

Da *Continuità e trasformazioni della viabilità in Sabina e nel Reatino nel Medioevo* di Tersilio Leggio in *Il Lazio tra antichità e Medioevo. Studi in memoria di Jean Coste*, a cura di Zaccaria Mari, Maria Teresa Petrarà, Maria Sperandio, Roma 1999, pp.391-401

Autore: Sandra Fiore, CNR

L'eredità del passato

In età romana la rete **stradale della Sabina** aveva come asse principale **la Salaria** che dopo aver costeggiato la riva sinistra del Tevere, giunta all'altezza dell'abitato di **Eretum**, individuato su alcune alture in prossimità del km 31 dell'attuale via, se ne distaccava per inoltrarsi verso l'interno (Nota di approf sulla Salaria).

Un ulteriore **snodo di una certa rilevanza era presso Acquaviva di Nerola, dove si congiungevano il prolungamento della Nomentana e il diverticolo che proveniva da Cures Sabini**. Scesa nella **valle del Corese** (.....), la strada la abbandonava per risalire al **Vicus Novus o ad Novas** (su questa statio : L. Branciani, M.L. Mancinelli, *S. Maria de Viconovo: un esempio di continuità insediativa*, "ASRSP", 116 (1993), pp. 5-52), per giungere a Rieti, prima di attraversare l'Appennino lungo le valli del Velino e del Tronto.

Nella zona settentrionale della Sabina tiberina un ruolo importante, anche se significativo soltanto a livello locale, fu invece svolto **dalla Flaminia** che lambiva il territorio di **Magliano Sabina** prima di attraversare il Tevere per mezzo delle così dette "Pile di Augusto" per raggiungere poi Otricoli.

Queste due *viae publicae* erano congiunte e saldate da una **via trasversale, evidenziata dalla tabula peutingeria** che si distaccava dalla Salaria tra **Eretum** e **ad Novas** per riallacciarsi **alla Flaminia**, seguendo un percorso che non sembra riuscire a mettere molto d'accordo gli studiosi.

Ai margini orientali **correva la Valeria** (F. Van Wonterghem, *La viabilità antica nei territori di Alba Fucens e di Carsoli*, in *Il Fucino e le aree limitrofe nell'antichità*, Roma (1991), pp. 423-440), sopravvissuta alla crisi tardo antica, che si collegava alla Salaria con **due vie che percorrevano le vallate parallele del Turano e del Salto** (approf. A. Sennis, *Potere centrale e forze locali in un territorio di frontiera: la Marsica tra i secoli VIII e XII*, "Bimam" 99, 2 (1994), pp. 6-12; A. R. Staffa, *La viabilità romana della valle del Turano*, "Xenia" 6 (1983), pp. 37-44; idem *L'assetto territoriale della valle del Turano nell'alto medioevo*, "ARCL" (1984), pp 231-233; idem *La valle del Salto fra tarda antichità e il medioevo*, "Xenia" 13 (1987) pp. 46-47).

Per ambedue queste vie è possibile postulare un'origine consolare e quindi la condizione di *publicae*, pur non essendo strade di grande comunicazione. (.....). La via che percorreva la valle del Salto probabilmente la *Quintia* (P. Liverani *Nota sulla via Quinzia*, "ARCL" 37 (1985), pp.279- 282

(.....)Entrambe queste vie erano importanti tramiti e strategici assi di collegamento tra la prefettura di Rieti e le colonie di Alba Fucens e Carsoli.

Questa rete primaria era interconnessa ad un fitto **sistema di vie vicinales** che assicuravano i collegamenti a breve raggio, e **di vie private** che conducevano invece alla nebulosa di *vici*, di *villae* rustiche e di fattorie dipendenti che punteggiavano la Sabina in età romana.

