

## INDAGINE SU UNA PORZIONE DEL CARDO MAXIMUS

Patrizia Framarin, Alessandra Armirotti\*

### La stratificazione della strada

Patrizia Framarin

Un intervento di ristrutturazione in un edificio del centro storico, posto lungo via Croce di Città, ha permesso, attraverso l'indagine in una cantina privata,<sup>1</sup> di riconoscere un breve tratto della sede viaria antica, ricavando una sezione quasi completa trasversalmente al *cardo maximus*, una delle due principali arterie della viabilità nella città romana. Il perdurare nel tempo, benché modificati nelle dimensioni, degli assi viari della colonia, ai quali corrisponde spesso l'orientamento della viabilità odierna, ha da sempre limitato la lettura dei resti delle sistemazioni stradali antiche. Tuttavia dal 1842, data a cui risale la prima segnalazione del Promis relativa a una porzione di «pavimento della via romana fatto di poliedri di varie grandezze»<sup>2</sup> visto nei pressi della *Porta Prætoria*, si susseguono le segnalazioni incrementate, tra il 1929 e il 1930, dai lavori per la realizzazione dell'impianto fognario<sup>3</sup> della città. Più recentemente negli anni '90, sempre su sollecitazione della posa di servizi, nuovi tratti di strada basolata sono stati intercettati in via Aubert,<sup>4</sup> Challant e al loro incrocio, sempre in relazione al *decumanus* e al *cardo maximi*.

Resti delle strade monumentali sono stati inoltre rintracciati in alcune cantine<sup>5</sup> i cui muri perimetrali hanno utilizzato come base d'appoggio proprio l'ampio sedime stradale antico - la carreggiata era larga quasi 10 m - in coincidenza dei due assi principali della viabilità, gli unici finora, a quanto è dato di desumere dalle segnalazioni vecchie e recenti, dotati di un rivestimento lapideo in basoli.

Anche in questa occasione, coincidendo l'estensione dell'indagine con il perimetro di un interrato stretto e lungo, la visibilità dei resti è risultata parziale, ma grazie alla migliore conservazione della stratificazione, pur nella discontinuità delle superfici rinvenute, sono state riscontrate più fasi di sistemazione dell'asse viario. Le caratteristiche, in particolare, della fase più recente, non sembrano legate solo all'intervento episodico di un ripristino localizzato. Il risarcimento in ciottoli di alcuni basoli mancanti dal *decumanus* era già stato osservato in via Aubert, nei pressi della *Porta Decumana*.<sup>6</sup>

Diversamente, nel caso in oggetto, i ciottoli ed altro materiale eterogeneo che intervengono in ultimo a sistemare la sede stradale in corrispondenza del *summum dorsum*, ne costituiscono una sostanziale ricostruzione con una nuova massiciata, arginata usufruendo dei basoli laterali superstiti. Un recupero funzionale della strada, dunque, evidentemente danneggiata dall'usura soprattutto lungo l'asse centrale, a cui sembra di poter associare la risistemazione del sedime laterale, rialzato con laterizi nei pressi della crepidine ovest. In corrispondenza del marciapiede parallelo, non raggiunto dallo scavo, si possono invece cogliere le tracce imputabili all'invasione della strada ad opera di una piccola fondazione nord-sud.

Particolari circostanze, quali la presenza di alcune fosse al centro del vano, hanno inoltre consentito di appurare, per la prima volta, che la fase stradale monumentale realizzata in grosse lastre poligonali di bardiglio, da tempo individuata<sup>7</sup> come si è detto, è stata preceduta da un primo basolato, di cui si ignora l'estensione e lo sviluppo, ma che per un periodo non breve a partire dalle prime fasi di vita della neo-città, ha costituito il primo rivestimento lapideo dell'asse stradale soprastante la *cloaca maxima*. Non si possiedono elementi materiali per stabilire la cronologia della successione delle varie sistemazioni, per la mancanza di contesti affidabili, - la stratificazione è stata infatti danneggiata - o per l'impossibilità di scavarli. Peraltro dal terreno di riempimento costipato nella fossa di fondazione della *cloaca*, esplorato parzialmente, sono emersi alcuni frammenti di Terra Sigillata appartenenti a produzioni diverse databili entro l'età augustea. Il basolato in bardiglio, secondo nella successione delle pavimentazioni lapidee, risale necessariamente alla piena età imperiale. Ci si limita ad osservare che di recente è stato evidenziato l'ampio utilizzo di questo tipo di marmo locale nei programmi di monumentalizzazione urbana, come si può vedere nella seconda fase della *Porta Prætoria* e del Foro.<sup>8</sup> L'esposizione seguente dei dati rispecchia la situazione che si è presentata in fase di scavo, seguendo a ritroso le diverse fasi costruttive del tratto di *cardo maximus* individuato.<sup>9</sup>



