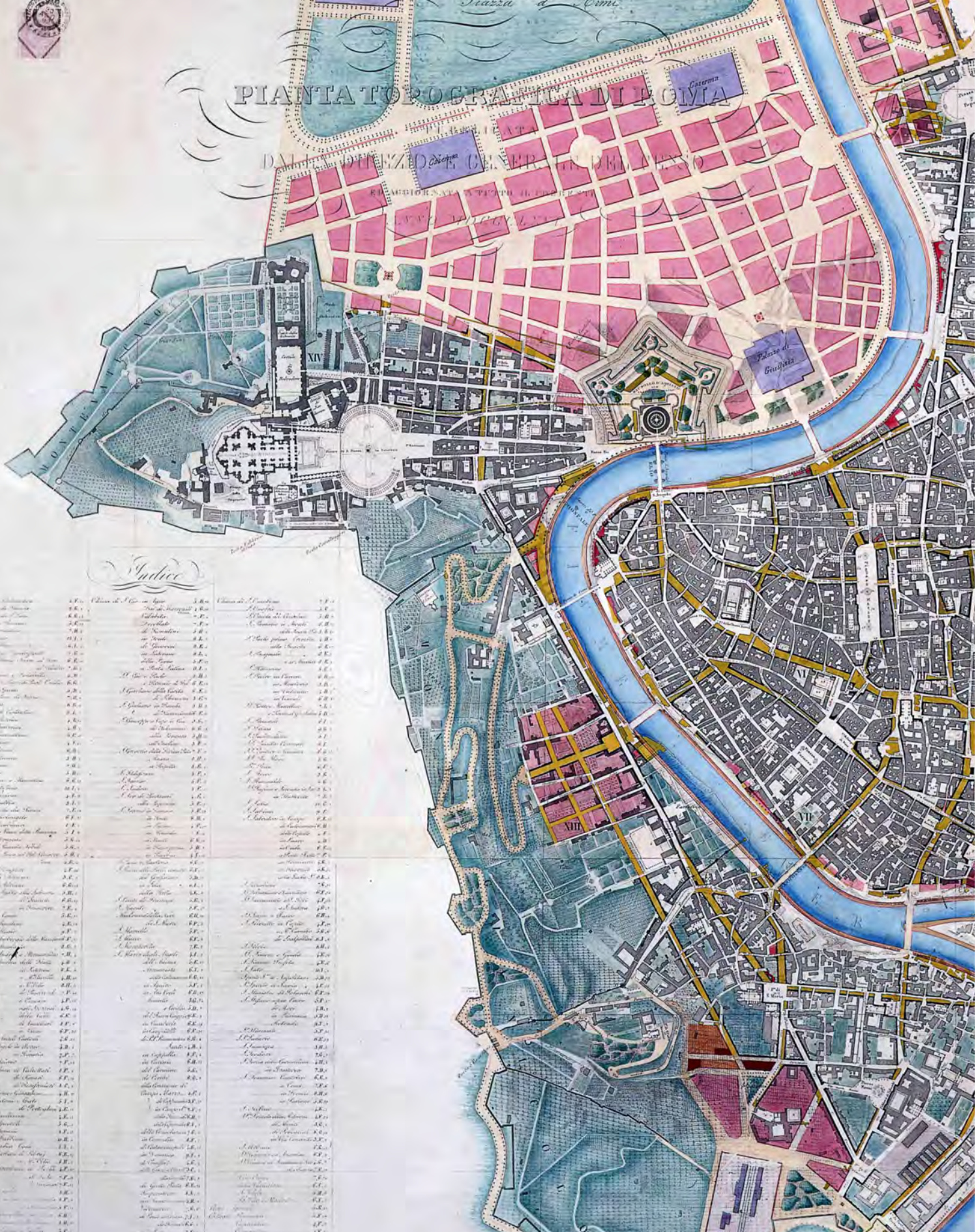


PIANTA TOPOGRAFICA DI ROMA

DAL DISEGNO DEL C. N. P. DI ROMA



Indice

1. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	1. Chiesa di S. Francesco	1.200
2. Piazza di S. Pietro	1.000	2. Chiesa di S. Maria della Pace	1.200
3. Piazza di S. Marco	1.000	3. Chiesa di S. Maria in Ardeatina	1.200
4. Piazza di S. Andrea	1.000	4. Chiesa di S. Maria in Montesanto	1.200
5. Piazza di S. Carlo	1.000	5. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
6. Piazza di S. Giovanni	1.000	6. Chiesa di S. Maria in Campitelli	1.200
7. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	7. Chiesa di S. Maria in Trastevere	1.200
8. Piazza di S. Pietro	1.000	8. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
9. Piazza di S. Marco	1.000	9. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
10. Piazza di S. Andrea	1.000	10. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
11. Piazza di S. Carlo	1.000	11. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
12. Piazza di S. Giovanni	1.000	12. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
13. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	13. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
14. Piazza di S. Pietro	1.000	14. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
15. Piazza di S. Marco	1.000	15. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
16. Piazza di S. Andrea	1.000	16. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
17. Piazza di S. Carlo	1.000	17. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
18. Piazza di S. Giovanni	1.000	18. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
19. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	19. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
20. Piazza di S. Pietro	1.000	20. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
21. Piazza di S. Marco	1.000	21. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
22. Piazza di S. Andrea	1.000	22. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
23. Piazza di S. Carlo	1.000	23. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
24. Piazza di S. Giovanni	1.000	24. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
25. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	25. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
26. Piazza di S. Pietro	1.000	26. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
27. Piazza di S. Marco	1.000	27. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
28. Piazza di S. Andrea	1.000	28. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
29. Piazza di S. Carlo	1.000	29. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
30. Piazza di S. Giovanni	1.000	30. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
31. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	31. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
32. Piazza di S. Pietro	1.000	32. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
33. Piazza di S. Marco	1.000	33. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
34. Piazza di S. Andrea	1.000	34. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
35. Piazza di S. Carlo	1.000	35. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
36. Piazza di S. Giovanni	1.000	36. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
37. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	37. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
38. Piazza di S. Pietro	1.000	38. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
