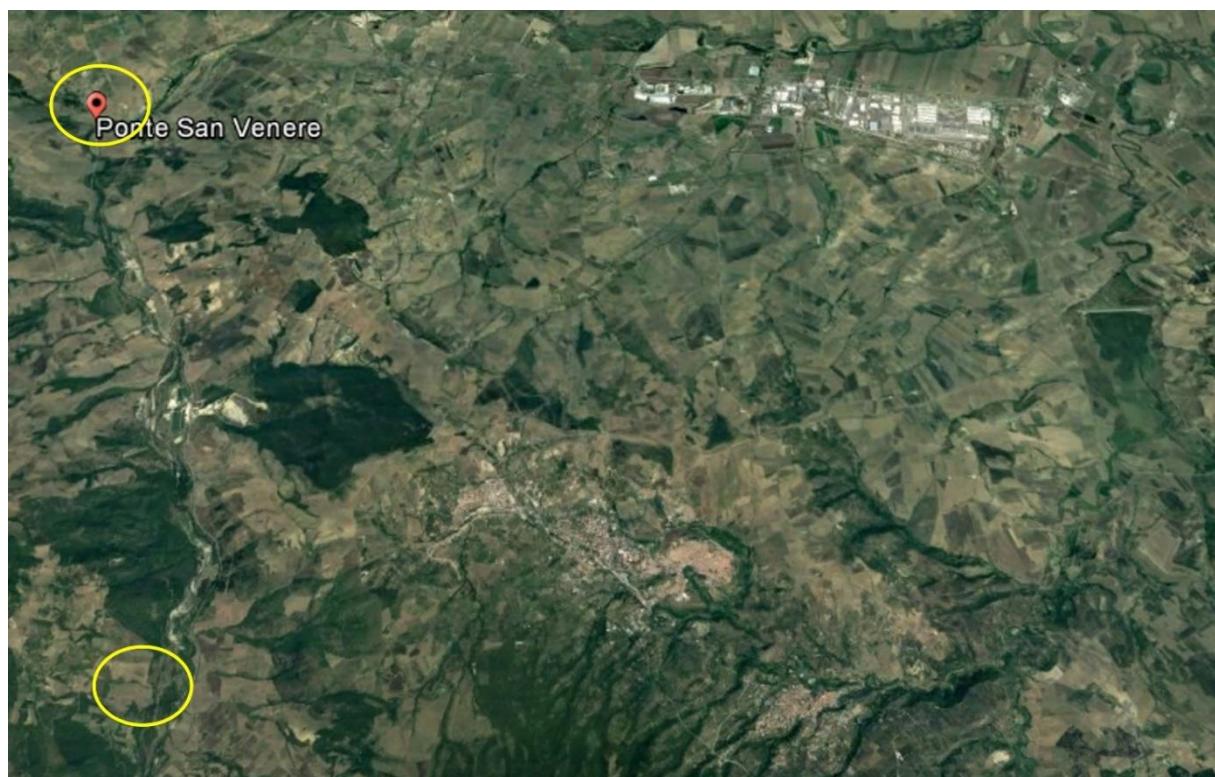


Fig. 10. Localizzazione dei Ponti Santa Venere e Pietra dell’Oglio.

La ricostruzione del cammino dell’Appia in Lucania parte dal ponte sull’Ofanto, attraversa il territorio di Rapolla, per raggiungere Venosa, Palazzo San Gervasio, l’area a nord di Banzi e arriva a Monte Serico di Genzano, fino al confine

con la Puglia, dove attraversa i territori di Gravina di Puglia e Altamura (Figg. 11 e 12).

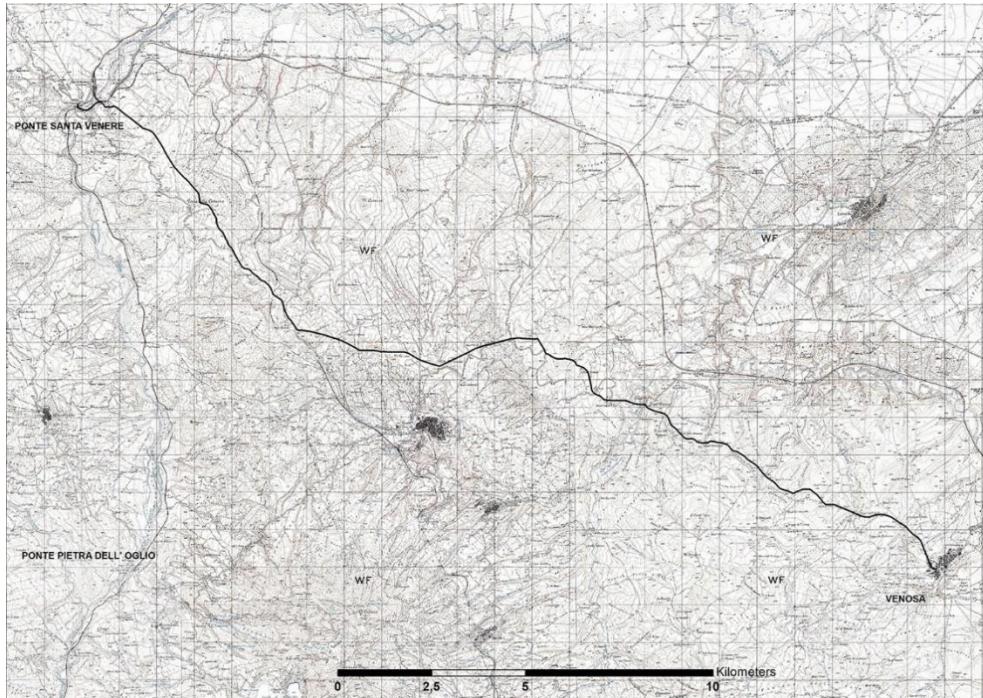


Fig. 11. Ricostruzione del percorso viario dal Ponte Santa Venere a Venosa.

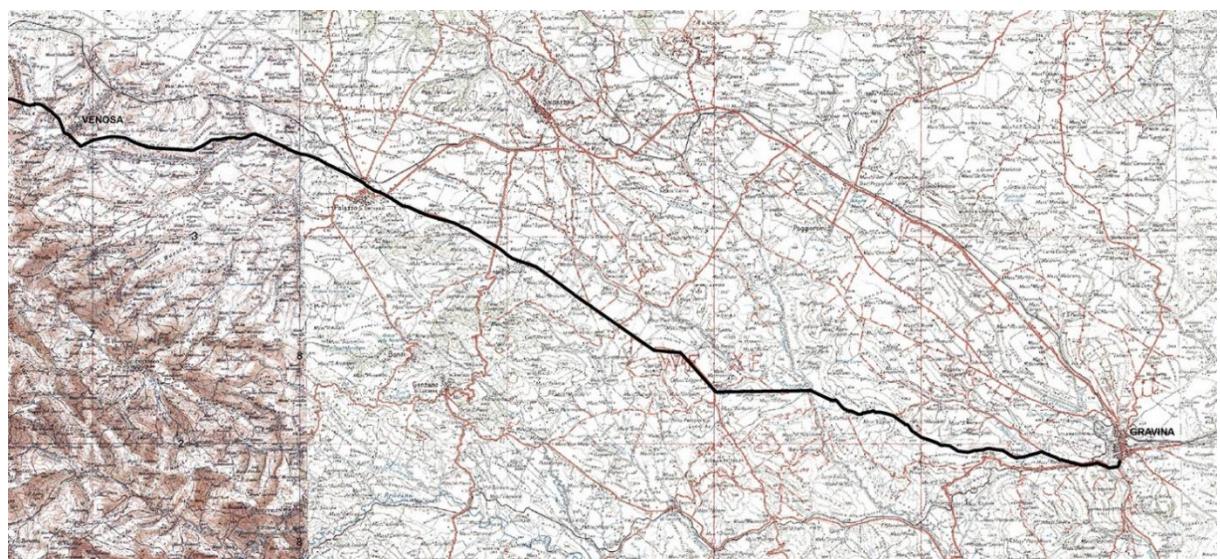


Fig. 12. Ricostruzione del percorso della via da Venosa a Gravina.

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 precisa ubicazione

del ponte sul fiume è di fondamentale importanza per l'identificazione del via verso la città.

Ma il percorso che giunge all'Ofanto è ancora piuttosto incerto,⁴³ e pertanto risulta esserlo anche il punto di attraversamento e il ponte indicato dagli itinerari.

