

Roberto Meneghini

Le Strade di Roma nel Medioevo

Riassunto

All'inizio del medioevo a Roma (V–VI sec.) si assiste a un forte spopolamento che riduce almeno del 90% il numero degli abitanti ma anche, a partire dalla metà dell'VIII sec., alla presa di possesso della città da parte del papato che eredita, assieme al patrimonio monumentale, anche il capillare sistema stradale dell'età imperiale. Questo era ancora largamente in buono stato e i suoi tratti principali vengono descritti nei dieci percorsi dell'Itinerario di Einsiedeln. Nel basso medioevo il sistema viario romano si riorganizza in funzione delle processioni papali e delle grandi cerimonie pubbliche e viene integrato con nuovi tratti o con rialzamenti di livello realizzati secondo tecniche differenziate che vanno dai semplici battuti di terra agli acciottolati, sino ai più impegnativi selciati in pietra lavica recuperati dagli antichi basolati.

Keywords: Roma; sistema stradale; Itinerario di Einsiedeln; medioevo; papato.

Der Beginn des Mittelalters (5.–6. Jahrhundert) ging in Rom mit einer starken Entvölkerung einher, in deren Zuge die Einwohnerzahl um mindestens neunzig Prozent zurückging. Darüber hinaus übernahm ab Mitte des 8. Jahrhunderts das Papsttum die Stadt und das zusammen mit den Baudenkmalern der Kaiserzeit geerbte, flächendeckende Straßensystem. Letzteres war noch lange Zeit in einem guten Zustand und Schilderungen seiner wichtigsten Straßenverläufe finden sich in zehn Routenbeschreibungen des *Itinerarium Einsidlense*. Im Spätmittelalter wurde das römische Straßensystem entsprechend den Bedürfnissen päpstlicher Prozessionen und großer öffentlicher Zeremonien reorganisiert und mit neuen Verläufen sowie durch Anhebung des Straßenniveaus in das neue Straßensystem integriert. Die dabei verwendeten Techniken reichten von einfachen Erdaufschüttungen über Kopfsteinbelag bis hin zu aufwendigeren Pflasterungen aus Lavastein, das man aus antiken Straßenpflasterungen zurückgewonnen hatte.

Keywords: Rom; Straßensystem; Itinerarium Einsidlense; Mittelalter; Papsttum.

The beginning of the Middle Ages (5th – 6th century) was accompanied in Rome by severe depopulation, resulting in at least a ninety percent drop in the number of inhabitants. Furthermore, from the middle of the 8th century onward the papacy assumed control of the city and the extensive road network, which it had inherited along with historic buildings from the imperial era. This network remained in good condition for a long time afterward, and portrayals of its most important routes are found in ten route descriptions in the *Itinerarium Einsiedlense*. In the late Middle Ages, the Roman road network was reorganized to accommodate papal processions and large public ceremonies and was integrated into the new road network by adding new routes and raising the road level. The techniques used in this process ranged from simple earth embankments and cobblestone pavements to more elaborate surfaces of volcanic rock that had been reclaimed from ancient paved roads.

Keywords: Rome; road network; Itinerarium Einsiedlense; Middle Ages; papacy.

I Introduzione

Nel corso degli ultimi decenni, grazie alla nascita di una vera e propria disciplina di Archeologia Medievale e grazie anche a una maggiore attenzione nel recupero e nell'analisi dei dati provenienti dagli scavi è stato possibile formarsi un'idea sempre più precisa della trasformazione della città di Roma nel passaggio dall'antichità al medioevo.

Per molti questa idea si è concretizzata a lungo in un'immagine di rovina e di abbandono incontrollati con un pugno di abitanti che si aggiravano quasi abbruttiti tra i resti fatiscenti della città imperiale.¹

Oggi sappiamo che le cose non andarono probabilmente in modo tanto catastrofico ma che la sorte della città fu commisurata al rapido spopolamento verificatosi principalmente nel corso della seconda metà del V – inizio del VI secolo quando i romani, già ridotti di numero intorno ai 500 000, passarono per diversi motivi a circa 50 000 con un vertiginoso calo del 90%.²

Questo brusco svuotamento dell'urbe, che gli scrittori e gli intellettuali di allora non mancarono di rilevare,³ creò un forte *surplus* di disponibilità abitativa e, in generale, edilizia oltre a favorire la trasformazione dell'abitato che, come ha dimostrato lo studio del fenomeno delle 'sepulture urbane' del VI–VII secolo, iniziò a distribuirsi per nuclei

1 L'attenzione per le vicende della città altomedievale si è in un primo momento focalizzata sui centri dell'Italia Settentrionale dalla cui analisi sono nate le posizioni contrapposte degli studiosi che B. Ward Perkins ha definito dei 'continuisti' e dei 'catastro-

fisti'; vedi Ward Perkins 1997. L'intera questione è riassunta in Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 9–10.

2 Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 21–27.

3 Cassiod., *Var.* XI, 39.

sparsi a ‘macchia di leopardo’ con una forte concentrazione solo in corrispondenza del quartiere commerciale del Velabro.⁴

In tal modo la città dovette assumere un aspetto che in certe zone doveva essere di vera e propria rovina mentre in altre i monumenti pubblici, ancora di proprietà imperiale, continuavano a rimanere integri e in taluni casi erano persino oggetto di manutenzione.

Questo stato di cose proseguì sino alla seconda metà dell’VIII secolo quando il cambiamento di alleanze del nascente stato pontificio, che abbandonò Bisanzio a favore dei Carolingi, non trasformò il papato nel nuovo proprietario della dotazione edilizia di Roma.⁵

Da quel momento in poi si assiste a una vera e propria programmazione nella gestione di tale dotazione che vede la riconversione di alcuni complessi monumentali in edifici assistenziali (diaconie e xenodochi) e di culto (chiese e monasteri) e l’utilizzazione di altri come vere e proprie cave per il recupero di materiale da costruzione destinato all’attività edilizia.⁶

Appare evidente come Roma non fosse affatto una città abbandonata o in preda al caos ma, sia pure in proporzione con il diminuito numero di abitanti, un centro attivo e vitale dove si producevano anche generi di lusso⁷ e capace di uno sforzo costruttivo tale da realizzare in pochi anni, tra l’848 e l’852, una cerchia muraria di tre km attorno alla *Civitas Leoniana* che costituisce quasi una replica in scala minore delle mura Aureliane.

La vita e le attività della città dunque si ridussero, ma non vennero mai meno ed è quindi logico pensare alla sopravvivenza, sia pur con modifiche di quota e di struttura, di una larga parte dell’imponente rete stradale urbana ereditata dall’età classica.

I tracciati dei clivi, dei vici e delle ampie vie rivestite di poligoni di selce tipici dell’età classica⁸ continuarono a sopravvivere in grande numero e a collegare tra loro le diverse parti della città per gli scopi più diversi tra i quali rientravano anche il trasporto e la movimentazione dei materiali ricavati dalle demolizioni degli antichi monumenti che venivano convogliati nei cantieri costruttivi della Roma medievale.

Per un’analisi delle trasformazioni e delle vicende del sistema stradale romano nel medioevo disponiamo, come vedremo di seguito, di numerosi dati storici e archeologici che consistono principalmente nelle indicazioni contenute negli itinerari dell’epoca e nei risultati di alcuni scavi recenti.

4 Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 200.

5 Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 53-101.

6 In questo periodo ‘rinasce’ la tecnica costruttiva dell’opera quadrata forse proprio grazie al gran numero di blocchi di tufo e di travertino immessi nel circuito edilizio grazie alle demolizioni dei complessi monumentali di età classica utilizzati come ca-

ve. Da questa ‘nuova’ tecnica deriva anche l’origine dell’abitazione aristocratica altomedievale romana: la *domus solarata*. Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 31-51 e 133-142.

7 Arena, Delogu e Paroli 2001, 79-87 e 331-432.

8 Per una descrizione tecnica della selce utilizzata nelle pavimentazioni stradali vedi Penta et al. 1952.

2 La viabilità nell'altomedioevo – L'Itinerario di Einsiedeln

Alla fine dell' VIII – inizi del IX secolo d.C. risale la fonte forse più importante per la nostra conoscenza della città di Roma nell'altomedioevo: l'Itinerario di Einsiedeln.⁹

L'opera, composta oltre che dall'Itinerario vero e proprio anche da una silloge epigrafica, da una descrizione delle mura di Roma, da una Liturgia della Settimana Santa e da un'antologia di carmi latini, è costituita dalla descrizione di dieci percorsi di visita della città lungo i quali sono citati i monumenti antichi ancora visibili e le chiese che si trovavano alla destra e alla sinistra dei percorsi stessi.

Al di là della interpretazione del documento esso appare di notevole valore rispetto all'argomento qui trattato poiché i percorsi riconoscibili ricalcano nella quasi totalità dei casi i tracciati stradali di età classica dandoci una chiara idea di persistenza e di continuità della viabilità antica in pieno alto medioevo.

Lungo il primo Itinerario, infatti, si riconoscono i tracciati dell'antica *via Recta*,¹⁰ del *vicus Pallacinae*,¹¹ del *clivus Argentarius*,¹² dell'*Argiletum*,¹³ del *vicus Longus*¹⁴ e del *vicus Patricius*.¹⁵

Nel secondo Itinerario ricompare la *via Recta* mentre nel terzo si percorre l'*alta Semita*,¹⁶ il *vicus Laci Fundani*¹⁷ e infine di nuovo l'*Argiletum*.