39. Piazza di S. Marco	1.000	39. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
40. Piazza di S. Andrea	1.000	40. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
41. Piazza di S. Carlo	1.000	41. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
42. Piazza di S. Giovanni	1.000	42. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
43. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	43. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
44. Piazza di S. Pietro	1.000	44. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
45. Piazza di S. Marco	1.000	45. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
46. Piazza di S. Andrea	1.000	46. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
47. Piazza di S. Carlo	1.000	47. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
48. Piazza di S. Giovanni	1.000	48. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
49. Piazza di S. Pietro in Vincoli	1.000	49. Chiesa di S. Maria in Via	1.200
50. Piazza di S. Pietro	1.000	50. Chiesa di S. Maria in Via	1.200

DALLA VIA LATA AL VITTORIANO. PERSISTENZA E TRASFORMAZIONE DI UN ASSE VIARIO ANTICO PER LA COSTRUZIONE DI UN FONDALE MONUMENTALE

From via Lata to the Vittoriano. Continuity and transformation of an ancient road axis for the design of a monumental backdrop

DOI: 10.17401/su.15.rb18

Roberto Busonera

Università degli Studi di Sassari, DADU
rbusonera@uniss.it

Parole chiave Roma, strade con fondale, topografia urbana, Piazza Venezia
Rome, Streets with Backdrops, Urban topography, Piazza Venezia

Abstract

Il disegno di strade orientate su edifici di rilevante importanza costituisce una rielaborazione della percezione dello spazio che spesso si struttura dal riuso di percorsi viari preesistenti. Il contributo propone una riflessione utile a contestualizzare ulteriormente il tema ed offre una prospettiva di studio relativa ad un'area da sempre cruciale per Roma, quale è quella dell'antica *via Lata* e dell'attuale sistema generato dal rapporto tra via del Corso ed il complesso del Vittoriano. L'importanza della strada e l'analisi diacronica che ne consegue, inquadra l'evoluzione del tessuto urbano attraverso le progressive trasformazioni, siano esse programmate o spontanee, che ne hanno determinato la forma attuale. L'edificazione del complesso monumentale ha rappresentato un fattore destabilizzante per il settore urbano cui fa riferimento, ma ha garantito il progressivo assestamento dell'impianto viario originario, ulteriormente rafforzato dalla più recente realizzazione di Piazza Venezia.

The design of roads oriented on relevant buildings represents a reformulation of the perception of space that is often held by the reuse of pre-existing roadways. This paper proposes some useful considerations to further contextualize the topic and offers a study perspective relating to an area that has always been crucial for Rome, which is the ancient via Lata and the urban system generated by the relationship between via del Corso and the Vittoriano monument. The historical value of the road and the resulting diachronic analysis frames the evolution of this area of the city through the progressive transformations, whether planned or spontaneous, which have determined its current shape. The building of the monumental complex represented a kind of a twisted aspect for the urban sector to which it refers, although it has ensured the gradual settlement of the original road layout, further strengthened by the more recent creation of Piazza Venezia.