L'identificazione del ponte si è sempre orientata su due ipotesi: il Ponte S. Venere, localizzato non lontano da Rocchetta S. Antonio, da sempre privilegiato nella maggior parte delle ricostruzioni, e il Ponte di Pietra dell'Oglio, localizzato più a sud, a Monteverde di Avellino.

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. Al ponte di Santa Venere il Pratilli attribuisce una colonna miliaria che ricorderebbe il restauro da parte di Marco Aurelio.⁴⁴

D'altronde nella raccolta fotografica di Gardner-Ashby compare come ponte sull'Ofanto in questa zona solo una foto del Ponte Pietra dell'Oglio, 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 presentate⁴⁵ ma T. Ashby non sembra avere dubbi nell'attribuire al Ponte Santa Venere l'antico attraversamento dell'Appia⁴⁶.

Il Mommsen riconduce il Ponte Pietra dell'Oglio alla via *Herculea*, ponendo l'Appia al Ponte Santa Venere.

⁴³ Tutte le ipotesi più recenti sono riassunte in: M.L. Marchi, Appia antica. La Regina Viarum in Lucania. Dall'Ofanto al Bradano (Venosa 2019).

⁴⁴ F. Pratilli, Della Via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi (Napoli 1745, Ristampa A. Forni 1993) 469.

⁴⁵ L. Castrianni - G. Ceraudo (a cura di), La Regina Viarum e la Via Traiana. Da Benevento a Brindisi nelle foto della collezione Gardner (Grottaminarda 2013) 100-101.

⁴⁶ Th. Ashby, Le vie Appia e Traiana, Bollettino dell'Associazione Archeologica Romana 6-7, 1916-1917, 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".

Secondo il Lenormant⁴⁷ e il De Lorenzo⁴⁸ l'Appia passava l'Ofanto alle falde del Vulture sotto Aquilonia, "là dove si slanciano gli archi del Ponte di Pietra dell'Olio". Il De Lorenzo indica che "più a valle a Santa Venere" passava la via *Herculia* che, venendo da Benevento andava verso Venosa, e nel Ponte Santa Venere, accanto al moderno ponte della ferrovia, sembrava vedere ancora "piloni romani".

Il Bartimmo Cancellara⁴⁹ ipotizza la possibilità di due percorsi, uno repubblicano e l'altro imperiale, uno che passava dal Ponte Pietra dell'Oglio lungo la via di Atella, l'altro dal ponte Santa Venere.

Lo Iacobone⁵⁰, 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 tutti gli autori hanno prediletto il passaggio dell'Appia al Ponte Santa Venere, ricollegando il secondo ponte alla via *Herculia*.⁵¹

La recente proposta di 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*.

Il riconoscimento di questo ponte come ponte della via Appia prevede ovviamente la ricostruzione della strada nel tratto tra *Aeclanum* e il Ponte, lungo una direttrice che seguirebbe la via detta "Capostrada", come un tracciato viario preromano ricalcato dall'Appia; la via consolare doveva poi transitare nei pressi di Morra De Sanctis (*Romulea?*) e *Compsa* e di lì, dopo Calitri (*Aquilonia?*) raggiungerebbe il ponte Pietra dell'Oglio, dirigendosi verso Melfi e poi Venusia

⁴⁷ F. Lenormant, *A Travers l'Apulie et la Lucanie. Note de voyage I* (Parigi 1883) 145.

⁴⁸ G. De Lorenzo, *Venosa e la regione del Vulture* (Bergamo 1906) 34–36.

⁴⁹ 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 cura di C. Galassi Paluzzi (Roma 1938) 249–253.

⁵⁰ N. Iacobone, *La patria di Orazio, Venusia, centro stradale dell'Apulia e della Lucania*, *Iapigia VI, III*, 1935, 308–315.

⁵¹ G. Lugli, *Osservazioni sulle stazioni della via Appia da Roma a Otranto*, in: *Festschrift für Rudolf Egger. Beiträge zur älteren europäischen Kulturgeschichte I* (Klagenfurt 1952) 288; R.J.B. Buck, *PBSR* 39, 1971, 71–78; L. Quilici, *Via Appia II, Dalla pianura pontina a Brindisi* (Roma 1989) 53; 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.

aggirando da nord il comprensorio del Vulture (Fig. 13).⁵² Ma le recenti ricerche hanno dimostrato che il percorso ricondotto alla via Appia dal Ponte Pietra dell’Oglio verso la località Madonna delle Macere (Melfi) possa piuttosto ricongiungersi alla rete tratturale medievale,⁵³ infatti le indagini di ricognizione hanno permesso di individuare un gruppo di cippi legati alla rete tratturale (Fig. 14), purtroppo solo parzialmente indagati ma di estremo interesse da riconnettersi con il sistema delle Tutele dei tratturi della Regione Basilicata. Inoltre l’area risulta insediata soprattutto in età medievale come documenta una torre medievale con funzione di controllo della valle e della viabilità stessa.

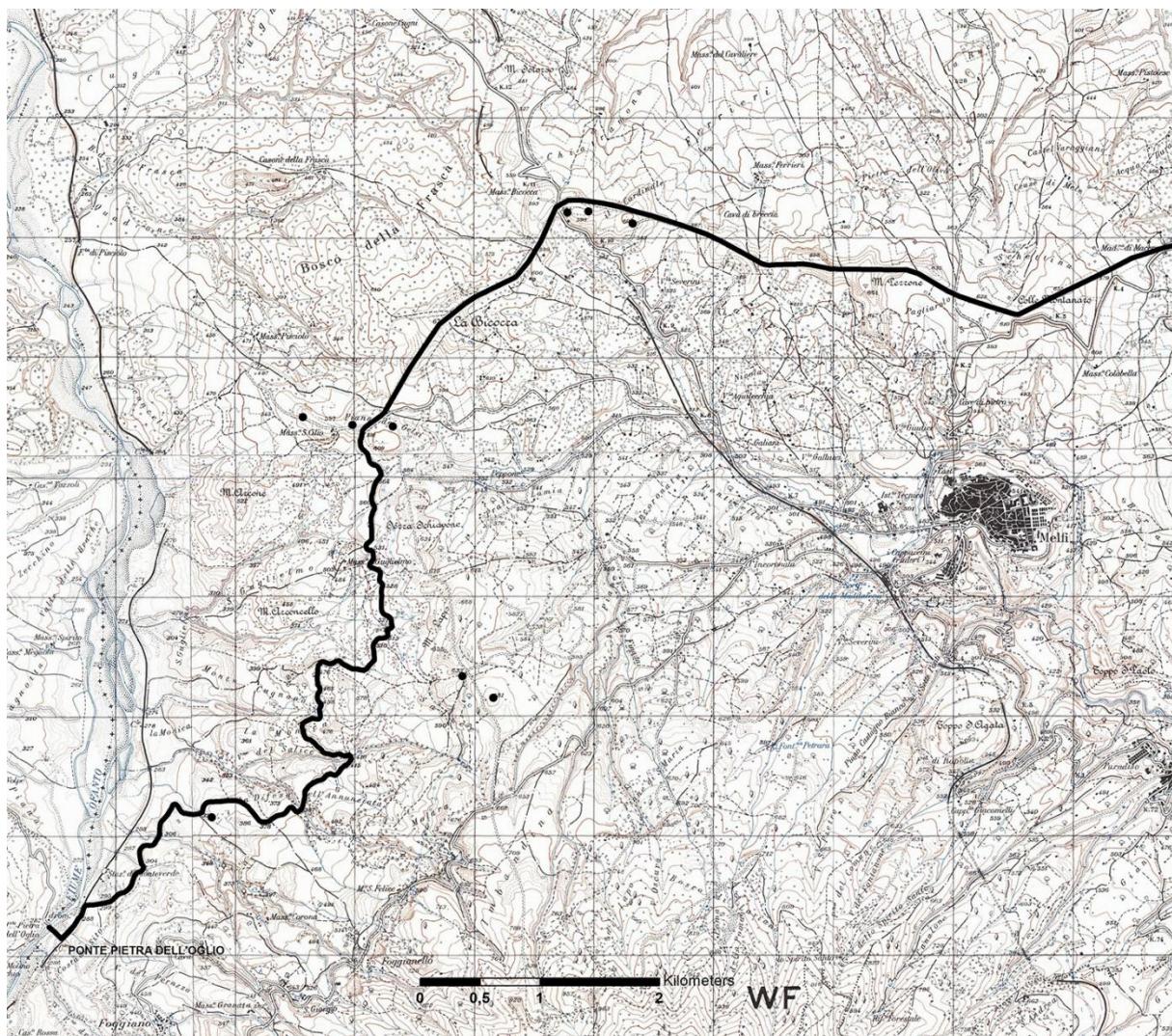


Fig. 13. Ipotesi del percorso dal Ponte Pietra dell’Oglio a Madonna della Macera.