1. Affioramento dell'acciottolato US 6. Veduta generale da ovest. (G. Avati)

## L'acciottolato e il secondo piano basolato

Alessandra Armirotti\*

L'asportazione del sottile piano di calpestio della cantina (US 1) ha messo in luce una serie di basoli della pavimentazione stradale antica (US 4), conservati prevalentemente lungo la muratura perimetrale meridionale del vano, e un acciottolato fitto e compatto, esteso in senso est-ovest, delimitato sui lati da basoli in bardiglio in parte rimaneggiati.<sup>10</sup> Al centro della cantina, la sequenza stratigrafica si presentava disturbata e lacunosa a causa di una serie di buche moderne (UUSS 2, 9) che ne inficiavano la lettura.<sup>11</sup> Nella zona settentrionale, a una quota pressoché complanare a quella dei basoli, si metteva in luce un fitto acciottolato (US 6) tagliato a sud dalla buca US 2, in asse con il *summum dorsum* della strada romana. I ciottoli (fig. 1), di medie e piccole dimensioni, si presentavano tutti disposti di piatto, connessi e piuttosto ravvicinati fra loro, con evidenti segni di consunzione da frequenti passaggi. Qua e là si notava la presenza di frammenti di laterizio. I limiti est e ovest di questa struttura erano ben definiti, costituiti da basoli in bardiglio, sfruttati come margine d'appoggio dei ciottoli. Questa particolare conformazione e la posizione dell'acciottolato facevano pensare a una ben strutturata forma di risarcimento della sede stradale basolata, in quel punto, forse, più soggetta a usura. I 20 basoli (fig. 2) rinvenuti, tutti in bardiglio tranne uno, di forma poligonale, si presentavano piuttosto ben conservati, ancora abbastanza saldamente connessi fra loro e affiancati come nella situazione originale. La maggiore concentrazione di basoli si trovava nell'angolo sud-ovest del vano, mentre nel tratto centrale alcuni elementi venivano a mancare, evidenziando così grosse lacune nel profilo viario. Altri, poi, presentavano segni di rottura dovuti alla buca moderna US 2, che ne aveva anche inciso il terreno rossiccio di appoggio e allettamento (US 5). Là dove questi mancavano, si scorgevano chiaramente i negativi delle impronte degli elementi rimossi dalla pavimentazione stradale.<sup>12</sup>

La maggior parte dei basoli aveva una superficie piuttosto liscia e regolare, e solo uno sembrava presentare una leggera impronta, con sezione a U appena intuibile, in direzione nord-sud, interpretabile, probabilmente, come solco carraio.<sup>13</sup> Procedendo con lo scavo verso ovest, si metteva in luce una situazione piuttosto articolata e strutturata: il basolo di forma triangolare che costituiva il limite ovest dell'acciottolato, infatti, era affiancato da altri due elementi, di cui quello centrale risultava inserito nel terreno di taglio. Un altro elemento lapideo contiguo invadeva il filo orientale di una struttura muraria a secco, orientata nord-sud come la strada e rasata alle fondamenta<sup>14</sup> (US 11), costruita in ciottoli e pietre di piccole dimensioni. A sud di questo gruppo di basoli veniva messo in luce uno strato compatto di pietre, disposte piuttosto irregolarmente (US 17), che poteva far pensare ad un risarcimento, poi sprofondato, di una lacuna della sede stradale.

