

**FEDERICO UNCINI**

**LA VIABILITA' ANTICA  
NELLA  
VALLE DEL CESANO**

Redazione

**Ing. David Guanciarossa**



**Associazione Monte Porzio cultura**

Monte Porzio 2004



<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/it/deed.it>

#### Attribuzione-NonCommerciale-NoOpereDerivate 2.0 Italia

Tu sei libero:

- di distribuire, comunicare al pubblico, rappresentare o esporre in pubblico l'*opera*

Alle seguenti condizioni:



**Attribuzione.** Devi riconoscere la paternità dell'*opera* all'*autore originario*.



**Non commerciale.** Non puoi utilizzare quest'*opera* per scopi commerciali.



**No opere derivate.** Non puoi alterare, trasformare o sviluppare questa *opera*.

- In occasione di ogni atto di riutilizzo o distribuzione, devi chiarire agli altri i termini della licenza di questa opera.
- Se ottieni il permesso dal titolare del diritto d'autore, è possibile rinunciare a ciascuna di queste condizioni.

Le tue utilizzazioni libere e gli altri diritti non sono in nessun modo limitati da quanto sopra.

Questo è un riassunto in lingua corrente dei concetti chiave della:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/it/legalcode>

Limitazione di responsabilità:

<http://creativecommons.org/licenses/disclaimer-popup?lang=it>

*Foto:*

Federico Uncini

© i diritti sono riservati

Associazione Monte Porzio cultura

Viale Cante, 10

61040 Monte Porzio (PU)

[www.monteporziocultura.it](http://www.monteporziocultura.it)

[monteporziocultura@monteporziocultura.it](mailto:monteporziocultura@monteporziocultura.it)

**FEDERICO UNCINI**

**LA VIABILITA' ANTICA  
NELLA  
VALLE DEL CESANO**

Redazione

**Ing. David Guanciarossa**



**Associazione Monte Porzio cultura**

Monte Porzio 2004



## PREMESSA

I territori delle Marche e dell'Umbria, sin dal periodo preromano, erano attraversati da importanti vie di comunicazioni utilizzate per i traffici commerciali con i porti marittimi del mar Tirreno e dell'Adriatico. Ciò ha contribuito allo sviluppo delle popolazioni italiche insediate in queste regioni promuovendo scambi commerciali e culturali tra i due versanti appenninici. La costa marchigiana è l'estrema appendice della pianura Padana che si avventura con dolci alture verso i valichi appenninici. L'accesso da nord e sud alla valle del Tevere fu il punto di riferimento della storia fatta d'invasioni, sbarchi e razzie, di sovrapposizioni di gruppi etnici, affini o diversi, che si combatterono, si annientarono e si fusero. Qui i popoli Siculi, Piceni, Pelasci, Illirici, Etruschi, Galli e Umbri lasciarono l'impronta della loro civiltà.

Così riferendosi al periodo preromano, dobbiamo distinguere la diffusione in questi luoghi delle culture Umbre, Picene, Celtiche, Etrusche, Villanoviane e di Novilara.

Oggi ancora non siamo in grado di tracciare esattamente le antiche vie, ma sappiamo che l'uomo primitivo era nomade e si spostava frequentemente lungo i fiumi e le valli ricche d'acque e selvaggina.

Con l'archeologia abbiamo desunto testimonianze di dove sostava in certi periodi dell'anno e possiamo rilevare la frequentazione dell'uomo nelle valli fluviali e tracciare un'ipotetica macro viabilità protostorica. Dell'era del bronzo abbiamo la conoscenza, a seguito del ritrovamento

di necropoli e resti di villaggi, quali erano le vie preferenziali utilizzate tra il nord e l'Italia meridionale delle civiltà Terramaricole e Villanoviane che si spostavano nelle aree dove si sviluppò la cosiddetta "Civiltà Subappenninica".

Con l'era del ferro abbiamo maggiori testimonianze archeologiche che danno un quadro più chiaro delle vie di comunicazione tra i diversi popoli.

Gli Umbri, i Piceni e poi i Celti (Galli Senoni) hanno dato la possibilità di tracciare, con abbastanza precisione, le vie di commercio verso la costa tirrenica o adriatica.

Nei corredi funebri delle genti di questi popoli troviamo materiali provenienti dall'Etruria, dalla Daunia e dalla Grecia che danno, secondo le località e dei ritrovamenti, un quadro preciso delle vie frequentate lungo le valli che sfociano nel mare Adriatico o nei passi appenninici che portano alla costa tirrenica.

Con l'avvento dei Romani, le strade più antiche furono riattate e ampliate e ciò ci permette di disegnare con maggiore precisione le vie consolari e i loro diverticoli, grazie anche alle numerose testimonianze archeologiche che si hanno lungo queste piste. Lo studio della viabilità preromana e romana nel territorio umbro-marchigiano è legato ai percorsi gravitanti sui villaggi e sui centri urbani cui facevano capo: Sentinum, Tuficum, Attidium, Camerinum, Suasa, Ostra, Sena Gallica, Fanum, Firmium, Aesis, Castrum Truentinum, Ikuvium, Perusia, Nuceria, Spoletium, Calem, Tifernum Tiberino, Sestinum, ecc.



Guerriero Piceno

Prima di entrare nel merito dell'argomento, bisogna fare alcune considerazioni di carattere generale riguardo la struttura della viabilità in età romana, così come lei si presenta per mezzo delle fonti antiche, in particolare di Siculo Flacco e Ulpiano.

Da quanto ci dicono questi storici, la caratteristica principale del reticolo stradale è senza alcun dubbio la sua complessità.

Accanto alle strade consolari, nate per unire Roma alle località lontane, ve n'erano altre d'interesse regionale, atte a collegare tra loro centri vicini utilizzando le vie consolari, e le altre che assolvevano il compito di unire i villaggi dislocati nelle campagne con il centro o con l'asse stradale principale.

Oltre che per l'importanza, le strade romane differivano tra loro anche per le caratteristiche costruttive.

Ampiamente lastricate, esse convivevano con le vie sterrate o inghiaiate, dando così vita ad un sistema molto complesso anche da un punto di vista tipologico.

La rete stradale di una determinata area è dunque un insieme d'assi viari strutturalmente eterogenei, legati tra loro da determinati rapporti gerarchici e con funzioni e scopi diversi; il quadro che ne risulta è abbastanza simile al sistema viario d'oggi.

