

# La viabilità interna di Veleia (dalle carte di P. A. Martini, G. Buzzini e G. A. Antolini)

Luca Lanza

["Ager Veleias", 3.03 (2008)]

La fondazione di una città romana, a prescindere dal proprio *status* giuridico e dalle proprie dimensioni, rappresentò sin dagli esordi dell'esperienza urbanistica romana, un evento complesso e multiforme, legato solo in parte agli aspetti tecnico-urbanistici della realizzazione strutturale, in quanto prima ancora vincolato da profondi e tradizionali principi ideologici e simbolici, fra i quali brilla il concetto stesso di "*limite urbano*"; tradizionalmente scandito da mura, torri e porte, o più raramente da semplici limiti simbolici, esso conteneva in sé il valore intrinseco del concetto stesso di *urbs*, distinguendolo fisicamente dal suo esatto opposto, l'*ager*. È infatti il "*limite urbano*" a sancire il distacco tra cittadini e non cittadini, tra *urbanitas* e *ruralitas*, e nel contempo tra vita e morte, segnando il confine oltre il quale sorgono gli edifici di coloro che non erano più tra i vivi. Gli unici elementi in grado di solcare tale limite, che – come ricorda Gaio (*D. I*, 8, 1) – è *sanctus*, e di mettere in contatto tra loro queste due differenti sfere fisiche ed ideologiche, è costituito proprio dalle *viae*, che dal centro dell'*urbs* si innervano nel territorio circostante, divenendo a loro volta veri e propri *monumenta* della città stessa, della volontà dei suoi vivi, e dell'ostentata gloria dei suoi defunti. Anche i centri urbani meno noti, più piccoli o decentrati dovettero pur sempre mantenere saldo questo imprescindibile concetto, primo e fondamentale emblema della sacralità cittadina nei confronti del territorio circostante. Per tanto, comprendere e distinguere i precisi limiti urbani di un centro antico si è spesso rivelato il modo più idoneo per far luce sui diversi aspetti che contraddistinsero la scelta di determinate soluzioni urbanistiche, l'adozione o meno di precisi canoni costruttivi, e l'eventuale applicazione di innovazioni strutturali di carattere sperimentale. Tale condizione, in realtà, in ben pochi casi poté tuttavia realizzarsi appieno, a causa soprattutto delle numerose interferenze strutturali che col tempo hanno contribuito a rendere complessi lo studio e la ricostruzione del preciso assetto di una città antica attraverso le spesso fuorvianti trame dell'ordinamento territoriale moderno. La continuità urbanistica costituisce uno dei principali ostacoli a tale comprensione: centri romani come Brescia, Verona, Aosta o, ancor meglio, le *coloniae* romane dislocate lungo il corso della *via Aemilia*, completamente inghiottite dal susseguirsi di riassetto urbanistici che hanno condotto alla formazione della città moderna, consentono oggi di leggere le proprie preesistenze solo attraverso l'accurato raccordo dei dati topografici con gli isolati ed eterogenei elementi archeologici, legati per lo più ai risultati di indagini d'emergenza per nulla connesse ad un sistematico progetto di recupero strutturale.

Nonostante a Veleia tutto questo non sia accaduto, merito in gran parte della singolare disgregazione del tessuto urbano antico registrabile a partire dal III sec. d.C., e della pressoché totale assenza di insediamenti consistenti sviluppatisi *in situ* dal medioevo ad oggi – eccezione fatta per lo sparuto nucleo di abitazioni concentrato attorno alla pieve di S. Antonino a Macinesso –, la situazione interpretativa del centro antico non può certo dirsi completa, a causa di numerosi fattori legati per lo più alle prime fasi della scoperta del sito stesso. Sebbene infatti sul finire del Settecento il foro, la *basilica* e gli edifici ad esso

annessi, così come *domus*, terme e botteghe, siano state riportate in luce senza particolari difficoltà, la porzione di città che noi oggi conosciamo rappresenta soltanto una piccola parte di quella che dovette essere effettivamente l'ampiezza dell'antico *municipium* appenninico, e per l'esattezza soltanto il settore pubblico per eccellenza, costituito dal foro e dai primissimi quartieri circumforensi. Tutto ciò basta forse a darci un'idea complessiva del centro antico, ma per certo non ci aiuta a comprenderne *in toto* la progettualità di base, e l'effettiva portata di eventuali riassetti urbani che si susseguirono durante il suo intero arco di vita. A questo aspetto va aggiunta poi la sensibile riduzione dell'area archeologica a noi oggi nota rispetto agli effettivi spazi urbani indagati all'indomani della scoperta della città, fenomeno legato in gran parte al progressivo degrado di numerose strutture già lamentato agli inizi dell'Ottocento.

Il primo a denunciare esplicitamente tale situazione fu l'architetto romagnolo Giovanni Antonio Antolini – l'autore delle celebri *Le rovine di Veleia misurate e disegnate* (I-II, Milano 1819-1822) –, il quale, nel 1819, descrisse così la reale situazione che si manifestava agli occhi di chi giungesse presso la pieve di S. Antonino per visitare le rovine del *municipium*, pressappoco laddove è dislocato il moderno ingresso all'area archeologica: «Ognuno che si rechi a Veleia, andandovi o da una parte o dall'altra, giunto che sia al luogo superiore alla chiesa, se mosso non fu dall'amore per le antichità, o se occhi e mente non ha di consumato artista o di sapiente archeologo, ma solo spinto vi sia dalla curiosità, poca o niuna sorpresa gli fanno quelle rovine [...] e gli scavi essendosi fatti con poca avvedutezza, e rispetto per le cose che si andavano scoprendo, quelle rovine niun diletto né sorpresa arrecano ai loro occhi [...]» (ms. 25A/MANPR, I, pp. 13-14).

Questo lucido e disincantato quadro descrittivo rappresenta, per un moderno studioso, l'ultima testimonianza scritta di una situazione definitivamente perduta: se, infatti, già all'incirca due secoli or sono, l'Antolini lamentava quanto poco rimanesse effettivamente degli edifici che si ergevano in antico a monte della pieve di S. Antonino (nell'area indagata più elevata del centro, sita a 468-469 metri s.l.m.), e quanto avessero avuto parte in questo degrado scavi condotti secondo metodologie approssimative e scarsamente scientifiche, oggi possiamo certamente sostenere di aver definitivamente perduto la possibilità di ricostruire l'aspetto di questo quartiere antico sito nell'area meridionale del centro, completamente obliterato dalla presenza di un piccolo complesso abitativo moderno e dell'attuale tracciato viario che, provenendo da Rustigazzo, conduce al sito cingendo la pieve e prosegue poi verso la bassa valle del Chero. Ciò che accadde nell'eclatante caso della scomparsa del quartiere meridionale urbano, dovette capitare altresì in gran parte delle aree edificate che si sviluppavano ad ovest del foro in epoca romana a costituire l'originario settore occidentale cittadino. Ancora l'Antolini (ms. 25A/MANPR, I, p. 14) ricorda infatti come l'attuale corso d'acqua Riòlo, che scandisce il margine occidentale dell'area archeologica, fosse in realtà un confine fittizio, per nulla fedele ai margini originari della città romana: egli appunto mette in guardia il lettore scrivendo «non facciamo caso del torrentello Riòlo [...] perché, sebbene abbia largo e profondo alveo, non lo teniamo per antico [...]». Poco oltre chiarisce l'argomento dicendo che «in questa idea siamo venuti dal sapere che nei campi Ceregni situati alla sinistra sua sponda, nelle prime escavazioni furono trovati notabili avanzi di fabbricati e musaici, i quali fanno conoscere che la città si estendeva continuamente verso il Riofreddo».

