

## DIREZIONE

Rita LIZZI TESTA (Perugia), Carlo LORENZI (Perugia),  
Marialuisa NAVARRA (Perugia)

## COMITATO SCIENTIFICO

Ulrico AGNATI (Urbino), Francesco AMARELLI (Napoli “Federico II”),  
Francesco ARCARIA (Catania), Gisella BASSANELLI SOMMARIVA (Bologna),  
Mariagrazia BIANCHINI (Genova), Giorgio BONAMENTE (Perugia), Maria  
CAMPOLUNGHY (Perugia), Jean-Michel CARRIÉ (Paris EHESS), Feliciano  
COSTABILE (Reggio Calabria), Victor CRESCENZI (Urbino), Lucio DE  
GIOVANNI (Napoli “Federico II”), Lietta DE SALVO (Messina), María  
Victoria ESCRIBANO PAÑO (Zaragoza), Lorenzo FASCIONE (Roma Tre),  
Maurilio FELICI (LUMSA Palermo), Sandro-Angelo FUSCO (Macerata),  
Francesca GALGANO (Napoli “Federico II”), Stefano GIGLIO (Perugia),  
Peter GRÖSCHLER (Mainz), Julia HILLNER (Bonn), Carlo LANZA (Università  
della Campania “Vanvitelli”), Noel LENSKI (Yale), Orazio Antonio  
LICANDRO (Catania), Detlef LIEBS (Freiburg i. Br.), Andrea LOVATO (Bari),  
Francesco Maria LUCREZI (Salerno), Nicola PALAZZOLO (Perugia), Leo  
PEPPE (Roma Tre), Stefania PIETRINI (Siena), Salvatore PULIATTI (Parma),  
Boudewijn SIRKS (Oxford), Marco Urbano SPERANDIO (Roma Tre)

## COMITATO EDITORIALE E DI REDAZIONE

Paola BIANCHI (Roma Tor Vergata), Paola BIAVASCHI (Insubria), Maria Luisa  
BICCARI (Urbino), Paola Ombretta CUNEO (Milano Bicocca), Federica DE  
IULIIS (Parma), Monica DE SIMONE (Palermo), Emily HURT (John Cabot  
University), Rossella LAURENDI (Genova), Esteban MORENO RESANO  
(Zaragoza), Andrea PELLIZZARI (Torino), Peter RIEDLBERGER (Bamberg),  
Silvia SCHIAVO (Ferrara) – *In Redazione*: Francesco BONO (Parma), Francesco  
Edoardo Maria COLOMBO (Insubria), Marco CRISTINI (Firenze), Linda DE  
MADDALENA (Bern), Glenda FRANCONI (Perugia), Andreas HERMANN  
(Tübingen), Lorenzo LANTI (Milano Statale), Sabrina Lo IACONO (Milano  
Statale), Silvia MARGUTTI (Perugia), Maria Sarah PAPILO (Napoli “Federico  
II”), Michele PEDONE (Pisa), Pierluigi ROMANELLO (Napoli “Federico II”),  
Francesca ZANETTI (Parma), Manfredi ZANIN (Bielefeld)

La pubblicazione dei contributi non riconducibili ad autori invitati dal Comitato Scientifico è subordinata alla valutazione positiva espressa da due referee con il sistema di peer review in double blind.



Jean-Michel Carrié

*Dubium sapientiae initium*  
(R. DESCARTES, *Meditationes de prima philosophia*)

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PERUGIA

DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

ATTI DELL'ACCADEMIA  
ROMANISTICA  
COSTANTINIANA

PER I CINQUANT'ANNI DELLA  
"COSTANTINIANA"

XXVI  
ORIENTE E OCCIDENTE  
IN DIALOGO

IN ONORE DI JEAN-MICHEL CARRIÉ



*Il volume è stato curato da Carlo Lorenzi e Marialuisa Navarra*

Opera pubblicata con il contributo del Comune di Spello



I contributi raccolti in questo volume approfondiscono  
tematiche del Convegno 2023  
dell'Accademia Romanistica Costantiniana  
organizzato in collaborazione con  
l'Accademia Storico-Giuridica Costantiniana



AUTORI VARI

Atti dell'Accademia Romanistica Costantiniana, XXVI

PER I CINQUANT'ANNI DELLA "COSTANTINIANA"

Oriente e Occidente in dialogo

in onore di Jean-Michel Carrié

Collana: Pubblicazioni dell'Università degli Studi di Perugia

Perugia, ali&no editrice, 2025

pp. 784; 24 cm

ISBN 978-88-6254-327-9

ISSN 1973-8293

---

© 2025 by Università degli Studi di Perugia

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

[info@alienoeditrice.net](mailto:info@alienoeditrice.net)

Il materiale di questa pubblicazione può essere riprodotto nei limiti stabiliti dalla licenza Creative Commons  
Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate - 4.0 Internazionale (CC BY-NC-ND 4.0).



Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0

Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

ANNA MARIA GIOMARO  
MARIA LUISA BICCARI  
*Università di Urbino Carlo Bo*

CORRIERI, TRASPORTI,  
RELAZIONI PUBBLICHE D'AFFARI  
SULLE STRADE ROMANE\*

1. L'ampia estensione e lo sviluppo dell'ammirabile sistema viario dell'antica Roma, che si dirama dall'Urbe verso le più lontane periferie dell'impero con vie consolari e pretorie, con tratti principali e secondari, con ramificazioni e *diverticula*, valendosi di diversi metodi ingegneristici di costruzione (scavate nel tufo come le strade etrusche, o semplicemente battute, o acciottolate, o, le più durature e salde, basolate), risponde certamente a finalità pratiche cui si riconnette necessariamente e in primis un'attenzione giuridico-amministrativa di non secondaria importanza. Scrive Victor Wolfgang von Hagen che le strade romane fecero di Roma «una fonte mobile di civiltà e la padrona del mondo proprio perché attraverso le sue strade era riuscita a controllare sistematicamente gran parte della superficie della terra»<sup>1</sup>. Strade, dunque, come “strumento di controllo”; strade cui lo stesso Augusto diede un fulcro centrale, il *miliarium aureum*, in una colonna marmorea rivestita di bronzo dorato innalzata nel 20 a.C. (quando Augusto rivestiva appunto la carica di “*curator viarum*”) all'estremità dell'emiciclo dei Ro-

\* Il paragrafo 1 è di Anna Maria Giomaro; i paragrafi 2-3-4 sono di Maria Luisa Biccari.

<sup>1</sup> Cfr. V.W. VON HAGEN, *Le grandi strade di Roma nel mondo. Una rete di formidabili arterie per la costruzione di un impero*, Roma 1978, 32: «Dal “Miglio d'oro” (*Miliarium Aureum*) del Foro, su cui erano segnate le distanze, diciannove strade lastricate conducevano in ognuna delle province dell'Impero. Correndo ininterrottamente fino al Reno e al Danubio arrivavano nelle Terre degli Sciti sulle rive del Mar Nero, all'Eufrate, in Africa, in Arabia e perfino nell'India».

stra verso la *Basilica Iulia*, punto di inizio di tutte le strade dell'impero e dal quale venivano misurate tutte le distanze<sup>2</sup>.

Generalmente la dottrina, sulla base delle attestazioni di Svetonio, ascrive ad Augusto, fra le molte riforme costituzionali e amministrative di ammodernamento del mondo romano che si devono al suo genio, anche l'istituzione di un vero e proprio *cursus publicus*<sup>3</sup>, inteso come un servizio di staffetta lungo le vie costruite per facilitare il passaggio degli eserciti, un servizio formato da *iuvenes* montati su cavalli freschi resi disponibili in stazioni di posta organizzate a distanze cadenzate lungo le vie militari:

SVET., *Aug.* 49.3: Et quo celerius ac sub manum adnuntiari cognoscique posset, quid in provincia quaque gereretur, iuvenes primo modicis intervallis per militaris vias, dehinc vehicula disposuit<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Per questo motivo la colonna recava incise sulla sua superficie, a lettere dorate, le distanze tra Roma e le principali città dell'impero, le quali spesso davano il nome alla strada.

<sup>3</sup> L'espressione *cursus publicus* comincia ad apparire nelle fonti a partire dal IV secolo d.C., anche se, stando al racconto di Aurelio Vittore (*Caes.* 13.5), il termine sarebbe stato utilizzato per la prima volta sotto il regno dell'imperatore Traiano. Ne abbiamo testimonianza, per esempio, in CTh. 8.5.62: Idem AA. [= Arcadius et Honorius] Caesario praefecto praetorio. *Usurpationem cursus publici penitus iussimus amputari, scilicet ut excepta magnitudine tua praesumendi velocis et clavularii cursus nullus habeat potestatem. Quod si quis iudicum vel contemptus vel ignorantiae vitio scita nostri numinis temeranda censuerit, unium... quoque officium, quod ei paret, sciat se XXX libris auri esse multandum.* Dat. III non. Febr. Constantinopoli Vincentio et Fravito cons. (401 [immo 396/7] febr. 3). Si veda L. DI PAOLA, *Viaggi, trasporti e istituzioni. Studi sul cursus publicus*, Messina 1999, 21 ss.

<sup>4</sup> SVET., *Aug.* 49.1-3: «Per quel che concerne le forze militari, distribui le legioni e le truppe ausiliarie nelle province e stanziò una flotta a Miseno ed una a Ravenna, a difesa del Tirreno e dell'Adriatico. Pose le altre truppe, parte a guarnigione della capitale, e parte a propria guardia personale, dopo aver licenziato la squadra di Calagurritani che aveva tenuto con sé fino alla sconfitta di Antonio, e quella di Germani che, fino alla disfatta di Varo, aveva conservato assieme agli altri armigeri della sua guardia del corpo. Non consentì mai, però, che nell'interno dell'Urbe soggiornassero più di tre coorti, ed anche queste senza alloggiamenti, ed era solito mandare le altre ad accantonarsi, sia d'estate che d'inverno, nei caselli vicini. 2. Regolò con delle norme stabili, sia gli stipendi che i premi di tutti i soldati, fissandoli in base al grado, alla durata del servizio ed agli emolumenti del congedo, perché, una volta smobilitati, non venissero spinti a ribellioni, a causa dell'età o della miseria. E per potere, in avvenire, far fronte senza difficoltà alla spesa del loro mantenimento e congedo, costituì, a mezzo di nuove imposte, un erario militare.

