

LA VIABILITÀ NEI CAMPI FLEGREI IN ETÀ ALTOMEDIEVALE: UNA LETTURA INTEGRATA TRA FONTI STORICHE E FONTI ARCHEOLOGICHE

GIANFRANCO DE ROSSI, MICHELE FASOLO, GERVASIO ILLIANO

Numerose sono le testimonianze nelle fonti storiche (letterarie e documentarie) della presenza nei secoli compresi tra il V e l'XI di una rete viaria ancora attiva a collegamento tra le città flegree (Cuma, Miseno, Pozzuoli) e verso l'esterno (Capua e Napoli), spesso utilizzate come termine di confine delle proprietà private ed ecclesiastiche. La ricerca cerca di sistematizzare le fonti scritte, e i dati archeologici che provengono dagli scavi condotti dal XIX secolo a oggi, per proporre una lettura che metta in evidenza la dinamica della selezione dei percorsi. Questi non sono più legati ad un'occupazione capillare che si sviluppa attraverso un'arteria e un sistema di strade collegate, ma mostrano, nella sopravvivenza di una viabilità funzionale, una continuità di vita del territorio, che si esprime attraverso la necessità di raggiungere e collegare i centri abitati e i nuovi poli territoriali.

Problematiche e obiettivi della ricerca

Lo studio del paesaggio dei Campi Flegrei dall'alto medioevo fino alle soglie dell'età moderna segna ancora decisamente il passo rispetto ad altre aree della penisola italiana. In quest'ottica lo studio della viabilità è capitolo necessario e illuminante, tanto più che l'estesa urbanizzazione dell'area flegrea in età romana aveva come necessario corollario una complessa e articolata viabilità, collegata ai grandi assi viari regionali.

Per la fase romana si individuano le principali direttrici stradali già nella Tabula Peutingeriana: dalla via Appia si generavano le due più importanti arterie della regione flegrea, che si concludevano a *Puteoli* e lì giungevano a *Neapolis*: la via Campana era il raccordo più interno, da *Capua* a *Puteoli*; la via *Domitiana* era invece la via costiera, che si staccava da *Sinuessa* per giungere anch'essa a *Puteoli*. Da questa arteria partivano poi all'altezza del Fusaro le diramazioni per Baia lungo la Sella di Baia e per *Misenum* lungo la vallata di Cappella. Facevano da corollario al sistema stradale principale un corredo di percorsi secondari che, partendo dagli assi maggiori, permettevano l'accesso alle singole *villae*.

Come questo sistema risponda alle mutate condizioni storiche, economiche e sociali, giungendo fino all'età moderna, è l'oggetto della presente ricerca condotta da tre ricercatori indipendenti, che si occupano da anni di archeologia flegrea: giungere ad una conoscenza quanto più organica e integrale possibile della rete stradale medievale. Il progetto di ricerca nasce proprio da questa esigenza: superare il confine dell'età romana per indagare le dinamiche di novità e continuità, selezione, abbandono e trasformazione di un territorio sempre vitale, più forte degli accadimenti storici che spesso l'hanno condizionato, antropici e naturali.

Metodologia di indagine

La ricerca si è svolta seguendo la tradizionale e consolidata impostazione degli studi topografici e territoriali finalizzata a guadagnare informazioni dai più diversi ambiti. Definito un quadro delle fonti in grado di fornire dati utili per la ricostruzione si è proceduto alla loro raccolta sistematica presso biblioteche, archivi ed enti vari.

Dati rilevanti riguardanti gli ecosistemi, che hanno interagito nel corso degli ultimi millenni con le attività dell'uomo nel territorio sono stati ricavati in particolare e preliminarmente dall'esame del quadro ambientale moderno, nelle sue componenti geologiche, morfologiche, idriche, climatiche, pedologiche.

Tutti i dati derivati, in via diretta o indiretta, dalle fonti scritte, cartografiche e iconografiche, telerilevate, toponomastiche, orali e dalla bibliografia scientifica e a carattere locale, dalle evidenze archeologiche come quelle funerarie e sacre, rilevanti ai fini della caratterizzazione dei tracciati stradali antichi e medievali, quelli provenienti da ambiti disciplinari apparentemente non affini, sono stati fatti confluire, organizzati, gestiti e messi in relazione in un Sistema Informativo Territoriale a prevalente carattere archeologico su piattaforma Gis, conferendo ad esse localizzazione se non puntuale almeno areale, in modo da orientare in tempo reale la ricerca. È auspicio che il Sistema Informativo Territoriale realizzato costituisca non solo una base informativa e interpretativa, ma anche possa essere concreto strumento di tutela da mettere a disposizione delle istituzioni, in primis il Parco, e in generale la comunità locale e le sue realtà associative.

