appiairpina



La "**REGINA VIARUM**" nel tratto Irpino

Appia Irpina - La via dei colori

Bollettino Turistico, 2026 N.4

Supplemento di agenda Campania | Reg. Tribunale AV 2/17



La "REGINA VIARUM" nel tratto Irpino

Appia Irpina - La via dei colori
Bollettino Turistico, 2026 N.4 - Supplemento di agenda Campania | Reg. Tribunale AV 2/17

Direttore Responsabile: *Dott. Renato Pergola*

Direzione Generale: *Dott. Renato Pergola*

Direttore Scientifico e responsabile di progetto: *Dott.ssa Giovanna Silvestri*

Responsabile contenuti culturali e ricerca storica: *Dott.ssa Giuliana Giordano*

Consulenza storica: *Dott.ssa Gemma Savelli*

Supporto alla stesura e revisione testi: *Strumenti di AI generativa sotto supervisione editoriale*

Redazione: *Rampa Macello, 20 - Avellino*
Renato Pergola Editore: *Sede Legale Via Palatucci, 20 D - P.IVA: 03043700644*
Stampa: *Corticom - Via Nicolodi 27,29 - Avellino*
Codice ISBN 979-12-985284-44 - renatopergolaeditore@gmail.com

Fotografie: *Archivio Provincia di Avellino*

FINANZIATO DALLA REGIONE CAMPANIA

Programmazione Regionale Unitaria
Ministero del Turismo
Fondo Unico Nazionale per il Turismo (FUNT) – Parte Corrente
Delibera della Giunta Regionale n. 429 del 06/08/2024
DECRETO DI CONCESSIONE N.171 29.04.2025 CUP B38J24002510001 - COR 24265987

Cofinanziato dall'Unione europea

MINISTERO DEL TURISMO
REPUBBLICA ITALIANA

REGIONE CAMPANIA

I saluti del Presidente della Provincia

Greetings from the President of the Province

La Terra di Mezzo e la Regina Viarum.

L'Irpinia è snodo della Via per eccellenza. Che ora diventa opportunità di sviluppo. Un'occasione straordinaria. Ma attenzione a non trasformare la Regina Viarum in un brand svuotato di significato. La valorizzazione deve partire dal rispetto. Fortunatamente, l'avvio è più che positivo e cammina lungo questo solco. Si continui in tale direzione, con la condivisione. La sinergia istituzionale sta consentendo di ottenere significativi risultati. Un'unica voce, un unico obiettivo. Non si perda – è proprio il caso di dirlo – questa via.

Per l'Irpinia, la Via Appia – Regina Viarum rappresenta un'opportunità importante per coniugare storia, natura e sviluppo locale, valorizzando un patrimonio millenario attraverso iniziative culturali, eventi partecipati e una crescente attenzione al turismo sostenibile.

Può diventare un laboratorio a cielo aperto per scuole, università e archeologia pubblica, unendo studio, tutela e divulgazione.

L'Irpinia c'è e farà la sua parte. Insieme a tutti.



Il Presidente della Provincia di Avellino

Rizieri Buonopane

Con il patrocinio morale della Provincia di Avellino

RENATO PERGOLA EDITORE

The Middle Land and the Regina Viarum.

Irpinia is a crossroads of the road par excellence. Today, it becomes an opportunity for development. An extraordinary chance. But caution is needed: the Regina Viarum must not be turned into a brand emptied of meaning. Enhancement must begin with respect. Fortunately, the start has been more than positive and follows this very path. This direction should be pursued, through sharing and cooperation. Institutional synergy is enabling the achievement of significant results. One voice, one objective. Let us not lose—quite literally—this road. For Irpinia, the Via Appia – Regina Viarum represents an important opportunity to combine history, nature, and local development, enhancing a millennia-old heritage through cultural initiatives, participatory events, and growing attention to sustainable tourism. It can become an open-air laboratory for schools, universities, and public archaeology, bringing together study, preservation, and dissemination.

Irpinia is here and will do its part. Together with everyone.

L’editoriale

AppiaIrpina – Numero 4 “Oltre il Cammino, l’Ingegneria di una Civiltà”

AppiaIrpina – Numero 4 “Oltre il Cammino, l’Ingegneria di una Civiltà”
Se i primi passi di questo viaggio ci hanno portato nel cuore del riconoscimento UNESCO e tra i borghi satelliti che ne custodiscono l’anima autentica, il quarto numero di **AppiaIrpina** compie un salto ulteriore. Non esploriamo più solo un tracciato, ma l’architettura stessa del viaggio: il genio che ha trasformato un’intuizione strategica in una rete infrastrutturale eterna.
L’Appia non è mai stata una linea isolata, ma un sistema vivo di nodi e scambi. In questo numero, ci addentriamo nel **genio costruttivo dei Romani**. Raccontiamo il basolato che sfida i millenni, i ponti che scavalcano il tempo e quelle infrastrutture di sosta che, allora come oggi, rendono possibile l’accoglienza. È tra i miliari che si svela la vita quotidiana di un’epoca: il commercio, la logistica e il passaggio incessante di merci e uomini che hanno reso la Valle dell’Ufita e l’Irpinia intera un corridoio naturale tra il Tirreno e l’Adriatico.
Ma la “Regina Viarum” è anche madre di altre vie. Allarghiamo lo sguardo alla **Via Traiana** e alla **Via Herculia**, costole di un impero che cercava l’efficienza senza sacrificare la sacralità del territorio. In queste pagine, il “Sacro” emerge come bussola per il viandante, tra antichi culti e devozioni che ancora oggi segnano il paesaggio irpino.
Valorizzare l’Appia oggi significa riscoprire anche le **vie della transumanza**, quei cammini lenti che hanno preservato tradizioni e lingue altrove perdute. Con questo numero, invitiamo il viaggiatore a un’esperienza ancora più profonda: un turismo sostenibile che non si accontenta della meta, ma celebra la complessità della strada. Perché ogni ponte e ogni stazione di posta sono, ancora oggi, ponti verso il futuro di una terra fiera.

AppiaIrpina – Issue 4: “Beyond the Path, the Engineering of a Civilization”

If the first steps of this journey led us to the heart of the UNESCO site and the small villages that keep its soul alive, this fourth issue of AppiaIrpina goes even further. We are no longer just exploring a path, but the architecture of travel itself: the genius that turned a strategic idea into an eternal network of roads.
The Appia has never been just an isolated line, but a living system of connections and exchanges. In this issue, we dive into the construction skills of the Romans. We talk about the stone pavements that have lasted for thousands of years, the bridges that cross through time, and the rest stops that, then as now, make hospitality possible. Between the milestones, we discover the daily life of an era: the trade, the logistics, and the constant flow of people and goods. These movements made the Ufita Valley and the entire Irpinia region a natural corridor between the Tyrrhenian and Adriatic seas.
But the “Regina Viarum” (Queen of Roads) is also the mother of other routes. We look toward the Via Traiana, the Via Herculia, and the Via Antiqua Maiore—parts of an empire that sought efficiency while respecting the sacred nature of the land. In these pages, the “Sacred” acts as a compass for the traveler, showing ancient cults and traditions that still mark the Irpinian landscape today.
Valuing the Appia today also means rediscovering the transhumance routes (seasonal sheep-herding paths)—slow paths that have preserved traditions and languages lost elsewhere. With this issue, we invite the traveler to a deeper experience: a sustainable tourism that does not just focus on the destination, but celebrates the journey itself. Because every bridge and every ancient post station is still a bridge to the future of this proud land.

Indice

Le vie della Transumanza	pag. 05
Il genio costruttivo dei romani: pavimentazioni, ponti e infrastrutture di sosta	pag. 08
Commercio e vita quotidiana lungo i miliari	pag. 12
La via Traiana	pag. 16
La via Antiqua Maiore	pag. 20
Il “sacro” lungo l’Appia Irpina	pag. 24
La via Herculia	pag. 28

Le vie della Transumanza

PUNTI DI INTERESSE

- **Fiume Calore e i suoi affluenti**
- **Sella di Conza**
- **Valico di Monteforte**



Prima che i Romani imprimessero il loro segno indelebile sul paesaggio con i grandi assi viari pavimentati, l'**Irpinia** era già un **crocevia** pulsante di vita e movimento.
Comprendere la viabilità antica di questa terra significa immergersi in un'epoca in cui il percorso non era dettato dal rigore dell'ingegneria, ma dalle necessità primordiali della sopravvivenza e dai ritmi immutabili della natura.

Before the Romans left their indelible mark on the landscape with great paved thoroughfares, Irpinia was already a vibrant crossroads of life and movement.
To understand the ancient roads of this land is to immerse oneself in an era where the path was not dictated by the rigor of engineering, but by the primordial needs of survival and the immutable rhythms of nature.

UN NODO GEOGRAFICO STRATEGICO

L'Irpinia, per sua stessa conformazione geomorfologica, si è sempre configurata come **anello di congiunzione** naturale tra il Tirreno e l'Adriatico, fungendo da ponte tra le civiltà del Mediterraneo orientale e il cuore della penisola italica.
Tuttavia, in **età preistorica**, questo territorio appariva aspro, impervio e dominato da una vegetazione fitta e impenetrabile. In questo scenario, i primi insediamenti umani, come quelli di *La Starza* presso Ariano Irpino o *Madonna delle Grazie* a Mirabella Eclano, vivevano in un isolamento quasi totale, interrotto solo da timidi sentieri di collegamento.