Evidente anche da questo, sia pure per generico paragone, come il grado di difficoltà che s'incontra nell'individuazione della rete itineraria di un territorio, cresca man mano che si discende nella scala gerarchica.

In altre parole, mentre una strada consolare ha spesso lasciato tracce di

sé nelle fonti letterarie, nell'archeologia, nella toponomastica, quando addirittura ha continuato ad essere usata fino ad oggi senza sostanziali modifiche di percorso, una via secondaria difficilmente ha lasciato segni così evidenti, per questo riesce piuttosto difficoltoso riordinare questo reticolo minore.

Il settore dove più facilmente queste strade secondarie possono essere individuate è costituito dalle zone il cui assetto ricalca quasi totalmente l'organizzazione centuriale d'età romana. Quando invece ci troviamo ad esaminare i territori dove i segni dell'organizzazione sono assenti, è impossibile giungere ad una ricostruzione precisa.

Ciò che si può tentare di fare è tracciare l'andamento delle strade principali, servendoci della geofisica come chiave per leggere ed interpretare i pochi dati disponibili.

I tracciati che prenderemo in esame sono delineati in via ipotetica in conformità a strade o sentieri esistenti, tenendo conto delle emergenze geografiche, dei toponimi, dei ritrovamenti archeologici, delle tradizioni locali nonché della documentazione letteraria antica disponibile.

Oltre a questi elementi per la determinazione delle vie e delle loro lunghezze abbiamo disponibili gli "Itineraria" così elencati in ordine cronologico:

**-L'Itinerario Gaditano o dei vasi di Vicariello**, che gli storici assegnano all'epoca di Traiano, cioè non posteriore al I secolo d.C. In tale descrizione è riportato il percorso di Gades, per il Monginevro e Rimini, fino

a Roma.

-**L'Itinerario Antonini**, che comprende l'Itinerarium provinciarum Antonini Augusti del periodo dell'impero di Diocleziano e l'Itinerarium Antonini Augusti Maritimum, attribuito all'epoca degli Antonini (130-180 d.C.).

-**L'Itinerario Gerosolomitano o Bordigalense**, che descrive un viaggio compiuto da un pellegrino, da Bordeaux a Gerusalemme, negli anni 335-337 d.C.

-**L'Itinerario Peutingeriano o Tabula Peutingeriana**, dal nome dello studioso che lo scoprì, ritenuto da alcuni storici del IV secolo d.C. e da altri non posteriore al periodo di Carlo Magno (811 d.C.).

Oltre a questi itinerari abbiamo la conoscenza di vari tracciati con la *Cosmographia* dell'Anonimo Ravennate e la *Geografia* di Guido.

## LA VIABILITA' PREROMANA

I collegamenti tra l'Adriatico e il Tirreno avvenivano tramite le vie di Urbino, Sant'Angelo in Vado, Città di Castello e Perugia costituendo forse la prima direttiva trasversale che assicurava i commerci, soprattutto del sale che proveniva dalle saline della foce del Tevere.

Le città, disposte lungo un iter naturale erano caratterizzate dal fatto che distavano l'una dall'altra una giornata di cammino e così dicasi della strada trasversale da Urbino (Urvinum Metaurense) ad Acqualagna (Pitinum Mergens), a Sassoferrato (Sentino), a San Lorenzo in Campo (Suasa).



Gola del Furlo

L'impossibilità o le difficoltà di addentrarsi nelle gole del Furlo e del Burano inducevano lo spostamento dei traffici verso il nord dell'Umbria sulla via del valico di Bocca Seriola (740 m ).

A sud degli Appennini i collegamenti stradali tra i due versanti marittimi erano effettuati utilizzando la Via Salaria che permetteva ai Sabini di approvvigionarsi sempre del sale della foce del fiume Tronto (Truentus) (Plinio, N.H. XXXI, 89: "sicut apparet ex nomine viae Salariae, quoniam illa salem in Sabinos portari").

Con l'insediamento degli Etruschi in gran parte nelle attuali regioni Toscana e Lazio, i traffici commerciali si fecero più intensi e la rete viaria diventò ancor più articolata.

Gli scambi con i porti tirrenici di Graviscae (Tarquinia), Pyrgi (Santa Severa), Punicum (Santa Marinella), Regae (Montalto Marina), Alsium (Palo), Pisae (Pisa) ecc. e con l'entroterra erano orientati sulle città etrusche di Perugia, Chiusi, Cortona e Todi.

Successivamente questi insediamenti etruschi furono le basi di partenza per le espansioni della colonizzazione verso il mare Adriatico dove furono fondate delle città (Misa), dei porti ed empori commerciali (Spina, Rimini, Pesaro, Verrucchio, ecc.).

Dall' 800 al 600 a.C. l'Etruria nuova comprendeva Felsina (Bologna), Marzabotto (Misa), Adria e Spina sul litorale veneto, Melpo (Melzo) che si trovava in Lombardia presso Bergamo, Modena (Mutina), Piacenza (Placentia), Parma, Cesena (Caesena), Verucchio, Pesaro (Pisaurum), Rimini (Ariminum), Ravenna. I territori etruschi a sud del versante

tirrenico erano collegati dalle vie, che diventeranno poi consolari, come l'Aurelia, la Clodia e la Cassia.

Un nodo stradale importante della regione umbro-etrusca era Chiusi (Camars-Clusius), da cui si diramavano diverse strade: a nord per Firenze, Arezzo, Siena; a sud, per Orvieto, Volsini (Bolsena), Viterbo, Roma o per l'Etruria; ad est per Perugia.

La via Cortonese e Perugina furono allacciate con la Cassia quando quest'ultima fu costruita.

Perugia era molto importante dal punto di vista stradale; dal numero delle porte si desume che ben sei strade importanti collegavano questa città con le valli del Tevere (Todi), dell'Arno (Cortona, Arezzo), e della Chiana (Chiusi).

Due strade si dirigevano, rispettivamente, verso ovest, a nord del Trasimeno, per Cortona e verso sud del lago per Chiusi; ad est, due strade conducevano l'una ad Arna-Igouvium e al passo appenninico della Scheggia, l'altra verso Spello (Hispellum) e Foligno (Fulginium).

