

NOTE INTEGRATIVE ALLA TOPOGRAFIA DI AUGUSTA PRAETORIA NELL'AREA A SUD DEL FORO

Patrizia Framarin

Ricerche condotte nei vani scantinati di uno stabile in via De Tillier, in corso di ristrutturazione, hanno consentito di saldare, topograficamente parlando, alcuni spazi di carattere pubblico in una zona di *Augusta Praetoria*. Lo sviluppo particolarmente allungato in senso nord-sud dei vani interrati in cui si è svolta la ricerca, ha consentito di percorrere nell'arco di oltre 20 m, la conclusione occidentale del porticato forense, il passaggio pedonale e carrabile del *decumanus maximus*, "attraversando la strada" fino alla crepidine prospiciente l'*insula* 35. Localizzato un tratto della cloaca sottostante il decumano, è stata inoltre ritrovata una *fistula plumbea*, ancora in giacitura primaria all'interno dei resti del sedime stradale. Premessa dell'intervento ricognitivo è un quadro di riferimento topograficamente noto nelle sue maglie principali, per quanto riguarda la città antica,¹ la cui acquisizione ha permesso di intervenire in maniera quasi selettiva, tenuto conto degli spazi e delle quote disponibili per l'indagine.

L'esposizione dei risultati dello scavo seguirà un criterio procedente da nord a sud, affrontando i vari argomenti in successione. A livello generale si sottolinea che i resti monumentali, conservati a livello di fondazioni, privi di interro coerentemente stratificato, come spesso avviene nei locali scantinati, non offrono particolari appigli di carattere cronologico, utili a chiarirne l'appartenenza a fasi specifiche di età romana. Una eccezione è costituita dallo scavo di un tratto della fossa di fondazione della cloaca sottostante il decumano.

Il porticato occidentale della platea forense (tav. II)

La prima vasta cantina esplorata ha restituito le tracce, corrispondenti alle *imae* fondazioni, del muro di stilobate del portico forense, per un tratto di 4,00 m. L'analisi della muratura d'ambito della cantina A sul limite nord del vano, ha inoltre consentito il recupero del profilo in sezione della struttura (US 6) rimasta ivi inglobata e camuffata da un tamponamento posticcio. Per le dimensioni massime (alt.=0,85 m; larg.=1,12 m) e la posizione, la fondazione è confrontabile con la corrispettiva base di portico, messa in luce nello scavo dell'ala orientale della platea forense.² A giudicare dai resti pur esigui della muratura, il suo sviluppo in senso nord-sud, oltrepassando il limite meridionale della platea, raggiungeva il margine interno della crepidine del *decumanus maximus*, venendo a confermare le risultanze di un'indagine condotta nel settore simmetrico a est.³ I resti di questa struttura di chiusura, ad orientamento est-ovest, sono stati individuati in connessione con la precedente base di porticato, parzialmente conservati sotto i muri d'ambito meridionali della stessa cantina (US 7). Insistono del resto sulla prosecuzione occidentale della fondazione muraria, riconosciuta durante lo scavo all'interno della vicina cappella di San Grato.⁴

Un ulteriore elemento d'interesse rinvenuto nel vano consiste in una canaletta in muratura, coperta da lastre in pietra (US 4). L'andamento, in senso obliquo da nord-ovest a sud-est, e la quota sembrano pertinenti ad un condotto di

scarico, transitante sotto il piano del porticato e poi del marciapiede nel suo percorso verso la cloaca sotto la via. Interventi moderni atti al suo ripristino, ne hanno probabilmente ridefinito le sponde e il fondo al fine di adattarlo agli usi correnti nella cantina prima della sua ristrutturazione. Il funzionamento, simulando il quale si è tentato di stabilire un collegamento con la cloaca romana, appare attualmente limitato alla dispersione nel terreno.⁵ Estesi placcaggi cementizi hanno impedito l'analisi dello spazio tra la fine del portico e il marciapiede, in corrispondenza del quale non sono emerse tracce di elementi strutturali significativi ad indicare la forma architettonica del raccordo: dal confronto delle quote relative si apprezza tra le due parti un dislivello di circa 90 cm, verosimilmente colmato da alcuni gradini.