Nel quadro degli studi orientati alla lettura ed alla interpretazione delle fasi di vita delle città, i grandi interventi di modifica dei tessuti urbani costituiscono sicuramente un'indicazione significativa. Essenzialmente perché rappresentano la spia di una *rivoluzione* funzionale dello spazio e, dunque, di una trasformazione percettiva del suo significato¹. Tali cambiamenti possono avvenire a seguito di demolizioni e sventramenti del tessuto edilizio tradizionale, oppure in relazione ad interventi additivi, di aggiunta (o sostituzione) di porzioni di città. Le strade con fondale rappresentano una delle soluzioni che spesso realizzano questo cambiamento. Caricata di un particolare significato politico, la progettazione di percorsi stradali rettilinei orientati su edifici di peculiare rilievo costituisce un tema urbanistico riconducibile soprattutto al periodo tardomedievale e rinascimentale, mentre risultano più rari esempi anteriori². Il fondale architettonico, localizzato al termine di una strada rettilinea, assume una spettacolarizzazione tale da poter essere equiparato a costruzioni religiose o militari, e fa solitamente riferimento ad un edificio privato, testimonianza tangibile dell'interferenza di un singolo cittadino (o di una famiglia) nelle dinamiche evolutive della città³. Va riconosciuto che nell'ambito degli studi sul tema, l'attenzione è stata spesso rivolta ad una valutazione dell'oggetto della deformazione, tralasciando ulteriori approfondimenti complessivi e contestuali, e proponendo una lettura del fenomeno urbano appiattita sull'ultima forma planimetrica conoscibile⁴. È invece evidente che, soprattutto nei casi di città a continuità di vita, la progettazione della

1. Significativa è la definizione del termine fornita nell'introduzione del volume Mario LIVERANI, *Uruk. La prima città*, Laterza, Roma-Bari 2004, p. VIII: «L'uso originario, che è quello astronomico, implica il concetto di completo capovolgimento della posizione rispettiva dei vari elementi costitutivi di un sistema».

2. Sul tema e sulle applicazioni del modello descritto cfr. soprattutto Enrico GUIDONI, *La città dal medioevo al Rinascimento*, Laterza, Roma-Bari 1992, pp. 238-240.

3. Ibidem, p. 239. Come riorganizzazione complessiva dello spazio urbano, consente al palazzo di porsi in una posizione già riservata precedentemente a monumenti religiosi o militari (dove il fondale è il castello, la torre, la porta). La presentazione dell'edificio tende a trasformarlo da brutale ostentazione di dominio assoluto, in necessario espediente di valorizzazione, a scala urbana, della facciata.

4. Cfr., più recente, Giovanni AZZENA, *Persistenze e trasformazioni del tessuto urbano romano nel medioevo*, in «JAT», I, 1191, p. 72. Un ulteriore contributo, che riprende il tema in chiave metodologica, seppur con particolare attenzione all'urbanistica di età romana è Paolo SOMMELLA, *Appunti tecnici sull'urbanistica di piano in Italia*, in «Archeologia classica», XXVIII, pp. 10-29.



1

1_Il centro di Roma, con via del Corso, visto da nord. Sullo sfondo, il monumento a Vittorio Emanuele II (da Italo INSOLERA, *Roma moderna. Da Napoleone I al XXI secolo*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino 2011, p. 118).

strada con fondale rappresenta un evento destabilizzante rispetto ad una precedente organizzazione dello spazio urbano, che tende comunemente alla conservazione ed al riutilizzo dell'assetto esistente⁵.

A partire da queste prime considerazioni, un progetto che certamente ha modificato, destabilizzato e cristallizzato la percezione e la funzionalità di un'area che si configura oggi come il risultato del disegno di una strada con fondale, è quello che ha coinvolto la composizione urbanistica costituita dal rapporto tra via del Corso ed il complesso del Vittoriano, a Roma. Un sistema che si è sviluppato in virtù dell'inquadramento percettivo che del Vittoriano si ha dalla via del Corso e che ha trovato un definitivo consolidamento nel 1885, con la conclusione dei lavori per la costruzione del complesso monumentale [Fig. 1]. Le vicende ricon-

5. Soprattutto in riferimento alle problematiche, alle cause ed agli effetti dei fenomeni di continuità e discontinuità riconducibili alle trasformazioni delle reti viarie. Utili esempi sono quelli ripresi in Enrico GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Medioevo. Secoli VI-XII*, Laterza, Roma-Bari 1991, pp. 5-42.

ducibili alla realizzazione dell'edificio sono note⁶; più complesso circostanziare le implicazioni urbanistiche prodotte dalla trasformazione di quell'area urbana, che hanno coinvolto temi storici, artistici, politici e sociali, oltre alle potenziali controversie sul rapporto tra il nuovo assetto e le stratificazioni della città di età antica. Il concorso internazionale per la progettazione del complesso architettonico, bandito nel 1880, lasciò massima libertà ai concorrenti di immaginare il nuovo monumento nel luogo ritenuto più adeguato ad ospitarlo: oggi, le numerose indagini a carattere urbanistico ed archeologico consentono di inquadrarlo nell'ambito di una riconversione complessiva di un'area già strutturata su di un percorso viario esistente.