La prosecuzione dello scavo verso est permetteva invece di acquisire ulteriori dati relativi alla sistemazione della sede viaria del *cardo maximus*. Sotto un crollo spianato di laterizi e frammenti di travertino (US 3), che ha restituito un antoniniano di Probo (276-282 d.C.), individuato all'estremità orientale della cantina, sono stati messi in luce due grandi blocchi di travertino (US 7), infissi nel terreno e accostati l'uno all'altro con andamento nord-sud, appartenenti alla crepidine est della strada (fig. 3). La loro quota, del tutto complanare a quella dei basoli US 4, permetteva di mettere in fase questi due elementi della sistemazione stradale, sebbene i blocchi fossero chiaramente inclinati e scivolati verso est a causa verosimilmente di asportazioni successive. Il loro pessimo stato di conservazione e la ristrettezza della porzione indagata non permettevano di verificare né l'ampiezza del marciapiede, né, tanto meno, la presenza di elementi di rivestimento. Intorno ai blocchi di travertino si rivelava solamente uno strato di numerose schegge dello stesso materiale mescolate a frammenti di laterizi, frutto verosimilmente di opere di spoliazione e rimaneggiamenti.

A ovest dei blocchi della crepidine si appoggiava poi uno



2. Particolare del basolato in bardiglio (porzione ovest). (B. De Gattis)





3. Margine della crepidine orientale del *cardo maximus*. (A. Armirotti)

strato compatto di grossi laterizi per lo più integri, privi di bolli (US 8), disposti di piatto e molto ravvicinati fra loro, che copriva in parte un grosso basolo, ancora integro e coerentemente connesso con il filo della crepidine, ma ormai collassato verso ovest. I laterizi venivano forse a formare, in questo modo, una sorta di piano, per colmare il vuoto venutosi a creare con l'inclinazione eccessiva tra basolo e crepidine. A questo punto lo scavo permetteva di mettere in luce un tratto, breve ma esteso in larghezza per circa 8,4 m, della pavimentazione monumentale del *cardo maximus* della città, la cui ampiezza, per analogia col *decumanus maximus*, si può stimare in circa 20 m, comprese le crepidini.<sup>15</sup>

### Il basolato stradale più antico

La presenza, al centro della cantina, di una grossa buca (US 13bis) che risultava tagliare sia i basoli (US 4) sia l'acciottolato (US 6), permetteva di proseguire lo scavo in profondità, e di osservare come i resti rinvenuti non appartenessero al primo allestimento del *cardo maximus*. Si metteva infatti in luce un altro tratto di sede viaria, costituito da un piano di basoli, a una quota inferiore rispetto ai precedenti di 20-25 cm, e separato da questi da un livello spesso e compatto di terra ghiaiosa (residuo di US 13bis). Si trattava di 6 grossi elementi poligonali (US 16), molto regolari e ben connessi fra loro, in pietra locale, in corrispondenza dell'asse mediano della strada romana. Alcuni degli elementi presentavano leggere solcature parallele in direzione nord-sud, larghe circa 10 cm, riferibili a solchi carrai.<sup>16</sup> Al di sotto di questo piano di basoli si metteva in luce uno strato di terreno rossiccio, a matrice ghiaiosa (US 14), spesso circa 40 cm, asportando il quale è emerso un breve tratto dell'estradosso della cloaca, conservato integralmente, in opera cementizia con abbondante impiego, soprattutto sulla sommità della volta, di schegge di calcare<sup>17</sup> (fig. 4).

Da questo importante ritrovamento risulta chiara l'esistenza di un primo piano stradale del *cardo maximus*, monumentale e strutturalmente ben definito e organizza-

to, già dotato dell'impianto fognario sottostante, che si può senza dubbio attribuire alla fondazione di *Augusta Prætoria*.

In un momento successivo, impossibile tuttavia da precisare cronologicamente, viene realizzato un secondo piano stradale in basoli di bardiglio, con il quale convive da un certo momento un importante risarcimento in ciottoli, che perpetua nel tempo la funzione viaria di una delle due direttrici stradali più importanti della città.

Solo in un periodo successivo, genericamente attribuibile alla prima età medievale, l'asse viario viene in parte obliterato e invaso, nella sua imponente e definizione lineare, dalle strutture abitative o cortilizie di una città che si sta trasformando.

### Abstract

An excavation work inside a cellar showed different phases of the *cardo maximus*, the main north-south road of the roman town. The stratification, despite the gaps, allowed to see three road levels, of which the oldest, made up of local stones, had never been found. On the remains of Aymavilles marble slabs, belonging to the better known road that in the imperial age replaced the previous one, and whose carriageway was almost ten metres wide, it was possible to notice the renewal of the central part with a cobbled roadbed in relief.

1) L'indagine è stata eseguita da G. Avati, L. David, B. De Gattis, M. Vantini, F. Vestena dell'Ufficio beni archeologici regionale, con la collaborazione della dott.ssa A. Armirotti, consulente esterna.