Una delle sei strade partenti da Perugia s'indirizzava verso Umbertide dove si diramava per Gubbio (Ikuvium) o Città di Castello (Tifernum Tiberino) e seguiva per San Sepolcro, Badia Tebalda, Pennabilli (centro fondato dagli Etruschi), Novafeltria, Verucchio (centro etrusco), Pietracuta, Rimini.

Da San Sepolcro attraverso il passo di Bocca Seriola si raggiungeva Sant'Angelo in Vado (Tifernum Metaurense), Urbania, Urbino, Schieti, Tavoleto, Coriano, Rimini.

Da Città di Castello, attraverso il passo Bocca Seriola, si poteva raggiungere Acqualagna, Fermignano, Urbino o attraverso la via della Carda, Cantiano (Luceolis), Valdorbia, Gola del Corno, Sentino.

Le città etrusche situate nell'Italia settentrionale come Cesena, Bologna, Modena, Reggio Emilia (Reggio Lepidum), Parma, Piacenza erano collegate con Rimini tramite la via Emilia ristrutturata successivamente dai Romani.

Da Gubbio le vie di collegamento con la costa adriatica erano indirizzate verso Scheggia (Ensem), Gola del Corno, Sentino. Oppure raggiungevano Helvillum (Fossato di Vico) e attraverso il passo Croce d'Appennino proseguivano verso Sentino e la valle del Cesano (Civitalba, Suasa, Senigallia) o la valle del Misa (Arcevia, Ostra, Senigallia), oppure la valle dell'Esino (Attigio-Tufico-Cupramontana-Jesi-Ancona-Numana).

## **LE VIE GALLICHE**

I Galli Senoni sfruttarono la viabilità già preesistente nel loro territorio. Le strade più frequentate, dalla costa ai territori interni, furono quelle che attraversavano le valli del Misa e del Cesano.

La loro capitale, Sena Gallica, era toccata dalla via proveniente da Rimini diretta a Pesaro, Ancona, Numana ecc. che, come detto precedentemente, raggiungeva Atri.

Da Sena Gallica partiva un percorso che attraversava Suasa-Alba

(Civitalba)-Sentino-Murazzano- Montorso-Nebbiano-i Serroni-Vallemontagnana-Mosciano-Rocchetta.

Da Ostra una via risaliva per Arcevia-Genga-Spineto-Vallemontagnana-Mosciano-Rocchetta.

Da Vallemontagnana si diramava un altro percorso per il bivio di Bervellone-costa Nebbiano-Montorso-Trinquelli-Meieto-Genga-Arcevia-Ostra-Senigallia.

Da Arcevia una via scendeva per Montefortino-Trivio-Serra San Quirico e risaliva lungo il fianco sinistro del fiume Esino toccando le località di Palombare-Pierosara-Valrapara-San Cristoforo-Rocchetta.

Da Sentino i Celti raggiungevano la bassa valle Esino attraverso la via di Genga-Spineto-Arzana -Vallorania-Valfaedo - Serra San Quirico -Jesi. Un'altra via utilizzata dai Celti e precedentemente dai Piceni, scendeva da Urbino e toccava Suasa-Ostra-Jesi-Osimo-Villa Potenza e terminava ad Ascoli.

## **LE VIE ROMANE**

I Romani a Sentino (295 a.C.) ottennero sui Galli un'importante vittoria a seguito della quale diedero inizio all'occupazione dell'Umbria, delle Marche e poco dopo del nord dell'Italia.

Già alla fine del III a.C. l'Urbe era collegata con la costa adriatica tramite la Via Salaria, che attraverso il Piceno terminava a Castrum Novum.

Dal 290 al 220 a.C. fu aperta una strada ad est degli Appennini che si

può definire la “Protoflaminia” che attraverso il Passo di Colfiorito, Camerino e Sentino, terminava a Senigallia. Intorno al 220 a.C. fu realizzata una seconda arteria per opera di C. Flaminio chiamata consolare Flamina.

Tracciata ad ovest degli Appennini, attraversava l’Umbria da Narni a Spoleto al passo della Scheggia per proseguire nella gola dei Furlo, nella valle del Metauro e terminare a Rimini.

Questi due assi facilitarono la penetrazione dei Romani nel nord Italia e, tramite i loro diverticoli, contribuirono allo sviluppo della colonizzazione dell’agro Gallico e Piceno.

## **LE STRADE CONSOLARI**

Numerosi storici asseriscono che le cose più gloriose e durature di Roma non sono i monumenti o le conquiste o le leggi, ma le strade, solide, presenti ovunque, in grado di collegare rapidamente le città più lontane. I Romani costruirono circa 100.000 chilometri di strade lastricate e altri 150.000 in terra battuta, sufficientemente larghe e adatte al transito dei carri.

Le vie più importanti partivano da Roma, da un luogo del Foro in cui era eretta una colonna di bronzo dorato chiamata Miglio Aureo, su cui erano incise le varie distanze calcolate da quel punto al limite estremo d’ogni strada.

Queste erano costruite secondo un preciso criterio.



Sentinum



Forum Sempronii

Avevano uno strato più profondo (*Statumen*) di sassi e argilla, un secondo strato (*Rudus*) fatto di pietre, mattoni frantumati e sabbia, tutti impastati con calce; poi un terzo strato (*Nucleus*) di pietrisco e ghiaia ed una copertura (*Summum dorsus*) di lastre levigate di pietra a forma poligonale, che combaciavano le une con le altre, appoggiate sul Nucleus. E' risaputo che la scelta di un tracciato stradale non era legato soltanto alla sua brevità e comodità, ma anche alla geografia del territorio da attraversare.

Se la strada aveva degli scopi strategico-militari si tendeva a scegliere percorsi su terreni stabili, in modo da avere la garanzia di non trovare delle interruzioni del tracciato dovute a frane o smottamenti e che comportasse una manutenzione a basso costo. Se questa doveva valicare le colline o montagne, si preferivano dei percorsi di cresta per motivi di sicurezza.