Il quarto Itinerario testimonia la transitabilità della *via Lata*,¹⁸ il tratto urbano della *via Flaminia*; nel quinto il percorso ricalca il tratto urbano della *via Tiburtina* e ancora il *vicus Patricius*; nel settimo si percorre il tratto urbano della *via Aurelia*, il *vicus Tuscus*,¹⁹ di nuovo l'*Argiletum*, il *clivus Suburanus*²⁰ e il tratto urbano della *via Labicana*; l'ottavo Itinerario si svolge anch'esso, come il primo, lungo la *via Recta*, il *vicus Pallacinae* e il *clivus*

9 De Rossi 1879; Lanciani 1891; Huelsen 1907; Bauer 1997; Santangeli Valenzani 1999a; Santangeli Valenzani 2001; Esch 2008.

10 Corrispondente all'attuale asse: via dei Coronari – via delle Coppelle – piazza Colonna.

11 Compreso più o meno tra l'odierna via delle Botteghe Oscure e il lato orientale della moderna piazza Venezia.

12 Il Clivo Argentario costituiva il proseguimento della *via Lata* e univa l'area dell'attuale piazza Venezia con il Foro Romano costeggiando la base nord-orientale del Campidoglio.

13 La via, che doveva prendere il nome dall'antichissimo quartiere dell'*Argiletum*, si snodava a partire dal Foro Romano, attraverso il Foro di Nerva fino alla confluenza del *vicus Patricius* all'altezza dell'attuale via Urbana.

14 Il *vicus Longus* si snodava all'incirca lungo il percorso della odierna via Nazionale.

15 Il *vicus Patricius*, che univa la *Subura* con la *porta Viminalis* delle mura Serviane, corrispondeva alla moderna via Cavour nel tratto compreso fra largo Visconti Venosta e piazza dei Cinquecento.

16 Il cui tracciato è ricalcato dall'attuale via XX Settembre.

17 Era il proseguimento dell'*alta Semita* verso i Fori Imperiali e corrispondeva all'attuale tracciato: via XXIV Maggio-Salita del Grillo.

18 Il moderno corso Umberto.

19 Il *vicus Tusus* seguiva il percorso dell'odierna via di S. Teodoro.

20 Il Clivo Suburano, che congiungeva la *Subura* con la *porta Esquilina* delle mura Serviane, corrispondeva nel suo tratto più elevato alle attuali via di S. Martino ai Monti-via di S. Vito.

Argentarius mentre, dal Foro Romano in poi esso percorre la *media* e la *summa Sacra Via* e il tratto urbano della *via Tuscolana*.²¹

Il nono e il decimo Itinerario documentano infine la percorribilità del *clivus Scauri*,²² del *vicus Capitis Africae*,²³ del *vicus Drusianus*²⁴ e del tratto urbano della *via Appia*.

Dall'elenco appena esaminato molte delle strade antiche più importanti risultano ancora percorribili e in funzione (anche se esse, come vedremo, erano ormai perlopiù sopraelevate di livello e avevano perduto i loro selciati a favore di semplici acciottolati o battuti di terra) mentre ben quattro dei dieci percorsi dell'*Itinerarium Einsiedlensis* rimanevano incentrati sul Foro Romano, l'antico centro cittadino sempre funzionante, affollato e pulsante di vita.²⁵

3 La viabilità nel basso medioevo attraverso lo studio delle fonti scritte

La grande quantità di fonti scritte disponibile per il basso medioevo (soprattutto protocolli notarili, atti pubblici e itinerari ufficiali) ha permesso l'analisi dello spazio urbano con un approfondito riguardo anche alla viabilità.²⁶

Nel periodo compreso tra il X e il XIII secolo, sono ancora citate con il loro nome antico tutte le vie che conducono alle porte della cinta aureliana come la *via Flaminia*, la *via Pinciana*, la *via Salaria* o la *via Appia* mentre sono rare le strade urbane che lo hanno mantenuto.²⁷

Iniziano anche a modificarsi le denominazioni dei diversi tipi di strade, come il *vicus* che diviene *via* e compaiono nuovi termini come la *strata* o *strada*, a partire dal XIII secolo.

Ancora, per le strade in salita si continua a usare l'appellativo di *clivus* che viene progressivamente sostituito, durante il XII secolo, da *ascensus* o *descensus*.

Esclusi pochi casi (come la *via Sacra* o *Pontificalis*, la *via Recta*, la *via de Minerva* e la *via Arenulae*) le strade romane vengono tutte genericamente dette *viae publicae* e vengono talvolta contraddistinte dal nome della chiesa o del monumento antico ai quali conducono.

21 Attuale via dei SS. Quattro Coronati.

22 La strada mantiene ancora oggi il suo nome italianizzato in Clivo di Scauro.

23 Il *vicus Capitis Africae* collegava l'area del *Ludus Magnus* con la *porta Querquetulana* delle mura Serviane e la chiesa di S. Maria in Domnica.

24 Odierna via Druso, tra piazzale Numa Pompilio e piazza di Porta Metronia.

25 Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 167.

26 Ci si riferisce, in particolare, alla magistrale analisi di E. Hubert (Hubert 1990, 104-124, per la viabilità urbana) dalla quale derivano i dati di seguito citati e brevemente riassunti dal fondamentale lavoro dello studioso francese.

27 Per la viabilità del suburbio e le vicende delle vie consolari nel medioevo vedi Esch 2001 ed Esch 2003.

Le *viae publicae* erano generalmente carrabili tanto da essere dette *carrariae*, un termine che rende bene l'idea del traffico pesante che vi si doveva svolgere, mentre gli angiporti e le vie più piccole dovevano essere perlopiù impraticabili al traffico veicolare tanto da essere dette *pedestris*.

Nel basso medioevo rimanevano inoltre in piedi quattro dei nove ponti antichi (*Aelius, Cestius, Fabricius, S.te Mariae*) che permettevano la comunicazione tra le due sponde tiberine e, in modo particolare, tra il Campio Marzio e il Vaticano e tra il Velabro e il Trastevere.

L'intera circolazione stradale romana di quest'epoca si organizza in funzione dell'asse trasversale SE-NO che congiunge i due poli religiosi del Vaticano e del Laterano durante le grandi cerimonie e le processioni papali: la *via Sacra* o *via Pontificalis*, composta da una successione di strade allineate in maniera assai approssimativa.

Il tragitto, con le sue varianti, viene descritto negli itinerari delle processioni compilati alla metà del XII secolo da Benedetto Canonico e nel 1192 da Cencio Camerario.²⁸

La processione del lunedì di Pasqua vedeva il papa, a cavallo e con il suo folto e variopinto seguito, lasciare il Laterano e percorrere la *via Maior* fino al Colosseo per transitare fino al Foro Romano, probabilmente attraverso la *via Sacra* antica il cui tracciato rimaneva percorribile anche se, proprio nell'XI-XII secolo, il livello dell'intera area compresa fra la *media Sacra via*, il Foro Romano stesso e il settore occidentale dei Fori Imperiali era in rapida crescita²⁹

Presso S. Adriano, il pontefice svoltava nel Foro di Nerva per uscirne presso la chiesa dei SS. Quirico e Giulitta, lungo il tracciato dell'antico Argiletto e ascendeva alle *Militiae Tiberianae* (l'area della Torre delle Milizie e dei Mercati di Traiano) probabilmente utilizzando un percorso corrispondente all'attuale Salita del Grillo.

Da lì il corteo discendeva sino alla chiesa dei SS. Apostoli, forse mediante la via antica ricalcata oggi da via della Pilotta, poi raggiungeva la *via Lata* all'altezza di S. Maria e imboccava la *via Quirinalis* fino a S. Maria in Aquiro e a S. Trifone per attraversare il ponte Elio-S. Petri fino a S. Pietro dove il papa celebrava la messa.

Al ritorno il percorso variava leggermente poiché la processione si svolgeva lungo il fianco meridionale del *campus Agonis* (ex stadio di Domiziano e odierna Piazza Navona) per passare, attraverso la contrada del Calcarario, a S. Marco mediante il tracciato dell'antico *vicus Pallacinae*, oggi via delle Botteghe Oscure.

Da S. Marco il pontefice e il suo seguito percorrevano il *clivus Argentarius*, che proprio da quegli anni si cominciava a chiamare *descensus Leonis Prothi*,³⁰ e sboccava nel Foro Romano passando sotto l'arco di Settimio Severo.

28 Valentini e Zucchetti 1946, 197-318.

29 La crescita di livello in tutta quest'area si assestò nel XIII secolo dopo un aumento medio di almeno 3

mt, vedi Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 174-175.

30 Hubert 1990, 106.

Percorreva il tracciato della *media* e *summa Sacra Via* e passando sotto l'Arco di Tito giungeva al Colosseo e, infine, di nuovo al Laterano.

