

Marta Conventi

CITTA' ROMANE
DI FONDAZIONE

«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

MARTA CONVENTI
Città romane di fondazione

© Copyright 2004 «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER
Via Cassiodoro, 19 – 00193 Roma

Progetto grafico
«L'ERMA» di BRETSCHNEIDER

Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione
di testi e illustrazioni senza il permesso scritto dell'Editore.

Conventi, Marta

Città romane di fondazione / Marta Conventi. - Roma: «L'ERMA» di BRETSCHNEIDER,
2004. - 271 p.: ill. ; 25 cm. - (Studia Archaeologica ; 130)
ISBN 88-8265-285-8

CDD 21. 711.40937

1. Città romane - Origini
2. Architettura romana

Ai miei genitori

INDICE

PARTE PRIMA: LINEE METODOLOGICHE

1.1. CRITERI DI SCELTA DELLE CITTA' ESAMINATE	p. 13
1.2. CRITERI DI ELABORAZIONE DELLA SCHEDA	« 16
1.2.1. <i>Cronologia e statuto delle citta'</i>	« 16
1.2.2. <i>Rapporto con il territorio e centuriazione</i>	« 18
1.2.3. <i>Tabella sincronica</i>	« 20
1.2.4. <i>Tabella diacronica</i>	« 28

PARTE SECONDA: SCHEDE CITTA'

1. Alba Fucens / <i>Alba Fucente (AQ)</i>	« 33
2. Minturnae / <i>Minturno (LT)</i>	« 36
3. Venusia / <i>Venosa (PT)</i>	« 39
4. Hatria / <i>Atri (PG)</i>	« 42
5. Cosa / <i>Ansedonia (GR)</i>	« 45
6. Ariminum / <i>Rimini</i>	« 48
7. Falerii Novi / <i>Civita Castellana (RM)</i>	« 51
8. Cremona / <i>Cremona</i>	« 54
9. Placentia / <i>Piacenza</i>	« 57
10. Venafrum / <i>Venafro (IS)</i>	« 60
11. Interamna Nahars / <i>Terni (PG)</i>	« 63
12. Ferentinum / <i>Ferentino (FR)</i>	« 66
13. Bononia / <i>Bologna</i>	« 69
14. Mutina / <i>Modena</i>	« 72
15. Parma / <i>Parma</i>	« 75
16. Aquileia / <i>Aquileia (UD)</i>	« 78
17. Luca / <i>Lucca</i>	« 82
18. Luna / <i>Luni (SP)</i>	« 85
19. Libarna / <i>Serravalle Scrivia (AL)</i>	« 88

20. Pollentia / <i>Pollenzo (AL)</i>	p. 91
21. Alba Pompeia / <i>Alba (CN)</i>	« 94
22. Albintimilium / <i>Ventimiglia (IM)</i>	« 97
23. Brixia / <i>Brixia</i>	« 100
24. Comum / <i>Como</i>	« 103
25. Mediolanum / <i>Milano</i>	« 106
26. Ticinum / <i>Pavia</i>	« 110
27. Verona / <i>Verona</i>	« 113
28. Vicetia / <i>Vicenza</i>	« 117
29. Saepinum / <i>Sepino (CB)</i>	« 120
30. Telesia / <i>Telesia (BN)</i>	« 123
31. Herdoniae (FG).....	« 126
32. Florentia / <i>Firenze</i>	« 129
33. Concordia / <i>Concordia (PN)</i>	« 132
34. Asculum / <i>Ascoli Piceno</i>	« 135
35. Tergeste / <i>Trieste</i>	« 138
36. Tridentum / <i>Trento</i>	« 141
37. Augusta Taurinorum / <i>Torino</i>	« 144
38. Augusta Praetoria / <i>Aosta</i>	« 147
39. Augusta Bagiennorum / <i>Benevagienna (CN)</i>	« 150
40. Urbs Salvia / <i>Urbisaglia (AN)</i>	« 153

PARTE TERZA: GRAFICI DI SINTESI

3.1. PERCENTUALI DI SUPERFICIE

3.1.1. <i>Percentuale di superficie foro/città</i>	« 159
3.1.2. <i>Percentuale di superficie insula/città</i>	« 166
3.1.3. <i>Percentuale di superficie basilica/città e basilica/foro</i> ..	« 172
3.1.4. <i>Percentuale di superficie teatro/città</i>	« 180
3.1.5. <i>Percentuale di superficie anfiteatro/città</i>	« 186

3.2. CONFRONTO DI PERCENTUALI

3.2.1. <i>Confronto superficie foro-insula/città</i>	« 192
3.2.2. <i>Confronto totale delle percentuali/città</i>	« 194

3.3. RAPPORTO LATI

3.3.1. <i>Rapporto lati foro</i>	« 197
3.3.2. <i>Rapporto lati insulae</i>	« 201
3.3.3. <i>Rapporto lati basilica</i>	« 206

