

Viabilità pubblica, economia e diritto nelle pieghe del Teodosiano

Il tema del nostro convegno¹ riguarda la terra come mezzo di sopravvivenza e di arricchimento. La terra, in questo senso, in una prospettiva cioè strettamente connessa all'economia del fondo ed a quella del territorio circostante, coinvolge inevitabilmente il problema della sua percorribilità e rinvia così all'idea di proprietà di essa. Lo schema definitorio privatistico, che ci è più familiare, ci orienta così verso gli strumenti apprestati dal diritto per disciplinare i percorsi attraverso la terra e le terre, a partire dalla risalente disciplina delle servitù di passaggio, *iter, actus, via*, oltre, in certa misura, a quella di acquedotto, per cogliere spunti di origine² e marcare differenze fra le varie ipotesi. Sono temi che hanno determinato un importante intreccio di studi, che in questa sede non può trovare adeguata discussione ma le cui linee sono ben note agli studiosi.

Non v'è dubbio che la disciplina delle servitù prediali, per la sua stessa funzione economico-sociale, si colloca pienamente nell'ambito dei rapporti giuridici fra privati. E tuttavia, osservandoli in filigrana, gli *iura praediorum, via, iter* e *actus*, sono già – direi per loro ‘predisposizione socio-economica’ – categorie ‘a vocazione pubblica’ perché tutte sembrano contenere, *in nuce*, una certa proiezione della disciplina romana della proprietà terriera verso l'alterità. Nel momento in cui il *dominus* accoglie (lo voglia o ne sia costretto, in caso di servitù coattive) il ‘passaggio’ altrui è l'‘altro’ che entra nella tensione giuridica della ‘vicenda proprietaria’, violandone l'intangibilità. Si tratti anche soltanto del proprietario del fondo dominante che attraversa il terreno limitrofo per raggiungere la *via publica*, nel momento stesso in cui la ‘sacralità laica’ del

¹ Il testo, che offro volentieri alla Rivista curata, con grande dedizione, da Francesca Lamberti, riproduce, con un minimo apparato di note, la comunicazione presentata in occasione del Convegno «Ravenna Capitale» del 2015, mantenendone volutamente lo stile discorsivo, reso anche nella traduzione di alcune fonti.

² Soltanto per un primo quadro di riferimento sui problemi di origine delle servitù cfr. B. Brugi, *Studi sulla dottrina romana delle servitù prediali* 1, in *AG.* 25, 1880, 321 ss.; S. Solazzi, *Specie ed estinzione delle servitù prediali*, Napoli 1948; G. Franciosi, *Studi sulle servitù prediali*, Napoli 1967; A. Burdese, sv. *Servitù prediali (diritto romano)*, in *NNDI.* 17, 1970, 118 ss.; L. Capogrossi Colognesi, *La struttura della proprietà e la formazione dei ‘iura praediorum’ nell'età repubblicana* 2, Milano 1976; A. Corbino, *Ricerche sulla configurazione originaria delle servitù*, Catania 1979; C. Möller, *Die Servituten. Entwicklungsgeschichte, Funktion und Struktur der grundstücksvermittelten Privatrechtsverhältnisse im römischen Recht. Mit einem Ausblick auf die Rezeptionsgeschichte und das BGB*, Göttingen 2010.

”
”
”
”

*dominium*³ viene infranta, si apre una prospettiva nuova e irreversibile in cui le *viae* e le regole minute sulla loro larghezza (*latitudo legitima*), diventano spie di una visione che è sempre, direttamente o mediatamente, collettiva, pubblica.

L'indizio più evidente di questi intrecci, che appaiono evidenti nelle vicende delle *viae publicae* romane⁴, che ci interessano più da vicino in questa sede, è anche nella disciplina delle servitù 'coattive'. La circostanza che un organo giurisdizionale possa imporre una servitù di passaggio in ipotesi di interclusione di un fondo, offre la misura della rilevanza pubblica del fenomeno, disciplinato in termini di rilevanza collettiva, anche se il vantaggio appare, nell'immediatezza degli interessi in gioco, circoscritto ad un soggetto privato. A ciò si aggiungano altri aspetti, come la 'tipicità' delle servitù, che caratterizza i contorni 'vincolati' dell'istituto, o la stessa 'perpetuità', espressione di un assetto perenne che non si concilia con la tendenziale disponibilità delle posizioni di vantaggio privatistiche⁵.

In definitiva, già scorrendo la disciplina degli antichi istituti posti a regolamentazione del passaggio si percepisce una connotazione rigida e vincolistica di essi che richiama profili di interesse collettivo.

Una percezione che è risalente.

Si pensi alla precisa regolamentazione decemvirale della *via* (scorrendo la testimonianza di Festo ... *et privatae VIII pedes in latitudine iure et lege ... lex iubet XVI in anfracto flexuque pedes* ...) che costituisce l'archetipo di una disciplina che, senza pretesa alcuna di entrare nei problemi di origine delle servitù e sulle loro articolazioni, certamente ha una connotazione di rilevanza pubblica della regolamentazione della *via*, prescindendo dal fatto che essa possa declinarsi, nel tempo, come *via* pubblica o privata. La sensazione (e non può essere molto di più in questo contesto) è che i piani di riferimento pubblico/privato, rilevanti giuridicamente sul piano della costituzione del diritto, non alterino tuttavia il fondamento dell'istituto, che sembra avere una vocazione comunque pubblicistica⁶.

³ Se mai possa esservi stata una tale sacralità in età storica, nel senso dell'inviolabilità di un *dominium* che può rendersi in via definitiva 'servente', allorché gravato da servitù, accogliendo così il linguaggio giuridico un paradosso definitorio su cui, forse, si aprono ancora spazi di riflessione.

⁴ Spunti di origine in A. Corbino, *Le 'viae' della legislazione decemvirale*, in *Labeo* 29, 1983, 320 ss.

⁵ Anche su questi temi mi limito a porre in evidenza alcuni elementi definitivi utili per le finalità di questo scritto, non potendo dar conto adeguatamente dell'importante letteratura in materia.