⁵² U. Chiocchini – C. Grassi – F. Vistoli, Contributo alla determinazione del tracciato della Via Appia antica tra Aeclanum e Venusia, *AttiMemMagnaGr*, Quarta serie 6, 2014–2015 (Roma 2016) 87–93.

⁵³ M.L. Marchi, La via Appia dal Pons Aufidi a Venusia. Nuove considerazioni sul tratto lucano, *Atlante Tematico Topografia Antica* 34, 2024, 161–181.



Fig. 14. Cippi tratturali e tratturo di San Guglielmo.

Si tratta probabilmente di un itinerario importante verso la valle dell'Ofanto e un percorso di pellegrinaggio da Melfi a Monteverde. Possiamo infatti ricollegare questo tratturo al percorso di eremitaggio di San Guglielmo, venerato appunto a Monteverde, e come tale divenuto punto di incontro di vari itinerari della zona.

Si potrebbe ipotizzare, come proposto da molti studiosi in passato, che possa trattarsi del percorso della via Herculia, ma solo un'ulteriore approfondita ricerca sul campo potrebbe confermare l'ipotesi. Al momento sulla base delle indagini finora condotte, sembrerebbe da escludersi che possa trattarsi della via Appia.

Dal Ponte Santa Venere a Madonna di Macera (Melfi)

L'ipotesi che, ad oggi, raccoglie il maggior consenso scientifico è quella del passaggio dell'Appia al Ponte di Santa Venere.⁵⁴

⁵⁴ M.L. Marchi, *ibidem*.

Il ponte è collocato a sud della Stazione di Rocchetta Sant'Antonio, orientato nord sud. Nel suo assetto attuale presenta una struttura realizzata in tempi recenti, non sappiamo se frutto di restauri ripetuti nel 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».⁵⁵ Il ponte è stato più volte ricostruito e restaurato, ma le recenti analisi autoptiche delle architetture, rivelano tracce di grandi blocchi rettangolari e non meno consistenti lacerti di struttura in opera incerta e cementizia che si possono ricollegare ad una fase antica, sebbene non inquadrabile cronologicamente con precisione (Fig. 15).



Fig. 15. Ponte Santa Venere.

Recenti indagini condotte presso il ponte non solo hanno confermato l'antichità della struttura ma anche individuato il tracciato della strada antica.⁵⁶ Questa

⁵⁵ L. Quilici, *Via Appia II, Dalla pianura pontina a Brindisi* (Roma 1989) 53.

⁵⁶ Le campagne di indagine archeologica sono state condotte nell'ambito del Progetto per “l'individuazione del Tracciato dell'Appia antica nel territorio di Rocchetta Sant'Antonio (FG)”, attività commissionata all'Università degli Studi di Foggia - Dipartimento di Studi

tappa importante per la ricerca della *Regina Viarum* è il frutto della felice sinergia tra la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia e il settore di Archeologia dell'Università di Foggia, grazie all'accordo di collaborazione siglato nel dicembre del 2022.



Fig. 16. Risultati delle prospezioni geofisiche in prossimità del Ponte Santa Venere (Rocchetta Sant'Antonio-FG): sono evidenti le tracce della strada e di strutture (elab. L.Cerri).

Si è potuto confermare che il *Pons Aufidi* della *Tabula Peutingeriana* si identifica nel Ponte Santa Venere. Nell'area attigua al ponte, grazie alla lettura delle foto aeree e alle cognizioni topografiche, sono state condotte indagini geofisiche⁵⁷ che hanno evidenziato tracce della strada e di edifici prossimi ad essa (Fig. 16). Gli scavi archeologici, hanno, infine portato in luce un tratto della strada glareata, a conferma delle ipotesi proposte, e numerosi reperti che documentano la frequentazione dell'area da età repubblicana fino a età tardoantica (Fig. 17). Le tracce visibili dalle prospezioni geofisiche, farebbero pensare alla presenza di un complesso articolato che potremmo ritenere essere la *mansio*, luogo di sosta prima di attraversare il fiume e proseguire verso Venosa.

Umanistici, responsabili i proff. Maria Luisa Marchi e Danilo Leone) dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia (SABAP BAT FG) (Soprintendente arch. Anita Guarnieri, funzionaria archeologa dott.ssa Donatella Pian) nell'ambito dei programmi previsti dal MiC per l'avvio dell'Iter di Candidatura della via per l'iscrizione nella lista del Patrimonio Mondiale dell'Unesco.

⁵⁷ Le indagini geofisiche sono state effettuate da Laura Cerri. Le cognizioni topografiche sono state condotte da G. Savino, G. Forte, A. Frangiosa. Gli scavi archeologici da G. Ferrara, V. Danese, A. D'Ardes.



Fig. 17. Rocchetta Sant'Antonio (FG): Tratto di via glareata emerso dagli scavi archeologici (Sabap-Fg BAT e Unifg).

In questa direzione il percorso si ricostruisce, attraverso la lettura delle tracce da foto aerea, seguendo una serie di allineamenti che tagliano le curve della strada moderna, lungo una direttrice abbastanza rettilinea che si dirige verso Torre della Cisterna (Fig. 18). Il tracciato si recupera grazie ai significativi ritrovamenti della località Isca della Ricotta.⁵⁸ La strada costeggia poi il Monte Cisterna, dove è noto un insediamento che occupava le pendici occidentali dell'altura, a dominio della media valle dell'Ofanto, al centro di una fitta rete tratturale di collegamento tra Basilicata, Campania e Puglia. Qui, indagini condotte dalla Soprintendenza nel 2015 hanno messo in evidenza i segni di una frequentazione a partire almeno dalla fine del IX sec. a.C., delineando il quadro di un'occupazione d'altura, proseguita almeno fino al Medioevo, come hanno dimostrato le prospezioni LIDAR, definendo all'interno del bosco il perimetro e le strutture di una civitas fortificata datata tra XI-XII sec. d.C.

⁵⁸ Le riconoscimenti hanno identificato siti databili tra l'età romana e quella medievale, che vanno ad aggiungersi ad una necropoli di VI-IV sec. a.C., intercettata grazie all'archeologia preventiva dalla Soprintendenza nel 2015.

