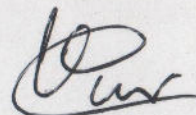


File
0-1

ANTONIO DI CHICCO



LE VIE ROMANE
A SUD DELL'OFANTO

A cura del
BASHKIM KULTUROR ARBERESH
Unione Culturale Albanese
Via Vincenzo Luci, 13 – Spezzano Albanese (Cs)
Dicembre 2000

ANTONIO DI CHICCO



BIBLIOTECA

LE VIE ROMANE

A SUD DELL'OFANTO

A cura del

BASHKIM KULTUROR ARBERESH

Unione Culturale Albanese

Via Vincenzo Luci, 13 – Spezzano Albanese (Cs)

Dicembre 2000



Dal 290 a.C. furono insediati ventimila coloni a Venosa, appena conquistata da Roma e, quindi, divenutane piazzaforte militare sul confine meridionale, secondo i consueti criteri politici della Repubblica Romana.

Il nuovo stato coloniale di Venusia venne accompagnato da una intensa organizzazione del suo *ager*, esteso sino al Vulture e all'Ofanto e occupato per postazioni militari, ma anche e soprattutto per ville e fattorie, per *vici* e *pagi* in contrade più remote (come Gaudiano e Leonessa, borgate caratterizzate altresì dalla presenza di strutture paganiche).

Particolarmente significativo era stato il congiungimento della grande strada consolare Appia, avviata a costruzione nel 312 a.C. da Appio Claudio, con l'ammodernamento di preesistenti tronchi di viabilità agro-pastorale.

Per gli studiosi di topografia antica è stato arduo proporre una ricostruzione dei tracciati straboniani ed inquadrarli cronologicamente, soprattutto per definire il terzo lungo tratto dell'Appia che congiungeva Benevento a Venosa, a Taranto e, infine, a Brindisi, per un percorso di 197 mila *passuum*, corrispondenti a poco più di 290 km.

Si è avvalorata, allora, per l'Appia l'ipotesi della monofunzionalità di controllo strategico-militare nell'Italia Meridionale da parte di Roma, fino al trionfo sui Salentini e sui Messapi del 267 a.C. ed alla deduzione della colonia di *Brundisium*, decretata nel 254 a.C., col suo porto aperto verso l'Oriente.

Da Benevento a Brindisi la *regina viarum* contava 15 fermate presso le *stationes* di:

- Ad Calorem (Ponte Calore);
- Aeclanum (Mirabella);
- Sub Romula (Bisaccia);
- Aquilonia (Lacedonia);
- Pons Aufidi (Ponte di Santa Venere presso la stazione ferroviaria di Rocchetta Sant'Antonio, oppure il Ponte di Pietra dell'Olio, più a monte);
- Venusia (Venosa, la stazione più importante);
- Silvium (Gravina);
- Blera (Murgia Catena);
- Sub Lupatia (San Pietro);
- Ad Canales (Palagiano);
- Tarentum (Taranto);
- Mesochèron (Carosino);
- Uria (Oria);
- Seanum (Latiano);
- Brundisium (Brindisi, stazione di arrivo).

Un minor numero di stazioni contavano i due precedenti tratti dell'Appia, cioè Roma – Capua e Capua – Benevento, peraltro più brevi oltre che più agevoli.

Nei secoli successivi Roma ritenne opportuno costruire nuove vie pubbliche dirette in Italia Meridionale, come la Via Popilia lungo il versante tirrenico, nonché la Via Traiana e la Via Erculea di epoca imperiale, che si staccavano dall'Appia Vetus, dopo Benevento, proseguendo rispettivamente per la Puglia e per la Lucania.

La Via Minucia, ancora di epoca repubblicana, era semplicemente un diverticolo montuoso che permetteva di raggiungere la pianura pugliese con un percorso più breve ma faticoso.

Questa strada, che procedeva a sinistra dell'Appia dopo Aeclanum (Mirabella Eclano), raggiungeva Canosa – secondo il Kirsten – passando per Forentum, avendo ivi attraversato l'Ofanto al *Ponterotto*, sotto Lavello (l'antica *Forentum*).