I TRATTURI E LA TRANSUMANZA

La vera rivoluzione viaria avvenne con l'affermarsi della **pastorizia transumante**. In risposta ai mutamenti climatici post-glaciali, che imposero estati calde e inverni rigidi, le popolazioni italiche iniziarono a spostare stagionalmente le greggi tra i pascoli montani estivi e le pianure invernali. Nacquero così i **tratturi**: non semplici strade, ma ampie "piste erbose" che potevano raggiungere larghezze monumentali, fino a 111 metri. Queste vie, che i Romani avrebbero poi chiamato *calles*, formavano una rete capillare che attraversava il *Sannio* e l'*Apulia*, dotata di punti di sosta, rifornimento e controllo.
Senza la tecnologia per superare le asperità del terreno, i primi viandanti e pastori si affidavano alla morfologia del territorio.
In ambiente montano, gli itinerari seguivano le **linee di cresta**: una scelta che offriva un'ampia visuale per l'orientamento ed evitava il

superamento di fossi e fiumi, pur esponendo i viaggiatori ai rigori del gelo e della neve.
Laddove possibile, si preferiva il **fondo delle valli**, procedendo parallelamente ai **corsi d'acqua**. Qui la via era più breve e agevole, con abbondanza di acqua per gli animali, ma restava l'incognita delle inondazioni e degli impaludamenti.
Questi sentieri preromani non erano solo tracce sul terreno, ma il supporto vitale di un'economia che vedeva nella pastorizia la sua colonna portante. Fu proprio la necessità di proteggere queste direttrici dalle scorrerie che spinse i Dauni a invocare l'aiuto di Roma nel **306 a.C.**, innescando processi storici che avrebbero portato alla costruzione della Via Appia.
I tratturi rimasero così la base silenziosa su cui l'ingegno romano avrebbe, secoli dopo, costruito la sua eterna rete stradale.

I FIUMI E I VALICHI

L'assetto della rete idrografica e la dislocazione dei valichi rappresentano le chiavi di lettura fondamentali per comprendere come si sia sviluppata la viabilità in Irpinia prima e durante l'epoca romana.
Questi elementi naturali non erano solo ostacoli, ma veri e propri corridoi e passaggi obbligati che hanno dettato le direttrici del movimento di uomini e animali per millenni.

I tracciati stradali e i tratturi si snodavano spesso lungo il fondo delle valli, procedendo parallelamente ai corsi d'acqua. **I fiumi** erano dei veri e propri **corridoi naturali** e questo offriva il vantaggio di percorsi più agevoli, brevi e ricchi di pascoli e acqua per le greggi in transito.
L'Irpinia è dominata dall'ampio bacino del fiume **Calore**, il principale affluente del Volturno, che con i suoi 3060 kmq di estensione costituisce l'ossatura idrica della regione. Tra i suoi affluenti vi sono l'**Ufita** e il **Miscano** (provenienti rispettivamente dall'altopiano irpino e dai monti della Daunia) che confluiscono nel Calore presso Apice, creando percorsi naturali verso l'area pugliese; il **Tammaro** che collega i rilievi del Sannio meridionale al bacino del Calore poco prima di Benevento e il **Sabato** che lambisce la conca di Avellino, collegando l'area dei Picentini con il nodo di Benevento.
I **valichi** rappresentavano i "**punti di congiunzione**" critici tra le diverse vallate fluviali. La loro importanza era tale che la scelta del tracciato dipendeva spesso dalla quota del valico stesso. Per superare le catene montuose, era necessario individuare i punti più bassi per ridurre al minimo il rischio di innevamento, che avrebbe reso il percorso inagibile durante l'inverno.
Uno dei valichi più significativi, situato a sud, che funge da cerniera tra il bacino dell'Ofanto e quello del Sele, collegando l'Irpinia alla Lucania e alla Puglia è la **Sella di Conza.**
Il Valico di Monteforte, invece, è il punto di passaggio cruciale verso la pianura campana, che permetteva il collegamento tra l'agro campano e l'area di *Abellinum* (Avellino).

Mentre le strade romane successive avrebbero cercato di dominare il territorio con ponti e viadotti, la viabilità arcaica e i tratturi si adattavano completamente alla geomorfologia. In mancanza di infrastrutture, i fiumi e i valichi erano i punti di riferimento immutabili.





A Strategic Natural BridgeHistorically, Irpinia served as a vital link between the Tyrrhenian and Adriatic coasts, connecting the Mediterranean East with the Italian interior. While initially isolated by rugged terrain and dense forests, it eventually became a bustling transit hub for early civilizations.

The Evolution of the Tratturi

The true "road revolution" was driven by transhumance—the seasonal movement of livestock. To survive post-glacial climate shifts, Italic tribes carved out tratturi: massive grassy tracks (up to 111 meters wide) that formed a complex network across Samnium and Apulia.

Unlike later Roman engineering, these routes strictly followed the land's natural morphology:

- *Ridge Lines: Used for visibility and to avoid crossing ravines, despite exposure to snow.*
- *Valley Floors: Preferred for ease of travel and access to water, despite the risk of floods.*

Rivers and Mountain Passes

Geography dictated movement. In the absence of bridges, the hydrographic network and low-altitude passes were the "immutable references" for all travel:

- *Natural Corridors: The Calore River and its tributaries (Ufita, Miscano, Tammaro, and Sabato) acted as fluid highways, guiding shepherds toward Puglia and Benevento.*
- *Strategic Gateways: Key passes like the Sella di Conza (linking to Lucania) and the Monteforte Pass (the gateway to the Campanian plains) were essential hinges between different regions.*

These pre-Roman paths were the lifeblood of the pastoral economy. In fact, it was the need to protect these vital routes that eventually drew Rome into the region, leading to the construction of the Via Appia atop this ancient, "silent" foundation.

Il genio costruttivo dei romani: pavimentazioni, ponti e infrastrutture di sosta

PUNTI DI INTERESSE

- **Ponte Appiano**
- **Ponte delle Chianche**
- **Parco Archeologico di Aeclanum**
- **Area archeologica di Flumeri**



L'attraversamento dell'Irpinia in età romana non era solo una sfida logistica, ma un vero e proprio manifesto della superiorità tecnica di Roma sulla natura.
Il paesaggio irpino, caratterizzato da un'orografia tormentata, suoli argillosi instabili e corsi d'acqua a regime torrentizio, impose agli *architecti* e ai *mensores* imperiali l'adozione di soluzioni ingegneristiche d'avanguardia che ancora oggi, a distanza di due millenni, lasciano tracce monumentali nel fango e nella roccia.

Crossing Irpinia during the Roman era was more than just a logistical feat; it was a powerful statement of Rome's mastery over the natural world.
The local landscape—with its jagged mountains, shifting clay soils, and unpredictable, rushing rivers—presented a formidable challenge. It forced Roman engineers and surveyors to dream up visionary solutions. Even today, two thousand years later, the monumental remains of their work can still be found, carved into the rock or rising from the mud, standing as a testament to an ancient genius that refused to be beaten by the terrain.

L'ARTE ROMANA DI COSTRUIRE STRADE

La strada romana era un'opera di ingegneria stratificata, progettata per durare nei secoli.
Sebbene nell'immaginario comune la strada romana sia sempre lastricata (la *via strata*), la realtà irpina mostrava diverse soluzioni adeguate all'importanza del percorso e alla natura del suolo.
La stabilità della Via Appia dipendeva dalla capacità di isolare la sede stradale dall'umidità del terreno. Il segreto risiedeva nel sistema multistrato, una tecnologia che garantiva flessibilità e drenaggio. Il processo iniziava con lo scavo del *gremium* (il letto della strada), che veniva riempito seguendo una gerarchia precisa di materiali:

1. ***Statumen***: Uno strato di base composto da pietre di grandi dimensioni, fondamentali per distribuire il carico e impedire sprofondamenti in terreni cedevoli.
2. ***Rudus:*** Un amalgama di pietre spezzate e calce, compattato con pesanti battitori per creare un blocco solido.
3. ***Nucleus:*** Uno strato di ghiaia fine e frammenti di mattone, che fungeva da ammortizzatore e livellatore.
4. ***Pavimentum (o Summum Dorsum)***: La superficie visibile, costituita dai celebri basoli in trachite o calcare duro. In

Irpinia, la larghezza della carreggiata si attestava mediamente sui 14 piedi (circa 4,1 metri), permettendo l'incrocio agevole di due carri, con banchine laterali in terra battuta (*margines*) per i pedoni.

L'esempio più importante è visibile nel Parco Archeologico di Aeclanum dove è possibile camminare direttamente sul **basolato romano originale** della Via Appia, che attraversava la città da ovest a est.

L'ARTE ROMANA DI SUPERARE I FIUMI: I PONTI IRPINI

Se la strada è il muscolo dell'Impero, i ponti ne sono le articolazioni. In Irpinia, il superamento dei fiumi Calore, Ufita e Miscano richiese la costruzione di strutture capaci di resistere alle piene stagionali.

Il punto critico della viabilità irpina era l'attraversamento del fiume Calore. Qui sorgeva il maestoso **Ponte Appiano** (noto popolarmente come "Ponte Rotto"), situato al confine tra le province di Avellino e Benevento. Originariamente lungo oltre 150 metri, poggiava su possenti pile in *opus caementicium* rivestite di blocchi di calcare. Oggi restano visibili i ruderi delle spalle del ponte e di alcune pile nel letto del fiume. Sempre sul fiume Calore, nei pressi di San Mango sul Calore, vi era il **Ponte di Annibale** che nonostante il nome leggendario legato al condottiero cartaginese, risale al periodo tardo-romano (I secolo d.C.). Con un'architettura robusta e un'arcata principale a schiena d'asino, è conosciuto anche come "Ponte del Diavolo" a causa di leggende popolari sulla sua costruzione notturna.

Uno degli esempi meglio conservati è il **Ponte delle Chianche**, situato nel territorio di Casalbore lungo la Via Traiana. Questa imponente struttura a più archi testimonia l'uso magistrale dell'*opus quadratum*: grandi blocchi di calcare locale perfettamente squadrati e messi in opera a secco o con minimi leganti. La tecnica del "nucleo cementizio" interno, rivestito da paramenti lapidei, permetteva una resistenza alle sollecitazioni meccaniche che le moderne infrastrutture spesso faticano a eguagliare.

Altro esempio fondamentale è il **Ponte Latrone**, che permetteva alla Via Traiana di scavalcare il torrente Ginestra. Qui, l'ingegneria romana si adatta alla morfologia del burrone, utilizzando archi a tutto sesto capaci di scaricare il peso lateralmente sulle sponde rocciose. Spesso, per alleggerire la pressione dell'acqua durante le alluvioni, venivano inseriti dei "finestroni" di scarico tra le arcate principali.

