Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

BOLLETTINO DI ARCHEOLOGIA ON LINE
DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO

VIII, 2017/3-4

AGOSTINA AUDINO*, CAMILLA PANZIERI*, GIOVANNI RICCI*

INDAGINI ARCHEOLOGICHE ALL'INTERNO DI VILLA BORGHESE (ROMA – MUNICIPIO II)

The 2004 - 2007 archaeological excavations at Piazzale Flaminio, ahead of the construction of the new Rome - Viterbo train station, brought to light a stratigraphic sequence ranging from the Late Roman Republic to the beginning of the 19th century. Particularly relevant was the discovery of a stone paved road, a diverticulum of the Via Flaminia, laid out between the late 1st century BC and the early 1st century AD, which continued in use down to the 4th century AD.

In occasione dei lavori di costruzione della nuova stazione Roma-Viterbo, tra il 2004 ed il 2017 sono state eseguite a più riprese indagini archeologiche all'interno di Villa Borghese nel settore sottostante la Biblioteca del CNEL (*fig.* 1).[1] La zona sottoposta a verifica archeologica corrisponde al comparto destinato ad ospitare l'atrio della nuova stazione. In quest'area, attraverso l'impiego di differenti modalità d'indagine quali carotaggi, prospezioni tomografiche e saggi di scavo di estensione variabile, è stato possibile arrivare a determinare le diverse configurazioni che, nel corso del tempo, ha assunto questa porzione di territorio. Le brevi note che seguono, pur rivestendo un carattere ancora preliminare non essendo terminati del tutto i lavori, hanno lo scopo di illustrare le principali acquisizioni sinora ottenute. Per far ciò si è scelto di organizzare il racconto in paragrafi distinti che dall'iniziale conformazione naturale dell'area vengono a trattare le successive trasformazioni qui avvenute nel corso dei secoli. Si passerà così ad esaminare peculiarità tecniche e funzionalità di un percorso stradale qui allestito negli anni iniziali del I sec. d.C. ed utilizzato, anche se con parziali modifiche, fino al III-IV sec. d.C. Segue quindi una sezione dedicata all'analisi delle stratigrafie che concorrono a sancire l'obliterazione della precedente viabilità ed aprono le porte alle ben più tarde sistemazioni tardo cinquecentesche degli Orti Giustiniani, a cui si sovrappongono gli interventi di età contemporanea.

1) Le indagini archeologiche svolte per conto della società FER.RO.VIT. Soc. Cons. a r.l. aggiudicatrice dell'appalto sono state eseguite tra il 2004 ed il 2008 dalla Cooperativa Astra e dalla società Metis. Ad entrambe si è quindi sostituita a partire dal 2009 la Cooperativa Archeologia. Per ciò che attiene la realizzazione dei carotaggi e delle prospezioni tomografiche, due sono state le società geologiche coinvolte: Geoter s.r.l. del Dott. Geol. Massimo Mantovani e la Geores s.r.l. del Dott. Geol. Claudio Vercelli. La Direzione Scientifica dell'intero lavoro è stata curata dalla dott.ssa Marina Piranomonte, Funzionario archeologo responsabile di zona per conto della Soprintendenza Speciale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio di Roma. Per una prima notizia circa il rinvenimento della strada in occasione dei recenti scavi cfr. PIRANOMONTE 2007, pp. 186-187 e fig. 4 a p.186.

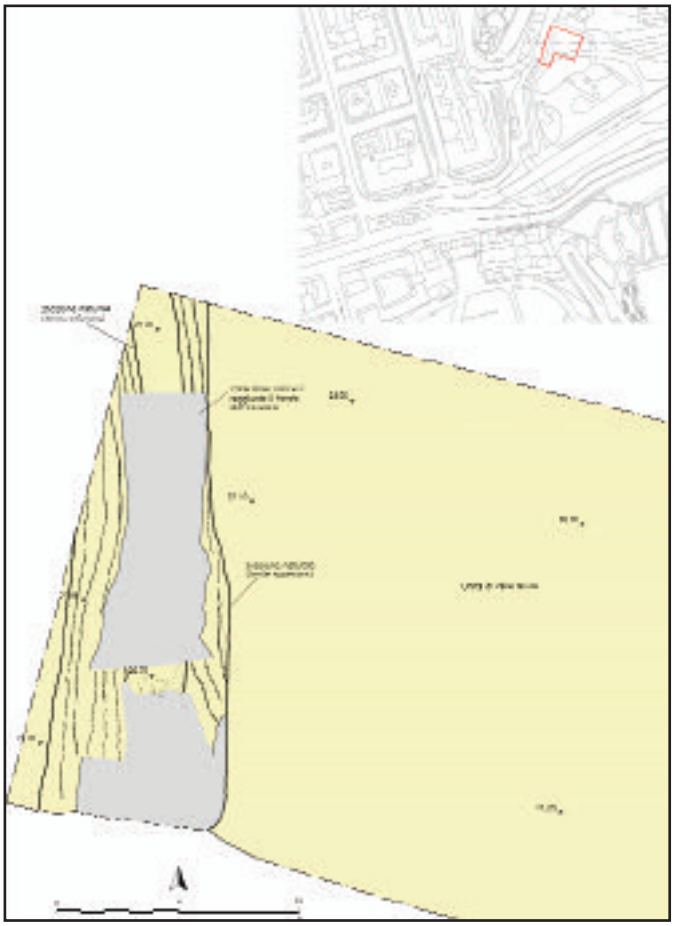
Reg. Tribunale Roma 05.08.2010 n.30 ISSN 2039 - 0076

1. LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO (elab. A. Audino da Google Earth)

Dall'ambiente naturale alle prime testimonianze antropiche

Per quanto riguarda la stratificazione geologica nel settore investigato è stato raggiunto il tetto dell'Unità di Valle Giulia, formazione caratterizzata da "sabbie e travertini fitoclastici contenenti lenti di piroclastiti rimaneggiate, locali livelli di ghiaie eterometriche e poligeniche e sequenze diatomitiche".[2] A livello altimetrico presenta un evidente salto di quota tra il settore settentrionale e quello meridionale; si passa infatti da una quota di m 26,00 s.l.m. a m 21,00 s.l.m. Questa pronunciata acclività viene ad essere incisa da un solco di origine naturale, situato in prossimità del limite di scavo occidentale (*fig.* 2).