Tale considerazione ci induce direttamente a capire come in realtà già a partire dagli anni immediatamente successivi alla prima campagna di scavi promossa nel 1760 da Filippo I di Borbone – al tempo duca di Parma, Piacenza e Guastalla, dopo la pace di Aquisgrana del 1748 – gran parte delle strutture riportate alla luce fossero già a rischio di deterioramento, causa primaria forse la scarsa attenzione accordata alle opere di consolidamento degli edifici "minori". Proprio così, "minori"! Dovette infatti essere questa sorta di distinzione a guidare in realtà i primi anni delle indagini: le fasce limitanee della

città non godettero per tanto mai della medesima attenzione prestata alla zone più rappresentative del centro, laddove cioè il numero di reperti eclatanti e rappresentativi motivasse appieno gli sforzi di una costosa ed impegnativa opera di ricerca. Ciò dovette essere ancor più vero alla luce di una tacita e sottesa tenzone che vide per almeno i primi tre anni di scavo competere le scoperte archeologiche della Veleia di Filippo I di Borbone, con i ben più noti rinvenimenti di Pompei (avvenuti fortuitamente nel 1748 ad un solo anno dalla scoperta altrettanto accidentale della *Tabula Alimentaria* veleiate) e di Ercolano (già nel 1711, poi ripresi nel 1738), veri e propri tesori personali del fortunato fratello Carlo III re di Spagna, dal 1735 fino all'anno precedente Carlo VII re di Napoli e di Sicilia. E fu così che quanto più le indagini – premiate sino ad allora dal rinvenimento di un'altra importante iscrizione bronzea giuridica, di dodici statue marmoree rappresentanti esponenti della famiglia giulio-claudia e di numerosi altri *monumenta* epigrafici ed architettonici dell'antico *municipium* – si allontanarono progressivamente dal *forum* per approdare alle aree abitative immediatamente circostanti, il tesoro veleiate venne inevitabilmente a calare, deludendo le iniziali aspettative di indagatori e sovvenzionatori: già nel 1763, infatti, Paolo Maria Paciaudi, "Regio Bibliotecario e Regio Antiquario" e direttore degli scavi, scriveva con rammarico: «non si vedono più statue, non più iscrizioni, non più pitture ...». Di lì a poco la scomparsa di Filippo I (estate 1765) avrebbe decretato la sospensione degli scavi, e con essa dell'ondata di entusiasmo portata dalla brillante iniziativa del primo ministro e segretario di stato Guillaume Du Tillot, che aveva, per breve tempo (dal 18 giugno 1759), fatto sperare in una definitiva ripresa della "questione" veleiate. Di conseguenza la ricerca storica poté fin da principio realizzarsi effettivamente a partire dal foro, dalla *basilica* e dalle strutture che assieme ad essi costituivano il polo centrale del *municipium* antico, nonché l'area maggiormente interessata dal ripristino strutturale alto-imperiale, vedendo così ritagliato poco spazio alle possibilità di indagine reale di tutta quella serie di strutture circostanti messe in luce in maniera forse troppo frettolosa, e capaci oggi di farci soltanto intuire l'effettiva entità dello spazio urbano veleiate antico.

Per queste ragioni lo studio della viabilità interna al *municipium* qui effettuato può costituire forse il primo e più semplice passo verso il recupero non tanto del compromesso ed attualmente irrecuperabile ordinamento progettuale urbano complessivo, quanto piuttosto dell'effettiva portata che ebbe su di esso il ripristino alto-imperiale, che proprio nell'assetto delle *viae* interne pare esplicitare l'ossatura portante della propria realizzazione, nonché lo strumento per l'individuazione delle infrastrutture capaci di regolarne l'intera distribuzione e ripartizione degli spazi. Questa ricostruzione può formalmente offrirci in altre parole la possibilità di comprendere al meglio quali furono i risultati effettivi della realizzazione di un quartiere forense ben definito all'interno di un tessuto urbano il cui sviluppo dovette seguire, in larga misura, norme funzionali dettate principalmente dal contesto geofisico entro cui si realizzò, prima ancora che dalla possibilità di applicazione di modelli urbanistici astratti e predefiniti.

La necessità di edificare un *municipium* entro un'area dalla clivometria eterogenea quale quella veleiate dovette accogliere in sé lo sforzo di realizzare un perfetto meccanismo urbano mediante una continua attenzione ai limiti geo-fisici ed alle eventuali possibilità di superamento degli stessi, sforzo che dovette necessariamente portare all'adozione di continue ed indispensabili variazioni e rettifiche ad un qualsivoglia modello di tipologia urbana predefinito, per creare quello che potremmo definire un piano urbanistico *ad hoc*. La realizzazione dell'impianto urbano poté così svilupparsi entro i limiti geologici imposti soltanto mediante la realizzazione di un articolato sistema di provvedimenti ancor oggi identificabili in una serie di terrazzamenti artificiali capaci di contenere e limitare la pendenza dell'area, parcellizzando la zona insediativa in microsettori dalla bassa clivometria ove realizzare agevolmente la distribuzione degli spazi edificabili: la pendenza che contraddistingue l'area cittadina veleiate, infatti, fa sì che il

settore meridionale del sito si sviluppi ad un'altezza maggiore di quella settentrionale. Per tanto il sistema di terrazzamento che regola la disposizione urbana – già ampiamente identificato in numerosi contributi del secolo scorso e in questa sede non approfondito – dovette costituire il primo passo effettuato dagli architetti e dai progettisti romani di Veleia per assecondare un sostrato geologico di non facile gestione, cui dovette seguire immediatamente il primo allestimento viario cittadino.

È proprio all'interno di questo peculiare ed in gran parte perduto contesto originario che si registra a Veleia, straordinariamente conservato nel tempo, l'inserimento di un nuovo modulo forense in tutto e per tutto rispondente a quello che potremmo definire, in linea con le più moderne ricerche di Gros e Balty, un modello urbanistico unitario, che proprio agli albori del principato cominciò ad assumere sempre più, sulla scia delle innovazioni urbanistiche cesariane, i tratti distintivi di una sperimentazione in larga misura codificata, capace di portare alla nascita di realtà forensi distanti tra loro sul piano geografico, ma formalmente vicine sul piano funzionale e ideologico; si tratta del modulo forense tripartito, scandito dalla successione pressoché regolare di *basilica-forum-capitolium*, capace di racchiudere in sé gran parte dei principali valori, architettonici *in primis*, ma in buona parte ideologici, che contraddistinsero il primo secolo del principato.