Tra Lacedonia e Rocchetta Sant'Antonio, situato sul **fiume Ofanto** c'era, invece, il **Ponte di Santa Venere** che segna storicamente il confine tra l'Irpinia e la Puglia. Molti studiosi lo identificano con il celebre *Pons Aufidi* citato negli itinerari antichi. Sebbene sia stato rimaneggiato in epoca medievale e moderna, le basi dei piloni mantengono l'impronta della struttura romana originale che sosteneva la Via Appia.

IL SISTEMA DELLE SOSTE: LOGISTICA IMPERIALE TRA I MONTI

Una strada senza servizi è solo un sentiero. I Romani crearono lungo l'Appia e le sue diramazioni una rete di stazioni di sosta distanziate con precisione matematica per garantire l'efficienza delle comunicazioni e del commercio.

Vi erano le ***mansiones***, grandi Hub dell'accoglienza. Erano vere e proprie stazioni di posta governative, situate a circa una giornata di viaggio l'una dall'altra (20-25 miglia). Offrivano alloggio, vitto e stalle per i viaggiatori ufficiali e l'esercito. Erano strutture monumentali, spesso gestite direttamente dallo Stato tramite un *manceps* (un appaltatore). Oltre a *tabernae* e *hospitalia,* potevano



essere caratterizzate da *balnea*, piccoli impianti termali.
Di natura diversa erano le ***mutationes,*** stazioni intermedie posizionate ogni 8-10 miglia (circa 20 km), dedicate esclusivamente al cambio dei cavalli e alla piccola manutenzione dei carri. Erano il cuore pulsante del *Cursus Publicus*, il servizio postale imperiale, che permetteva di coprire distanze enormi in tempi brevissimi per l'epoca. Erano caratterizzate da un piccolo corpo di guardia, stalle e un maniscalco.
Infine vi erano le ***stationes,*** posti di blocco e controllo distribuiti lungo il percorso, dove spesso avveniva la riscossione delle tasse o il controllo delle merci in transito.
Identificare le testimonianze fisiche di *mutationes* e *mansiones* in Irpinia è un'operazione complessa, poiché molte di queste strutture, nate per scopi funzionali e spesso realizzate con materiali deperibili o reimpiegate in epoca medievale, sono oggi sepolte sotto centri abitati moderni o strade statali.
Tuttavia, incrociando le fonti antiche con i ritrovamenti sul campo, le principali testimonianze sono **Aeclanum (Mirabella Eclano),** considerata la "Super-Mansio"; **Ad Matrem** (o *Ad Martis* secondo alcune varianti), tra i comuni di Mirabella e Grottaminarda, dove sono stati rinvenuti resti di murature in *opus reticulatum* e frammenti di pavimentazione in *opus spicatum* (mattoni a spina di pesce), tipici dei cortili di sosta o delle stalle delle *mansiones*, poiché garantivano una superficie meno scivolosa per gli animali; **Sub Romula,** nell'area tra Bisaccia e l'altopiano di Guardia Lombardi dove sono stati rinvenuti numerosi frammenti di ceramica "da mensa" (piatti e coppe) e monete di epoca imperiale, che indicano una frequentazione stabile e prolungata legata a un punto di sosta e pietre miliari che confermano che lo Stato investiva massicciamente nella manutenzione del tratto, proprio per la presenza di una *mutatio* necessaria a superare i ripidi pendii appenninici; ancora **Forum Novum nell'area di Flumeri,** che era un centro di mercato nato sulla strada. Gli scavi, infatti, hanno portato alla luce resti di magazzini (*horrea*) e ambienti destinati allo stoccaggio di derrate alimentari. Queste strutture erano parte integrante del sistema delle *mansiones*, servendo come punti di raccolta per le tasse in natura (grano e vino) che venivano poi smistate lungo l'Appia.
E per finire torna il **Ponte Appiano** che sebbene fosse un ponte, rappresentava una "stazione di controllo" naturale. Accanto ai resti del ponte sono stati individuati resti di piccole strutture rettangolari. Si ipotizza fossero mutationes minori o posti di guardia addetti alla riscossione dei pedaggi o alla protezione del passaggio fluviale, punto critico per la sicurezza del viaggio.

Questa complessa organizzazione trasformò l'Irpinia da terra di pascoli isolati in un corridoio logistico di primaria importanza. L'impiego di materiali locali, unito alla standardizzazione delle tecniche costruttive romane, ha permesso a molti di questi manufatti di giungere fino a noi, documentando un'epoca in cui la strada era il principale strumento di integrazione economica e culturale dell'Impero.



The Structure of Roman Roads

Roman roads were masterpieces of layered engineering designed for longevity. In the Irpinia region, while not all roads were paved, the Via Appia stood out for its sophisticated drainage and stability. The construction followed a precise hierarchy within the excavated bed (gremium):

Statumen: A base of large stones to distribute weight.

Rudus: A compacted mixture of broken stones and lime.

Nucleus: Fine gravel and brick fragments acting as a leveler.

Pavimentum: The visible surface made of basalt or limestone blocks (basoli). In Irpinia, these roads were typically 14 feet wide (4.1 meters), allowing two wagons to pass each other. A prime example remains at the Aeclanum Archaeological Park.

Bridges: Engineering the Rivers

Bridges were the "joints" of the Empire. In Irpinia, crossing rivers like the Calore and Ufita required robust structures like the Ponte Appiano (or "Ponte Rotto"), built with massive concrete piers. Other notable examples include the Ponte delle Chianche, featuring perfectly squared stone blocks (opus quadratum), and the Ponte Latrone, which utilized discharge windows to alleviate water pressure during floods. These structures often prove more resilient than modern infrastructure.

Logistics and Waystations

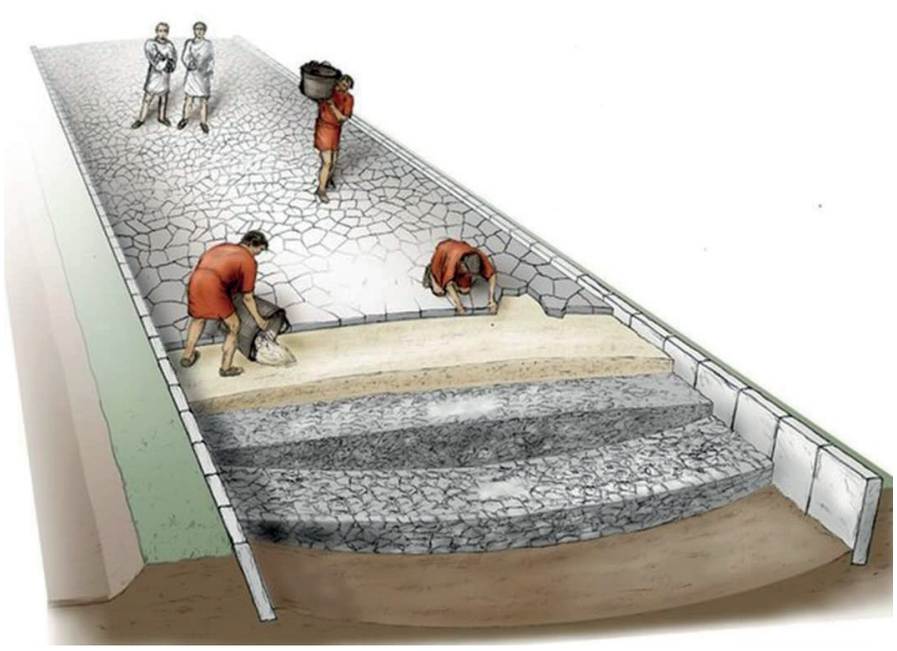
A road was only as good as its services. The Romans implemented a mathematical network of stops:

Mansiones: Large government-run hubs located a day's journey apart (20–25 miles), offering lodging, food, and even thermal baths (balnea).

- *Mutationes: Intermediate stations every 8–10 miles dedicated to changing horses and maintaining carts for the Cursus Publicus (the imperial postal service)*
- *Stationes: Checkpoints for tax collection and goods inspection.*

Archaeological evidence in sites like Aeclanum (a "Super-Mansio") and Forum Novum (a market hub with warehouses) proves that the State invested heavily in this mountain corridor, transforming Irpinia from isolated pastures into a vital logistical artery of the Empire.

