



guida per

una magnifica escursione a lunga distanza sulle tracce della strada romana

Via Claudia Augusta

come la maggior parte dei romani a piedi attraverso l'Europa

2/5 Reutte - Fernpass - Gurgital - Imst - Landeck - Passo Resia

Mappe in formato 1:35:000, che forniscono una visione d'insieme, mostrano la via in modo sicuro ed attirano l'attenzione sulle particolarità; storia; una variopinta selezione di punti di interesse; numerosi padroni di casa che non vedono l'ora di darvi il benvenuto



INTRODUZIONE:

Storia

La guida turistica

Descrizione del percorso

Profilo del percorso

Più storia/e & più cultura

Pianificazione interattiva del viaggio & app navigazione

APPENDICE:

Pernottamento e camping

DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEL PERCORSO:

10 Il fiume torrentizio Lech – Alle porte del Tirolo e delle Alpi

11 Il centro dell'Ausserfern – Il mercato di Reutte e Breitenwang

12 Zwischentoren – La vita sulla e con l'antica strada

13 L'arena naturale – Sul versante tirolese della Zugspitze

14 La frana del Fernpass – Antiche vie e una natura affascinante

15 Gurgltal, storica roccaforte dell'attività mineraria

16 Oppidum Humiste, le radici retiche e romane di Imst

17 Sulle tracce dei Romani da Imst alla zona di Landeck

18 Tirolo occidentale – Regione dei sapori a Landeck

19 Nell'Oberes Gericht – Dal ponte Pontlatz a Altfinstermünz

20 Passo Resia: Il tetto del tour

Impronta:

Informazioni bibliografiche della Biblioteca Nazionale Tedesca: La Biblioteca Nazionale Tedesca elenca questa pubblicazione nella Bibliografia Nazionale Tedesca; dati bibliografici dettagliati sono disponibili su Internet all'indirizzo www.dnb.de.

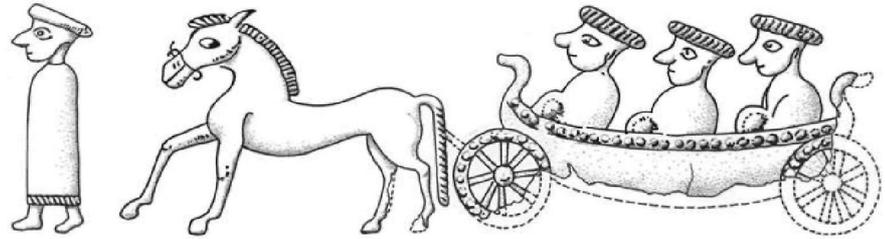
© Gennaio 2021, Christoph Tschaikner

Produzione e casa editrice: BoD - Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 9783753452265

Storia/e della Via Claudia Augusta: Le strade prima dei Romani

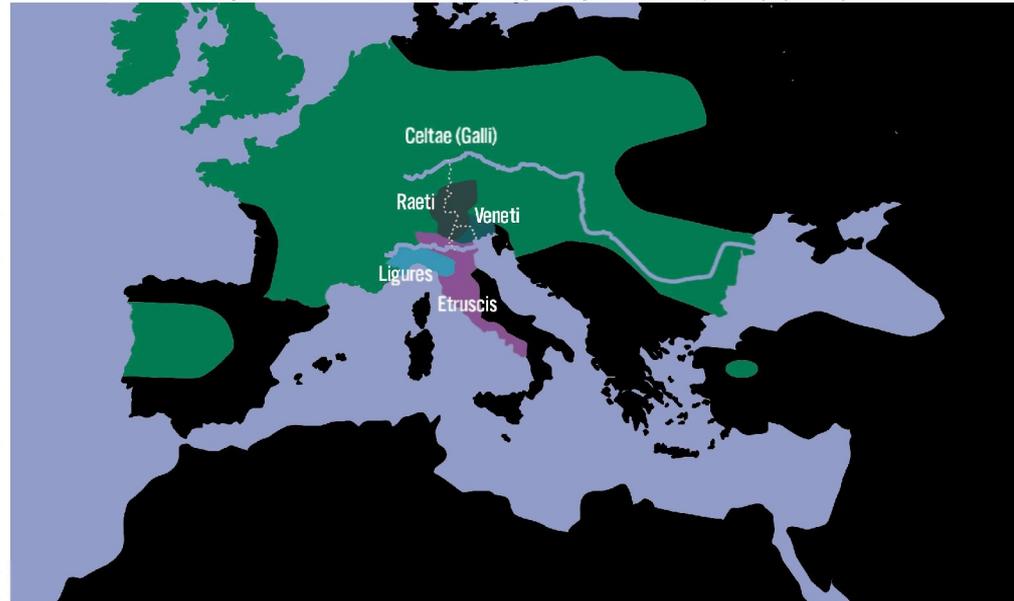
Anche prima dei Romani c'erano vie che valicavano le Alpi. I Reti ed i Celti non avevano però bisogno di strade ampie e confortevoli. Non possedevano uno Stato comune, rigorosamente governato, ma erano organizzati in tribù. Né producevano e trasportavano merci in gran quantità, come facevano i Romani. Nella preistoria e nella protostoria le vie di fondovalle erano per lo più delle carrarecche che univano gli insediamenti e quelle che oltrepassavano i valichi erano dei sentieri su cui gli animali da soma trasportavano le merci.