3.4. CRONOLOGIE

3.4.1. <i>Cronologia degli edifici di spettacolo</i>	« 208
3.4.2. <i>Cronologia delle basiliche</i>	« 215

3.5. TOPOGRAFIA URBANA

3.5.1. <i>Posizione degli edifici di spettacolo: teatri</i>	« 218
---	-------

3.5.2. <i>Posizione degli edifici di spettacolo: anfiteatri</i>	p. 222
3.5.3. <i>Posizione delle basiliche</i>	« 225
3.6. GRAFICI DESCRITTIVI	
3.6.1. <i>Studio sulle insulae</i>	« 229
3.6.2. <i>Condizionamenti dell'idrografia</i>	« 234
3.6.3. <i>Larghezza delle strade</i>	« 236
3.6.4. <i>Stato di conoscenza delle tipologie architettoniche</i>	« 239
CONCLUSIONI	« 243
Bibliografia	« 247
Indice delle illustrazioni.....	« 265
Indice delle schede urbane	« 267
Indice dei luoghi	« 269

PARTE I
LINEE METODOLOGICHE

1.1. CRITERI DI SCELTA DELLE CITTA' ESAMINATE

Nel corso di questa ricerca sono state prese in esame quaranta città di fondazione romana sparse su tutta la penisola italiana. Analizzare un numero abbastanza consistente di città campione si è reso necessario ai fini della ricerca, lo scopo prefisso, infatti, era individuare i principi di base comuni che muovevano il programma di urbanizzazione, ossia il mezzo più importante adottato dai Romani nell'assoggettare i popoli conquistati.

Contrariamente, infatti, a varie tendenze della critica moderna che sostiene l'illegittimità di ridurre in categorie le città romane come fatti uniformi ¹, questa ricerca vorrebbe riuscire a dimostrare quanto sia limitativo non leggere momenti definiti sia da coerenze politico-istituzionali, sia dalla diffusione di *standars* planimetrico-funzionali nella storia urbanistica delle città italiche fondate da Roma nella penisola italiana. E' forte la convinzione che se anche l'unicità di ogni centro urbano è ascrivibile alla recettività diversificata dei vari territori, è comunque implicita in tutto il fenomeno di inurbamento una razionalizzazione degli spazi cittadini che risponde ad esigenze comuni e, soprattutto, fa capo direttamente ad un'unica fonte, Roma ed il suo governo centrale.

Non sembrano esistere, infatti, delle motivazioni determinanti che abbiano impedito a Roma di applicare nella conquista della penisola italiana un'urbanistica di tipo coloniale fondata sul concetto del programma, ossia di un piano di occupazione secondo un modello prestabilito e regolare che, una volta ideato venne applicato nelle diverse fasi della conquista, seppure con

¹ GROS 1985, pp. 73-96.

variazioni contingenti dovute alla topografia dei luoghi e ad eventuali situazioni preesistenti². Lo schema generale di un'urbanistica tipicamente romana, infatti, dopo una sperimentazione funzionale ed estetica diventa un modello applicativo forte ed esportabile³.

Tale ricerca, però non è finalizzata a definire rigidi modelli urbani astratti e stereotipati, ma vuole essere un tentativo di classificazione delle regole progettuali che dovevano costituire la base di ogni realizzazione urbana.

La scelta delle città da prendere in esame ha cercato di seguire dei criteri ben precisi, malgrado le lacune dovute alla conoscenza incompleta dei centri antichi, legata essenzialmente al carattere occasionale e alla limitata estensione dei rinvenimenti, ed alla mancanza di contiguità tra gli elementi recuperati. Questi ultimi sono fattori inevitabili se si pensa che, comunque, per la grande maggioranza si tratta di città ancora oggi esistenti ed abitate e che quindi sono state sottoposte ad una sedimentazione urbana plurisecolare che ha provocato cambiamenti anche sostanziali della pianificazione originaria⁴. Una delle difficoltà più grandi da affrontare in questo tipo di analisi è, infatti, quella di risalire dalla pianta dei ritrovamenti archeologici allo schema iniziale dell'impianto, superando deformazioni e assestamenti derivanti dal passare del tempo e dall'uso degli spazi da parte degli abitanti, per recuperare la forma scelta all'atto di fondazione e riconoscere l'unità di suddivisione adottata originariamente⁵. Per poter fare ciò si sono esclusi innanzitutto i centri pluristratificati già in epoca antica⁶ che, proprio per la loro natura, non forniscono una facile lettura del loro impianto originario. Si sono quindi preferite delle fondazioni *ex novo*⁷ che con il loro disegno urbano regolare a strade ortogonali testimoniano meglio il concetto di pianificazione controllata rispetto ai centri definiti a sviluppo spontaneo⁸.

Dato che la problematica è stata affrontata in gran parte da un punto di vista quantitativo, attribuendo, quindi, molta importanza all'aspetto metrolo-

² Di questa posizione sono diversi studiosi tra cui Sommella, Pinon, Bedon e Chevallier.