Come si vede si tratta di un percorso composto, in effetti, da tratti stradali assai più antichi già in parte descritti secoli prima nell'Itinerario di Einsiedeln come quello che nel primo e nell'ottavo itinerario raccorda il *vicus Pallacinae* con il Clivo Argentario e il Foro Romano o come quello che, ancora nell'ottavo, collegava la *media* e *summa Sacra Via* con il tratto urbano della *via Tuscolana* verso il Laterano.

Per quanto riguarda lo stato generale delle strade bisogna attendere il 1227 per avere la prima notizia dell'esistenza dei *Magistri Aedificiorum Urbis* la cui attività istituzionale comporta la verifica che i privati non invadano le sedi viarie e la pulizia e la sistemazione di queste ultime.³¹

Solo nel 1425 Martino V (1417-1431) ricostituisce con un editto la magistratura delle strade con funzioni amministrative e di sorveglianza ribadite in uno statuto del 1452 nel quale i cittadini vengono investiti della responsabilità del buono stato dei tratti stradali posti davanti alle loro case e della rimozione settimanale dei rifiuti dalle strade stesse, almeno in estate.³²

Infine Sisto IV (1471-1484), in una bolla del 1480, dispose l'abbattimento di portici, meniani e di tutte le strutture che nei secoli si erano andate sovrapponendo alle sedi stradali e le avevano parzialmente invase restringendone spesso l'ampiezza.³³

4 La viabilità nota dalle indagini archeologiche

4.1 I Fori Imperiali e i Mercati di Traiano.

Nel 1995-1996 e poi nel 1998-2000 la Sovrintendenza ai BBCC del Comune di Roma ha realizzato estese indagini archeologiche che hanno portato allo scoprimento di nuovi, ampi settori dei Fori Imperiali.³⁴

Uno dei complessi scavati che ha fornito dati di notevole valore archeologico, soprattutto per il periodo medievale, è stato il Foro di Nerva del quale è stata riportata in luce la parte occidentale, confinante con la Basilica Emilia.³⁵

La sopravvivenza del lastricato marmoreo tardo antico della piazza ha permesso la conservazione delle stratigrafie soprastanti che mostrano la nascita, lungo una fascia

31 Hubert 1990, 119-126; Verdi 1997, 10, n. 3, per una bibliografia dell'attività dei *magistri* nel periodo medievale.

32 Cherubini, Modigliani e Sinisi 1984; Maetzke 1988, 404.

33 Tomassetti 1860, 273-278.

34 Meneghini 2009; Meneghini e Santangeli Valenzani 2007.

35 Il settore orientale della piazza con i resti del Tempio di Minerva e le Colonnacce era stato scoperto durante gli scavi del Governatorato di Roma tra il 1931 e il 1942 mentre la parte centrale del Foro giace ancora sepolta sotto Via dei Fori Imperiali.



Fig. 1 Foro di Nerva.
(A-B) = Abitazioni aristocratiche del IX secolo. (C) = Tracciato stradale di VIII-IX secolo. Sul fondo, a destra, la *Curia Senatus*, dal 625-638 chiesa di S. Adriano.

estremamente usurata del pavimento, di un percorso stradale di collegamento fra il Foro Romano e la *Subura* attraverso il Foro di Nerva già a partire dall'VIII secolo³⁶ (Fig. 1).

Il tracciato si svolgeva direttamente sul lastricato tardo antico risarcito nei tratti lacunosi e consumati da un acciottolato compatto formato principalmente da frammenti marmorei.

Le ruote dei carri che transitavano sulla strada hanno lasciato profonde tracce lungo questo percorso, principalmente in corrispondenza degli estradossi in blocchi di tufo di copertura della sottostante *Cloaca Maxima* (Fig. 2).

Nella prima metà del IX secolo il livello di tutta la piazza viene rialzato di circa mezzo metro scaricandovi uno strato omogeneo di terra grassa e anche la strada risul-

36 Santangeli Valenzani 1997. Si tratta certamente della riproposizione del percorso dell'antico *Argiletum*

che in questo tratto era stato monumentalizzato e trasformato nella piazza del Foro di Nerva.



Fig. 2 Foro di Nerva. Impronte delle ruote dei carri che transitavano lungo il tracciato stradale di VIII-IX secolo all'interno del Foro, fra il Tempio di Minerva e le Colonnacce, in corrispondenza dell'estradosso in blocchi di tufo della copertura della Cloaca Massima.

ta sopraelevata con uno strato di terra sabbiosa rivestito da un nuovo acciottolato più compatto e regolare del precedente.

Contemporaneamente vengono costruite, lungo i lati della strada, alcune abitazioni aristocratiche (*domus solarate*) in opera quadrata di blocchi tufacei di recupero e munite di un piano superiore in laterizio, di un portico (in un caso) e di orti, frutteti e spazi per gli animali domestici³⁷ (Fig. 3).

La vita di queste ricche abitazioni proseguì fino al X secolo mentre, a partire dall'XI e fino a tutto il XII, esse furono abbandonate e il livello dell'area crebbe progressivamente di circa due metri.

La strada fu sopraelevata da una serie di battuti sovrapposti ma il suo tracciato rimase invariato e dalle fonti d'archivio sappiamo che nel basso medioevo era detta *Fundicus Macellorum de Archanoè* dalle botteghe di macellai che vi si affacciavano³⁸ (Fig. 4).

37 Santangeli Valenzani 1997; Santangeli Valenzani 1999; Santangeli Valenzani 1999b; Santangeli Valenzani 2000.

38 Lanciani 1901.



Fig. 3 Veduta ricostruttiva del Foro di Nerva nel IX secolo.

Essa continuò ad esistere e divenne via della Croce Bianca nella ristrutturazione urbanistica dell'area che, alla fine del XVI secolo, generò il quartiere Alessandrino e finì per scomparire nella demolizione del quartiere stesso, nel 1932, ad opera del Governatorato di Roma.

Un altro dei complessi sul quale gli scavi recenti hanno gettato nuova luce è il Foro di Traiano del quale è stato scoperto nel 1998–2000 il settore centrale della piazza e quello meridionale a contatto con l'adiacente Foro di Augusto.

Il ritrovamento di ampi brani di stratigrafie altomedievali ha permesso di comprendere le dinamiche di abbandono e di rioccupazione della piazza che mostra tracce di restauri delle ampie lacune della pavimentazione marmorea (sotto forma di acciottolati composti da schegge marmoree e frammenti di laterizi e ceramica) ancora alla metà del IX secolo³⁹ (Fig. 5).

Pochi anni dopo, all'inizio della seconda metà dello stesso secolo, la pavimentazione marmorea superstite venne completamente asportata probabilmente per farne calce e sopra il piano spoliato della piazza si accumularono strati fangosi di abbandono per un centinaio di anni circa rialzandone il livello mediamente di mezzo metro (Fig. 6).

Tale situazione fu completamente obliterata e bonificata da una poderosa gettata di 3000 mc di terra battuta mista a cocci sminuzzati disposta uniformemente su tutta

39 Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 182–183.

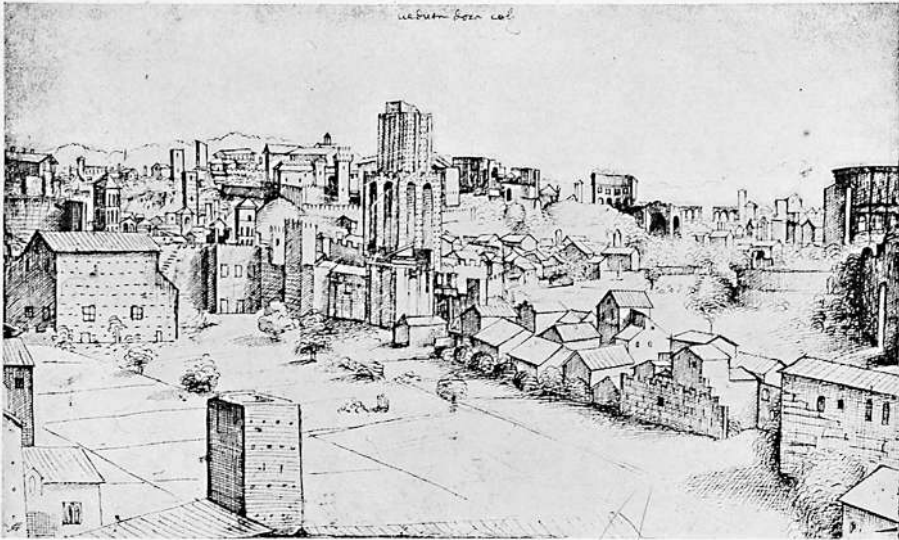


Fig. 4 Veduta del *Fundicus Macellorum de Archanoè*, nell'area dell'antico Foro di Nerva, nel XV secolo (dal Codex Escorialensis).

l'area della piazza, intorno alla metà del X secolo allo scopo di avviarne la rioccupazione (Fig. 6).

Questa fu realizzata costruendo su questa sorta di 'piattaforma' così ottenuta un quartiere abitativo composto, a quanto sembra, da abitazioni di grandi dimensioni, delle quali si sono ritrovati solo pochi resti dei muri perimetrali e delle fondazioni, forse analoghe alle aristocratiche *domus solarate* del IX secolo del Foro di Nerva⁴⁰ (Fig. 7).