Se poi alcuni tratti del percorso dovevano attraversare valli o pianure, si tendeva ad evitare le zone paludose o ricche di corsi d'acqua onde eliminare le difficoltà tecniche di realizzo del tracciato e la continua manutenzione che avrebbero richiesto, e nello stesso tempo per rimuovere non solo la necessità di costruire ponti, ma anche i rischi delle interruzioni derivate da cause naturali, meteorologiche o dall'opera dell'uomo. Comunque si deve ricordare che costruendo le strade i Romani dovettero progettare sempre i ponti. Questi ne furono costruiti circa 2.000, d'ogni tipo: in pietra, in legno, ad una o più arcate, ad uno o più piani, molti dei quali ancora oggi sono transitabili. Si preferiva costruire il

tracciato con la minore pendenza possibile e, dove l'orografia lo permetteva, sempre rettilineo.

Sulle vie consolari, in un lato, ad ogni miglio (1.000 passi **MP**, circa 1.480 metri) erano infisse grandi pietre chiamate cippi miliari, alte circa due metri, su cui erano incisi alcuni dati: la distanza da quel punto a Roma, il nome di chi aveva progettato la strada ecc.

La loro larghezza doveva essere di circa 5 metri, stabilita in modo che potessero affiancarsi, senza intralcio, due carri.

Quando Roma iniziò l'opera di conquista della penisola, l'Italia non aveva grandi vie di comunicazione, ma solo sentieri e piste percorse dal modesto commercio, quindi cominciò assai per tempo la costruzione delle strade nel suo territorio, molto curate e solidamente lastricate, sebbene il loro tracciato rimanesse ancora per qualche tempo interrotto da pantani, paludi o corsi d'acqua, prima che i viadotti ed i ponti le rendessero continue.

Esse erano segnate da modeste abitazioni intorno alle quali si vennero via costituendo centri di vita civile, vici, fori, ecc.

Era costume di Roma far procedere di pari passo alla conquista dei territori, la deduzione di colonie e la costruzione delle strade che dovevano allacciarsi con la capitale e servire come mezzo per il rafforzamento dei confini raggiunti.

La rete stradale dell'Italia romana risale quindi in grandissima parte all'età repubblicana.

La Via Appia, voluta da Appio Claudio Cieco (312 a.C.), ebbe un grande

sviluppo, soprattutto nella seconda metà del II secolo a.C. per impulso della legge Sempronia e del tribuno della plebe Gaio Gracco.

Secondo la *Notitia regionum urbis*, ventinove vie uscivano dalle quindici porte delle mura Aureliane. Le più importanti erano: la Via Appia, che collegava Roma con Brindisi, la Via Flaminia da Roma a Rimini, continuata con la Via Emilia, tracciata nel 187 a.C. dal console Marco Emilio Lepido, che arrivava fino a Piacenza, punto di partenza delle strade verso l'Europa centrale, e la Via Aurelia costruita da Gaio Aurelio Gotta console nel 241 a.C., da Roma a Varo Ligure, da dove si raggiungevano facilmente la Gallia e la Spagna. Le grandi strade romane ebbero dapprima uno scopo prevalentemente militare, irradiandosi da Roma e prolungandosi verso nuove regioni a mano a mano che procedeva la conquista territoriale dell'Italia e dell'impero. Ma tra i bisogni dello stato romano, oltre al servizio militare, non tardò a manifestarsi quello delle comunicazioni tra il potere centrale e gli organi amministrativi periferici. Con Augusto furono istituite delle fermate regolari lungo il percorso delle strade militari, furono fondate *le mutationes*, che permettevano il cambio dei cavalli, muli, buoi; le *mansiones* che consentivano al viaggiatore di fermarsi e pernottare; le *stationes* dove oltre agli alberghi c'erano i presidi militari.

Un esercito percorreva circa 30 chilometri al giorno, un messaggero cambiando cavalli sino a 200 circa.

Le strade erano anche utilizzate dal servizio postale privato usato da postini chiamati 'Tabellari'.

## LA PROTOFLAMINIA

Nel periodo immediatamente successivo alla battaglia di Sentino, ovvero dal momento in cui fu fondata la colonia romana di Sena Gallica (283 a.C.), fu data la priorità assoluta ad una via veloce, preesistente, utilizzata già dagli Umbri e Piceni, per collegare la prima colonia marittima medio adriatica, che costituiva il caposaldo strategico all'inizio della romanizzazione *dell'ager gallico*.

Pertanto l'asse stradale di Forum Flamini - Camerinum - Sentino - Sena Gallica probabilmente divenne la pista romana utilizzata per i collegamenti con le prime colonie di Ariminum, Firmium, Aesis, fino alla distribuzione viridiana delle terre nella regione voluta da C. Flaminio nel 232 a.C. con la *Lex de Agro Gallico et Piceno viritim dividundo*.

La ristrutturazione della Protoflaminia coinvolse logicamente le città principali, teatro degli avvenimenti della battaglia di Sentino (295 a.C.) cioè Camerino che ha visto fronteggiarsi secondo Polibio, prima dello scontro di Sentino, i Romani, i Galli Senoni ed i Sanniti.

Sentino fu una città umbra dell'entroterra ma importante nodo viario, mentre Sena Gallica fu la metropoli celtica e la prima colonia romana sul mare Adriatico. Anche la successiva colonizzazione di altre città (Aesis, Firmium) nel centro sud delle Marche, avvenne perché facilmente raggiungibili dai diverticeoli che si staccavano dall'asse viario principale proveniente da Colfiorito.

La Protoflaminia una volta raggiunto Camerino aveva un andamento



Viabilità antica

comodo e veloce fino alla costa adriatica e adatto al passaggio delle truppe, dei coloni e delle merci.

In quel periodo (290-220 a.C.) la costruzione di una strada consolare ad ovest degli Appennini sarebbe stato un errore strategico-militare poiché l'asse era tagliato fuori della catena appenninica che costituiva un grosso ostacolo naturale per il raggiungimento dei territori conquistati perché i passi obbligati (Vallefoggio, Scannelli, Croce d'Appennino, Fossato, Chiaromonte, Scheggia, Furlo ecc.) richiedevano una rete viaria più articolata all'interno della regione e un rilevante impegno di truppe collocate nei numerosi presidi militari necessari per il controllo e la sicurezza della viabilità.

La Protoflaminia era un tracciato umbro utilizzato per i collegamenti tra i due versanti appenninici, conosciuto anche dai Romani e la loro frequentato fino a Camerino, dopo la stipulazione di un trattato di pace con questa città avvenuto nel 310 a.C. .

Secondo il Radke si trova conferma di questo tracciato, utilizzato come via militare, nei miliari di Castel San Pietro e Borgo Panigale.