Le trasformazioni nell'alto Medioevo

Le carte farfensi a partire dall' VIII secolo mostrano ancora la presenza di un reticolo di *viae antique* (Codice diplomatico longobardo, 4, 1, p.22, del 749, a cura di C. Bruhl, Roma, 1981 e 5, a cura di H.Zielinski, Roma

1986), eredità romana, e di vie selciate (silex) lungo le quali sono ancora dominanti i monumenti funerari, che le fonti definiscono monumenta o massiccia a seconda del loro stato di conservazione (...).

Pur tra queste memorie dell'antico, si percepisce che la viabilità si stava già riorganizzando, adattandosi e modellandosi sulle nuove esigenze, considerevolmente ridotte rispetto al passato.

Le comunicazioni di pianura possono più agevolmente incanalarsi su fasci di percorsi diversi in funzione dei condizionamenti imposti dai poteri centrali ed in conseguenza dello spostamento dei centri di decisione politica, con l'abbandono di alcuni tronchi di strade romane che furono declassati, grazie anche alla **'cattura' della viabilità operata dai grandi monasteri tra VIII e XII secolo, anche se per farfa questo aspetto è marginale. La crisi e il collasso delle istituzioni municipali romane comportarono anche la dissoluzione e la conseguente scomparsa della antico sistema di stazioni e del *cursus publicus*.**

A questa rilevante carenza che rendeva precari i viaggi sui lunghi percorsi, un potente monastero come **Farfa supplì con una propria organizzazione che prevedeva una maglia di appositi luoghi di sosta nelle curtes monastiche dislocate lungo gli itinerari più importanti.**

Soprattutto a partire dal IX secolo, sotto la spinta di una sempre più minuta parcellizzazione dei beni fondiari, si rese necessario aprire una serie di vie in grado di dare accesso ai singoli fondi; questa nel contempo veniva sempre più spesso utilizzata come elemento divisorio tra le diverse proprietà. (L. Lagazzi, *Segni sulla terra. Determinazione dei confini e percezione dello spazio nell'alto Medioevo*, Bologna 1991).

Salaria: a partire dall' alto medioevo riorganizzazione del tracciato e dei collegamenti con Roma attraverso la **saldatura della Salaria con la Nomentana ad Acquaviva di Nerola**

I ponti

Nel primo Medioevo attenzione all'opera di manutenzione di queste infrastrutture per garantire un agevole passaggio dei corsi d'acqua di maggiori dimensioni da parte delle nuove istituzioni pubbliche. Nelle fonti farfensi si coglie a partire dall'VIII secolo il degenerare del sistema dei ponti d'età romana con le numerose menzioni di *'pontes fracti'*.

Ponte del porto di Cures Sabini ricostruito e riparato in età tetrarchica. (*Il portus Curensis e gli scali della sponda sinistra nella sabina tiberina, in Tevere un'antica via per il Mediterraneo*, Roma 1986, pp. 210- 212).

Le fonti inoltre citano, seppur con non molta frequenza, 'pontes marmorei' o lapidei' in gran parte relativi al tracciato della Salaria o ai suoi diverticoli

Ponti di legno recentemente individuati sul fiume Corese in comune di Nerola, che poggiavano su due piloni, uno ricavato nel banco roccioso e l'altro artificiale, uno pertinente alla Salaria –largo oltre 6 m. e con una campata di 9 c.a. – il secondo ad un diverticolo, mentre nulla si può dire se esistessero o meno eventuali piloni di supporto lignei o lapidei nel greto del torrente (Leggio, *Il paesaggio*, pp. 21-22).

Esondazioni contribuirono al decremento del numero dei ponti conservati. Fonti XI secolo un *pons Sancti Sebastiani* nei pressi di Paterno.

Antrodoco: la Salaria costeggiava la riva sinistra del Velino e un ponte la raccordava all'abitato, struttura ricordata come *lapidea* nell'872.