La Minucia è la strada percorsa dalla comitiva di Orazio e Mecenate, diretta a Brindisi nel 38 a. C., perché:

Brundisium Minucia melius via ducat an Appia.

Questo è quanto sosteneva il poeta venosino nella satira sul famoso ed avventuroso viaggio, iniziato attraverso l'antica Appia da Roma a Benevento.

L'Appia Traiana, l'altra strada diretta a Brindisi, ma a scorrimento più veloce, sarà realizzata intorno al 110 d.C. dall'imperatore Traiano, come alternativa più agevole e moderna al tratto stradale dell'Appia, più lungo ed interno che da Benevento conduceva a Brindisi per Venosa e Taranto.

Si staccava, infatti, dall'Appia subito dopo Benevento, più a sinistra del diverticolo montano della Minucia, raggiungendo la Puglia, per Equum Tuticum (*San Eleuterio sul Miscano*) e per Aecae (*Troia*), presso l'importante stazione di Herdonia.

Quindi, valicava l'Ofanto presso Canosa, congiungendosi alla Minucia e proseguendo con un percorso che, dopo Bari, diveniva tutto costiero, lungo l'Adriatico.

La nuova via romana di età imperiale fu creata con intervento innovativo che indusse nel sistema viario meridionale un assetto più funzionale.

A sud dell'Ofanto e di Canusium, più in dettaglio, la via Traiana raggiungeva dopo 23 miglia Rubi (*Ruvo*) e dopo altre 11 Butuntum (*Bitonto*), quindi aggirava la costa barese ancora per 9 miglia, toccando Caelia (*Ceglie del Campo*) e dopo altre 8 miglia Ezetium (*Rutigliano*).

Dirigendosi per un tracciato lungo 20 miglia, passava per Norve (*Conversano*), donde raggiungeva la costa di Gnathia (*Egnazia*) dopo altre 16.

Circa 40 miglia successive, la via pugliese realizzata dall'imperatore Traiano all'inizio del II secolo d.C. aveva termine al porto di Brindisi.

Con l'abbandono ed il degrado dell'antica *regina viarum*, al termine del III secolo d.C., Roma avverte altresì la necessità di un altro collegamento con l'estremo sud della penisola, soprattutto per ragioni commerciali ed amministrative.

Regnano, in quegli anni, simultaneamente, gli imperatori Diocleziano e Massimiano, detto *Herculius*.

Spetta loro la costruzione di quest'ultima via pubblica romana meridionale che da Massimiano assumerà il nome di *Herculia*.

Questa seguì un tracciato mediano tra l'Appia e la Traiana e, attraversato l'Ofanto ai Ponti Rotti presso S. Nicola de Aufido, un ponte romano restaurato da Federico II, recuperava il tratto degradato dell'Appia sino a Venosa, passando per le stazioni intermedie di Balejanum (*già Vellejanum*), sulla china boreale delle serre di Rapolla, e della sottostante valle Rëndina (*Statio ad Arundinem*), ad ovest della collinare Lavello.

La nuova via Erculea, che si staccava dall'Appia ad Equum Tuticum, percorreva sino a Venosa 69 miglia, poco più di 100 km.

Il secondo tratto dell'Erculea proseguiva da Venosa in senso trasversale per l'intero territorio lucano, cioè da nord - est a sud- ovest, raggiungendo

Potenza attraverso un controverso itinerario tra Monte Torretta, il valico di Acerenza e Castel Lagopesole; poi, come indicato dall'autorevole studioso canadese Buck, continuava fino a Grumentum per Marsico Nuovo.