La traduzione comunemente accolta sembrerebbe correlare le esigenze di comunicazione semplice a quelle finalizzate alle manovre dell'esercito, la percezione di quanto avviene *in provincia* ai bisogni di un collegamento militare per l'organizzazione strategica.

Ma a ben vedere nella breve frase di Svetonio il duplice scopo rimane poco avvertito; vi si legge più particolare la preoccupazione di avere celere notizia dei fatti delle province, mentre l'accento alle esigenze militari sarebbe, ben tenue, nell'aggettivazione delle vie percorse da questi corrieri, le vie "militari" appunto. A mio sommesso avviso in realtà nelle parole dello storico latino si deve vedere un implicito riconoscimento della preesistente organizzazione militare del servizio di corrieri. Perché ricordare che le strade percorse dai giovani a cavallo sono le vie militari quando lo stesso imperatore tanto ha operato per l'ampliamento, il miglioramento, l'utilizzo delle strade in generale? Perché, se non per riconoscere implicitamente che l'intervento "postale" di Augusto si è innescato in primis su quello già preesistente militare, finalizzando le strutture impiegate durante le campagne belliche dell'ultimo secolo della repubblica non già (o non solo) per il veloce aggiornamento sulle operazioni di guerra al fine di accomodarvi le nuove strategie, quanto piuttosto per le comunicazioni amministrative, per *celerius ac sub manum adnuntiari cognoscique posset, quid in provincia quaque gereretur*. Quel *per militaris vias*, cioè, non assume certamente il valore di un moto per luogo quanto piuttosto quello di mezzo.

Il che ci rimanda a considerare l'organizzazione "postale" di Cesare, il quale più volte nelle sue cronache dimostra di aver ben presente l'importanza di celere comunicazione fra le varie postazioni di guerra e i vari fulcri della battaglia. Così, per esempio, il movimento delle truppe di Cesare per reprimere le migrazioni degli Elvezi nel 61 a.C. (*De bell. Gall.* 1.2 ss.) è determinato da un susseguirsi di segnalazioni circa le posizioni avversarie e di scambi di intimazioni (fino al *Caesar ad Lingonas litteras nuntiosque misit, ne eos frumento neve alia re iuvarent: qui si iuvissent, se eodem loco quo Helvetios habiturum* del par. 1.26). Ma se

3. Per essere avvisato più rapidamente, e per conoscere più direttamente che cosa avvenisse in ogni provincia, in un primo tempo dispose come staffette dei giovani a breve distanza l'uno dall'altro, lungo le vie militari; in seguito dispose invece dei veicoli. Questo secondo metodo venne riscontrato più comodo, perché coloro che portano le lettere direttamente, da una determinata località, possono anche venire interrogati direttamente, se il caso lo richieda». CAIO SVETONIO TRANQUILLO, *Vite dei Cesari*, 1, trad. it. F. Dessì, Milano 1982, 231.

le comunicazioni di cui al *De bello gallico* potevano risolversi in brevi tragitti e scambi fra eserciti avversari o fra postazioni diverse e ravvicinate delle stesse contingenze, sia nella guerra di Gallia, sia, ancor più, nella guerra civile, era importante a Cesare e ai suoi in provincia tenere i contatti con Roma ed essere costantemente avvertiti degli umori del senato: come risulta dal *litteris C. Caesaris consulibus redditis* con cui inizia il racconto del gennaio del 49 a.C., *De bell. civ.* 1.1; dal *post paulo tamen internuntiis ultro citroque missis quae ignorabant, de L. Domiti fuga, cognoscunt* del par. 1.20; dalle manovre dell'avanguardia di Gaio Fabio verso la Spagna, e precisamente sul fiume Segre, quando *Fabius finitimarum civitatum animos litteris nuntiisque temptabat*, 1.40; dagli spostamenti di Curione presso Bagrada e Utica, forte delle notizie portategli dagli *equites ex statione (nondum opere castrorum perfecto equites ex statione nuntiant magna auxilia equitum peditumque ab rege missa Uticam venire* del par. 2.26) o delle comunicazioni con Cesare (*Iamque Caesaris in Hispania res secundae in Africam nuntiis ac litteris perferebantur* del par. 2.37); fino alle comunicazioni di Antonio a Cesare circa la situazione della flotta a Lisso di cui si dice nel par. 3.29, con le parole *nuntiosque ad eum celeriter mittit, quibus regionibus exercitum exposuisset et quid militum transvexisset*. E sono soltanto alcuni esempi.

Per finire ricordando come, sempre nel *De bello civili*, alla difesa di Messina contro la flotta di navi comandate da Cassio diventa determinante la notizia della vittoria di Cesare sul fronte di Farsalo, *et nisi eo ipso tempore quidam nuntii de Caesaris victoria per dispositos equites essent allati, existimabant plerique futurum fuisse, uti amitteretur* («e, se nel medesimo tempo non fossero giunte, tramite cavalieri che facevano regolare servizio di informazione, notizie della vittoria di Cesare, i più ritenevano che la città sarebbe stata perduta»)<sup>5</sup>: quella *dispo-*

<sup>5</sup> CAES., *De bell. civ.* 3.101: *Isdem fere temporibus C. Cassius cum classe Syrorum et Phoenicum et Cilicum in Siciliam venit, et cum esset Caesaris classis divisa in duas partes, dimidiae parti praeesset P. Sulpicius praetor ad Vibonem, dimidiae M. Pomponius ad Messanam, prius Cassius ad Messanam navibus advolavit, quam Pomponius de eius adventu cognosceret, perturbatumque eum nactus nullis custodiis neque ordinibus certis, magno vento et secundo completas onerarias naves taeda et pice et stuppa reliquisque rebus, quae sunt ad incendia, in Pomponianam classem immisit atque omnes naves incendit XXXV, e quibus erant XX constratae. Tantusque eo facto timor incessit, ut, cum esset legio praesidio Messanae, vix oppidum defenderetur, et nisi eo ipso tempore quidam nuntii de Caesaris victoria per dispositos equites essent allati, existimabant plerique futurum fuisse, uti amitteretur. Sed opportunissime nuntiis allatis oppidum est defensum; Cassiusque ad Sulpicianam*

*sitio* di *equites* lungo la via Egnatia<sup>6</sup> per portare a termine la strategica comunicazione porta a pensare non solamente all'ordine impartito ai messi, ma all'organizzazione dello stesso per ottenere pratico e veloce il risultato.

Ma certamente il servizio di corrieri militari aveva minori e diverse necessità rispetto al servizio amministrativo. Il soldato inviato col dispaccio militare aveva soltanto il compito di arrivare il prima possibile al suo traguardo, e quindi necessitava soltanto di sicure stazioni di cambio di cavalli, per avere sempre a disposizione una cavalcatura fresca e veloce, senza doversi mettere a rischio di restare appiedato ovvero di operare requisizioni presso i contadini della zona ogni qual volta il cavallo apparisse affaticato. A ciò erano sufficienti le *mutationes*, anche se, forse, solo più tardi si sarebbe consolidata per il cambio dei cavalli la

*inde classem profectus est Vibonem, applicatisque nostris ad terram navibus pari atque antea ratione Cassius secundum nactus ventum onerarias naves praeparatas ad incendium immisit, et flamma ab utroque cornu comprehensa naves sunt combustae quinque. Cumque ignis magnitudine venti latius serperet, milites, qui ex veteribus legionibus erant relictis praesidio navibus ex numero aegrorum, ignominiam non tulerunt, sed sua sponte naves conscenderunt et a terra solverunt impetuque facto in Cassianam classem quinquereemes duas, in quarum altera erat Cassius, ceperunt; sed Cassius exceptus scapha refugit; praeterea duae sunt depressae triremes. Neque multo post de proelio facto in Thessalia cognitum est, ut ipsis Pompeianis fides fieret; nam ante id tempus fingi a legatis amicisque Caesaris arbitrabantur. Quibus rebus cognitis ex his locis Cassius cum classe discessit.*

<sup>6</sup> A Farsalo in Tessaglia le milizie di terra, al largo di Messina la flotta delle navi siriane e fenice e cilice raccolta da Cassio. È interessante ricordare come in quel fatidico frangente, alla vigilia del 9 agosto 48 a.C., Pompeo era riuscito a precedere Cesare sul luogo dello scontro potendo percorrere la romana via Egnatia (la via che aveva inizio quasi direttamente di fronte al termine della via Appia, sull'altra sponda del Mar Adriatico, per collegare la serie di colonie romane che si estendevano verso il Bosforo: cfr. O. BUCCI, *Le provincie orientali dell'impero romano: una introduzione storico-giuridica*, Roma 1998, 52 ss.), più veloce delle piste fra i monti del Pindo che Cesare aveva dovuto utilizzare, e dove, intanto, aveva espugnato Gonfi e ricevuto la resa di Metropoli, arrivando il 29 luglio sulla piana di Farsalo. Una strada fatale (cfr. M. FASOLO, *La via Egnatia. I. Da Apollonia e Dyrrachium ad Herakleia Lynkestidos*, Roma 2005). In seguito Antonio e Ottaviano inseguiranno i cesaricidi Bruto e Cassio lungo la stessa via fino a Filippi. In seguito – come testimoniano le pietre miliari – la percorse e la riparò Traiano prima della sua campagna del 113 contro i Parti. E la ricorda ancora Procopio di Cesarea come uno degli impegni di restaurazione di Giustiniano per rendere percorribile tutto l'Oriente romano (specificamente, ai presenti fini, cfr. D. SAMSARIS, *Pennana*. Ένας ρωμαϊκός σταθμός (*mutatio*) της Εγνατίας οδού, in *Δωδώνη*, 15.1, 1986, 69-84).

specifica nomenclatura di *mutatio*<sup>7</sup>. Era sicuramente l'occasione, anche per l'uomo, per rifornirsi minimamente di viveri e d'acqua, indispensabili per affrontare il viaggio.

