

CONTINUITA' DELLA TOPOGRAFIA DEI FORI IMPERIALI NELLO SVILUPPO URBANO TRA MEDIOEVO E RINASCIMENTO.

Roma è un tema ricorrente nell'iconografia medioevale, particolarmente nella miniatura, per illustrare codici di argomento geografico come la Geografia di Tolomeo oppure di argomento teologico come il De Civitate Dei di Sant'Agostino. La struttura della rappresentazione è in linea con la tradizione tardoantica dei Gromatici e delle diverse edizioni della *Novita Dignitatum*: all'interno del perimetro murario compaiono gli edifici antichi, isolati tra loro, privi del contesto topografico e rappresentati secondo tipi iconografici costanti. All'interno delle mura aureliane l'unico segno continuo è l'alveo del Tevere, infrastruttura del territorio laziale, navigabile fino all'età moderna da Todi al porto di Traiano. Nelle vignette medioevali sono assenti costantemente i percorsi, restituiti dalle fonti dei taccuini di viaggio e dalle guide ad uso dei pellegrini con indicazione dei percorsi processionali, tesi tra basiliche e monumenti antichi. Nelle regioni più alte della città, prive del servizio degli acquedotti e ormai disabitate, il disegno della viabilità antica aveva ormai perso la dimensione urbana: le strade selciate, che collegavano monumenti antichi superstiti ed emergenti, non servivano più quartieri residenziali né edifici pubblici.

I complessi monumentali di Roma antica erano stati gravemente menomati dal terremoto descritto dal Petrarca alla metà del Trecento ma il ricordo degli edifici crollati e la loro presenza sono ancora vivissimi nel Cinquecento: una delle prime cartografie moderne, la pianta delineata da Leonardò Bufalini nel 1551, restituisce i monumenti ed i complessi antichi disegnando con uno stesso segno le membrature superstiti, e le parti crollate. Le strutture superstiti, le strade selciate, gli allineamenti di colonnati e di podii, i significati attribuiti ai monumenti antichi, determinano lo sviluppo urbanistico delle aree che la città abitata va riguadagnando a partire già dal XIII secolo e particolarmente tra i Monti e il Palatino, nell'area dei Fori Imperiali.

Se la "Zona dei Pantani", corrispondente ai Fori di Cesare, Augusto e Traiano, viene urbanizzata con case e strade solo nella seconda metà del Cinquecento, da Pio V Bonelli, peraltro il complesso dei Fori è nel corso delle lotte baronali un campo di battaglia ove sorgono torri e fortificazioni. Gli archi onorari, i podii dei templi, le celle in opera quadrata, sono per vocazione delle torri, come fuori le mura, sulle vie consolari,

i ruderi delle tombe. Le roccaforti si attestano lungo l'asse del Foro Romano e sulle pendici del Quirinale, comprendendo nel mezzo il Campo Torrecchiano e Lo Pantano di San Basilio. I senatori di Roma e le famiglie baronali dispongono le loro torri osservando criteri comuni nella pratica urbanistica del Medioevo e riscontrabili in qualunque città dell'Aretino o dell'Umbria: le torri sorgono sui diverticoli delle strade per controllare i percorsi e per comunicare vivamente, mediante bandiere e semafori, con campanili ed altri luoghi elevati.

Tra le tante, la torre dell'Inserra sorgeva nella area vuota del Foro Romano, di fronte al Tempio di Antonino e Faustina, con il ruolo di controllo dell'esazione delle tasse dovute in occasione della fiera del bestiame, che dal Foro Boario, sul Tevere presso il Velabro, si era spostata nell'area dell'antico Foro Romano. Nel corso del XIII secolo, la porzione più elevata dell'area dei Fori, alle pendici della Velia risulta già costruita, come è noto da una ricerca archivistica sul notariato medioevale, condotta dal Iancianè nel 1901. Non si tratta di un quartiere residenziale, ma più propriamente di un servizio terziario del XIII secolo: è la via dei macelli, compresa tra la Torre dei Conti e la Curia Senatus. La strada, composta esclusivamente di beccherie, segue sul percorso dell'Argiletum, che dipartendosi dal Foro Romano tra Curia e Basilica Emilia, si apriva nel Foro Transitorio e superato il muro della Suburra proseguiva con un tracciato corrispondente all'odierna via della Madonna dei Monti. Via dei Macelli, che si conservava nel quartiere moderno, con il toponimo di via della Croce Bianca, era sottesa tra due monumenti emergenti ai capi della strada: la mole laterizia della Curia da un lato e dall'altro le colonne del Tempio di Minerva presso l'Arco di Nerone, corruzione di Arcus Nervae, aperto fin dall'antico nella porticus absidata. Il Funiculus Macellorum tagliava in diagonale il rettangolo del Foro Transitorium secondo una linea tesa tra due poli prospettici oppure più propriamente secondo un itinerario corrispondente alla Cloaca Massima che appunto attraversa in diagonale il Foro di Nerone, convogliando le acque dei Monti verso il Velabro ed il Tevere. Lo smaltimento dei rifiuti, la necessità di garantire l'igiene nella lavorazione delle carni, impongono nella città di ogni tempo di curare le infrastrutture fognarie a servizio dei mercati: le infrastrutture romane, non del tutto in abbandono, determinarono così dopo il Mille lo sviluppo della