L'incisione, presumibilmente creata dallo scorrimento delle acque meteoriche, ha un orientamento N-S, pareti dal profilo concavo e fondo irregolare collocato a quote comprese tra m 22,70 s.l.m. a N e m 20,70 s.l.m. a S. L'ampiezza dell'invaso non è costante ma oscilla tra m 3,60 all'estremità settentrionale e m 5,50 in prossimità del limite meridionale dell'area, in lunghezza è stato invece esposto un tratto di m 22,50. Una simile conformazione morfologica verrà,



2. PLANIMETRIA DELL'AMBIENTE PRE-ANTROPICO, CON INDICAZIONE DELL'INCISIONE NATURALE (elab. A. Audino)

2) Funiciello 1995, pp. 98-100.

come si avrà modo di constatare nelle pagine seguenti, a condizionare pesantemente l'ubicazione e l'andamento del più tardo percorso stradale. Si tratta infatti dell'unica zona in cui la pronunciata asperità del terreno viene, in questo punto, ad essere "naturalmente" smussata e quindi involontariamente predisposta ad ospitare un eventuale tracciato stradale che consenta di accedere alla sommità del rilievo.

Formazioni eluvio-colluviali vengono quindi progressivamente a colmare il tratto centrale della depressione, rialzandone gradualmente il piano di scorrimento. Si tratta di depositi limoso-sabbiosi di colore marrone scuro contenenti alcuni reperti ceramici inquadrabili tra l'epoca tardo-repubblicana e gli inizi del I sec. d.C. (*fig.* 3). È a partire da questo nuovo paesaggio che si assiste ora all'ingresso nella stratificazione dei primi interventi dichiaratamente antropici. La spalla orientale dello scorrimento viene protetta da una struttura in scapoli di tufo, conservata per una lunghezza di ca. m 2,10. Di poco posteriore a questa è la creazione, nel settore centrale dell'invaso, di una fascia di ca. m 2,80 di ampiezza costituita da schegge di tufo e frammenti ceramici ben costipati ed allettati prevalentemente di piatto. Tale allestimento, in virtù della selezione e della posa in opera del materiale impiegato, sembrerebbe suggerire che si possa essere di fronte ad un primo tentativo di rendere frequentabile o forse percorribile la zona interessata dall'originario invaso naturale (*fig.* 4).

3. ROMA. VILLA BORGHESE. VEDUTA DEGLI STRATI NATURALI DI COLMAMENTO DELL'INCISIONE. SULLA DX LA SISTEMAZIONE IN SPEZZONI DI TUFO DELLA SPONDA ORIENTALE

A questo iniziale processo, che condurrà alla realizzazione del successivo percorso stradale, possono anche essere ricondotte le colmate ed il sistema di canalizzazioni che continuano ad insistere in quest'area. Le prime, costituite essenzialmente da detriti edilizi, portano ad un innalzamento della superficie calpestabile, che si attesta intorno a m 23,67 s.l.m. a N e m 21,35 s.l.m. a S. È a partire da questo nuovo scenario, ormai dichiaratamente artificiale, che nel settore centrale dell'area viene allestita una canalizzazione con andamento E/O per poi piegare verso Sud dopo aver percorso un tratto di m 6,11 di lunghezza. Tecnicamente si tratta di un'opera in conglomerato cementizio, cui sono associate sul lato meridionale due lastre di tufo di dimensioni considerevoli (*fig.* 5).[3] Lo speco, ampio m 0,40, ha il piano di scorrimento situato a m 21,60 s.l.m. all'estremità orientale e m 21,10 s.l.m. in prossimità del limite meridionale.

4. ROMA. VILLA BORGHESE. PARTICOLARE DEL PIANO IN FRAMMENTI DI TUFO ALLESTITO ALL'INTERNO DELLA FASCIA INTERESSATA DALL'ANTICA INCISIONE NATURALE

L'esiguità della porzione con-

3) La lastra più grande è lunga m 1,53 ed è larga m 0,78.

servata non consente tuttavia di comprendere l'originario sviluppo della conduttura né di definire la funzione delle lastre in tufo ad essa associate. Considerando comunque la sua collocazione topografica, corrispondente alla fascia mediana del pendio collinare, non è inverosimile riconoscervi un'opera tesa all'irreggimentazione delle acque di displuvio. Si tratta comunque di considerazioni fortemente inficiate, per ciò che concerne il grado di attendibilità, dal precario stato di conservazione dei resti sopra esaminati. Le pesanti trasformazioni dovute agli interventi successivi hanno irrimediabilmente compromesso la possibilità di stabilire l'origine e l'architettura generale di questo sistema. Il materiale ceramico contenuto nei riporti entro cui è ricavata la conduttura rimanda agli inizi del I sec. d.C.[4]