Pietre miliari

Già nell'VIII secolo si era fatta sempre meno consueta l'utilizzazione della misura miliare originaria, ma **l'intero sistema di misura itineraria si era ristrutturato intorno a Rieti**, dal quale venivano contate di norma le distanze.... Rovesciamento del sistema di misura itinerario che trovava il suo nuovo punto di origine in Rieti, un municipio di piccola entità in età romana, ma di ben diversa importanza nell'alto medioevo (Leggio, *Il paesaggio*)

Le trasformazioni dell'anno mille

Un ulteriore forte elemento di trasformazione impresso alla rete viaria a partire dal secolo X fu costituito dall'incastellamento. Il nascere ed il rapido diffondersi di una fitta rete di insediamenti concentrati e fortificati costituì in molti casi un forte elemento di rottura con le forme insediative precedenti, caratterizzate per la gran parte dalla dispersione o dallo scarso accentramento dell'habitat, che in molti casi aveva ancora come centro di gravitazione le ville rustiche tardo antiche.

I castelli infatti non rioccuparono se non in casi molto particolari e scarsamente numerosi (da ricordare a questo livello **Magliano Sabina, sito nel quale la continuità insediativa risale alla protostoria; il castrum Normandorum, che rioccupò parte delle rovine di Eretum; Serra Valle, costruito su di una villa rustica romana in opera poligonale di III maniera**), siti di età romana, data la non sovrapposibilità dei due sistemi insediativi, nei quali le urgenze di carattere difensivo nella scelta del sito ebbero un peso ben diverso; fatto questo che comportò una inevitabile ristrutturazione della rete viaria riorganizzata, sia pur gradualmente, in funzione dei nuovi poli di gravitazione territoriale (ad es. RF, 5, p. 32, n. 1029, del 1077 "*uia publica quae uadit a castello de bucciniano in castellum de limisiano*").

Vengono introdotti nuovi elementi di specificazione all'interno della generica classe delle *vie*, per individuarne, sia pur sommariamente, caratteristiche e funzioni. **A partire dal X-XI secolo il frasario notarile più attento al trasformarsi della viabilità.** Accanto a termini come *semite*, compaiono le *podanee* o *pedariole*, ad indicare come la frammentazione della proprietà terriera indusse alla costruzione di un reticolo di vie secondarie caratterizzate dal passaggio esclusivamente pedonale.

Accanto alle *vie pubbliche* di antica o recente formazione....un elemento per valutare l'importanza di un tracciato viario è costituito dal fatto di derivare il proprio nome dalla città verso la quale si dirigeva.... Da ricordare la **via Reatina, che da Montenero conduceva alla città sabina...**

Molto rare le vie che prendevano un nome derivandolo **da gruppi etnici**, come la *via Saracinesca* che nei pressi di Rieti ricordava le incursioni saracene o la *via Bricca, una via antiqua che aveva derivato il nome da un gruppo di bretoni stanziatosi tra X e XI secolo in prevalenza a cavaliere della bassa valle del Corese.*

La Salaria tra sopravvivenze e trasformazioni

Nella Sabina la Salaria subì nel X secolo una sostanziale trasformazione almeno a livello terminologico. Il tracciato sembra essersi definitivamente strutturato e ricalcava ormai il percorso delineatosi nei primi secoli dell'alto Medioevo, anche se alcuni sgamenti del tracciato risultano non ben definiti o definibili, in particolare nel collegamento tra l'attuale **Osteria Nuova e il ponte Mercato dove esistevano due itinerari paralleli**, il primo **lungo la valle Vara** che restò in uso a lungo, come dimostra la presenza sul suo percorso dell'importante **chiesa altomedievale di S. Maria de Viconovo**, il secondo **lungo le pendici dei monti di Fara Sabina**. **Questo tracciato antico deve essere identificato con la "via antiqua" che transitava "iuxta atrium sancte balbine"** (LL,2, p.241,, n.456, del 1000) l'attuale borgata Carlo Corso, punto dal quale si diramava la via per Farfa, e che divenne a partire dal Duecento l'itinerario principale che collegava Rieti a Roma, **lungo la cosiddetta via Reatina** (J. Coste, *Boniface VIII en procès. Articles d'accusation et dépositions des témoins (1303- 1311)* Roma 1995, pp.517-518. J. Coste, *L'incastellamento lungo la via reatina* in Id., *Scritti di topografia medievale. Problemi di metodo e ricerche sul Lazio*, Roma 1996, pp 503-512), con ulteriori aggiustamenti nella valle del Corese; **qui il ponte di legno d'età romana, protetto da un mulino fortificato duecentesco di cui sono ancora ben visibili ancora i resti. (Leggio), fu abbandonato a vantaggio di un nuovo ponte in muratura costruito appena più a monte, il cosiddetto Ponte caprino, distrutto di recente.**