Il *decumanus maximus* e le *crepidines laterali* (tav. II)

Il rivestimento in basoli dell'arteria stradale si è conservato in diversi punti delle cantine, presentandosi sia in piano che in sezione. L'area più estesa di conservazione in pianta corrisponde a parte della superficie di una cantinetta voltata (C) ricavata nel sottosuolo del cortile dell'edificio, i cui muri appoggiano direttamente sulla strada antica. I basoli che formano la pavimentazione sono blocchi in bardiglio poligonali, connessi in modo da ottenere la copertura continua del sedime. La costruzione del muro sud della cantina ha provocato l'asportazione del basolato, di cui rimangono alcuni negativi e una successiva formazione di fosse, come l'US 25, con riempimento moderno. La porzione di strada, coperta solo dal fondo terroso della cantina, si trova tra l'asse mediano e il bordo settentrionale della carreggiata, con la caratteristica inclinazione nel punto d'incontro tra i basoli e la delimitazione del marciapiede, conseguente alla conformazione del *summum dorsum* stradale. Del limite



1. Alcuni dei basoli rinvenuti.
(G. Avati)

della crepidine, contro cui si disponevano i basoli della strada, non rimane su questo lato che la fossa di asportazione continua dei blocchi di cordonatura, ricca di spezzoni e schegge di calcare locale. Nella porzione di marciapiede indagata, molto circoscritta, non è stata individuata nessuna traccia di rivestimento specifico: i residui delle attività di recupero e asportazione poggiavano direttamente su un livello di terreno scelto, a matrice argillosa (US 11). Alla base di questo deposito, verso il piano di allettamento dei blocchi della crepidine, si rilevava la presenza di schegge dello stesso materiale, da associare alla rifinitura ed alla posa degli elementi in fase costruttiva. Un ulteriore tratto di pavimentazione stradale è stato osservato in un'altra cantina, subito a est della precedente. In questo caso gli elementi lapidei che costituiscono il piano stradale si trovano, per così dire, imprigionati alla base di due prospetti murari contrapposti. Se ne ricava una sezione relativa al *summum dorsum* e allo sviluppo della carreggiata meridionale fino alla sua conclusione contro il bordo del marciapiede sud. Il limite meridionale della strada è infatti perfettamente individuato dalla permanenza del nesso tra un basolo e due blocchi squadrati in calcare locale in posizione verticale, elementi superstiti del filo della crepidine. La conservazione dei resti relativi alla sistemazione viaria e pedonale, pur se discontinua e frammentaria, permette a consuntivo di determinare l'ampiezza della sede carrabile - 9,84 m - e delle crepidini - 5,00 m l'una.

La circolazione dei carri è attestata dalla presenza di orme, con debole sezione a U, larghe 6 cm, lette sia in sezione sia in pianta. La parzialità dei dati non consente di calcolare l'interasse delle corsie di marcia.⁶

La sede del *decumanus maximus* era già stata individuata in occasione di ristrutturazioni di edifici lungo il lato meridionale di via De Tillier, negli anni 1986 e 1987.⁷ In ultimo, resti della pavimentazione stradale sono emersi nel corso di indagini condotte lungo via Aubert, preliminarmente ai lavori di posa del cavidotto nel 1999 e in relazione agli scavi intorno alla *Porta Decumana*, occasione in cui si verificò l'ampiezza della strada basolata in stretta dipendenza dalla luce del fornice centrale della Porta.⁸

Il sottofondo della strada è stato osservato soltanto nella sezione ricavata a filo del limite della cantina D, nel corso dell'approfondimento di scavo che ha poi permesso la localizzazione della cloaca. La presenza di un muro di perimetro dell'edificio in appoggio sui basoli, l'assenza dei medesimi dalla superficie del vano, eliminati per sfruttare il volume dello scantinato, hanno prodotto molto probabilmente un effetto di schiacciamento sul profilo della massima curvatura, provocandone una parziale sconnessione. Non è stato di fatto possibile scavare i livelli di allettamento dei basoli secondo la loro giacitura, poiché sostituiti dal fondo moderno della cantina almeno fino all'estradosso della cloaca. Riguardo alla tecnica costruttiva adottata si può però osservare che gli elementi posti al centro della strada sono sagomati irregolarmente a forma di cono per assicurare l'ancoraggio al sottofondo e sono di modulo inferiore rispetto a quelli laterali, più grandi e tendenzialmente lastriformi, probabilmente per facilitare la costituzione di un piano di smaltimento delle acque meteoriche, contenuto dagli elementi limite della crepidine.⁹ La sezione di risulta ha comunque restituito, al di sotto degli elementi di pavimentazione, apporti ghiaiosi

(US 13) di spessore non costante, in appoggio su un terreno limoso compattissimo, di colore grigiastro, con striature rossicce provocate dallo sbriciolamento di laterizi (US 14) e frammenti minuti di calcare e di pietra. Un ulteriore livello a matrice limosa, di colorazione grigio verde, (US 16) costituisce il primo livellamento della sede stradale realizzato subito dopo la chiusura della fossa di fondazione¹⁰ aperta per realizzare la cloaca collocata sotto l'asse stradale.

