**Modello di scheda di formazione**

|  |  |
| --- | --- |
| **Titolo** | Storia , ruolo e sviluppo delle Rotte Romane |
| **Parole chiave (meta tag)** | Impero Romano, Mappe degli Itinerari, Strade Consolari, Rete delle Rotte Romane, Storia Bizantina |
| **Fornito da** |  |
| **Lingua** | **Italiano** |
| **Area** | Seleziona uno o più delle seguenti sezioni:  *Sezione cultura X*  *Sezione Imprenditoria X* |
| **Obiettivi / traguardi / risultati dell'apprendimento** | |
| In questo modulo conoscerai le principali Rotte Romane in Europa, la loro storia, il loro sviluppo ed il loro ruolo durante l’Impero Romano. | |
| **Descrizione** | |
| **Le Strade Romane** erano infrastrutture fisiche vitali per il mantenimento e lo sviluppo dell’Impero romano, e furono costruite circa nel 300 a.c. durante l’espansione e il consolidamento della Repubblica e dell’Impero Romano. Esse fornivano mezzi efficienti per il movimento di eserciti, funzionari, civili, trasporto di comunicazioni e merci.  Queste infrastrutture erano essenziali per il mantenimento dell’impero, consentendo agli eserciti di muoversi rapidamente dove necessario. L’obiettivo militare non era l’unico. Le Rotte Romane costituivano un elemento strategico anche per le attività politiche, amministrative e commerciali.  Le strade che ne derivavano spesso salivano dritte su colline ripide e venivano costruiti piccoli ponti e tunnel per garantire che il percorso potesse attraversare fiumi e montagne.  Le strade romane costituivano la viabilità più efficiente e longeva dell'antichità, che consentiva di mettere in contatto la civiltà romana con i più diversi popoli che popolavano il mondo allora conosciuto. Nessun altro popolo in quell’epoca fu in grado di eguagliare la loro abilità nello scegliere i percorsi, le tecniche di costruzione e l'organizzazione dell'assistenza ai viaggiatori.  Le Rotte Romane erano, quindi, le arterie dell’impero. Connettevano comunità, città e provincie, e senza di esse i Romani sicuramente non avrebbero conquistato e mantenuto il controllo di vasti territori per tanti secoli. Inoltre, tali erano le capacità ingegneristiche e di rilevamento che molte delle loro strade hanno fornito le basi per centinaia di percorsi odierni che attraversano l’Europa e il Medio-Oriente. Molte strade in Europa utilizzano tutt’ora il nome Romano originale per certi tratti ed anche per alcuni ponti. | |
| **Contenuti disposti su 3 livelli** | |
| 1. **Nome del Modulo: Storia, Ruolo e Sviluppo delle Strade Romane**    1. **Nome Unità: Rotte Romane: Sviluppo della rete e Mappatura**        1. **Nome Sezione: Differenti Tipi di Strade Romane**          1. **Contenuti:**   Le strade romane erano pensate per durare a lungo riducendo al minimo la manutenzione. Per ottimizzare le distanze i Romani cercavano di costruire quando possibile strade rettilinee e nelle zone pianeggianti questa regola veniva seguita sistematicamente; quando questo non era possibile, perché avrebbe comportato salite molto ripide, impraticabili per i loro pesanti carriaggi, vennero costruite alternative più lunghe, ma meglio percorribili dai veicoli.  Per superare gli ostacoli rappresentati da corsi d'acqua, zone acquitrinose e montagne, venivano realizzate complesse opere d'ingegneria. I Romani attuarono il taglio di colline e realizzarono gallerie, costruirono ponti e terrapieni di sostegno lungo i percorsi a mezza costa.  Nei terreni torbosi e paludosi si costruiva un piano stradale sopraelevato: dopo aver segnato il percorso con dei pali si riempiva lo spazio fra di essi con una massicciata di pietre e malta cementizia, innalzando il livello stradale fino a 2 metri sopra la palude. Nel caso di grandi masse rocciose che ostruivano il cammino, dirupi, terreni montuosi o collinari si ricorreva spesso a sbancamenti e gallerie, interamente scavate a mano.  