⁶ E questo forse varrebbe a spiegare l'intersecarsi di piani definitivi nelle fonti, come nel caso delle ulpianee *viae quae ad agros ducunt* di D. 43.8.2.23 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Privatae viae dupliciter accipi possunt, vel hae, quae sunt in agris, quibus imposita est servitus, ut ad agrum*

Per le *provinciae* assume un certo interesse, al riguardo, un'epigrafe contenuta nel CIL e relativa ad una *servitus viae* 'imposita' su *ager publicus* ed a vantaggio di una *societas* mineraria di Sisapo, nella *Baetica*, sulla cui lettura disponiamo oggi di una intelligente riflessione da parte di uno studioso cileno, Javier Barrientis Grandón, pubblicata negli Studi per Juan Miquel⁷, e che è riconducibile al I secolo a.C. L'iscrizione conferma la possibilità di costituire coattivamente servitù di passaggio nelle *provinciae* con una precisa indicazione della larghezza della *via* idonea al passaggio di carri per il trasporto dei materiali estratti dalla *societas*:

CIL. II².7 699a: [*Hi*]c viae servitus imposita est ab soc(ietate) Sisap(onensis) susum ad montes s(ocietatis) S(isaponensis) lat(a) ped(es) XIV.

I profili pubblicistici delle servitù, in questa visione d'insieme, andrebbero forse rimeditati verso quella prospettiva che a suo tempo io stesso, occupandomi della costituzione di servitù per destinazione del padre di famiglia ebbi a definire come 'ordinamentale'⁸. La tensione verso il superamento della logica volontaristica che ispirò quella riflessione forse oggi potrebbe anche permettermi di inseguire proiezioni più ampie. Ma questa è solo una prospettiva, che, forse per autoconvincermi, presento a me stesso, più che a voi. Comunque sia, passare, attraversare, muoversi sulla terra e sulle terre romane assume inevitabilmente un rilievo a sé stante, che modifica e ridisegna categorie giuridiche, spostando l'attenzione del giurista, in termini più o meno accentuati, verso il 'pubblico', il 'collettivo giuridico', in una proiezione definitoria che appare tendenzialmente unificante.

Mi interessa soprattutto cogliere questo snodo e coglierlo, come mi sono ripromesso di fare, nelle pieghe del Codice Teodosiano. Sullo sfondo di questo interesse vi è la consapevolezza, a tutti nota, della centralità dell'attenzione per il sistema viario in Roma, che è nell'immaginario collettivo, di tutti, non solo degli studiosi, uno dei principali profili della romanità, sulla scia della celebre osservazione di Strabone che considera acquedotti, *viae* e cloache come le opere su cui i Romani, a differenza dei Greci, posero la maggior cura⁹.

alterius ducant, vel hae, quae ad agros ducunt, per quas omnibus commeari liceat, in quas exitur de via consulari et sic post illam excipit via vel iter vel actus ad villam ducens. Has ergo, quae post consularem excipiunt in villas vel in alias colonias ducentes, putem etiam ipsas publicas esse.

⁷ J. Barrientis Grandón, *Servitus viae en Hispania y servidumbres rústicas en provincias (A propósito de Cil. II/7 699a=Ae. 1995, 846)*, in 'Liber amicorum' Juan Miquel: estudios romanísticos con motivo de su emeritazgo, Barcelona 2006, 80.

⁸ S. Randazzo, «*Servitus 'iure' imposita*». 'Destinazione del padre di famiglia' e costituzione 'ipso iure' della servitù, in *RDR*. 2, 2002, 302 e passim.

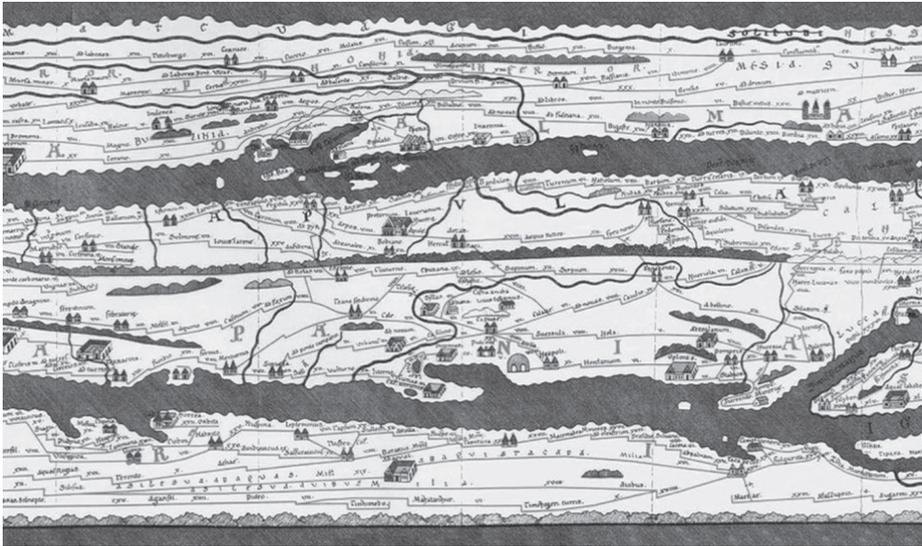
⁹ *Geogr.* 5.3.8.

Il reticolo viario, italico¹⁰ e poi imperiale – ancor oggi impressionante, solo a scorrere la cartografia degli *itineraria* nella raffigurazione che, basandosi su una carta romana¹¹, ci offre la Tabula Peutingeriana¹² nei suoi, impressionanti, 6.745 metri di lunghezza (fig. 1) – è la cifra della potenza romana. La conquista e la viabilità nei territori conquistati sono due facce della stessa medaglia, in una progressione parallela che è progressione di potere, di cultura, di commerci, di identità politica.

¹⁰ Per uno specifico esempio cfr. R. Knobloch, *Il sistema stradale di età romana: genesi ed evoluzione*, in *Insula Fulcheria* 40 vol. B, Castelleone 2000, 9 ss.

¹¹ Che potrebbe essere stata il frutto di una iniziativa privata, come suppone suggestivamente B. Salway, *The nature and genesis of the Peutinger map*, in *Imago Mundi* 57.2, 2005, 119 ss.