2) C. Promis 1862, pp. 137-138.

3) P. Barocelli 1948, coll. 133-136.

4) A.M. Cavallaro 1997, per il tratto nei pressi della *Porta Decumana*.

5) A seguito di ristrutturazioni edilizie, sono stati individuati tratti del *decumanus maximus* in via De Tillier nel 1985 (proprietà Jaccod, scavo Mollo) e nel 1987 (proprietà Napoli, scavo Mollo-Cavallaro); un ulteriore tratto è emerso nel 2003, in P. Framarin 2004, pp. 183-188.

6) Nel corso della realizzazione di un cavidotto (scavo inedito, 1999-2000).



- 7) Nei resoconti dei vecchi ritrovamenti di tratti stradali basolati, quando viene descritto il litotipo impiegato, si tratta del bardiglio di Aymavilles.
- 8) P. Pensabene 2005, pp. 221-229 propone per il rifacimento delle facciate della *Porta Prætoriana* l'epoca giulio-claudia; R. Mollo Mezzena, P. Framarin 2007.
- 9) Il locale, denominato Cantina A, si sviluppava prevalentemente in senso est-ovest, con un'estensione di circa 8,2 m (in senso nord-sud, invece, misurava solamente 2,4 m).
- 10) L'acciottolato si estendeva in senso est-ovest per circa 2,6 m, mentre in senso nord-sud si conservava solo per circa 0,8 m.
- 11) Le vicende edilizie della cantina hanno, come spesso si riscontra, disturbato non poco la stratificazione archeologica, arrivando a incidere i livelli in posto e a reimpiegare, nell'elevato, elementi lapidei di età romana.
- 12) L'insieme dei basoli comunque permetteva di apprezzare una notevole porzione di strada antica, larga in senso est-ovest circa 7 m.
- 13) Tutti gli elementi visti in sezione presentavano una sagomatura a cuneo di spessore piuttosto irregolare.
- 14) Ne è stato visto un tratto di 1 m: proseguiva verso nord sotto il muro perimetrale della cantina, mentre a sud era stata interrotta da opere edilizie moderne. Nulla si può dire riguardo il suo piano d'uso.
- 15) È stata determinata l'ampiezza della sede carrabile - 9,84 m - e delle crepidini - 5 m l'una. R. Mollo Mezzena, 1992, pp. 57-72. Si veda inoltre in proposito P. Framarin 2004, pp. 183-188.
- 16) Si notava, tra alcuni di questi basoli, la presenza di inzeppature costituite da schegge di pietra locale, fittamente infisse nel terreno.
- 17) L'estradosso della cloaca si veniva così a trovare a circa 80 cm di profondità dal profilo superiore dei basoli più alti (US 4), e a circa 50 cm da quello dei basoli inferiori (US 16).