Gli spazi che le vie dovettero ritagliare all'interno della città paiono oggi ben scanditi da ampi corridoi liberi che si fanno strada tra le diverse aree edificate, accentuati per lo più dalla presenza delle superstiti reti fognarie, che qui, come in numerosi altri *municipia* antichi, paiono essere state realizzate in gran parte all'interno del sostrato di preparazione stradale, sfruttandone così il medesimo tracciato. Tale realtà pare riscontrabile soprattutto nella cartografia antica: se analizziamo la rete fognaria urbana partendo dalla cartografia del poliedrico parmigiano Pietro Antonio Martini (1765), ci possiamo accorgere allora di come in realtà l'ipotesi di una perfetta corrispondenza tra assi viari e rete fognaria possa aver guidato la realizzazione quanto meno dell'area circumforense veleiate, ovvero quella strettamente connessa al riassetto alto-imperiale. I lati occidentale ed orientale del foro paiono per primi interessati da una simmetrica presenza di fognature assiali, le quali scandiscono due spazi liberi che si sviluppano parallelamente l'uno con l'altro al di fuori dell'impianto forense stesso, dato confermato anche dalla restituzione cartografica dell'Antolini. Nel settore orientale possiamo essere certi di riscontrare un sicuro tracciato stradale: esso corre da sud verso nord dividendo perfettamente il quartiere forense dal sovrastante terrazzo che ospita, ad oriente, una serie di strutture architettoniche di difficile lettura. Tale asse, che data la sua ampiezza e la sua dislocazione assai prossima al foro ben si avvicinerrebbe alla definizione di *cardo maximus* dell'intero *municipium*, assolve a molteplici funzioni, che paiono renderlo un elemento portante dell'intero progetto urbanistico: la sua presenza lungo il lato orientale del foro è infatti contraddistinta da una sostanziale sopraelevazione, la quale, in armonia con le pareti di fondo degli edifici che si affacciavano sul foro stesso – oggi in grande misura consunte e ridotte a bassi muretti –, dovette garantire un sostanziale isolamento della *platea*, sia ottico che acustico, dalla restante parte di città. Nel contempo il suo rapporto con il sovrastante quartiere orientale (sito a 458 metri s.l.m., ovvero a circa 10 metri più in basso dell'area sovrastante la pieve di S. Antonino) si esplicita proprio a partire dai dislivelli che contraddistinguono quest'area, e dai muri di contenimento che concorrono a rinforzarli: ergendosi sensibilmente sulla via, infatti, il quartiere orientale costituisce il più elevato terrazzo urbano che incombe sulla depressione occupata dalla piazza forense; la presenza di un muro di contenimento prospiciente la via fa di quest'ultima una sorta di contrafforte terrazzato, capace di assorbire e ridistribuire la spinta dell'intero quartiere e di assolvere da cuscinetto tra quest'ultimo e le pareti di fondo degli edifici stessi.

Questa imponente struttura, che assolve così alla triplice funzione di asse stradale, di terrazzo-contrafforte e di isolante strutturale, bene esplicita come a Veleia le strade

possano in una certa misura scandire perfettamente l'andamento clivometrico cittadino legato all'impostazione su pianalti artificiali, per lo meno nell'area circumforense orientale e meridionale. Qui in particolar modo il tutto pare ancora più esplicitarsi nel possente muro di contenimento del retro della *basilica*; questa la descrizione che ne dà l'Antolini: «il muro suddescritto è doppio, cioè sono due divisi da un intercapedine, come fu praticato nel quartiere de' soldati della Villa Adriana in Tivoli; e ciò per difendere la parte interiore dall'umidità della terra che gli si addossa superiormente; e la parte interna era intonacata e dipinta color rosso [...]». Questo aspetto pare in linea con un progetto di isolamento forense su almeno due lati, il quale, oltre che strutturale, dovette in buona parte essere altresì acustico e visivo. Per quanto riguarda invece il lato occidentale del foro, la questione risulta in parte più complessa: l'estrema vicinanza tra le pareti delle strutture forensi, ed il condotto fognario riportato da entrambe le restituzioni cartografiche potrebbe indurci a pensare, sulle prime, che qui in realtà non fosse mai esistito un vero e proprio tracciato stradale. Ma da un'analisi accurata delle strutture qui presenti emerge chiaramente come l'ipotesi di un asse viario sia plausibile: lo spazio che intercorre tra i due blocchi edificati pare infatti essere sufficiente per lo sviluppo di un tracciato viario con crepidini laterali; lo confermano una serie di aperture superstiti identificabili nei muri di contenimento degli edifici antistanti, a testimoniare come vere e proprie soglie fossero disposte verso questo spazio che dovette assolvere ad una funzione di diverticolo. Inoltre un'intersezione, sita all'incirca in corrispondenza dell'asse mediano est-ovest del foro, che si inserisce perpendicolarmente al condotto fognario per scandire un piccolo spazio tra il blocco di edifici a sud e quello a nord del quartiere occidentale, si fa strada verso il Riofreddo, per condurre presumibilmente verso il settore estremo occidentale della città.

La natura pressoché isometrica che lega quest'intersezione con lo spazio libero circostante il condotto fognario laterale al foro spinge all'ipotesi che si fosse trattato realmente di due direttrici viarie minori perpendicolari l'una all'altra, capaci di farsi strada entro i confini di una maglia edificata decisamente più complessa ed intricata di quella riscontrabile nel versante opposto. Così interpretato questo asse si troverebbe disposto a *pendant* con il precedentemente descritto *cardo* orientale, a creare il primo e più evidente segno di ortogonalità viaria circumforense. Nel già menzionato settore meridionale del foro possiamo riscontrare come questo progetto riconduca naturalmente ad effettivi canoni cardodecumanici: la presenza dell'asse porticato retrostante la *basilica* offre infatti il corrispettivo tracciato perpendicolare ai due *cardines* suddetti. Tuttavia, mentre nel caso del *cardo* orientale la connessione con quest'ultimo sembra diretta, potendo il piano stradale qui continuare mediante una direttrice perpendicolare che si sviluppa sul medesimo livello, ad ovest il divario altimetrico è decisamente più sensibile, e per tanto la continuazione diretta della viabilità non può qui avere conferma. Ciò potrebbe trovare un'interessante spiegazione in un'ipotetica scelta di divisione delle tipologie di traffico in quest'area: se analizziamo accuratamente le dimensioni delle tre direttrici in questione, ci accorgiamo di come quella che costeggia il settore occidentale del foro sia sensibilmente più ridotta rispetto alle altre due; associato a ciò possiamo considerare poi il fatto, non del tutto trascurabile, che mentre i due tracciati meridionale ed orientale scorrono l'uno dietro la *basilica*, sfruttando un vasto ed ampio spettro di terreno sovrastante il foro, e l'altro tra le pareti di fondo del foro stesso ed il quartiere sopraelevato orientale, quello occidentale passa invece a strettissimo contatto con gli edifici forensi a ovest, senza sfruttare alcuna sopraelevazione, nonché ad un passo dalle costruzioni del quartiere prospiciente.