¹² Nelle sue impressionanti dimensioni la *Tabula*, detta anche *Codex Vindobonensis* per il luogo in cui è conservata, la Biblioteca Nazionale di Vienna (*Vindobona*) è l'unica carta degli *itineraria* romani che ci sia pervenuta, attraverso una copia medievale di un originale romano. La *Tabula Peutingeriana* fu rinvenuta nel 1507 da Konrad Celtes, bibliotecario dell'imperatore Massimiliano I, e la sua denominazione deriva dal suo secondo proprietario, l'umanista Konrad Peutinger. Non si tratta di una carta geografica di tipo fisico ma di una vera e propria carta stradale in cui troviamo tracciato in diversi colori il sistema viario – segnato in rosso il *cursus publicus* – le stazioni e le città più rilevanti. La funzione della carta era eminentemente pratica. Si voleva cioè fornire un'utile mappa stradale che indicasse le distanze tra un centro abitato e quello successivo, in miglia romane o in leghe (per la Gallia) o in parasanghe (per l'Oriente), illustrando sulla carta il percorso viario ed arricchendolo con informazioni utili al viaggiatore, come l'indicazione delle stazioni di sosta, delle terme o delle osterie poste lungo il percorso, considerando anche i luoghi i cui i cavalli potevano essere cambiati. Una convincente interpretazione (L. Bosio, *La Tabula Peutingeriana. Una descrizione del mondo antico*, Rimini 1983, 156) coglie nell'originale romano da cui deriva la *tabula* tre redazioni: la prima di età augustea (in stretta connessione proprio con l'organizzazione del *cursus publicus*), la seconda di epoca Severiana (in cui il *cursus publicus* viene riorganizzato), ed infine quella del IV sec. per la presenza di elementi che riporterebbero ad un'epoca coincidente con lo sviluppo del cristianesimo. Su quest'ultima redazione vi sarebbero state ulteriori modificazioni nell'VIII-IX sec. d.C., fino ad arrivare all'attuale copia medievale. Cfr. W. Kubitschek, *Itinerarien*, in *PWRE*. 9.2, 1916, coll. 2308-2363; K. Miller, *Die Weltkarte des Caistorius genannt die Peutingersche Tafel*, Ravensburg 1887; H. Gross, *Zur Entstehungsgeschichte der Tabula Peutingeriana*, diss., Berlino 1913; K. Miller, *Mappae mundi, Die ältesten Weltkarten* 6. *Rekonstruierte Karten*, Stuttgart 1898, 27; Id., *Itineraria romana, Römische Reisewegen an der Hand der T. P. dargestellt*, Stuttgart 1916; W. Kubitschek, *Rez. K. Miller, Itineraria Romana*, in *Gött. Gel. Anz.* 179, 1917, 1-117; Id., *Zeitschrift für die österreichischen Gymnasien*, 68, 1917-1918, 704 ss.; O. Cuntz, *Die Grundlagen der Peutingerschen Tafel*, in *Hermes* 29, 1894, 586 ss.; A. Levi, M.A. Levi, *Itineraria Picta. Contributo allo studio della tabula Peutingeriana*, Roma 1967; E. Weber, *Tabula Peutingeriana. Codex Vindobonensis 324*, Graz 1976. Da ultimo cfr. R.J.A. Talbert, *Rome's World: The Peutinger Map Reconsidered*, Cambridge/New York, 2010 (di cui segnalo l'innovativo supporto documentale al volume, offerto *online* all'indirizzo <http://www.cambridge.org/us/talbert/>), su cui v. il commento di R. Burri, in *Bryn Mawr Classical Review*, 2012.



Tabula Peutingeriana, Segm. VII, Wien, Österreichische Nationalbibliothek.

Così *privatae viae* e *viae* consolari sono partecipi del medesimo disegno nel discorso di Ulpiano a cui la dottrina romanistica ha attribuito, seppure nella varietà delle ricostruzioni, significato e valore centrale:

D. 43.8.2.20-26 (Ulp. 68 *ad ed.*): *Ait praetor: 'in via publica itinereve publico facere immittere quid, quo ea via idve iter deterius sit fiat, veto'. 21. Viam publicam eam dicimus, cuius etiam solum publicum est: non enim sicuti in privata via, ita et in publica accipimus: viae privatae solum alienum est, ius tantum eundi et agendi nobis competit: viae autem publicae solum publicum est, relictum ad directum certis finibus latitudinis ab eo, qui ius publicandi habuit, ut ea publice iretur commearetur. 22. Viarum quaedam publicae sunt, quaedam privatae, quaedam vicinales. publicas vias dicimus, quas graeci basilikas, nostri praetorias, alii consulares vias appellant. privatae sunt, quas agrarias quidam dicunt. vicinales sunt viae, quae in vicis sunt vel quae in vicos ducunt: has quoque publicas esse quidam dicunt: quod ita verum est, si non ex collatione privatorum hoc iter constitutum est. aliter atque si ex collatione privatorum reficiatur: nam si ex collatione privatorum reficiatur, non utique privata est: refectio enim idcirco de communi fit, quia usum utilitatemque communem habet. 23. Privatae viae dupliciter accipi possunt, vel hae, quae sunt in agris, quibus imposita est servitus, ut ad agrum alterius ducant, vel hae, quae ad agros ducunt, per quas omnibus commeare liceat, in quas exitur de via consulari et sic post illam excipit via vel iter vel actus ad villam ducens. has ergo, quae post consularem excipiunt in villas vel in alias colonias ducentes, putem etiam ipsas publicas esse. 24. Hoc interdictum tantum ad vias rusticas pertinet, ad urbicas vero non: harum enim cura pertinet ad magistratus. 25. Si viae publicae exemptus commeatus sit vel via*

coartata, interveniunt magistratus. 26. Si quis cloacam in viam publicam immitteret exque ea re minus habilis via per cloacam fiat, teneri eum Labeo scribit: immisisse enim eum videri.

Un testo – sarei tentato di definirlo, con consapevole forzatura, una sorta di ‘testo unico’ della materia – che offre, seppure con un’articolazione della disciplina che sembra a tratti forzata, un quadro essenziale in cui i riferimenti, intersecandosi, segnano approcci diversificati ma coerenti sul carattere pubblico della *via*, sempre in una prospettiva di articolazione pubblico/privato (vuoi in funzione dell’appartenenza del fondo adibito a strada, vuoi dell’uso del fondo; parlo volutamente di fondo perché una strada, comunque la si definisca, occupa sempre fondi o porzioni di fondi). E la distinzione che si basa sulla larghezza della *via* (le fonti sono così note che non mi è parso il caso di riportarle) non impedisce che il termine si dilati nell’applicazione e ricomprenda strade di tipo e dimensione differenti.