Le loro distanze sono riferite a Senigallia rispettivamente di 112 e 131 miglia ovvero 268 e 287 da Otricoli, confine *dell'ager* romano.

Anche il miliario (CIL XI, 6631, 2) trovato 14 miglia ad ovest di Senigallia (Madonna del Piano), oggi conservato a Corinaldo, riporta CLXXXIII miglia da Roma; anche se è di epoca tarda, dedicato a Costantino e Marcoaurelio può confermare il percorso complessivo di 198 miglia per Senigallia (Via Suasa-Sentino-Camerino), oltre a quello più tardo di



Anfiteatro romano di Suasa



Resti del decumano massimo di Suasa

Helvillum-Tuficum-Aesis-Ostra-Suasa-Sena Gallica.

Infatti da Roma a Forum Flamini, passando per Spoleto intercorrevano 99 miglia e da Forum Flamini a Sena Gallica 99, corrispondenti al tracciato Forum Flamini , Plestia XII, Camerinum XV, Matilica XI, Attidium IX, Sentinum XV, Suasa( o Ostra) XIX, Sena Gallica XVIII.

La direttrice partiva da Roma, attraversava il fiume Tevere, arrivava a Ocriculum e Spoletium, quindi Forum Flamini.

Da questa stazione seguiva la sponda nord del fiume Menotre, passava oltre Belfiore e prendeva per Sostino, Madonna di Ricciano, scavalcava il passo di Colfiorito e toccava la città di Plestia.

Un secondo percorso alternativo alla via di Forum Flamini-Pale-Sostino-passo di Colfiorito indicato dal Radke, era la via di Pontecentesimo (nord di Foligno)-Capodacqua-Pisenti-Colfiorito.

Da Plestia la strada prendeva per Taverne, valle Sant' Angelo dove anni fa erano ancora visibili i resti di un ponte romano. Dalla valle Sant' Angelo la strada proseguiva per Muccia, Vallicelle di Camerino ed entrava in città al borgo San Giorgio. Lasciata Camerino nella contrada di San Domenico scendeva per Madonna delle Carceri, Mergnano San Savino, Mecciano (ad ovest di Castelraimondo), attraversava il fiume Potenza e proseguiva per Matelica, la piana dei Cavalieri e saliva verso Sant'Anna, Collamato ed entrava ad Attiggio.

La strada poi saliva rapidamente e passava tra il monte Fierentino e il colle la Scruccola, poi scendeva per le Callarelle-colle Paganello-S.Maria Maddalena-S.Lorenzo-fiume Giano (ponte medievale di S. Lorenzo)-

Cerchiano-Santa Maria di Civita-Ceresola-Marischio-Santa Maria di Flexia-Pieve Santa Maria di Ceppete ed entrava a sud di Sentinum nel cardo massimo della città.

Una strada più antica (Umbra) dalla pieve di Santa Maria di Ceppete saliva per Colmartino, l'Aspro, le Serre ed entrava a Sentinum nei pressi dell'acropoli.

Da Sentinum la Protofiaminia prendeva per due direzioni: valle del Cesano, più agevole, toccava le odierne località di Colmaiore, Civitalba, Caparucci, Camarano (valle del Nevola-IGM Sassoferrato II N.E.), San Lorenzino, il Colle, le Vallette, monte Lucano, monte Cucco, S. Ubaldo, S. Pietro, Nidastore( IGM Pergola I S.E.), Suasa-S. Isidoro, Madonna del Piano, Sant'Anna, Scapezzano, Senigallia.

Nei pressi *dell'oppidum di Civitalba* esisteva un importante nodo viario, dove, verso nord, transitava la via diretta a Suasa che secondo le proiezioni archeologiche da Colmaiore seguiva, in linea di massima ai piedi di Civitalba, la direttiva di bivio Case Bozzo, Case Carbaione, San Pietro, Capoggi, Piaggia, Caparucci, Camarano ecc.

Dal bivio di Case Bozzo si distaccava un diverticolo in direzione di San Giovanni, che scorreva al disotto dell'oppidum di Civitalba e proseguiva o per Santo Stefano, Certopiano, ponte del Goro o per S. Donnino, i Ponticelli, p.so del Cerqueto e Acquasanta per scendere ai piedi del monte Sant'Angelo o del monte della Guardia per guadagnare la valle del Misa.

Dal nodo di Civitalba si poteva andare anche verso la valle del Nevola



Nidastore



Fregi di Civitalba

attraverso le Fondiglie dove si raggiungeva l'odierna località di Piaggia per proseguire verso Caparucci, Camarano ecc .

Questa valle era anche raggiungibile da Sentino via Monticelli di Genga, ma con maggiori difficoltà, perché si doveva salire fino ad Arcevia attraversando l'impervia gola della valle Scappuccia.

Il tracciato di massima secondo il Radke era il seguente: Sentinum-at-traversamento del fiume Sentino tramite un ponte romano (ponte di Santa Maria oggi scomparso)-Monticelli di Genga-valle Scappuccia-Rocchetta-Case Acquasanta, Gola tra il monte La Guardia e monte Castellaro (sorgenti dei Misa)-Osteria-at-traversamento del Misa-Ostra-Pongelli - Pianello - Bettollele – Vallone- Senigallia (S.S. 360).

Il ritrovamento del miliare di Madonna del Piano favorisce la tesi del passaggio della Protoflaminia nella vallata del Cesano, anche se lo stesso è di epoca più tarda.

Il miliare ritrovato a Sentinum riportante CXLI miglia da Roma (*CIL XI, 6629*), non corrisponde ai due tracciati; Nella pietra era riportato quanto segue:

***DDDNNI FL VALENTINIANO ET CRASANO BONIS  
FELICISSIMIS TRIVN FATORIBUS SEM PER AVGGG BONO  
REIP NATIS CXLI, nel lato opposto :***

***FL X CTOP SEMP AVG B R N CXLI.***

La distanza incisa si accosta più alla via romana di Nocera-Dubios (miliario con il numero CXV)-Campodonico-Campodiegoli-San Cassiano-Bastia-Coccore-Sentinum (questa strada ancor oggi è chiamata la

romana) oppure alla via di Roma (da questa ad Helvillum sono 126 miglia)-Helvillum-(via croce d'Appennino)-Civita (Fabriano) VIII, Sentinum VII (le distanze tra Helvillum e Sentino sono state calcolate approssimativamente).