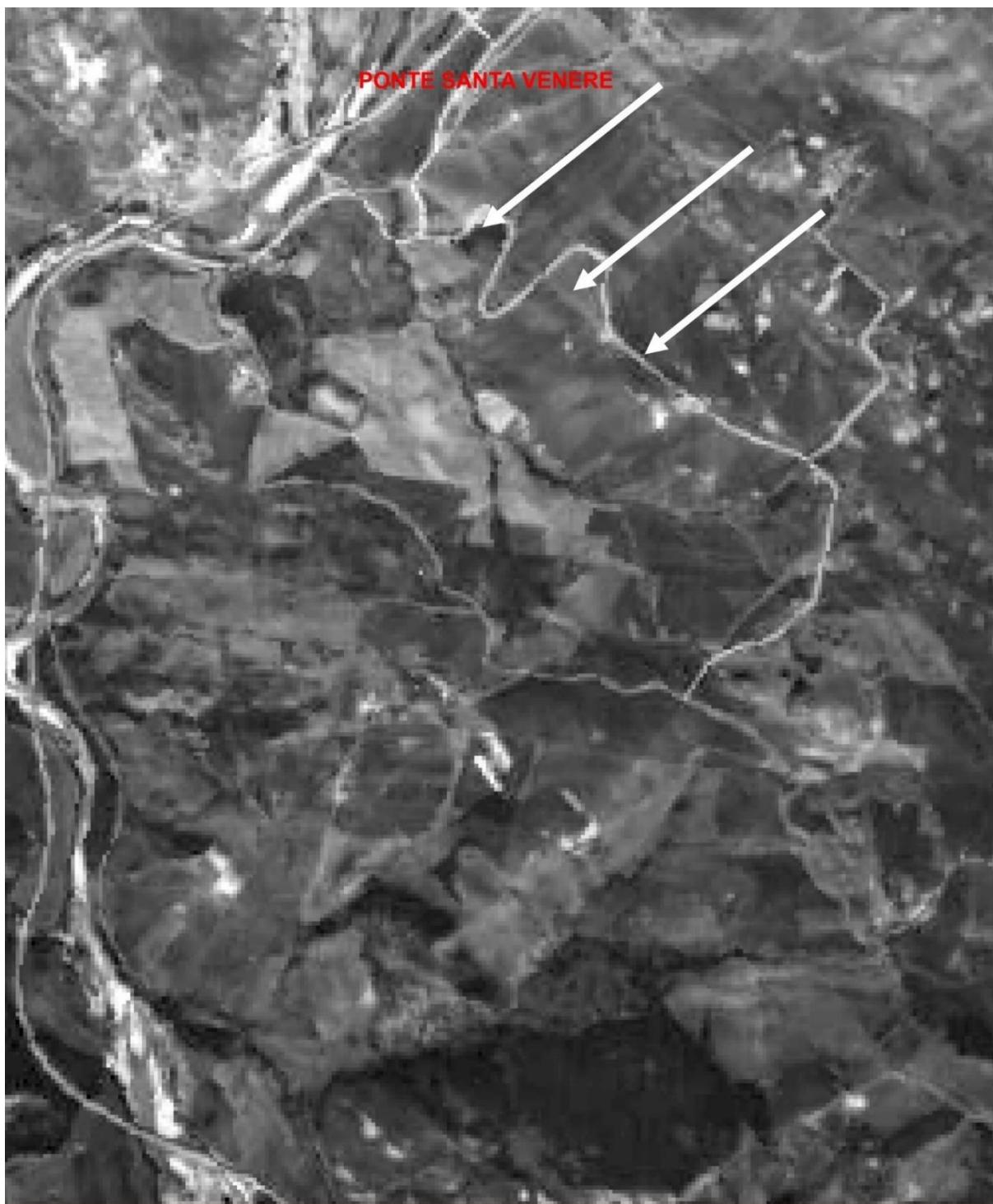


Fig. 18. Foto aerea (IGM 1956) tracce degli allineamenti che tagliano le curve della strada moderna e giungono rettilinee al Ponte Santa Venere.

Lungo le pendici le riconoscimenti hanno evidenziato insediamenti di età del Bronzo e del Ferro che confermano il popolamento in questa fase, ma di estremo interesse sono risultati i nuclei che si possono ricollegare ad un'occupazione di

età arcaica e classica, che l'abbondante presenza di ceramica matt-painted ci permette di ricondurre al popolamento daunio.

Si può quindi immaginare un percorso viario che poteva collegare il sistema insediativo di Melfi con la valle fluviale e attraverso questa con l'Irpinia, utilizzato per la conquista romana e poi ricalcato dalla via consolare.

La via Appia, quindi, probabilmente lambiva l'abitato e proseguiva verso il Monte Solorso, seguendo un tratturo, lungo il quale si rintracciano piccoli insediamenti tardoimperiali.

Dal Monte Solorso il percorso arriva alla località La Bicocca, a cui si ricongiunge il tragitto alternativo, quello proveniente da Ponte Pietra dell'Oglio. Dalla Bicocca la strada prosegue, probabilmente ricalcata dal tratturo Melfi Castellaneta, passando per Monte Perrone e Colle Montanaro fino a Madonna della Macera (Fig. 19).



Fig. 19. Regio Tratturo Melfi Castellaneta nel tratto Monte Perrone - Colle Montanaro - Madonna della Macera che ricalca la via Appia.

L'ipotesi di una continuità del Regio Tratturo con la via consolare⁵⁹ sembra condivisibile e confermata da numerose evidenze archeologiche, riferibili a piccoli edifici rurali, localizzati lungo i margini o nelle immediate vicinanze dell'asse stradale, del quale resta forse una traccia di glareata sul colle Montanaro, da qui la via raggiunge la chiesetta rurale dedicata alla Madonna di Macera, probabile punto di riferimento e sosta per le greggi transumanti. La strada oggi si segue rettilinea, e in alcuni periodi dell'anno non è improbabile imbattersi nelle greggi. Lungo di essa si intercetta l'edificio, ormai diruto, noto come "Taverna caduta" probabilmente stazione di posta della dogana delle Pecore; d'altronde già Lugli⁶⁰ 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, in prossimità del rudere la presenza di dispersioni di materiali, che permettono di ipotizzare una frequentazione già in età romana.⁶¹

Dopo aver costeggiato la taverna caduta la strada antica piegava verso sud, distaccandosi dal Regio Tratturo e dirigendosi verso la zona di Albero in Piano dove è visibile un lungo rettilineo acciottolato agevolmente percorribile per un lungo tratto (Fig. 20), affiancato da aree di dispersione di materiale presenze di materiale fittile, che sembrano far presupporre l'esistenza di edifici, fattorie e ville, di età romana.

⁵⁹ G. Ferlazzo, Le fonti cartografiche per il percorso della via Appia a Melfi, in: M.L. Marchi, *Via Appia, Regina Viarum. Ricerche, Contesti, Valorizzazione*, Atti del Convegno, Melfi - Venosa 3-4 maggio 2017 (Venosa 2019) 11-222.

⁶⁰ G. Lugli, Osservazioni sulle stazioni della via Appia da Roma a Otranto, in: *Festschrift für Rudolf Egger. Beiträge zur älteren europäischen Kulturgeschichte I* (Klagenfurt 1952) 279. 288.

⁶¹ M.L. Marchi, *La via Appia dal Pons Aufidi a Venusia. Nuove considerazioni sul tratto lucano*, Atlante Tematico Topografia Antica 34, 2024.



Fig. 20. Via Appia: acciottolato lungo via delle Macere verso Albero in Piano.

La via antica passava a sud del pianoro di Albero in Piano 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 (Fig. 21).

Le aree di dispersione di materiale e i resti di strutture murarie individuati durante le ricognizioni permettono di ipotizzare la presenza di vari corpi di fabbrica della villa, che la ceramica consente di collocare dal II fino al VII secolo d.C.⁶² 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 che avevano evidenziato ambienti del settore termale della villa.⁶³ Dalla zona di "Albero in Piano" proviene, inoltre, il famoso sarcofago detto di Rapolla, ora conservato al Museo Archeologico "Massimo Pallottino" allestito nel Castello di Melfi.

⁶² M.L. Marchi, *Ager Venusinus II*, Forma Italiae 43, (Firenze 2010) 70 n. 146.

⁶³ M.L. Marchi, loc. cit., 71; M.L. Marchi, *La via Appia dal Pons Aufidi a Venusia. Nuove considerazioni sul tratto lucano*, Atlante Tematico Topografia Antica 34, 2024; E. Lapadula, L'insediamento di Albero in Piano, in: M. Ragazzino – A. Anguissola – E.R. Lapadula (a cura di), *Capolavori in Rilievo. I sarcofagi di Atella e Rapolla* (Napoli 2022) 108–117.