Secondo [Ulpian](https://en.wikipedia.org/wiki/Ulpian)o (Politico e Giurista Romano), c’erano tre tipi di strade:   1. Le Viae publicae, consolari, praetoriae o militari; 2. Le Viae vicinales, rusticae, glareae o agrariae; 3. Le Viae privatae.   Le "viae publicae", comunemente chiamate "consolari", collegavano le città più importanti. Queste strade erano attraversate dalle legioni Romane nei loro spostamenti e i corrieri delle poste dello stato (“cursus publicus”) viaggiavano su di esse.  Vicino alla rete delle vie pubbliche c’erano numerose strade d’interesse regionale, le “vie vicinali” o vie rustiche, che collegavano gli insediamenti più piccoli (“vici”) tra di loro o con le strade principali, il cui mantenimento era a carico delle amministrazioni locali, e infine le “vie private”, d’interesse locale e mantenute a carico delle comunità o dei singoli cittadini che le utilizzavano.  Mentre le vie pubbliche erano generalmente asfaltate, quelle secondarie potevano esserlo oppure no, per esempio con solo uno strato di ghiaia o pietre: in questo caso si chiamavano viae glareatae. Dopo le strade secondarie vengono le vie terrenae, normalmente non pavimentate.  **1.1.2 Nome Sezione:** Principali Rotte Romane Europee  **1.1.1.2 Contenuti:**  **Italia** –Strade Principali:   * [Via Emilia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Aemilia), da [Rimini (Ariminum)](https://en.wikipedia.org/wiki/Rimini) a Piacenza; * [Via Appia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Appia), che da Roma giunge in Puglia; * [Via Aurelia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Aurelia) da Roma in Francia; * [Via Cassia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Cassia), da Rome alla Toscana; * [Via Flaminia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Flaminia) da Roma a [Rimini (Ariminum)](https://en.wikipedia.org/wiki/Rimini); * [Via Raetia](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Via_Raetia&action=edit&redlink=1), da [Verona](https://en.wikipedia.org/wiki/Verona) nord attraverso il Brennero; * [Via Salaria](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Salaria), da Rome al Mare Adriatico (nelle Marche); * Via Casilina: Da Roma a Casilinum (l'attuale Capua), all'odierna Santa Maria Capua Vetere; * Via Capua: collegava definitivamente Roma con la "Civitas foederata Regium", punta estrema della penisola italiana; * Via Nomentana: da Roma a Nomentum (moderna Mentana); * Via Postumia: era un’antica via [Romana del Nord Italia](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_road) costruita nel 148 a.c. dal console [Spurius Postumio Albino Magn](https://en.wikipedia.org/wiki/Spurius_Postumius_Albinus_Magnus)o. Correva dalla costa genovese attraverso i monti fino a Dertona, Placenza (termine della Via Emilia) e Cremona; * Via Latina: Si estende per 147 miglia da Roma al sud Italia, la Via Latina risale al 334 aC circa, rendendola una delle vie consolari più antiche di Roma; * Via Prenestina: da Roma a Palestrina; * Via Tiburtina: da Roma a [Tivoli](https://en.wikipedia.org/wiki/Tivoli,_Italy) (Latina, Tivoli) e poi a Pescara (Latina, [Aternum](https://en.wikipedia.org/wiki/Aternum)); * Via Traiana: Costruita dall’imperatore Traiano come un’estensione della Via Appia da Benevento, che consente di raggiungere Brindisi da una via più breve (per esempio via Canosa, Bitonto e Bari piuttosto che via Taranto).   **Albania / Nord Macedonia / Grecia / Turchia**   * [Via Egnatia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Egnatia) (146 a.c.) connetteva  Dvrrhachium (sul Mar Adriatico) a Bisanzio via Tessalonica.   **Austria / Serbia / Bulgaria / Turchia**   * [Via Militari](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Militaris)s (Via Diagonalis, Via Singidunum), che collegava l’Europa centrale e Bisanzio; * [Strade Romane in Cilicia](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_road_in_Cilicia) nella turchia del Sud; * [Strade Romane di Ankara](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_Road_of_Ankara);   **Francia**  In Francia, una strada Romana è chiamata *voie romaine* in vernacolo.   * [Via Agrippa](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Agrippa); * [Via Aquitania](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Aquitania), da Narbonne, dove si collegava alla Via Domitia, all'Oceano Atlantico attraverso Tolosa e Bordeaux; * [Via Domitia](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Domitia) (118 a.c.), da Nîmes ai Pirenei, dove si unisce alla Via Augusta al Col de Panissars; * Strada romana (Nord), che si estende da Dunkerque a Cassel nel dipartimento Nord.   **Germania Inferiore (Germania, Belgio,Olanda);**   * Strada romana da Treviri a Colonia; * Via Belgica (Boulogne-Colonia); * Limes Germanico inferiore; * Interconnessioni tra Lower Limes Germanicus e Via Belgica   **Medio Oriente;**   * [Via Maris](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Maris); * [Via Traiana Nova](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Traiana_Nova); * Strada Romana Petra, I secolo, Giordania;   **Romania / Bulgaria**   * Ponte di Traiano e Via dei Cancelli di Ferro. * Via Traiana: strada Porolissum Napoca Potaissa Apulum. * Via Pontica: Troesmis Piroboridava Caput Stenarum Apulum Partiscum Lugio   **Spagna e Portogallo**  • Via Asturica Burdigalam collegava le città di Asturica Augusta (moderna Astorga) a Gallaecia e Burdigala (moderna Bordeaux) in Aquitania. È ben nota per essere la “porta” d’accesso per il Cammino di Santiago (cammino religioso). È una strada Transpirenaica;   * [Via Augusta](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Augusta), da Cadice ai Pirenei,  dove si congiunge alla Via Domitia al Colle de Panissars, nei pressi di La Jonquera. Passa attraverso Valencia, Tarragona (anticamente Tarraco) e Barcellona; * [Camiño de Oro](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Cami%C3%B1o_de_Oro&action=edit&redlink=1) che termina a Ourense, capoluogo della provincia di Ourense, passando vicino al villaggio di Reboledo; * "Via De la Plata" attraversa la Spagna in verticale dal nord di Astorga, capoluogo della regione omonima, a Siviglia, la capitale dell'Andalusia, ed è la via dei pellegrinaggi spagnoli a Santiago De Compostela; * "Via Caesaraugustana" attraversa la Spagna in diagonale da Saragozza (in Aragona) a Merida in Extremadura; * Via Baetica da Bolonia a Cordoba; * Via Terraconecla da Tarragona a Pamplona.   **Siria**  Strada che collega Antiochia e Calcide;   * Strata Diocletiana, lungo il Limes Arabicus, passando per Palmyra e Damasco, e a sud verso l'Arabia. * Strada che collega Antioca e Calcide;   **Strade Transalpine**  Queste strade connettevano l’attuale Italia e la Germania.  • Via Claudia Augusta da Altinum (oggi Quarto d'Altino) ad Augusta attraverso il Passo Resia;  • Via Mala da Milano a Lindau attraverso il Passo del San Bernardino;  **Regno Unito**  High Street, una caduta nel Lake District inglese, prende il nome dall'apparente strada romana che corre sopra la vetta, che è considerata la strada romana più alta in Gran Bretagna. Il suo status di strada romana è incerta a causa della differente struttura di progettazione.  [Strade romane in Britannia](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_roads_in_Britannia)   * [Akeman Street](https://en.wikipedia.org/wiki/Akeman_Street) * [Camlet Way](https://en.wikipedia.org/wiki/Camlet_Way) * [Dere Street](https://en.wikipedia.org/wiki/Dere_Street) * [Ermine Street](https://en.wikipedia.org/wiki/Ermine_Street) * [Fen Causeway](https://en.wikipedia.org/wiki/Fen_Causeway) * [Fosse Way](https://en.wikipedia.org/wiki/Fosse_Way) * [King Street](https://en.wikipedia.org/wiki/King_Street_(Roman_road)) * [London-West of England Roman Roads](https://en.wikipedia.org/wiki/London-West_of_England_Roman_Roads) * [Peddars Way](https://en.wikipedia.org/wiki/Peddars_Way) * [Pye Road](https://en.wikipedia.org/wiki/Pye_Road) * [Roman road from Silchester to Bath](https://en.wikipedia.org/wiki/Roman_road_from_Silchester_to_Bath) * [Stane Street (Chichester)](https://en.wikipedia.org/wiki/Stane_Street_(Chichester)) * [Stane Street (Colchester)](https://en.wikipedia.org/wiki/Stane_Street_(Colchester)) * [Stanegate](https://en.wikipedia.org/wiki/Stanegate) * [Via Devana](https://en.wikipedia.org/wiki/Via_Devana) * [Watling Street](https://en.wikipedia.org/wiki/Watling_Street)   **Un caso particolare. La Via Francigena:**  Via Francigena è il nome comune di una via di pellegrinaggio medievale che va dalla Francia a Roma e poi prosegue verso la Puglia, dove c'erano i pellegrini diretti in Terra Santa. Di solito si ritiene che abbia il suo punto di partenza dall'altra parte del Canale della Manica, nella città cattedrale di Canterbury. In quanto tale, il percorso attraversa Inghilterra, Francia, Svizzera e Italia.  Il percorso era conosciuto in Italia come "Via Francigena" ("la strada che viene dalla Francia") o "Via Romea Francigena" ("la strada per Roma che viene dalla Francia"). In epoca medievale era un'importante strada e via di pellegrinaggio per chi volesse visitare la Santa Sede e le tombe degli apostoli Pietro e Paolo.  **1.2 Nome Unità: le strade Romane attraverso I secoli: Il ruolo delle Rotte Romane  nel collegare centri culturali ed economici nel corso dei secoli**  **1.2.1 Nome Sezione: Il contributo delle reti stradali all’economia e alla cultura**  **1.2.1.1 Contenuti:**  Dagli anni antichi fino ad oggi, le grandi infrastrutture di trasporto hanno plasmato la connettività e determinato la distribuzione delle attività economiche, non solo a livello locale, ma anche nelle varie regioni.  La connettività può avere conseguenze a lungo termine per le regioni collegate, come la riduzione delle frizioni informative e una maggiore integrazione culturale. Tuttavia, non ci sono ancora informazioni sufficienti sulle potenziali origini delle differenze sistematiche nella connettività bilaterale dei trasporti e nelle frizioni informative tra le regioni (Flückiger et all., 2019).   * + 1. **Nome Sezione: Come le Rotte Romane hanno contribuito all’economia durante l’Impero Romano**   **1.2.2.1 Contenuti:**  Gli scavi nelle regioni celtiche mostrano che, prima dell'occupazione romana, la quantità di beni romani, come anfore e altri prodotti in ceramica, è significativamente bassa (Fitzpatrick, 1985, p. 310).  L'integrazione nella rete di trasporto romana a livello di impero ha portato a un cambiamento sostanziale della diversità e della quantità dei beni scambiati, non solo nelle regioni centrali dell'Impero, ma anche nelle regioni periferiche.  Un tempo occupate e collegate alla rete di trasporti romana, le notevoli eccedenze agricole delle ex regioni celtiche ed egiziane, contribuirono in modo determinante alla sicurezza alimentare dell'Impero Romano e della sua capitale (Erdkamp, ​​2013). Tipi di cereali che non erano adatti alla coltivazione nel nord, come farro e farro, sono stati importati dalle province romane meridionali (Reddé, 2018, p. 147).  Inoltre, l'accesso alla rete dei trasporti romana favorì anche la specializzazione e lo scambio di diversi manufatti, quali anfore, ceramiche, vetri, lampade, statuette in bronzo. Questi prodotti sono stati prodotti in grandi quantità in siti di produzione centralizzati e scambiati su lunghe distanze (Bowman e Wilson, 2009, p. 17).  