Tutto sommato i due diversi casi sembrano rispondere ad esigenze prettamente differenti tra loro: il piccolo *cardo* occidentale potrebbe aver assolto alla funzione di asse prevalentemente pedonale. Sebbene di una vera e propria distinzione tra aree esclusivamente pedonali ed aree promiscue non si possa effettivamente parlare, in questo particolare caso tuttavia il divario altimetrico che intercorre tra questo *cardo* ed il

sovrastante *decumanus*, cui ipoteticamente dovette aver avviato una scala o una rampa oggi perduta, pare confermare come l'accesso a questa porzione di città fosse in un certo senso impedita direttamente da sud almeno per i trasporti veicolari. Al contrario, il flusso di traffico promiscuo avrebbe potuto tranquillamente procedere indisturbato a sud e ad est del foro, motivo per cui con molta probabilità questi due settori forensi risultano fortemente isolati – acusticamente, visivamente e strutturalmente – dalle vie sovrastanti. Pare quindi possibile per il momento identificare, nel complesso, un plausibile *decumanus maximus* nell'asse viario che, provenendo dai margini occidentali del centro, affianca l'edificio termale e prosegue dopo un crocevia a scandire il settore retrostante il foro, di qui interrompendosi per continuare attraverso il *cardo maximus* ad esso perpendicolare: assieme, i due tracciati fungono da cornice ai due lati forensi meridionale ed orientale. Dall'angolo sud-occidentale del foro, si diparte poi verso meridione un terzo tracciato cardine, questa volta in continuazione ideale, ma non direttamente collegato, col piccolo *cardo* che affianca il versante occidentale del foro: questo asse risulta interessato (sia nella carta del Martini che in quella dell'Antolini), dalla presenza di un lungo condotto fognario, il medesimo che di qui conduce al condotto che si fa strada ad occidente del foro. Questa presenza può confermare che qui la strada urbana continuasse, ritagliando un divisorio trasversale al terrazzo meridionale, sede di abitazioni, ed a quello che ospita le terme e gli edifici a sud di esse: all'incirca alla fine dell'edificio termale un secondo asse, ben contraddistinto nelle pianta del Martini e dell'Antolini ma difficilmente identificabile oggi, si dipartiva poi verso ovest, facendo *pendant* con quanto riscontrabile nel settore occidentale del foro, nel piccolo spazio tra i due principali nuclei edificati. Questo piccolo spazio poteva essere un piccolo diverticolo cieco, in quanto non connesso, per motivi altimetrici, al *cardo* perpendicolare. Così, l'edificio termale sarebbe stato circoscritto entro almeno tre assi viari distinti: il *decumanus maximus*, a nord nel suo prolungamento verso la parte occidentale, un parallelo *decumanus* minore a sud, e il prolungamento del *cardo* occidentale, che di qui prosegue verso l'area urbana a monte.

Il risultato della ricerca sulla viabilità potrebbe a questo punto far propendere per il riconoscimento di un pressoché perfetto sistema cardodecumanico, capace di regolare mediante assi viari ortogonali l'intero andamento dell'impianto urbano. E così sarebbe se in buona parte ci affidassimo alla cartografia del nostro secolo, la quale, a causa della scomparsa di numerosi settori urbani, ci restituisce l'impianto forense ed i quartieri ad esso connessi, necessariamente influenzati dal suo andamento. Per tale ragione l'apporto della cartografia sette-ottocentesca, unita ai dati fisici dell'area, si rivela in questo caso più che mai utile. Sia a sud che a nord-est, laddove cioè la moderna cartografia lascia immaginare l'esistenza di assetti urbanistici differenti, il dato antico giunge a colmare le effettive lacune, pur tuttavia offrendo non indifferenti problemi di carattere interpretativo. Primo fra tutti l'orientamento del suddetto quartiere a monte della pieve di S. Antonino, laddove qualsivoglia tentativo di ricostruzione della maglia viaria d'epoca romana deve confrontarsi con una tanto sorprendente quanto insolita discrepanza che intercorre tra le restituzioni cartografiche della seconda metà del Settecento e quelle dei primi dell'Ottocento, ancor più complicata dalla totale scomparsa di possibili prove di riscontro autoptico nell'assetto attuale del sito.

Correva infatti l'anno 1765 quando il Martini immortalava le rovine veleiati pressoché in concomitanza con la formale chiusura degli scavi borbonici, restituendo graficamente l'area meridionale cittadina ordinata mediante un orientamento sensibilmente differente rispetto a quello riscontrato meno di mezzo secolo dopo dall'Antolini. Entrambe le restituzioni offrono, infatti, i lineamenti di una via porticata con annessi edifici su di essa affacciati, in apparente perfetta armonia costruttiva con la sottostante via che scorre esattamente alle spalle della *basilica*: tuttavia mentre ai primi dell'Ottocento l'Antolini propose per tale segmento urbano un orientamento obliquo, sensibilmente inclinato cioè

da nord-est verso sud-ovest, il Martini al contrario, all'epoca degli scavi tardo-settecenteschi, ne rese un orientamento perfettamente parallelo alla via retrostante la *basilica*.

Se consideriamo quanto poco sia stato detto a riguardo di questo settore della città all'interno dei numerosi studi del secolo scorso, porre l'attenzione su di esso, e sulle possibili vie che possano portarci a far luce sulla sua interpretazione, pare in questa sede doveroso e necessario. Sebbene per il momento né la cartografia antica né i diari archeologici degli scavi settecenteschi permettano invero di dire molto sulla destinazione effettiva degli edifici che componevano questo quartiere, per certo dall'analisi comparata delle diverse restituzioni grafiche può nascere un significativo spunto verso la comprensione di quale potesse essere l'originario orientamento della via all'interno del palinsesto progettuale antico della città. Ma la sola analisi delle due note restituzioni cartografiche prese in considerazione, e di quelle ad esse immediatamente successive – in gran parte costituite da semplici rielaborazioni del modello antoliniano –, poco può in realtà apportare ad una effettiva comprensione del problema.

Per tanto la necessità di risalire ad un terzo termine di paragone cartografico mi ha spinto al recupero di un ulteriore supporto cronologicamente intermedio, redatto nel 1779 da Gaetano Buzzini, capomastro degli scavi veleati diretti dal Paciaudi, cui soprintendevano i nobili piacentini Ambrogio Martelli e Giacomo Nicelli. Il documento, di gran lunga meno noto dei primi due, ma ricco di numerosi e preziosi dati tecnici ed appunti sullo stato dei lavori dal 1760 al 1779, propone, per l'area meridionale del sito, la medesima interpretazione del Martini, creando così i presupposti per l'individuazione di un'effettiva continuità interpretativa durante l'arco cronologico della fine del Settecento, confutata soltanto all'indomani del secolo successivo.

Tra i diversi quesiti che tale problema può suscitare, il primo, e senza dubbio il più lecito, è quello del sospetto di errore da parte di una delle tre note restituzioni: potremmo infatti pensare che la cartografia settecentesca risentisse in particolar modo della necessità di razionalizzare il complesso urbano, rafforzando, laddove i dati erano meno consistenti, l'ortogonalità dell'impianto urbano secondo un'anacronistica teoria castrense. D'altro canto che dire dell'intervento antoliniano? Può essere plausibile che l'illustre architetto romagnolo abbia commesso un così palese errore, se non spinto effettivamente dalla reale morfologia dell'area? Un solo dato pare emergere chiaro dal vasto coro delle ipotesi più o meno plausibili a riguardo: si tratta ancora una volta di un condotto fognario, che, come nel caso delle altre vie veleiate, correva anche qui all'interno del sostrato stradale: il condotto in questione si collega a perpendicolo con quello che, scorrendo a fianco del versante occidentale forense, prosegue ad est del complesso termale scandendo il tracciato del secondo *cardo* cittadino. Sia nella carta del Martini che in quella dell'Antolini, questo asse fognario appare chiaramente visibile, ed in entrambi i casi offre una disposizione pressoché parallela a quella del *decumanus maximus*: quanta importanza possiamo effettivamente attribuire a questo dato? Esso tutto sommato costituisce un affascinante parallelo, ma del tutto aleatorio dal punto di vista topografico ed urbanistico. La presenza di una direttrice viaria dal differente orientamento potrebbe infatti non aver affatto intaccato il corrispettivo allestimento fognario ed aver fatto capo a necessità diverse da quelle che portarono alla realizzazione del condotto sotterraneo.

