

Raccontare la città La nostra terra era la principale via, un ponte nel Mediterraneo verso Est

L'arte di far le strade

Nell'epoca romana erano pensate per durare a lungo ed erano larghe dai 4 ai 6 metri, così che si potessero incrociare due carri, talvolta ai lati vi erano dei marciapiedi lastricati

Beppe D'ERCOLE

Abbiamo spesso parlato della situazione delle strade e dei trasporti antichi partendo dal XIV secolo. Ne abbiamo parlato, anche, ricordando (nello scorso numero di Pagine) il trasporto dei rocchi della Colonna della via Appia per la costruzione della Colonna di Sant'Oronzo. Avevamo citato una cronaca coeva: "1660-1661 Notaro Andrea Vavotico Sindaco; in questo Sindacato previo ordine di S.E. si diedero li pezzi della colonna cascata alla città di Lecce a numero di sette con il capitello e stentaronno un anno continuo per poterli trasportare". Quindi un anno intero per meno di 40 chilometri, cioè la distanza che ci separa da Brindisi! E ora un paio di salti indietro di quasi due millenni: contrariamente a quanto si immagina non vi è gran mole di documentazione sui sistemi di costruzione delle strade romane.

* * *

Pensando ai basoli "moderni" di Lecce che nemmeno completati, stanno saltando per aria, ed alle polemiche di circa vent'anni fa, quando, nonostante le opposizioni di tanti, fu fatta la *soletta elastica*, responsabile dei guasti attuali, sono andato a rileggermi il poeta romano **Publio Papinio Stazio** (45-96 d.C.), che per "lodare" Domiziano, che stava facendo costruire nel 91 dopo Cristo appunto la via Domiziana, nelle *Silvae*, descrive egregiamente lo stato dei luoghi e le tecniche "...qui una volta il viaggiatore che veniva trasportato su di un carro a un solo asse ondeggiava tra l'oscillare del pendulo timone: le ruote affondavano nelle insidie del terreno e la plebe latina in mezzo alla campagna paventava gli stessi mali della navigazione. Né rapidi erano i viaggi, ma le carreggiate, trattenendo il cammino che rimaneva impedito, lo ritardavano, mentre sfinita la bestia da soma arrancava sotto l'alto giogo, gemendo per il peso eccessivo. Ora invece il viaggio che richiedeva un intero giorno è divenuto di due ore appena...".

Accennando nuovamente alla Colonna del Santo Oronzo possiamo constatare che, prima del 91 dopo Cristo, sull'attuale Domiziana, si verificavano



Abraham Louis Rodolphe Ducros - 1778 Brindisi colonna alla fine della via Appia (acquerello)

Pietre saldate con calce e comune pozzolana

gli stessi inconvenienti del 1600 nella tratta Brindisi - Lecce, tale era lo stato delle strade che con l'arrivo delle piogge divenivano impraticabili per qualsiasi viaggio e trasporto!

Come dicevamo per il basolato, rifatto a Lecce con le moderne tecniche "elastiche", era molto importante la base e, sempre nelle *Sylvae*, (IV, 3, 40-55), Stazio scriveva: "...qui la prima fatica fu quella di tracciare i solchi, disfare i sentieri e scavare il suolo con uno scasso del terreno assai profondo; poi riempire gli scavi con altro materiale e approntare la base per lo strato superiore della pavimentazione, perché non si verificassero cedimenti del suolo e un fondo malsicuro non offrisse una base vacillante alla massa pietrosa sovrapposta. Poi la seconda fatica fu quella di stringere ai margini la carreggiata, da una parte all'altra, con blocchi di pietra e fissarla con numerosi perni. Oh, quante braccia insieme vi lavorano! Questi abbattono gli alberi e spogliano le montagne, questi col ferro spianano le sporgenze delle rocce e piallano il legname; quelli dispongono le pietre in modo da farle aderire fra loro e poi ricoprono tutto il lavoro, così intessuto, con calce e comune pozzolana; questi prosciugano con le mani gli spazi vuoti imbevutisi d'acqua e la spingono lontano in piccoli rivi...".

Quindi opera prima, creare una base che non fosse "vacillante": l'accento al legname era perché nelle zone paludose veniva creato un sistema di palificazione come si faceva a Venezia per poter costruire sopra i palazzi; insomma, l'opposto della soletta di cemento armato di Lecce! "*Dispongono le pietre in modo da farle aderire fra loro*", sempre l'opposto dei moderni costruttori, perché i diversi materiali poi si staccano anche per effetto degli agenti atmosferici e Stazio aggiunge, quasi con disattenzione: "*e ricoprono tutto il lavoro, così intessuto con calce e comune pozzolana...*"; la definisce "*comune pozzolana*". E sta parlando della grande invenzione romana: il calcestruzzo! E questo merita un approfondimento.

Il *Betunium*, così era chiamato in latino (ma rimane Beton in francese ed inglese e tante altre lingue, incluse la nostra betoniera) era un conglomerato di calce e pozzolana, materiale facilmente reperibile nelle tante zone vulcaniche: comune pozzolana, dice Stazio, e invenzione che permise a Roma di diventare grande! Inventarono sì il cemento, ma non ebbero intuizione di quello armato, perché bisognerà attendere la fine del 1800 per averlo ben definito. Gli esperimenti iniziano già nel 1700, in Francia e negli Stati Uniti, e in quelle nazioni nasceranno le prime

fabbriche di cemento, ma solo nel 1867 ci fu il brevetto da parte di un giardiniere francese: Giuseppe Monier che creò una intelaiatura di fili di ferro per la costruzione di vasi (il calcestruzzo resiste bene alla compressione ma non alla trazione). Da lì ne brevettò tanti altri per costruzioni di tutti i tipi, ma sono dopo una trentina di anni il cemento armato iniziò la rapidissima diffusione che permette la costruzione di tutto ciò che conosciamo.

E torniamo alle strade che furono l'altra grande intuizione romana: strade solide per permettere il rapido spostamento delle truppe e quindi la creazione ed il consolidamento dell'Impero; le strade erano pensate per durare a lungo ed erano larghe dai 4 ai 6 metri, così che si potessero incrociare due carri, e talvolta ai lati vi erano dei marciapiedi lastricati. Le legioni fecero buon uso di queste strade, la giornata di marcia, come ricorda Giulio Cesare, durava circa 6 ore, e percorrevano dai 30 ai 35 km al giorno; strade che, alcune ovviamente, sono tuttora utilizzate dopo due millenni.

E la nostra terra era la principale strada, un ponte nel Mediterraneo verso Est.

A partire dal IV secolo a.C. venne avviata la costruzione di nuove strade, dirette verso regioni lontane e aventi funzioni di tipo principalmente militare, alle quali venne dato il nome dei magistrati che le avevano realizzate, principalmente Censore e Console: ne è un esempio la Via Appia, iniziata nel 312 a.C. da Appio Claudio Cieco per aprire la strada verso la Magna Grecia nel contesto delle guerre sannitiche.

Con Traiano, inizierà tra il 108 e il 110 d.C. la strada che dall'imperatore prenderà nome, strada che nacque per rispondere alle esigenze della nuova situazione politico-militare dell'inizio del II secolo, che sempre più richiedeva di trasferire con celerità truppe oltre i confini d'Italia, donde la necessità di collegamenti veloci con i principali porti d'imbarco, specie con quelli posti nel settore più meridionale del litorale adriatico, sorta di ponte, come abbiamo detto, proteso verso la Grecia e l'Oriente.

[Continua nella pagina successiva]