5. ROMA. VILLA BORGHESE. VEDUTA DEL SISTEMA DI CANALIZZAZIONE

Il percorso stradale: caratteristiche tecniche, funzionalità e cronologia

Il panorama sopra illustrato viene ad essere interessato dalla costruzione di un percorso stradale basolato che, riproponendo a quote diverse l'andamento dell'originaria depressione, attraversa con orientamento N/S il settore occidentale dell'area di scavo (*figg.* 6-7). La carreggiata è delimitata ad E ed O da due murature in cementizio e da altrettante piazzole di accesso. Gli elevati, il cui piano di spiccato è obliquo con marcata pendenza verso Sud, mostrano l'adozione di due distinte tecniche edilizie e presumibilmente anche un differente sviluppo verticale. Sul fronte orientale, rivolto cioè verso la maggiore acclività del pendio, viene messo in opera un muro con paramento in opera reticolata inquadrata da fasce verticali con profilo "a dente" in blocchetti rettangolari di tufo. Differente è invece la soluzione adottata sul versante occidentale dove la struttura di delimitazione presenta un paramento in pezzame di tufo con l'inserzione di rarissimi elementi in laterizio (*figg*. 8a-8b). La spiegazione di una simile difformità potrebbe in ultima analisi risiedere nella differente funzione assolta dalle due murature: di protezione ad oriente, di semplice delimitazione ad occidente. Nel primo caso infatti la costruzione potrebbe essersi resa necessaria per impedire l'ingresso nella sede stradale di detriti provenienti da monte, diversamente invece sul lato occidentale, non essendoci l'incombenza della prossimità del rilievo, è stata allestita unicamente una struttura di delimitazione di contenuto sviluppo verticale.[5]

4) Si ringrazia Gianfranco de Rossi per aver studiato il materiale ceramico e fornito le datazioni qui di seguito riportate.

5) Entrambe le costruzioni sono ampie m 0,40; in elevato invece il muro in reticolato si conserva per un'altezza massima di m 1,15, mentre la struttura in pezzame di tufo ha uno sviluppo verticale di soli m 0,70.

6. ROMA. VILLA BORGHESE. VEDUTA DEL PERCORSO STRADALE

7. ROMA. VILLA BORGHESE. PLANIMETRIA DELL'ASSE STRADALE E DELLE AREE LIMITROFE (elab. A. Audino)

8. ROMA. VILLA BORGHESE. PARTICOLARE DEL MURO DI DELIMITAZIONE ORIENTALE (8A); DETTAGLIO DEL MURO DI DELIMITAZIONE OCCIDENTALE (8B)

Per ciò che attiene invece le pareti che limitano le due piazzole di accesso alla strada, create in prossimità del margine di scavo meridionale e dotate di una pavimentazione in lastre di tufo, si è qui di fronte a murature che in cortina adoperano sia unicamente blocchetti rettangolari in tufo che tessere di reticolato inquadrate dalle consuete testate angolari in tufelli.

Nello spazio così circoscritto viene quindi allestita la carreggiata stradale dotata sul margine orientale di una canaletta per il deflusso delle acque meteoriche (cfr. *fig.* 6).[6] Inizialmente viene steso uno strato di preparazione di ca. 40 cm di spessore, costituito da un sedimento limoso-sabbioso con sporadici inclusi ceramici e frammenti di laterizio. Al di sopra di esso si impostano sia il basolato stradale che l'adiacente canalizzazione. Della sede carraia si conservano unicamente gli elementi situati in prossimità dei muri di limite, il resto del lastricato è stato invece oggetto di più tarde attività di spoliazione.

Dimensionalmente si è in presenza di una viabilità dell'ampiezza di ca. m 3,20 (relativamente alla fascia di transito) che presenta, nel tratto posto in luce, un'accentuata pendenza in senso N/S. Si passa infatti da m 24,38 s.l.m. in prossimità del limite settentrionale a m 19,94 s.l.m. sul fronte meridionale. È probabile che in virtù di un simile dislivello si sia reso necessario rendere più scabra la superficie di alcuni basoli forse per garantire un maggior grado di aderenza (*figg.* 9 e 12).[7]

Ad implementare lo scenario sin qui descritto concorrono anche due ulteriori muri in opera reticolata, tra loro legati, uno con andamento E/O e l'altro con orientamento N/S, individuati in prossimità del limite di scavo meridionale ed ubicati ad Est del percorso stradale. Si tratta delle strutture di recinzione, ma anche di protezione dalla retrostante pendice collinare, di uno spazio aperto forse tenuto a giardino, come parrebbe suggerire la presenza di una buca d'albero.

9. ROMA. VILLA BORGHESE. DETTAGLIO DEL BASOLATO CON TRACCE DI SCALPELLATURA

6) Il tratto stradale posto in luce ha uno sviluppo lineare di m 35,00.

7) Questo tipo di espediente "antiscivolo", chiaramente eseguito nei lastricati stradali caratterizzati da una discreta pendenza, è stato riscontrato anche a Norba (Quilici Gigli 2016, p. 180).

Più problematico è invece stabilire la funzione di una piccola costruzione quadrangolare[8] rivestita in cocciopesto addossata al fronte esterno del muro settentrionale del presunto giardino. Di essa si conserva, oltre il fondo, unicamente la parete N realizzata controterra, analogamente a quanto intuibile per le strutture di limite E ed O anche se integralmente rasate (*fig.* 10).