Il termine *via* diventa tuttavia assorbente e caratterizzante, assumendo una predominanza terminologica che sembra rivelare, in filigrana, una predominanza contenutistica ed un intreccio storico fra *viae publicae* e *viae privatae* forse ancora non del tutto chiarito. Sarebbe dunque utile, per quanto complesso, cercare di seguire i fili di questa storia (variamente discussa, ma che credo meriti qualche riscrittura), e, comunque, sarebbe cronologicamente sfalsato rispetto all’arco temporale di questa nota e di questo convegno.

Restiamo dunque al Codice Teodosiano.

Almeno otto titoli del Codice appaiono rilevanti per la dottrina che si è occupata della materia¹³: 8.5, *De cursu publico, angariis et parangariis*; 9.17, *De sepulchris violatis*; 11.10, *Ne operae a conlationibus exigantur*; 12.1, *De decurionibus*; 14.12, *De honoratorum vehiculis*; 15.1, *De operibus publicis*; 15.2, *De aquaeductu*; 15.3, *De itinere munendo*.

Dunque la nostra, di strada, è abbastanza impegnativa: abbiamo di fronte complessivamente, circa 336 costituzioni. E ci limitiamo al Teodosiano.

Concentrerei dunque la mia attenzione, nei margini di tempo che mi sono stati assegnati dagli organizzatori per questa comunicazione, al libro ottavo del Codice Teodosiano ed a due titoli che ci possono riguardare: il quinto, *De cursu publico angariis et parangariis* e il sesto, *De tractoris et stativis*, che, seppure poco valutato dagli studiosi nel nostro complesso quadro di riferimenti testuali, credo assuma una certa utilità nella definizione del problema. Si tratta, in entrambi i casi, di testi che incidono indirettamente sulla *via* e sul suo regime

¹³ Cfr., da ultimo, P. Biavaschi, *Vicende del ‘cursus publicus’ al tempo del Foedus Gothicum (382 d. c.)*, in *SDHI*. 79, 2013, 341 ss. ed ivi lett. 342 nt. 1.

giuridico, ma che tuttavia mostrano visibilmente la tensione fra la *via* e il suo utilizzo economico. Nel primo caso, quello del *cursus*, per l'evidente rilevanza economico-sociale della trasmissione di informazioni e servizi, e nel secondo per l'intreccio, a mio avviso interessante, fra fruizione privata e destinazione pubblica del tratturo.

Il primo dei due profili di interesse, il *cursus publicus*¹⁴, rileva, oltre che nel titolo, in altri luoghi del Teodosiano, che direttamente o indirettamente vanno considerati.

Il Digesto, a sua volta, com'è noto dedica uno spazio non indifferente del quarantatreesimo libro al *cursus publicus*, considerato in 5 titoli: D. 43.7, *De locis et itineribus publicis*; D. 43.8, *Ne quid in loco publico vel itinere fiat*; D. 43.9, *De loco publico fruendo*; D. 43.10, *De via publica et si quid in ea factum esse dicatur*; D. 43.11, *De via publica et itinere publico reficiendo*.

E non mancano i riferimenti del Codice, per quanto solo 12 sono i luoghi non compresi nel Teodosiano e per altro di limitata importanza per la ricostruzione del diritto in questa particolare materia.

Dunque una messe di occasioni di riflessione e di confronto è quella offerta dalle nostre fonti e su cui l'attenzione degli storici non è stata marginale.

Il sistema complesso di trasmissione di informazioni e di trasferimento di merci e persone ha avuto, infatti, anche di recente una certa attenzione; mi riferisco, ad esempio, fra gli altri¹⁵, agli studi di Pascal Stoffel del 1994¹⁶ e di

¹⁴ Utilizzo l'espressione, comune dal IV secolo, per indicare non soltanto il sistema di trasmissione imperiale di informazioni e trasporto, risalente ad Augusto (Svet. *Aug.* 49.3; v. pure D. 50.4.18; SHA, *Ant. Pii*, 12; *Sept. Sev.* 14; *Amm.* 21.16.18) ma, estensivamente, i percorsi viari che ne derivarono, in un reticolo di infrastrutture utilizzate anche per finalità commerciali o private.

¹⁵ Cfr., per un primo approccio generale al problema: G. Humbert, *Cursus Publicus*, in C. Daremberg, E. Saglio, *Dictionnaire des Antiquités Grecques et Romaines* 1², Graz 1969 (rist. Paris 1887) 1645 ss.; O. Seeck, *Cursus Publicus*, in *PWRE.* 4.2, 1901, 1846–1863; O. Cuntz, *Itineraria romana. Itineraria Antonini Augusti et Burdigalense*, Leipzig 1929; E. J. Holmberg, *Zur Geschichte des Cursus Publicus*, Uppsala 1933; H.-G. Pflaum, *Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire Romain*, in *Mémoires présentés à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres* 14.1, Paris 1940, 189 ss.; H. Bender, *Römische Straßen und Straßenstationen. Kleine Schriften zur Kenntnis der römischen Besatzungsgeschichte Süddeutschlands*, Stuttgart 1975; L. Casson, *Reisen in der Alten Welt*, München 1976 (= *Travel in the Ancient World*, London 1974–1979); H. Halfmann, *Itinera Principum. Geschichte und Typologie der Kaiserreisen im römischen Reich*, Stuttgart 1986; E.W. Black, *Tacitus Ann 4.27.1 und der cursus publicus auf der Adria*, in *SCI.* 13, 1994, 60 ss.; Id., *Cursus Publicus. The Infrastructure of Government in Roman Britain*, Oxford 1995; W. Eck, *Die Verwaltung des Römischen Reiches in der Hohen Kaiserzeit: ausgewählte und erweiterte Beiträge* 1, Berlin 1995; 2, Berlin 1997; A. Kolb, *Kaiser Julians Innenpolitik: Grundlegende Reformen oder traditionelle Verwaltung? Das Beispiel des Cursus Publicus*, in *Historia* 43.3, 1998, 342 ss.

¹⁶ P. Stoffel, *Über die Staatspost, die Ochsengespanne und die requirierten Ochsengespanne*.