#### Bibliografia

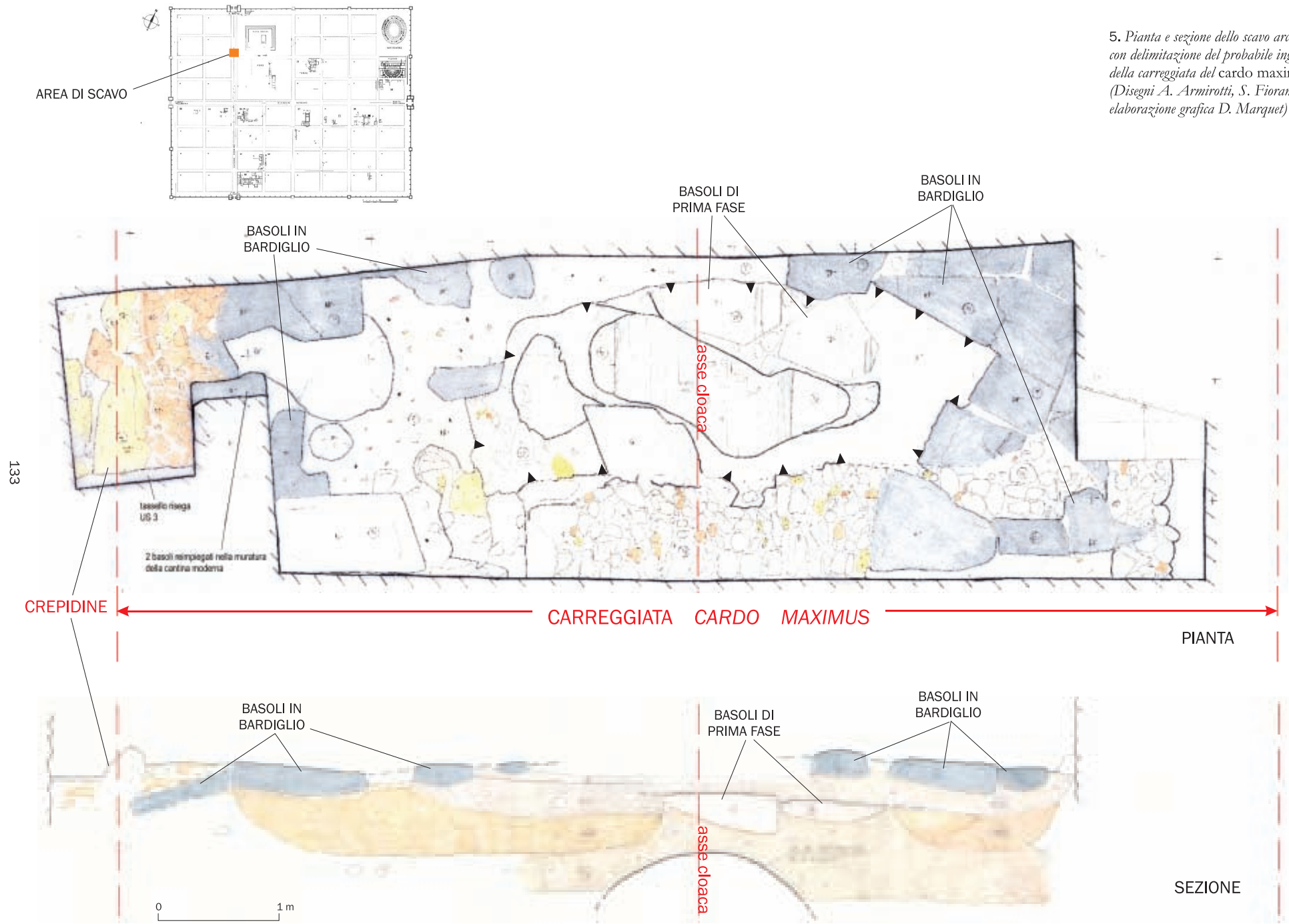
- P. Barocelli, *Forma Italiae, Regio XI Transpadana, vol. 1: Augusta Prætoriana*, Roma 1948.
- A.M. Cavallaro, *Saggi di scavo nell'ex-Ospizio di carità. Contributo alla conoscenza di Aosta romana*, in *La Biblioteca regionale di Aosta*, Aosta 1997, pp. 31-43.
- P. Framarin, *Note integrative alla topografia di Augusta Prætoriana nell'area a sud del foro*, in "Bollettino della Soprintendenza per i Beni Culturali", Regione Autonoma Valle d'Aosta, n. 1, 2003-2004, pp. 183-188.
- R. Mollo Mezzena, *Aggiornamento sulle conoscenze archeologiche della città e del suo territorio*, in *Atti del Congresso sul Bimillenario della città di Aosta, Bordighera-Aosta 1982*, pp. 205-315.
- R. Mollo Mezzena, *La strada romana in Valle d'Aosta: procedimenti tecnici e costruttivi*, in *Tecnica stradale romana*, Roma 1992, pp. 57-72.
- R. Mollo Mezzena, P. Framarin, *Pavimentazioni e rivestimenti architettonici nell'edilizia pubblica di Augusta Prætoriana*, in *Actes du XI<sup>e</sup> Colloque international sur les Alpes dans l'Antiquité*, (Val de Bagne, 15-17 septembre 2006), in corso di stampa, 2007.
- P. Pensabene, *Monumenti augustei delle province alpine occidentali: cultura architettonica, materiali e committenza*, in *Studi di archeologia in memoria di Liliana Mercado*, Quart (Aosta) 2005, pp. 221-229.
- C. Promis, *Le antichità di Aosta*, Torino 1862.

\*Archeologa, collaboratrice esterna.



4. Veduta dei livelli stradali sovrapposti alla cloaca (veduta da est). (A. Armirotti)

5. Pianta e sezione dello scavo archeologico con delimitazione del probabile ingombro della carreggiata del cardo maximus. (Disegni A. Armirotti, S. Fiorani; elaborazione grafica D. Marquet)



133