³ MAGGI 1999, p. 106.

⁴ Sommella definisce tali cambiamenti come "consumo della pianificazione"; SOMMELLA 1998, p. 209.

⁵ SOMMELLA 1998, pp. 209-218.

⁶ Per esempio le città della Magna Grecia fondate dai Greci e riorganizzate dai Romani. Le città considerate, infatti, sono in maggioranza colonie latine, sono stati scartati, invece, i centri dell'Italia meridionale che, malgrado il processo di romanizzazione, tendono a mantenere immutato il loro impianto di origine greca.

⁷ Le città di *Mediolanum* ed *Herdoniae* rappresentano un'eccezione a questa regola generale, poiché organizzate in senso urbano già dalle popolazioni indigene prima della conquista romana. Sono state analizzate comunque per la loro importanza e il loro elevato grado di conoscenza dell'impianto che fornisce utili elementi di confronto con gli altri centri.

⁸ ELLIS 1995, pp. 92-104; CHEVALLIER 2000, p. 192.

gico, si è seguito come criterio preferenziale nella scelta delle città la conoscenza dell'estensione totale e del perimetro dell'abitato.

Il perimetro della cinta muraria urbana è stato quindi considerato come elemento fondamentale, di partenza e di arrivo, per la ricostruzione topografica dei centri⁹. Dalla definizione più o meno esatta e sicura del circuito urbano, con le relative porte di accesso, dipende, infatti, l'esatta impostazione di tutto il reticolo stradale. Inoltre, disponendo della misura di superficie totale, è possibile calcolare le percentuali di spazio destinate alle diverse funzioni urbane e quindi definire la zonizzazione progettuale all'origine della fondazione¹⁰.

Questa è la ragione per cui si sono scelte in primo luogo città di cui sono note le misure dell'abitato e preferibilmente centri dei quali si conoscono le misure del foro e degli isolati urbani, ossia gli elementi principali alla base di ogni organizzazione cittadina.

Tutte le città, comunque, sono state descritte in schede che prevedono voci comuni e legate ad un'analisi urbanistica che parte dalle relazioni con il territorio per arrivare più puntualmente alla struttura interna della città e all'organizzazione dei suoi monumenti principali¹¹.

⁹ Cfr. BENDINELLI 1959, p. 278. In mancanza del circuito urbano Pinon suggerisce tre metodi per determinare l'estensione della città: l'area definita dalla concentrazione dei ritrovamenti archeologici, l'area delimitata da archi, necropoli e anfiteatro ed infine l'estensione della superficie suddivisa in *insulae*. (PINON 1988, p. 28).

¹⁰ Il concetto di zonizzazione è espresso dallo stesso Vitruvio: "...*divisis angiportis et plateis constitutis arearum electio ad opportunitatem et usum communem civitatis est explicanda aedibus sacris, foro reliquisque locis communibus...*" (VITR. *De arch.* I, 7, 1).

¹¹ Nella scelta delle voci della scheda molto significativa è stata la lettura di FRÉZOULS 1970-71. Lo studioso affronta e spiega i tre aspetti fondamentali che costituiscono il metodo d'approccio alle città antiche d'occidente: a) elementi geografici (sito, territorio, vie di comunicazione); b) topografia urbana; c) storia della città.

1.2. CRITERI DI ELABORAZIONE DELLA SCHEDA

Si è già detto come le città prese in considerazione nel corso della ricerca siano state descritte e classificate con una scheda le cui voci sono state raccolte appositamente per elaborare i dati utili ai fini di tale studio.

In questo capitolo verranno analizzati gli elementi costitutivi della scheda e spiegati i criteri che hanno determinato la scelta dei dati selezionati.

1.2.1. CRONOLOGIA E STATUTO DELLE CITTA'

L'adozione di schemi che prevedevano l'applicazione di modelli metrologici e di un'organizzazione spaziale di base, nei singoli casi di fondazione di nuove città da parte di Roma, doveva far riferimento a decisioni dettate dallo stesso governo centrale. Proprio per questa ragione i due fattori, cronologico e politico, risultano fondamentali nell'inquadramento di una città.

Non si riprenderà il vasto tema storico della colonizzazione¹², ciò che qui interessa è il suo effetto principale sul paesaggio: la fondazione *ex novo*, a partire del IV sec. a.C., di numerose città e l'assimilazione nella cittadinanza romana di centri già esistenti.

Per facilitare l'elaborazione dei dati in sequenza cronologica la prima voce della scheda è la data di fondazione¹³ tratta dalle liste note da fonti antiche¹⁴. Questa veniva fissata in un momento determinato, dopo aver portato a termine tutte le procedure previste per la nascita di una nuova città, tenendo comunque conto che tale *iter* richiedeva un certo tempo.