Impianti per lo smaltimento e l'adduzione delle acque (tav. I)

A 60 cm di profondità rispetto al profilo della strada, coperto dall'US 16 appena descritta si è presentato l'estradosso della cloaca¹¹ relativa al *decumanus maximus*, in opera cementizia, con abbondante impiego di schegge di calcare, utilizzate radialmente nelle reni della volta (cantina D). Un sondaggio lungo il fianco meridionale ha svuotato del suo riempimento la fossa di fondazione, US 18, che è stato possibile seguire fino all'innesto del voltino sul montante verticale. Quest'ultimo è stato costruito invece contro terra, evidentemente dall'interno del condotto. Scarsi materiali ceramici all'interno del cavo di fondazione, di natura non particolarmente eloquente ai fini di una datazione puntuale, permettono comunque di non allontanarsi dalla prima metà del I secolo d.C., confermando la cronologia alta attribuita alle infrastrutture primarie del centro urbano, quali appunto la rete fognaria.¹² L'allargamento verso est del piccolo sondaggio nel terreno soprastante la cloaca, ha evidenziato ancora una zona di interro originale (US 16), relativa alla preparazione della sede stradale. Annegato al suo interno è emerso un tratto di *fistula plumbea* trasversale alla strada, in appoggio diretto sulla volta del condotto fognario. L'adduzione d'acqua proveniente da nord-ovest e diretta all'*insula* 35, spezzata alle estremità, è formata da tre segmenti, di cui due lunghi 180 cm, l'ultimo, più breve, interrotto in prossimità del salto di quota necessario a sottopassare il marciapiede meridionale. Il passo del tubo, a sezione ovale e saldatura superiore, è di 8,50 cm, compreso tra i moduli delle *fistulae quinum denum* e *vicenariae*;¹³ la conformazione a segmenti consente un miglior adattamento alle caratteristiche del percorso interrato, comportando per contro l'aumento delle saldature necessarie tra un modulo e l'altro. Nel tratto osservato, i due punti di giunzione dei setti presentano oltre alla fasciatura a manicotto delle estremità, un insolito elemento di coronamento a piastra sovrapposto. Tale dispositivo è già stato rilevato lungo una *fistula* rinvenuta nel 1985 nel corso di scavi nella zona a nord della cattedrale, subito a oriente del criptoportico forense.¹⁴ Si tratta forse di un elemento di rinforzo, atto a proteggere le giunture dal contatto con gli elementi della pavimentazione stradale sovrapposti, segnalandone la presenza a chi interveniva dall'alto? Tra i numerosi ritrovamenti del passato, vengono anche segnalati tubi di piombo immorsati in malta signina,¹⁵ mentre mancano del tutto le attestazioni di *fistulae* iscritte.¹⁶

L'adduzione d'acqua pare interessare l'*insula* 35, posta subito a sud del tratto stradale messo in luce, dove la necessità di un abbondante approvvigionamento idrico trae giustificazione dalla presenza di un ninfeo e dal successivo apparato a carattere funzionale con vasche, relativo a cambiamenti d'uso intercorsi nel II secolo d.C.¹⁷

Abstract

The archaeological survey carried out in a series of basements in town allowed to collect some topographical data about the area south of the *Forum*. At the foundation level the ruins of the west arcade wall of the forensic bed were found, as well as its intersection with a delimitation east-west structure, on the pavement edge. Moreover, stretches of road bedplate belonging to *decumanus maximus* and elements delimitating the south pavement were brought to light, allowing to obtain a section of the colony main road and to calculate its size. A stretch of lead pipe, formed by different segments welded together, was found in its original position under the road level, supporting the *cloaca* vault under the *decumanus*.