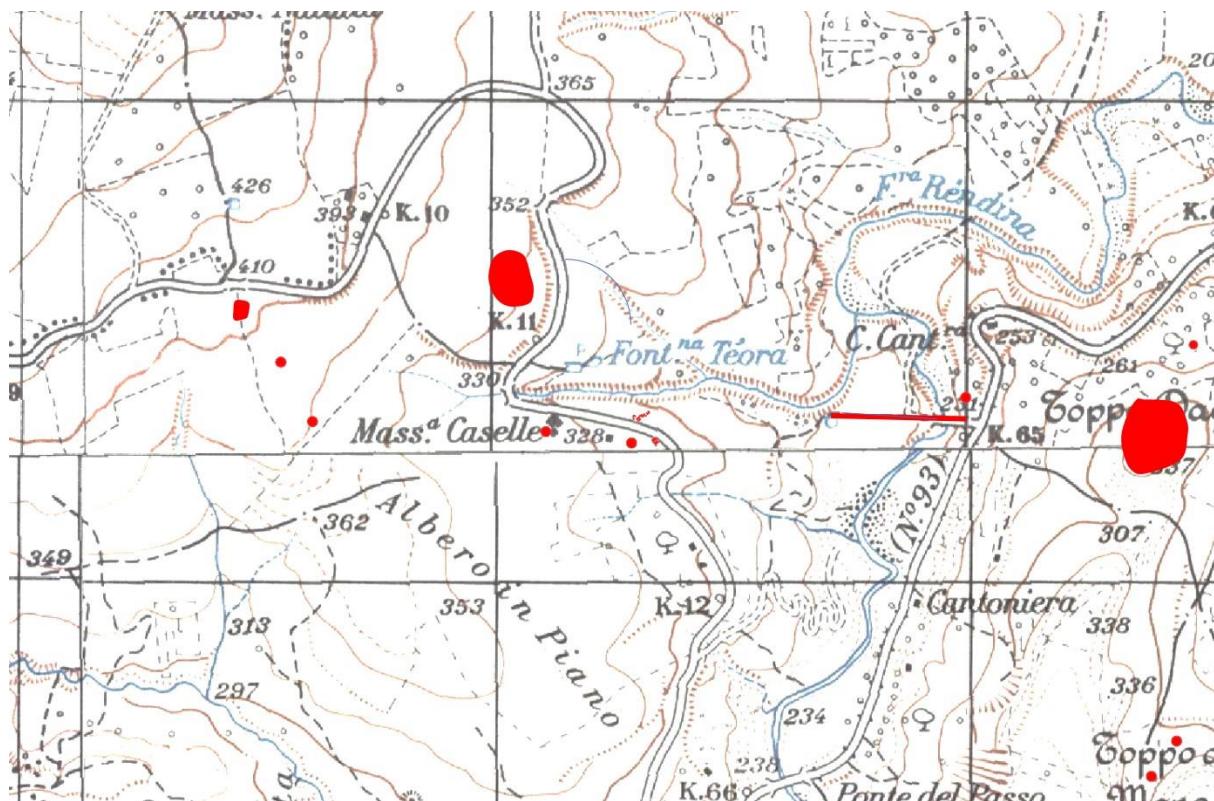


Fig. 21. Rapolla (Pz) località Albero in Piano: dettaglio dei rinvenimenti da ricognizione.

La grande proprietà in cui era inserito tutto il complesso di Albero in Piano sembra potersi ipotizzare fosse appartenuta alla *gens Seppia*⁶⁴. Dall'area identificabile come zona di necropoli provengono infatti alcune iscrizioni che si ricollegano alla nota famiglia. E' molto probabile che il fondo, assai esteso sì da raggiungere i 400 ettari (oltre 1500 iugeri), potesse estendersi dalla zona di Albero in Piano fino all'area dell'attuale diga del Rendina.

Dopo Albero in Piano la strada attraverso la cd. "via di Macera" che ricalca l'antica via, in una suggestiva cornice naturalistica raggiunge la località Toppo D'aguzzo, sede di un importante insediamento preistorico, ormai ridotta ad un sentiero, che si dirige rettilineo verso un ponte attraverso il quale la strada attraversa la fiumara Rendina o dell'Arcidiaconata (Fig. 22).

La strada costeggia poi 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 in relazione alla parcellizzazione centuriale. In questo breve tratto, che costeggia la località Mezzana, la lunga vita del percorso

⁶⁴ M.L. Marchi, *Ager Venusinus II, Forma Italiae 43* (Firenze 2010); M.L. Marchi, Il paesaggio romano dell'area del Vulture, in: M. Ragozzino – A. Anguissola – E.R. Lapadula (a cura di), *Capolavori in Rilievo. I sarcofagi di Atella e Rapolla* (Napoli 2022) 124–125.

è documentata dagli insediamenti neolitici posti sulla cima della collina e dalle ville che sono occupate fino al IV secolo d.C. Nei pressi della masseria Grimalizzi sono state individuate anche alcune sepolture di età tardoantica che sembrano appartenute ad una piccola necropoli localizzata lungo la strada.



Fig. 22. Via Appia presso Toppo Daguzzo: ponte sulla fiumare Rendina o Arcidiaconata.

Successivamente la via Appia si può identificare con un tratturo che corre parallelo a nord della SS. 168, lungo il quale si rintracciano da ambo i lati una serie di piccoli edifici rurali e aree di necropoli. Il percorso stradale si ricongiunge più avanti con il tratturo che giunge nei pressi di Sanzanello.⁶⁵

Un brevissimo tratto di selciato, affiancato da resti di *villae* e necropoli, raggiunge la località Sanzanello, borgo agricolo semirupestre attivo fino alla metà del secolo scorso, che sorge probabilmente già in età medievale nell'area di un vasto insediamento romano (Fig. 23). Nei pressi di Sanzanello, a breve distanza dalla SS. 168, la Via Appia è identificata dal taglio artificiale nel banco tufaceo, conservato per una lunghezza di m. 16,50 circa, dove indagini stratigrafiche condotte nel 2021 dalla Soprintendenza⁶⁶ hanno riportato in luce un tratto di preparazione stradale molto compatta, caratterizzato dalla presenza di pietrame calcareo in abbondante matrice pozzolanica, tipica del *rudus* glareato; lo strato poggia direttamente su un orizzonte tufaceo modellato dall'uomo e costeggiato da una canaletta di dreno delle acque meteoriche, con una notevole pendenza del piano carrabile.

⁶⁵ M.L. Marchi, *Ager Venusinus II*, Forma Italiae 43 (Firenze 2010) 89 n. 274; M.L. Marchi, *Appia antica* (Venosa 2019); M.L. Marchi, *La via Appia dal Pons Aufidi a Venusia. Nuove considerazioni sul tratto lucano*, Atlante Tematico Topografia Antica 34, 2024.

⁶⁶ S. Mutino - G. Giusto - Venosa (PZ) località Sanzanello. Progetto Appia Regina Viarum, saggi di verifica, restauro e valorizzazione, delle evidenze rinvenute lungo la tagliata stradale, in: Atti Taranto 60. Sezione POSTER (Tarato 2021).

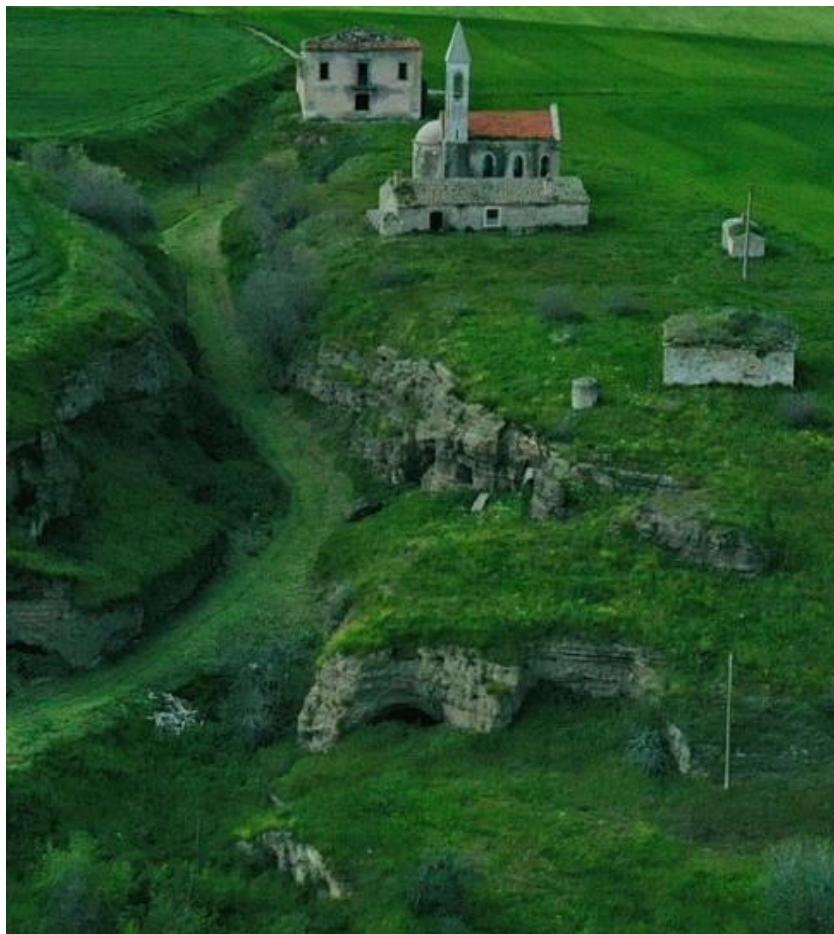


Fig. 23. Venosa (Pz) Sanzanello: tagliata della via Appia.

Il nucleo principale dell'insediamento romano è localizzato di fronte al borgo agricolo moderno, mentre un altro lembo è dislocato a nord della SS. 168 (Fig. 24). Lungo il versante collinare e sulle pendici si estende un'area ampia circa mq 6000 di frammenti e strutture murarie, tagliate dalla strada attuale, che permettono di ricostruire un complesso residenziale con un'area scoperta, forse un cortile o un porticato, terme 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 si tratti di una *mansio*, posta lungo la strada, con alloggi per la sosta e un edificio termale.