Così si possono immaginare i sentieri di epoca preromana.

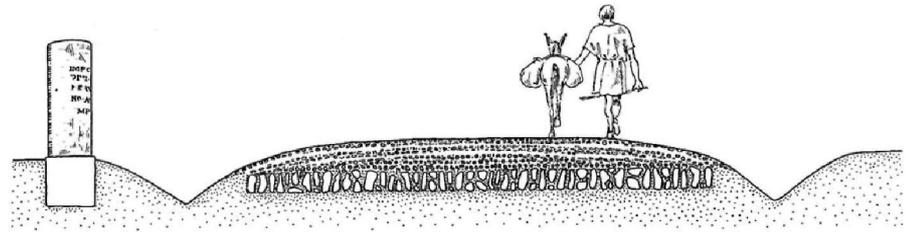


Già gli Etruschi, i Veneti, i Reti e i Celti erano in contatto gli uni con gli altri, utilizzando a questo scopo i passi Fernpass e Resia.



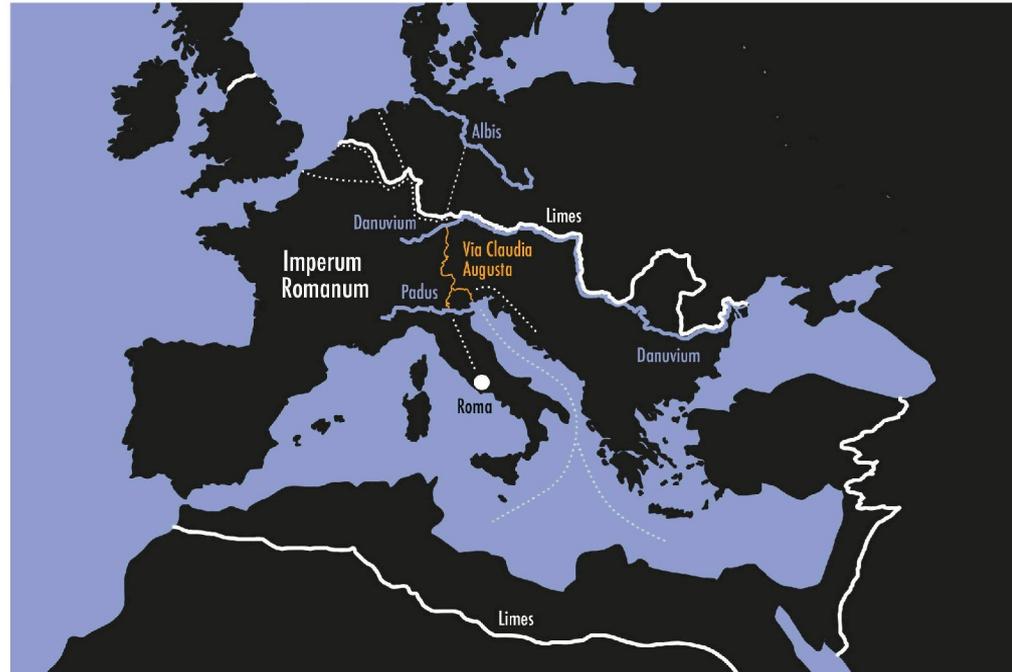
Storia/e della Via Claudia Augusta: Lo sviluppo dell'autostrada delle Alpi dell'antichità