- 1) La *Forma Urbis* frutto delle acquisizioni archeologiche fino al 1988 è in R. Mollo Mezzena, C. Balista, E. Peyrot 1988, con bibliografia precedente; in particolare le problematiche relative all'area forense sono state ulteriormente approfondite in *eadem* 1999, p. 97 e ss.
- 2) R. Mollo Mezzena 1999, p. 108, nota 64, fig. 4.
- 3) R. Mollo Mezzena 1999, p. 109, nota 66. Anche in questo caso sono state ritrovate strutture conservate a livello delle fondazioni (cantine di Palazzo Darbelley e nella proprietà Béthaz).
- 4) A.M. Cavallaro, G. De Gattis, A. Sergi 1993, pp. 26-29.
- 5) Peraltro è molto probabile che le fondazioni profonde dello stabile abbiano interrotto il corso del condotto.
- 6) L'unico rapporto rilevabile è probabilmente la distanza tra le due corsie di marcia (150 cm). In R. Mollo Mezzena 1992, p. 67, Tabella C, le attestazioni delle rotaie rilevate sui resti stradali nel territorio.
- 7) R. Mollo Mezzena, C. Balista, E. Peyrot 1988, pp. 79-80, scavi effettuati all'interno delle proprietà Napoli e Jaccod.
- 8) A.M. Cavallaro 1997, p. 39. In questa occasione venne pure rilevata la presenza di un piano di calpestio organizzato precedente il pavimento in basoli.
- 9) Il confronto tra le prescrizioni degli autori, da Stazio a Vitruvio, in merito alla preparazione dei fondi stradali è spesso discordante con le realtà riscontrate archeologicamente, segno di un'applicazione pratica calibrata costantemente sulle effettive esigenze di stabilità in relazione alla fisionomia dei terreni. Si vedano ad esempio le considerazioni in merito a *Faventia*, in C. Negrelli 2000, pp. 92-96.
- 10) Il terreno di riempimento della fossa ha la stessa matrice e lo stesso scheletro lapideo del suolo basale in cui è stata tagliata. A coronamento della fossa ricolmata, in prossimità della massima curvatura dell'estradosso della *cloaca*, insisteva una fila di ciottoli con lo stesso orientamento del condotto. Si tratta di un dettaglio privo di significato dal punto di vista strutturale, ma forse portatore di una qualche indicazione nell'ambito del cantiere di realizzazione.

- 11) Anch'essa già localizzata in diverse occasioni si veda da ultimo, R. Mollo Mezzena 2004, Tabella I, p. 101, con l'elenco dei tratti rinvenuti e fig. 14, in particolare "a" e "d".
- 12) R. Mollo Mezzena, C. Balista, E. Peyrot 1988, periodo Vb (25 a.C. - 10 d.C.) e periodo Va (10 d.C. - 90 d.C.), pp. 79-86.
- 13) R. Mollo Mezzena 2004, pp. 74-76, fig. 12 e tabella H, sulle condutture di distribuzione urbana a pressione, interrate sotto le strade e lungo i marciapiedi; J.-P. Adam 1989, p. 276.
- 14) Su puntuale segnalazione di S. Pinacoli, che ringrazio. Della tubazione con andamento est-ovest è stato ritrovato un ulteriore tratto nel 1987. Per la posizione si veda Ch. Bonnet 1987, fig. 2, p. 102.
- 15) J.-B. De Tillier 1737 (1968), p. 22.
- 16) R. Mollo Mezzena 2004, p. 75.
- 17) R. Mollo Mezzena 2004, pp. 84-85, fig. 23 a, b.