In continuità topografica con l'allineamento della tagliata di Sanzanello, a nord della SS. 168 il tracciato dell'Appia è identificabile con il tratturo che proviene da masseria Catena, lungo il quale si dispongono varie aree di sepolture, indiziate da materiali fittili, blocchi lapidei, tegole, laterizi e ceramica a vernice nera. Il percorso della via Appia verso Venosa si può seguire nella tagliata del tutto simile alle precedenti, che giunge nei pressi del Vallone Mannucci, lungo la quale si intercettano due nuclei di cementizio pertinenti a monumenti funerari

e diverse aree di sepolture, superstiti della necropoli che doveva fiancheggiare il percorso dell'Appia verso la città.



Fig. 24. Sanzanello (Venosa Pz). Inquadramento topografico dell'insediamento antico localizzato lungo il percorso stradale.

Il tratto compreso tra Masseria Grimolizzi e il Vallone Mannucci, appena descritto, è tra i meglio conservati dell'area lucana, per la presenza di diversi tratti di lastricati e di tagliate, di ville e complessi, nonché di aree funerarie che permettono di ricostruire un paesaggio antico molto ben delineato.

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 nord, nei pressi di masseria Siciliano, una grande villa che occupava la parte principale del colle.

Il tratturo attraversa il Vallone Spada, per congiungersi con la SS 168 che costeggia il vicus sulla collina del Toppo di Costanza, dove ad una grande villa di età imperiale, si affiancano piccoli edifici che trasformano il complesso in un vero e proprio villaggio. In prossimità di Venosa la via sembra perdersi. La strada 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". La strada antica si può individuare nel tratturo di S. Maria degli Angeli lungo un allineamento creato dalle necropoli romane individuate in prossimità della moderna via Melfi.

Poco prima dell'ingresso in città, lungo di esso, è visibile il nucleo di cementizio generalmente indicato come "tomba di Marcello". A breve distanza dal monumento, in anni passati, era stata recuperata anche una sepoltura infantile ad incinerazione contenuta in un'urna cineraria in calcare, con un corredo databile tra la fine del I sec. a.C. e l'inizio del I d.C.⁶⁷

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.

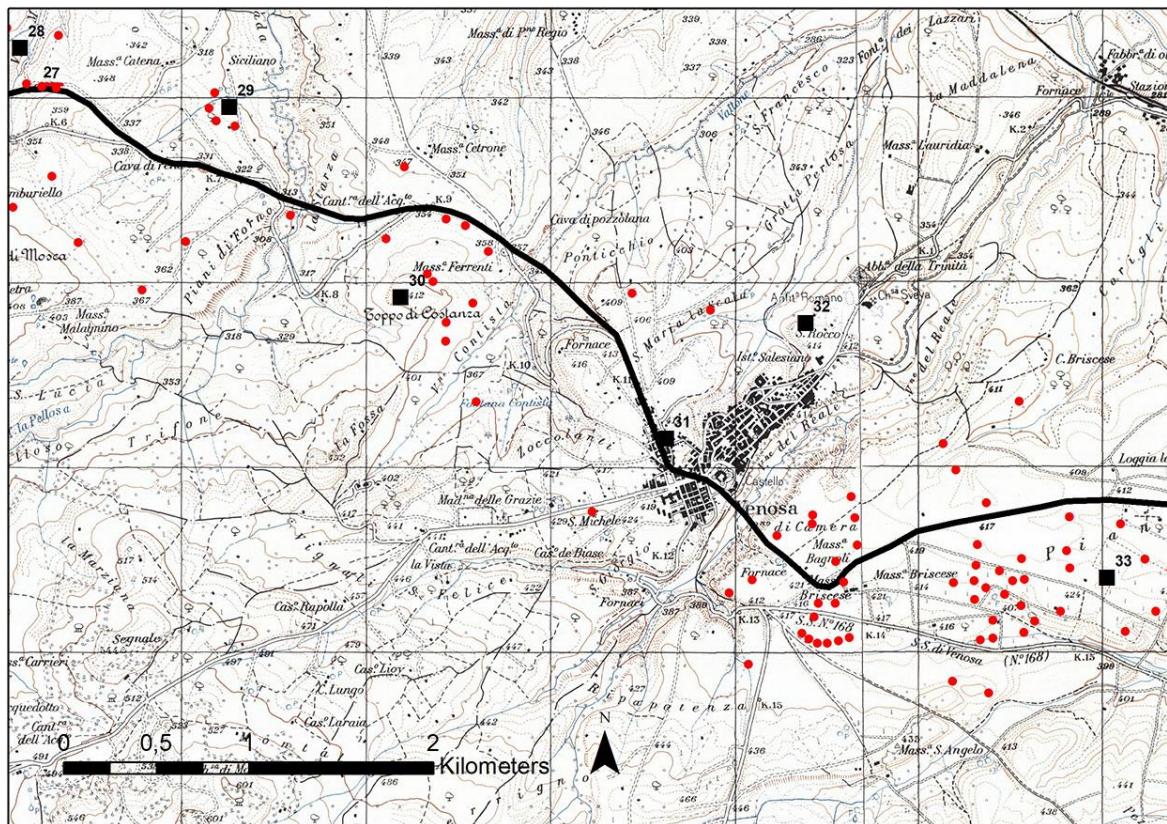


Fig. 25. Percorso della via Appia presso Venosa.

La strada quindi giungeva a Venosa nei pressi del Castello "Pirro del Balzo". Molti studiosi in passato avevano sostenuto l'ipotesi che la strada attraversasse l'intero abitato. Questa ipotesi è, però, molto improbabile, sia per i disagi che

⁶⁷ A. Bottini, Madonna della Sacla. Tomba infantile e Tomba di Marcello, in: M. Salvatore (a cura di), Venosa. Un parco archeologico e un museo. Come e perché (Taranto 1984) 52-54.

avrebbe arrecato il traffico di una così importante arteria extraregionale, sia per lo scarso riscontro nelle evidenze archeologiche.⁶⁸ 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 dei centri urbani. Tali soluzioni sono documentate in molti centri preesistenti alla realizzazione della strada, e ampiamente utilizzate, soprattutto quando il tracciamento della via consolare non era contemporaneo alla città.⁶⁹ 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. Si può forse rintracciare in un tratturo che lambisce il vallone del Reale, passato il quale, la strada percorreva il pianoro centrale e dopo il guado della Fiumara proseguisse con un percorso rettilineo verso i Piani di Camera che in questo tratto poteva anche costituire un asse cen-

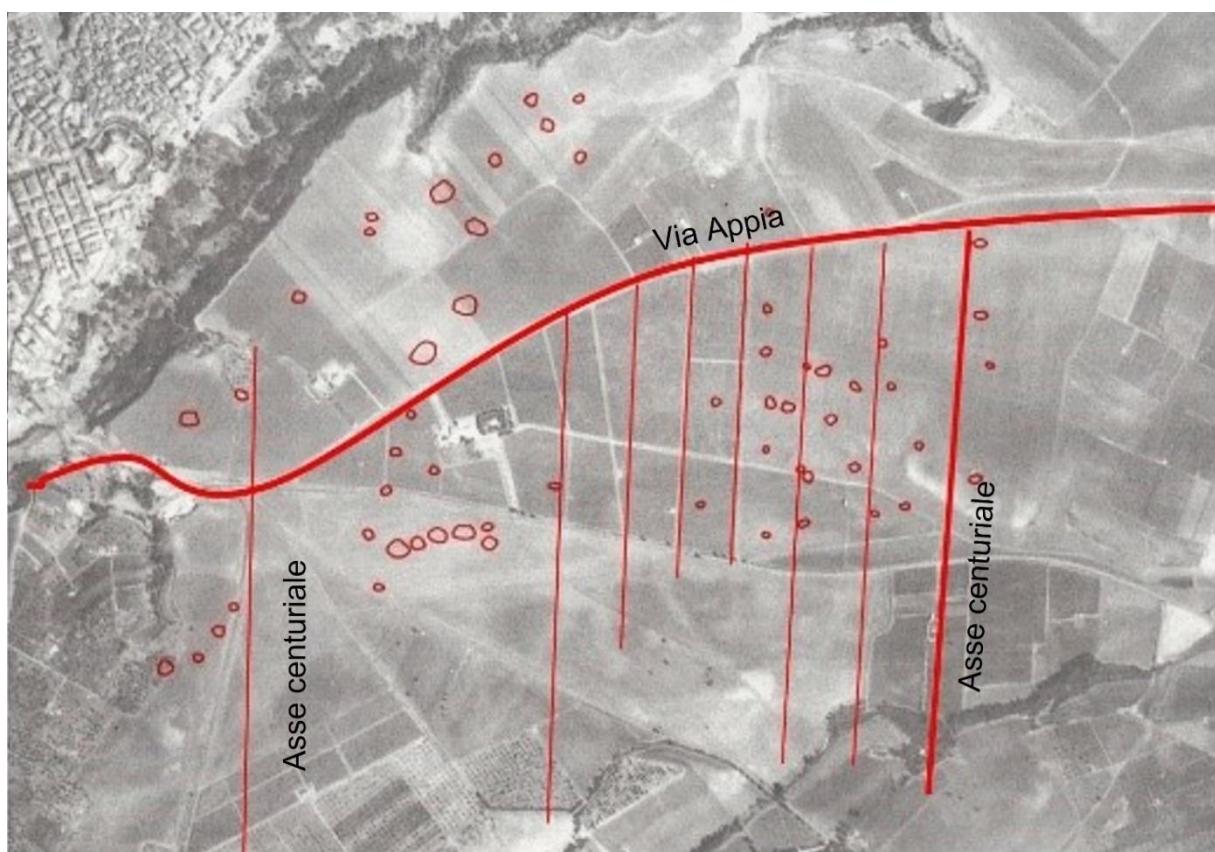


Fig. 26. Piani di Camera (Venosa) rettilineo della via in relazione al reticolo della *limitatio* turiale (Fig. 25-26).