Al corriere amministrativo necessita qualcosa di più. Certamente la velocità è essenziale anche per il corriere amministrativo, ed è la prima annotazione che sottolinea anche Svetonio nell'impegno di Augusto. La comunicazione delle vicende della provincia deve avvenire *celerius*, nel che si potrebbe notare se non una critica ai sistemi precedenti, almeno, e di sicuro, un'ammirata considerazione per la miglioria conseguita nel servizio. Ma deve avvenire anche *sub manum*: l'espressione suggerisce la possibilità di utilizzazione pratica e concreta dell'oggetto o persona che viene inviato, la piena disponibilità dell'uomo o della cosa.

Oltre all'interpretazione in senso amministrativo del sistema "militare" di trasmissione delle notizie, Svetonio riconosce ad Augusto l'introduzione di un servizio assai più "corposo", in cui accanto al semplice corriere latore di comunicazioni e dispacci, per le spedizioni di maggior "volume" o comunque più materialmente impegnative (il bottino bellico, le decime annonarie, i *tributa* in denaro e in natura, etc., come anche – ed è la circostanza particolarmente sottolineata dalla nostra fonte – per l'accompagnamento di specifici testimoni da poter interrogare personalmente) si pone anche un servizio di *vehicula*, per il quale necessitano più ampi e diversamente attrezzati locali di sosta e di eventuale deposito e manutenzione.

2. Al tema del *cursus publicus* e, più in generale, della viabilità lungo le vie romane si riconnette il discorso sulla *cura viarum*.

Con Augusto, com'è noto, si concretizzò il grandioso progetto di "consolidamento espansivo" del dominio romano; l'impero si diede nuovi orizzonti, passando da una dimensione mediterranea a una internazionale: così l'espansione a nord verso la grande Germania, a est

<sup>7</sup> Il termine non è frequente nelle fonti, in particolare giuridiche, come non frequente è anche il termine *mansio*. Il fatto che nell'unica citazione che li vede riportati insieme appaiano in espressione endidica (CTh. 9.1.9: *ad mutationes mansionesque singulas*) ha avvalorato l'opinione comune che fra i due tipi di stazioni non ci sarebbe stata differenza (A. LEVI-M. LEVI, *Itineraria picta. Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana*, Roma 1967, 109); ma una più attenta lettura dei testi, comparati con le risultanze archeologiche e con la ricostruzione dei reali diversi bisogni di un viaggio di corrieri su cavalli con cambi frequenti e veloci o di uno più lento su carri carichi e carrozze, porta a pensare diversamente. V. *infra*, 344 ss.

verso i Balcani. L'impero doveva assicurare la piena percorribilità del suo intero territorio da parte dell'esercito, ma allo stesso modo doveva dotarsi di una rete di collegamenti idonei a promuovere connessioni e comunicazioni rapide e sicure sia fra le sue varie parti, sia fra il centro e la periferia. Per quelle strade si realizzava innanzitutto la mobilità militare ma, non secondaria, la mobilità delle comunicazioni, che nel regime della restaurata *pax augustea* significava poi un efficiente servizio imperiale di posta (il *cursus publicus*)<sup>8</sup>.

Garantire la celerità degli eserciti, così come l'efficacia di una rete di comunicazioni e la circolazione delle persone richiedeva senza dubbio strade ben costruite, ma imponeva anche interventi ripetuti di manutenzione e aggiornamento delle stesse, la *cura viarum* appunto.

Stando a una testimonianza dell'*Enchiridion* di Pomponio, si potrebbe far risalire alla seconda metà del III secolo a.C. la creazione dei *quattuorviri viarum curandarum*, appartenenti al collegio dei *vigintisexviri* divenuti poi sotto l'impero di Augusto *vigintiviri*, con il compito di adiuvarne gli *aediles* nel governo delle vie urbane, mentre per le strade extraurbane fino al primo miglio erano previsti i *duoviri viis extra propiusve urbem Romam passis mille purgandis*<sup>9</sup>:

<sup>8</sup> Senza trascurare un terzo aspetto che ne illustra l'importanza: cioè il fatto che il sistema viario romano ebbe grande rilievo anche per la circolazione delle merci, favorendo lo scambio di ricchezze e commerci tra Oriente e Occidente. Sul punto mi sia consentito rinviare a M.L. BICCARI, *Aspetti socio-giuridici del sistema viario romano*, in *MEP*, 28, 2023, 113 ss. Sul *cursus publicus* cfr. sicuramente A.H.M. JONES, *The Later Roman Empire, 284-602. A Social, Economic and Administrative Survey*, Oxford 1964, 830 ss.; L. DI PAOLA, *Viaggi cit.*; C. CORSI, *Le strutture di servizio del cursus publicus in Italia. Ricerche topografiche ed evidenze archeologiche*, Oxford 2001.

<sup>9</sup> Lo dimostra anche la *Tabula Heracleensis*, ll. 50-52, che non solo fornisce una denominazione più precisa dei *quattuorviri* definendoli *quattuorviri viis in urbe purgandis* e dunque specificatamente addetti alla pulizia delle strade della città, ma vi aggiunge proprio i *duoviri: quo minus aed(iles) et IIIvir(ei) vieis in urbem purgandis, IIvir(ei) vieis extra propiusve urbem Rom(am) passis [M] purgandis, quei quomque erunt, vias publicas purgandas curent eiusque rei potestatem habeant, ita ut ei legibus pl(ebei)ve sc(itis) s(enatus)[ve] c(onsultis) oportet oportebit, eius h. l. n(ihilum) r(ogatur)*. In particolare, sulla base della testimonianza della *Tabula Heracleensis*, TH. MOMMSEN, *Römisches Staatsrecht*, II, Graz 1969<sup>3</sup>, 593 ss., è certo nell'affermare che i *quattuorviri viis in urbe purgandis* sarebbero stati creati da Cesare, e successivamente trasformati in *quattuorviri viarum curandarum*.

D. 1.2.2.30 (Pomp. *l. sing. ench*): Constituti sunt eodem tempore et quattuorviri qui curam viarum agerent, et triumviri monetales aeris argenti auri flatores, et triumviri capitales qui carceris custodiam haberent, ut cum animadverti oporteret interventu eorum fieret<sup>10</sup>.

Alla fine dell'età repubblicana, dunque, per la manutenzione e la pulizia delle strade erano previsti sei funzionari che collaboravano con gli edili, quattro per la città di Roma e due per il territorio oltre le mura.

Invero le testimonianze, pur frammentarie, consentono di ipotizzare già per l'età repubblicana l'attività di *curatores viarum*, che ricoprivano tale carica congiuntamente ad altre funzioni del *cursus honorum* o nell'intervallo tra due magistrature: così *C. Claudius Pulcher* che fu *curator viis sternundis* tra il 95 e il 92 a.C. presumibilmente nell'arco temporale compreso tra la pretura e il consolato (CIL VI 1283); *T. Vibius Temudis*, *quaestor urbanus* e *curator viarum*, che si occupò in particolare, probabilmente nel 115-114 a.C., dei lavori di restauro della via Cecilia (CIL VI 31603); e ancora Giulio Cesare che nel 67 a.C. ebbe l'incarico di *curator viae Appiae* (PLUT., *Caes.* 5.9); o *L. Minucius Thermus* che fu *curator viae Flaminiae* nel 65 a.C. (CIC., *Ad Att.* 1.1.2) e *L. Fabricius*, *curator viae* nel 62 a.C., che commissionò la costruzione del ponte Fabricio a Roma (CIL VI 1305)<sup>11</sup>. Sono

<sup>10</sup> Si può ragionevolmente ipotizzare che Pomponio non menzioni i *duoviri viis extra urbem purgandis* per il fatto che al suo tempo tale collegio era stato abolito: CASS. DIO., *Hist. Rom.* 54.26.7. In dottrina, per tutti, C. CASCIONE, *Tresviri capitales. Storia di una magistratura minore*, Napoli 1999, 69 ss., il quale, sulla scia del passo di Cassio Dione, colloca l'eliminazione dei *duoviri viis extra urbem purgandis* da parte del Senato prima dell'anno 13 a.C. Diversamente TH. MOMMSEN, *Römisches cit.*, 604, fa coincidere la loro abolizione con la creazione della *cura viarum* augustea, nel 20 a.C.

<sup>11</sup> Un elenco puntuale dei personaggi che, prima della riforma augustea, hanno rivestito le funzioni di *curatores viarum* è riportato da A. BUCCELLATO-G. GREGORI, *I 5000 piedi di un nuovo curator viarum d'età repubblicana ed il percorso dell'antica Via Laurentina*, in *Misurare il tempo, misurare lo spazio. Atti del Colloquio AIEGL - Borghesi 2005*, a cura di M.G. ANGELI BERTINELLI-A. DONATI, Faenza 2006, 356, nt. 10. Ma si veda anche la voce *Curator*, in *Thesaurus Linguae Latinae*, 4, 1909, 1477 ss. E non si può ignorare quella dottrina, seppur risalente, che sulla base in particolare delle risultanze epigrafiche, ha ipotizzato per l'età repubblicana l'esistenza di una vera e propria magistratura dedita alla cura delle strade, verosimilmente introdotta dal tribuno Caio Gracco, di cui si dice nelle fonti che promosse importanti lavori

solo degli esempi ma testimoniano l'impegno costante e notevole che le strade richiedevano per la loro fruibilità, un impegno che sicuramente Augusto più di ogni altro colse nella sua pienezza, avvertendo, contestualmente, l'esigenza di introdurre una politica più definita che facesse del *curator viarum* un organo della struttura amministrativo-burocratica romana.