Il materiale ceramico rinvenuto all'interno dello strato di preparazione stradale ha restituito elementi cronologicamente inquadrabili negli anni iniziali del I sec. d.C.; risultano inoltre compatibili con tale indicazione temporale anche due reperti numismatici rispettivamente rinvenuti nella massicciata stradale ed al di sotto della pavimentazione in lastre di tufo della piazzola occidentale.[9]

Al III sec. d.C. rimanda invece il reperto numismatico rinvenuto al di sotto del crollo del muro Nord del presunto giardino a diretto contatto con la superficie calpestabile di questo.[10]

10. ROMA. VILLA BORGHESE. VEDUTA DEL MURO NORD DEL PRESUNTO GIARDINO CON ASSOCIATO IL TRATTO DI ELEVATO CROLLATO. SULLO SFONDO LA COSTRUZIONE RIVESTITA IN COCCIOPESTO

8) Lungh. m 2,00; largh. m 1,25.

9) I reperti numismatici sono stati schedati da Fabio Mestici. Si tratta di rispettivamente di un asse datato al 15 a.C., cfr. RIC I², p. 70 n. 386 e di un sesterzio emesso nel 22-23 d.C. cfr. RIC I², p. 97 n. 51.

10) La moneta è un sesterzio coniato tra il 241 ed il 243 d.C. durante il principato di Gordiano III, cfr. RIC, Vol. IVc, p. 48, n. 300.

La parziale asportazione del basolato ed il successivo "ripristino" stradale

Nel corso della seconda metà del III sec. d.C. parte del basolato stradale viene asportato. L'attività di spoliazione interessa principalmente la porzione centrale della carreggiata, lasciando *in situ* parte dei basoli posti in prossimità dei muri di delimitazione unitamente alla canaletta di deflusso (*fig.* 11). Il percorso stradale viene successivamente "riattivato" mediante la deposizione di uno strato limoso-argilloso estremamente compatto, steso sia all'interno delle lacune prodotte dall'asportazione del basolato sia al di sopra dell'originario sottofondo stradale; altimetricamente non presenta sensibili variazioni rispetto alle quote del tracciato precedente, il cui livello calpestabile sembrerebbe restare dunque immutato. È probabile che in concomitanza con questa opera di risistemazione si sia proceduto a ricollocare alcuni elementi della carreggiata non prelevati, come parrebbe indicare la posizione dei solchi carrai poco compatibili con l'andamento generale della strada (*fig.* 12).

In assenza di vincoli stratigrafici diretti è difficile stabilire se possa essere ricondotta o meno a questo momento la tamponatura che occlude l'accesso alla strada previsto sul lato occidentale di essa. Si è qui di fronte ad una costruzione piuttosto "rudimentale" realizzata con elementi di tufo di forma irregolare legati con una malta estremamente povera e decoesa, contenente una bassissima percentuale di calce. L'apparecchiatura muraria è di difficile collocazione tipologica, vista l'impossibilità di inquadrare il paramento nelle usuali "categorie" edilizie,[11] in altre parole al di là della semplicistica notazione dell'assenza di filari di laterizi e dell'impiego di ele-

11. ROMA. VILLA BORGHESE. PARTICOLARE DELL'ASPORTAZIONE DEL TRATTO CENTRALE DELLA CARREGGIATA

11) A tal proposito è opportuno sottolineare come in molti casi sia preferibile identificare le murature in virtù delle modalità costruttive e funzionali piuttosto che unicamente sulla base di categorie tipologiche standardizzate "formali" da cui spesso vengono tratte solo correlazioni dirette tra definizione e inquadramento cronologico, tralasciando invece gli aspetti salienti che portano alla comprensione della struttura. A riguardo si veda Giuliani 2006, pp. 14-15, pp. 226-229; sullo stesso aspetto e circa il tema relativo alla corretta definizione di alcuni paramenti "noti", come ad esempio l'opera reticolata, si veda Medri 2001.

12. ROMA. VILLA BORGHESE. PARTICOLARE DI UN TRATTO DI BASOLATO RICOLLOCATO COME SUGGERITO DALLA POSIZIONE DEL SOLCO CARRAIO

menti in tufo irregolarmente lavorati, non è agevole stabilire la tipologia muraria "formale" di appartenenza. Andando oltre questi interrogativi va sottolineato comunque come con questa costruzione si intenda interdire l'accesso alla strada dal versante occidentale.

I reperti cronologicamente più tardi (ceramica e monete), rinvenuti nello strato di ripavimentazione stradale, rimandano ad un orizzonte di IV sec. d.C.; è inoltre presente numeroso materiale residuale degli inizi del I sec. d.C., proveniente forse dalla "rielaborazione" di stratigrafie connesse all'originario allestimento viario.

Dall'obliterazione del paesaggio antico alla risistemazione tardocinquecentesca

Il paesaggio sin qui descritto muta ora radicalmente. L'asse stradale e le zone ad esso adiacenti vengono sepolte sotto ingenti coltri di riporto dello spessore complessivo di ca. m 3,00. Segue quindi una nuova sistemazione dell'area con strutture forse riconducibili ai tardo cinquecenteschi Orti Giustiniani.

Il muro in opera reticolata, posto a protezione del lato orientale della strada, così come le strutture di delimitazione del presunto giardino, vengono in parte rasate e private del paramento; a ciò si aggiungono le tracce di evidenti dissesti dovuti a scivolamenti e smottamenti di materiale dal retrostante pendio collinare. Tali eventi determinano una perdita della verticalità

della muratura ed in alcuni casi il ribaltamento di ampi tratti dell'elevato (cfr. *figg.* 8a, 10). Successivamente l'intera zona viene interessata da un sensibile rialzamento del terreno, attuato mediante scarichi di materiale piuttosto eterogeneo. Sono infatti presenti sia detriti edilizi (tessere di reticolato, laterizi, frammenti di conglomerato cementizio) sia frammenti ceramici, alcuni dei quali riconducibili al IV-V sec. d.C. Stabilire il bacino di origine di un tale contesto non è questione facilmente risolvibile. Al di là infatti di una presunta provenienza "autoctona" derivante verosimilmente dal degrado e dalla distruzione di costruzioni presenti nell'area, non si può escludere la compartecipazione di materiali provenienti da contesti estranei al settore d'indagine. Indipendentemente da tale interrogativo questo innalzamento determina comunque la cancellazione dell'ordito precedente ed apre le porte ad una differente fisionomia della zona.