Il miliare di Arcevia (CIL XI, II, 1, 6630), dedicato agli imperatori Valentiniano, Valente e Graziano riferibile agli anni 367-375 d.C., senza indicazione delle miglia, avvalorata il tracciato della valle del Misa.

La dedica riporta: **FLAVIIS VALENTINIANO VALENTI ET GRATIANO PIIS FELICIBUS AC TRIVM FA TORIBUS SEMPER BONO REI PVB LIC NATIS** . Possiamo quindi dedurre che i tre miliarri ritrovati in quest'area marchigiana possano essere stati collocati a riferimento di più itinerari romani di epoca imperiale.

### FLAMINIA AUGUSTEA

La più antica ed esatta testimonianza sul tracciato della via Flaminia attraverso l'Umbria è di Strabone, l'insigne geografo greco che visse dal 63 a.C. al 19 dell'Era Volgare. Strabone nella sua *Geografia* (libro V, cap. H, 10) riporta quanto segue: “*Città notevoli al di qua dell'Appennino sulla via Flaminia sono Oricoli sul Tevere [ ... ] e Narni presso il quale scorre il fiume Nera, che dopo Oricoli affluisce nel Tevere, navigabile a non grandi legni: e ancora Carsulae, Mevania, presso la quale scorre il Tinia, che anch'esso trasporta nel Tevere i prodotti agricoli con piccoli navigli. Vi sono poi anche altri piccoli paesi, noti più in dipenden-*

*za della strada che per la loro importanza. Foro Flaminio, Nuceria ove si fabbricano vasi di legno, Foro Sempronio. Sulla destra, percorrendo la strada da Otricoli verso Rimini, sono Terni e Spoleto”.*

Nel 268 a.C. con la fondazione di Ariminum i traffici iniziarono ad indirizzarsi verso questa nuova Flaminia, 32 miglia più breve della Proto-flaminia di Camerino-Senigallia che ebbe prima un certo ruolo per i collegamenti con il nord Italia.

Determinante per la ristrutturazione del percorso preromano della consolare sono state le vittorie nelle campagne militari condotte dalla base di Rimini, contro i Galli nel 225 a.C. a Talamone, a Populonia e a Casteggio nel 222 a.C., con la deduzione delle colonie di Piacenza e Cremona (218 a.C.).

La costruzione della Flaminia è iniziata intorno al 223 a.C. (secondo Paolo Festo e Strabone) e completata nel 219 a.C. per interessamento del censore Caio Flaminio, morto due anni dopo nella battaglia del Trasimeno (217 a.C.).

E' da ritenere che la costruzione della consolare avvenne coordinando tratti di strade preesistenti, apportando modifiche ai tracciati sull'antico itinerario che attraversa la Valtopina, le valli di Nocera, Gualdo, le valli dei Burano, Candigliano e Metauro. La Flaminia fu migliorata da C. Sempronio (177 a.C.), da Augusto (27 a.C.) e da Vespasiano (76-77 d.C.) con opere di rettifica, bonifica, consolidamento, costruzione ponti ecc. Fu aperto o migliorato un diverticolo nei pressi di Narni forse contemporaneo al tracciato umbro di Terni-Spoleto-Forum Flamini.

Partiva dal miglio aureo del Foro di Roma, usciva dalla porta Ratumena, secondo alcuni, o dalla porta Fontanalis, secondo altri, iniziando il suo percorso attraverso il Lazio antico in direzione est attraversando la via Alata (mausoleo di Augusto), la porta Flaminia (porta del Popolo), il Tevere sul ponte Milvio, la *statio di Saxa Rubra* (grotta Rossa) dove sono visibili i resti della villa di Livia, moglie di Augusto.

Proseguiva per Malborghetto (arco di Costantino), Morlupo (Madonna della Guardia), raggiungeva la *statio* di Acquaviva situata vicino al ponte Ritorto, Borghetto (ponte Etrusco), e attraversava di nuovo il Tevere sulle pile di Augusto.

Entrava quindi nell'Umbria attraversando il castello delle Formiche e l'antica città umbro-sabina di Ocrea (Ocriculum).

Proseguiva per Narni (ponte Sanguinario) dove usciva dalla città per la porta Spoletina, si indirizzava verso Terni e, superato il passo della Somma (646 m - *Statio Fanum Fugitivi*) raggiungeva Spoleto.

Attraversava poi fuori della città il fiume Terrino sul ponte Sanguinario e arrivava alla *statio* di Ad Sacraria situata vicino alla chiesa di San Savino dove sono visibili i resti del tempio pagano sul Clitunno.

Raggiungeva Trevi in località Santa Maria in Pietra Rossa e Sant'Eraclio in Foligno (diverticolo per Spello), Forum Flamini (San Giovanni Profiamma), Case Basse, attraversava il Topino su un ponte in pietra chiamato ponte Centesimo, raggiungeva Pieve Fanonica, Cappannacce, dove sono ancora visibili delle opere di contenimento formate da costruzioni lunghe 70 metri.



Pontericcioli



Ponte Grosso - Cagli

Superata la località Case, la strada detta della Valle, raggiungeva *la statio* di Nocera.

Nei suoi dintorni si trovano i resti del ponte Marmoreo situato nei pressi della confluenza del rio Caldognola con il Topino, e di un muraglione detto le 'Spogne'.

In località Fonte del Coppo è stato rinvenuto un cippo riportante la distanza da Roma di CXV miglia (IV sec. d.C.).

Da Nocera, la Flaminia proseguiva per la salita del Picchio, per la località di Colle e Gaifana dove a Sette Ponti deviava dall'attuale Flaminia e proseguiva per Tadinum-Helvillum-Ensem (passo della Scheggia m 630)-Luceolis(Pontericcioli)-Calem-Intercisa (Furlo)- Forum Sempronii-ad Octavum (Calcinelli)-Fanum-Pisaurum e terminava ad Ariminum.