⁶⁸ Per una sintesi di tutte le ipotesi cfr. M.L. Marchi, Appia antica (Venosa 2019) 87-93.

⁶⁹ L. Quilici - S. Quilici Gigli, Tangenziali e circonvallazioni nella viabilità a lunga percorrenza dell'Italia antica Atlante Tematico di Topografia Antica 20, 2010, 165-184; M.L. Marchi, Arrivando in città: rapporti tra strade, porte e impianti urbani nelle città dell'Apulia antica, Atlante Tematico di Topografia Antica 33, 2023, 219-238.

Dopo Venosa alcuni ritrovamenti recenti confermano il percorso già ricostruito. La strada seguiva la “via vecchia di Palazzo”, attraversato i Piani di Camera, come asse portante dell’organizzazione centuriale della prima colonia del 291 a.C.⁷⁰ immaginando un paesaggio non molto diverso da quello prodotto molti secoli dopo dalla riforma agraria del dopoguerra. Si può poi ricostruire verso le colline di Notarchirico, a nord della località Coccovaria e Mangiaguadagno dove sono state identificate numerose aree archeologiche, alcune frequentate fin dall’età preistorica ma perlopiù di età imperiale.

A breve distanza dall’eloquente toponimo Ponte Rotto, la strada attraversava la Fiumara di Venosa in prossimità di masseria Pietrocitti. Il passaggio avveniva attraverso un ponte segnalato da Ashby, molto probabilmente da riconoscersi in uno dei due ponti recentemente ritrovati nel territorio di Palazzo San Gervasio.

In località Fontana Rotta, dove Lugli segnalava tratti di selciato, oggi irrintracciabili, scavi della Soprintendenza nel 2019 hanno individuato una necropoli di I-IV d.C.⁷¹ allineata al tratto (perduto) che idealmente congiungerebbe il tratturo “Al Piano” con quello “Palazzo-Banzi-Irsina”. Oltrepassata la località Fontana Rotta la strada si può ricostruire sulla linea di tratturelli che costeggiano a nord il Cimitero di Palazzo San Gervasio, ai cui lati si attestano alcune fattorie di età imperiale. La strada passava a nord dell’attuale cittadina di Palazzo San Gervasio e proseguiva verso la località Pozzo Paglione, documentata da edifici rurali di età imperiale.⁷²

Gli stessi lavori di archeologia preventiva per la condotta idrica “Bradano-Basantino”, hanno consentito di documentare un asse stradale glareato tra le località Marascione e Masseria Lancellotti in agro di Banzi, che corre parallelo al lato meridionale all’attuale S.P.79 e presenta un orientamento nord est- sud ovest⁷³ (Fig. 26). Tale asse stradale, unica documentazione archeologica dell’intero percorso tra Venosa e Gravina, individuato per una lunghezza complessiva di circa m 100, è largo m. 5 e risulta costituito da ciottoli calcarei di piccolo e medio modulo apprestati in una matrice argillosa con una netta pendenza da est verso ovest. Ai lati della glareata, le stesse indagini hanno messo in evidenza, a sud,

⁷⁰ 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.

⁷¹ S. Mutino (a cura di), Archeologia preventiva in Basilicata Nuove ricerche a Palazzo San Gervasio, Banzi e Genzano di Lucania (Venosa 2022).

⁷² M.L. Marchi, Ager Venusinus II, Forma Italiae 43 (Firenze 2010).

⁷³ S. Mutino – G.I. Gramegna, Nuove ricerche sull’Appia nel tratto Venosa-Palazzo San Gervasio, SIRIS 19, 2019.

resti di strutture rurali di epoca genericamente romana e, a sud, quelli di edifici databili tra III-I a.C., che confermano ipotesi interpretative avanzate in seguito alle passate cognizioni del Progetto *Forma Italiae*.⁷⁴ Inoltre, il rinvenimento di due nuclei di sepolture “a cappuccina” di età augustea e primo imperiale conferma segnalazioni degli anni ’60 circa la presenza di una necropoli in zona.

Questo tratto glareato sembra confermare l’ipotesi di ricostruzione del tracciato della via consolare che segue la riva destra del Basentello. La strada quindi proseguiva tra Posta Vecchia e Posta della Morte, con una presenza puntiforme di siti di età romana, tanto a sud del tracciato nella località Posta Vecchia fino ad età medio imperiale, quanto a nord della strada, nella località Posta della Morte fino ad epoca tardoantica. In località Piano di Banzi si possono forse riconoscere i lotti più antichi, di minori dimensioni, di una distribuzione centuriale legata al comprensorio della città di *Bantia*, con una costante che si mantiene in molti casi anche successivamente quando le fattorie si trasformano in ville e gli appannamenti in latifondi. La strada proseguiva verso sud est e in prossimità di Masseria La Sala si segnalano ancora edifici rurali di modeste dimensioni e una grande villa di età medio/tardo-imperiale sorta su un piccolo sito precedente, già individuata dal Vinson ed interpretata da A. Small,⁷⁵ con molta prudenza, come una possibile *statio*, forse proprio quella perduta nell’*Itinerarium Antonini*, tra *Venusia* e *Silvium*.

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, in agro di Spinazzola con la via consolare, che correva più a valle. Da questa zona la via è ricostruita dal recente lavoro di Small che si può certamente condividere⁷⁶. Secondo questa ipotesi, la strada passava sotto la collina di Monte Serico, che domina questa parte della valle del Basentello e dove sorge il noto castello (Fig. 27-28).

⁷⁴ M.L. Marchi, *Ager Venusinus II*, Forma Italiae 43 (Firenze 2010).

⁷⁵ A.M. Small, Il percorso della via Appia tra Palazzo San Gervasio e Gravina, in: M.L. Marchi, *Via Appia, Regina Viarum. Ricerche, Contesti, Valorizzazione*, Atti del Convegno Melfi - Venosa 3-4 maggio 2017 (Venosa 2019) 223-244.

⁷⁶ Small *ibidem* 223-244.



Fig. 27. Banzi (Pz). Località Marascione e Masseria Lancellotti: via glareata (da Mutino 2022).

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 obliterata dalla Diga del Basentello costruita nel 1974.

La traccia della strada, ormai sommersa, si recupera dalle foto aeree dello stralcio del volo base IGM del 1953-54, in una traccia ben evidente, che sembra seguire un allineamento di un tratturo recuperabile anche nelle cartografie dell'800.

La via che probabilmente è ormai sommersa dalla diga doveva proseguire da qui, verso Vagnari.



Fig. 28. Genzano di Lucania (Pz): La via Appia in prossimità di Monte Serico.

La localizzazione dei due importanti siti di Vagnari e San Felice, ci induce a ritenere che proprio l'esistenza dell'asse stradale abbia indotto la nascita e lo sviluppo degli insediamenti di questa zona.

La presenza del polo di Vagnari, certamente un elemento peculiare nel popolamento murgiano, come vicus inserito all'interno di una proprietà imperiale intorno al quale gravitava un ampio sistema territoriale che anche se apparentemente marginale, lontano cioè dai grandi centri urbani e scali portuali dell'Apulia e della Lucania, può trovare come ragione della sua importanza e centralità nel gravitare di fatto su una viabilità importante, appunto la via Appia.