Infatti, una volta presa la decisione di fondare una colonia¹⁵, si mandava sul luogo una commissione incaricata di svolgere tutte le pratiche necessarie

¹² Numerose le analisi a riguardo, per ricordarne alcune tra le più importanti si rimanda a: CHEVALIER 1983; "DArch.", 3ª serie, 6, 1988; HUMBERT 1978; MATTIGLY 1997; SALMON 1969; SALMON 1982; WISEMAN 1987.

¹³ Per i centri già esistenti (presenti in numero ridotto in questa ricerca) la data di fondazione rappresenta in realtà il momento ufficiale d'entrata nello stato romano.

¹⁴ All'interno di questa prima voce della scheda sono state indicate in modo sintetico alcune fonti antiche che riportano la data di fondazione e lo statuto della città: i *Libri coloniarum*, compresi nel *Corpus Agrimensorum* (redatto tra la seconda metà dell'800 e l'inizio del '900 da Blume e Thulin), due cataloghi di colonie dell'Italia e della *Dalmatia*, corredati da vari dettagli come lo *status* della colonia, il suo fondatore, le dimensioni delle centurie e l'orientamento del territorio per il periodo compreso dall'età graccana alla fine del II sec. d.C.; il terzo capitolo (paragrafo 46) della *Naturalis Historia* di Plinio in cui l'autore redige una lista delle colonie romane suddivise geograficamente secondo le *regiones* augustee. Cfr. KEPPIE 1983 per una raccolta dei principali testi antichi riguardanti l'età di fondazione delle città fondate tra il 47 e il 14 a.C.

¹⁵ In età repubblicana la deliberazione spettava alle assemblee popolari su proposta dei tribuni della plebe che agivano, a loro volta, su incarico o in accordo con il Senato. Questo

per misurare e delimitare il territorio e suddividerne lo spazio interno che era assegnato ai coloni mediante *sortitio*.

La deduzione della città avveniva mediante due operazioni successive: innanzitutto erano tracciati i *lineamenta*, ovvero gli assi delle future vie che avrebbero delimitato le *insulae*, con l'aiuto di gesso e picchetti lignei alle estremità delle linee (di cui purtroppo non rimane traccia per la deperibilità dei materiali); in un secondo momento si procedeva all'effettiva costruzione delle strade e delle fognature sugli allineamenti tracciati¹⁶. Per compiere tutte queste operazioni erano necessari all'incirca tre anni¹⁷. La data ufficiale di fondazione coincideva con l'esposizione nel foro della *forma urbis*¹⁸ insieme ad una copia della *lex colonica*, quando la *groma* con una cerimonia era portata via.

Le competenze della nuova città, in stretta connessione allo statuto assegnatole, erano determinate da scelte politico-amministrative differenti¹⁹: le colonie romane, a sola valenza militare, erano installate in aree marittime e paracostiere, le colonie latine, che alla valenza militare accostavano una volontà di valorizzazione comprensoriale, sorgevano, invece, nelle zone interne. Questo sdoppiamento funzionale aveva come effetto una diversificazione planimetrica dei centri urbani: le colonie latine, infatti, dotate di un numero più consistente di coloni²⁰ e di autonomia governativa²¹, si organizzavano su superfici più vaste che, proprio per loro posizione geografica, risultavano spesso di forma irregolare rispetto al perimetro geometrico delle colonie romane²².

non avveniva nei periodi delle magistrature straordinarie (dittature, triumvirati) quando il potere legislativo era affidato ai magistrati supremi. In età imperiale, invece, l'iniziativa della colonizzazione spettava al principe (REGOLI 1984, p. 81).

¹⁶ BEDON 1999, pp. 268-292.

¹⁷ KEPPIE 1983, p. 87-100.

¹⁸ La *forma coloniae* era costituita da una serie di tavolette di bronzo in cui erano indicate le dimensioni dei lotti e a chi erano stati assegnati. Almeno per il I sec. a.C. la superficie di ciascun terreno era di 50 *iugera* ed il rapporto tra *centuriae* e coloni era di 1:4 (KEPPIE 1983, p. 99).

¹⁹ Se la volontà era quella di una conquista-occupazione erano fondate *coloniae*, al contrario se era quella di una conquista-assimilazione erano inserite nella cittadinanza romana città già esistenti che assumevano lo statuto di *municipia* (COARELLI 1992, p. 21-30).

²⁰ Nelle colonie latine erano installati circa 2500 coloni, in quelle romane circa 300.

²¹ Gli abitanti delle colonie latine oltre all'autonomia amministrativa ottennero all'inizio del I sec. a.C. anche la cittadinanza romana, fino ad allora diritto esclusivo degli abitanti delle colonie romane e dei *municipia*. Nel 90 a.C., infatti, la *lex Iulia* concesse la cittadinanza agli Italici rimasti fedeli a Roma durante la Guerra Sociale; nell'89 a.C. la *lex Plautia e Papiria* e la *lex Pompeia* completarono la legislazione in favore degli Italici.