Anne Kolb del 2000¹⁷; sono ricerche di impianto generale, che coprono l'arco temporale dell'istituto, da Augusto al VI secolo, sino al lavoro del 1999, ancora fondamentale, della nostra Lucietta Di Paola¹⁸, che mette in campo, con attenzione ed acume, Cassiodoro, Filostrato e Libanio¹⁹.

Vorrei sorvolare sulla questione definitoria, per quanto la contrazione, nelle fonti, del riferimento al *cursus publicus*, non è certo priva di rilevanza e significato e vorrei superare i dettagli organizzativi e strutturali del *cursus*, per quanto sarebbero utili per il discorso che vado conducendo. Di certo il *cursus*, *cursus velox* o *cursus clabularis* produce una gamma di servizi e articolazioni²⁰, rigorosamente disciplinati²¹, che dalla *Constitutio Antoniniana* in avanti si sviluppano esponenzialmente, insieme alla burocratizzazione dell'impero. E la fiscalità rende necessario il trasporto di denaro, con l'urgente bisogno di rendere il percorso presidiato e sicuro in una prospettiva che parte dopo la *Constitutio Antoniniana* ed è presente nel Teodosiano:

CTh. 8.5.33 pr. (Imp. Valentinianus, Valens et Gratianus ad Constantium, a. 374): *Evectionum emittendarum etiam per ceteras provincias dumtaxat in translationem vestium tua sinceritas habeat facultatem, ut, si forte in itinere vicarius non fuerit, cum vestes eadem transferuntur, tarditas nulla generetur: certe, ubi idem vicarius forte morabitur, aut dimittet tuas aut alias ipse renovabit. et hoc quidem eo constituitur exemplo, quo aurum argentumque transfertur, in quo utique nullum evectioibus tuis adfertur obstaculum, quominus id, quod transmissum fuerit, ad loca statuta perveniat.*

Percorsi presidiati e sicuri anche per l'invio di disposizioni e informazioni

Eine Darstellung des römischen Postwesens auf Grund der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codex Iustinianus, Lang 1994.

¹⁷ A. Kolb, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*, Berlin 2001.

¹⁸ L. Di Paola, *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Messina 1999.

¹⁹ Nel licenziare questo contributo segnalo una recentissima monografia (che non ho potuto consultare ma di cui mi è nota una stesura del 2013, dello stesso Autore e con lo stesso titolo, in veste di Tesi di laurea), di L. Lemcke, *Imperial Transportation and Communication from the Third to the Late Fourth Century: The Golden Age of the cursus publicus*, Bruxelles 2016.

²⁰ CTh. 6.29.2 pr. (Imp. Constantius et Iulianus Caes. ad Taurum, a. 357): *Agentes in rebus in curis agendis et evectioibus publici cursus inspiciendis nostrorum memores praeceptorum credimus in omnibus velle profutura rei publicae. sed accedunt ex officio mirandae prudentiae tuae, qui parem sibi licentiam vindicent; contigit etiam, ut vicarii quoque mittant ex officiis suis huiusmodi negotiis operam praebituros. adimatur ergo haec licentia facinoribus et officiis universis curarum publici cursus copia denegetur, nam solos agentes in rebus in hoc genere iussimus obsequium adhibere.*

²¹ Fra i vari aspetti di questo controllo vi è anche quello della tutela della corrispondenza, aspetto su cui cfr., da ultimo, E.G.D. Van Dongen, *The postal service and the breach of mail confidentiality*, in *Revista europea de historia de las ideas políticas y de las instituciones públicas*, 8, 2014, online in: <http://www.eumed.net/rev/rehipip/08/postal-service-rome.html>.

funzionali al controllo amministrativo e all'amministrazione della giustizia nel territorio:

CTh. 1.16.1 (Imp. Constantinus Rufino Octaviano correctori Lucaniae et Britanniarum, a. 315): *Quicumque extraordinarium iudicium praefectorum vel vicariorum elicuerit vel qui iam consecutus est, eius adversarios et personas causae necessarias minime ad officium praefectorum vel vicarii pergere aut transire patiaris, sed de omni causa in tuo iudicio praesentibus partibus atque personis ita his temporibus ipse cognosce, quae ex eo die computabis, ex quo causa in tuo iudicio coeperit inchoari, ut tunc demum, si ei, qui extraordinarium iudicium postulaverit, tua sententia displicebit, iuxta ordinem legum interposita eam provocatio suspendat atque ad suum iudicem transitum faciat.*

Così la *via* diventa un microcosmo a sé stante, con i suoi servizi (integrativi e istituzionali) molteplici e dettagliati dalle fonti²², con le *mansiones* attrezzate e le funzionali *mutationes* a distanze cadenzate, con le stazioni con funzione militare, fiscale, doganale, procuratoria annonaria, postale, con i punti di sosta per il cambio dei cavalli e la manutenzione dei carri, con il controllo dei transiti. E così per *stativae*, *stabulae*, *diversoria*, integrate, se insufficienti, da *villae* e abitazioni private²³ offerte come alloggio lungo le *viae*²⁴.

Un reticolo di mansioni e servizi che nella sua complessa organizzazione diventa emblematico. La *statio* o la *mansio* non sono soltanto punti di riferimento

²² Per tutti cfr. C. Corsi, *Le strutture di servizio del cursus publicus in Italia: ricerche topografiche ed evidenze archeologiche*, Oxford 2000.

²³ CTh. 11.16.15 (Imp. Gratian. Valentin. Theod. ad Hypatium p. p.): *Publicis vel sacris aedibus construendis atque reparandis, hospitalium domorum minime curae subiaceant ...*