Una prima considerazione, dunque, può essere riconducibile alla scelta del luogo. Le proposte degli oltre trecento partecipanti al concorso interessarono tipologie progettuali differenti, mentre ci fu un certo compromesso per la localizzazione del monumento, immaginato da molti presso la piazza Termini⁷. Solo cinque proposte coinvolsero l'area del Campidoglio, tra cui quella di Ferrari e Piacentini, il cui progetto (un complesso monumentale addossato al colle, al fianco della basilica dell'Aracoeli), fu selezionato dalla giuria perché ritenuto più adatto ad ispirare una tipologia architettonica capace di trasmettere tutto il significato ideologico e politico del simbolo della nuova nazione, dedicato alla figura di Vittorio Emanuele II, liberatore della patria e fondatore della sua unità, morto pochi anni prima, nel 1878⁸. Conseguente la scelta di posizionarlo in uno dei luoghi probabilmente più rappresentativi della Roma di età antica.

Ora, uno sguardo ed una valutazione più accurata alle fasi della storia urbana consentono forse di definire gli effetti urbanistici della costruzione del complesso

6. La bibliografia sul tema è particolarmente vasta. Una sintesi è proposta in Federica GALLONI (a cura di), *Il Vittoriano nascosto. Testi di Maria Rosaria Coppola, Adriano Morabito e Marco Placidi*, Ministero per i beni e le attività culturali, Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Lazio, Roma 2005 e, più recente, Maria Rosaria COPPOLA, *La fabbrica del Vittoriano: scavi e scoperte in Campidoglio (1885-1935)*, Libreria dello Stato, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 2012.

7. In un'area già interessata da trasformazioni urbanistiche promosse dal governo pontificio, che prevedevano l'ampliamento della stazione ferroviaria, il tracciato della nuova via De Merode e di via Nazionale. Il progetto vincitore del concorso fu quello del francese P. H. Nénot, il cui monumento, previsto anch'esso in piazza Termini, si configurava come un'edera ad arcate, al centro della quale si posizionava una colonna con la statua del Re. Cfr. GALLONI, *Il Vittoriano*, cit., pp. 17-18. Un ulteriore approfondimento sulle dinamiche urbanistiche connesse alla riprogettazione della via Nazionale ed al suo sbocco su Piazza Venezia è in Luisa MIGLIORATI, *A proposito di sventramenti urbani*, in Carlotta Franceschelli, Pier Luigi Dall'Aglio, Laurent Lamoine (a cura di), *Spazi pubblici e dimensione politica nella città romana: funzioni, strutture, utilizzazione*, Bononia University Press, Bologna 2017, p. 28.

8. Cfr. GALLONI, *Il Vittoriano*, cit., p. 19.

monumentale un *sacrificio al futuro*⁹. La necessità di adeguare la città alle grandi metropoli europee impose l'apertura di ampie strade di collegamento tra quartieri ed il risanamento di aree di edilizia abitativa eccessivamente dense attraverso la realizzazione di piazze di largo respiro. Tra gli altri, il progetto del Vittoriano impose la trasformazione di un intero quartiere di origine medievale, la demolizione di alcuni importanti edifici storici ed una consistente modifica della Piazza Venezia, ampliata per meglio allinearsi alla via del Corso e divenire snodo centrale del traffico romano. Il rapporto con il colle Campidoglio incuriosisce: dapprima desiderato e ricercato, viene poi quasi dimenticato, schermato ed occultato dal nuovo monumento.

Proprio il colle, per lungo tempo, aveva ricoperto il ruolo di fondale scenico per quattro assi rettilinei, realizzati alla metà del XVI secolo, in occasione della visita a Roma di Carlo V [Fig. 2], tra cui emerge l'attuale via del Corso, *drizzata e abbellita* nel 1538¹⁰. La via, il cui toponimo si deve ancora oggi alle sfilate ed alle *corse dei barberi* del carnevale romano, fu interessata da un progetto di ampliamento che potrebbe considerarsi sintomatico e rappresentativo del modello urbano farnesiano¹¹. Dalla Piazza del Popolo, lungo un'andatura tutto sommato rettilinea, il percorso viario costituiva l'accesso principale alla Piazza Venezia ed al primo fondale della via, costituito dal palazzo e dalla torre di Paolo III (XVI secolo), demoliti anch'essi per far spazio al Vittoriano¹². Eppure, la sua raffigurazione, particolarmente curata in numerosi documenti cartografici sulla città, non la riconosce quale tracciato rettilineo orientato su un particolare fondale architettonico. Nel 1551, la pianta di Roma del Bufalini ne descrive un andamento che proprio in corrispondenza dell'affaccio su Piazza Venezia entra in crisi e rivela un rapporto con il colle che appare quasi totalmente assente, aggirato dalla strada che si incunea all'interno del tessuto urbano minuto [Fig. 3]¹³. La stessa

2_Veduta di Roma, con l'indicazione dei quattro assi rettilinei e dei rispettivi fondali: la via lastricata tra gli archi di Tito e Settimio Severo (1); la scalinata laterale per l'accesso all'Ara Coeli, attraverso un nuovo portico monumentale (2); la via tra il palazzo Altieri e la scalinata capitolina (Palazzo Senatorio) (3); l'ampliamento della via del Corso con il nuovo fondale della torre di Paolo III (4). Cfr. GUIDONI, *La città*, cit., p. 240.