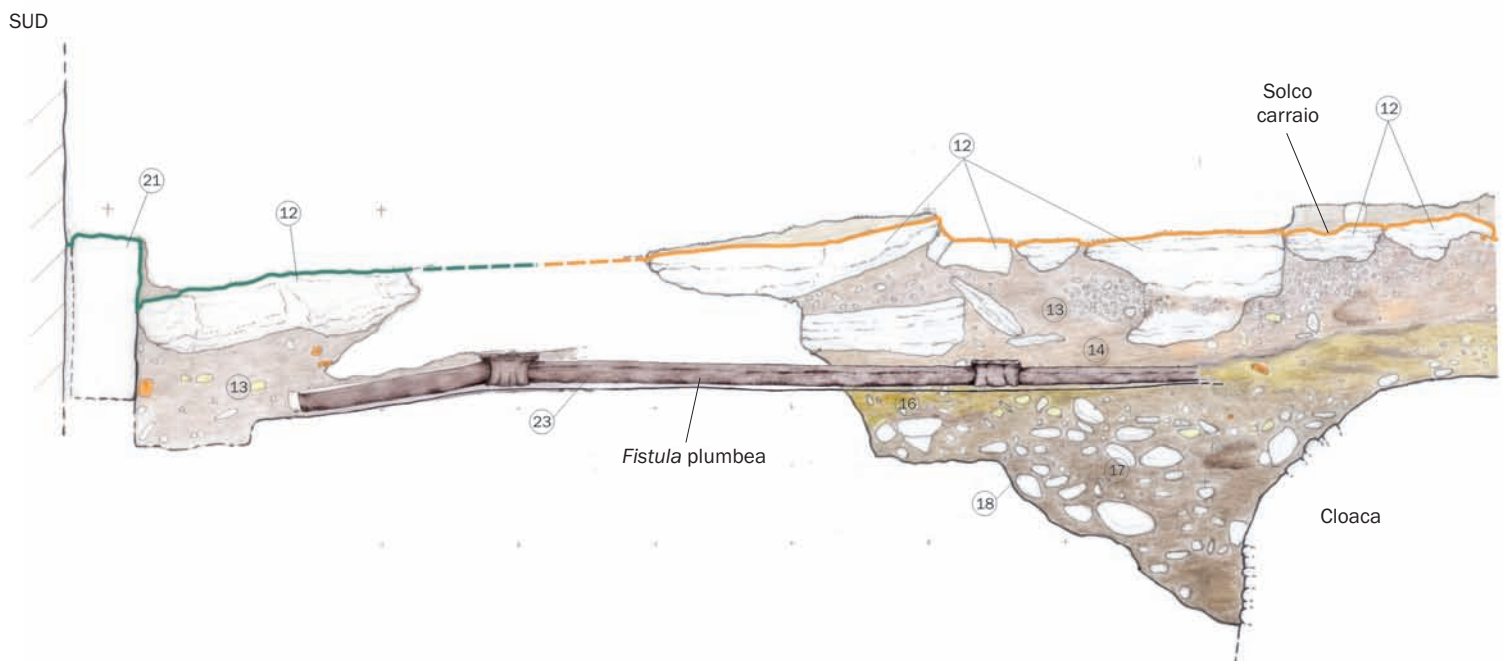
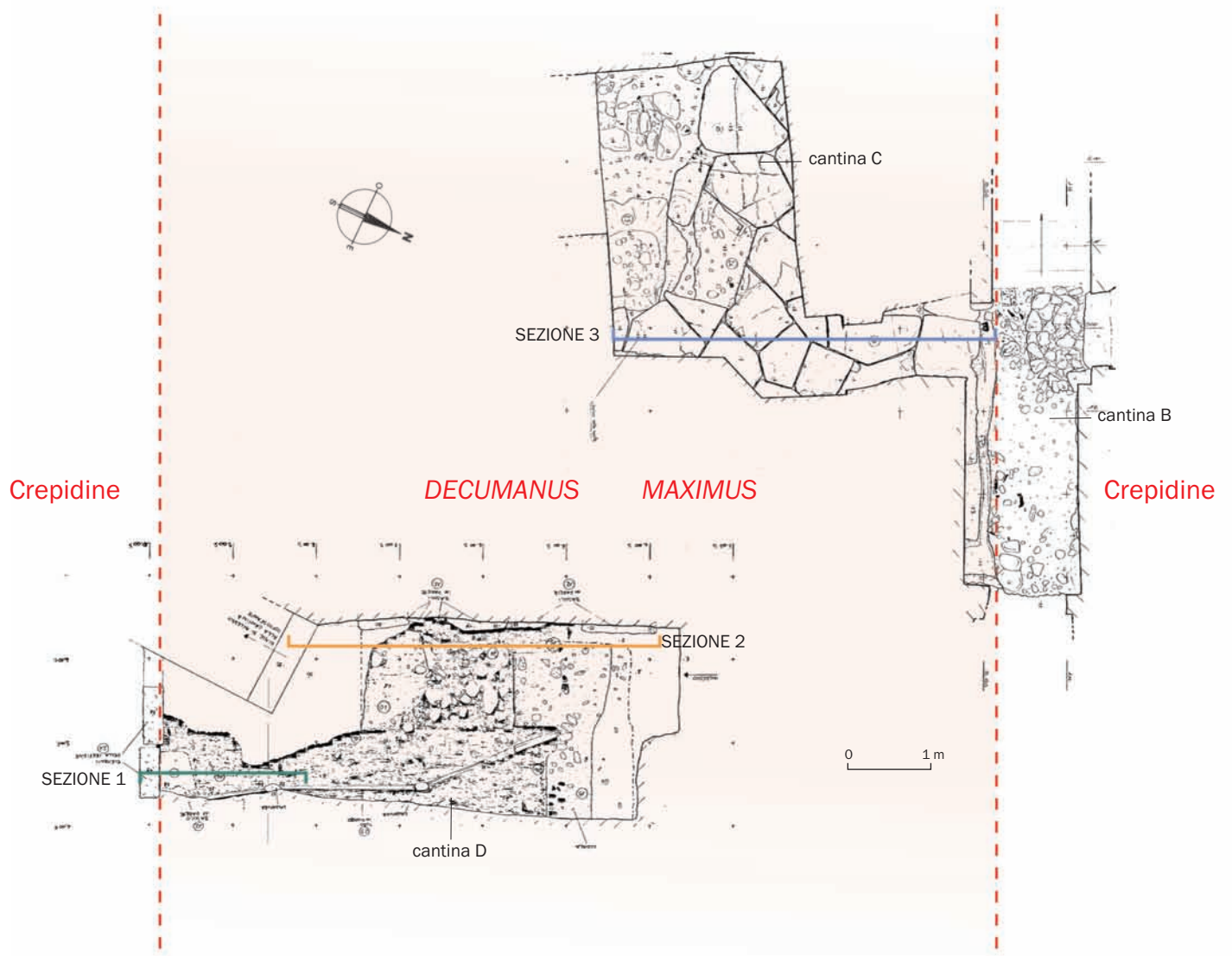
Bibliografia