Roma del Medioevo, solo in apparenza casuale.

Parallelamente al tracciato antico di Via della Madonna dei Monti, un altro itinerario, ai piedi della Velia, conduceva dalla via Sacra verso i Monti, proprio nella direzione di San Pietro in Vincoli. L'itinerario antico, corrispondente a via del Tempio della Pace, fu interrotto dalle demolizioni, che peraltro erano state previste fin dal Piano Regolatore del 1883. Si conserva integra via di San Pietro in Vincoli, che volgeva dritta sull'angolata settentrionale della Basilica di Massenzio. Il percorso giungeva nella valle del Foro Romano attraverso una strada sotterranea, ricavata sotto le costruzioni della basilica, ove ancora si conservano pitture murali dal Medioevo al Rinascimento, sia pure evanide, testimoniando una frequentazione della strada fino all'età moderna.

Le vie principali del quartiere che fu demolito nel 1932, via Alessandrina e via Bonella, conservano il nome del Cardinale di Alessandria Michele Bonelli, (asceso alla Cattedra pontificia col nome di Pio V nel 1566. Il Cardinale aveva promosso la costruzione del quartiere moderno su un vasto fondo, acquisito al patrimonio dei Cavalieri di Malta già nel corso del Quattrocento. La realizzazione urbanistica corrispondeva all'esigenza di bonificare un'area malsana, ai margini della città in espansione, resa acquitrinosa dalle acque di tracimazione del Quirinale, non più convogliate nella cloaca massima. Il quartiere, che si formò su una colmata di oltre tre metri, conserva nell'assetto assunto alla fine dell'Ottocento lo schema di itinerari e allineamenti antichi, sottesi da templi, colonnati e cortine murarie del complesso dei Fori, che si erano conservati tra terremoti ed estrazioni di materiali ed emergevano oltre il piano della colmata, come documentano i tanti taccuini antiquari. L'asse viario delle vie di Testa spacata, Piè di Mercato, Cremona, Salara Vecchia, segue il perimetro orientale del Foro Traiano, il colonnato occidentale del Tempio di Venere, e poi ancora l'allineamento del colonnato sud orientale del Templum Pacis, fino alla Basilica dei Santi Cosma e Damiano. Le direzioni di vicolo dei Pozzi, via Bonella, via Marmorella, via dei Carbonari, traggono archi di passaggio a perti sul muro della Suburra con corrispondenti monumenti del Foro o percorsi, al di là del Foro, verso il Velabro. I documenti cartografici dell'ultimo quarto del Cinquecento, come la pianta di Stefano Du Pérac, edita da Antonio Iafréry nel 1577, poco dopo la colmata e la costruzione del quartiere di Pio V, docu-

mentano come il sistema viario del quartiere stesso mirasse a connettere le regioni alte del Quirinale e del Viminale con la ansa del Tevere presso il Velabro.

Il sistema di strade, tracciato tra i Monti e il Tevere, attraverso il muro della Suburra, appare ordito ortogonalmente all'asse del Foro Traiano. L'asse del sistema dei Fori Imperiali, che incontra l'asse della valle del Foro Romano proprio in corrispondenza della Meta Sudante, già terminus della Roma Quadrata, non è affatto sottolineato nel quartiere di Pio V. La frammentaria conoscenza della topografia dei Fori e l'intenzione di espandere la città verso le regioni alte, validando il muro della Suburra, determinarono l'assetto del quartiere in sovrapposizione ai Fori Imperiali, con continuità di antichi percorsi che si erano conservati nei tempi come assi visuali tra edifici emergenti.