Per tanto il problema pare non poter trovare agli effetti un chiaro punto di risoluzione, se non mediante un approfondito riesame archeologico del settore, scarsamente attuabile alla luce delle moderne infrastrutture pubbliche e private che la occupano. Tuttavia entrambe le restituzioni offrono spazio per comprendere meglio le dinamiche che regolarono l'intervento di riassetto urbano alto-imperiale e, nel contempo, per misurare l'effettiva portata dello stesso sul preesistente ipotetico tessuto urbano. Se pare infatti chiaro come l'area forense, punto cruciale del ripristino urbanistico giulio-

claudio, possa in certo qual modo aver influenzato i settori ad esso strettamente annessi, riconducendoli ad una sostanziale ortogonalità viaria, può altresì emergere come tale regolarità venga progressivamente a calare di man in mano che da esso ci si allontani, quasi a ricalcare preesistenti assetti urbanistici per nulla interessati dal ripristino. Per il caso del quartiere meridionale tale realtà è soltanto possibile: se infatti concordassimo con la restituzione settecentesca potremmo ritenere che l'ortogonalità del centro fosse stata impostata ben oltre il quartiere sovrastante il foro, ripetendosi modularmente a monte entro i confini non meglio ipotizzabili dell'area urbana meridionale, escludendo da tale processo soltanto gli edifici di sud-est in prossimità del cosiddetto "anfiteatro". Questa ipotesi ci spingerebbe a considerare un intervento su ampia scala, capace di coinvolgere, partendo dal complesso forense, una vasta porzione della città. Nel caso contrario, seguendo cioè il dato antoliniano, tale effetto si sarebbe limitato soltanto all'immediata area a sud del foro, innervandosi nell'ordinamento sintattico precedente già in corrispondenza della pieve di S. Antonino, e mantenendo così inalterato l'asse obliquo degli edifici che affiancano il cosiddetto "anfiteatro"; quest'ipotesi restituirebbe per contro i lineamenti di un intervento formalmente legato alla sola area forense e ai quartieri immediatamente attigui, del tutto svincolato dalla volontà di ripristino delle rimanenti aree cittadine. Quale delle due possibilità sia quella reale rimane ancora impossibile dire.

Allo stesso modo i dati cartografici riguardanti l'opposto versante urbano non offrono certamente una situazione viaria di più facile interpretazione, e paiono in gran parte rispondere alla medesima compresenza tra innovazione e preesistenze cittadine: caratterizzato anch'esso, in buona parte, da un forte degrado delle strutture architettoniche che lo compongono, il settore settentrionale si presenta infatti come il risultato composito di almeno due evidenti sistemi urbanistici differenti tra loro e per nulla legati l'uno all'altro da una precisa progettualità assiale, come pare testimoniare la coesistenza di edifici allineati all'asse forense e di strutture ad esso perfettamente oblique. È proprio in questo punto che può essere precisamente letta l'attenzione con cui il complesso forense e le nuove strutture urbane ad esso annesse si inserirono nell'ipotizzabile contesto urbano preesistente: soltanto attraverso questi edifici, infatti, avrebbe potuto proseguire il tracciato composto dall'ampio *decumanus* retrostante la *basilica* e dal suo prolungamento perpendicolare costituito dal *cardo* orientale: giunto infatti in corrispondenza con l'estremità settentrionale del nuovo complesso forense, esso non avrebbe potuto proseguire rettilineo, in quanto ostacolato dall'ala orientale del quartiere a settentrione che ne prosegue lo sviluppo, e per tanto avrebbe necessariamente dovuto deviare verso est, seguendo la medesima diagonale dell'ampio e presumibilmente più antico edificio che qui si sviluppa.

La conferma a tale deviazione viene da due importanti dati cartografici: il primo consiste nella presenza, coralmemente sostenuta sia dal Martini che dall'Antolini, di un'infrastruttura porticata prospiciente l'edificio obliquo, che da vicino ricorda la soluzione di portico a fronte strada adottata anche nei *decumani* del settore meridionale; il secondo è invece dettato dalla testimonianza antoliniana di un tratto di via lastricata ritrovata a nord di quest'area, laddove un secondo edificio obliquo si affianca al primo seguendo un asse sensibilmente variato. Questa sensibile variazione di tracciato mostra a mio parere come effettivamente le strutture oblique potessero in un qualche modo rappresentare, all'epoca della realizzazione del progetto alto-imperiale, elementi urbanistici inalienabili, e per tanto ancora di vitale importanza per il centro abitato, tanto da non essere investite dal processo di razionalizzazione del pianoro destinato ad ospitare il foro e della sua appendice sottostante a settentrione. Da questo punto poi un terzo *decumanus* poteva dipartirsi dal suddetto *cardo* orientale, facendosi strada lungo il margine che separava i due moduli, ed andando così a ricongiungersi con il *cardo* che scorre ad occidente del complesso forense. Analizzato nel contesto urbano, questo piccolo asse viario risulta perfettamente



parallelo alle due vie porticate a sud del foro, sottolineando così l'ideale continuazione del medesimo progetto assiale di distribuzione degli spazi urbani mediante terrazze ortogonali decrescenti anche a settentrione del centro. Esso potrebbe risalire alle fasi del ripristino alto-imperiale, trovandosi esattamente a divisione tra i poli da esso maggiormente interessati, e rappresentare quindi una creazione strettamente legata alle funzionalità del nuovo complesso forense: per tanto, gli aspetti connessi ad esso, e alle relazioni che intercorrono tra esso e le strutture circostanti, sono argomento della sezione successiva.