- J.-P. Adam (1984), *L'arte di costruire presso i Romani. Materiali e tecniche*, Milano 1989.
- Ch. Bonnet, *L'età della Cristianizzazione. Introduction*, in Aosta. *Progetto per una storia della città*, M. Cuaz (a cura di), Aosta 1987, pp. 97-120.
- A.M. Cavallaro, G. De Gattis, A. Sergi, *La cappella di San Grato ad Aosta*, Roma 1993.
- A.M. Cavallaro, *Saggi di scavo nell'area dell'ex-Ospizio di carità. Contributo alla conoscenza di Aosta romana*, in *La Biblioteca regionale di Aosta*, Aosta 1997, pp. 31-43.
- J.-B. De Tillier (1737), *Recueil contenant dissertation historique et géographique sur la Vallée et Duché d'Aoste*, A. Zanotto (a cura di), Aosta 1968.
- C. Negrelli, *Le strade aspetti tecnici ed urbanistici*, in *Progettare il passato. Faenza tra pianificazione urbana e Carta Archeologica*, C. Guarnieri (a cura di), "Quaderni di Archeologia dell'Emilia Romagna", 3, Bologna 2000, pp. 91-96.
- R. Mollo Mezzena, C. Balista, E. Peyrot, *Analisi stratigrafica preliminare del deposito urbano di Augusta Praetoria*, in *Archeologia stratigrafica dell'Italia settentrionale*, 1, Como 1988, pp. 49-109.
- R. Mollo Mezzena, *La strada romana in Valle d'Aosta: procedimenti tecnici e costruttivi*, in *Tecnica stradale romana*, Università di Bologna, L. e S. Quilici (a cura di), Roma 1992, pp. 57-72.
- R. Mollo Mezzena, *Il complesso forense di Augusta Praetoria (Aosta). Problematiche, realtà e prospettive*, in *Studi di Archeologia Classica dedicati a Giorgio Gullini per i quarant'anni di insegnamento*, a cura di M. Barra Bagnasco e M.C. Conti, 1999, pp. 97-119.
- R. Mollo Mezzena, *Augusta Praetoria (Aosta) e l'utilizzazione delle risorse idriche - Città e suburbio*, in *Acque per l'utilitas, per la salubritas, per l'amenitas*, M. Antico Gallina (a cura di), *Itinera*, 4-5, Milano 2004, pp. 59-137.

Si ringraziano i colleghi del Servizio Beni Archeologici che hanno curato lo scavo, la documentazione grafica e il recupero dei reperti. Per il prelievo delle malte ha collaborato il Laboratorio Analisi Scientifiche.