Consapevole dell'importanza che il sistema viario aveva per il consolidamento dell'impero, Augusto infatti intervenne più volte in tema di *cura viarum*, dapprima – e siamo nel 27 a.C. – occupandosi a sue spese della riparazione delle principali vie e assegnando parallelamente ad alcuni *triumphales viri* la responsabilità relativa ad altre strade minori<sup>12</sup>, poi nel 20 a.C. ricevendo direttamente dal Senato l'incarico di gestire la manutenzione delle strade intorno alla città di Roma. Da questo momento i compiti che un tempo erano dei *duoviri extra urbem purgandis* vennero assunti dall'imperatore che, attraverso la costituzione di *nova officia*, li delegò a sua volta a dei funzionari speciali

stradali, «si applicò particolarmente alla costruzione delle strade, avendo cura dell'utilità pratica e insieme della gradevolezza e dell'estetica. Tali strade venivano infatti tracciate ben diritte attraverso le campagne, pavimentate con pietre levigate, rese compatte da sabbia calcata fra interstizi. 2. Venivano riempite o superate con ponti le depressioni causate da torrenti o burroni, e si otteneva un'altezza eguale e parallela dai due lati, in modo che l'opera offriva dappertutto uno spettacolo di uniformità e bellezza. 3. Inoltre, Gaio fece misurare la lunghezza in miglia di ogni strada – il miglio corrisponde a poco meno di otto stadi – e collocare colonne di pietra che indicavano le distanze. 4. Fece disporre poi, ai due lati della strada, altre pietre a minor distanza fra loro, affinché chi viaggiava a cavallo potesse facilmente montare in sella senza bisogno di staffiere» (PLUT., *Tib. e Cai. Grac.* 28.1-4, in *Vite di Plutarco*, V, a cura di G. MARASCO, Torino 1994, 943). Così TH. MOMMSEN, *Römisches Staatsrecht*, II.2, Leipzig 1873, 666 s.; G. MANCINI, *Curator Reipublicae o civitatis*, in E. DE RUGGIERO, *Dizionario epigrafico di antichità romane*, II.2, Spoleto 1910, 1324 ss. Il fatto poi che l'attività di questi primi *curatores viarum* operativi in età repubblicana sia documentata anche con riferimento a specifiche vie (si pensi a Cesare *curator viae Appiae* o Minucio Termo *curator viae Flaminiae*) ha portato a supporre che avessero una competenza su particolari strade, evidentemente le più importanti, fors'anche limitata al tempo necessario per restaurarle (F. DE MARTINO, *Storia della costituzione romana*, IV.2, Napoli 1974<sup>2</sup>, 585 ss.).

<sup>12</sup> Emblematica è la testimonianza di SVET., *Aug.* 30: *Quo autem facilius undique urbs adiretur, desumpta sibi Flaminia via Arimino tenuis munienda reliquas triumphalibus viris ex manubiali pecunia sternendas distribuit*. Il riferimento è alla ristrutturazione della via Flaminia fino a Rimini, di cui Augusto si fece personalmente carico promuovendo la realizzazione di opere di consolidamento e di ponti. Cfr. M.L. BICCARI, *Aspetti socio-giuridici* cit., 122.

scelti tra gli *ex pretori* – ἐκ τῶν ἐστρατηγηκότων si legge testualmente in CASS. DIO., *Hist. Rom.* 58.8 – , i *curatores viarum* per l'appunto:

SVET., *Aug.* 37: Quoque plures partem administrandae rei p. caperent, nova officia excogitavit: curam operum publicorum, viarum, aquarum, alvei Tiberis, frumenti populo dividundi, praefecturam urbis, triumviratum legendi senatus et alterum recognoscendi turmas equitum, quotiensque opus esset.

In questo modo venne istituita «la più antica delle curatele di derivazione augustea»<sup>13</sup>, che almeno fino all'età di Costantino si occupò di tutte quelle attività riguardanti la costruzione, il restauro, la manutenzione e la gestione delle grandi strade che, partendo da Roma e diramandosi in tutte le direzioni, collegavano le due parti dell'impero<sup>14</sup>. I *quattuorviri viarum curandarum* continuarono a occuparsi delle strade dell'Urbe insieme agli edili e sotto la loro sorveglianza, verosimilmente fino alla seconda metà del III secolo d.C. quando, con la riorganizzazione diocleziana dell'impero, scomparve il collegio dei *vigintiviri*<sup>15</sup>.

Insomma, viaggiare e spostarsi comportava un importante scambio di ricchezze, persone, informazioni e idee, favorendo una vivace mobilità sociale, economica e politica tra le due parti dell'impero, che già con Augusto diventò un fondamentale punto di forza del sistema amministrativo imperiale, con una sua gestione sempre più articolata e complessa.

<sup>13</sup> Così A. PALMA, *Le 'curae' pubbliche. Studi sulle strutture amministrative romane*, Napoli 1980, 186. Tra l'ampia bibliografia in tema di *cura viarum* si rinvia sicuramente a W. ECK, *Die staatliche Organisation Italiens in der hohen Kaiserzeit*, München 1979, 25 ss.; PH.C. ERTMAN, *Curatores viarum: a study of the superintendents of highways in ancient Rome*, Ann Arbor 1980. Più di recente E. LO CASCIO, *Il princeps e il suo impero. Studi di storia amministrativa e finanziaria romana*, Bari 2000, 287 ss.; C. CAMPEDELLI, *L'amministrazione municipale delle strade romane in Italia*, Bonn 2014.

<sup>14</sup> A. CHASTAGNOL, *La préfecture urbaine à Rome sous le bas empire*, Paris 1960, 49 s.

<sup>15</sup> Sul declino delle magistrature appartenenti al vigintivirato e, più nello specifico, del collegio dei *quattuorviri viarum curandarum* si vedano A. CHASTAGNOL, *La préfecture urbaine* cit., 49; F. DE MARTINO, *Storia della costituzione romana*, 4.1, Napoli 1974<sup>2</sup>, 632 s.; M. CHRISTOL, *Essai sur l'évolution des carrières sénatoriales dans la seconde moitié du III<sup>e</sup> siècle ap. J.-C.*, Paris 1986, 316 ss. Recenti considerazioni anche in F. VALLOCCHIA, *Fulloniche e uso delle strade urbane: sul concetto di incommodum publicum (a proposito di D. 43.10.1)*, in *TSDP*, 4, 2013, 15 e nt. 26.

Quale fosse nello specifico la strutturazione della *cura viarum* non è noto: si è ipotizzato, sulla base anche dei ritrovamenti epigrafici, che i *curatores viarum* avessero in origine una competenza generale sulle strade dell'impero, per poi assumere progressivamente la *cura* specifica di singole vie; il che farebbe pensare, per l'epoca imperiale, a diversi titolari della carica, almeno per le vie principali<sup>16</sup>. In tal senso le iscrizioni ci danno notizia del *curator viae Emiliae*, carica che alla fine del I sec. d.C. rivestì per esempio *Lucius Funisulanus Vettonianus* (CIL III 4013); ma attestano anche il *curator viae Salariae* di cui *Lucius Ranius Optatus* è una testimonianza (CIL VI 1597 e CIL XII 3170); o ancora il *curator viae Praenestinae* (*Publius Martius Philippus*: CIL XIV 169) e il *curator viarum Labicanae et Latinae* (*Q. Decius Saturninus*: CIL X 5394).

«Salvo eccezioni» – commenta Antonio Palma – «sono le cure delle vie maggiori ad acquistare una reale importanza politica costituendo, insieme alle prefetture finanziarie e alle più importanti legazioni provinciali imperiali, una di quelle tappe del *cursus* che discriminano il personale destinato ad una più modesta carriera, nell'ambito dell'amministrazione lasciata alla competenza del Senato, rispetto all'élite chiamata a servire nei posti chiave dell'amministrazione imperiale, che rappresenta il vero gruppo dirigente dello Stato»<sup>17</sup>.

In questo contesto assume un significato del tutto particolare la distinzione dei tipi di strade fornita da Siculo Flacco, distinzione che attiene alla loro struttura e al tipo di esercizio (*viae publicae*, *viae vicinales*, *viae communes*, *viae privatae*), ma che si riflette sull'importanza della strada medesima e, conseguentemente, su chi ne ha la cura:

SIC. FLACC., *De cond. agr.* 146.2-147.10 (Lachmann): ... nam sunt viae publicae [regales], quae publice muniuntur et auctorum nomina optinent. Nam et curatores accipiunt, et per redemptores muniuntur, et in quarundam tutelam a possessoribus per tempora summa certa exigitur. Vicinales autem viae, de publicis quae devertuntur in agros, et saepe ipsae ad alteras publicas perveniunt, aliter muniuntur, per pagos, id est per magistros pa-

<sup>16</sup> Secondo W. ECK, *Cura viarum und cura operum publicorum als kollegiale Ämter im frühen Prinzipat*, in *Klio*, 74, 1992, 237 ss., dopo il regno di Augusto sarebbero attestati almeno otto *curatores viarum*. Una lista dei *curatores viarum* dei primi tre secoli dell'impero in ID., *L'Italia nell'Impero romano. Stato e amministrazione in epoca imperiale*, Bari 1999, 86 s.

<sup>17</sup> A. PALMA, *Le 'curae' pubbliche cit.*, 196.

gorum, qui operas a possessoribus ad eas tuendas exigere soliti sunt. Aut, ut comperimus, uni cuique possessori per singulos agros certa spatia adsignantur, quae suis inpensis tueantur. Etiam titulos finitis spatiis positos habent, qui indicent cuius agri quis dominus quod spatium tueatur. Ad omnes autem agros semper iter liberum est. Nam aliquando deficientibus vicinalibus viis per agros alienos iter praestatur. Quidam etiam conveniunt specialiter uti servitutum prestant his agris ad quos necesse habent transmittere per suum. Nam et his verbis comprehenditur, ITA VT OPTIMVS MAXIMVSQVE EST. Nam et aquarum ductus solent per alienos agros iure transmittere. Itaque, ut diximus, viae saepe necessario per alienos agros transeunt; quae non universo populo itinera praestari videntur, sed eis ad quorum opera, et eis ad quorum agros per eas vias pervenire necesse est. Hae ergo de vicinalibus solent nasci. Nam et communes viae ex vicinalibus nascuntur; quae aliquando inter binos possessores in extremis finibus, pari utrimque modo sumpto, communique inpensa, iter praestant. Privatae itaque viae ad finitiones agrorum non pertinent, sed ad itinera eis praestanda: quae sub exceptione nominari in emptionibus agrorum solent. Ergo viae publicae et vicinales et communes in finibus incidunt: non enim finium causa diriguntur, sed iterum. Ita tam fas est finem facere quam et transire viam.