Le testimonianze strutturali che vengono ad occupare il pendio di nuova formazione possono essere ascritte a due diverse tipologie funzionali. Si è infatti in presenza di un muro di terrazzamento con l'aggiunta di barbacani e di un muro di confine.

Nel primo ambito rientra la struttura che attraversa con orientamento Est-Ovest il settore centrale dell'area di scavo, conservata per una lunghezza di m 10,00 ed ampia m 0,50; la muratura è realizzata controterra sul fronte settentrionale mentre a Sud presenta una sezione a vista con paramento in bozze di tufo e tracce di rivestimento, messa in opera al di sopra di una fondazione realizzata in cavo libero. Ad una fase costruttiva posteriore appartiene la realizzazione di quattro barbacani edificati in appoggio al lato meridionale del muro sopra descritto. Si tratta di elementi con cortina in tegole e laterizi posti al di sopra di un filare in bozze di tufo (*fig.* 13).

Appartiene invece alla seconda categoria il tratto di muratura in bozze di tufo che, con orientamento Nord-Sud, è stato posto in luce in prossimità del limite di scavo occidentale, poco al di sotto dell'attuale via di Villa Ruffo (*fig.* 14).

I reperti ceramici rinvenuti in lembi di stratigrafia solidali con tali allestimenti rimandano ad un orizzonte cronologico di tardo XVI-inizi XVII sec. È quindi probabile che si sia in presenza di testimonianze riconducibili agli Orti della famiglia Giustiniani che qui aveva dei possedimenti in questa tornata temporale.[12]

13. ROMA. VILLA BORGHESE. VEDUTA DEI BARBACANI IN LATERIZIO PERTINENTI AL SISTEMA DI TERRAZZAMENTO DEGLI ORTI GIUSTINIANI

12) L'area infatti era nota come "Vigna fuori Porta del Popolo del Marchese Vincenzo Giustiniani" e rientrava nelle diverse proprietà di cui disponeva la famiglia genovese a Roma. Nel 1592 i Giustiniani acquistarono il terreno, prima tenuto esclusivamente a vigna, e avviarono la costruzione di una villa e di un giardino monumentale articolato su più livelli. Villa e giardino furono interessati a più riprese da lavori di manutenzione e rifacimenti fino alla fine del XVII secolo. Per le vicende degli Orti Giustiniani cfr. Campitelli 2014 con rimando ad ampia bibliografia precedente.

14. ROMA. VILLA BORGHESE. TRATTO DEL MURO DI DELIMITAZIONE OCCIDENTALE DEGLI ORTI GIUSTINIANI

Considerazioni conclusive

Lo scavo effettuato nell'area adibita ad ospitare l'atrio della nuova stazione Roma-Viterbo ha offerto la possibilità di investigare una sequenza stratigrafica di lungo periodo che dalla superficie del terreno geologico si sviluppa fino all'età contemporanea.[13] Nei paragrafi precedenti si è posto l'accento su peculiarità che connotano ciascuna delle principali trasformazioni individuate. In questa sezione si cercherà invece di ampliare l'angolo di visuale passando da una lettura necessariamente segmentata anche se sequenziale ad una lettura per così dire globale in grado di cogliere criticità e silenzi nello sviluppo stratigrafico, ma anche di inserire le testimonianze sopra analizzate in più ampi contesti topografici di appartenenza. Ciò consentirà in ultima analisi di restituire da un lato dinamicità al terreno e dall'altro di porre in risalto questioni non sempre risolte.

Relativamente agli aspetti di carattere generale occorre innanzitutto porre in evidenza come, all'interno della sequenza documentata, siano presenti significativi vuoti archeologici; in altre parole ad eccezione dell'età imperiale e tardoantica, rappresentate pressoché nella loro integrale suddivisione temporale, per i periodi successivi si registrano, a livello di indicatori materiali, cesure significative. Sono infatti totalmente assenti le epoche alto e basso medievali, così come gran parte di quella rinascimentale. Simili mancanze potrebbero derivare da un duplice ordine di fattori: l'uno legato ad un'eventuale scarsa frequentazione, l'altro dipendente invece dalle pesanti trasformazioni che a partire dall'età moderna (risistemazione dei giardini di Villa Borghese) hanno interessato il settore in oggetto, cancellando così lembi più o meno estesi dell'originaria stratificazione.

13) La costruzione di infrastrutture pubbliche che vengono ad interessare il sottosuolo urbano per considerevole profondità costituiscono per l'archeologia una "ghiotta" occasione di indagare sequenze altrimenti difficilmente recuperabili. Un'eloquente testimonianza di un simile assunto è fornita, ad esempio, dai risultati che stanno emergendo dagli scavi condotti per la nuova linea C della metropolitana di Roma. Sarebbe quindi auspicabile che una simile messe di dati non venisse dispersa in singoli contributi, tra loro difficilmente correlabili, ma costituisse la banca dati di un unico sistema in grado di restituire una visione globale e nello stesso tempo diacronica sulle principali trasformazioni che hanno interessato il sottosuolo urbano. Per una panoramica sulle indagini archeologiche preventive della nuova linea della metropolitana si veda Egidi, Filippi, Martone 2010.