La via Alessandrina, tracciata obliquamente rispetto al quartiere stesso, non risulta realizzata né tracciata nella tavola del De Perac; la strada compare peraltro alla fine del secolo nella Roma di Antonio Tempesta del 1593. Il percorso costituisce una variante della via Biberatica, ormai impervia in corrispondenza dell'acceda di Traiano, a causa di un processo di acquisizione privata della sede stradale. La via Biberatica, che collegava il Quirinale con la Velia percorrendo il perimetro settentrionale del complesso dei Fori, devia secondo il nuovo assetto in corrispondenza di Magnanopoli e si dirige dritta verso l'angolata della Basilica di Massenzio.

La struttura viaria del quartiere di Pio V, congruente con il sistema dei Fori, ha indirizzato lo sviluppo dei quartieri contigui. Demolito il quartiere di Pio V, aperta Via Cavour e via dei Fori Imperiali, permangono sul contorno del quartiere gli elementi architettonici che ne hanno condizionato lo sviluppo. La torre del Grillo, l'arco dei Pantani, l'Arcanò, la torre dei Conti, le colonne di Marte Ultore, l'arco Latrone sotto la basilica di Massenzio, il Tempio di Antonino e Faustina, l'Argiletò, la Curia, il Carcere Mamertino, sono elementi comuni e congruenti alla struttura dei Fori, all'evoluzione medioevale, all'urbanizzazione del quartiere rinascimentale e moderno. I Fori, restituiti in unità topografica dallo scavo archeologico, consentono la naturale connessione dei percorsi antichi, medioevali e moderni, costanti nelle mutazioni urbanistiche, tesi dai quartieri dei Monti verso il Tevere, offrendo una lettura urbanistica congruente alla storia e restituendo le piazze antiche alla città.

Giangiacomò Martines



*Soprintendenza Archeologica
di Roma*

Fori Imperiali.

Proposta per il traffico veicolare.

Considerando che la Soprintendenza Archeologica di Roma sta elaborando la documentazione grafica per la realizzazione della sistemazione dell'area monumentale dei Fori Imperiali, si ritiene non solo necessario ma doveroso presentare un piano di massima per la soluzione del traffico gravitante nella zona. Infatti se si considerano le perplessità o i pareri contrari che vengono espressi in merito alla riscoperta dei fori, l'unica obiezione veramente valida rimane in centrata sul problema del traffico, la cui soluzione è prioritaria e condizionante. Peraltro, ogni proposta, parere (anche contrario) è un contributo per l'elaborazione di un progetto.

Il problema del traffico veicolare è un nodo che occorre sciogliere chiarendo una serie di questioni. La grande area archeologica centrale di Roma (Fori e Colosseo) è investita da un enorme flusso automobilistico di attraversamento le cui ragioni sono note a tutti (la struttura urbana, la centralità dell'area, la concentrazione delle funzioni pubbliche nel Centro Storico). Peraltro i monumenti marmorei della zona sono in uno stato per cui è in gravissimo pericolo la loro conservazione e l'inquinamento dovuto al traffico locale (oltre naturalmente a quello esistente nell'atmosfera urbana) contribuisce al continuo degrado del patrimonio storico. E' ormai in fase di attuazione l'isola pedonale intorno al Colosseo, che è stato da tempo un enorme spartitraffico per la sua posizione nella città. Il flusso veicolare da circolare diventerebbe tangenziale al monumento: si ritiene che anche proprio per ridurre il traffico nelle vicinanze del Colosseo sia opportuna la chiusura dell'area dei Fori Imperiali e affrontare il problema globalmente.

La proposta vuole essere un contributo per una soluzione di immediata possibile realizzazione: considerando la rotatoria verificantesi intorno al Colosseo, si propone un perimetro anulare più ampio di scorrimento veloce a senso unico. La nuova rotatoria invece che intorno ad un polo av



*Superintendenza Archeologica
di Roma*

2.

rebbe attorno ad un'area con la stessa funzione di collegamen-
to urbano, al momento necessaria.

Il grafico è stato redatto come piano di lavoro, con
la convinzione che la chiusura dei Fori Imperiali al flusso
automobilistico possa essere un'occasione per migliorare il
traffico urbano, ribaltando l'approccio corrente al problema
ed eliminando il timore di un possibile peggioramento del traf-
fico stesso.

Gli uffici competenti potranno analizzare le possi-
bilità di esecuzione, o addirittura proporre un'alternativa ad
una proposta che vuole essere se non risolutiva (naturalmente
da un punto di vista non strettamente tecnico) almeno uno sti-
molo alla soluzione del problema.

archiviocederna.it

Ugo Valle

21 febbraio 1981