Ne risulta un quadro molto articolato, che vede i *curatores viarum* attivamente impegnati per la manutenzione delle strade, dalle pulizie stagionali alla verifica dei percorsi, dalla possibilità di esigere il contributo pecuniario (e certamente non solo) dei proprietari dei fondi attraversati alla intuibile presenza di un apparato di uomini al lavoro alle loro dipendenze (il gromatico Siculo Flacco del II sec. d.C. cita in particolare i *redemptores*, coinvolti specificamente nella manutenzione delle *viae publicae*, costruite per pubblica necessità).

La cura delle strade diventa così importante e impegnativa da richiedere con il tempo un rafforzamento della carica pubblica che ne ha la gestione: accanto ai *curatores viarum* vengono assegnati all'attività manutentiva delle vie *praefecti vehiculorum* e *procuratores* e per meglio garantire la manutenzione delle strade in tutte le zone dell'impero vengono creati i *curatores regionum ac viarum*.

A partire dagli ultimi decenni del III secolo, a seguito dei profondi mutamenti politici che interessarono Roma, l'immagine dei *curatores viarum* cambiò drasticamente e le iscrizioni, che pur continuano a ri-

portarne i nomi, si riferiscono a funzionari straordinari, svuotati di ogni specifica competenza<sup>18</sup>: è ormai il *praefectus urbi* il responsabile per la gestione di tutti i lavori pubblici, spetta a lui la costruzione e la riparazione dei ponti, come anche la cura del sistema viario<sup>19</sup>.

3. Soprattutto quando gli spostamenti riguardavano lunghe distanze le strade dovevano essere anche adeguatamente attrezzate e dunque dotate di tutte le strutture indispensabili per la fruibilità dei percorsi.

A tal proposito le fonti giuridiche tramandano un'amplissima gamma di termini relativi a luoghi di sosta per un riposo momentaneo dei corpi, per il recupero dalla stanchezza del viaggio, per i cambi meccanici nelle strutture di viaggio, insomma per tutto quanto necessario a facilitare la continuazione degli spostamenti: *popina*, *taberna*, *caupona*, ma anche *statio*, *mutatio* e *mansio*, e poi *tractoria*, *palatium*, *praetorium*, *stabulum*<sup>20</sup>.

Non v'è dubbio che queste stazioni, che sorgevano prevalentemente lungo il ciglio delle strade, assolvessero le funzioni più diverse, dalla ristorazione e ricezione "alberghiera", all'offerta e quindi vendita di oggetti necessari e accessori per il viaggio, alla proposta di esercizi commerciali, botteghe, stalle, magazzini. Si formarono così dei centri, più o meno piccoli, diversificati anche per la complessità della struttura, che diventarono veri e propri luoghi di vita collettiva, di incontro di persone, di trasferimento di informazioni e merci; e per questa strategica funzione economico-sociale, furono ben presto sottoposti al potere dell'autorità statale che, attraverso funzionari imperiali, ne gestiva le attività in una dimensione che richiama i profili della gestione amministrativa dell'economia tardo imperiale.

<sup>18</sup> Tra gli ultimi a ricoprire la carica di *curator viarum*, molto probabilmente prima dell'anno 306 d.C., è C. *Vettius Cossinus Rufinus*, nominato *curator* della via Flaminia (CIL X 5061).

<sup>19</sup> A testimoniare l'attribuzione di competenze in materia di manutenzione stradale dal *curator viarum* al *praefectus urbi* si possono citare i lavori svolti sul *pons Valentiniani* da Lucio Aurelio Aviano Simmaco, *praefectus urbi* di Roma nel 364-365 (CIL VI 31402-31), o i lavori di rifacimento della strada che conduce alla Basilica di San Paolo Fuori le Mura, che gli imperatori Valentiniano II, Teodosio e Arcadio assegnarono a Sallustio, *praefectus urbi* di Roma nel 387, contestualmente al progetto di ampliamento della Basilica medesima (*Coll. Avell.* 3).

<sup>20</sup> Non è pacifica in dottrina la terminologia e l'identificazione delle varie stazioni di sosta. Si rinvia per tutti, tra gli studi più recenti, a C. CORSI, *Le strutture di servizio* cit.

Guardando nello specifico alle stazioni di sosta funzionali all'assistenza dei viaggiatori e degli animali, i testi distinguono due tipi fondamentali di strutture, la *mutatio* e la *mansio*, al cui buon funzionamento – come mette ben in evidenza Lucietta Di Paola – «era strettamente correlata l'efficienza del servizio dei trasporti»<sup>21</sup>.

La *mutatio* era un *locus cursus publici, ubi iumenta mutabantur*<sup>22</sup>, una “stazione stradale” del *cursus publicus* – ma che con il tempo, si deve pensare, venne frequentata anche da viaggiatori privati – per la sosta e il cambio delle cavalcature e dei traini animali, munita di *stabula* come si intuisce, per esempio, da una costituzione di Graziano indirizzata al prefetto del pretorio Esperio dell'anno 377:

CTh. 8.5.34.1-2: Idem AAA. [= Valentinianus, Valens et Gratianus] ad Hesperium praefectum praetorio. Praeterea in singulis mutationibus arbitramur ternis veredis muliones singulos posse sufficere. 2. Nam ut stabula inpensis publicis extruantur, contra rationem est cum provincialium sumptu citius arbitremur et utilius adparanda. Dat. III kal. Mart. Treviris Gratiano A. IIII et Merobaude cons. (377 [379?] Febr. 27).

Nello specificare come dovesse essere organizzata la *mutatio*, come dovesse essere fornita di uno stalliere, *mulio*, per ogni tre cavalli da posta, i cosiddetti *veredi*, la disposizione imperiale parla precisamente di *stabula* per il ricovero di animali, ordinando che questi fossero costruiti, riparati e mantenuti a spese dei provinciali e non dello “stato” (*inpensis publicis*)<sup>23</sup>. È un chiaro accenno al fatto che le *mutationes* avevano

<sup>21</sup> L. DI PAOLA, *Viaggi* cit., 41.

<sup>22</sup> Così la voce *Mutatio*, in *Thesaurus Linguae Latinae*, 8, 1966, 1717 s.

<sup>23</sup> È incerta l'esatta qualificazione dello *stabulum*, tra chi vi individua la mera stalla e quanti invece lo identificano con lo stesso edificio per l'attività ricettiva, alla stregua di una locanda con un cortile per parcheggiare i veicoli e un riparo per lasciare gli animali durante la notte. E sarebbe quest'ultima, secondo la dottrina maggioritaria, la connotazione che gli *stabula* avrebbero raggiunto in età tardo imperiale: P. STOFFEL, *Über die Staatspost, die Ochsenespanne und die requirierten Ochsenespanne: Eine Darstellung des römischen Postwesens auf Grund der Gesetze des Codex Theodosianus und des Codex Iustinianus*, Bern 1994, 111; A. FÖLDI, ‘Caupones’ e ‘stabularii’ nelle fonti del diritto romano, in *Festschrift F. Sturm*, Liège 1999, 125 ss.; C. CORSI, *Le strutture di servizio* cit., 70 ss.; B. MALAVÉ OSUNA, *Las estaciones de servicio y el Derecho Urbanístico Romano: establos y almacenes en la red estatal de comunicaciones y transportes*, in *RGDR*, 16, 2011, 3 ss.

un ruolo strategico per lo sviluppo del territorio delle *provinciae*, tanto che su queste doveva gravare la spesa finanziaria, essendo addirittura ingiusto, *contra rationem*, provvedervi con soldi dell'amministrazione centrale che dovevano essere finalizzati al bene delle genti di tutto l'impero (*publici*). Il che voleva poi dire per gli organi centrali dell'amministrazione poter contare su un intervento più rapido, certamente in linea con le politiche imperiali di espansione.

Invero non risultano provvedimenti specifici sulle *mutationes*; si contano solo dei riferimenti, nove in totale, riportati sotto argomenti diversi: il codice Teodosiano contiene cinque occorrenze nel libro ottavo, sotto il titolo *De cursu publico angariis et parangariis* (CTh. 8.5.34; CTh. 8.5.36; CTh. 8.5.53; CTh. 8.5.58; CTh. 8.5.60), e una nel libro undicesimo, sotto il titolo *De annona et tributis* (CTh. 11.1.9). Tre sono invece le occorrenze del codice Giustiniano, tutte dal titolo *De cursu publico angariis et parangariis* del libro dodicesimo, e cioè C. 12.50.15; C. 12.50.17; C. 12.50.18 (ed è forse opportuno rilevare che CTh. 8.5.60 è ripresa in C. 12.50.18). Ma indubbiamente l'esigenza di avere strutture adatte alla sosta e al riposo degli animali, che rappresentavano per la società di Roma antica il principale mezzo di trasporto, doveva essere risalente fino alla costruzione delle prime vie romane. D'altra parte per gli animali erano obbligatorie delle soste per il riposo, il cambio e il foraggiamento, che potevano essere anche relativamente frequenti se, stando alle tratte viarie descritte nell'itinerario Burdigalense, la distanza tra due *mutationes* deve essere calcolata in sette, o al massimo dodici, miglia<sup>24</sup>.

Molto più grande doveva invece presentarsi la *mansio*, che consentiva ai viaggiatori di fermarsi e pernottare anche a lungo, potendo altresì godere di servizi diversi per la varia ristorazione (del corpo e della mente) quali centri termali, santuari, officine e spacci commerciali<sup>25</sup>. È stato ipotizzato che le *mansiones* fossero delle piccole "comunità" – «petites villes» come le dice Sylvie Crogiez-Pétrequin – composte da molteplici edifici in grado di offrire alle persone di passaggio diverse prestazioni che andavano ben oltre alla semplice assistenza lungo il viaggio<sup>26</sup>.

<sup>24</sup> C. CORSI, *Le strutture di servizio* cit., 15. Ma tale valutazione non è univoca.