Assieme alle case furono costruite le strade (composte da spessi acciottolati di marmi, laterizi e detriti vari, direttamente poggiati sullo strato di bonifica), secondo una disposizione topografica che rimase praticamente inalterata sino alla demolizione del quartiere Alessandrino compiuta nel 1932 dal Governatorato di Roma per l'apertura di via dell'Impero, ora via dei Fori Imperiali (Fig. 8).

Le vie, nate alla metà del X secolo assieme al quartiere, erano talvolta bordate da marciapiedi realizzati con blocchi di risulta nei quali erano ricavati fori (c.d.: 'attaccaglie') per legare cavalli e bestie da soma (Fig. 9).

Il livello di queste strade cresce progressivamente per più di sei secoli e si presenta, all'interno delle sequenze stratigrafiche, sotto forma di una serie di numerosi battuti sovrapposti finché, alla fine del Cinquecento, con la ristrutturazione urbanistica dell'intera zona promossa dal cardinale Michele Bonelli, detto l' 'Alessandrino' (che dà il nome al

40 Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 183-188.



Fig. 5 Foro di Traiano. Restauri del IX secolo in acciotolato del pavimento marmoreo della piazza del Foro.

nuovo quartiere), le vie vengono almeno in parte rivestite con basoli antichi di medie e piccole dimensioni precludendo quasi al moderno rivestimento a ‘sampietrini’ delle vie di Roma⁴¹ (Fig. 10).

Recenti indagini condotte dalla Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma hanno portato alla scoperta di un tratto del *clivus ad Carinas* che si svolgeva lungo il lato meridionale del *Templum Pacis* e nel quale la sovrapposizione ininterrotta dei tracciati, sino all’età moderna, fornisce un esempio assai significativo della persistenza di molti assi stradali antichi durante il medioevo.⁴²

41 Gli scavi hanno documentato tracce di questo rivestimento pavimentale per alcuni tratti di via Alessandrina e di via dei Carbonari. Nel passato erano già stati effettuati ritrovamenti di settori muniti di selciati cinquecenteschi come un lungo tratto della

via Alessandrina tardo rinascimentale ritrovato nel 1934 di fronte a palazzo Roccagiovine, vedi Archivio Centrale dello Stato di Roma, Archivio Gatti, fasc. 9, f. 3314.

42 Rea 2010.

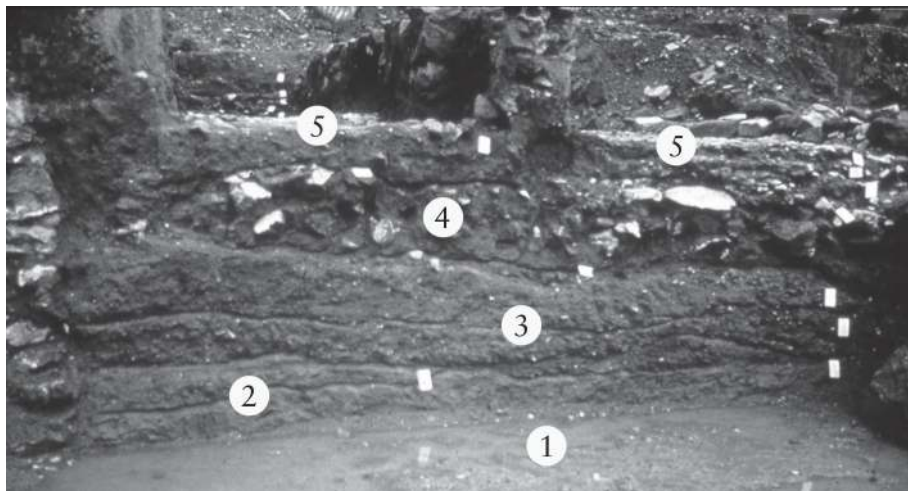


Fig. 6 Foro di Traiano. Sequenza stratigrafica rinvenuta nella piazza del Foro durante gli scavi del 1998–2000: (1) Piano di posa delle lastre marmoree di pavimentazione della piazza. (2) Strato di abbandono del IX–X secolo. (3) Bonifica della metà del X secolo. (4) Massicciata stradale della metà del X secolo. (5) Piano stradale in acciottolato della metà del X secolo. In età moderna questo percorso diventerà via di S. Lorenzo ai Monti e, successivamente, parte di piazza Colonna Traiana.

L'impianto originario del *clivus* è risultato di età flavia mentre nei primi anni del IV secolo, a seguito della costruzione della *Basilica Nova*, Massenzio ne rialzò il livello di quasi 1,5 mt e ne lasciò il piano di calpestio rivestito da un semplice battuto che tra la fine del V e gli inizi del VI secolo fu sostituito da un selciato formato da basoli di riutilizzo.

La quota della via rimase praticamente invariata per tutto l'altomedioevo e iniziò a crescere lentamente solo a partire dai secoli centrali del medioevo sino a raggiungere il livello rinascimentale del quartiere Alessandrino dove la strada continuò a esistere con il nome di via del Tempio della Pace per essere distrutta nel 1932 assieme al quartiere.

Tra il 1926 e il 1934 il Governatorato di Roma intervenne sui Mercati di Traiano con scavi e restauri per isolarli dalle strutture del cinquecentesco convento di S. Caterina da Siena a Magnanapoli.⁴³

Presso l'antico ingresso ai Mercati, corrispondente a quello attuale su Via IV Novembre, furono scoperti i resti di una strada pavimentata con basoli di medie e piccole dimensioni, disposti in modo disconnesso e lacunoso (Fig. 11).

Un tratto del selciato fu rimosso nel 1992 per scavare e analizzare il riempimento sul quale esso poggiava che fu datato alla seconda metà del X secolo.⁴⁴

43 Ungaro 1995.

44 Meneghini 1995; Meneghini 2003.

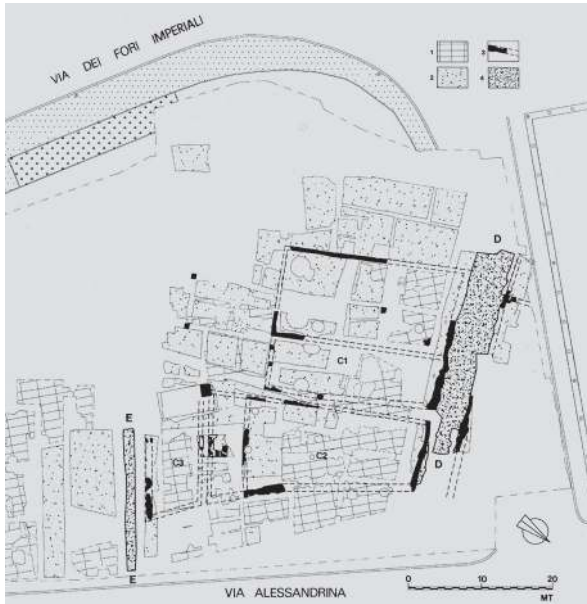


Fig. 7 Foro di Traiano. Pianta della fase altomedievale relativa alle indagini archeologiche della Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali del 1998–2000: (1) Impronte del lastricato della piazza del Foro. (2) Battuto di bonifica della metà del X secolo. (3) Resti di muratura del X secolo con integrazioni a linee tratteggiate. (4) Acciottolati stradali del X secolo. (C1–C2) Perimetri di due possibili abitazioni aristocratiche (*domus solarate*). (C3) Lotto edificato non id. (D–D) Tratto stradale, poi via di S. Lorenzo ai Monti e, successivamente, parte di Piazza Colonna Traiana. (E–E) Tratto stradale, poi via dei Carbonari. Da notare la presenza di angiporti fra i lotti C1–C2 e C2–C3.

Il saggio di scavo dimostrò altresì che la strada non aveva fasi precedenti e che fu impiantata *ex novo* sopra parte dei resti demoliti dell'edificio che fronteggiava i Mercati lungo un angiporto antico di poco più di due metri di larghezza.

4.2 Il Foro Romano e il *Vicus Iugarius*.

La piazza del Foro Romano fu completamente sterrata nella seconda metà del XIX secolo con la perdita assoluta dei dati relativi alle vicende postclassiche dell'area.

Ciò nonostante sembra possibile ricostruire, sulla base della scarsa documentazione fotografica e sulle poche descrizioni rimaste degli interri della piazza rimossi dagli sterzatori ottocenteschi, una frequentazione ininterrotta del Foro sino almeno al X secolo ancora sul piano di calpestio corrispondente al lastricato antico e un successivo abbandono dell'area con interro e consistente aumento di livello (3 mt circa) nel corso dei secoli XI e XII.⁴⁵

Fortunatamente, a partire dal 1981, una campagna di scavi protrattasi per più di venti anni a seguito della rimozione di via della Consolazione ha permesso il recupero di dati stratigrafici di notevole importanza relativi al margine occidentale del Foro Romano e al *Vico Iugario* che vi si immetteva e il cui tracciato è sopravvissuto sino all'età moderna trasformandosi nella 'strada della Consolazione'.⁴⁶

45 Vedi *supra*, p. 286 e n. 28.

46 Maetzke 1988; Maetzke 1991; Coccia 2001.



Fig. 8 Foro di Traiano. Indagini archeologiche della Soprintendenza Capitolina ai Beni Culturali del 1998–2000. Tratto stradale del X secolo in acciottolato che in età moderna diverrà via di S. Lorenzo ai Monti e, successivamente, parte di piazza Colonna Traiana (v.s. Fig. 6, D–D).