Oltre a stimolare l'interazione economica e il commercio interregionale, la rete di trasporto romana ha aumentato l'interazione interpersonale e quindi ha indotto la migrazione e la diffusione tecnologica e culturale tra le regioni. Alla fine, questo potrebbe aver portato alla coevoluzione e all'assimilazione di tendenze, valori e atteggiamenti a lungo termine.   * + 1. **Nome Sezione: Le Rotte Romane durante l’Impero Bizantino**   **1.2.3.1 Contenuti:**  La viabilità bizantina è la naturale prosecuzione di quella romana. Tuttavia, ci sono diversi fattori che devono essere presi in considerazione.  Prima di tutto, nell'antichità, la maggior parte delle strade seguivano percorsi formati naturalmente come valli o gole, e passavano necessariamente da determinati punti come gli attraversamenti del fiume. Tuttavia, il traffico e l'importanza complessiva di ciascuna strada variavano in base ai cambiamenti territoriali, alla demografia dell'area, al grado di sicurezza, agli sviluppi economici e strategici e così via.  Ad esempio, la cosiddetta Via del Pellegrino, che collegava l'Europa centrale con la Palestina e passava per Costantinopoli, Nicea, Ancira, Tarso e Antiochia, era praticamente inaccessibile dopo il V sec. a causa delle turbolenze nei Balcani e tornò in uso dopo la fine del X sec., quando apparve il nuovo movimento dei pellegrini. Allo stesso modo, Via Sebaste, la strada costruita nel 6 aC da Augusto (27 aC-14 dC) per collegare Pisidia con le province a sud-est e sud-ovest, non è mai stata una delle strade principali per i bizantini, ma è salita alla ribalta dopo la conquista Selgiuchide.  Comunque, i bizantini mantennero e ampliarono la rete stradale romana? Il regno di Giustiniano (r. 527–565) fù l'ultimo periodo in cui ebbero luogo ampi lavori trans-provinciali. Da quel momento in poi, i bizantini mantennero principalmente le strade esistenti, principalmente per uso militare, ma non furono costruite nuove strade (Tserkezis, 2019).   * + 1. **Mome Sezione: L’evoluzione delle strade Romane in Europa**        1. **Contenuti:**   Infatti, dalla strada romana in pietra alla tradizionale strada asfaltata del diciannovesimo secolo, sono stati registrati pochi progressi (Mouratidis, et al., 2014). Ci sono alcune possibili ragioni: in primo luogo, il fatto che le persone erano per lo più organizzate in città-stato, piuttosto autosufficienti, quindi la necessità di commercio e mobilità era limitata. D'altra parte, una strada in buono stato avrebbe potuto favorire l’ingresso del nemico e la conquista della città.  Durante il Medioevo, l'organizzazione delle comunità in piccoli stati (feudalesimo), così come le epidemie, le calamità e le guerre tra stati, non favorirono lo sviluppo tecnologico stradale. Inoltre, la mobilità veniva considerata, nella maggior parte dei casi, non necessaria e potenzialmente dannosa, pertanto le rotte preesistenti furono poco utilizzate e lasciate a perire.  Un caso eccezionale di sviluppo della rete stradale nell'Europa occidentale sotto il regno di Carlo Magno, e nell'Europa orientale fù la strada Varangiana (la parte principale era il corso d'acqua) che fungeva da via transnazionale del commercio.  Fu solo alla fine del XVIII secolo che le idee innovative degli ingegneri stradali Tresaguet, Telford e McAdam cambiarono impostazione rispetto alla progettazione e nella costruzione delle strade.  Una serie di fattori hanno spostato l'attenzione dall'analisi dell’importanza della rete romana sul commercio durante l'antichità allo studio della sua influenza sulla struttura della proprietà spaziale oggi.  