A questo punto, spazio per l'identificazione di ulteriori assi viari non può essere trovato; dunque in che modo possiamo interpretare storicamente il risultato dei dati sino ad ora accumulati? Essi hanno ampiamente mostrato come gli effettivi presupposti per ipotizzare un embrionale impianto ortogonale in Veleia debbano essere attentamente vagliati e rapportati ad un preciso ordinamento che dovette interessare, in realtà, soltanto una minima parte del centro abitato, ed una altresì ben precisa fase storica della sua evoluzione complessiva. A prescindere da quale valore si attribuisca ai dati riportati da ciascuna delle cartografie suddette, pare infatti chiaro come in realtà di struttura cardodecumanica si possa effettivamente parlare soltanto in minima parte, e con somma cautela. L'applicazione di un nuovo progetto urbanistico dovette ragionevolmente prendere le distanze dall'improbabile idea di totale riordino cittadino, intervenendo piuttosto laddove il messaggio politico e simbolico da esso trasmesso potesse essere pienamente accolto, ovvero nel foro e nei quartieri ad esso strettamente annessi. Di conseguenza risulta chiaro come l'applicazione di un nuovo modello forense, sulla scia della sperimentazione urbanistica augustea, possa aver investito in pieno l'intera *facies* architettonica dei quartieri ad esso limitrofi, inducendo in essi uno schema ortogonale ben preciso, senza per questo intaccare l'orientamento delle rimanenti porzioni cittadine. Il tentativo di recuperare informazioni sulla sintassi urbana veleiate tramite il supporto cartografico antico – che deve quindi essere considerato soltanto quale punto d'inizio, utile a far luce su quanto oggi della città antica si è perduto, ma non come un esaustivo punto di arrivo – ci permette di cogliere appieno quanto, man mano che ci si allontani dalla piazza forense, i lineamenti di un preciso progetto ortogonale vacillino, per lasciare spazio a soluzioni diversificate, legate ad una crescita urbana regolata da norme di carattere funzionale e pratico, prima ancora che ideologico.

Così ricostruita, la maglia delle *viae in urbem* offre perciò i lineamenti di una progettualità molteplice, differenziata sia sul piano della realizzazione che dal punto di vista cronologico. Da questo presupposto è tuttavia possibile comprendere quali furono le probabili linee di realizzazione del riassetto urbano alto-imperiale, a partire proprio dall'elemento che dovette costituirne il vero e proprio cardine, ossia il complesso forense stesso. È proprio a partire dalla sua struttura che sembra infatti possibile individuare la formula che regola gli equilibri architettonici dell'area cittadina investita dal nuovo assetto. Il complesso forense veleiate si trova infatti inserito entro una perfetta cornice di segmenti stradali che, seppur con diverse ampiezze, ne delimitano esattamente i margini, formando una maglia di due linee rette parallele tra loro, e due perpendicolari ad esse. Prendendo come punto di partenza il macrogruppo architettonico da esse scandito, formato dalla *basilica* che ne delimita il versante meridionale, dagli edifici e dalle *tabernae* disposti lungo i lati maggiori, e dalle strutture che la chiudono a settentrione, possiamo forse riconoscere in esso non solo la massima espressione dell'intervento ideologico ed architettonico giulio-claudio – argomento su cui torneremo *infra* –, ma nel contempo i lineamenti di modulo costruttivo che sembra stare, per dimensioni e volume, alla base di un coerente progetto di redistribuzione degli spazi cittadini centrali. Il gruppo forense, così considerato, costituisce infatti un complesso organico di strutture pubbliche iscritte in un blocco modulare rettangolare i cui lati brevi misurano circa cinquanta metri – il lato breve può considerarsi corrispettivo al lato lungo della *basilica*, che misura complessivamente 51 metri –, ed i

lunghe approssimativamente settantacinque. Le misure dell'intero complesso – che come vedremo *infra* deve necessariamente essere considerato un corpo unico in virtù della sua stessa disposizione fortemente centripeta ed isolata dagli ambienti esterni – risultano inseribili per tanto in un perfetto rapporto di 3:2. Come è noto, all'inizio del quinto libro del *De architectura* (V, I, 2), Vitruvio, descrivendo i sistemi urbanistici adottati nel mondo greco ed in quello romano per la costruzione dei *fora publica*, ricorda che «latitudo autem ita finiatur, uti, longitudo in tres partes cum divisa fuerit, ex his duae partes ei dentur», ossia che la larghezza del *forum* doveva preferibilmente essere equivalente ai due terzi della lunghezza, al fine di ottenere una forma allungata particolarmente congeniale alle esigenze dello spettatore.

Sicuramente la tradizione di effettuare spettacoli gladiatori nel foro dovette essere presto abbandonata, dato che, già alla fine del I sec. a.C., Vitruvio stesso (V, I, 1) ne parla come di una «a maioribus consuetudo tradita», anche in virtù della progressiva diffusione di strutture teatrali apposite votate ad ospitare spettacoli pubblici; ma senza dubbio tale *consuetudo* dovette lasciare a lungo traccia di sé nell'esperienza costruttiva forense d'epoca romana. Se quindi il celeberrimo testo vitruviano pone il rapporto di 3:2 alla base dello sviluppo del foro italico, il fatto che la sola *platea* forense di Veleia misuri 32,75 x 17,25 metri – 32,75 x 16,07 metri se non si considera l'ampliamento del lato orientale, vd. *infra*, inserendosi quindi in un rapporto di circa 2:1 – costituisce senza dubbio, come già ricordò S. Aurigemma, un dato sufficiente a fare dell'impianto forense veleiate un'eccezione al modello. Ma è altresì importante notare come essa risulti a sua volta compresa in una più vasta area edificata che misura nel complesso 50 x 75 metri, perfettamente rispondente, di conseguenza, agli stessi parametri vitruviani: la fonte, d'altra parte, parla del complesso forense in senso generico, e non della sola *platea*. Ciò potrebbe spingerci a considerare che se il fine di tali proporzioni era, secondo Vitruvio, quello di garantire la comodità dello spettatore, allora sarebbe evidente come la zona da quest'ultimo occupata non fosse in realtà la sola *platea*, in cui si dovevano svolgere i medesimi spettacoli, bensì l'area immediatamente circostante, presso i portici e gli ambienti ad essa tradizionalmente annessi. Per tanto l'ipotesi di atipicità sospettata dall'Aurigemma verrebbe in buona parte smentita. Comunque vengano intese a Veleia le eventuali applicazioni dello schema vitruviano e le variazioni ad esso apportate, è tuttavia evidente come le dimensioni del modulo forense possano rappresentare, per lo meno nell'area circumforense, una sorta di base metrica modulare, secondo un schema sintattico ben preciso: trasponendo l'ampiezza del modulo forense – qui considerata per arrotondamento di 50 x 75 metri – nella terrazza a sud del foro stesso, notiamo infatti che i suoi lati minori contengono pressoché esattamente l'intera facciata porticata del quartiere abitativo meridionale, mentre i lati maggiori finiscono pochi metri a sud della pieve di S. Antonino, laddove si sviluppava il secondo asse viario porticato perfettamente parallelo, secondo le cartografie settecentesche, a quello retrostante la *basilica*.