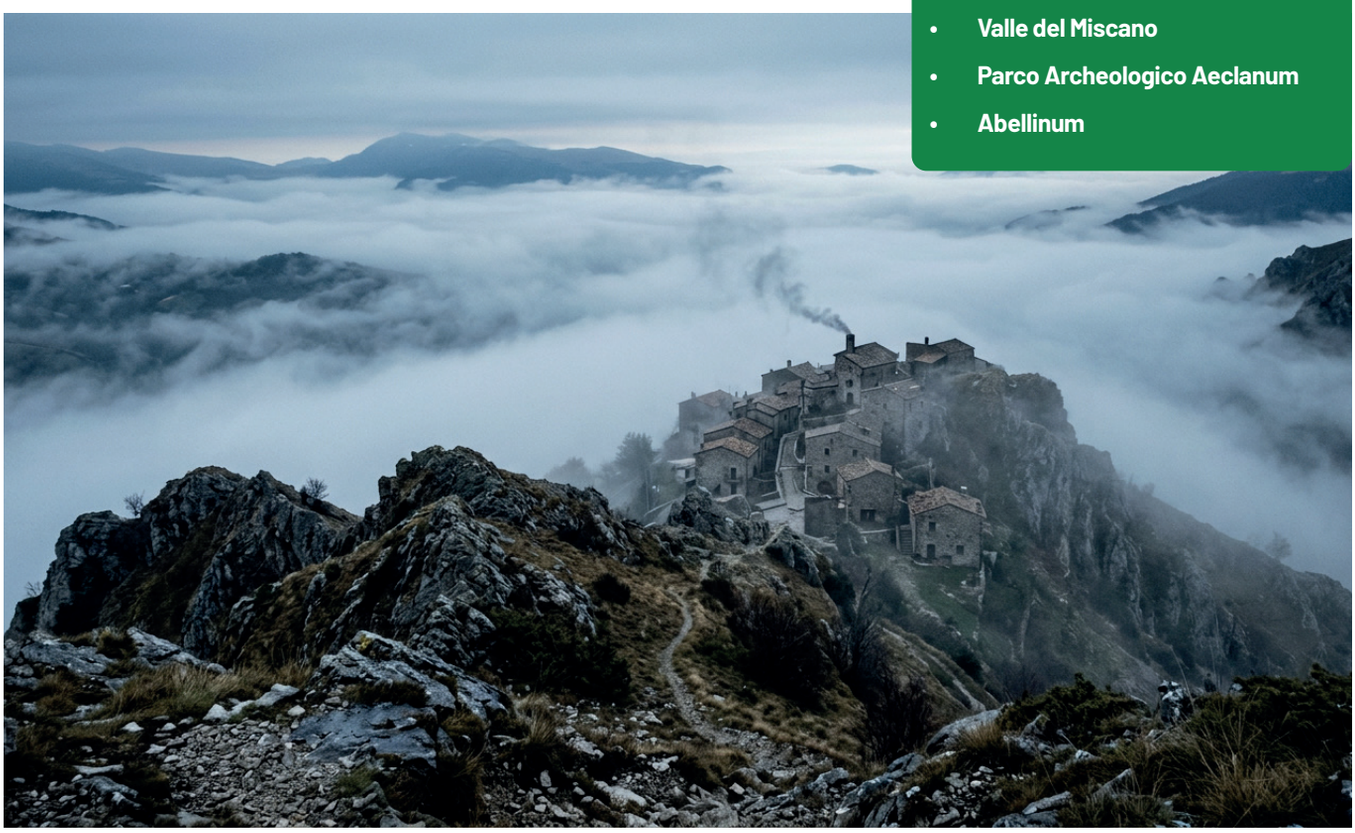




Commercio e vita quotidiana lungo i miliari

PUNTI DI INTERESSE

- **Valle del Calore**
- **Valle dell'Ufita**
- **Valle del Miscano**
- **Parco Archeologico Aeclanum**
- **Abellinum**



L'Irpinia, con i suoi profili montuosi e le valli fertili, non è mai stata una terra di passaggio passiva, ma un vero e proprio **snodo vitale** dell'architettura stradale romana. Attraversare questa regione significava, per un cittadino dell'Impero, misurarsi con la dorsale appenninica percorrendo arterie leggendarie come la **Via Appia** (la *regina viarum*) e la successiva **Via Traiana**. Queste strade non erano semplici strisce di basolato; erano i battiti di un cuore amministrativo e commerciale che univa Roma all'Oriente, trasformando il paesaggio irpino in un palcoscenico di scambi incessanti.
Viaggiare nell'Irpinia romana non era solo uno spostamento fisico, ma un'immersione in un ecosistema economico vibrante, dove la polvere sollevata dai carri si mescolava alle grida dei mercanti e al fumo delle locande.

Irpinia, with its rugged peaks and lush green valleys, was never just a place to pass through. Instead, it was a beating heart of the Roman road network. For a traveler of the Empire, crossing these lands meant tackling the mighty Apennines along legendary routes like the Via Appia—the famed "Queen of Roads"—and the later Via Traiana. These weren't just paths made of stone; they were the "highways" of antiquity, vital arteries that pumped trade and power from Rome all the way to the East. Along these routes, the Irpinian landscape became a bustling stage for history. Journeying through Roman Irpinia was a full-sensory experience: it was an immersion into a vibrant world where the dust from heavy wagons blurred with the shouting of merchants and the inviting smell of woodsmoke drifting from roadside inns.

IL BATTITO DEL COMMERCIO: MERCI IN MOVIMENTO

L'economia irpina in età imperiale era strettamente legata alla sua funzione di transito. La **Valle dell'Ufita e la Valle del Calore** non erano solo scenari naturali, ma segmenti di una "autostrada" che collegava il grano della Puglia e le spezie dell'Oriente (giunte a Brindisi) con le tavole della capitale.
Le merci in transito erano variegate. L'Irpinia esportava eccellenze proprie. La **lana irpina**, grezza o già lavorata in piccoli centri lanieri, era molto apprezzata a Roma. Allo stesso modo, il **vino** prodotto nelle colline tra *Abellinum* (Atripalda) e *Aeclanum* viaggiava in anfore verso i mercati urbani.
Il **legname** dei fitti boschi appenninici, essenziale per l'edilizia e la cantieristica, veniva trasportato su grandi carri trainati da buoi lungo i tratti pianeggianti della Via Appia.
Le strade romane ricalcavano spesso antichi tratturi. Il **commercio di bestiame** era una costante, con migliaia di capi che percorrevano i margini delle *viae* diretti ai mercati di Benevento o verso le

pianure costiere.

VITA QUOTIDIANA ALL'OMBRA DEI MILIARI: LE TABERNAE

Ma cosa succedeva lungo queste strade ogni giorno? La vita quotidiana era un mosaico di incontri. Presso le *mutationes* (stazioni per il cambio dei cavalli), soldati in licenza, funzionari imperiali e pellegrini si mescolavano alla popolazione locale.

Ma, per il viaggiatore comune, la vita si svolgeva nelle **Tabernae**. Questi luoghi erano il cuore pulsante della socialità stradale: locande rumorose dove si poteva consumare un pasto caldo — spesso zuppe di legumi, pane di farro e vino locale annacquato — e scambiare notizie sui pericoli del cammino o sui prezzi dei mercati. I reperti archeologici rinvenuti presso le aree di sosta irpine (lucerne, dadi da gioco, monete di basso taglio) ci restituiscono l'immagine di una vita quotidiana frenetica, fatta di soste brevi e incontri fugaci tra persone di ogni estrazione sociale. Celebri sono le *tabernae* del ***macellum di Aeclanum*** o quelle della **Valle del Miscano**, tra Casalbore e l'area di *Aequum Tuticum*.

Queste locande sorgevano a ridosso del basolato, creando un indotto economico che sosteneva intere famiglie. Dall'incrocio delle testimonianze rinvenute, si può ricostruire come appariva una *taberna* standard tra i monti irpini. Rivolto verso la strada, vi era il ***thermopolium*** (bancone) rivestito spesso di scaglie di marmo o calcare, con fori per le giare (*dolia*) contenenti bevande calde o legumi cotti. Sul retro o lateralmente si trovava **la stalla** fondamentale per il ricovero dei muli. Molti graffiti romani rinvenuti in aree simili riportano conti relativi al fieno e al costo del cambio degli zoccoli. Al piano superiore, raggiungibile con una scala di legno, vi era il ***cenaculum*** dove si trovavano le camerate. Qui la privacy era inesistente: si dormiva su pagliericci infestati da pulci, come spesso lamentato dagli autori classici. Una delle testimonianze più vivide della vita lungo queste strade ci viene dal poeta **Orazio** (*Satira I, 5*), che nel 37 a.C. percorse l'Appia verso Brindisi. Orazio descrive l'Irpinia con un misto di realismo e ironia: parla delle tappe faticose, del fumo delle locande che fa piangere gli occhi, e della celebre tappa presso una villa vicino *Trivicum* (forse l'attuale Trevico o l'area di Castel Baronia), dove il freddo dell'Appennino veniva combattuto bruciando rami umidi che appestavano l'aria.

L'IDENTIKIT DEL VIAGGIATORE

Il "viaggiatore tipo" della via Appia non era quasi mai un turista, ma un individuo spinto da necessità economiche, militari o amministrative. La traversata dei passi irpini, come il valico di Sella di Ariano o le alture di Trevico, richiedeva una preparazione meticolosa. Indossava vestiti per la funzionalità e la protezione dagli sbalzi termici appenninici. Tipico era il ***paenula*,**







un pesante mantello di lana cotta, spesso dotato di cappuccio (*cucullus*), essenziale per proteggersi dalle piogge improvvise e dal vento gelido che sferza le valli dell'Ufita. Ai piedi portava le ***caligae o calcei,*** robusti sandali chiodati o scarpe chiuse in cuoio. I chiodi sottostanti non servivano solo per la trazione militare, ma erano fondamentali per non scivolare sui basoli resi viscidi dal fango o dal ghiaccio. Fondamentale era il ***cingulum,*** una cintura di cuoio dove veniva appesa la *punga* (la borsa del denaro) e spesso un piccolo coltello multiuso per le necessità del campo o la difesa personale.

Il "bagaglio a mano" era costituito da un ***dittico cerato*** e uno ***stilo*** per prendere appunti su prezzi, pedaggi e contatti commerciali incontrati nelle *mansiones*; una **lucerna da viaggio,** fondamentale per le soste nelle locande, spesso buie e prive di illuminazione propria; un **vaso di ceramica sigillata** per consumare pasti veloci lungo la banchina stradale e la ***tessera hospitalis,*** un gettone di riconoscimento che garantiva ospitalità presso amici o soci d'affari.

Il viaggio iniziava all'alba. Un carro trainato da muli procedeva a una velocità di circa 3-5 km/h. Coprire la distanza tra *Beneventum* ed *Aeclanum* (circa 25 km) richiedeva quasi un'intera giornata di luce. Verso mezzogiorno, vi era una sosta breve presso una *mutatio* per abbeverare gli animali. Il viaggiatore mangiava pane secco, olive e un po' di formaggio duro (*caseus*). A sera si arrivava in una locanda. Era il momento del caos: si lavavano i piedi, si contrattava il prezzo del fieno per le bestie e si cercava di ottenere un posto letto. La strada portava notizie, mode e nuovi culti, rendendo l'**Irpinia una terra cosmopolita** *ante litteram*.



The Pulse of Ancient Commerce: Irpinia on the Move

In the golden age of the Roman Empire, the Irpinia region wasn't just a beautiful landscape—it was the beating heart of a Roman "superhighway." The Ufita and Calore valleys served as the vital link between the grain of Puglia, the exotic spices of the East arriving in Brindisi, and the dinner tables of Rome.