²⁴ Nelle fonti giuridiche le espressioni ricorrono variamente; limitandoci alle ipotesi principali v., per *mansio*, CTh. 1.16.12; 7.10.1; 8.5.23; 8.5.35; 8.10.2; 10.26.2; 11.1.9; 11.1.21; 12.1.21; 12.1.119; 12.6.21; C. 12.35.11; D. 50.4.18.10; Lex. Burg., Lib. Const. 38.3, 5-6; per *mutatio*: CTh. 6.29.5, 6; 8.5.34; 8.5.36; 8.5.65; 11.1.9; C. 12.50.15; 12.50.17; 12.50.18; per *stativae*: CTh. 8.6.2; per *stabulum*: CTh. 7.10.1, 2; D. 4.9.1; 17.2.52.15; 47.5.1. Tuttavia le indicazioni più utili, sul piano della ricostruzione dei posti di sosta sulle *viae publicae* e della loro funzione economica e di controllo sono nelle fonti letterarie. In esse *mansio* è espressione di immediata leggibilità, derivando da *manere*, sostare: Hor. *Sat.* 1.5.86-87, e si lega soprattutto alla 'fermata', intesa come sosta breve, contrapposto a *stativa*, che invece indica un soggiorno più lungo durante il viaggio. *Mutatio* appare connesso al cambio degli animali, come attesta la legatura a *per* (*permutatio*) utilizzata in varie fonti con evidente riferimento al cambio. *Statio* compare nei testi letterari in vari usi, dal luogo di ritrovo al posto di controllo militare della *via*, e solo dalla metà del IV *mansio* e *statio* diventano sinonimici, in un senso simile a quello dell'*hospitium*, locanda dove pernottare. Così come per le *stativae* che assumono un significato generico, come luoghi deputati alla sosta in ambito militare e civile. Gli *stabula* indicano alberghi muniti di stalle per gli animali, in una accezione non esclusiva del *cursus*, ma utilizzata anche per alloggi urbani, così come i *deversoria*, termine che frequentemente viene utilizzato per indicare le *tabernae* (indicate anche come *cauponae* o *popinae*) poste *secundum viam*, pur essendo possibile l'uso di queste espressioni per strutture poste nei centri urbani.

logistico, per i militari o per i semplici vaindanti, ma sono simboli dell'essere l'impero rappresentato nel *framework* della *viae publicae*, perché il viaggiatore sapesse che i frequenti²⁵ luoghi di sosta erano espressione di assistenza e di sostegno, per alleviare la fatica del viaggio²⁶, ma anche di controllo e repressione²⁷, come in una sorta di ritualità funzionale delle tappe, che scandiscono strade e potere al tempo stesso, in una ricorrenza operativa e simbolica che è specchio riflesso del potere imperiale, imponendo 'coercizioni disciplinari' che diventano strumento formidabile del potere stesso per tenere il corpo sociale coeso²⁸. Una lettura che, evidenziata dalle fonti per le *viae militares*, percorsi ineludibili e tassativi per i soldati²⁹, sembra estensibile a tutto il reticolo viario assistito dai servizi delle *mansiones*, in primo luogo per il pernottamento e per il cibo.

Tutte realtà che ricorrono nella Tabula Peutingeriana³⁰:

²⁵ Nell'*Itinerarium Burdigalense* le distanze fra i luoghi di sosta erano mediamente di 15 km., con punte di circa 40 km.: *It. Burd.* 551.9.

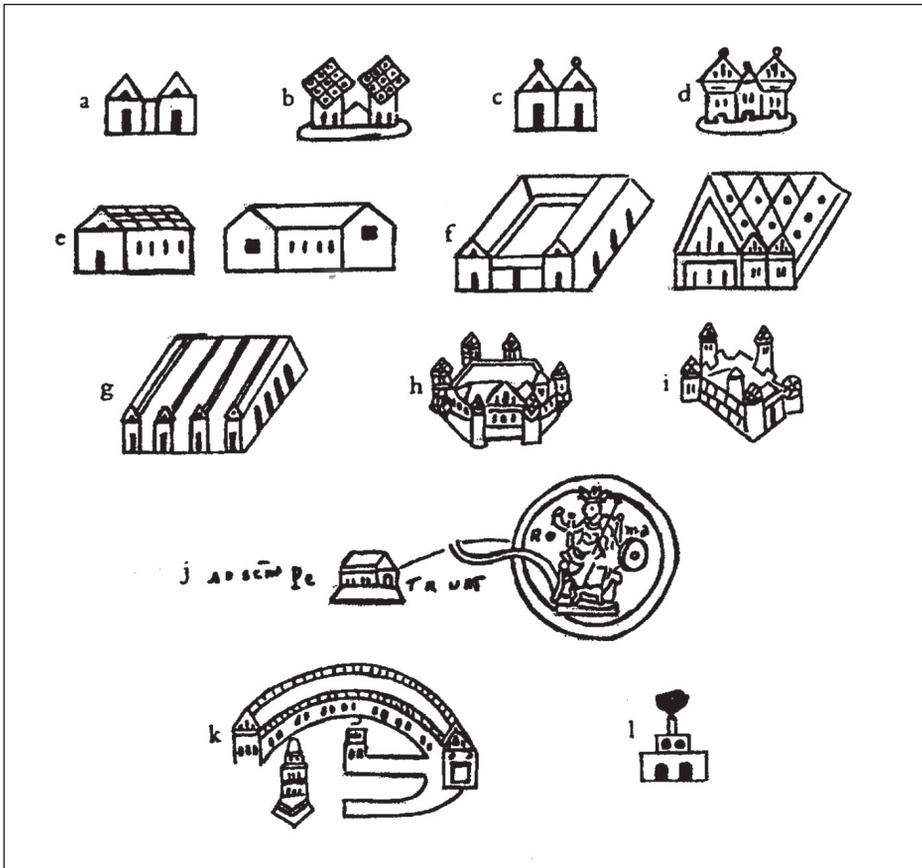
²⁶ *Symm. Epist.* 7.32.1: *Minuentur tamen labor intervallis brevibus mansionum*; *Rufin. Basil. Hom.* 1.3, p. 1726c.

²⁷ Sulle *multae* connesse a varie ipotesi di violazione inerenti il *cursus* disponiamo di una capillare catalogazione offerta dalla Tesi di Dottorato di G. Maragno, *Multe in oro, burocrazia e controllo imperiale nel tardoantico*, 2013.

²⁸ Riprendo, inconsapevolmente quasi ricopiandole, alcune espressioni che ebbi modo di usare in un mio saggio su Michel Foucault del 2011 il cui pensiero, benché apparentemente distante dal tema di questa riflessione, mi è ora apparso (sorprendendomi io per primo di ciò) attinente anche alla visione generale del potere imperiale: S. Randazzo, *Diritto romano, potere e sovranità. Foucault e un'esperienza della modernità*, in *Index* 39, 2011, p. 122 e *passim*.