A questo punto partendo dalla lettura delle due cartografie settecentesche, ed in buona parte anche di quella antoliniana, eccezione fatta per il controverso versante meridionale, risulta quindi chiara nell'area forense e nella terrazza sita immediatamente a sud la presenza di due moduli urbanistici perfettamente simmetrici, capaci di ritagliare due *insulae* quadrangolari equidimensionali delimitate da assi stradali ortogonali che si dispongono su almeno tre dei loro lati. Si delineano, in sostanza, le forme di un reticolato viario incentrato su una via principale, la via porticata retrostante la *basilica*, più almeno due vie parallele a nord e a sud, tagliate a perpendicolo dagli assi che delimitano il lato est ed il lato ovest del foro: il sistema così identificato sembra rispondere ad una struttura cardodecumanica ben precisa, in cui la via porticata passante a sud del foro potrebbe rappresentare, come già detto in precedenza, il probabile *decumanus maximus* urbano, data la sua posizione del tutto centrale nell'impianto cittadino. Nell'ottica di

quest'impostazione generale pare inoltre ragionevolmente possibile riproporre la trasposizione del modulo forense anche ad almeno altri tre quartieri contigui al foro stesso, che potrebbero in un certo qual modo essere stati interessati dal nuovo impulso urbanistico. In primo luogo ciò è possibile nel quartiere settentrionale, il quale essendo pressoché allineato all'asse della terrazza forense si trova ad occuparne in ampiezza un'area pressoché uguale e – come vedremo *infra* – presumibilmente ad essa funzionalmente vicina. Il medesimo modulo sembra poi trovare applicazione anche nei due blocchi edificati che affiancano ad ovest rispettivamente il foro ed il quartiere meridionale verso il corso del Riofreddo: a dividere i due moduli ancora tracce dell'ipotetico *decumanus maximus*, che in questo tratto sembra proseguire verso ponente fino al dirupo creato dal Riòlo, che affianca il lato occidentale alle spalle dell'odierno Antiquarium. Oltre a ciò l'assetto urbano dovette restare inalterato, come mostrano chiaramente nella cartografia antica i settori sud-est e nord-est della città.

Visto sotto questa prospettiva l'impianto urbanistico di Veleia potrebbe restituire chiaramente i tratti di una ben definita serie di interventi volti ad una maggiore razionalizzazione dei principali servizi urbani, all'interno di un sostrato cittadino e clivometrico complesso e vincolante: l'applicazione di un modello standardizzato – anche se di standard vero e proprio, come è stato ampiamente ribadito dai recenti studi di Gros e Balty, non si potrà veramente mai parlare – dovette in effetti risultare impossibile in queste particolari condizioni sin dalla prima fase di occupazione dell'area, salvo mediante una tanto vasta quanto impensabile opera di riassetto dell'intera fascia territoriale: per tanto l'intervento di modifica del territorio fu commisurato essenzialmente ai limiti imposti dalla struttura geofisica stessa della paleofrana su cui il centro insisteva. L'opera di terrazzamento, presumibilmente leggibile *in nuce* già al tempo dell'insediamento pre-imperiale (come pare mostrare ancora oggi la bassa clivometria degli edifici a nord-est del foro), dovette costituire la base dell'intervento alto-imperiale, favorendo l'inserimento di almeno sei isolati urbani organici e razionalmente distribuiti, in virtù soprattutto di un'effettiva crescita della vitalità municipale, chiaramente deducibile dall'ampio numero di rinvenimenti archeologici databili ai primi decenni del principato.

I fattori che resero necessario tale intervento possono essere identificati all'interno della generale ripresa economica che contraddistinse numerose realtà municipali cisalpine coeve a Veleia: l'affacciarsi sulla scena politica della città di nuovi personaggi dal tenore di vita sostenuto e dal palese intento di autoaffermazione, qui testimoniato, ad esempio, dalla comparsa di nuove opere pubbliche autofinanziate e dalla nascita di una *domus* urbana (la *domus* "del Cinghiale") di livello indubbiamente superiore alla media degli edifici abitativi circostanti, e soprattutto l'ormai definitiva presenza di un ceto di decurioni, confermato dalla nascita della *basilica* e dal rinvenimento della preziosissima *lex Rubria*, del 49-42 a.C., dovette portare il *municipium* di Veleia al raggiungimento di uno *status* socio-economico assai affine a quello delle circostanti municipalità cisalpine più sviluppate – in particolare alle vicine Parma e Placentia, presumibilmente mantenuto vivo dal caratteristico impulso all'autoaffermazione che ha spesso accompagnato le vicende storiche di gran parte delle comunità italiche minori. A tale processo, le cui linee economiche sembrano ancora difficilmente ricostruibili se non per analogia con realtà di altri centri meglio noti, dovette corrispondere la necessità di una riprogettazione degli spazi urbani, in perfetta armonia con il rilancio ideologico-urbanistico che contraddistinse i primi decenni del principato. Alla razionalizzazione del nuovo nucleo centrale cittadino dovette quindi far da coro il riassetto dei tracciati viari interni, che proprio in virtù del nuovo schema modulare acquisirono, ove possibile, una pressoché perfetta assialità cardodecumanica, per poi proseguire inalterati entro il preesistente schema urbanistico: di conseguenza ebbe luogo la riorganizzazione degli spazi edificabili e delle opere di servizio primario, prime fra tutte le infrastrutture idriche principali, l'impianto termale e le reti fognarie, secondo una

attendibile distinzione cronologica offerta da M. Marini Calvani.

Questa soluzione mostra appieno come la scelta di un possibile modello urbano a Veleia dovette far capo, in primo luogo, agli imprescindibili dettami della «loci natura», per realizzarsi attraverso un compromesso capace di garantire pienamente la vivibilità cittadina e nel contempo la perfetta ripartizione ideologico-funzionale degli spazi urbani. Per tanto il caso di Veleia, come quello di numerosi altri *municipia* che hanno sviluppato soluzioni urbanistiche entro contesti geofisici non pianeggianti, ritengo non debba essere considerato un'eccezione ad un modello ancora in via di sviluppo, o la fase sperimentale di un processo ancora formalmente incompleto, bensì una piena e cosciente realizzazione del modello stesso, capace, in quanto elastico e maturo nei propri principi guida, di adeguarsi agilmente a particolari casi in cui le sole «ad caeli regionem directiones» (Vitruv. I, 6, 1) non fossero state sufficienti alla perfetta realizzazione di una città.

## NOTA BIBLIOGRAFICA

**Fonti manoscritte**, conservate a Parma presso il Museo Archeologico Nazionale [MANPR] e presso la Biblioteca Palatina: in particolare, in MANPR vd. *Giornale delle scoperte fatte col mezzo de' Regi scavi in Macinesso, Stato Piacentino nelle Colline Meridionali del medesimo ... 1760-61*, ms. 43; *Relazione in forma di lettera con allegati degli Scavi del 1760*, ms. 44; *Relazione in forma di lettera con allegati degli Scavi del 1760-61*, ms. 45; *Relazione in forma di lettera con allegati degli Scavi del 1762-65*, ms. 46; *Relazione in forma di lettera con allegati degli Scavi del 1766-81*, ms. 47; *Giornale delle scoperte e ritrovamenti fattesi ne' Reali Scavi di Macinesso nell'anno 1761*, ms. 48; *Relazione di Scavi a Velleia nel 1803*, ms. 52; infine, già menzionato nel testo, il fondamentale e controverso lavoro di G. A. ANTOLINI, *Le rovine di Veleia misurate e disegnate*, ms. 25/A (→ I-II, Milano 1819-1822; 2 ed., ivi 1831). Oltre a ciò, si ricordano qui le tre fondamentali **restituzioni cartografiche** adottate per l'analisi storica del sito: presso la "Raccolta disegni e stampe/MANPR" sono raccolte la carta degli scavi di Veleia di P. A. MARTINI, del 1765 [nr. 542], e di G. BUZZINI, del 1779 [nr. 152]; quella redatta da G. A. ANTOLINI, nel 1818, è in ID., *Le rovine ...*, I, tav. IV (per completezza aggiungo che una "mappa" di L. VOGHERA è nella "Raccolta disegni e stampe/MANPR", nr. 206): e vd. i miei *Il centro di Veleia: alcune ipotesi*, "ASPP", LIII (2002), pp. 461-497 e *Il centro urbano di Veleia*, in "Res publica Veleiatium". *Veleia, tra passato e futuro*, cur. N. CRINITI, 3 ed., Parma 2007, pp. 101-137. — In N. CRINITI, "Memoria" e fortuna di Veleia: bibliografia 1747 – 2005, in "Veleiates". *Uomini, luoghi e "memoriae" dell'Appennino piacentino-parmense*, ID. cur., Parma 2007, pp. 259-335 (e negli aggiornamenti annuali pubblicati in questo sito) puntuali rimandi bibliografici sull'argomento.