2. La fistula plumbea e la cloaca.
(S.E. Zanelli)



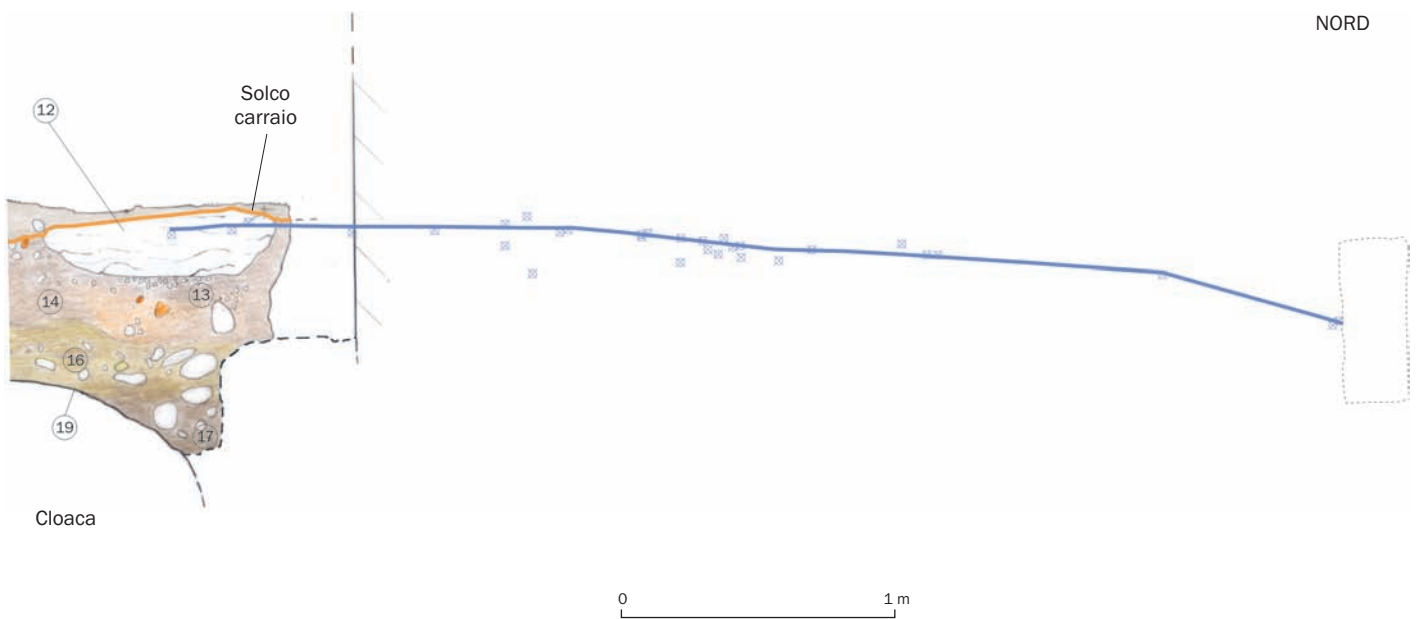
TAV. I

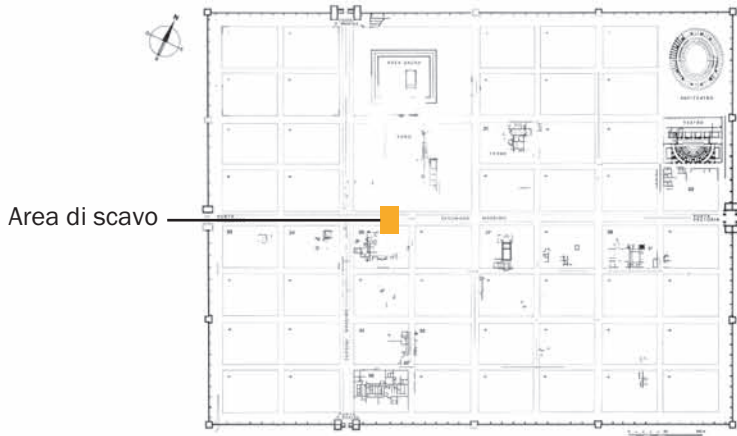
AOSTA - VIA DE TILLIER
Decumanus maximus