<sup>25</sup> In tal senso farebbe pensare anche l'origine etimologica del termine *mansio*, dal verbo *manere*, ovvero permanere, alloggiare, che evoca proprio l'idea di una sosta prolungata, evidentemente indispensabile per il recupero delle forze necessarie per affrontare il viaggio.

<sup>26</sup> S. CROGIEZ-PÉTREQUIN, *Le terme mansio dans le Code Théodosien. Une*

L'ampia diffusione delle *mansiones*, situate lungo le vie principali a una distanza di circa 25-35 miglia l'una dall'altra<sup>27</sup>, risulta dalla variegata rassegna di fonti sul punto. Complessivamente le costituzioni del Teodosiano che citano il termine "*mansio*" sono dodici:

una nel libro I: CTh. 1.16.12 (*De officio rectoris provinciae*);

due nel libro VII: CTh. 7.1.9 (*De re militari*); CTh. 7.10.1 (*Ne quis in palatiis maneat*);

quattro nel libro VIII: CTh. 8.5.1 (*De cursu publico angariis et parangariis*); CTh. 8.5.23 (*De cursu publico angariis et parangariis*); CTh. 8.5.35 (*De cursu publico angariis et parangariis*); CTh. 8.10.2 (*De concussionibus advocatorum sive apparitorum*);

due nel libro XI: CTh. 11.1.9 (*De annona et tributis*), termine citato due volte; CTh. 11.1.21 (*De annona et tributis*);

tre nel libro XII: CTh. 12.1.21 (*De decurionibus*); CTh. 12.1.119 (*De decurionibus*); CTh. 12.6.21 (*De susceptoribus, praepositis et arcariis*).

Si aggiungono cinque riferimenti nel codice di Giustiniano, di cui tre ripresi dal codice di Teodosio II: C. 10.16.8 (= CTh. 11.1.21); C. 10.26.2 (*De conditis in publicis horreis*); C. 10.72.9 (= CTh. 12.6.21); C. 12.35.11 (*De re militari*); C. 12.61.2 (= CTh. 8.10.2).

Dirigere una *mansio* era sicuramente un compito molto delicato, innanzitutto perché strettamente connesso al sistema del *cursus publicus* che, nel consentire lo spostamento di funzionari, persone e informazioni che viaggiavano nell'interesse del potere centrale, esigeva un certo rigore e di certo non ammetteva abusi del servizio da parte di chi ne era incaricato della direzione.

Erano i *mancipes* o *praepositi mansionum*, che avevano il compito di sovrintendere, per la zona di competenza, alla gestione e all'ammi-

*approche de définition*, in *Le Code Théodosien. Diversité des approches et nouvelles perspectives*, édité par S. CROGIEZ PÉTREQUIN-P. JAILLETTE, Rome 2009, 89 ss., la quale tra l'altro critica l'identificazione delle *mansiones* con le «station routière», espressione non solo imprecisa ma addirittura fuorviante quando si voglia attribuire alla *mansio* un significato limitativo al servizio postale.

<sup>27</sup> È la distanza media di una giornata di viaggio (C. CORSI, *Le strutture di servizio* cit., 15 e 19 nt. 62). Ovviamente il dato poteva subire variazioni in base alle condizioni del percorso e dunque alla sua difficoltà, nonché all'urgenza concreta del trasferimento. A tal proposito secondo il Chevallier le giornate di viaggio potevano variare da un minimo di tre ad un massimo di trentotto miglia, ipotizzando di conseguenza una diversa distribuzione delle *mansiones* (R. CHEVALLIER, *Les Voies romaines*, Paris 1972, 213 ss.).

nistrazione delle stazioni di sosta. Originariamente selezionati tra le autorità municipali, solo a partire dalla fine del terzo secolo, verosimilmente con Diocleziano come ipotizza Anna Kolb, i *mancipes* sarebbero stati individuati tra i membri dell'amministrazione provinciale<sup>28</sup> fintanto che, progressivamente, il loro impegno divenne un *munus* personale<sup>29</sup>.

Nel *Dizionario epigrafico di antichità romane* del 1910 si legge che «avevano questi il dovere d'invigilare perché le vie fossero tenute in buono stato, ne dirigevano i lavori e provvedano di propria iniziativa a tutti quei restauri che reputassero opportuni. Come i *curiales*, avevano assegnate determinate zone di terreno, dove specialmente aveva da esercitarsi la loro attività»<sup>30</sup>.

Tra i vari incarichi il *manceps* doveva occuparsi anche della fornitura dei cavalli da posta necessari per affrontare il viaggio, che le fonti chiamano *animalia publica* e che – come noto – rientravano tra i tributi che l'apparato amministrativo centrale richiedeva in natura agli abitanti delle province (la cosiddetta *praebitio veredorum*)<sup>31</sup>.

<sup>28</sup> A. KOLB, *Transport und Nachrichtentransfer im Römischen Reich*, Berlin 2000, 191. Ma si veda anche L. DI PAOLA, *Viaggi* cit., 41 ss., la quale mette ben in evidenza come nel periodo tardorepubblicano e fino ai primi tre secoli dell'impero, i *mancipes* operavano come “managers delle *mansiones*”, ovvero impresari privati che gestivano edifici e trasporti mediante appalti, per poi entrare a far parte nel corso del IV secolo della struttura burocratica imperiale, la *praepositura mansionum*. Sul tema si vedano anche le riflessioni di P.P. ONIDA, *Per lo studio delle costituzioni imperiali in Sardegna: cursus publicus e humanitas constantiniana*, in *Diritto&Storia*, 10, 2011-2012, 1 ss.

<sup>29</sup> D. 50.4.18.4 (Arc. l.s. de mun. civil.): *Cursus vehicularis sollicitudo, item angariarum praebitio personale munus est*, su cui particolarmente F. GRELLE, *Arcadio Carisio, l'officium del prefetto del pretorio e i numera civilia*, in *Index*, 15, 1987, 63 ss. e, più recente, D.V. PIACENTE, *Aurelio Arcadio Carisio. Un giurista tardo antico*, Bari 2012, 75 ss. Che la gestione delle *mansiones* rientrasse nel IV secolo tra i principali *munera* che le comunità provinciali dovevano agli organi centrali è testimoniato anche da CTh. 12.6.4, CTh. 12.6.21-22, nonché da alcuni frammenti di Libanio, *Or.* 50.30, 54.40; *Ep.* 210.

<sup>30</sup> S. BELLINO, *Cursus publicus*, in E. DE RUGGIERO, *Dizionario epigrafico* cit., 1412.

<sup>31</sup> Per un approfondimento sulla *praebitio veredorum* e sull'esenzione di cui godevano i *corporati negotiatores* della città di Roma cfr. L. DI PAOLA, *La reparatio veredorum: il caso della Proconsolare*, in *L'Africa romana*, 11, Sassari 1996, 455 ss. e *Id.*, *Viaggi* cit., 48 ss.

Una costituzione di Graziano del 378 ordinava di non fare uscire dalla *mansio* più di cinque cavalli al giorno:

CTh. 8.5.35 pr.: Imppp. Valens, Gratianus et Valentinianus AAA. ad Auxonium praefectum praetorio. A nullo umquam oppido aut frequenti civitate, mansione denique adque vico uno die ultra quinque veredorum numerus moveatur, ac si quis eorum, qui praepositi vocantur aut mancipēs, publico denique cursui nomine aliquo praesunt, hunc quem praescripsimus modum patiantur excedi, severissime sinceritatis tuae auctoritate compescetur: aut militans exauctorationem subibit aut decurio vel maniceps relegatione annua plectetur. Ii autem, qui superscriptum numerum supergredi molientur, cuiuscumque sint honoris aut nominis, quinque argenti libris in unius veredi usurpatione multentur. Dat. XII kal. Mai. Treviris Valente VI et Valentiniano II AA. cons. (378 Apr. 20).

Si percepisce nelle parole imperiali una certa esigenza di tutelare chi era tenuto a fornire i cavalli e dunque garantire la migliore funzionalità del *cursus publicus*; un'esigenza – dato questo di gran lunga significativo – che doveva essere così fortemente sentita da implicare sanzioni molto severe sia per i funzionari che avessero impropriamente consentito un sovraccarico del servizio sia per coloro che si fossero serviti di un numero maggiore di cavalli<sup>32</sup>. Era del resto necessario garantire il cambio anche agli immediati viaggiatori successivi. Così, se si trattava di un *militans*, la sanzione era il licenziamento, se era invece un *decurio* o un *maniceps*, era previsto l'esilio per un anno. A colui che non avesse rispettato il numero stabilito, sarebbe stata comminata una multa di cinque libbre d'argento per ogni cavallo da posta illegalmente utilizzato.

«Abusi e frodi erano piuttosto frequenti, sia da parte dei contribuenti, sia da parte dei funzionari preposti alle esazioni e prestazioni. I

<sup>32</sup> Come si legge nel prosieguo della costituzione, CTh. 8.5.35.1, solo motivi di estrema necessità, debitamente documentati in forma scritta dal viaggiatore secondo il sistema delle *evectiones*, avrebbero autorizzato l'impiego di un numero diverso di cavalli: *Si tamen necessitas maior coegerit, super sollemnem numerum iubemus admitti quos aut sacras litteras ferre constiterit aut habere in evectioibus adnotatum, ut aliqua de causa instantius ire iubeantur, quod vel spectabilis viri officiorum magistri vel sinceritatis tuae litteris oportebit adscribi, ut exstet evidens causa, quae praescriptum legis excedat.*

primi pronti a evadere le imposte relative al *cursus publicus*, un servizio ritenuto inutile, gli altri decisi a speculare sulla pelle dei primi e ai danni dello stato»<sup>33</sup>.

Ai tanti obblighi collegati alla carica, si aggiungeva pertanto per il *manceps* un rigoroso sistema di sanzioni in caso di inadempimento dei propri compiti, che poteva arrivare persino alla pena capitale in caso di abbandono del posto di lavoro per più di 30 giorni:

CTh. 8.5.36: Imppp. Gratianus, Valentinianus et Theodosius AAA. ad Syagrium praefectum praetorio. Mancipibus supra lustrale tempus cura non immineat mancipatus: nec intra triginta dies .... amplius cuiquam liceat ex mutatione discedere. Quod si quis supra praescriptum numerum dierum ab statione, quam receperit, excesserit, capitali animadversione puniatur. Idcirco enim quinquennio devoluto eos honorem perfectissimatus manere praecipimus omniumque aliarum necessitatum immunitate fovemus, ut tempus procurationis impositae sollerti fide et integritate succedant. Dat. III kal. Mart. Treveris Syagrio et Eucherio cons. (381 Febr. 27)<sup>34</sup>.