3_Pianta di Roma del Bufalini, 1551 (da Italo INSOLERA, *Roma, Le città nella storia d'Italia*, Laterza, Roma-Bari 1980, p. 120). In corrispondenza del centro della città e del Campidoglio l'autore rappresenta una viabilità contorta e sinuosa, in cui i percorsi viari non appaiono mai completamente rettilinei. La via del Corso, indicata come *via Lata*, si incurva in corrispondenza della piazza (*Platea*) e del Palazzo Papale di San Marco (*Divi Marci*), per proseguire alle pendici del colle, lungo il suo fronte settentrionale (*Macellum Corvor*).

4_Pianta di Roma di Giovanni Battista Falda, 1676 (da Amato Piero FRUTAZ, *Le piante di Roma*, Istituto di Studi Romani, Roma 1962, vol. III, tav. 349). Il documento cartografico rivela come l'edilizia abbia riempito gli isolati nel piano e lungo le pendici del Campidoglio. La rappresentazione degli edifici sul colle risulta enfaticizzata e riserva particolare rilievo alla scalinata dell'Aracoeli, mentre la via del Corso (*via Lata*) è rettilinea da Piazza del Popolo, ma ancora solo fino alla piazza di San Marco.

9. Cfr. Andreina RICCI, *Attorno alla nuda pietra*, Donzelli, Roma 2006. Il riferimento è alle «demolizioni volte al rinnovamento ed alla modernizzazione della città», ivi, p. 24.

10. Cfr. Rodolfo LANCIANI, *La via del Corso drizzata e abbellita nel 1538 da Paolo III*, in «Buletino della Commissione archeologica comunale di Roma», 30, 1902, p. 242.

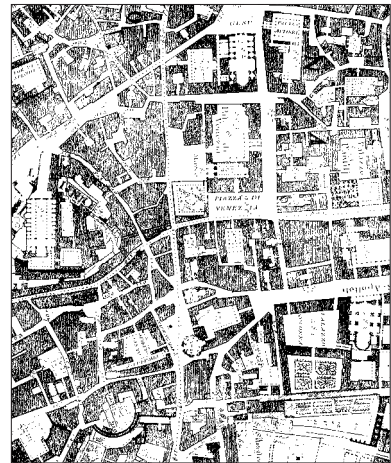
11. Il riconoscimento della strada con fondale quale modello farnesiano deriva dalla coincidenza cronologica tra il momento di massima espansione del potere familiare con la maturazione e l'attuazione di tale concezione urbanistica, che sembra trovare la massima espressione nel progetto della Domus Farnesiana. Un'anticipazione del tema è in Enrico GUIDONI, *Originalità e derivazioni nella formazione delle strutture urbanistiche ombre*, in *Orientamenti di una regione attraverso i secoli*, Atti del X Convegno di Studi Umbri (Gubbio, 23-26 maggio 1976), Università degli Studi di Perugia, Perugia 1976, pp. 388-409. Più recente, si veda ancora GUIDONI, *La città*, cit., pp. 238-240.

12. Significativa è l'infografica di Gino Selva sul quartiere romano demolito per far spazio al monumento, pubblicata online. Cfr. <https://www.ilpost.it/2013/11/28/piazza-veneziam-roma-dellaltare-della-patria/> [12-10-2022].

13. Il documento rivela l'attenzione dell'autore alle percorrenze viarie, così come agli aspetti oro-



2 | 3



4 | 5

5_ Il settore del Campidoglio dalla pianta del Nolli, 1748 (da INSOLERA, *Roma*, cit., p. 32). Si individua facilmente il perimetro del colle, ma quasi esclusivamente grazie all'andamento curvilineo delle strade alle sue pendici. Si riconosce la via del Corso, che proseguiva oltre piazza Venezia, fino all'arco di Settimio Severo.

considerazione può essere proposta per le successive carte del Falda (1667) e del Nolli (1748) [Figg. 4-5]. In entrambi i casi la consistenza della via è rappresentata con particolare cura, ma priva di inquadramento verso un particolare edificio o fondale. Anche in questi casi, il Campidoglio è aggirato sul fronte nord-orientale, per consentire alla via di proseguire il suo percorso e raggiungere

grafici: Bufalini li evidenzia graficamente sottolineandone probabilmente il ruolo percettivo nel paesaggio urbano della Roma cinquecentesca.



6

6_Veduta di Roma (Antonio Tempesta, 1593). Particolare del tridente costituito dalla via del Corso, da via di Ripetta e da quella del Babuino. Fonte: <https://www.info.roma.it> [13-10-2022].

senza particolari difficoltà l'area monumentale della città antica¹⁴.