L'ininterrotta sequenza stratigrafica dei livelli di frequentazione dell'asse stradale ha mostrato che l'obliterazione del selciato romano avvenne a partire dai secoli VII–VIII con la formazione di battuti di terra che sovrapponendosi progressivamente rialzarono il livello di calpestio di 0,4–0,7 mt con una netta modifica della pendenza in direzione del Foro verso il quale veniva così convogliata l'acqua piovana che ruscellava per la via priva di fogne.

Agli inizi del X secolo, nell'interro che ormai aveva raggiunto 1,2–1,5 mt al di sopra della quota antica, fu fondato un grande edificio costruito nella tipica opera quadrata dell'epoca che si addossava ai resti della retrostante Basilica Giulia.⁴⁷

47 Coccia 2001.



Fig. 9 Foro di Traiano. Scavi della Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali del 1998–2000: (1) Piano di posa delle lastre marmoree di pavimentazione della piazza del Foro. (2) Restauro moderno. (3) Battuti di bonifica della metà del X secolo. La linea rossa indica il livello del piano stradale del X secolo. (4) Marciapiede in blocchi di tufo. Il blocco centrale reca il foro di una 'attaccaglia' per legare cavalli e bestie da soma. (5) Resti della parete orientale del lotto C2 (v. s. Fig. 7).

L'edificio, forse una *domus solarata* analoga a quelle rinvenute nel Foro di Nerva, fu messo fuori uso dal consistente e progressivo aumento di livello che investì l'area tra l'XI e il XII secolo.

In corrispondenza della sede stradale, proprio a partire dal XII secolo, inizia una fitta sequenza di acciottolati che si susseguono a distanza di 5–10 cm e sono separati solo dagli strati di preparazione.⁴⁸

Nel tratto di sequenza stratigrafica corrispondente ai secoli XII–XIII si sono individuati ben dodici di questi acciottolati sovrapposti mentre in quello relativo ai secoli XIV e XV se ne sono contati tredici.

48 Maetzke 1988, 403–404.

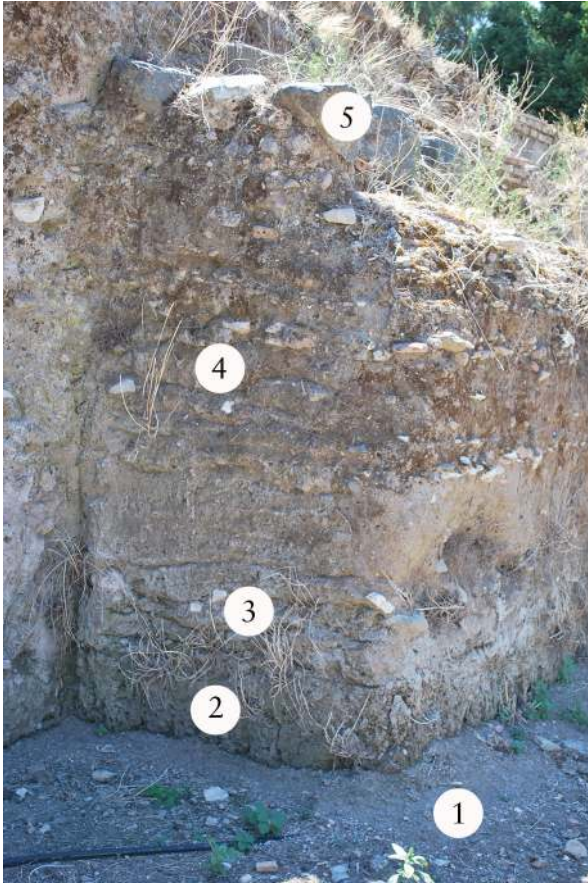


Fig. 10 Foro di Traiano. Sequenza stratigrafica del tratto stradale E-E (v. s. Fig. 6), poi via dei Carbonari, rinvenuta negli scavi 1998-2000 della Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali: (1) Piano di posa delle lastre marmoree di pavimentazione della piazza del Foro. (2) Strato di abbandono del IX-X secolo. (3) Battuti di bonifica della metà del X secolo. (4) Sequenza di battuti e acciottolati stradali. (5) Basolato della fine del XVI secolo relativo alla sistemazione urbanistica del cardinal Michele Bonelli.

4.3 Il *Vicus Capitis Africae*

Le recenti indagini archeologiche condotte in diversi settori del Celio hanno permesso di accertare che nel corso del medioevo l'unico elemento di continuità con l'epoca romana era costituito dalla viabilità principale nell'ambito della quale persisteva ininterrottamente il *Vicus Capitis Africae* destinato a divenire in età moderna la 'Via della Navicella'.

Alcuni resti del basolato dell'antico tratto stradale sono stati rinvenuti negli scavi condotti da Carlo Pavolini negli anni Ottanta e Novanta dello scorso secolo presso piazza Celimontana e risultano databili all'età tardo antica, più precisamente al IV secolo, quando parte delle strutture abitative circostanti era forse già stata abbandonata.⁴⁹

49 Pavolini 1993, 160-161.

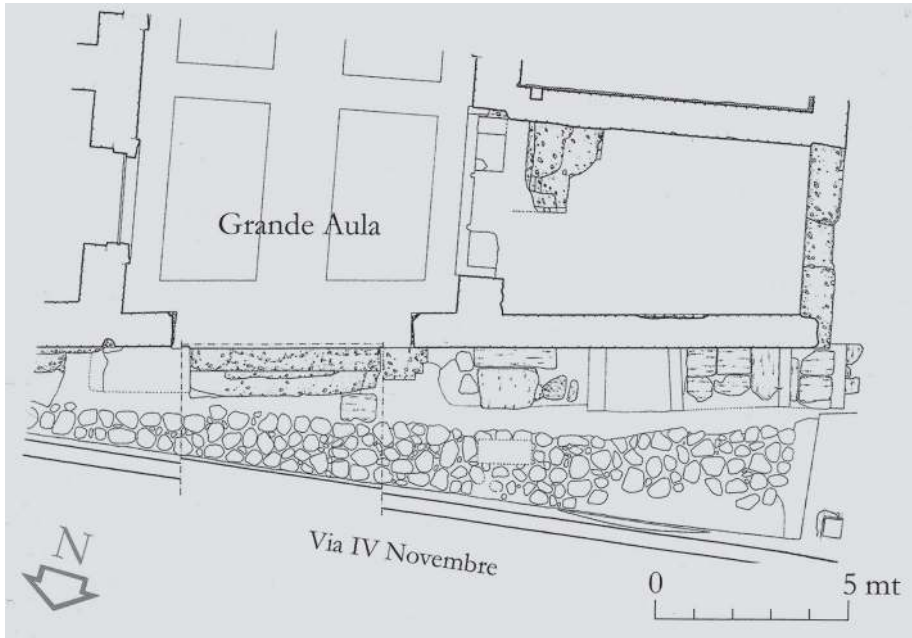


Fig. 11 Mercati di Traiano. Planimetria dei resti di una strada basolata risalente al X secolo in corrispondenza dell'attuale ingresso al monumento, presso via IV Novembre.

Il selciato costituisce un rifacimento del percorso ed è caratterizzato da un generale stato di scarsa accuratezza nella realizzazione, con basoli dal profilo fortemente irregolare e di dimensioni inferiori rispetto a quelli più antichi che generano ampie lacune riempite con schegge di selce, di travertino e di marmo.

Il limite occidentale della strada presenta resti di un marciapiede costituito anche qui da spezzoni di basoli e da lastre di spoglio in marmo e travertino.

Come è evidente il *Vicus Capitis Africae* tardo antico si presenta ancora con i tratti tipici di una pavimentazione stradale di età classica (lastricato in poligoni di leucitite delimitato da marciapiedi leggermente rialzati), anche se si iniziano a cogliere i sintomi di una certa trascuratezza nell'uso dei materiali e nella loro messa in opera.

L'area fu completamente abbandonata nel corso del V sec. d. C. e il tratto stradale continuò ad essere utilizzato fino al tardo VIII-IX quando il basolato fu intenzionalmente rimosso e sostituito con una massiciata in terra battuta.⁵⁰

50 L'intenzionalità dell'intervento sembra confermata dal fatto che i selci non asportati furono raccolti

in due mucchi disposti ai lati della strada, Pavolini 1993, 166.

Nel X–XI sec. a questa prima massciata se ne sovrappose una seconda realizzata con un profilo “a schiena d’asino”, cioè rialzato al centro, per il displuvio delle acque meteoriche verso i lati della strada.

La seconda massciata venne anche restaurata con dei veri e propri ‘rattoppi’ durante interventi succedutisi nell’arco dei secc. XIII–XIV.⁵¹

In seguito, tra il XV e il XVI sec., il livello del percorso viene rialzato mentre vengono recuperati i basoli del *vicus* romano per realizzare una superficie stradale dove essi sono inseriti, spezzati e ridotti ulteriormente di dimensioni.