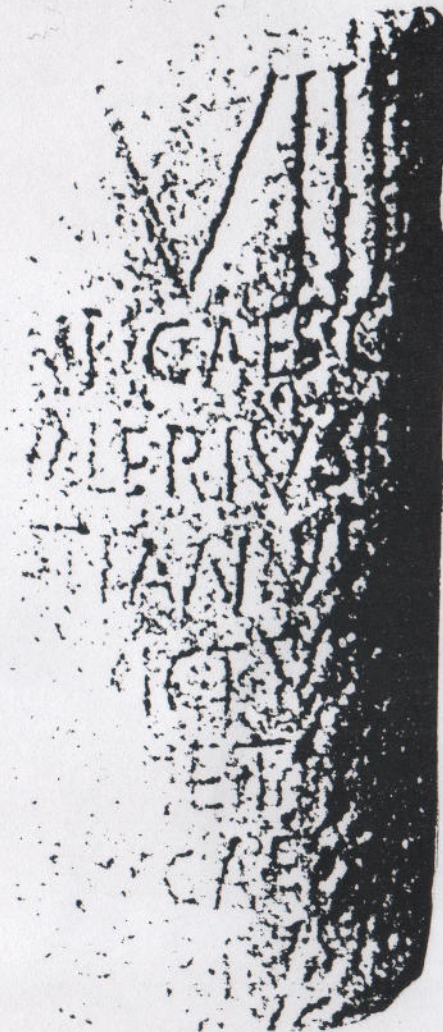
Da Grumentum, in Val d'Agri, la via di Massimiano Ercoleo si biforcava in due rami: uno raggiungeva Eraclea sulla costa Jonica, l'altro si collegava alla via Popilia, diretta in Calabria, presso Nerulum (*Rotonda*), tra il Pollino ed il Tirreno.

La Via Ercolea sarà assunta, come si deduce dagli *Acta Sanctorum*, ad itinerario del cristianesimo per la Lucania e l'Irpinia.

In quello scenario di biblica diaspora si spiega la costruzione su basiliche paleocristiane delle chiese di Grumento, di Venosa e di Potenza.

Un'altra considerazione necessita a questo punto. Il sistema viario lucano ha sempre risentito della complessità territoriale, con conseguente arretratezza del settore, che ancora oggi, dopo la costruzione delle fondovalle, soffre della mancanza di una trasversale Nord - Sud, equivalente moderna della Ercolea.

VIII
IMP. CAES. C. AUR.
VALERIUS DIOC
LETIANUS. P. E.
INVICTUS AUG.
ET
IMP. CAES. M. AUR.
VALERIUS MAXI



**Il miliare della Via Ercolea rinvenuto presso la
Statio ad Arundinem, ad otto miglia da Venosa.**

(Cfr. A. Di Chicco, *Due miliari della Via Ercolea tra
l'Ofanto e Venosa* - a cura della Pro Loco-Lavello
presso Finiguerra Arti Grafiche, 1996)

Il sistema viario lucano ha sempre risentito
l'azione delle organizzazioni territoriali, con
conseguenze che ancora oggi si evidenziano
in alcune zone del territorio, che ancora oggi
soffre della mancanza di un sistema viario
adeguato. In alcune zone, come ad esempio
nella zona di Venosa e di Potenza, si
evidenziano ancora oggi le conseguenze
della mancanza di un sistema viario
adeguato. In alcune zone, come ad esempio
nella zona di Venosa e di Potenza, si
evidenziano ancora oggi le conseguenze
della mancanza di un sistema viario
adeguato.

Il sistema viario lucano ha sempre risentito
l'azione delle organizzazioni territoriali, con
conseguenze che ancora oggi si evidenziano
in alcune zone del territorio, che ancora oggi
soffre della mancanza di un sistema viario
adeguato. In alcune zone, come ad esempio
nella zona di Venosa e di Potenza, si
evidenziano ancora oggi le conseguenze
della mancanza di un sistema viario
adeguato.

Fotocopiato in proprio
12/12/2000
F.lli R. & S. - Via V. I. n. 13
Spexano - Avellino

Fotocopiato in proprio
15/12/2000
Presso B.k.a. – Via V. Luci, 13
Spezzano Albanese

④

Fotocopiato in proprio
15/12/2000
Presso B.k.a. - Via V. Luci, 13
Spezzano Albanese