In primo luogo, il commercio transnazionale si snoda in larga misura all'interno di imprese multinazionali, il che mostra una stretta relazione tra l'intensità del commercio bilaterale e i legami commerciali.  In secondo luogo, la creazione di legami commerciali interregionali è facilitata dalle reti che aiutano a superare potenziali frizioni di informazione. Il commercio può creare reti di questo tipo e ridurre così questi attriti.  In terzo luogo, il commercio all’interno del territorio romano può aver rappresentato una misura di integrazione in un senso più generale. La variazione nell'entità dei flussi commerciali può aver determinato differenze nell'intensità dello scambio culturale, con conseguente riduzione delle asimmetrie informative e quindi con una variazione nelle decisioni di investimento bilaterali. | |
| **Socrative Questions (n.3):** | |
| 1. Perchè descriviamo la Via Francigena come un caso speciale? 2. Qual è la differenza tra *Via publicae* e *Via vicinale*? 3. Che tipo di strada era la Via Varangiana? | |
| **5 voci di glossario** | |
| 1. Legioni romane: una legione romana era la più grande unità militare dell'esercito romano; 2. strada lastricata: strada con una superficie dura e piana di pezzi di pietra (pavimentata con pietre); 3. Strada bizantina: La viabilità bizantina è la naturale prosecuzione di quella romana; 4. Medioevo: Nella storia dell'Europa, il Medioevo o il periodo medievale è durato dal V al XV secolo. È iniziato con la caduta dell'Impero Romano d'Occidente e si è fuso con il Rinascimento e l'Età della Scoperta. 5. Feudalesimo: il feudalesimo era una combinazione di pratiche legali, economiche, militari e culturali che fiorirono nell'Europa medievale tra il IX e il XV secolo. Ampiamente definito, era un modo per strutturare la società attorno a relazioni che derivavano dalla proprietà della terra in cambio di servizio o lavoro. | |
| **Bibliografia ed ulteriori riferimenti** | |
| * Von Hagen, Victor W. (1967), Le strade che portarono a Roma, The World Publishing Company, Cleveland e New York; * Strade romane, https://en.wikipedia.org/wiki/Roman\_roads#Other\_areas * Roman Roads in Europe, https://www.iter-romanum.eu/en * The Beautiful Networks of Ancient Roman Roads, https://www.atlasobscura.com/articles/the-beautiful-network-of-ancient-roman-roads; * Roman Roads, Ancient History Encyclopedia, https://www.ancient.eu/article/758/roman-roads/ * Roman Road System, https://www.britannica.com/technology/Roman-road-system * Bowman, Alan e Wilson, Andrew. 2009. "Quantificare l'economia romana: integrazione, crescita, declino". In Quantifying the Roman Economy: Methods and Problems, a cura di Alan Bowman e Andrew I. Wilson, 3–86. Oxford: Oxford University Press * Erdkamp, ​​Paul. 2013. "L'approvvigionamento alimentare della capitale". In The Cambridge Companion to Ancient Rome, a cura di Paul Erdkamp, ​​262-264. Cambridge University Press * Fitzpatrick, Andrew. 1985. "La distribuzione di Dressel 1 anfore nell'Europa nordoccidentale". Oxford Journal of Archaeology 4 (3): 305–340 * Flückiger, Matthias & Hornung, Erik & Larch, Mario & Ludwig, Markus & Mees, Allard. 2019. "Connettività della rete di trasporto romana e integrazione economica". CESifo Working Paper Series 7740, CESifo * Reddé, Michel. 2018. "L'impatto della frontiera tedesca sullo sviluppo economico della campagna della Gallia romana". Journal of Roman Archaeology 31: 131–160 * Mouratidis, Anastasios & Kehagia, Fotini. 2014. "On the Track of Road Evolution". Journal of Infrastructure Development. 6. 1-15. 10.1177 / 0974930614543047 * Tserkezis, Eleftherios. 2019. "L'impero bizantino utilizzava ancora strade romane?" fonte web: https://www.quora.com/Did-the-Byzantine-Empire-still-use-Roman-roads | |
| **Materiale Correlato** |  |
| **Relativo PPT** |  |
| **Link di riferimento** |  |