Non è chiaro se questo rinnovato selciato avesse un aspetto continuo o se i poligoni di leucite vi fossero distribuiti in maniera ineguale poiché la pavimentazione è stata in seguito quasi completamente spoliata.⁵²

Infine, al termine del sec. XVI, su di un riempimento costituito da un gran numero di spezzoni marmorei, viene steso un nuovo piano stradale in terra battuta di grande solidità e compattezza.

4.4 La *Porticus Minucia* e la *Crypta Balbi*

Anche in questo caso le indagini archeologiche realizzate a partire dal 1983 dalla Soprintendenza Archeologica di Roma in collaborazione con un gruppo di lavoro e di studio guidato da Daniele Manacorda hanno fruttato importantissimi dati per le vicende del monumento e della vicina *Crypta Balbi* nel medioevo.⁵³

Tra i dati ve ne sono molti riguardanti la viabilità intorno e dentro ai due complessi come nel caso di una strada che nel 420–430 fu stabilita lungo il portico meridionale della *Porticus Minucia* che era ormai raso al suolo e ne ricalcò il tracciato mettendo in comunicazione l’area del teatro di Pompeo e del *monasterium Boetianum* (presso l’attuale Largo di Torre Argentina) con il *vicus Pallacinae* verso S.Marco e la zona dei Fori Imperiali (Fig. 12).

La via si presentava come una successione di cinque battuti sovrapposti corrispondenti alle diverse fasi di accrescimento che giungevano sino alla metà del VII – metà dell’VIII secolo (Fig. 13).

Nella quarta fase (600–650 d.C.) il battuto stradale fu realizzato mediante uno scarico di detriti e cocciame sul quale le ruote dei carri lasciarono profondi solchi.

Nel IX secolo, in età carolingia, il tracciato si consolida e costituisce parte di due degli itinerari dell’Anonimo di Einsiedeln (il primo e l’ottavo) nel tratto di collegamento fra l’area dell’antico teatro di Pompeo, nota ora con il toponimo *Cypressus*, e il monastero

51 Pavolini 1993, 168 e n. 557.

52 In questa fase della strada viene anche messa in opera una sorta di marciapiede realizzato con spezzoni di basoli collocati di taglio; Pavolini 1993, 169.

53 Le scoperte sono sintetizzate in Manacorda 2001 ove, alle 139–141, è raccolta anche la vasta bibliografia sugli scavi.

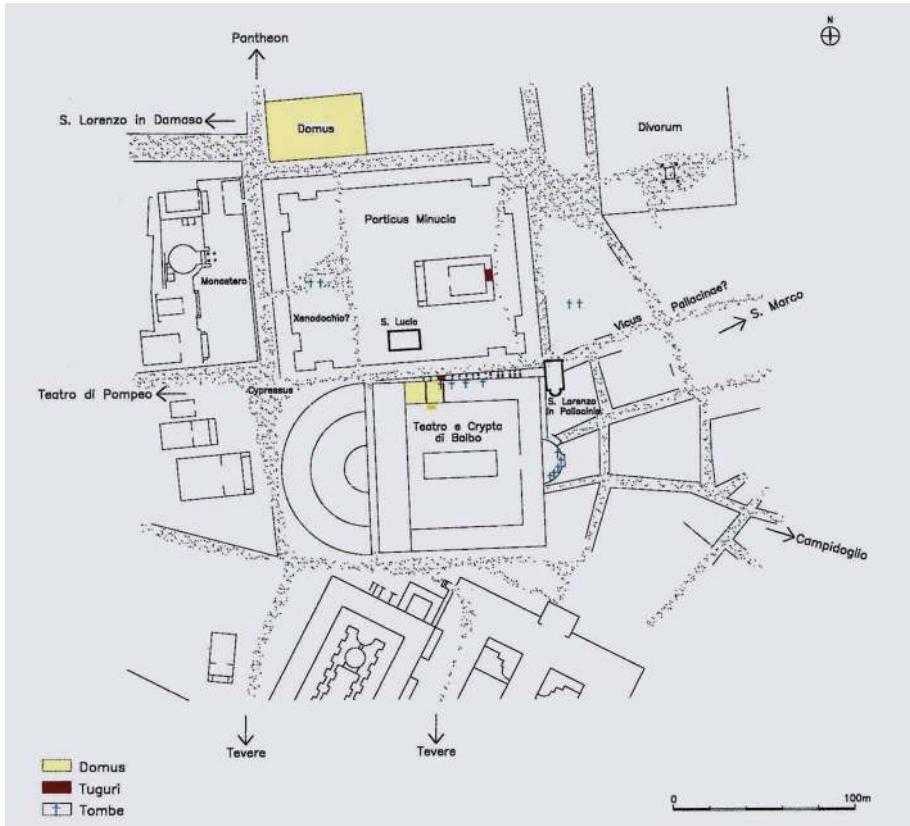


Fig. 12 *Porticus Minucia e Crypta Balbi*. Planimetria ricostruttiva dei due monumenti e dell'area circostante nel V-VI sec. d. C.

di S. Lorenzo in Pallacina, nato presso l'angolo nord-orientale del portico della Cripta di Balbo.

Nel X-XI secolo l'area vede proliferare gli impianti di produzione della calce attraverso la distruzione dei marmi classici, le calcare, tanto da assumere il nome di *Calcarario* e la via nata nel V secolo, cresciuta di livello per alcuni metri, costituisce ora il percorso preferenziale per i carri che smistano il prodotto in città oltre che il confine tra i settori urbani destinati a divenire i futuri rioni di S. Eustachio, Pigna, Sant'Angelo e Campitelli.

A partire dall'alto medioevo e ancora nel XII secolo questa via fa parte inoltre delle grandi processioni papali, come registra Cencio Camerario nel *Liber Censuum* del 1192.⁵⁴

54 Fabre 1905-1952, I, 299; Manacorda 2001, 72 e doc. 41 a p. 132.

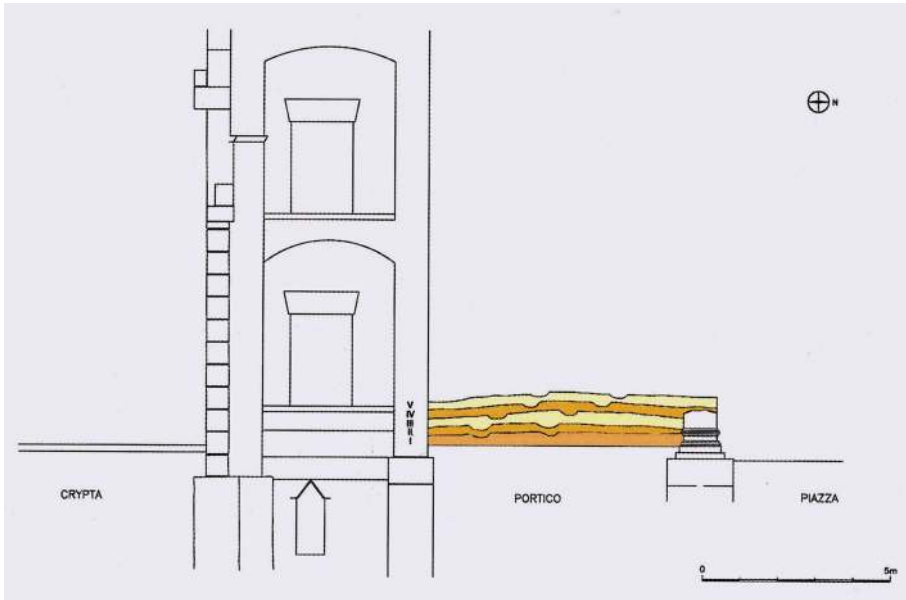


Fig. 13 Stratigrafia di formazione di una strada altomedievale in corrispondenza del portico meridionale della *Porticus Minucia*. (I) 425-475 d. C. (II) 475-550. (III) 550-600. (IV) 600-650. (V) 650-750.

Nel basso medioevo la strada si trova al centro di un quartiere commerciale con presenza di botteghe e abitazioni di mercanti svolgendo il ruolo di una vera e propria arteria, larga ben sei metri, per il traffico connesso al vicino mercato del Campidoglio; dalle botteghe essa prese allora il nome di *contrada de apothecis* che si trasformò nell'odierna Via delle Botteghe Oscure mantenendo sostanzialmente inalterato il suo tracciato originario (Fig. 14).

5 Conclusioni

In conclusione della rassegna dei dati disponibili sulle vie di Roma nel medioevo è possibile stabilire che la città rimase dotata per tutto il periodo di una rete stradale che in buona parte ricalcava quella dell'età antica e che rispondeva largamente alle necessità del nuovo assetto urbano.

Da un punto di vista più strettamente tecnico si nota un profondo mutamento nelle modalità di realizzazione delle strade medievali rispetto a quelle di epoca imperiale.

I selciati antichi, formati da basoli di grandi dimensioni connessi con cura, vennero infatti via via sostituiti (talvolta volutamente) da battuti di terra che spesso recavano inclusi materiali di risulta come schegge di marmo e laterizio.