But Irpinia wasn't just a transit point; it was an exporter of luxury and essentials:

- *Irpinian Wool: Highly prized in the capital, sold both raw and finished.*
- *Fine Wine: Produced in the hills between Abellinum (Atripalda) and Aeclanum, traveling across the Empire in terracotta amphorae.*
- *Timber: Massive ox-drawn wagons hauled wood from the thick Apennine forests to build Rome's monuments and ships.*

Life in the "Tabernae": The Ancient Roadside Pit-Stop

What was life like for a traveler 2,000 years ago? It was a vibrant, noisy, and often chaotic mosaic of people. While officials stayed at official relay stations, the common traveler lived their journey in the Tabernae (inns).

These were the social hubs of the road. Archaeological finds—like gambling dice, oil lamps, and small coins—tell us these were places of quick stops and fleeting encounters. A typical Irpinian inn looked like this:

The Bar (Thermopolium): A marble-topped counter with built-in jars (dolia) serving hot legume stews and watered-down local wine.

- *The Stables: Essential for the mules. We even have Roman graffiti detailing the cost of hay and shoeing animals!*
- *The "Cenaculum": Upstairs dormitories where privacy didn't exist. Travelers slept on straw mattresses that—as the poet Horace complained in 37 BC—were often infested with fleas.*

Portrait of a Traveler: The "Negotiator"

The people walking these roads weren't tourists; they were negotiators (businessmen) or soldiers on a mission. To survive the freezing winds and sudden rains of the Irpinian mountains, they had a specific "travel kit":

1. *The Outfit: A heavy, hooded wool cloak called a paenula and sturdy caligae—hobnailed sandals designed to grip the stone roads even when slick with ice or mud.*
2. *The Belt (Cingulum): Where they hung their money pouch and a small utility knife for protection or camp chores.*
3. *The Tech: A wax tablet and stylus to record prices and contacts, and a tessera hospitalis—a sort of "membership token" to secure hospitality from business partners.*

Travel was a marathon, not a sprint. A mule-drawn cart moved at just 3–5 km/h. Traveling the 25 km from Benevento to Aeclanum took an entire day of light. By sunset, the traveler faced the nightly ritual: washing tired feet, haggling over the price of animal feed, and trying to secure a spot to sleep.

The road brought more than just goods—it brought news, fashion, and new ideas, making ancient Irpinia a surprisingly cosmopolitan crossroads.

La via Traiana

PUNTI DI INTERESSE

- **Area archeologica di Aequum Tuticum**
- **Valle del Miscano**
- **Valle dell'Ufita**
- **Ponte delle Chianche**



Se la Via Appia è la *Regina viarum,* la **Via Traiana** ne rappresenta l'evoluzione tecnologica e strategica. Voluta dall'imperatore **Traiano** tra il **108 e il 110 d.C.**, questa arteria non nacque per sostituire la vecchia strada di Appio Claudio, ma per affiancarla, offrendo un percorso più agevole e rapido verso il porto di Brindisi. Mentre l'Appia antica si inerpicava tra le montagne per scendere verso Taranto, la Traiana tagliava l'Appennino puntando all'Adriatico, trasformando l'Irpinia in un distretto logistico di importanza mondiale. Per il viaggiatore moderno, ripercorrere oggi questo tracciato significa immergersi in un paesaggio dove l'ingegneria romana sfida ancora la natura selvaggia delle **valli del Miscano e dell'Ufita**.

If the Appian Way is the "Queen of Roads," then the Via Traiana is its high-tech, strategic evolution.
Commissioned by Emperor Trajan between 108 and 110 AD, this highway wasn't built to replace the ancient road of Appius Claudius, but to complement it. Its goal was simple: provide a faster, smoother route to the vital port of Brindisi. While the original Appian Way climbed through rugged mountains toward Taranto, the Traiana cut across the Apennines toward the Adriatic coast. This shift turned the Irpinia region into a world-class logistics hub of the Roman Empire. For today's traveler, retracing this path means diving into a landscape where Roman engineering still stands firm against the wild beauty of the Miscano and Ufita valleys.

INGEGNERIA E POTENZA: IL TAGLIO DEL PAESAGGIO

Il tratto irpino della Traiana fu progettato con una visione "autostradale" *ante litteram*. Gli ingegneri romani abbandonarono le creste impervie per seguire le valli fluviali, minimizzando le pendenze per favorire il passaggio dei carri pesanti.
La tecnica costruttiva raggiunse qui la perfezione: una stratificazione profonda di pietre e calce (*statumen* e *rudus*) sormontata dal *summum dorsum*, il celebre basolato in pietra locale. Questi grandi blocchi, levigati e incastrati millimetricamente, erano fiancheggiati da **marciapiedi** (*crepidines*) e **canali di scolo**, accorgimenti vitali per preservare la strada dal fango delle colline irpine. Grazie a queste innovazioni, i corrieri imperiali riuscivano a coprire distanze incredibili, mantenendo una media di 140 chilometri al giorno: un record di velocità imbattuto per quasi due millenni.

AEQUUM TUTICUM: L'HUB STRATEGICO TRA I MONTI

Il vero baricentro del tratto irpino della via Traiana è l'area archeolo-



gica di **Aequum Tuticum**, presso Ariano Irpino (località Sant'Eleuterio). Non era una semplice stazione di sosta, ma un "interporto" dell'antichità. Qui la Via Traiana incrociava la Via Herculea, creando un **nodo commerciale** senza pari. Gli scavi hanno rivelato un centro pulsante con terme, magazzini (*horrea*) e ville decorate. Era il luogo dove le merci venivano riorganizzate prima dell'ultimo balzo verso Roma o della discesa verso la Puglia. Passeggiare oggi tra i suoi resti permette di percepire l'energia di un luogo dove culture e dialetti diversi si mescolavano sotto l'egida imperiale.

LA VIA DELLA SETA E DELLE SPEZIE

Una delle curiosità più affascinanti riguarda il carico dei carri che solcavano l'Irpinia e in particolare la via Traiana. Con il potenziamento del porto di Brindisi, la Via Traiana divenne la "*Silk Road*" d'Italia. Rotoli di **seta preziosa** provenienti dall'Estremo Oriente, pepe, cannella e incenso risalivano le valli irpine su carri ammortizzati con cuoio e paglia per proteggere i carichi fragili. L'aria delle colline, solitamente profumata di ginestre e fieno, si impregnava degli aromi pungenti dei bazar orientali. Questa ricchezza ha lasciato tracce indelebili: molti borghi locali, come Casalbore e Montecalvo Irpino, sorsero proprio per presidiare questa "galleria del lusso", offrendo protezione e servizi ai mercanti più facoltosi dell'Impero. Ma il commercio della seta portò in Irpinia non solo ricchezza. Si formarono nuove figure sociali come i ***negotiatores,*** mercanti professionisti che gestivano i trasporti a lunga distanza. Alcune iscrizioni funerarie rinvenute tra Benevento e Ariano ricordano liberti (ex schiavi) che avevano fatto fortuna proprio con il commercio lungo la Traiana. La presenza di tessuti preziosi stimolò la **produ-**



zione locale di tinture e fibbie. L'Irpinia, ricca di erbe officinali e piante tintorie, divenne un luogo dove la seta poteva essere rifinita o riparata prima dell'ultimo balzo verso la Capitale.

TESTIMONIANZE DI PIETRA: I PONTI E I CIPPI

Lungo il percorso, l'Irpinia custodisce ancora i "giganti" di Traiano. Il **Ponte delle Chianche** è una delle testimonianze più imponenti: sei arcate monumentali in pietra e mattoni che ancora oggi raccontano la sfida vinta contro i torrenti appenninici. Altrettanto significativi sono i **cippi miliari**, colonne di pietra che non solo indicavano le distanze, ma celebravano la potenza dell'imperatore. Molti di questi blocchi sono stati "riutilizzati" nei secoli per costruire castelli normanni e chiese medievali, rendendo la Via Traiana un elemento architettonico vivo, frammentato nel DNA dei borghi irpini.

Oggi, la Via Traiana in Irpinia non è più una strada per legioni o mercanti di seta, ma un itinerario privilegiato per il turismo lento. Riscoprire questo tracciato significa camminare su una storia millenaria, tra il silenzio delle valli e l'ospitalità autentica delle terre interne. È un viaggio che unisce l'archeologia alla gastronomia, la tecnica romana alla bellezza del paesaggio rurale, invitando il visitatore a rallentare e a lasciarsi guidare dal ritmo eterno del basolato.







Engineering Mastery: The "Ancient Motorway"

The Irpinian stretch of the Via Traiana was a masterpiece of Roman civil engineering, designed with a modern "motorway" mindset. By following river valleys instead of rugged ridges, engineers minimized steep climbs to accommodate heavy freight. The road featured a sophisticated multi-layer foundation topped with basolato—polished local stone blocks fitted with millimeter precision. Complete with sidewalks (crepidines) and advanced drainage systems to combat mud, the road allowed imperial couriers to maintain a staggering average speed of 140 km per day, a record that stood for nearly two millennia.

Aequum Tuticum: The Strategic Hub

Near modern-day Ariano Irpino lies Aequum Tuticum, the beating heart of this network. More than just a rest stop, it functioned as an ancient "inland port" where the Via Traiana intersected with the Via Herculea. Archaeological excavations have revealed a bustling center of commerce, complete with thermal baths, massive warehouses (horrea), and decorated villas. It was the crucial logistics node where goods were sorted before their final push toward Rome.

The Silk Road of Italy

As the gateway to the port of Brindisi, the Via Traiana became Italy's own "Silk Road." Caravans carried Eastern treasures—silks, pepper, cinnamon, and incense—through the Irpinian hills. This influx of luxury transformed the local economy, giving rise to a new class of professional merchants (negotiatores). The region even developed its own niche industries, using local herbs and plants to dye and repair precious fabrics before they reached the capital's elite markets.

Giants of Stone and Living Legacy

Today, the landscape is still dotted with the "Giants of Trajan." The Ponte delle Chianche, with its six monumental arches, remains a testament to Roman victory over the unpredictable Apennine torrents. While many original milestones were later repurposed into medieval castles and churches, the road's "DNA" remains embedded in the local architecture.