A partire dalla metà X secolo iniziò a comparire il termine 'via Romana' che gradualmente sostituì l'appellativo di 'Salaria' che almeno per quanto riguarda almeno il tracciato di età classica , compare per l'ultima volta nel 1015 "*ad illa plana, ubi est aedificata aecclesia uocabulo sancta maria*", (RF , 3, p. 206, n.497), localizzabile nella zona di ponte Buida (La chiesa di sancta Maria de Planis non è S. Maria del Piano presso Orvinio, essa va collocata nell'alta Valle del Farfa) nota G. Tommasetti, G. Biasotti, *La diocesi di Sabina*, Roma, 1909, p. 81)

Pellegrini e viabilità due- trecento

Un qualche aiuto per individuare i principali tracciati stradali che interessavano la Sabina ed il reatino in questo periodo ci viene fornito dalle tappe che i pontefici, imperatori e re hanno compiuto attraversando la regione, senza peraltro che le indicazioni consentano di tracciare un quadro diverso da quello già delineato in precedenza, con la centralità della via Romana e con la presenza dell'asse stradale di collegamento lungo la Sabina; questa aveva origine a Magliano, sede di un importante luogo di traghetto, toccava Farfa e l'attuale Acquaviva di Nerola, punto di innesto con le antiche vie Salaria e Nomentana. Va inoltre ricordato come il principale tramite tra la Sabina tiberina e Roma fosse costituito dal Tevere, mentre nelle fonti non si trova traccia di altri collegamenti stradali con l'Urbe che ricalcassero il tracciato della Salaria. Lo stesso Federico Barbarossa, discendendo verso Tivoli da Magliano, passò per Farfa da dove si ricongiunse alla via Romana, probabilmente nei pressi di Acquaviva di Nerola, per proseguire poi per Montelibretti.

La piena vitalità della via Romana o Reatina nel pieno medioevo è chiaramente attestata anche dai numerosi viaggi compiuti dalla curia pontificia a Rieti. (sugli spostamenti della curia pontificia: A. Paravicini Bagliani, *La mobilità della curia romana nel secolo XIII. Riflessi locali*, in *Società e istituzioni dell'Italia comunale: l'esempio di Perugia (secoli XII – XIV)*, Perugia 1998, pp. 155-278).

Dalla seconda metà del Duecento, con l'avvento degli Angioini e la fondazione dell'Aquila, le vie dell'interno ebbero una rilevante crescita di importanza dovuta all'aprirsi di consistenti traffici commerciali tra il N e il S della penisola. Questo reticolo ebbe come itinerario centrale e unificante la cosiddetta "via degli Abruzzi".

Le trasformazioni del basso Medioevo

Trecento

Villaggio di s. Antimo importante punto di accentrimento degli approvvigionamenti di cereali, frumento, spelta e orzo e venivano immessi nel mercato romano per rifornirlo e calmierare i prezzi

Porto di Fiano: i cereali dopo essere stati insaccati venivano trasferiti da Farfa e S. Antimo e imbarcati per Roma dove venivano sbarcati al porto '*supra pontem S. Angeli*' ed immagazzinati nel granaio posto presso la chiesa di Santa Maria in Traspontina o immessi direttamente sul mercato