Da Cantiano a Rimini oggi sono ancora presenti molti resti delle imponenti opere costruite in età imperiale come le costruzioni, il ponte Vorigine, e il ponte Grosso a Pontericcioli (Cantiano); i ponti Grosso e Alto a Cantiano nella valle del Burano; i ponti Manlio e Taverna a Cagli, le costruzioni e i chiavicotti a San Vincenzo al Furlo; la galleria di Vespasiano e la 'Minore' al Furlo (Petra Pertusa); il ponte di Traiano a tre arcate (115 d.C.) presso Calmazzo alla confluenza del Metauro con il Candigliano; il cippo Graccano a San Cesareo con un'epigrafe che fa riferimento alla legge agraria presentata nel 133 a.C. dal tribuno Tiberio Sempronio Gracco; l'arco di Augusto a Fano; il ponte Vecchio sul Foglia; l'arco e il ponte di Augusto a Rimini.

Una particolare attenzione richiamano le opere sulla Flaminia eseguite

nella gola del Furlo, confrontabili con le altre fatte dai Romani, sulla via Salaria a nord di Antrodoco, sull'Appia nei pressi di Terracina, lungo la via Claudia Augustea presso il passo di Praderadego e sulla via della valle d'Aosta presso Bard.

Le opere di consolidamento del primo tracciato della consolare furono eseguite in età augustea, con la costruzione di poderose costruzioni ancora oggi in parte visibili, che servivano da contenimento delle frane costantemente attive in quel tratto di strada.

Sempre al Furlo, successivamente, fu eseguita una piccola galleria (Galleria Minore), probabilmente come intervento di emergenza per garantire la continuità della viabilità, in alternativa al vicino piano stradale poco praticabile per i movimenti geologici che provocavano frequenti interruzioni.

Alla fine del quattrocento sull'antico piano stradale, probabilmente in disuso, fu costruita la piccola chiesa di Santa Maria.

Nel 69 d.C., secondo Tacito, le truppe dell'imperatore Vespasiano dirette a Roma contro l'antagonista Vitellio, rimasero bloccate a Fano poiché per un certo tempo la Flaminia era impraticabile per motivi meteorologici e geologici.

Forse quella situazione indusse qualche anno dopo (76 d.C.) Vespasiano ad eseguire la seconda galleria di dimensioni nettamente più grandi di quella adiacente.

A ricordo dell'opera i Romani collocarono un'iscrizione sopra l'arcatura del foro.



Ponte Spiano - Sigillo



Ponte Manlio - Cagli

La località, dopo l'opera di Vespasiano prese il nome di Petra Pertusa (Pietra Forata) che si affiancò alla precedente denominazione di Intercisa derivante dai grandi tagli eseguiti nella roccia. In seguito, nel Medioevo fu chiamata *Forulus* o *Forolo* trasformato poi in Furlo.

La gola del Furlo fu un elemento importante nella strategia militare della battaglia del Metauro avvenuta nel 207 a.C. tra i Romani e i Cartaginesi e nella guerra gotica durante la quale il 'Castrum' di Petra Pertusa presidiato dai Goti, diede motivo, al condottiero bizantino Narsete, che proveniva con il suo esercito da Rimini diretto in Umbria, di cambiare percorso per scontrarsi vittoriosamente a Busta Gallorum con Totila, re dei Goti (552 d.C.).

Un secondo percorso, anch'esso chiamato Flaminia, era utilizzato contemporaneamente all'altro che da Narni, tramite il ponte di Augusto si indirizzava verso nord per Calamone (resti di un ponte a tre arcate), attraversava il ponte di Cardaro a 5 arcate e l'antica Carsulae.

Usciva da questa città dall'arco di San Damiano attraversava San Giovanni de Butris (Acquasparta) il ponte Fondaglie, Monte Castro, villa San Faustino (villa romana), Santa Maria in Pantano, dove c'era la Statio di Vicus ad Martis (Massa Martana).

Proseguiva per colle Rotondo dove la tradizione vuole che Mario fu sconfitto da Silla, per Vietri, attraversava Bastana (Trivio), il ponte del Diavolo, la valle dell'Attone, il santuario della Madonna delle Grazie, Pilone (tombe romane), Mevania (Bevagna-ponte di Sant'Agostino) Fiamenga (antica Filetto)-Fulginium per congiungersi a Forum Flamini

con l'arteria proveniente da Spoleto.

Nel tratto tra Nocera e Scheggia fu rettificata l'antica via umbra con un nuovo tracciato in terreno pianeggiante (il vecchio tracciato passava a mezza costa e attraversava le località di Poggio Parrano-Costa Rovereto-Petroia-Rigali-San Facondino-Vaccara-Palazzolo-Turcone-Fossato di Vico Borgo-Collalto-Purello-Sigillo-Scirca-Caprile-Costa San Savino-Scheggia).

Da Nocera la consolare ricalcava l'attuale strada statale n. 3 fino a Gai-fana.

Da questa località proseguiva con un andamento rettilineo, attraversava come cardo massimo Tadinum (m 479 slm) e il rettifilo proseguiva in pianura fino all'attuale zona industriale di Gualdo Tadino.

Oltrepassata questa area, la Flaminia risaliva, dopo il ponte delle Borre (I sec. a.C.) in direzione di Palazzolo, San Martino, Turcone, Capodacqua, Helvillum-Ponte di San Giovanni ( I sec. a.C.), Purello, Sigillo (ponte Spiano), Scirca (resti del ponte Etrusco), Costa San Savino-Costacciaro-Scheggia-Pontericcioli-Cantiano (valle del Burano)-Cagli-Acqualagna (valle del Candigliano)-San Vincenzo al Furlo-Gola del Furlo-Calmazzo (valle del Metauro)-Fossombrone (Forum Sempronii)-Tavernelle (Tabernae) Calcinelli (statio ad Octavum)-Rosciano (miliario CLXXIX, CIL XI, 6626) -Forcole.

Questo ultimo nome che indica un'antica biforcazione, probabilmente si raccordava con la via litoranea proveniente da Senigallia-via Papiria di Fano-S. Angelo-Camminate-San Costanzo-Mondolfo-Pirum Filumeni-

Senigallia.

Verso sud la Flaminia si inoltrava all'interno della costa, per le località di Fenile-Roccosambaccio-Trebbiantico (Trivio Antico)-Muraglia-Pesaro.

Con la fondazione della colonia di Fanum Fortunae (II sec. a.C.) la consolare fu indirizzata verso la nuova città, entrando nell'arco di Augusto, e usciva da una porta delle mura dette della 'Mandria'.