Nella legge si fissa la durata massima del servizio dei *mancipes* in cinque anni (con l'obbligo appunto di non lasciare il posto di lavoro per più di 30 giorni), riconoscendo loro al termine il rango di *perfectissimi*.

Ciò che interessa sottolineare è proprio il fatto che si parli di un privilegio che spetta a coloro che hanno rivestito il ruolo di *mancipes*, consistente nell'onore del perfettissimo, che senza dubbio conferma l'importanza e il ruolo strategico di questi luoghi di sosta lungo il sistema viario romano e nei rapporti tra Oriente e Occidente.

4. Quando poi, con il principiare dell'utilizzo pubblico abituale e privato di queste strutture, nonché in ragione dei grandi viaggi a fini

<sup>33</sup> L. DI PAOLA, *Viaggi* cit., 55.

<sup>34</sup> In un altro testo di Graziano, Valentiniano e Teodosio dell'anno 382 e indirizzato a *Constantianus*, vicario della diocesi di Pontica, si precisa che la durata dell'incarico del *manceps* non poteva essere superiore a un quinquennio. CTh. 8.5.42: Idem AAA. Constantiano vicario dioeceseos Ponticae. *Reparationis collatione ab officialium persona submota idoneos mancipis constitutos quinquennii tempus implere praecipimus*. Dat. III kal. Ian. Constantinopoli Antonio et Syagrio cons. (382 Dec. 30).

commerciali, si fece sempre più intenso il traffico lungo le strade, le stesse stazioni di posta iniziarono a dotarsi in aggiunta di personale altamente specializzato. Dalle fonti archeologiche (e non solo) si ricavano i nomi di impiegati subalterni (*apparitores*), sia addetti a singoli servizi quali il cambio dei cavalli di posta (*stationarii*), sia, in particolare, addetti agli animali (*muliones*, *hippocomi*), o alla loro cura in caso di malattia (*mulomedici*), alla sorveglianza e riparazione dei carri (*carpentarii*), al servizio delle stalle (*stratores*), alle scorte e al trasporto del bagaglio imperiale (*bastagarii*), etc.<sup>35</sup>.

È ben intuibile che la sussistenza di stabilimenti termali e sacrali all'interno delle *mansiones* porti a ipotizzare anche altre categorie di personale, che è quello usuale di analoghi luoghi, anche cittadini: sono attestati i *capsarii*, guardarobieri che si occupavano delle vesti dei bagnanti durante la loro permanenza nei *balnea*; gli *aliptae*, addetti alle unzioni e ai massaggi con oli profumati; gli *alipili*, specialisti nella depilazione; i *tectores*, che curavano la manutenzione delle piscine e delle cisterne per l'acqua, etc.

La particolarità delle strutture complementari del sistema viario romano, con la varietà dei servizi offerti, induce quindi a considerare un ventaglio molto ampio di personale, anche "gerarchicamente" funzionale, e un particolare intreccio di interessi (e contrattazioni) pubblici e privati.

Ciascuna categoria ha un proprio valore e merita una più approfondita ricerca. Per far qui un esempio si può considerare la situazione dei *bastagarii* cui il codice Teodosiano dedica il titolo CTh. 10.20, *De murilegulis et gynaeceariis et monetariis et bastagariis* (corrispondente

<sup>35</sup> Scrive C. CORSI, *Le strutture di servizio* cit., 9 s.: «Ai livelli più bassi, di personale di servizio, in genere di condizione servile, sono attestati: - *stratores*, stallieri e *muliones* = mulattieri. Erano schiavi dello stato che avevano la cura di bestie delle quali erano responsabili. A loro erano affidati i servizi più umili; - *hippocomi*, palafrenieri. Curavano le stalle e accompagnavano i viaggiatori da una tappa all'altra per riportare indietro i veicoli; come i *muliones*, avevano in carico i cavalli; - *bastagarii* (alle dipendenze dei *curiales*), che si occupavano di tutto il "bagaglio" che veniva al seguito dell'imperatore e del suo seguito, e *catabolenses*, che erano i facchini più umili ("gli uomini di fatica"), che è possibile che non fossero alle dipendenze dell'organizzazione governativa, ma membri di società appaltatrici; - *mulomedici*, veterinari, presenti solo nelle stazioni più importanti; - *carpentarii*, artigiani addetti alla fabbricazione o alla riparazione delle carrozze, detti anche *rhedarii vehicularii fabricatores*, o solo *rhedarii*; - *apparitores*, inservienti; - *vehicularum opifices*, addetti alle riparazioni».

al giustiniano C. 11.8, *De murilegulis et gynaeciariis et procuratoribus gynaecii et de monetariis et bastagariis*)<sup>36</sup>.

I *bastagarii* si occupavano del trasporto dei bagagli e dei vari beni pubblici, e quindi in particolare della distribuzione delle materie prime nelle officine imperiali<sup>37</sup>. Trattandosi di un'attività di grande importanza per il funzionamento del *cursus publicus*, la disciplina in merito è molto rigorosa e precisa. Per svolgere i loro compiti i *bastagarii* disponevano ovviamente di animali, che dovevano essere regolarmente ricambiati – ipotizzando soste nelle diverse *mutationes* – per una migliore efficienza del servizio:

CTh. 10.20.4: Idem AA. [= Valentinianus et Valens] ad Auxonium praefectum praetorio. Quod ad praesens remedium pertinet, decimum animal bastagariis pro reparatione praebeatur. Dat. id. Decemb. Marcianopoli Valentiniano et Valente AA. cons. (368 Dec. 13).

A questi lavoratori in particolare era fatto divieto di abbandonare la propria professione o comunque di provare a svolgerne un'altra. Addirittura i *tribuni* che avessero ammesso i *bastagarii* tra i soldati, venivano puniti con una multa pari a una libbra d'oro per ogni singolo *bastagarius* distolto dal suo compito originario:

CTh. 10.20.11: Idem AAA. [= Gratianus, Valentinianus et Theodosius] Trifolio comiti sacrarum largitionum. Aeternam fiximus legem, ne umquam bastagariis militiam vel suam deserere liceat vel

<sup>36</sup> Per la loro importanza e la loro posizione nella compagine economica del tempo (e quindi per gli eventuali privilegi di cui godevano o per gli oneri cui erano sottoposti), i *bastagarii* sono considerati assieme ad altri lavoratori che probabilmente svolgevano un servizio pubblico, e cioè i *murileguli*, pescatori di *murex* esperti nell'estrarre la porpora che veniva poi lavorata nei laboratori di tintura imperiali, i *gynaecarii* che confezionavano abiti per la famiglia imperiale, l'esercito e i funzionari pubblici, e infine i *monetarii*, impiegati nella coniazione delle monete. Interessanti considerazioni sul titolo CTh. 10.20 in E. QUINTANA ORIVE, *CTh. 10.20: acerca del régimen jurídico de los gynaeciarii, murileguli, monetarii y bastagarii en época postclásica*, in *RIDA*, 53, 2006, 335 ss.

<sup>37</sup> Per una più precisa inquadratura dei *bastagarii* si consideri anche l'origine etimologica del termine, derivante da *bastaga* che era appunto il servizio di trasporto dei tesori imperiali. Si rinvia alla voce *Bastagarius*, in *Thesaurus Linguae Latinae*, 2, 1905, 1782. Cfr. anche A. KOLB, *Transport* cit., 252 ss.

aliam subreptiva impetratione temptare. Et tribuni, qui scientes huiusmodi milites ad numerum receperint, per singulos bastagarios singulas auri libras fisco cogantur inferre. Et super hoc dedimus litteras ad illustres magistros utriusque militiae. Dat. VIII kal. Aug. Heracleae Richomere et Clearcho cons. (384 Iul. 24).

Sicuramente interessante è l'utilizzo del termine *militia* utilizzato per descrivere la categoria professionale, che lascia immediatamente intendere come i *bastagarii* formassero proprio un corpo, alla stregua di un'organizzazione militare o amministrativa, vincolati a vita alla loro condizione.

Allo stesso modo una rilevanza particolare nella tarda romanità assumono gli *angarii* (e anche *parangarii*), cui entrambi i codici dedicano specifica attenzione (così CTh. 8.5, *De cursu publico angariis et parangariis*, così C. 12.50, *De cursu publico angariis et parangariis*).

Molto corposo il titolo del Teodosiano, con 66 costituzioni, ridotte a 23 nel Giustiniano (di cui 20 riprese dal codice di Teodosio II)<sup>38</sup>. Da una rapida lettura dei testi emerge subito che si tratta di messaggeri pubblici, corrieri che trasportavano merci pesanti, prodotti annonari, viveri e anche equipaggiamento dell'esercito, avvalendosi di una struttura di trasporto particolarmente ingombrante, con carri trainati da buoi (le *angariae* appunto)<sup>39</sup>: come è stato messo in evidenza in dottrina, gli *angarii* erano coinvolti nel cosiddetto *cursus clabularis*, utilizzato per i trasporti più impegnativi, che comportavano altresì spostamenti più lenti e lunghi<sup>40</sup>. In particolare da una costituzione di Valentiniano

<sup>38</sup> Un indizio, forse, del fatto che il servizio di posta imperiale era andato perdendo in età giustiniana la sua centralità. Sul titolo *De cursu publico angariis et parangariis* cfr. P. BIAVASCHI, *Vicende del cursus publicus al tempo del foedus gothicum (382 D.C.)*, in *SDHI*, 29, 2013, 341 ss.