²² Nella realtà la casistica planimetrico-formale è molto più diversificata per il condizionamento geomorfologico (cfr. 1.2.3.): le forme regolari, infatti, sono legate ai contesti pianeg-

I *municipia*, invece, installati in aree già urbanizzate o in via di più sviluppata urbanizzazione, riorganizzavano centri indigeni già esistenti secondo due possibili modalità: o il piano ortogonale era sovrapposto sulla totalità dell'estensione urbana anteriore, cancellandone così ogni traccia, oppure ne veniva attuata una sistemazione parziale legata solo ad alcuni settori del centro preesistente²³.

Si è perciò resa necessaria l'analisi, oltre che della cronologia, dello statuto di ciascun centro, determinato, come si è visto, dallo scopo e dalla funzione della fondazione stessa, perché considerati fattori determinanti che influenzano profondamente il sito, la forma e l'organizzazione di un centro.

1.2.2. RAPPORTO CON IL TERRITORIO E CENTURIAZIONE

Dopo la definizione cronologica e politica della città, la prima parte della scheda è dedicata all'analisi del rapporto tra essa ed il territorio circostante.

Ogni centro urbano, infatti, interagisce con il territorio in cui si trova: sia con quello naturale, sia con quello antropizzato.

Tra l'ambiente geografico e la città intercorre un'influenza reciproca: il fatto che un sito sia pianeggiante, collinare, nei pressi di un fiume o costiero è determinante per la forma della città. Quest'ultima viene adatta ai condizionamenti naturali, cercando di ideare la soluzione formale migliore che possa superare gli impedimenti²⁴ alla realizzazione concreta del piano progettuale.

Per quanto riguarda, poi, il territorio antropizzato si sono voluti evidenziare due tipi di infrastrutture, anch'esse strettamente legate alla città: la centuriazione e la viabilità.

La centuriazione accompagna fin dall'origine la strutturazione di un centro e le procedure per le divisioni agrarie vanno di pari passo con quelle per le fondazioni urbane. Nelle colonie la programmazione territoriale è strettamente funzionale alla sopravvivenza stessa della città: la divisione dello spazio suburbano, infatti, è indispensabile al sostentamento dei nuovi abitanti.

gianti, quelle irregolari all'orografia interna; perciò le colonie sorte in pianura, anche se latine, possono avere perimetro geometrico e viabilità principale cruciforme.

²³ Cfr. *Herdoniae* scheda n. 31.

²⁴ Questo aspetto è affrontato anche nella tabella sincronica sotto la voce "condizionamenti geomorfologici", in cui sono specificate le soluzioni adottate per superare gli impedimenti dell'oroidrografia.

Assetto urbano e organizzazione rurale, dunque, sono due aspetti di un unico programma ²⁵.

La centuriazione non è certo stata affrontata in modo esaustivo all'interno delle schede, ma si è cercato di sottolinearne la connotazione topografica, ossia la sua posizione e il suo orientamento rispetto al centro urbano.

Secondo la regola ideale espressa da Iginio Gromatico ²⁶, infatti, il centro della città doveva coincidere con quello della centuriazione. La difficoltà di tradurre in pratica tale schema ideale era grande, tanto è vero che è stato riscontrato sul terreno solo in rare colonie africane ²⁷. Nella maggioranza dei casi, invece, si assiste ad una disposizione abbastanza varia, anche se ciò comunque non deve stupire dal momento che è lo stesso Iginio ad enunciare l'adattabilità dello schema ideale al territorio ²⁸. Città e centuriazione, infatti, possono avere il medesimo orientamento ²⁹, oppure orientamenti diversi (dovuti a criteri o età differenti) pur mantenendo una vicinanza topografica ³⁰, o, infine, possono essere distinti, senza alcun contatto topografico ³¹.

Oltre alla centuriazione, un ruolo molto importante è ricoperto dalla viabilità: esiste, infatti, un rapporto diretto tra le fondazioni coloniali e la costruzione di grandi vie pubbliche ³².

Soprattutto dagli inizi del I sec. a.C. il modello della città proiettata sul territorio prevale sui vecchi caposaldi militari, esclusi dalle possibilità di sviluppo connesse alla valorizzazione territoriale e all'immediatezza dei collegamenti con emergenti polarità commerciali. Le strade stesse, costruite originariamente per scopi militari, divennero un potente incentivo per il benessere economico, basti pensare alla via *Appia*, alla via *Valeria* o alla via *Aemilia*. Il rapporto privilegiato con la grande viabilità si verifica nei numerosi

²⁵ Lo stretto legame tra fondazione urbana e suddivisione agraria è testimoniato anche dalla corrispondenza tra le dimensioni dei lotti terrieri e le dimensioni delle *insulae*: il quadrato di 75-80 m di lato usato in molte colonie cesariane ed augustee corrisponde in superficie ai 2 *iugera* assegnati al colono (OWEN 1991, pp. 116-117).