A Journey for the Modern Traveler

The Via Traiana has transitioned from a route for legions and silk merchants to a premier destination for slow tourism. It offers a unique blend of:

- *Archaeology: Untouched Roman ruins and engineering marvels.*
- *Landscape: The wild, silent beauty of the Miscano and Ufita valleys.*
- *Authenticity: A chance to pair historical exploration with the rich gastronomy of inland Italy.*

La via Antiqua Maiore

PUNTI DI INTERESSE

- **Fiume Sabato**
- **Stretto di Barba**
- **Area archeologica di Abellinum**
- **Acquedotto di Serino**



La ***Via Antiqua Maiore*** è un antico tratturo di origine sannitica, successivamente utilizzato dai Romani, che collegava Benevento a Salerno e Nocera, risalendo il fiume Sabato e passando per ***Abellinum*** (Atripalda). Questo percorso venne realizzato per dare maggiore sviluppo ai traffici delle aree interne e il suo tracciato è indicato chiaramente dalla Tabula peutingeriana: si staccava dalla via *Herculia* a *Saepinum* e oltrepassava *Sirpium* (Circello) per giungere a Benevento dove si raccordava con l'Appia. Da questo punto in poi costeggiava il fondovalle del Sabato fino ad Abellinum e uscendo da qui proseguiva verso *Picentia* (Pontecagnano) dove si allacciava alla *via Popilia*. Era una strada cruciale, spesso associata a leggende locali, inclusi i riti delle streghe di Benevento che si svolgevano vicino ai fiumi della zona, in particolare nello *stretto di Barba*, una gola ubicata sul confine tra il comune di Ceppaloni in provincia di Benevento e il comune di Chianche in provincia di Avellino.

The Via Antiqua Maiore is an ancient sheep track (tratturo) of Samnite origin, later repurposed by the Romans. This historic route linked Benevento to Salerno and Nocera, winding its way up the Sabato River valley and passing through Abellinum (modern-day Atripalda). Designed to boost commerce within the Italian interior, the road's path is clearly marked on the Tabula Peutingeriana (a famous medieval copy of a Roman road map). Beyond its logistical importance, the road is steeped in local folklore. It is famously tied to the Witches of Benevento and their legendary rituals, which were said to take place near the region's rivers. One of the most evocative spots along the route is the Strait of Barba (Stretto di Barba). This dramatic gorge sits on the border between Ceppaloni (Benevento) and Chianche (Avellino), serving as a physical reminder of the wild, mystical landscape that travelers have navigated for millennia.

ABELLINUM: IL BARICENTRO DELL'IRPINIA ROMANA

L'Irpinia antica non era solo una terra di transito per le legioni dirette a Brindisi, ma un sofisticato sistema economico e urbanistico che trovava il suo perno in **Abellinum**.

Situata sull'attuale collina della Civita ad Atripalda, l'antica colonia rappresentava il terminale di una rete stradale complessa, capace di connettere l'entroterra al porto di *Salernum* e allo snodo vitale di *Aeclanum*. Sebbene l'Appia passasse poco più a nord, Abellinum ne era la "capitale ombra", il centro amministrativo che governava le risorse di un territorio aspro ma ricchissimo.

L'analisi della pianta di *Abellinum* rivela una volontà di potenza che si esprime attraverso la geometria. Il rigore del **cardo** e del **decumanus**

(gli assi stradali principali) non era un semplice esercizio stilistico, ma il tentativo di replicare l'ordine dell'Urbe in un contesto montano. Il fiore all'occhiello di questo impianto è senza dubbio la **Domus Imperiale**. Gli scavi hanno riportato alla luce una residenza aristocratica dotata di un elegante peristilio e ambienti decorati, testimonianza del fatto che la nobiltà romana non vedeva l'Irpinia solo come un avamposto militare. Al contrario, ne apprezzava l'aria salubre, la protezione offerta dai rilievi e, soprattutto, il potenziale produttivo delle sue valli.

LA VIA DEL VINO: L'ORO LIQUIDO D'IRPINIA

Se l'Appia era la strada della politica, le vie secondarie dell'Irpinia erano le strade dell'economia. L'area a ridosso della Via Antiqua Maiore era già celebre in epoca classica per i suoi vitigni, in particolare per il **Vino Amineo**, l'illustre antenato dei moderni Greco e Taurasi. Il trasporto di questo "oro liquido" richiedeva una logistica specifica. I ritrovamenti archeologici di **ruote di carro rinforzate in ferro** ci raccontano di una sfida tecnologica: per affrontare i tracciati interni, spesso fangosi o ghiacciati, i carri vinari dovevano essere più resistenti della media. Le **Anfore Irpine**, prodotte in fornaci locali e studiate per l'incastro perfetto nelle stive dei carri e poi delle navi, testimoniano una filiera integrata. Migliaia di litri di vino partivano dalle colline avellinesi per raggiungere, tramite l'innesto sull'Appia, le tavole dei patrizi a Roma, sancendo il primo vero successo dell'export irpino.

I PONTI PER SFIDARE IL FIUME SABATO

La viabilità irpina, come più volte sottolineato, doveva fare i conti con un'idrografia ribelle. Se il fiume Calore era il limite naturale a nord, il **Sabato** rappresentava l'ostacolo costante per chi muoveva da Abellinum verso le campagne. I resti dei ponti romani minori, come il **Ponte Leproso**, sono capolavori di ingegneria "di prossimità". Queste strutture venivano realizzate con la tecnica dell'**Opus Mixtum**: l'alternanza sapiente di mattoni (laterizi) e pietre calcaree locali. Non era solo una scelta estetica, ma funzionale: questa combinazione garantiva l'elasticità necessaria alle arcate per resistere alle violente piene stagionali del fiume. Questi ponti



erano i fili di sutura che tenevano unito il tessuto agricolo alla città.

MILIARI E PROPAGANDA: LA MANUTENZIONE DELL'IMPERO

Mantenere le strade in Irpinia era un'impresa titanica. Il gelo invernale e il fango autunnale minacciavano costantemente la stabilità dei tracciati. Per questo, gli imperatori come **Adriano** e **Costantino** investirono cifre enormi nel restauro delle vie. I **cippi miliari** rinvenuti lungo il percorso non erano solo segnali stradali per indicare le distanze in miglia. Erano veri e propri manifesti di propaganda politica. Le iscrizioni recitavano spesso: *"L'Imperatore ha reso questa via sicura a sue spese"*. In un'epoca senza mass media, la pietra diventava il mezzo per comunicare ai sudditi che lo Stato era presente, garantendo la sicurezza dei commerci e degli spostamenti anche nelle zone più remote.

L'ACQUEDOTTO DI SERINO: UNA STRADA PER L'ACQUA

Infine, un altro sito necessario per comprendere meglio la viabilità antica è l'**Acquedotto Claudio**. Questa ciclopica opera partiva dalle sorgenti di Serino, a pochi chilometri da Abellinum, per rifornire il porto militare di Miseno. Sebbene progettato per trasportare acqua, l'acquedotto creò una "via parallela". Per la sua manutenzione vennero realizzati sentieri e camminamenti che seguivano l'andamento delle condotte. Questi percorsi finirono per essere utilizzati dai contadini e dai pastori locali, integrandosi nel sistema dei trasporti e creando una rete capillare di sentieri che ancora oggi, in molti casi, segnano i confini di alcuni comuni irpini.





Ancient Irpinia was a sophisticated economic hub centered on Abellinum (Atripalda). Far from being just a transit zone, it was a "shadow capital" that managed the region's vast natural wealth.

The Urban Power of Abellinum

Abellinum was built with a rigid Roman grid (Cardo and Decumanus) to bring imperial order to the rugged mountains. The discovery of the Imperial Domus—a luxury villa with an elegant courtyard—proves that Roman elites didn't just see the area as a military outpost, but as a prestigious retreat with productive valleys.

The Wine Economy (The First "Export")

The region was the engine of a massive wine industry. The ancestors of modern Greco and Taurasi wines were shipped to Rome in locally-made amphorae. To survive the muddy mountain trails, the Romans developed reinforced wagons with iron-rimmed wheels, creating a high-tech logistics chain for their "liquid gold."

Engineering Against Nature

The Romans tamed the landscape with "resilient" engineering:

- *Flexible Bridges: Using the Opus Mixtum technique (alternating brick and stone), they built bridges like Ponte Leproso that could flex and survive the violent floods of the Sabato River*
- *Infrastructure as Propaganda: Emperors like Hadrian used milestones as political billboards, reminding the public that the State guaranteed safe trade.*
- *The Water Highway: The Serino Aqueduct, built to supply the Roman navy at Misenum, created a network of maintenance paths that farmers and shepherds still use today to mark local boundaries.*

Il “sacro” lungo l’Appia Irpina

PUNTI DI INTERESSE

- **Valle D’Ansanto**
- **Basilica paleocristiana di Aeclanum**
- **Specus Martyrum di Abellinum**
- **Tombe romane di Avella**



L’Appia Antica, la *Regina viarum*, non era solo una direttrice commerciale e militare, ma un vero e proprio **canale di diffusione del sacro**. Nel suo passaggio attraverso l’Irpinia (l’antica terra degli Irpini), la strada si snoda in un paesaggio dove la ritualità romana si è sovrapposta a culti indigeni antichissimi, legati alla terra, alle acque e al passaggio. Nel tratto che attraversa l’Irpinia, il tracciato si trasforma in un cammino dell’anima, dove il sacro si manifesta in forme diverse: dalle vestigia dei templi pagani alle imponenti abbazie medievali, fino alle edicole votive che ancora oggi punteggiano i sentieri rurali. Viaggiare lungo l’Appia Irpina oggi significa riscoprire un paesaggio dove il silenzio delle valli dialoga con l’eterno.

The Appia Antica, known as the “Queen of Roads,” was more than just a route for trade and soldiers. It was a path that spread religious beliefs. As it passes through Irpinia (the land of the ancient Hirpini people), the road crosses a landscape where Roman rituals mixed with very old local traditions tied to the earth, water, and travel. In this region, the road becomes a spiritual journey. Here, the sacred appears in many forms:

- *Ruins of ancient pagan temples.*
- *Grand medieval abbeys.*
- *Small roadside shrines still found along rural paths today.*

Traveling along the “Appia Irpina” today allows you to rediscover a place where the quiet of the valleys meets the eternal.