Per quanto riguarda la cartografia moderna si è utilizzata come cartografia di base il Data Base Topografico, edizione 2011, alla scala 1:5.000, derivato dalla Carta Tecnica Regionale Numerica, realizzato dalla Regione Campania, che si è ritenuta la cartografia più idonea per realizzare query geospaziali, analisi e interpretazioni.

Tra gli elementi che hanno concorso alla definizione del quadro conoscitivo un rilevante contributo è stato apportato dalla ricostruzione della viabilità in ambiente GIS facendo ricorso alla Cost Surface Analysis, in particolare all'analisi Least Cost Path per ricercare la via migliore e più economica per raggiungere ciascuna destinazione, e la Viewshed Analysis per il calcolo del campo visuale umano e l'individuazione delle relazioni spaziali nel paesaggio. Approcci utilizzati pur rimanendo pienamente consapevoli delle cause molteplici che vanno ad influire sulla scelta di un percorso e la pendenza è solamente una di queste variabili e soprattutto dei numerosi fenomeni che nel corso dei secoli hanno alterato considerevolmente nei campi Flegrei la morfologia dei luoghi.

Le analisi sono state effettuate utilizzando il Dem "TINITALY" distribuito gratuitamente dall'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV). Si tratta attualmente del DEM con la risoluzione più alta (10 m in formato griglia codificato come "ESRI ASCII Raster") e l'errore più basso (in media). È però intenzione di ripetere le analisi appena saranno resi disponibili i dati LIDAR della copertura ad altissima risoluzione (1m) realizzata dalla Regione Campania.

Risultati preliminari

L'andamento del sistema viario in età medievale, certamente vincolato dalle caratteristiche geomorfologiche del territorio, individua la presenza di percorsi di pari dignità e la stabilità dei principali gangli territoriali che continuano ad avere il loro ruolo in età medievale: Cuma, da cui partono o arrivano quattro strade; Pozzuoli, che ne ha almeno tre; Miseno, situata sull'estrema punta del promontorio flegreo, ne ha due, cioè da Pozzuoli e da Cuma.

Come esempio presentiamo in questa sede le potenzialità offerte dalle fonti archivistiche e documentarie: nell'epigrafe cosiddetta *Carthula Venditionis* conservata all'Archivio di Stato di Napoli, e databile probabilmente nel secondo quarto dell'VIII secolo (G. De Rossi, M. Fasolo, A. Nastasi, *I Campi Flegrei nell'alto medioevo tra epigrafia e topografia. Il caso della Carthula Venditionis del casale Memorola*, in "Temporis Signa" XI, 2016 (Spoleto 2018), pp. 129-142) si utilizzano i termini *silicem* e *transilicem*, strade lastricate, a sottolineare la conservazione dei basoli originali di una strada romana pur se verosimilmente in seguito ad un restauro nella pavimentazione. È possibile riconoscere in una *silice* menzionata la via Domitiana, nel tratto finale che collegava Cuma a *Puteoli*. L'altra, che funge da confine nord, è la *Cumis-Capuam*, che doveva avere un'importanza strategica per la sua prossimità al *limes* tra il Ducato di Napoli e il Principato di Capua.

Prospettive future

Come visto, la ricerca in corso si prefigge in primo luogo di ricostruire la topografia viaria in età altomedievale in una zona in cui abbondavano le preesistenze della fase imperiale, mostrando come i principali vettori di collegamento tra le grandi città del golfo di Pozzuoli fossero stati mantenuti in essere anche in una fase di generale contrazione demografica.