²⁶ *De limitibus constituendis*, p.180, ed. C.Lachmann.

²⁷ REGOLI 1984b, p. 102; PARRA 1990, pp. 83-98.

²⁸ HYG.GROM. *De limit. const.*, p. 181 L: «...si natura loci permittit rationem servare debemus, sin autem proximum rationi».

²⁹ Cfr. *Ariminum, Luca, Parma*.

³⁰ Cfr. *Brixia, Cremona, Florentia*.

³¹ Cfr. *Comum, Cosa, Ticinum, Verona*.

³² Nella storiografia recente si è diffusa la tendenza di voler datare la grande strutturazione viaria d'Italia ad un'epoca molto più recente rispetto a quella della colonizzazione, negando, quindi, l'interazione tra i due fenomeni. Coarelli, invece, sostiene che una cronologia "alta" del più antico sistema stradale corrisponde assai meglio al contesto politico-economico-militare dell'espansione romana in Italia ed è ad essa legata da un evidente rapporto di causa-effetto. Cfr. COARELLI 1988, pp. 35-48 e bibliografia relativa.

casi in cui le città sorgono proprio a cavaliere delle vie più importanti che vengono così a costituire il cardine o il decumano massimo urbano ³³.

In questo senso, dunque, va spiegata tutta la prima parte della scheda, dedicata al rapporto con il territorio e con la viabilità esterna, sezione molto più discorsiva rispetto alla seconda parte, ma indispensabile per poter collocare nello spazio territoriale l'entità urbana e cogliere le interazioni con ciò che la circonda.

1.2.3 TABELLA SINCRONICA

La seconda parte della scheda è costituita da due tabelle, la prima delle quali è di tipo sincronico. In essa sono analizzati gli aspetti più importanti della pianificazione urbana, indipendentemente dal fattore cronologico, per cercare di ritrovare, almeno a livello progettuale, elementi comuni sottesi alla realizzazione di centri diversi.

Va subito detto che, poiché la tabella ha come scopo una visione globale dell'impianto nella sua totalità, vi sono state inserite come ordinate tutte le varianti possibili considerate ³⁴.

Va, inoltre, sottolineato che queste ultime sono state ordinate secondo un criterio che va dalle voci più discorsive e generiche a quelle più puntuali, prettamente quantitativo-metrologiche.

Va, infine, ricordato che tutti i dati inseriti nella tabella si rifanno alla bibliografia edita.

IMPIANTO, VIABILITA', ISOLATI, FORO

Le quattro voci che costituiscono le ascisse della tabella sincronica rappresentano gli elementi principali considerati nella pianificazione della città all'atto della sua fondazione.

Tali elementi rimangono pressoché invariati nel tempo e sono riconoscibili, perché stabiliti insieme *ab origine*. Durante la vita di un città, infatti, si può verificare un'espansione dell'abitato organizzata in isolati irregolari, di misure e orientamento diversi rispetto a quelli delimitati all'atto di fondazione, oppure, per diverse iniziative, si può realizzare una lastricatura delle

³³ Zanker interpreta come caratteristica propria della griglia ortogonale romana, legata ad esigenze pratiche rispetto a quella greca, il fatto che le grandi vie del territorio rappresentano all'interno della città il decumano o il cardine massimi, ZANKER 2000, pp. 27-30.

³⁴ Molte delle varianti hanno valenza specifica e non sono riferibili a tutti i quattro elementi strutturali che costituiscono le ascisse. In questo capitolo, approfondendo il significato di ogni voce, verrà evidenziato a cosa essa si riferisca (nelle tabelle il segno / indica voce non riferibile a; il segno ? indica voce/valore non conosciuto).

strade, o una monumentalizzazione del foro: tutte queste trasformazioni, però, non apportano modifiche tanto sostanziali da rivoluzionare la *forma urbis* e rendere illeggibile l'impianto originario.

La suddivisione dello spazio basata sulla comunicazione viaria connessa ad una divisione parcellare secondo la tecnica della lottizzazione, infatti, non implica l'assenza di modifiche posteriori, ma queste non cancellano mai fondamentalmente la trama primitiva³⁵.

In linea generale, nella pratica di fondazione si tracciava un *pomerium* all'interno del quale la viabilità principale era costituita da decumano e cardine massimi, incrociati ortogonalmente. In prossimità di tale incrocio era situata la piazza principale della città, ossia il *forum*, e la superficie rimanente all'interno del *pomerium* era suddivisa secondo una maglia ortogonale di strade che delimitava le *insulae*, ossia i quartieri urbani³⁶. Tale piano ad assi perpendicolari che marca il territorio geometricamente altro non è che la traduzione pratica dell'instaurazione di un'autorità locale stabile ed indiscussa, emanazione del potere centrale³⁷.

Tutto l'area urbana era, dunque, considerata come un fattore unitario, i cui costituenti erano programmaticamente organizzati e concepiti secondo spazi pubblici e privati.