IL SANTUARIO DI MEPHITE NELLA VALLE D’ANSANTO

A breve distanza dal tracciato principale dell’Appia, tra le odierne Rocca San Felice e Villamaina, si apre una depressione geologica unica al mondo. Qui, la terra “esala” gas solforosi letali che creano un laghetto di fango ribollente. Per i romani, questo non era un fenomeno vulcanico, ma il punto di contatto fisico tra il mondo dei vivi e l’oltretomba. Nel VII libro dell’Eneide, il poeta descrive questo luogo come una “voragine tremenda” dove la furia Aletto si inabissa per tornare negli Inferi. Nonostante l’aspetto spettrale, la Valle d’Ansanto era un centro di potere religioso immenso. Il santuario dedicato a **Mefite**, divinità italica legata alle acque e alla fertilità, divenne un punto di sosta obbligatorio per chi percorreva l’Appia. Gli scavi archeologici hanno rivelato in particolare una fossa all’interno della quale vi erano migliaia di ex-voto in legno, oltre a monete, ceramiche e oggetti d’oro che testimoniano la

frequentazione del sito dall'età arcaica fino al tardo impero. Perché un santuario così "pericoloso" era così vicino alla strada principale? I Romani credevano che le divinità dei luoghi di confine (*limina*) proteggessero i passaggi difficili. Mefite non era solo la dea delle esalazioni, ma la protettrice di chi attraversava i valichi appenninici. Un culto locale sannita si trasforma in un fenomeno di respiro imperiale, arricchendo il santuario con donazioni provenienti da ogni angolo del Mediterraneo. Le esalazioni e le acque termali della zona erano utilizzate, inoltre, dai Romani per scopi terapeutici (la cura della pelle e dei polmoni) e si ipotizza, quindi, che esistesse una deviazione ufficiale, una *via glareata* (strada di ghiaia), che staccandosi dall'Appia ad *Aeclanum* conduceva i malati e i fedeli direttamente al bacino della Mefite.

AECLANUM: TRA TEMPLI E CRISTIANESIMO

Con la crisi dell'Impero romano, nonostante le trasformazioni politiche, culturali ed economiche, l'Irpinia continuò ad essere un'area di scambi commerciali e culturali, zona di passaggio obbligato tra il Tirreno e l'Adriatico. Le città fondate dai Romani si contrassero e ruralizzarono pur continuando a svolgere la funzione di centri di consumo e produzione. Dal punto di vista economico, il territorio era ancora organizzato sulla base delle ville rustiche, vere e proprie aziende agricole sostituite più tardi da *curtes* e *plebes*. La **diffusione della religione cristiana** portò ad una fioritura dei complessi dedicati al culto. Comparvero nuove figure carismatiche e di comando, i vescovi, e nuovi poli attrattori, le basiliche. Questi edifici, che condizionarono e mutarono profondamente la topografia delle città, vennero in alcuni casi costruiti ex novo, in altri presero il posto di antichi templi pagani, in altri ancora, come probabilmente ad *Aeclanum,* si strutturarono al di sopra di antiche *domus ecclesiae*, edifici privati nei quali si radunavano i primi cristiani. Celebre è proprio la basilica paleocristiana con il fonte battesimale a croce greca rinvenuta nel parco archeologico di Aeclanum. Anche la figura del vescovo e teologo (contemporaneo di Sant'Agostino) **Giuliano d'Eclano** sottolinea l'importanza intellettuale e spirituale della città lungo l'asse viario.

ABELLINUM E LA TRANSIZIONE VERSO IL MEDIOEVO

Atripalda (l'antica *Abellinum*) se-



gna un altro punto di intersezione tra la viabilità antica e la devozione.
Nel quartiere di Capo la Torre lungo la riva destra del fiume Sabato, si insediò il **nucleo paleocristiano** di Abellinum. Una grandiosa basilica riferibile ai primi decenni del IV secolo d.C. fu costruita su una vasta necropoli a carattere monumentale, le cui sepolture più antiche sono datate alla prima età imperiale romana. Le tombe, che in parte costituiscono il pavimento della basilica, sono disposte su più livelli e sono del tipo a cassa di muratura, coperta da uno o più filari di tegole.
Secondo la tradizione dei martirologi cristiani, **S.Ippolisto**, primo apostolo degli abitanti di Abellinum, venne martirizzato verso il 304 d.C., durante la persecuzione di Diocleziano, e fu seppellito da due nobildonne in un luogo sottoterraneo nell'area della necropoli pagana di Abellinum. Nella stessa area vennero sepolti successivamente altri martiri tra cui il vescovo Sabino e il suo diacono Romolo. Questo ipogeo, collocato sotto l'attuale Collegiata di Sant'Ippolisto e chiamato **Specus Martyrum**, doveva essere costituito da una sala rettangolare terminante con un'abside, coperta con volte a botte e decorata con mosaici e pitture.
Le vie romane facilitavano non solo il commercio, ma anche la rapida diffusione del martirologio cristiano.

MONUMENTI FUNERARI: IL SACRO LUNGO I MARGINI

Lungo il tratto irpino della via Appia, il sacro non si manifesta solo attraverso templi e chiese, ma anche attraverso il culto della memoria. Per i romani, la "Regina Viarum" era una vetrina di prestigio: farsi seppellire ai margini della strada principale significava garantire l'immortalità del proprio nome agli occhi di ogni viandante. In diversi tratti sono stati rinvenuti resti di **monumenti funerari monumentali** che mostrano la ricchezza delle élite locali e la loro volontà di essere ricordate lungo la strada più trafficata del mondo antico. Pur essendo leggermente fuori dal tracciato principale dell'Appia classica (ma situato lungo vie di collegamento interne), **l'Area Archeologica dei Monumenti Funerari di Avella** ospita mausolei monumentali di questo tipo. Oltre ai grandi complessi sono state rinvenute anche **iscrizioni lapidee** perlopiù dedicate a liberti o magistrati locali ed **edicole funerarie.**





The Sanctuary of Mefite in the Ansanto Valley

Near the main route of the Appian Way lies a unique geological depression where the earth emits lethal sulfurous gases, creating a bubbling mud pool. To the Romans, this was not a volcanic phenomenon but a physical gateway to the Underworld (Avernus). In Book VII of the Aeneid, Virgil describes it as a "terrible abyss" where the fury Allecto descends to return to Hades.

Despite its eerie appearance, the valley was a massive center of religious power. The sanctuary dedicated to Mefite—an Italic deity associated with water and fertility—was a mandatory stop for travelers. Excavations have uncovered a pit containing thousands of wooden votive offerings, coins, and gold objects, proving the site was frequented from the Archaic period to the late Empire. Mefite was revered as a protector of mountain passes (limina). Furthermore, the thermal waters were used for therapeutic purposes (skin and lung care), suggesting the existence of a specific gravel road (via glareata) connecting Aeclanum directly to the basin.

Aeclanum: From Temples to Christianity

Despite the Roman Empire's decline, Irpinia remained a vital crossroads between the Tyrrhenian and Adriatic seas. Ancient cities became more rural but continued to serve as economic hubs. As Christianity spread, new figures of authority—bishops—emerged, and basilicas replaced or were built atop pagan temples and private domus ecclesiae. A notable example is the early Christian basilica in Aeclanum, featuring a Greek-cross baptismal font. The city's intellectual importance is further highlighted by the theologian Julian of Aeclanum, a contemporary of St. Augustine.

Abellinum and the Transition to the Middle Ages

In Atripalda (ancient Abellinum), a major 4th-century basilica was built over a monumental necropolis. This site houses the Specus Martyrum (Cave of Martyrs), an underground hypogeum where St. Hippolystus, martyred during Diocletian's persecutions, and Bishop Sabinus were buried. The Roman roads facilitated not only trade but also the rapid spread of Christian martyrology.

Funerary Monuments: The Sacred on the Margins

Along the Irpinian stretch of the Appian Way, the sacred also manifested through the cult of memory. Being buried along the "Queen of Roads" ensured immortality; every traveler would see the name of the deceased. Between Ariano Irpino and Bisaccia, remains of monumental tombs, inscriptions dedicated to freedmen, and funerary shrines testify to the wealth and social ambitions of the local elites.

La via Herculia

PUNTI DI INTERESSE

- **Area Archeologica Aequum Tuticum**
- **Aquilonia**
- **Scampitella**



Mentre l'Appia correva verso Brindisi segnando l'asse orizzontale dell'Impero, un'altra arteria fondamentale si snodava perpendicolarmente ad essa, fungendo da spina dorsale per le aree interne del Mezzogiorno: la **Via Herculia**. Voluta alla fine del III secolo d.C. dall'imperatore **Diocleziano** e dedicata al suo cesare Massimiano Erculio, questa strada non era solo un'opera ingegneristica di rilievo, ma un progetto politico volto a rivitalizzare i territori del Sannio, dell'Irpinia e della Lucania.
Oggi, per il viaggiatore che attraversa l'Irpinia, la Herculia rappresenta un viaggio nel tempo, un percorso che si stacca dal tracciato dell'Appia per addentrarsi in paesaggi boscosi, altipiani silenziosi e borghi che custodiscono gelosamente le tracce del passaggio romano.

While the Appian Way stretched toward Brindisi as the Empire's main horizontal road, another vital route ran perpendicular to it: the Via Herculia. This road served as the backbone for the inland areas of Southern Italy.
Built at the end of the 3rd century AD by Emperor Diocletian, it was named after his co-emperor, Maximian Herculius. It wasn't just an impressive feat of engineering; it was a political project designed to breathe new life into the regions of Sannio, Irpinia, and Lucania. Today, for travelers in Irpinia, the Via Herculia is like a journey back in time. It leaves the main path of the Appian Way and heads into thick forests, quiet highlands, and small villages that still proudly guard their Roman history.