<sup>39</sup> E si può citare il testo di CTh. 8.5.11, una costituzione di Costanzo II del 16 novembre 360 indirizzata al prefetto del pretorio Elpidio, in cui si dice che *ne qua posthac legio amplius quam duas angarias et hoc eorum, si qui aegri sunt, causa usurpare conetur*. Per un approfondimento sul termine *angaria* si rinvia a O. SEECK, *Angaria*, in *RE*, 1.1, 1894, 2184, che delinea un'evoluzione nell'utilizzo del vocabolo, da un'originaria connotazione riferita ai buoi del *cursus clabularis*, al carro quale mezzo di trasporto e infine al tributo postale cui erano tenuti in natura i provinciali. Sul tema anche P. STOFFEL, *Über die Staatspost* cit., 15 ss.

<sup>40</sup> L. LEMKE, *Imperial Transportation and Communication from the Third to the Late Fourth Century: The Golden Age of the cursus publicus*, Bruxelles 2016.

e Valente del 365<sup>41</sup> sappiamo che il carico consentito per l'*angaria* era di 1500 libbre, un peso decisamente notevole rispetto alle mille libbre dei *raeda* (carrozze a quattro ruote) e ai trecento dei *veredi*, che poteva dunque consentire di viaggiare con numerose merci e persone:

CTh. 8.5.28: Idem AA. [= Valentinianus et Valens] ad Probum praefectum praetorio. Quod iam gallis prodest, ad illyricum etiam italiaeque regiones convenit redundare, ut non amplius raeda quam mille pondo subvectet, angariae mille quingenta sufficiant, veredo ultra triginta nullus imponat. Directa V kal. Ian. Sirmio Valentiniano et Valente AA. cons.

In definitiva gli aspetti giuridici del *cursus publicus* – quelli di cui si è detto e altri – e della veloce comunicazione di notizie e mobilità di uomini e materiali meritano un'attenzione specifica sotto diverse prospettive, che tutte convergono a documentare, accanto alla rilevanza sociale del tema, la sempre più incisiva attenzione da parte degli organi politici e amministrativi.

## SINTESI

Nell'ambito dell'esigenza romana di collegamento (e attraversamento) dei territori dell'impero, l'intreccio viario delle strade romane rappresenta un interessante esempio di organizzazione di percorsi che tiene conto dei problemi della viabilità nelle lunghe percorrenze, per offrire alla circolazione delle informazioni e dei carichi pubblici (il *cursus publicus*, SVET., *Aug.* 49), nonché delle persone e delle merci, non soltanto la sicurezza e la maggiore celerità dei percorsi, ma anche la maggiore scorrevolezza e comodità, attrezzando in modo adeguato strutture (luoghi di sosta e di ristoro temporaneo per uomini e animali: *tabernae*, *popinae*, *cauponae*, *mansiones*, *mutationes*, etc.) nei percorsi di raccordo fra Oriente e Occidente. Il che non po-

<sup>41</sup> Propone una diversa datazione della costituzione F. PERGAMI (a cura di), *La legislazione di Valentiniano e Valente (364-375)*, Milano 1993: «Dat. ... Dir. 28 Dec. 365 (sed potius 368)».

teva non richiedere l'attenzione politica e amministrativa di Roma che si esplica in una serie di interventi, nella creazione di magistrature specifiche, nella regolamentazione relativa al personale addetto.

PAROLE CHIAVE

*Cursus publicus – Cura viarum – Mansiones – Mutationes.*

ABSTRACT

In the context of the Roman need to connect (and cross) the territories of the empire, the interweaving of Roman roads represents an interesting example of route organization that takes into account the problems of long-distance traffic, to offer the circulation of information and public cargo (the *cursus publicus*, SVET., Aug. 49), as well as people and goods, not only safety and greater celerity of routes but also greater smoothness and comfort, by adequately equipping facilities (temporary resting and refreshment places for men and animals: *tabernae*, *popinae*, *cauponae*, *mansiones*, *mutationes*, etc.) in the connecting places between East and West. This could not fail to require Rome's political and administrative attention, expressed in a series of interventions, to create specific magistrate ships and regulate the personnel in charge.

KEYWORDS

*Cursus publicus – Cura viarum – Mansiones – Mutationes.*

## Indice generale

|                                                                                                                                                                                                          |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ULRICO AGNATI, <i>Il dialogo tra Oriente e Occidente. Il caso della legislazione sul ripudio</i>                                                                                                         | 7   |
| PAOLA BIAVASCHI, <i>Quod numquam fere accidit. Considerazioni sulla relazione tra opere gromatiche tardoantiche ed elementi di geometria greca</i>                                                       | 41  |
| PHILIPPE BLAUDEAU, <i>Chercher à rétablir le contact en plein schisme acacien. Étude d'une tentative de renouement entre les sièges d'Alexandrie et de Rome menée sous les auspices impériaux en 497</i> | 63  |
| FILIPPO BONIN, <i>La riunificazione costantiniana delle strutture amministrative dell'impero: il laboratorio della penisola italiana</i>                                                                 | 87  |
| FRANCESCO BONO, <i>Filio Iustiniano Iohannes episcopus urbis Romae. A proposito di C. 1.1.8</i>                                                                                                          | 109 |
| JOSÉ LUIS CAÑIZAR PALACIOS, <i>El discurso oficial sobre la unidad del estado en los años 284-337: una propuesta de lectura desde la legislación tardoimperial</i>                                       | 127 |
| EMILIO CAROLI, <i>I progetti codificatori di Teodosio II fra Oriente e Occidente: considerazioni preliminari</i>                                                                                         | 157 |
| MARCO CRISTINI, <i>La figura dell'ambasciatore nelle relazioni tra le gentes e l'impero d'Oriente nel VI secolo</i>                                                                                      | 171 |
| PAOLA OMBRETTA CUNEO, <i>Una costituzione occidentale per reintegrare il vescovo Atanasio nella sede di Alessandria in Egitto</i>                                                                        | 197 |
| DAVIDE DAINESI, <i>I concili nella Chiesa antica, la forgia di una istituzione imperiale</i>                                                                                                             | 211 |
| MARÍA VICTORIA ESCRIBANO PAÑO, <i>Oriente y Occidente: el diálogo político entre las dos partes del imperio bajo la dinastía teodosiana (395-455)</i>                                                    | 231 |
| IOLE FARGNOLI, <i>La fine dei giochi gladiatorii tra Oriente e Occidente</i>                                                                                                                             | 265 |
| CARLO FERRARI, <i>Prima origo mali: Claudiano, Rufino e la partitio del 395</i>                                                                                                                          | 285 |

|                                                                                                                                                                                     |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| FRANCESCA GALGANO, <i>Verso Oriente. Riflessioni sull'identità fra estetica e integrazione</i>                                                                                      | 311 |
| ANNA MARIA GIOMARO, MARIA LUISA BICCARI, <i>Corrieri, trasporti, relazioni pubbliche d'affari sulle strade romane</i>                                                               | 331 |
| GIOVANBATTISTA GRECO, <i>La mobilità studentesca in CTh. 14.9.1</i>                                                                                                                 | 355 |
| ORAZIO LICANDRO, <i>L'Occidente conteso: Vandali, Ostrogoti e Giustiniano. Una storia tra unità e frammentazione</i>                                                                | 371 |
| RITA LIZZI TESTA, <i>Dalla divisione all'unità: un papa, un generale, una principessa in dialogo</i>                                                                                | 425 |
| ESTEBAN MORENO RESANO, <i>Los archivos oficiales en el Codex Theodosianus</i>                                                                                                       | 453 |
| FABRIZIO OPPEDISANO, <i>Il senato tra la città di Romolo e la città di Costantino</i>                                                                                               | 471 |
| MICHELE PEDONE, <i>Le origini della manumissio in ecclesia tra Oriente e Occidente</i>                                                                                              | 493 |
| ANDREA PELLIZZARI, <i>Tra Antiochia e l'Italia: le relazioni di Libanio con Roma e Milano attraverso alcune lettere degli anni di Costanzo II</i>                                   | 523 |
| ELENA PEZZATO HECK, <i>La destinazione dei lucri nuziali mortis causa secondo Nov. Val. 35.8-9 e il libro siro-romano di diritto: un dialogo tra Occidente e Oriente?</i>           | 537 |
| ALEXANDRA PIERRÉ-CAPS, <i>Sacratissimus comitatus. L'entourage impérial dans le Code Théodosien, approche sémantique (IV<sup>e</sup>-V<sup>e</sup> s.)</i>                          | 561 |
| SALVATORE PULIATTI, <i>In coniunctissimi parte alia valebit imperii. Circolazione e conoscenza del diritto nel tardo impero</i>                                                     | 579 |
| DAVIDE REDAELLI, <i>Orientali in Italia e a Roma. Il contributo della documentazione epigrafica</i>                                                                                 | 601 |
| UMBERTO ROBERTO, <i>La crisi del senato di Roma in età giustiniana e le conseguenze sulla riflessione politica a Costantinopoli</i>                                                 | 627 |
| SILVIA SCHIAVO, <i>CTh. 7.16.2: comunicazione e mobilità di persone fra Occidente e Oriente</i>                                                                                     | 653 |
| BOUDEWIJN SIRKS, <i>Constitutional Aspects of the Division of the Roman Empire between East and West</i>                                                                            | 673 |
| MARCO URBANO SPERANDIO, <i>La circolazione dei testi normativi tra Oriente e Occidente nel IV sec. d.C.: disposizioni costantiniane in tema di donazione nei Fragmenta Vaticana</i> | 697 |
| SANTO TOSCANO, <i>La via dell'Oriente nel primo cristianesimo: Girolamo da Roma a Betlemme</i>                                                                                      | 735 |
| <i>Atti</i>                                                                                                                                                                         | 759 |
| <i>Materiali</i>                                                                                                                                                                    | 777 |
| <i>Quaderni di lavoro</i>                                                                                                                                                           | 779 |

Questo volume è stato stampato  
a Città di Castello (PG)  
nel mese di Maggio 2025

Per informazioni e acquisti

alieno editrice - Strada Trasimeno Ovest, 165/C5 - Perugia  
Tel. 075 4651075  
[info@alienoeditrice.net](mailto:info@alienoeditrice.net)  
[www.alienoeditrice.it](http://www.alienoeditrice.it)