Altro tema che investe l'intera sequenza stratigrafica riguarda il ruolo assunto nella formazione dei depositi individuati ora da fattori di ordine naturale ora dagli agenti antropici. Sulla scorta di quanto riportato nelle pagine precedenti si può osservare come vi sia stato una sorta di progressivo avvicendamento tra strati di derivazione naturale ed apporti dichiaratamente artificiali. Tale sostituzione non avviene però in maniera asettica ma risente, come vedremo, di condizionamenti profondi. È questo uno dei casi in cui l'originario scenario ambientale ha assolto un ruolo di primo piano nell'indirizzare le successive scelte costruttive. Emblematica è in tal senso la coincidenza di percorso tra l'incisione naturale ed il più tardo tracciato stradale, o la creazione, tra Cinquecento e Seicento, di muri di contenimento che permettessero di gradonare la riproposizione artificiale del più antico pendio naturale.

Volgendo ora lo sguardo ad aspetti di carattere più squisitamente tecnico-topografici, si dovrà necessariamente partire dal contesto in cui la viabilità messa in luce viene ad inserirsi. Come già più volte ribadito si tratta di un percorso caratterizzato da un evidente dislivello Nord-Sud. Si passa infatti da m 24,38 s.l.m. nell'estremità settentrionale a m 19,94 s.l.m. in prossimità del margine di scavo meridionale, con una pendenza pari quindi a ca. il 13 %. Una simile acclività può aver richiesto a livello di manto stradale l'impiego di specifici accorgimenti che consentissero un agevole transito di animali e mezzi. In quest'ottica andrebbero forse lette le scalpellature presenti sulla superficie di alcuni basoli, praticate allo scopo di garantire maggiore aderenza.

Sempre relativamente ad aspetti costruttivi che interessano la carreggiata, va segnalato come il basolato si imposti al di sopra di un unico strato di preparazione dalle caratteristiche costitutive alquanto anonime. Si tratta infatti di un livello limoso-sabbioso piuttosto compatto con all'interno sporadici frammenti di ceramica e laterizi. In altre parole dunque verrebbe qui totalmente a mancare la canonica, ma forse solo teorica, articolazione dei livelli preparatori in *statumen*, *rudus* e *nucleus* sottolineata in diverse opere che fanno riferimento alla viabilità antica sulla scorta di quanto riportato da Vitruvio[14] o Plinio il Vecchio.[15] Una simile discrepanza non deve però stupire eccessivamente dal momento che non sempre i precetti teorici trovano perfetta aderenza nella pratica. A ciò si aggiunga inoltre che i tradizionali richiami ai passi di Vitruvio e Plinio potrebbero risentire di un processo di estensione semantica non del tutto condivisibile.[16]

Il contesto in cui entrambi gli autori antichi fanno riferimento a questi tre differenti strati di preparazione è infatti di ambito domestico, trattandosi di soluzioni che interessano le preparazioni pavimentali situate all'interno di caseggiati e quindi non così agevolmente equiparabili ad un sottofondo stradale. Non è forse un caso che Stazio, quando esamina le modalità di costruzione di una strada, faccia riferimento ad un generico "*haustas aliter replere fossas et summum gremium parare dorso*". Parrebbe dunque che al di là della composizione, più o meno elaborata, del sottofondo stradale, ciò che va curato è la sua solidità affinché sostenga efficacemente il peso dell'eventuale lastricato soprastante "*pressis dubium cubile saxis*".[17]

Topograficamente invece il percorso riportato in luce, cronologicamente ascrivibile agli anni iniziali del I sec. d.C.,[18] potrebbe essere riconducibile ad un diverticolo della via Flaminia che, staccandosi dall'arteria consolare all'altezza dell'attuale piazzale Flaminio, si dirigeva verso la sommità dell'altura dell'odierna Villa Borghese con percorso non troppo dissimile dall'andamento successivamente seguito dall'attuale via di Villa Ruffo (*fig.* 15).[19] Un ulteriore segmento di questa viabilità, per altro già presunta da Lanciani,[20] fu rinvenuto agli inizi del Novecento, poco più a monte dell'area indagata, durante i lavori di sottofondazione dell'autorimessa di Villa Ruffo.[21]

---

14) Vitr. VII, 1, 5-6

15) Plin. nat. XXXVI, 186 ss. Inoltre, Léger 1875, pp. 157-158, tav. III; Radke 1981, pp. 47-49 e schizzo 2 a p. 54.

16) Già J.P. Adam, pur impiegando i termini *statumen* e *rudus* nella descrizione dei livelli preparatori delle strade, sottolinea come a volte il testo antico sia stato letto in maniera errata, applicando alle strade la nomenclatura prevista invece per i piani pavimentali pertinenti ad abitazioni, Adam 2001, p. 301.