Una percezione differente si evince sul fronte opposto, a seguito di una valutazione sul rapporto tra la via del Corso e Piazza del Popolo, dove la percorrenza viaria, insieme a quella del Babuino e di Ripetta (entrambe riconducibili, nella loro forma attuale, al XVI secolo) rimanda alla configurazione di un tridente viario chiaramente indirizzato alla piazza [Fig. 6]. L'andamento dei tre percorsi configura un settore di particolare tensione urbanistica, quali sono solitamente quelli di convergenza di strade extraurbane verso porte o, soprattutto, passaggi obbligati, ed un fondale riconoscibile non tanto presso il colle, ma in corrispondenza dell'ampia apertura della piazza.

Quest'ultima riflessione suggerisce la sostanziale persistenza dell'organizzazione urbana di età antica. La verifica della *Forma Urbis Romae* di Rodolfo Lanciani [Fig. 7] conferma un andamento della strada moderna corrispondente a quello della più antica *via Flaminia*, nata in corrispondenza della porta *Fontinalis*, ai piedi del Campidoglio, rettilinea verso il fronte settentrionale della città¹⁵. La sua

14. Cfr. GUIDONI, *La città*, cit., pp. 240-241.

15. Cfr. Rodolfo LANCIANI, *Forma Urbis Romae*, Edizioni Quasar, Roma 1989, tavv. I-VIII-XV-XXI-XXII-XXVIII-XIX. Più recente ed utile alla definizione di un posizionamento certo della *Porta Fontinalis* alla base del Campidoglio è Domenico PALOMBI, *Morfologia, toponomastica e viabilità prima dei Fori Imperiali*, in Xavier Lafon, Gilles Sauron (a cura di), *Théorie et pratique de l'architecture*

7_Rodolfo Lanciani, *Forma Urbis Romae* (da LANCIANI, *Forma*, cit.). Particolare delle tavv. XXI-XXII-XXVIII-XIX.



7

cronologia, piuttosto alta¹⁶, consente di riconoscerla inizialmente come percorrenza extraurbana, progettata oltre il limite delle mura serviane, in parte rinvenute ai piedi del colle, in corrispondenza delle fondazioni del Vittoriano¹⁷. Va considerato che una definizione più precisa del percorso viario è complicata da dati disomogenei e da potenziali variazioni altimetriche non sempre segnalate, che se pure non sembrano modificarne il percorso in maniera significativa, rischiano di complicare una sua più corretta interpretazione¹⁸. È infatti noto che in un momento probabilmente successivo alla costruzione delle mura Aureliane (271-278 d.C.), parte del tracciato assunse il nome di *Lata*, in considerazione dell'ampiezza della sede stradale, ma non è chiara la precisa evoluzione del rapporto di quest'ultima con la *Flaminia*: alcuni sostengono che la prima, a seguito

romaine. *La norme et l'expérimentation. Etudes offertes à Pierre Gros*, Presses de L'Université de Provence, Aix en Provence 2005, pp. 81-92, p. 87.

16. Anche in questo caso i riferimenti bibliografici risultano particolarmente consistenti. Una sintesi di dati e fonti è in Riccardo MONTALBANO, *La viabilità della Regio VII-via Lata*, in «Bollettino di archeologia online. Direzione generale archeologia», VI, pp. 33-56. Dello stesso autore, si veda anche Riccardo MONTALBANO, *La via Lata meridionale. Contributo alla Carta Archeologica di Roma*, Palombi Editori, Roma 2016.

17. Cfr. GALLONI, *Il Vittoriano*, cit., pp. 55-57. Si veda anche Edoardo TORTORICI, *Argiletum. Commercio, Speculazione edilizia e lotta politica dall'analisi topografica di un quartiere di Roma di età repubblicana*, L'Erma di Bretschneider, Roma 1991, pp. 31-33. In particolare, l'immagine pubblicata a p. 33, che rappresenta il percorso delle mura tra Campidoglio e Quirinale, rispetto alla posizione del Vittoriano.

18. Cfr. MONTALBANO, *La viabilità*, cit., p. 33. Per le notizie relative al settore urbano esaminato si veda Giuseppe LUGLI, *Fontes ad topographiam veteris Urbis Romae pertinentes*, Università di Roma-Istituto di Topografia Antica, Roma 1952, I-VIII.

delle progressive espansioni e della monumentalizzazione del Campo Marzio, individuasse la parte urbana della strada, e dal Campidoglio raggiungesse direttamente le mura Aureliane, da cui poi aveva inizio la *Flaminia*¹⁹; altri la limitano alla porta *Fontinalis* o, in alternativa, all'arco di Claudio a piazza Sciarra²⁰. È comunque certo che dai limiti della città più antica la via volgesse verso nord con andamento rettilineo costituendo, tra l'altro, il confine tra le *regiones* VII e IX, confermando, inoltre, un tentativo di proiezione estensiva della città verso il territorio (in direzione dell'attuale Piazza del Popolo).