TIPO

La voce "tipo" si riferisce all'impianto, alla viabilità interna ed al foro.

Per la tipologia dei diversi impianti si sono utilizzati i termini di classificazione usati da Sommella³⁸. Per questioni di comodità all'interno della scheda è stato inserito solo il numero di riferimento. La lista completa delle definizioni è la seguente³⁹:

- 1) fortificazione autonoma rispetto alla pianta della città; rete viaria ortogonale; no assi egemoni; isolati *per strigas/ per scamna*.
- 2) perimetro regolare; due assi egemoni intersecantesi in zona centrale.
- 3) perimetro regolare o con adattamenti parziali; rete viaria ortogonale; assi egemoni (di cui uno condizionato).

³⁵ Alcune anomalie dell'impianto quindi possono essere connesse alla sedimentazione urbana (Pinon 1985, pp. 187-202).

³⁶ I due livelli successivi per la nascita di un'identità urbana sono l'integrazione funzionale del foro nella viabilità (all'atto di fondazione) e la definizione degli assi preferenziali di scorrimento (nel tempo); MAGGI 1999, p. 112.

³⁷ Un'organizzazione di questo tipo facilita il controllo totale sugli abitanti (ELLIS 1995, p. 92; BEDON 1999, pp. 292-301).

³⁸ SOMMELLA 1985-87, pp. 97-122.

³⁹ La varietà delle soluzioni dimostra come il piano ortogonale non sia un elemento di stereotipizzazione, ma quanto invece sia suscettibile di infinite soluzioni.

- 4) perimetro rettangolare; rete viaria ortogonale; un asse egemone decentrato.
- 5) perimetro geometrico; rete viaria ortogonale; isolati tendenti al quadrato; doppio modulo costante.
- 6) perimetro regolare, ma con un lato condizionato dalla oroidrografia; viabilità ortogonale; assi egemoni.
- 7) perimetro irregolare condizionato dalla geomorfologia; rete viaria “mista”: in parte “spontanea”, in parte ortogonale.
- 8) perimetro condizionato; difese “a supporto naturale” (su terrazze fluviali o su pianori rilevati); rete viaria ortogonale.
- 9) nucleo originario con perimetro geometrizzato e viabilità ortogonale, ampliato in varie fasi coordinate o no al primo impianto
- 10) centri romanizzati politicamente, ma a persistenza dell’assetto preromano.

Per quanto riguarda la tipologia della viabilità interna, tranne in pochissimi casi ⁴⁰, essa è ortogonale, quindi una sua eventuale diversificazione si è basata sulla presenza o meno di assi egemoni.

Per quanto riguarda il foro, infine, per la voce “tipo” si sono considerate le due varianti centrale/decentrato che stanno ad indicare una sua posizione nel cuore della città, in prossimità dell’incrocio della viabilità principale, oppure spostato in altra zona ⁴¹.

FORMA

Per quanto riguarda l’impianto la voce “forma” si riferisce al perimetro urbano: esso risulta, in genere, rettangolare o comunque geometrico nei siti di pianura, irregolare, invece, in quelli collinari.

Questa voce non è riferibile alla viabilità interna.

Gli isolati hanno prevalentemente forma rettangolare o quadrata ⁴².

Il foro, nelle città considerate, ha quasi sempre forma rettangolare ⁴³, la variante considerata è, quindi, la forma rettangolare più o meno allungata ⁴⁴.

⁴⁰ Cfr. *Herdoniae, Saepinum, Mediolanum e Vicetia*: in queste città la viabilità non perfettamente ortogonale è indizio di una riorganizzazione romana di spazi urbani già esistenti.

⁴¹ Questa variante si riferisce solo alla posizione “fisica” del foro, per quanto riguarda la sua valenza simbolica bisogna sottolineare come la piazza occupi comunque un sito chiave della città che non sempre coincide con il suo centro, cfr. RUSSEL 1968, pp. 304-336.

⁴² La forma diversa degli isolati presuppone un’ideologia politica differente: tale argomento verrà trattato nel capitolo 3.6.1.

⁴³ Solo in un caso, tra quelli considerati, è risultato trapezoidale: *Saepinum*.

⁴⁴ Cfr. capitolo 3.3.1.

Una delle difficoltà più grandi negli studi di urbanistica è quella di riuscire a risalire dalla realizzazione concreta della città al suo modulo progettuale, misura astratta che non tiene conto del terreno. All'atto di fondazione di una città, infatti, il piano programmatico definito *a priori* è applicato ad un sito particolare e ad esso adattato, secondo le esigenze, anche a costo di trasformazioni più o meno importanti. Il piano programmatico viene così a differire dal piano reale: la realizzazione si discosta dal modello ⁴⁵. Secondo quanto proposto dalla scuola di topografia francese per ricostruire la *forma urbis* complessiva e originaria partendo dai ritrovamenti archeologici si articola in tre fasi ⁴⁶. Nella prima si disegnano i prolungamenti dei tratti di via antica scoperti, nella seconda, individuata una misura di base, si concepisce una griglia teorica applicando il concetto del modulo ripetitivo, nella terza si completa la ricostruzione teorica grazie ad analogie tipologiche.