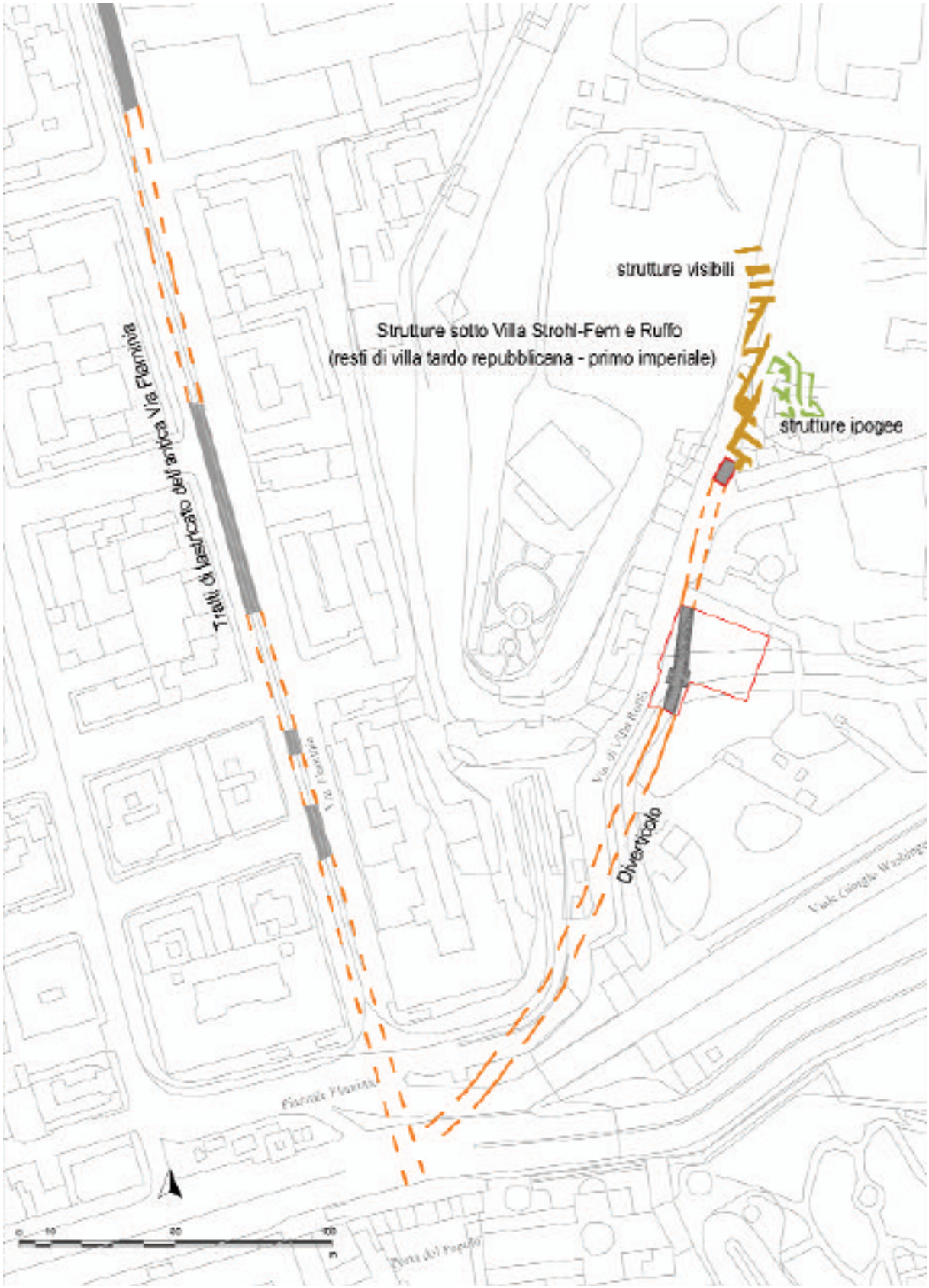
17) Stat. Silv. IV, 3, 40 ss.

18) Per un inquadramento topografico dell'area cfr. Dinuzzi, fusco 2009.

19) L'apparente conflittualità tra il percorso stradale ed i resti rinvenuti sotto le ville Ruffo e Strohl-Fern deriva da problemi di ordine cartografico legati all'origine dei dati.

20) *FUR*, Tav. I

21) In una breve nota E. Gatti menziona il ritrovamento della strada che però attribuisce alla tarda età imperiale, Gatti 1925, pp. 293-294; Messineo 1991, p. 9.



15. ROMA. RIONE IV, CAMPO MARZIO. PIANTA TOPOGRAFICA (elab. A. Audino)

Più problematico, in assenza di una diretta continuità strutturale, è stabilire se rientrino nella sfera d'influenza della villa situata al di sotto delle Ville Ruffo e Strohl-Fern[22] le murature in opera reticolata appartenenti forse alle strutture di limite di un'area a giardino situata ad Est del tracciato stradale.

La viabilità così come le costruzioni ad essa limitrofe mantengono pressoché inalterato il loro aspetto fino alla metà del III sec. d.C. È a partire da questo momento che si ravvisano i primi segni di un iniziale, anche se parziale, processo di destrutturazione. Il basolato viene infatti asportato, la spoliazione interessa prevalentemente il settore centrale della strada lasciando *in situ* gli elementi situati in prossimità dei muri di delimitazione stradale. Una simile attività, verosimilmente tesa al recupero del materiale forse da reimpiegare in un ripristino di un tratto di lastricato della limitrofa via Flaminia,[23] non pregiudica comunque il perdurare del funzionamento di questa percorrenza. La transitabilità viene ad essere garantita dalla creazione di un nuovo manto stradale costituito da un livello estremamente compatto di limo argilloso steso sia all'interno delle lacune prodotte dall'asportazione del basolato che al di sopra dell'originario strato di preparazione. Tale ristrutturazione non comporta tuttavia un innalzamento della superficie calpestabile che resta sostanzialmente immutata rispetto a quanto stabilito nell'originario disegno costruttivo. Si tratta dunque di un tentativo, seppur di durata limitata, di salvaguardia dell'antica viabilità. Tra la fine del IV-inizi del V sec. d.C. l'intera area viene sepolta sotto strati di riporto di notevole potenza che ne mutano radicalmente la fisionomia pur riproponendo l'acclività del paesaggio.