Si aggiungono i numerosi studi ricostruttivi sulla geomorfologia del settore urbano oggi occupato dalla Piazza Venezia, che confermano l'antico limite orografico costituito dalla sella collinare tra Campidoglio e Quirinale [Fig. 8]²¹, superato solo dai lavori di livellamento necessari all'impianto del tempio della Venere Genitrice e della piazza del Foro di Cesare, proseguiti dall'opera di Domiziano e conclusi da Traiano con la realizzazione dei mercati, della Basilica Ulpia e della nuova area forense²². Nel complesso, da un'operazione urbanistica realizzata su di una superficie complessiva di circa 8,5 ettari, veicolata dalla necessità di riorganizzazione spaziale del settore pubblico della città, comprensiva di una progressiva espansione dei limiti urbani sul versante settentrionale. La percezione di questo limite naturale è chiaramente perduta ed ancora oggi particolarmente difficile da ricostruire. Già in età medievale si registra un notevole innalzamento del livello antico, dovuto principalmente all'abbandono dell'area dei Fori, ai depositi alluvionali ed all'intasamento della *Cloaca Maxima*, mentre un intervento ancora più radicale è riconducibile alla bonifica realizzata sotto il pontificato di Pio V (1566-1572), che determinò un ulteriore innalzamento del terreno (circa tre metri), necessario per colmare le depressioni paludose ancora presenti tra il settore dei fori e la rete stradale del nuovo quartiere che si prevedeva di realizzare²³.

Sempre in età antica, è evidente come la *via Flaminia* (*via Lata*) abbia costituito uno degli assi di sviluppo necessari all'espansione della città. Ad oggi, pur attraverso fasi di sviluppo e contrazione, relative ad una forbice cronologica particolarmente ampia, il contesto analizzato sembra aver mantenuto e valorizzato quel principio urbanistico che rimanda a quanto sostenuto da Gianfranco Caniggia,

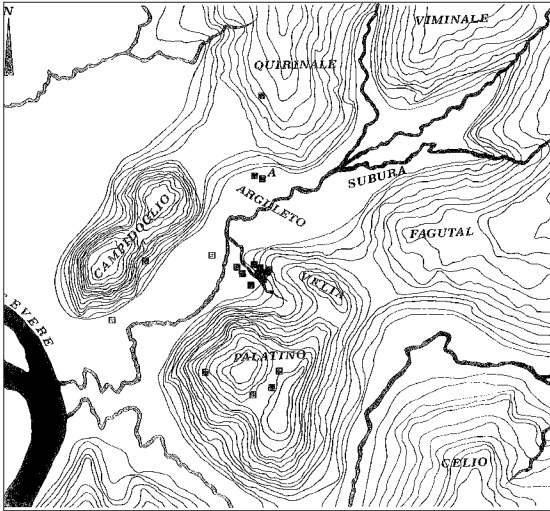
19. Cfr. Eva Margareta STEINBY (a cura di), *Lexicon Topographicum Urbis Romae*, Edizioni Quasar, Roma 1999, V, p. 139.

20. Per cui si rimanda a MONTALBANO, *La viabilità*, cit., p. 35 (nota 17).

21. Ben descritto e rappresentato in TORTORICI, *Argiletum*, cit., pp. 11-19.

22. Per cui si rimanda alla descrizione offerta in MIGLIORATI, *A proposito di sventramenti urbani*, cit., pp. 31-35 ed alla bibliografia citata.

23. Cfr. TORTORICI, *Argiletum*, cit., p. 12.



8 | 9

8_Situazione geomorfologica della valle del Foro e dei colli circostanti, precedente alle fasi di vasta riorganizzazione urbana. I piccoli quadrati danno indicazione sulle presenze di età protostorica (da TORTORICI, *Argiletum*, cit., p. 18).

9_Particolare del P.R. di Roma Capitale (Viviani, 1882). Con facilità, si riconosce la via del Corso (rettilinea) e la zona di Piazza Venezia. Ancora una volta, si percepisce il progetto di collegamento tra la via ed il Colosseo (fonte: <https://www.info.roma.it>).

per cui non vi è insediamento senza un percorso viario precedente che lo generi²⁴. In quest'ottica, il fondale della *via Lata* non è più il Campidoglio (o Piazza Venezia), ma l'attuale Piazza del Popolo. Sul fronte opposto, alcune considerazioni relative agli edifici antichi rinvenuti e studiati sul colle confermano le interpretazioni fin qui proposte. Tutti sono orientati in direzione dell'area pubblica della città (dunque, sul fronte sud-orientale), fornendo una chiara ed ulteriore indicazione sulla valenza percettiva e gerarchica assegnata ai due settori urbani separati dal Campidoglio.