²⁹ *Ambr. in Psalm.* 118.5.2, 2-3: *Miles qui ingreditur iter, viandi ordinem non ipse disponit sibi nec pro suo arbitrio viam carpit..., sed itinerarium ab imperatore accipit..., praescripto incedit ordine... rectaque via conficit iter, ut inveniatur commeatuum parata subsidia. Si alio ambulaverit itinere..., annonam non accipit, mansionem paratam non invenit. (Imperator) ideo et stativas ordinat; triduo ambulat exercitus, quarto requiescit die. Eliguntur civitates, in quibus triduum, quadriduum et plures interponantur dies, si aquis abundant, commerciis frequentantur*. Di Alessandro Severo la disposizione (collocata fra il 222 e il 235 d.C.) che i soldati ricevessero l'annona, ovvero i viveri che spettavano loro, nelle *mansiones*, velocizzando così il percorso avendo alleggerito i militari del carico relativo: *SHA. Sev. Alex.* 47.1: *(Alexander) milites expeditionis tempore sic disposuit, ut in mansionibus annonas acciperent nec portarent cibaria decem et septem, ut solent, dierum nisi in barbarico...».*

³⁰ Presentate e commentate da Corsi, *Le strutture di servizio del cursus publicus* cit. 63.



Un potere che crea una minuta griglia di riferimento nel *cursus* e nelle modalità di autorizzazione (*diplomata* concessi già a partire da Diocleziano) al percorso, che manca, invece, negli itinerari naturali non assistiti, strade anch'esse, ma in cui la presenza dello stato è sospesa, se non assente, in una disseminazione e pluralizzazione 'reticolare' del potere meno incombente e visibile, nella sua forza e nella sua pervasiva presenza.

Una presenza minutamente dettagliata in certi casi, come per l'*evectio*, titolo personale, non cedibile, che conteneva in genere il nome dell'autorità che l'aveva rilasciato, la data di scadenza, il nome dei viaggiatori, l'itinerario, gli animali, il cui numero era in relazione alla funzione svolta dal viaggiatore, i veicoli, gli accessori, il peso, eventuali annotazioni ed il diritto alla *tractorìa*, ovvero al vitto durante il viaggio³¹.

³¹ CTh. 8.5.9,12,39,49,56.

E la *via* si caratterizza, ancora, per le sue specifiche magistrature (*praefecti e praepositi cursus publicus*), per la sua fiscalità, inasprita e pressante, per i suoi modelli di sfruttamento del lavoro che nelle *provinciae* portano a rendere obbligatorio il servizio lavorativo per la manutenzione delle *viae*³² ed a prevedere severe misure per prevenire il deterioramento delle *viae publicae*³³. E, ancora, si caratterizza per il suo microcosmo di ruoli e mansioni, che coinvolge uomini e strutture, dai veterinari ai *carpentarii*, agli addetti alle riparazioni, soggetti individuali, a volte organizzati privatamente, in *collegia*, come quello degli *jugarii*, noleggiatori di bestie da soma o dei *cisiarii*, che noleggiavano carri e carrozze.

Così il *manceps* è asservito alla *mutatio*, al punto che il suo allontanamento da essa può, se superiore a due giorni al mese, farlo andare incontro alla pena capitale:

CTh. 8.5.36 (Imp. Gratianus, Valentinianus et Theodosius ad Syagrium pp., a. 381): *Mancipibus supra lustrale tempus cura non immineat mancipatus: nec intra triginta dies... amplius cuiquam liceat ex mutatione discedere. Quod si supra praescriptum numerum dierum ab statione, quam receperit, excesserit, capitali animadversione puniatur.*

Analogamente l'oste che gestisce una stazione di sosta è responsabile oggettivamente per il fatto dei suoi dipendenti:

D. 47.5.1.6 (Ulp. 38 *ad ed.*): *Caupo praestat factum eorum, qui in ea caupona eius cauponae exercendae causa ibi sunt.*

Una responsabilità che è proporzionata alla rilevanza della *mansio*, come per la *mansio* di Ravenna, paragonata a quella romana da Cassiodoro, *Var.* 10.28.1 (Atto del 535-536 d.C., pubblicato nel 537 d.C.):

«E perciò i cassieri che concedono una deroga di grano, di vino o di formaggio, i macellai, i vinai, i collettori di imposte dei magazzini e delle botteghe, i fattori ed i magazzinieri che fanno capo a Roma o alla *mansio* ravennate...»³⁴.

³² Gli interventi imperiali sulla fruizione e sulla manutenzione della rete viaria, il cui buono stato è una preoccupazione comprensibile e risalente; cfr. J.L. Cañizar Palacios, *Consideraciones sobre aspectos jurídico-legislativos en relación con las vías públicas de Hispania durante la antigüedad tardía*, in *HAnt.* 29, 2005, 228 ss.

³³ V. ad es. CTh. 15.3.4 che attesta come nel 399 Arcadio e Onorio intervengono per imporre a chiunque tali oneri, rilevando la tendenza di soggetti di elevato rango a sottrarsi alla contribuzione per la costruzione e la manutenzione delle *viae*.

³⁴ *Et ideo arcarios prorogatores tritici, vini et casei, macellarios, vinarios, capitularios horreariorum et tabernariorum, fenerarios et cellaritas, qui ad urbem Romam vel ad mansionem pertinent Ravennatem ...*

Ma per il giurista diventa di speciale rilievo quello che Cassiodoro, *Var.* 1.29.2 (Atto del 507-511 d.C., pubblicato nel 537 d.C.) ricorda circa una misura conseguente all'acquisizione da parte di privati del possesso di terre assegnate ufficialmente alle *mutationes*:

...ogni lembo di terra, che è ufficialmente assegnato alle *mutationes*, che è caduto in possesso dei privati, sia rivendicato per il servizio pubblico, ed i proprietari indennizzati nella giusta misura per la loro perdita³⁵.

Dunque un intervento pervasivo che rafforza l'idea speculare di *mutationes/via* = stato, come emerge a chiare lettere dal Codice Teodosiano:

...ogni proprietà privata che abbia ospitato un governatore nel corso di un suo viaggio, sia reclamata tra le risorse del fisco. Così, quindi, i «*iudices*» si occupino di costruire e mantenere efficienti le *mansiones*³⁶.