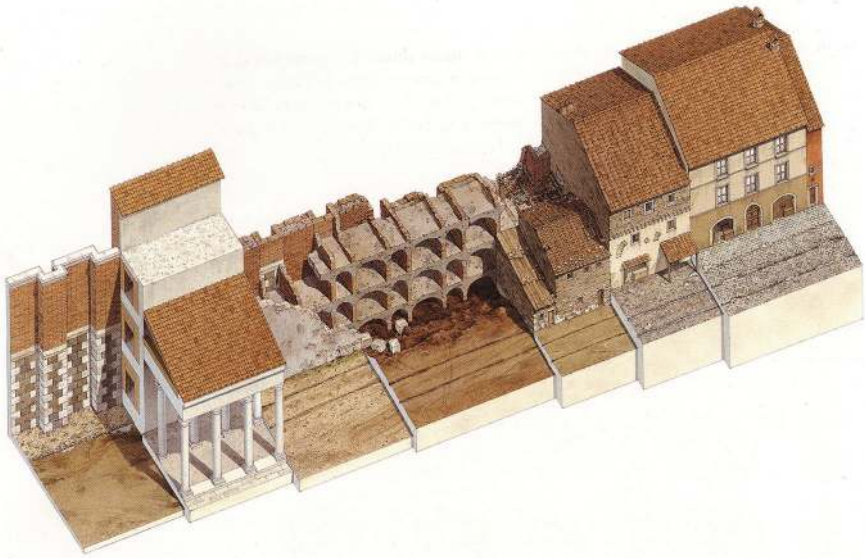


Fig. 14 Ricostruzione del tracciato stradale formatosi in corrispondenza del portico meridionale della *Porticus Minucia* e delle sue trasformazioni sino alla *contrada de apothecis*, odierna Via delle Botteghe Oscure. Da sinistra a destra: età augustea; età domiziana; V secolo; XI secolo; XII secolo; XIV secolo; XVI secolo.

Le ragioni di questa trasformazione risiedono probabilmente in una oggettiva maggior facilità di realizzazione dell'opera oltre che nell'obsolescenza dei basolati⁵⁵ ma anche nelle diverse esigenze di fruizione legate alla presenza e al transito delle numerose greggi e degli animali afferenti alle *curtes* urbane i cui zoccoli trovavano una presa migliore sui battuti che non sui selciati.⁵⁶

Le vie selciate però, stando ai dati esaminati, continuano ad essere sporadicamente realizzate durante tutto il medioevo fino al periodo rinascimentale quando se ne ricomincia a diffondere l'uso che diviene sistematico alla fine del secolo XVI quando, ad esempio, Sisto V (1585-1590) nel solo primo semestre del 1587 lastrica ben 121 strade in selci e in mattoni.⁵⁷

55 Si deve considerare che il selciato della strada romana, dotato di una precisa inclinazione o di un profilo a 'schiena d'asino', faceva parte di un sistema nel quale convogliava le acque piovane e i liquami all'interno della rete fognante che, già a partire dai primi secoli del medioevo, era ormai in larga parte inutilizzabile a causa del progressivo interro dei con-

dotti rendendo in tal modo superflua la presenza del piano di scorrimento costituito dal selciato stesso.

56 Meneghini e Santangeli Valenzani 2001, 20-21.

57 La necessità di una pavimentazione più durevole sulle vie maggiori di traffico era già stata sentita a partire al Quattrocento quando Niccolò V (1447-1455) fece lastricare le principali strade di collegamento tra il Vaticano e il resto della città, vedi Esposito 2001, 18-20.

Lo stato del sistema viario urbano in rapporto al tema che ci interessa, quello cioè della spoliazione degli antichi monumenti e del riutilizzo dei loro materiali nell'edilizia della città medievale, appare assai favorevole a una circolazione veloce e piuttosto capillare dei materiali stessi e si inquadra in quella vera e propria prassi del riuso che per quasi tutto il periodo ha governato le vicende edilizie di Roma.⁵⁸

Sembra opportuna in tal senso la citazione di un'ultima serie di documenti risalenti alla prima metà del XVI secolo, per l'esattezza al pontificato di Paolo III (1534-1549), e pubblicati da Giuseppe Cascioli nel 1921.⁵⁹

Si tratta dei libri di pagamento per i fornitori dei materiali per la costruzione della nuova basilica di S. Pietro, sotto la direzione di Michelangelo Buonarroti, conservati nell'Archivio della Rev. Fabbrica di S. Pietro.

Tali documenti, datati ormai alla piena età rinascimentale, testimoniano il movimento lungo le strade della città di carovane di muli e di cavalli carichi di pietre e pozzolana oltre a centinaia di carri di ogni tipo e dimensione colmi di marmi e travertini provenienti dalle demolizioni dei maggiori monumenti antichi: il mausoleo di Augusto, il Colosseo, il Teatro di Marcello, i Fori Imperiali, le Terme di Caracalla, il Pantheon e altri.

Da tutti questi luoghi, mediante le principali arterie cittadine, i mezzi e gli animali da soma convergevano verso il ponte S. Angelo e da lì si recavano a consegnare i loro carichi presso il cantiere della nuova basilica.

Dall'inizio del Cinquecento il traffico venne inoltre facilitato dall'apertura sempre più frequente di nuove ampie strade di collegamento che presero nome dai pontefici che le realizzarono come: la via Alessandrina in Borgo, voluta da Alessandro VI (1492-1503) nel 1500; la via Giulia, aperta da Giulio II (1503-1513), che metteva in comunicazione i rioni Ponte, Arenula e Sant'Angelo con il Vaticano; la via Leonina, detta in seguito via Ripetta, che collegava il porto omonimo con la porta del Popolo e che fu tracciata appunto da papa Leone X (1513-1521) e completata da Clemente VII (1523-1534) assieme al cosiddetto 'tridente' di piazza del Popolo.⁶⁰

Paolo III (1534-1549) sistemò le piazze Farnese, San Marco e SS. Apostoli e aprì via Paola, via di Panico e la breve strada di collegamento fra piazza Navona e S. Apollinare; Pio IV (1559-1565) livellò la piazza del Laterano, allargò il Borgo attorno a S. Pietro con un ampliamento che da lui fu detto Borgo Pio e aprì la grande arteria che univa il Quirinale con porta Nomentana;⁶¹ Gregorio XIII (1572-1585), per il giubileo del 1575, tracciò la strada fra il Laterano e Santa Maria Maggiore che nel tratto iniziale prese il nome di via Gregoriana e che divenne poi l'odierna via Merulana.

58 Meneghini e Santangeli Valenzani 2004, 54.

59 Cascioli 1921.

60 Il 'tridente' era composto dalle tre strade che si dipartivano a raggiera dalla piazza e cioè le attuali vie di Ripetta, del Corso e del Babuino.

61 Oggi via XX Settembre.

Non si deve infine dimenticare la realizzazione di un nuovo ponte sul Tevere da parte di Sisto IV, anche in questo caso per un giubileo (quello del 1475), che metteva in comunicazione il Campo Marzio con il Trastevere e con il traffico proveniente dalla via Aurelia e dal Vaticano, rispettivamente attraverso porta S. Pancrazio e porta Settimiana.

Bibliografia

Arena, Delogu e Paroli 2001

Maria Stella Arena, Paolo Delogu e Lidia Paroli, cur. *Roma dall'antichità al medioevo. Archeologia e storia nel Museo Nazionale Romano della Crypta Balbi*. Milano: Electa, 2001.

Bauer 1997

Franz Alto Bauer. «Das Bild der Stadt Rom in karolingischer Zeit: Der Anonymus Einsidlensis». *Römisches Quartalschrift für christliche Altertumskunde und Kirchengeschichte* 92 (1997), pp. 190–228.

Cascioli 1921

Giuseppe Cascioli. «I monumenti di Roma e la Fabbrica di San Pietro». *Dissertazioni della Pontificia Accademia Romana di Archeologia* 15 (1921), pp. 363–383.

Cherubini, Modigliani e Sinisi 1984

Paolo Cherubini, Anna Modigliani e Daniela Sinisi. «Un libro di multe per la pulizia delle strade sotto Paolo II». *Archivio della Società Romana di storia patria* 107 (1984), pp. 51–274.

Coccia 2001

Stefano Coccia. «Foro Romano. Nuovi scavi nell'area del Vico Lugario». In *Roma dall'antichità al medioevo. Archeologia e storia nel Museo Nazionale Romano della Crypta Balbi*. A cura di M. S. Arena, P. Delogu e L. Paroli. Milano: Electa, 2001, pp. 596–599.

De Rossi 1879

Giovanni Battista De Rossi. *Piante iconografiche e prospettive di Roma anteriori al secolo XVI*. Roma: Salviucci, 1879.

Esch 2001

Arnold Esch. «Le vie di comunicazione di Roma nell'alto medioevo». In *Roma nell'alto medioevo*. Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo 48,1. Spoleto: Presso la Sede del Centro, 2001, pp. 421–456.

Esch 2003

Arnold Esch. «La viabilità nei dintorni di Roma fra tarda antichità e primo medioevo». In *Suburbium. Il suburbio di Roma dalla crisi del sistema delle ville a Gregorio Magno. Atti delle giornate di studio sul suburbio romano tenute a Roma il 16, 17 e 18 marzo 2000*. A cura di P. Pergola, R. Santangeli Valenzani e R. Volpe. Collection de l'École Française de Rome 311. Roma: École Française, 2003.