Attraversava il fosso dell'Arzilla, l'attuale chiesa del Carmine, San Biagio, Villa di Roccosambaccio, fosso Sejore, Trebbiantico, passo del Piano (miliario CLXXXVII CIL XI, 6632), Sant'Agostino (miliario CLXXXI- CIL XI, 6633), Pesaro superava il Foglia sul ponte Vecchio, il colle San Bartolo (Siligata), Montalbano, San Lorenzo in Strada, il torrente Tavulia, il fiume Conca (miliario CCXI- CIL XI, 6635) e terminava a Rimini.

### **I Diverticoli della Flaminia**

Tra il II e I secolo a.C. il principale porto marittimo dell'Umbria e del Piceno era quello di Ancona.

I traffici commerciali con la costa adriatica furono incanalati sui diverticoli della Flaminia consolare situati nel tratto Nocera-Cagli, sfruttando le valli fluviali che dagli Appennini scendevano verso il mare.

I più importanti furono: la "Nuceria-Anconam" (citata negli Itinerari Antonini); la via del passo degli Scannelli; la Helvillum-Anconam; la

Ensem-Sentinum; la “Ab Helvillum Anconam” (citata negli Itinerari Antonini).

### **DIVERTICOLO AB HELVILLUM-ANCONAM**

Era una diramazione della Flaminia che collegava la consolare con Senigallia e Ancona sfruttando verosimilmente le valli del Cinisco e Cesano (S.S. 424).

Stando alla fonte questo diverticolo era di fatto formato da una bretella che univa il tratto della Via Flaminia tra Helvillum e Calem, con la costa adriatica.

Per andare da Cagli a Senigallia in un percorso diverso da quello della Via Flaminia, era necessario puntare verso sud-est passando dalla valle del Burano a quella dei Cesano.

L’Itinerario Antonini (305, 306) riporta le seguenti località e distanze in miglia:

**Helvillum-ad CalemXIV-ad Pirum VIII-Sena Gallica VIII- ad Aesim XII- Anconam VIII.**

La Ab Helvillum-Anconam si sarebbe staccata dalla Flaminia nella zona di Cagli sul ponte Taverne e attraverso le valli del Cinisco e del Cesano avrebbe raggiunto la costa toccando le località di Frontone e Pergola.

La statio di Pirum citata anche nella Tabula Peutingeriana come Pirum Philumeni si ipotizza fosse collocata nei pressi della chiesa di San Gervasio dei Bulgari, dove sono stati rinvenuti diversi reperti archeolo-

gia attribuibili a costruzioni di una mansio o nella località Villa Terni situata nei pressi di Mondolfo, in ogni caso ambedue all'interno della costa.

Infatti la Tabula pone la statio di Pirum Philumeni tra Fano e Senigallia nei pressi della costa : Fano Fortunae –Metaurum fl. Mp II-Ad Pirum Philumeni Mp VIII-Sena Gallica-Sestia-Ancona Mp XII.

La strada poteva ricalcare l'attuale statale 424 rimanendo alla sinistra del Cesano, toccando le località odierne di Pergola, passo di Monterolo, pieve di San Vito, San Lorenzo in Campo, San Michele al Fiume, San Gervasio, Cento Croci, Case Nuove, Sterpettine, dove rimangono ancora evidenti i segni della centuriazione e il rettilineo può essere interpretato come decumano massimo.

Da San Gervasio la strada deviava verso il Cesano, toccando le località del Molinello-Sant'Anna-Senigallia.

Un'altra ipotesi formulata è che la via potesse attraversare il Cesano nei pressi di Pergola e raggiungere Suasa, immaginando la statio di Pirum vicino Corinaldo e, attraverso Scapezzano, toccare Senigallia per proseguire poi su Ancona.

Le distanze di Calem e di Pirum descritte nell' 'Itinerario Antonini risultano non veritiere, forse per una errata trascrizione.

Da Fossato di Vico ad Ancona per Cagli e Senigallia non ci sono 50 MP pari a 75 km .Infatti dagli altri itinerari stradali si apprende che da Helvillum a Calem c'era una distanza di 24 MP con un stazione intermedia di Ensem. Ugualmente da Cagli a Senigallia c'è una distanza di



Fonte Avellana



Frontone

60 chilometri pari a 40 MP circa e non 16 come riportato nell'itinerario Antonino. La differenza dei 24 MP corrisponde alla distanza tra Cagli e Suasa, quest'ultima non citata nell'itinerario. Bisogna considerare anche 24 MP è una distanza troppo eccessiva per un'unica tappa e ciò lascia supporre che c'era una mansio a metà distanza quasi nel sito di Pergola. Ricomponendo le statio dell'itinerario si può riproporlo verosimilmente come segue:

Ab Helvillum-ad Ensem X- ad Calem XIV-(Pergola) XIV-SuasaVIII-ad Pirum VIII, Sena GallicaVIII-ad Aesim XII-Anconam VIII.

Rimane da considerare che l'itinerario non attraversava la città di Suasa poiché già dal II secolo d.C. era in decadenza e non più strategica. Bisogna sottolineare che Suasa non a caso è sorta come colonia romana alla destra del Cesano, alla fine del III Sec.a.C. e fu coinvolta nella sfera di Sena Gallica e della protoflaminia proveniente da Sentinum.

In conclusione possiamo riassumere le diverse ipotesi delle località attraversate da questo diverticolo formulate dagli studiosi:

**Ensem-Sentinum-Ostra-Sena Gallica-Anconam.**

**Helvillum-Calem-Suasa-Sena Gallica-Anconam.**

**Helvillum-Sentinum- Suasa-Sena Gallica-Anconam.**

**Helvillum - Civita - Sentinum- Suasa-Sena Gallica-Anconam.**

**Helvillum-Ensem-Calem-Intercisa-F.Sempronii-Fanum-fl.Metaurum-Pirum-Sena Gallica-Sextia-Anconam**



Pieve di S. Savino



S. Gervasio dei Bulgari



Sarcofago - San Gervasio dei Bulgari



Bronzi di Pergola

## **BIBLIOGRAFIA**

G. RADKE, *Viae Publicae Romanae*, Bologna 1981

M. LUNI, *La Flaminia nelle gole del Furlo e del Burano*

P. L. DALL'AGLIO, *La Viabilità Romana delle medie valli del F. Cesano e del F. Misa*, DSPM, pp325-348

F. UNCINI, *Antiche vie tra Umbria e Marche*, Mediocredito dell'Umbria, 1995