Già durante la campagna per la conquista delle Alpi i figliastri di Augusto, Druso e Tiberio, cominciarono a trasformare le vie esistenti per il trasporto dei rifornimenti bellici. E fino al 46 d.C. anche la Via Claudia Augusta subì continui miglioramenti. Era la prima strada ad unire l'Europa attraverso le Alpi e alla fine era larga di massima tra i 6 e gli 8 metri, consentendo il traffico nei due sensi, che nei restringimenti era addirittura regolamentato. Era arcuata al centro ed inclinata dalle parti, verso le canalette di scolo poste a destra e sinistra. In tal modo dopo la pioggia o una nevicata ritornava rapidamente asciutta, una caratteristica importante, necessaria per il rapido dislocamento delle truppe. L'autostrada delle Alpi dell'antichità permetteva e promuoveva anche un intenso commercio senza dogane né pedaggi. Volendo, si può dire che l'Imperium Romanum fu il primo mercato interno europeo. La Via Claudia Augusta non fu solamente per lungo tempo la strada più importante delle Alpi. Essa univa l'estremo nord e il sud dell'Europa, perfino con il sud e l'est dell'impero, che arrivava fino al Nord Africa e al Vicino Oriente. Quando Claudio Paterno Clemenziano, impegnato nel Nord Africa prima di divenire governatore del Norico, si dirigeva verso la sua patria, l'attuale Epfach / Denklingen in Baviera, si spostava presumibilmente in nave fino all'allora porto sull'Adriatico di Altino per proseguire quindi sulla Via Claudia Augusta oltrepassando le Alpi. Quando l'imperatore Claudio conquistò la Britannia, ritornò probabilmente a Roma percorrendo la Via Claudia Augusta. Anche per raggiungere i Balcani e proseguire verso il Vicino Oriente si percorreva il primo pezzo sulla Via Claudia Augusta.



Profilo di una strada romana di ghiaia.

Il percorso della Via Claudia Augusta e la sua importanza



Storia/e della Via Claudia Augusta: La strada viene utilizzata fino a quando non cade in rovina

Dopo la caduta dell'impero romano si continuò ad utilizzare le strade, che però non vennero più mantenute e riparate regolarmente, come accadeva in epoca romana e sempre più le strade versavano in cattive condizioni. A causa dei carri che scendevano con i freni tirati, le strade romane, arcuate al centro, si trasformarono in percorsi incavati. Tratti stradali dispendiosi,

come la "Prügelstraße" che poggia su tronchi di legno tra Lermoos e Biberwier, furono abbandonati. La strada attraverso la stretta valle a nord di Bolzano, che a partire dal 200 d.C. aveva reso la strada del Brennero la più facile e frequentata d'oltralpe, cadde in rovina. I viaggiatori dovettero risalire un terzo passo, il Renon, e la Via Claudia Augusta fu ancora per secoli la strada

più importante attraverso le Alpi. Oltre alle cattive condizioni e al pericolo delle strade, c'era anche il rischio di essere derubati. Altrettanto limitato era il commercio, cosa che fece languire l'economia.

I briganti di strada assalgono i viaggiatori



Tipica strada incassata presso il Fernpass



Storia/e della Via Claudia Augusta: Si è ricominciato ad investire sulle strade

Verso la fine del Medioevo ed all'inizio dell'Età moderna, nobili e mercanti ricominciarono ad investire nel miglioramento delle strade, per rilanciare l'economia ed incrementare il gettito delle entrate. Il commerciante bolzanino Kunter si preoccupò di rinnovare la strada attraverso la stretta valle a nord di Bolzano. A differenza dell'epoca romana, era consuetudine riscuotere un pedaggio per l'uso delle strade. Gli Starkenberg, un'importante stirpe tirolese, che aveva investito nel risana-

mento della Via Claudia Augusta tra il Fernpass e Landeck, erano considerati alla stregua di "cavalieri predoni" perché recuperavano i loro investimenti attraverso i pedaggi. In aggiunta anche i principi incassavano dei pedaggi. Determinate merci, come il sale, soggiacevano alle regole del cosiddetto "Rodfuhrwesen". Potevano essere trasportate solamente da imprese di trasporto locali e dovevano essere caricate e scaricate in località con i relativi diritti. Un sistema completa-

mente diverso rispetto al primo mercato interno europeo dei Romani, senza pedaggi e dazi. In entrambi i sistemi tuttavia, molte persone lungo il percorso vivevano della strada e con la strada. La Via Claudia Augusta ormai non era più la strada più importante e più trafficata, ma continuava ad essere un importante attraversamento alpino. Venne definitivamente superata dal percorso del Brennero solamente con la costruzione della ferrovia del Brennero e poi con l'autostrada A22.

La Via del sale presso castel Fernstein



Presso la chiesa nel sud della Valle del Piave



Carri lungo la via del sale