Si è ora di fronte ad un panorama profondamente destrutturato frutto di un periodo storico estremamente turbolento ed instabile in cui le invasioni dei Visigoti di Alarico nel 410 d.C., dei Vandali di Genserico del 455 d.C., delle turbe di Ricimero nel 472 d.C., potrebbero aver giocato un ruolo di primo piano in questa nuova e per certi versi desolante configurazione.[24] Come già anticipato nelle pagine precedenti, le testimonianze di una successiva occupazione dell'area rimandano ad un orizzonte cronologico sensibilmente più tardo, dovendosi ascrivere alla fine del Cinquecento, quando l'area entrò a far parte di una delle proprietà di cui disponeva la famiglia Giustiniani. Quanto riportato alla luce più che alla villa appartiene alla sistemazione di parte del giardino monumentale articolato su più livelli. Di esso sono stati infatti rinvenuti un tratto del muro di limite occidentale ed un segmento del sistema di terrazzamento dotato di barbacani che consentiva la "gestione in piano" di questa parte del versante collinare (*fig.* 16).

16. GLI ORTI GIUSTINIANI NELLA PIANTA DI GIOVANNI MAGGI (1625), CAMPITO IN ROSSO IL MURO DI DELIMITAZIONE OCCIDENTALE (elab. C. Panzieri)

22) Lanciani 1891, p. 141; Messineo 1991, pp. 9-16, fig. 6, 3 e figg.7-15. Per l'estensione della villa e dei terreni di pertinenza si veda Pavolini *et al.* 2003, nota 18 a p. 56.

23) Un rifacimento postantico del basolato della Flaminia è infatti stato individuato in un'area vicina al settore di scavo, cfr. Gatti 1925, p. 295; Messineo 1991, fig. 6.

24) Krautheimer 1981, pp. 60-61; Pavolini *et al.* 2003, p. 77.

La successiva cancellazione di un simile paesaggio è opera dei Borghese che, divenuti proprietari dell'area agli inizi dell'Ottocento, commissionarono a Canina la progettazione architettonica del parco di cui ancora oggi si può ammirare l'organizzazione.[25] Per ciò che attiene il settore interessato dallo scavo è difficile dire se risalga a questo periodo o più verosimilmente ad un momento successivo la sistemazione a verde del versante sottostante la biblioteca del CNEL attraversato da via Davide Lubin e con cui ha termine il racconto stratigrafico qui proposto.

* Collaboratori SSABAP-RM
agostinaaudino@hotmail.com
camilla.panzieri@gmail.com
gricci2012@libero.it

Abbreviazioni bibliografiche

Adam 2001 = J.P. Adam, L'arte di costruire presso i Romani. Materiali e tecniche, sesta edizione, Milano 2001

Campitelli 2014 = A. Campitelli, Villa Giustiniani fuori Porta del Popolo, in V. Cazzato, S. Roberto, M. Bevilacqua (a cura di), La festa delle arti. Scritti in onore di Marcello Fagiolo per i cinquant'anni di studi, Roma 2014, pp. 862-867

Dinuzzi, Fusco 2009 = S. Dinuzzi, Ugo Fusco, Il territorio tra il Tevere, l'Aniene e la via Nomentana, Municipio II, Parte Seconda, con un contributo di Carlo Pavolini, Roma 2009

Egidi - Filippi - Martone 2010 = R. Egidi, F. Filippi, S. Martone (a cura di), Archeologia ed infrastrutture. Il tracciato fondamentale della linea C della metropolitana di Roma: prime indagini archeologiche, in *BdA* vol. speciale, Roma 2010

Funiciello 1995 = R. Funiciello (a cura di), La geologia di Roma. Il centro storico. Memorie descrittive della carta geologica d'Italia, vol. 50, Roma 1995

Gatti 1925 = E. Gatti, Notizie di recenti trovamenti di antichità in Roma e nel suburbio, in *BullCom* 53, 1925, pp. 271-304

Giuliani 2006 = C.F. Giuliani, L'edilizia nell'antichità, nuova ed. Roma 2006

Krautheimer 1981 = R. Krautheimer, Roma. Profilo di una città (312-1308), Roma 1981

Lanciani 1891 = R. Lanciani, Miscellanea topografica, in *BullCom* 19, 1891, pp. 132-155

Léger 1875 = A. Léger, Les travaux publics. Les mines et la métallurgie aux temps des Romains, Parigi 1875

Medri 2001 = M. Medri, La diffusione dell'opera reticolata: considerazioni a partire dal caso di Olimpia, in *BCH,* Suppl. 39, 2001, pp. 15-39

Messineo 1991= G. Messineo, La via Flaminia da Porta del Popolo a Malborghetto, Roma 1991

Pavolini *et al.* 2003 = C. Pavolini, S. Dinuzzi, C. Cupitò, U. Fusco, L'area compresa tra il Tevere, l'Aniene e la via Nomentana, in P. Pergola, R. Santangeli Valenzani, R. Volpe (a cura di) *Suburbium*. Il Suburbio di Roma dalla crisi del sistema delle ville a Gregorio Magno, Collection de L'Ecole française 311, 2003, pp. 47-95

Piranomonte 2007 = M. Piranomonte, Le ultime scoperte nel territorio del II Municipio, in M. A. Tomei (a cura di), Roma. Memorie del sottosuolo. Ritrovamenti archeologici 1980-2006, Milano 2006, ristampa 2007, pp. 184-211

Quilici Gigli 2016 = S. Quilici Gigli, Strade e marciapiedi, carri e pedoni a Norba, in E. Mangani, A. Pellegrino (a cura di) για το φίλο μας. Scritti in ricordo di Gaetano Messineo, Roma 2016, pp. 177-187

Radke 1981 = G. Radke, Viae publicae romanae, Bologna 1981

25) Campitelli 2014, p. 862.