Esch 2008

Arnold Esch. «Straßenzustand und Verkehr in Stadtgebiet und Umgebung Roms im Übergang von der Spätantike zum Frühmittelalter (5.–8. Jh.)». *Palilia* 18 (2008), pp. 218–237.

Esposito 2001

Anna Esposito. «La città e i suoi abitanti». In *Roma del Rinascimento*. A cura di A. Pinelli. Roma e Bari: GLF editori Laterza, 2001, pp. 3–47.

Fabre 1905–1952

Paul Fabre. *Le Liber Censuum de l'Eglise romaine*. pubblicazione in 12 tomi. Paris: Fontemoing, 1905–1952.

Hubert 1990

Étienne Hubert. *Espace Urbain et Habitat à Rome du X siècle à la fin du XIII siècle*. Collection de l'École Française de Rome 135. Roma: École Française de Rome: Istituto Storico Italiano per il Medio Evo, 1990.

Huelsen 1907

Christian Huelsen. «La pianta di Roma dell'Anonimo Einsiedlense». *Dissertazioni della Pontificia Accademia Romana di Archeologia* 9 (1907), pp. 377–424.

Lanciani 1891

Rodolfo Lanciani. *L'itinerario di Einsiedeln e l'ordine di Benedetto canonico*. Monumenti Antichi 1. Roma: Accademia dei Lincei, 1891.

Lanciani 1901

Rodolfo Lanciani. «Le escavazioni del Foro». *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma* 29 (1901), pp. 20–51.

Maetzke 1988

Gabriella Maetzke. «Il tracciato medioevale del Vico Lugario». *Quaderni di Archeologia Etrusco Italica* 16 (1988), pp. 399–405.

Maetzke 1991

Gabriella Maetzke. «La struttura stratigrafica dell'area nordoccidentale del Foro Romano come appare dai recenti interventi di scavo». *Archeologia Medievale* 18 (1991), pp. 43–200.

Manacorda 2001

Daniela Manacorda. *Crypta Balbi. Archeologia e storia di un paesaggio urbano*. Milano: Electa, 2001.

Meneghini 1995

Roberto Meneghini. «Mercati di Traiano: scoperte nell'area della Torre delle Milizie». *Quaderni di Archeologia Etrusco Italica* 23 (1995), pp. 163–166.

Meneghini 2001

Roberto Meneghini. «Il Foro di Traiano nel Medioevo». *Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen âge* 113 (2001), pp. 149–172.

Meneghini 2003

Roberto Meneghini. «Indagini archeologiche lungo l'area perimetrale dei Mercati di Traiano: settori settentrionale e orientale (scavi 1989–1997)». *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma* 104 (2003), pp. 219–234.

Meneghini 2009

Roberto Meneghini. *I Fori Imperiali e i Mercati di Traiano. Storia e descrizione dei monumenti alla luce degli studi e degli scavi recenti*. Roma: Libreria dello Stato, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Libreria dello Stato, 2009.

Meneghini e Santangeli Valenzani 2001

Roberto Meneghini e Riccardo Santangeli Valenzani. «La trasformazione del tessuto urbano tra V e IX secolo». In *Roma dall'antichità al medioevo. Archeologia e storia nel Museo Nazionale Romano della Crypta Balbi*. A cura di M. S. Arena, P. Delogu e L. Paroli. Milano: Electa, 2001, pp. 20–33.

Meneghini e Santangeli Valenzani 2004

Roberto Meneghini e Riccardo Santangeli Valenzani. *Roma nell'altomedioevo. Topografia e urbanistica della città dal V al X secolo*. Roma: Libreria dello Stato, 2004.

Meneghini e Santangeli Valenzani 2007

Roberto Meneghini e Riccardo Santangeli Valenzani. *I Fori Imperiali. Gli scavi del Comune di Roma (1991–2007)*. Roma: Viviani, 2007.

Pavolini 1993

Carlo Pavolini, cur. *Caput Africae I*. Roma: Libreria dello Stato, 1993.

Penta et al. 1952

Francesco Penta et al. «Lave del Lazio adoperate nelle costruzioni stradali. Studio preliminare della leucite (,selce') di Valleranello (Roma)». *L'Industria Mineraria Fasz.* 8 (1952), pp. 307–322.

Rea 2010

Rossella Rea. «La sella tra la Velia e le Carinae. La valle dell'Anfiteatro. I versanti sud-orientale e nord-occidentale della Velia». In *Archeologia e infrastrutture. Il tracciato fondamentale della linea C della metropolitana di Roma: prime indagini archeologiche*. A cura di R. Egidi, F. Filippi e S. Martone. Bollettino d'Arte. Volume speciale. Roma: Olschki, 2010, pp. 171–202.

Santangeli Valenzani 1997

Riccardo Santangeli Valenzani. «Edilizia residenziale e aristocrazia urbana a Roma nell'altomedioevo». In *I Congresso Nazionale di Archeologia Medievale*. A cura di S. Gelichi. Firenze: All'Insegna del Giglio, 1997, pp. 64–70.

Santangeli Valenzani 1999a

Riccardo Santangeli Valenzani. «Le più antiche guide romane e l'Itinerario di Einsiedeln». In *Romei & Giubilei. Il pellegrinaggio medievale a San Pietro (350–1350)*. A cura di M. D'Onofrio. Milano: Electa, 1999, pp. 195–198.

Santangeli Valenzani 1999b

Riccardo Santangeli Valenzani. «Profanes Bauwesen in Rom um das Jahr 800». In *799 – Kunst und Kultur der Karolingerzeit: Karl der Große und Papst Leo III. in Paderborn: Beiträge zum Katalog der Ausstellung Paderborn 1999*. A cura di C. Stiegemann. Magonza: Philipp von Zabern, 1999.

Santangeli Valenzani 1999

Riccardo Santangeli Valenzani. «Strade, case e orti nell' alto medioevo nell'area del Foro di Nerva». *Mélanges de l'Ecole française de Rome, Moyen âge* 111 (1999), pp. 163–169.

Santangeli Valenzani 2000

Riccardo Santangeli Valenzani. «Residential Building in Early Medieval Rome». In *Early Medieval Rome and the Christian West. Essays in Honour of Donald A. Bullough*. A cura di J. M. H. Smith. Leiden: Brill, 2000, pp. 101–112.

Santangeli Valenzani 2001

Riccardo Santangeli Valenzani. «L'itinerario di Einsiedeln». In *Roma dall'antichità al medioevo. Archeologia e storia nel Museo Nazionale Romano della Crypta Balbi*. A cura di M. S. Arena, P. Delogu e L. Paroli. Milano: Electa, 2001, pp. 154–159.

Tomassetti 1860

Aloysius Tomassetti. *Bullarum diplomatum et privilegiorum sanctorum Romanorum Pontificum V*. Turin: Franco et Dalmarzo, 1860.

Ungaro 1995

Lucrezia Ungaro. «Scoprimo dell'emiciclo del Foro di Traiano (1926–1934)». In *Gli anni del Governatorato (1926–1944). Interventi urbanistici, scoperte archeologiche, arredo urbano, restauri*. A cura di L. Cardilli. Roma: Kappa, 1995, pp. 34–46, 197.

Valentini e Zucchetti 1946

Roberto Valentini e Giuseppe Zucchetti. *Codice topografico della città di Roma / 3*. Fonti per la storia d'Italia, 90: scrittori, secoli XII–XIV. Roma: Istituto Storico Italiano per il Medio Evo, 1946.

Ward Perkins 1997

Brian Ward Perkins. «Continuists, Catastrophists, and the Towns of Post-Roman Northern Italy». *Papers of the British School at Rome* 65 (1997), pp. 157–176.

Indice delle illustrazioni

1 Foto: R. Meneghini. 2 Foto: E. Bianchi.
3 R. Meneghini, R. Santangeli Valenzani, Inklink.
4 ©Bildarchiv Foto Marburg, Nr. LR 512/55.
5 Foto: R. Meneghini. 6 Foto: R. Meneghini, Archivio Ufficio Fori Imperiali della Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali. 7 Da Meneghini 2001, 157 fig. 3. 8 Foto: R. Meneghini, Archi-

vio Ufficio Fori Imperiali della Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali. 9 Foto: R. Meneghini. 10 Foto: R. Meneghini. 11 Da Meneghini 2003, 222 fig. 4. 12 Da Manacorda 2001, 44 fig. 46. 13 Da Manacorda 2001, 47 fig. 49. 14 Da Manacorda 2001, 66 fig. 42.

ROBERTO MENEGHINI

Nato a Roma il 6 marzo 1954. Dal 1988 è funzionario archeologo della Soprintendenza Capitolina ai Beni Culturali nel ruolo di responsabile dell'area dei Fori Imperiali sui quali ha diretto o coordinato numerose campagne di scavo tra il 1991 e il 2008. Dal 1993 è corrispondente della rivista *Archeologia Medievale*. Dal 2011 è socio corrispondente dell'Istituto Archeologico Germanico. Dal 2014 è abilitato all'insegnamento universitario.

Roberto Meneghini
Museo dei Fori Imperiali
Via IV Novembre, 94
00187 Roma, Italia
E-Mail: roberto.meneghini@comune.roma.it