Così le mansioni finalizzate al trasporto di documenti si intersecano con quelle del trasporto e della gestione delle merci (involgendo dunque l'annona civile): l'impressione, ancora una volta, è che le vie dell'impero non siano passaggi, ma siano l'impero stesso. E così quando Ambrogio viene sollecitato da Valentiniano ad intraprendere un viaggio verso i confini e mediare con i barbari si prevede che vengano inviate le missive con le disposizioni per l'apprestamento delle *mansiones* con ogni sorta di beni, come se si attendesse l'imperatore stesso:

Ambr. *de obit. Valent.* 24 (392 d.C.): *Ecce postridie litterae de instruendis mansionibus, invectione ornamentorum regalium aliaque huiusmodi, quae ingressurum iter imperatorem significarent.*

Un quadro che risente della 'svolta' di Arcadio Carisio, il *magister libellorum* di Diocleziano, che intorno al 300 introduce il *cursus vehicularis*, mentre si sviluppano i due grandi *itineraria*, in primo luogo l'itinerario Antonino e quello Burdigalense, che ha studiato con scrupolo Benet Salway³⁷. È uno spunto ul-

³⁵ ... *terrarum spatia, quae veredis antea licuerunt, mutationibus suis a possessore vindicata restituat, ut nec illis parvo spatio indicantur damna et istis recuperata sufficiant.*

³⁶ CTh. 1.16.12 (Imp. Valentinianus, Valens et Gratianus ad Viventium praefectum praetorio, a. 369): ... *Addimus sane, ut eius, qui provinciae praesidentem propria possessione susceperit, ager, quem diversorium habuerit praedictus in transitu, fisci viribus vindicetur. Ita enim iudices mansiones instruere et instaurare nitentur.*

³⁷ *There but not there: Constantinople in the Itinerarium Burdigalense*, in *Two Romes: Rome and Constantinople in Late Antiquity*, New York 2012, 293 ss. Fra le altre opere dello studioso britannico dedicate al tema ricordo B. Salway, *The perception and description of space in Roman itineraries*, in M. Rathmann (a cura di), *Wahrnehmung und Erfassung geographischer Räume in der Antike*, Mainz 2007, 181 ss. e Id., *Les itinéraires antiques, manuscrits et monuments*, in *Les Dossiers d'Archéologie* 343 (*Les voies romaines autour de la Méditerranée*), 2011, 6 ss.

teriore quello di entrare nella definizione e cogliere nell'*itinerarium*, percorso scandito da strutture organizzate e delineato con precisione, in una proiezione che presto diverrà cartografica, la radice '*iter*' che ci allontana da quella di *via*, più appropriata, e ci conferma il valore assorbente della disciplina pubblica della viabilità. E ci parla, ancora, della logica cadenzata dell'itinerario, percorso a tappe verso una meta, sia essa una città, vera o spirituale, come negli itinerari religiosi, nei percorsi scanditi da stazioni di purificazione e riflessione del viandante.

Il contesto definitorio del servizio di trasporto si interseca con i *tractoria* che hanno una loro sfera definitoria lata, muovendo dal significato tecnico di autorizzazione all'uso del *cursus clabularis* nel quarto secolo e svolgendosi, autonomizzandosi, nel senso di percorsi a sé stante e secondari, disciplinati dal Teodosiano in funzione di precise attività economiche come la transumanza, che implicava oneri proporzionali al transito delle greggi. Quello dei tratturi è un tema che appare emblematico, a sua volta, nello studio dell'evoluzione della viabilità ma anche, specularmente, delle dinamiche evolutive del mondo romano. Così, dalle origini religiose della transumanza – che si avviava dal 21 aprile, festa della *dea Pales*, significativamente concomitante con l'anniversario della fondazione di Roma – si coglie un evidente rapporto fra la ritualità della festa di purificazione religiosa, celebrata nei *Palilia*, e la gestione del nomadismo pastorale, comunque ricompreso nel controllo politico dell'economia nel territorio romano. Ed infatti già una *lex agraria* del 111 a.C. ed una *lex Iulia de re pecuaria* del 46 a.C.³⁸ prevedevano, fra l'altro, per i percorsi delle greggi, l'uso di *calles publicae* a pedaggio, servite da stazioni di sosta (*tabernae mansiones*), in una simbiosi fra agevolazione viaria e controllo politico dei tratturi.

D'altro canto, per quello che sono riuscito a verificare, la gran parte dei riferimenti del Teodosiano che riguardano il *cursus publicus* e che travalicano il significato tecnicamente connotato dell'espressione, per estendersi alle molteplici utilizzazioni, pubbliche, militari e private, delle *viae* e delle stazioni di sosta³⁹, sono pertinenti più propriamente al *cursus clabularis* ed all'intreccio fra istanze di governatori e funzionari e provvedimenti imperiali conseguenti.

³⁸ Quest'ultima legge, di Giulio Cesare, stabiliva che almeno un terzo fra i pastori di cui si servivano i proprietari di greggi fosse costituito da *ingenui puberi*, allo scopo di evitare il ricorso esclusivo al lavoro degli schiavi e, probabilmente, per fronteggiare alcune tensioni sociali: Suet. *Caes.* 42: *neve ii, qui pecuariam facerent, minus tertia parte puberum ingenuorum inter pastores haberent*; Cass. Dio 43.39.5; cfr. A. M. Snárez Pfiñeíro, *César: ¿un político 'popular'?*, in *Polis. Revista de ideas y formas políticas de la Antigüedad Clásica* 9, 1997, 259.

³⁹ In questo senso, convincentemente, Corsi, *Le strutture di servizio del cursus publicus* cit. 77.

Così, nell'ordito delle disposizioni di Diocleziano e Costantino, il sistema viario assume il *cursus publicus* come cifra della sua utilizzazione ed effetto irrinunciabile della pervasiva presenza dello stato e della priorità attribuita ai suoi interessi.

Se, in questa suggestione di intrecci definitivi e disciplina minuziosa del *cursus*, ci volgessimo al passato e ripercorressimo in questa prospettiva la storia della terra e della circolazione viaria, fra fondi e fra territori, forse potremmo, se non riscrivere, certamente rivedere, su quella storia e sui profili definitivi dell'articolazione pubblico/privato, dalla cui insoddisfazione nascono queste brevi considerazioni.

Salvo Randazzo
Università LUM 'Jean Monnet'
randazzo@lum.it