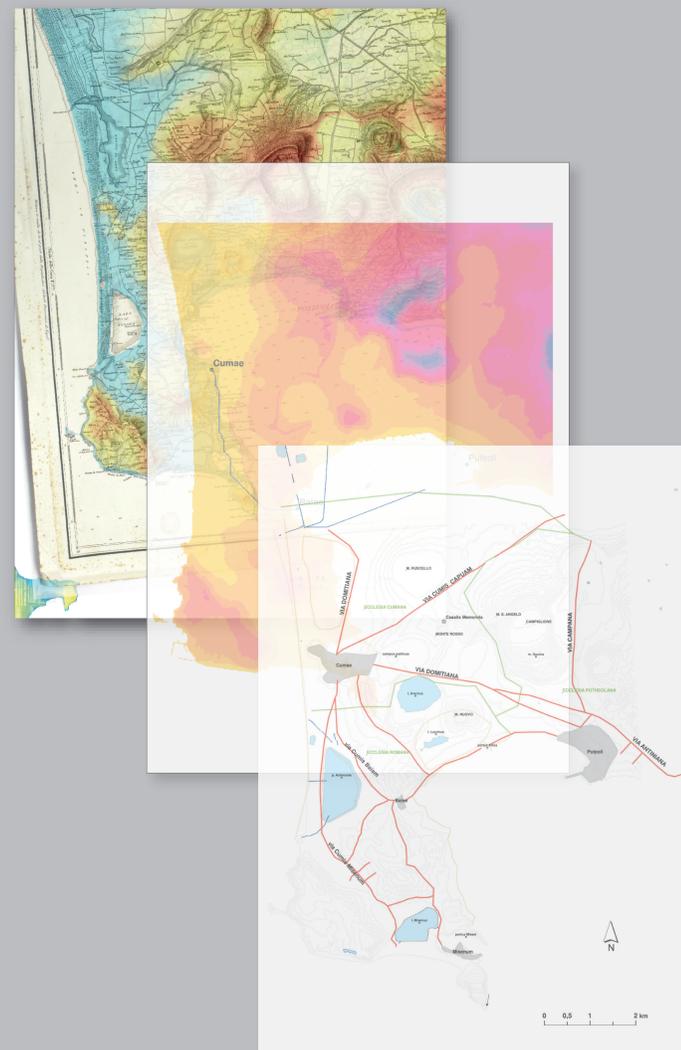
Nel corso della ricerca si cercherà, inoltre, di intercettare meglio, in chiave diacronica, le cause e le dinamiche che hanno portato alla conservazione di alcuni assi stradali e, al contempo, la dismissione di altri al fine di approfondire maggiormente il complesso sistema di relazioni tra uomo e paesaggio (inteso, quest'ultimo, nelle sue varie declinazioni ecologiche, economiche e sociali).

Il quadro che già ora emerge, anche grazie alla integrazione con i recenti rinvenimenti ottenuti dalle ricerche sul campo, mostrano un panorama di generale vitalità economica dei centri della costa flegrea - pur in un momento di indiscussa contrazione degli abitati - che porta alla riconversione e rifunzionalizzazione di spazi e nuclei del territorio che ora ben si inseriscono in una nuova fase di ridefinizione delle forme dell'abitare (si pensi, a titolo di esempio, alla riconversione a fini commerciali del porto militare di Miseno, ben indagata dalla letteratura recente).

Infine, in un'ottica di ricostruzione delle dinamiche di continuità/discontinuità dell'insediamento, si cercherà di analizzare con maggiore attenzione le modalità di ricezione ed integrazione delle trame topografiche di età medievale all'interno del paesaggio contemporaneo, secondo un approccio inedito di ricostruzione della biografia dei paesaggi flegrei.



Foto della Carthula Venditionis



Dalla cartografia storica al GIS: gli step operativi per la ricostruzione della viabilità antica

Riferimenti bibliografici:

- F. Castagnoli, Topografia dei Campi Flegrei, in *I Campi Flegrei nell'archeologia e nella storia*, Atti dei Convegni Lincei, Roma 1977, pp. 41-79.
G. De Rossi, Topografia cristiana dei Campi Flegrei. CUMA, Monte Compatri (Roma) 2020.
G. De Rossi, M. Fasolo, A. Nastasi, *I Campi Flegrei nell'alto medioevo tra epigrafia e topografia. Il caso della Carthula Venditionis del casale Memorola*, in "Temporis Signa" XI, 2016 (Spoleto 2018), pp. 129-142.
G. Illiano, Città e territorio nella penisola di *Misenum*, PhD Academisch Proefschrift VU Universiteit Amsterdam 2019.