Pianta dei ritrovamenti

Sezione nord-sud ricostruita sulla base
delle sezioni parziali 1, 2, 3

Rilievo: L. Caserta, S. Fiorani
Elaborazione grafica: L. Caserta

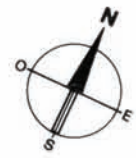
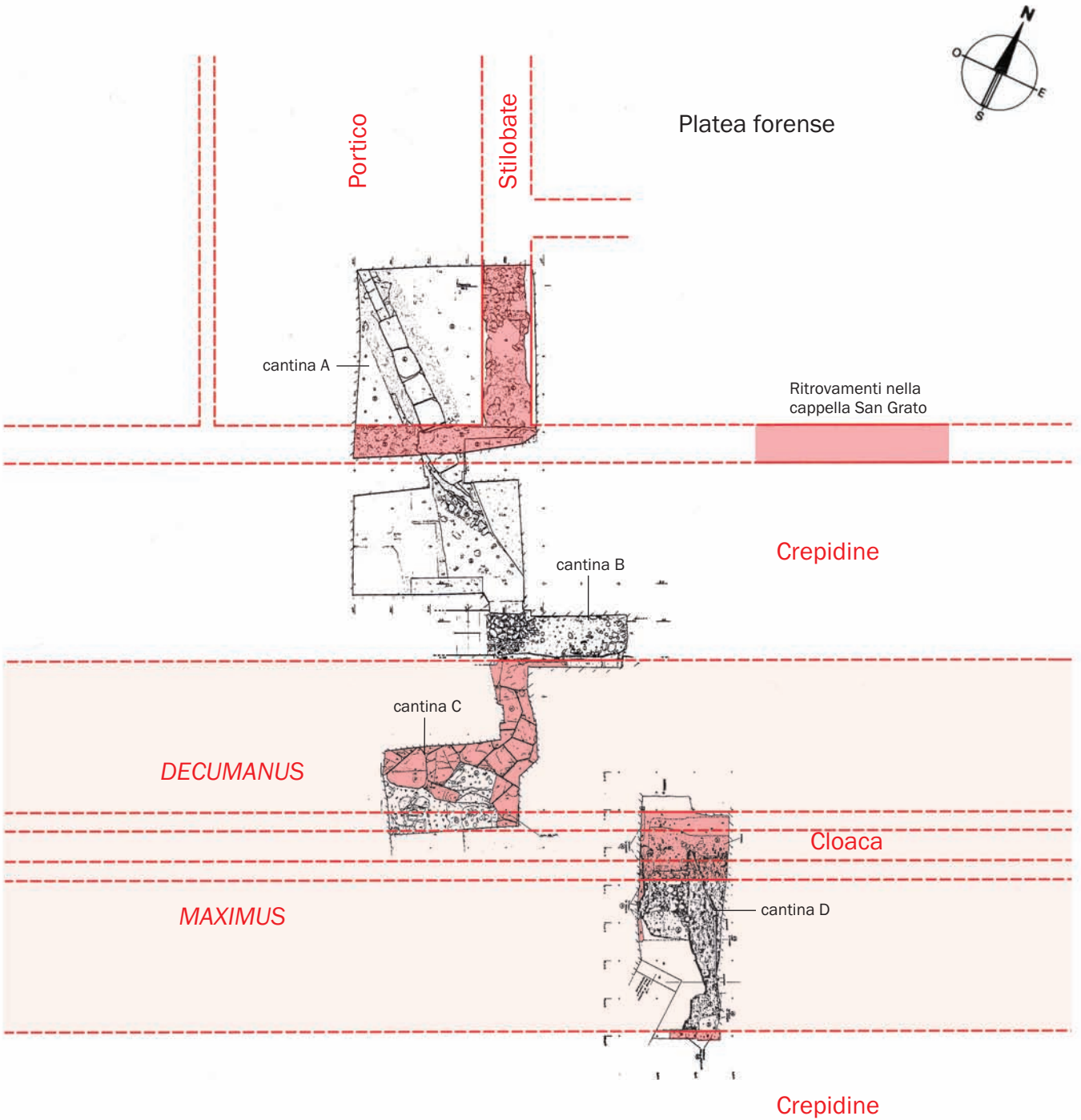




TAV. II

AOSTA - VIA DE TILLIER
 Posizionamento dei sondaggi

Rilievo: L. Caserta, S. Fiorani
 Elaborazione grafica: D. Marquet



Insula 35