La ricerca archeologica in questo settore interno ha rivelato, per l'età romana e tardoantica, un popolamento abbastanza diffuso non trascurabile e la continuità di vita dall'età romana a quella tardo antica e anche altomedievale e nella diffusione e distribuzione di alcune tipologie di materiali elementi che sembrerebbero attribuibili ad una rete di comunicazione importante.

L'arteria contribuì ad aprire questo comprensorio a traffici e circolazioni di merci e prodotti di una qualche rilevanza, pur in una prevalenza di apporti di raggio locale e sub-regionale e di una generale partecipazione ad un comune e diffuso linguaggio apulo-lucano⁷⁷.

E' stato infatti messo in evidenza che appunto la già ricordata prossimità con la via Appia abbia giustificato una relativa articolazione delle produzioni ceramiche, sia di fabbrica locale che di importazione, che trova ulteriore supporto e motivazione anche nello specifico ruolo svolto da Vagnari all'interno della proprietà: il sito aveva infatti un ruolo come centro manifatturiero di laterizi, testimoniata dal ritrovamento di diverse fornaci, cui si aggiungeva la lavorazione dei metalli. Se le terrecotte per uso edilizio plasmate a Vagnari potrebbero verosimilmente avere circolato lungo la via Appia, pur essendo stato utilizzato in buona parte per l'esigenza della tenuta dell'imperatore e dell'immediato circondario, si può di riflesso immaginare che gli approvvigionamenti di ceramica fine da mensa e dei prodotti trasportati in anfora che raggiunsero il *vicus* anche in età tardoantica possano aver seguito, in senso inverso, il percorso della principale produzione murgiana, quella cerealicola che verosimilmente veniva incanalato lungo la via Appia in direzione sud verso Taranto o, tramite uno spostamento su vie secondarie o ancora sfruttando la via fluviale, costituita dal Basentello e dal Bradano, veniva indirizzata soprattutto verso lo scalo di Metaponto (Fig. 29).

⁷⁷ P. Favia, Circolazioni ceramiche tardoantiche e altomedievali lungo il segmento murgiano della via Appia e trasformazioni medievali negli itinerari pugliesi di diffusione dei contenitori vascolari, in: N. Busino - M. Rotili (a cura di), Insediamenti e cultura materiale fra tarda antichità e medioevo. Atti del Convegno di studi Insediamenti tardo antichi e medievali lungo l'Appia e la Traiana. Nuovi dati sulle produzioni ceramiche, Santa Maria Capua Vetere 23-24 marzo 2011 (San Vitaliano 2015) 121-140.

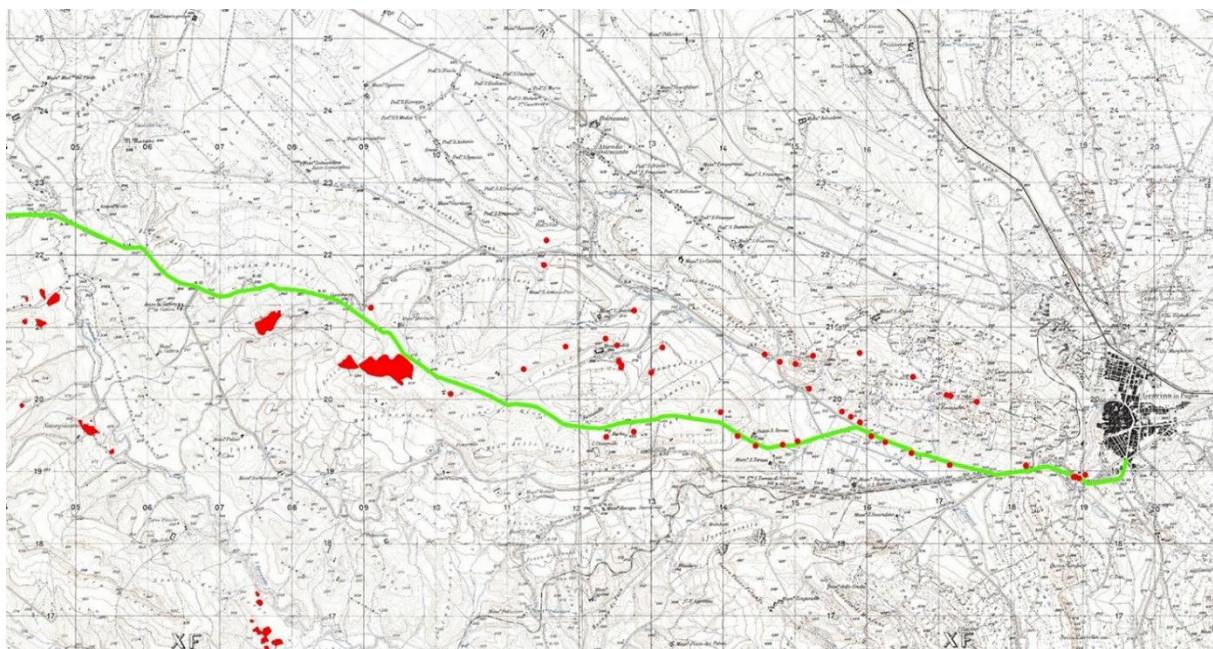


Fig. 29. Ricostruzione del percorso dalla diga del Basentello a Gravina.

A conferma del tratto di percorso tra Vagnari e San Felice tra le località “Cantiniera” e “Masseria Macinole”, l’analisi delle immagini aerofotografiche e cartografiche ha permesso di individuare una traccia lineare interpretabile come un’antica strada. Nello stralcio della cartografia IGM del 1954, il tracciato appare orientato in direzione nord-ovest/sud-est per circa 1 chilometro e corrisponde, in parte, all’attuale strada comunale. La continuità di questo percorso è documentata anche nella cartografia storica di fine Ottocento. La strada doveva seguire un percorso verso Piani dei Rizzi.

In località “Costa Rizza”, l’aereofotointerpretazione ha evidenziato una traccia lineare, orientata in direzione est-ovest per circa 900 metri, che coincide con l’attuale strada comunale. La traccia si presenta come un’anomalia visibile nel contrasto cromatico del terreno. Questo percorso risulta anche documentato nella cartografia di fine Ottocento, a conferma della sua continuità d’uso nel tempo. Tra Jazzo Santa Teresa e masseria Santa Teresa alcuni insediamenti sembrano confermare l’itinerario.

Più avanti la strada trova conferma da una serie di rinvenimenti, una sorta di “tagliata” nella collina e poi le testimonianze di località Accursi e proseguiva fino a costeggiare la zona di Santo Staso.

Secondo Small la *statio* di *Silvium* corrisponde al sito di Santo Staso. L'identificazione non è improbabile e l'area potrebbe raccordarsi con le zone di Botromagno che hanno una continuità di vita in età romana. È probabile che ci potesse essere un diverticolo che attraversava la collina di Botromagno.

La via Appia dopo Santo Staso passava a Sud dell'attuale centro di Gravina per raccordarsi con l'ipotesi proposta recentemente anche da Piepoli⁷⁸ per proseguire verso Altamura.

Conclusioni

La ricostruzione della rete stradale di area apula, si è basata sull'analisi dei percorsi preesistenti che in seguito alle prime deduzioni coloniali, furono sistematizzati, rettificate e trasformati in vie pubbliche, divenendo a loro volta veicolo delle successive conquiste verso l'Oriente e creando quello straordinario sistema infrastrutturale simbolo di tale processo.

Si tratta innanzitutto di quei percorsi attraverso i quali avviene l'espansione romana, le strade percorse dagli eserciti, molto spesso descritte dagli autori antichi nella narrazione degli episodi bellici e degli spostamenti dei soldati. In questo quadro è fondamentale la comprensione della logica con cui viene progressivamente realizzata la rete stradale romana. Come sappiamo l'obiettivo principale è collegare su lunghe distanze poli principali, a volte lasciando fuori molte città, anche di non poca importanza. Molto spesso, infatti, alla rete principale si affianca una maglia di vie che costituisce la vera struttura di collegamento dei territori. A volte, questa rete si collega direttamente agli assi della divisione centuriale costituendo con essi un sistema interconnesso che segna profondamente il paesaggio. Sfruttando percorsi preesistenti, queste strade, ci permettono di comprendere anche il significato che molti insediamenti precedenti conservano nel complesso articolarsi politico e soprattutto economico dei territori inseriti nello stato romano.

Maria Luisa Marchi
Università di Foggia
E-Mail: marialuisa.marchi@unifg.it

⁷⁸ L. Piepoli, La Via Appia nei paesaggi della Puglia centrale. Archeologia nella Fossa Bradanica (Bari 2024).