IL PERCORSO DELLA VIA HERCULIA

Il tratto irpino della Via Herculia si distingue per la sua capacità di adattarsi a un'orografia complessa. Se l'Appia cercava spesso le valli, la Herculia non temeva le alture, inerpicandosi tra i rilievi che separano la Campania dalla Puglia e dalla Basilicata. All'altezza di ***Aequum Tuticum*** (nella valle del Miscano) la via Herculia intersecava infatti la via Traiana per poi varcare la sella di Ariano Irpino, **Aquilonia**, risalire l'alta valle del Cervaro con direzione sud-sud-est e raggiungere le attuali località Civita e **Scampitella**. Dopodiché la strada virava in direzione est-sud-est alla volta di Santa Maria d'Olivola (dove doveva trovarsi la statio di Matrem Magnam) e di Rocchetta Sant'Antonio. Superato il fiume Ofanto la via si dirigeva verso la Lucania toccando i centri di Venusia (dove incrociava la via Appia), Potentia e Grumentum. L'ipotesi più verosimile è che la via Herculia non sia stata costruita interamente ex-novo, poiché

almeno alcuni tratti del percorso dovevano essere preesistenti; ad esempio, la tratta iniziale (fino al vicus di Aequum Tuticum) appariva già raffigurata nell'*itinerarium Antonini*, la cui edizione originale era con ogni probabilità antecedente (seppur di poco) all'epoca di costruzione della strada.

LA "SCORCIATOIA" PER LA LUCANIA

La storia di questa strada non è fatta solo di pietre, ma anche di aneddoti che ne svelano l'anima politica e religiosa. A differenza dell'Appia, che cercava di mantenere un profilo più rettilineo e monumentale, la Herculia era una strada "di servizio" estremamente efficiente. Venne costruita per collegare rapidamente il Sannio (Benevento) con la Lucania (Potenza), evitando i giri tortuosi delle vecchie vie repubblicane. Era, di fatto, la prima vera "superstrada" interna del Mezzogiorno.

Il nome "Herculia" fu un'operazione di marketing imperiale. La strada, infatti, prende il nome da **Massimiano Erculio**, il Cesare di Diocleziano. In quell'epoca, gli imperatori amavano legare la propria immagine a figure mitologiche: Diocleziano si identificava con Giove e Massimiano con Ercole. Chiamare la strada "Herculia" non era solo un omaggio, ma un modo per dire che la strada era protetta dalla forza sovrumana del semidio e che l'Impero stava "rifondando" l'ordine nelle aree interne.

IL MISTERO DEI MILIARI

I miliari erano le "pietre chilometriche" dell'epoca, colonne di pietra alte circa due metri che indicavano la distanza da Roma o dal capoluogo più vicino. Per lungo tempo, gli archeologi hanno trovato miliari della Via Herculia in posizioni che sembravano non avere senso logico. Il "mistero" consisteva nel capire perché i Romani avessero scelto percorsi così faticosi: la risposta risiede nella necessità di evitare le zone paludose e malsane delle valli irpine dell'epoca. Un aspetto affascinante è che molti miliari rinvenuti lungo il tratto irpino sono dei "palinsesti" di pietra. Inizialmente recavano il nome di **Massimiano Erculio** (il fondatore), ma con il cambio dei poteri e le *damnatio memoriae*, le iscrizioni venivano scalpellate via e sostituite con i nomi dei nuovi imperatori, come Costantino o i suoi figli. Questo rende difficile per gli studiosi datare con precisione l'origine di certi tratti, poiché la pietra racconta più storie so-



vrapposte. Inoltre, uno dei motivi per cui la Via Herculia è rimasta un mistero cartografico è il fenomeno dei **miliari riutilizzati**. Nel Medioevo e nel Rinascimento, i contadini e i costruttori locali prelevavano questi pesanti cilindri di pietra per scopi diversi. Molti miliari della Herculia sono stati ritrovati a chilometri di distanza dalla loro posizione originale, "depistando" gli storici che cercavano di mappare la strada. Un esempio celebre è il miliare di **Aequum Tuticum**, che ha permesso di identificare il sito solo dopo un lungo lavoro di analisi del testo inciso, incrociandolo con le distanze indicate dagli itinerari antichi (*Itinerarium Antonini*). Molti dei miliari ritrovati tra Ariano Irpino e il confine lucano non riportano solo la distanza, ma formule celebrative che parlano di **"restitutio orbis"** (ricostruzione del mondo). In un'epoca di crisi dell'Impero, questi miliari erano strumenti di propaganda: la Herculia non era solo una strada, ma il simbolo fisico di un Impero che, nonostante le invasioni e le difficoltà economiche, riusciva ancora a "segnare" il territorio con la sua autorità.





A Shortcut to Lucania

The Via Herculia was an efficient "service road" designed to provide a fast internal connection between Sannium (Benevento) and Lucania (Potenza). Unlike the Appian Way, which sought more linear and monumental paths, the Herculia functioned as the first true "highway" of Southern Italy's interior, bypassing the winding routes of older Republican roads. Its name was a masterstroke of imperial marketing. Named after Maximian Herculius (Diocletian's Caesar), the road linked the Emperor's image to the demigod Hercules. This wasn't just a tribute; it signaled that the Empire was restoring order and authority to the hinterlands under divine protection.

The Irpinian Route

The Irpinian section is notable for its ability to traverse rugged terrain. Starting from the valley of the Miscano, the road intersected the Via Traiana at Aequum Tuticum. From there, it climbed through the hills of Ariano Irpino and Aquilonia, headed south-southeast through the upper Cervaro Valley, and passed through modern-day Scampitella and Rocchetta Sant'Antonio. After crossing the Ofanto River, it entered Lucania, touching major centers like Venusia (where it met the Via Appia), Potentia, and Grumentum. Evidence suggests the road wasn't entirely new but incorporated pre-existing tracks.

The Mystery of the Milestones

The "milestones" (miliari)—two-meter-high stone columns indicating distances—posed a challenge for archaeologists for several reasons:

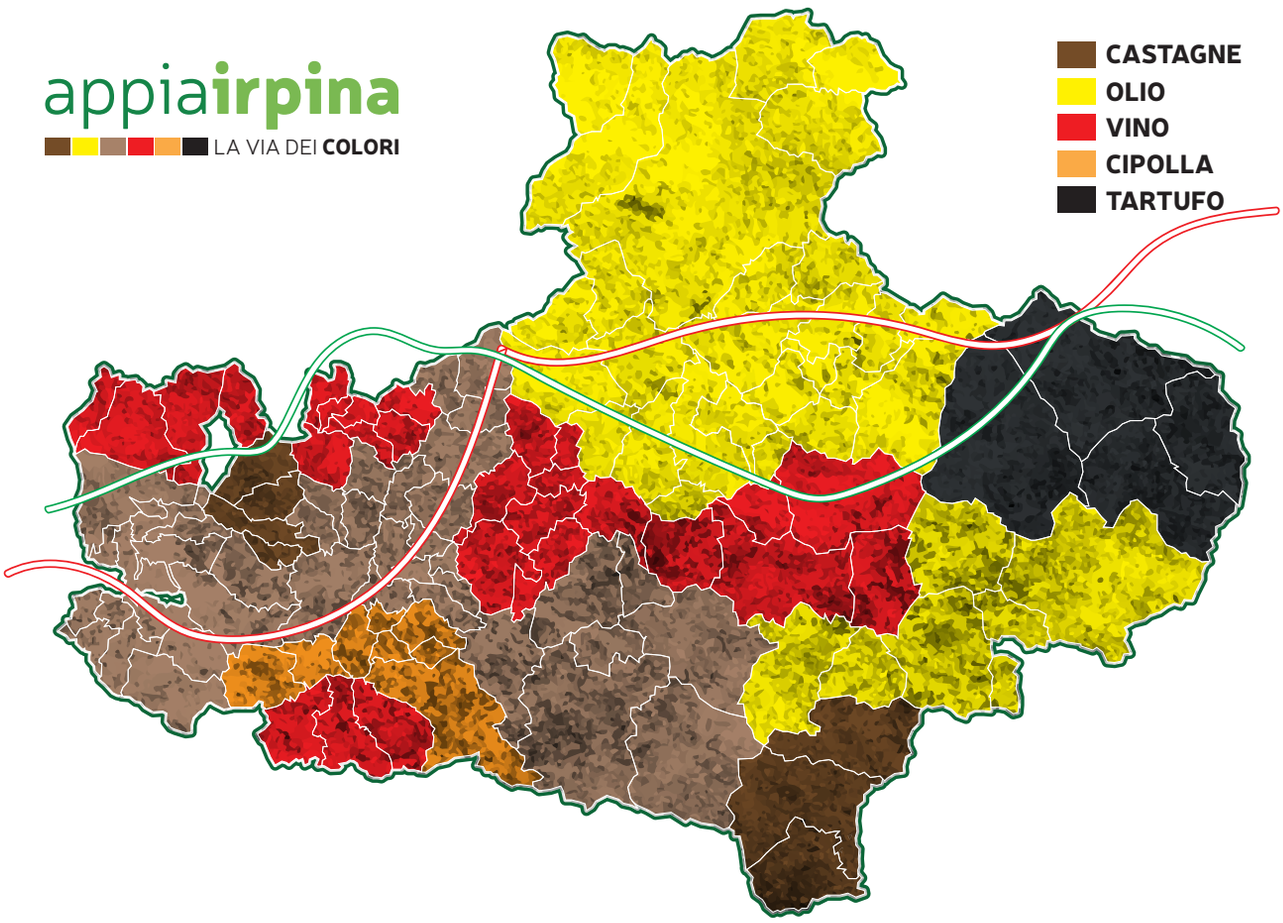
- *Strategic Elevation: They were often found on grueling uphill paths, chosen by Romans specifically to avoid the unhealthy, marshy conditions of the valleys.*
- *Palimpsests of Power: Many stones are "stone palimpsests." When leadership changed, the names of fallen emperors (like Maximian) were chiseled away and replaced by successors like Constantine.*
- *Displaced History: Throughout the Middle Ages and Renaissance, local builders moved these heavy cylinders miles away from their original spots for use in construction, creating a "cartographic mystery" for modern historians.*

More than just markers, these stones often bore the phrase restitutio orbis (restoration of the world), serving as propaganda to show that despite imperial crises, Rome still held absolute command over the landscape.

appiairpina.it

appiairpina

LA VIA DEI **COLORI**



RENATO
PERGOLA
EDITORE