**Viabilità interna** e sintassi dello **spazio cittadino** — Sul generico concetto di **urbs** e **limite urbano** si rimanda alla sintetica e chiara introduzione di P. GROS - M. TORELLI, *Storia dell'urbanistica. Il mondo romano*, Roma-Bari 1988, pp. 19-29 ed ancor più in P. GROS, *L'Architettura romana dagli inizi del III secolo a.C. alla fine dell'alto impero. I monumenti pubblici*, Milano 2001, pp. 28-29, con ampia ed aggiornata bibliografia. Sugli **aspetti geofisici e morfologici del territorio urbano veleiate** e dei dintorni in epoca antica si rimanda ai fondamentali lavori di R. CHEVALLIER (in particolare *Geografia, archeologia e storia della Gallia Cisalpina*, Torino 1983, pp. 219-225) ed ai lucidi e particolareggiati contributi di P. L. DALL'AGLIO - G. MARCHETTI, *Geomorfologia e popolamento romano: l'esempio dell'alta Val d'Arda*, in *L'alta Valle dell'Arda*, Piacenza 1988, pp. 7-18 ed IDD., *Geomorfologia e popolamento antico nel territorio piacentino*, in *Storia di Piacenza. I. Dalle origini all'anno Mille*, 2, cur. F. GHIZZONI, Piacenza 1990, pp.

543-685: vd. inoltre G. BOTTAZZI, *La Tabula Alimentaria di Veleia. I dati topografici del settore centro-occidentale del municipio veleiate*, "ASPP", XXXVIII (1986), pp. 151-174; P. L. DALL'AGLIO, *La via Aemilia tra Parma e Placentia. Problemi storico topografici*, "Padusa", 23 (1987), pp. 67-94 e *L'uso del suolo nel Veleiate: il "saltus"*, in *"Res publica Veleiatium ..."*, pp. 139-154 (e, più in generale, *La topografia antica*, Id. cur., Bologna 2000). Per una recente, nuova ipotesi di ordinamento territoriale veleiate si vedano tuttavia I. DI COCCO, *Nuove ipotesi sulla distribuzione dei "pagi" veleiate*, in *"Ager Veleias. Tradizione, società e territorio sull'Appennino Piacentino*, cur. N. CRINITI, Parma 2003, pp. 95-104 e EAD. - D. VIAGGI, *Dalla Scacchiera alla Macchia. Il paesaggio agrario Veleiate tra centuriazione e incolto*, Bologna 2003.

Sulla prima proposta organica di distinzione in **fasi costruttive** e sull'identificazione primaria dei **terrazzamenti urbani** si rimanda preliminarmente a M. MARINI CALVANI, *Veleia. Guida alla visita della zona archeologica e dell'antiquarium*, Parma 1975, pp. 9-10 ed in particolare pp. 45-52. Per quanto riguarda gli aspetti storici legati alla presenza della **pieve di S. Antonino** a Macinesso cfr. E. NASALLI ROCCA, *La Pieve di Macinesso e il "pago" di Velleia*, in *Studi Veleiate*, Piacenza 1955, pp. 197-205, che seppur datato offre spunti interessanti alla comprensione del problema. Sui problemi inerenti ai **restauri moderni** vd. in *primis* G. A. ANTOLINI, *Le rovine ...*, Il e, più in generale, P. E. ARIAS, *I recenti restauri della zona archeologica di Velleia e la istituzione dell'«antiquarium»*, in *I Conv. Vel.*, pp. 115-120.

Tra i contributi riguardanti gli **allestimenti urbanistici e viari** d'epoca tardo-repubblicana ed alto-imperiale relativi alla **Cisalpina** cfr. G. A. MANSUELLI, *Urbanistica e architettura della Cisalpina romana*, Bruxelles 1971; R. CHEVALLIER, *La romanisation de la Celtique du Pô. Essai d'histoire provinciale*, Rome 1983, p. 81 ss.; M. MARINI CALVANI, *Urbanizzazione e programmi urbanistici nel settore occidentale della Cisalpina romana*, "Caesarod.", 20 (1985), pp. 369-373; S. SANTORO BIANCHI, *Alcune riflessioni su scuole e tipologie urbanistiche nell'Italia centro-settentrionale*, *ibidem*, pp. 375-392. Per una visione complessiva del problema si vedano inoltre J. B. WARD-PERKINS, *From Republic to Empire: reflections on the early Provincial Architecture of the Roman West*, "JRS", LX (1970), pp. 1-19; W. L. MAC DONALD, *Architecture of the Roman Empire: an Urban Appraisal*, Haven-London 1986, *passim*: e P. GROS - M. TORELLI, *Storia dell'urbanistica ...*, p. 237 ss.; M. TORELLI, *Il modello urbano e l'immagine della città*, in *Civiltà dei Romani. La città, il territorio, l'impero*, cur. S. SETTIS, Milano 1990, pp. 43-57.

Sulle **tipologie viarie urbane d'epoca imperiale** in **Cisalpina** e sulla possibile assenza di lastricature della pavimentazione stradale si rimanda al recente ed aggiornato contributo di J. ORTALLI, *Le tecniche costruttive*, in *"Aemilia". La cultura romana in Emilia Romagna dal III secolo a.C. all'età costantiniana*, cur. M. MARINI CALVANI, Venezia 2000, pp. 86-92; *La linea e la rete. Formazione storica del sistema stradale in Emilia-Romagna*, cur. P. L. DALL'AGLIO - I. DI COCCO, Milano 2006: sul rapporto che intercorre tra **vie** e **condotti fognari** nel mondo romano vd. e.g. J.-P. ADAM, *L'arte di costruire presso i Romani. Materiali e tecniche*, Milano 1988, pp. 284-288. Sulla diffusione di **strutture porticate** in Italia e nella Cisalpina in età alto-imperiale, e sui diversi impieghi di tale elemento architettonico, vd. in particolare P. GROS, *L'Architettura ...*, pp. 105-132.

© – Copyright — Tutti i contributi pubblicati in <http://www.veleia.it> sono di proprietà dei singoli autori di volta in volta indicati. Ogni riproduzione integrale o parziale, non configurantesi come esplicita citazione tratta dal sito stesso, è vietata e tutelata dal diritto d'autore secondo la legge vigente. La proprietà del sito appartiene al Gruppo di Ricerca Veleiate, prof. Nicola Criniti, Università degli Studi di Parma.