E difatti, anche il primo Piano Regolatore di Roma Capitale, presentato per la prima volta nel 1873, pochi anni prima della morte del Re, sembra confermare questa tendenza [Fig. 9]. La proposta della Commissione di Architetti ed Ingegneri, nominata dalla Giunta provvisoria del Governo, il 30 settembre del 1870, prevedeva di creare «intorno ai principali monumenti tutte quelle demolizioni che concorrono a dar loro maggiore imponenza»²⁵. Inoltre, di prolungare la via del Corso, anche con assi non rettilinei, direttamente fino al Colosseo²⁶. Il progetto fu ridimensionato presto, già nel 1871, ma è facile riconoscerci non solo il mantenimento degli elementi urbanistici già discussi, ma una sorta di anticipa-

24. Cfr. Gianfranco CANIGGIA, *Strutture dello spazio antropico. Studi e note*, Uniedit, Firenze 1976, p. 69.

25. Si veda Italo INSOLERA, FRANCESCO PEREGO, *Archeologia e città. Storia moderna dei Fori di Roma*, Laterza, Roma-Bari 1983, p. 5.

26. Cfr. ibidem: «[...] il prolungamento, sebbene non rettilineo, della via del Corso fino al Colosseo [...]; esso si presta a dare accesso con comode rampe al campidoglio ed a comunicare colla parte monumentale di Roma».

zione della più nota via dei Fori Imperiali²⁷. Quanto accadrà in seguito è noto, e dal 1928 al 1938 coinvolgerà direttamente i lavori di demolizione del tessuto urbano alla ricerca percettiva del Colosseo come nuovo fondale scenico della via dell'Impero, prolungamento della via del Corso²⁸. Gli interventi di sbancamento necessari alla realizzazione della via comportarono la completa distruzione non solo del quartiere di impianto cinquecentesco sorto sull'area dei Fori Imperiali, ma anche della collina della Velia, che venne interamente asportata e sbancata. Occorre dunque tener conto anche delle successive alterazioni e modifiche del contesto urbano, che possono essere di grande utilità nella comprensione delle fasi evolutive del sistema generato dalla costruzione del Vittoriano. In realtà, il monumento sembra imporsi sul tessuto urbano, cancellare, per certi versi, la valenza percettiva che il Campidoglio aveva mantenuto fino a quel momento e far forzatamente convergere assi viari urbani verso la piazza su cui insiste. Rimane la configurazione e l'orientamento originario dell'antica *via Lata*, che sembra influenzare profondamente le fasi urbanistiche dell'area centrale di Roma, caratterizzata da un'impronta urbana che non sembra mutare fino alla costruzione del complesso monumentale. Fin dal suo primo momento di vita, la strada si è qualificata come uno degli assi portanti della città, non solo per il rilievo urbanistico che ha ricoperto, ma anche per l'importanza delle fasi storiche che ne hanno accompagnato l'evoluzione. Ipotizzare di poter facilmente giungere alla sua comprensione solo ed esclusivamente attraverso la raccolta e catalogazione di dati puntuali rischia di costituire un fattore limitativo per le interpretazioni delle fasi urbane, mentre il quadro complessivo mostra quanto le strade moderne, almeno per il caso romano, replicino e ricalchino percorsi più antichi, all'interno di un sistema urbano che tende ad evolversi con un'azione conservativa riconoscibile soprattutto nella lettura di una rifunzionalizzazione delle percorrenze urbane.

Le soluzioni urbanistiche presentate costituiscono interventi di grande portata che si scontrano con contesti saturi, a cui non sembra possibile dare nuova vitalità se non attraverso sventramenti e creazione di vuoti in sostituzione delle aree costruite. Il tema non riguarda in modo esclusivo la città di Roma, ma qualsiasi contesto che per vari motivi (dal risanamento urbano, alla volontà di isolare un edificio storico, oppure di progettarne uno nuovo) si è trovato nella condizione di poter modificare il *regime urbano* della città²⁹. La sopravvivenza della maglia

27. Le cui dinamiche di progettazione e realizzazione sono ben descritte ancora in INSOLERA, PEREGO, *Archeologia*, cit., pp. 31-174.

28. Cfr. INSOLERA, PEREGO, *Archeologia*, cit., pp. 77-129.

29. Ancora in riferimento alla lettura ed interpretazione delle fasi urbane, sul rapporto tra regimi urbano ed urbanistico si veda AZZENA, *Persistenze*, cit., p. 73.

viaria, particolarmente evidente nelle città italiane, ma diffusa e documentabile in numerosi casi studio, testimonia come al di là delle modifiche del tessuto, si affermi la conservazione ed il riutilizzo delle strutture portanti di una città, talvolta private della loro veste istituzionale, ma caricate di un nuovo valore funzionale, riconducibile alle mutate condizioni di vita dei cittadini³⁰.

Un'ultima considerazione, allora, coinvolge il Tridente romano, quantomeno quello consolidato con gli interventi di XVI secolo, che potrebbe anch'esso replicare una configurazione ben più antica: sia per quanto riguarda via di Ripetta, sia in riferimento a via del Babuino, dove alcuni rinvenimenti di basoli suggeriscono la presenza di una percorrenza antica che presenterebbe lo stesso orientamento della via più recente³¹.

30. Cfr. GUIDONI, *Storia*, cit., pp. 16-17.

31. Cfr. MONTALBANO, *La viabilità*, cit., p. 54.