I punti di riferimento degli allineamenti, secondo cui era organizzato l'intero spazio urbano, potevano, a seconda dei casi, cadere al centro della sede stradale, ai suoi lati, direttamente sulla fronte dell'isolato, o anche al suo interno ⁴⁷. Questa varietà dei punti di riferimento fa nascere non pochi problemi a livello di computo per l'inclusione o l'esclusione della sede stradale: questa, infatti, a volte va sommata a volte, invece, sottratta alla misura del lato dell'*insula* ⁴⁸.

L'importanza dell'utilizzo del modulo nell'urbanistica romana è che i tradizionali valori religiosi fondati sulle norme del diritto augurale e sull'esempio greco classico, in cui la razionalità è basata essenzialmente su rapporti ritmici e proporzionali, cedono il passo ad una razionalità nuova fondata sul modulo-base standardizzato e numericamente non differenziato, vera e propria "unità di conto" spaziale, la cui logica è quella dell'accumulo e non del ritmo ⁴⁹. La concezione romana dello spazio coloniale, conseguenza di una nuova organizzazione pianificata quantitativamente, risulta essere quindi un'innovazione fondamentale.

⁴⁵ PINON 1985, pp. 187-202.

⁴⁶ CHEVALLIER 2000, pp. 189-190; PINON 1985, pp. 187-202, PINON 1994, pp. 39-47.

⁴⁷ Rarissimi i casi in cui si sono ritrovati *in loco* i cippi con incisa la croce che indica l'orientamento degli assi ed il loro punto d'incontro: alcuni di età graccana in Campania ed altri di età tiberiana in Africa, comunque in nessuno dei centri presi in considerazione. Cfr. FILIPPI 1984, pp. 135-139; PARRA 1990, pp. 91-92.

⁴⁸ FROVA 1985, p. 44. Il modulo della trama viaria è calcolata in base alle dimensioni delle *insulae* e agli intervalli tra gli assi viari, mentre la suddivisione parcellare interna degli isolati è sicuramente la cosa più difficile da stabilire (PINON 1988, pp. 19-27).

⁴⁹ TORELLI 1990, p. 54.

CONDIZIONAMENTI GEOMORFOLOGICI

Si è già detto quanto l'ambiente geografico naturale influisca sulla struttura di una città: effettivamente esso condiziona tutti gli elementi costitutivi dell'impianto. Il criterio formale che guida la costituzione di una nuova città, infatti, viene il più delle volte perturbato da imperativi geografici assoluti; il disegno primordiale deve quindi adattarsi al meglio alla realtà dei problemi naturali⁵⁰.

Gli elementi del paesaggio più condizionanti nella fondazione di una nuova città sono sicuramente il territorio montuoso e la presenza di corsi d'acqua, in una parola l'oroidrografia.

In siti collinari, infatti, si rendono necessari terrazzamenti, riempimenti e contrafforti che superino la pendenza e che contribuiscano a scandire gli spazi urbani secondo criteri di suddivisione razionale.

Tale pratica risulta la traduzione romana di un modello di origine greca, con pieno sviluppo in età ellenistica, caratterizzato da evidenze scenografiche, reso, però, ancor più monumentale dall'uso dell'*opus caementicium*⁵¹.

In prossimità di corsi fluviali, invece, viene attuata la bonifica di vaste zone, vengono realizzate strutture con fondazioni a palizzate ed inserite anfore di drenaggio nel terreno, la viabilità principale viene disposta in modo tale da favorire lo smaltimento delle acque⁵².

L'oroidrografia, dunque, influisce in maniera determinante sulla struttura urbana. Bisogna però tenere conto di quanto essa sia sfruttabile nell'economia dell'impianto per la difesa e per il commercio, dimostrando la biunivocità dell'interazione città-paesaggio a cui si è già accennato.

UBICAZIONE

Tale voce è riferibile essenzialmente alla viabilità ed al foro.

Per quanto riguarda l'impianto è stata già fatta una descrizione approfondita della sua ubicazione nella prima parte della scheda, alla voce "rapporto con il territorio".

In questa voce sono stati riportati, quando noti, i riferimenti alla città moderna. In alcuni casi, infatti, è possibile, in base a dati archeologici o a ipote-

⁵⁰ PONSICH 1985, pp. 245-260.

⁵¹ Cfr. TORELLI 1990, pp. 53-57.

⁵² Fino all'età augustea le strutture urbane aderiscono perfettamente al paesaggio, mentre in epoca successiva i centri sono più rigidamente ortogonali (GROS-TORELLI 1988, pp. 145-146).