

LA PAVIMENTAZIONE STRADALE STORICA IN AREA ROMANA. VERSO LA CODIFICA DELLA REGOLA DELL'ARTE. DALLE ORIGINI AL XVII SECOLO

*The Historic Road Pavings in the Roman Area. Towards the Codification of
The Rule of Art from the Origins to the Seventeenth Century*

DOI: 10.17401/su.15.fg20

Francesca Geremia

Università degli Studi Roma Tre

francesca.geremia@uniroma3.it

Parole chiave

Selciati, sampietrini, tecniche costruttive premoderne, storia urbana, Roma
Cobblestones, Sampietrini, Premodern Construction Techniques, Urban History, Rome

Abstract

La cura delle strade pubbliche è sempre stato argomento di interesse prioritario nelle politiche urbane; essa ha riguardato sia l'esecuzione di estese reti viarie esterne al perimetro urbano sia, contestualmente, l'attenzione alla manutenzione delle strade interne alla città.

Il lavoro che si presenta è l'esito di una ricerca rivolta in particolare a quest'ultimo aspetto della materia, allo studio di come sia cambiata questa attività nel corso del tempo, di come sia mutata la gestione della manutenzione, ed in particolare di come si sia trasformata la tecnica di pavimentazione e la cura degli ambienti urbani.

In questo primo contributo sul tema, si propone la rilettura del processo evolutivo che, attraverso la sperimentazione e la convalida di materiali e tecniche, ha condotto alla definizione della regola dell'arte.

Con il supporto della ricerca storico-archivistica, è stato possibile individuare il momento in cui si è introdotto l'utilizzo della tipica pavimentazione in sampietrini: quegli elementi di forma regolare quadrata in pietra lavica, identitari dei panorami urbani romani.

The care of public roads has always been a topic of priority interest in urban policies concerning both the execution of extensive road networks outside the city and, at the same time, the atten-

tion to the maintenance of the inner ones.

The work presents the result of a research aimed at this last aspect of the subject, addressed to the study of how this activity has changed over time, how the regulation of maintenance has advanced, and in particular how the paving technique and the care of urban environments have evolved.

This first contribution on the subject offers the rereading of the evolutionary process that, through experimentation and validation of materials and techniques, led to the definition of the rule of art.

Archival research allows to identify the moment and means of introducing the typical sampietrini pavements: those elements of regular square shape in lavic stone, identity-making of the Roman urban landscapes.

Le strade ed il sistema viario nell'antica Roma

I Romani furono i più sapienti costruttori di strade dell'antichità. Con i termini *viam sternere, struere, instituere, munire* essi indicavano la costruzione di una strada, tenendo presente soprattutto la sua pavimentazione.

Le sezioni, accidentali o volontarie, effettuate sulle strade romane in occasione di indagini archeologiche mostrano in genere un tipo di struttura formata da successivi strati sovrapposti: lo *statumen* di fondazione, il *rudus* o *ruderatio* posto al di sopra della fondazione, il *nucleus* ovvero l'allettamento realizzato con uno strato di sabbia, con o senza malta, e pozzolana, finemente vagliata ed il *pavimentum* composto da basoli di leucitite mielilitica di forma poligonale, con la superficie superiore levigata e la parte inferiore a cuneo così da ben inserirsi nello strato di allettamento, che venivano disposti seguendo un profilo curvo e avendo cura che i giunti combaciassero esattamente tra loro.

La dura pietra lavica era nota a Livio, a Vitruvio, e ad altri autori come *silex* o *lapis siliceus*, essa veniva estratta nei dintorni di Roma e l'uso di questo materiale per la pavimentazione dimostra l'ininterrotta abilità tecnica del cavatore romano, dagli ultimi anni della Repubblica fino ai nostri giorni.

Similmente ad oggi, esistevano diverse categorie di strade classificate gerarchicamente e la dimensione della sezione stradale variava in relazione all'importanza della strada e alla natura del terreno, senza che, tuttavia, siano riscontrabili dei principi ascrivibili a precise normative. Anche all'interno della città la larghezza delle strade poteva variare in maniera consistente, ma certo nei centri caratterizzati da una urbanizzazione più regolare e sistematica, spesso sincronica, dovevano esistere sicuramente delle misure di riferimento. A Pompei si nota ad esempio una misura ricorrente per le vie principali che è intorno ai 4 metri, esse sono poi fiancheggiate da ampi marciapiedi larghi anche 2 metri, diversamente nelle vie secondarie, solo in parte pavimentate, la larghezza varia tra i 2 ed i 4 metri. Sembra dunque che almeno le vie commerciali e le arterie principali, legate a problemi ed esigenze di traffico, rispettassero delle misure prestabilite.

L'amministrazione e la soprintendenza delle strade è argomento di giurisprudenza sin dalle sue origini. Si vuole che nei primi tempi i Re fossero direttamente i responsabili di questa materia che fu poi, in epoca Repubblicana, attribuita ai Censori ed agli Edili Curuli o *Magistri Viarum*, mentre alcune strade di maggiore

importanza erano affidate a specifici curatori, membri di famiglie influenti. In età imperiale, sappiamo da Cicerone¹ che Roma disponeva di un'amministrazione posta sotto la responsabilità dei censori e, soprattutto a partire da Domiziano, è l'imperatore che decide la creazione di strade e i grandi lavori pubblici. L'espansione dell'impero fu sempre accompagnata dalla creazione di strade e la fondazione delle città dalla realizzazione di una opportuna rete viaria, la cui cura e manutenzione fu continuamente perseguita. Questo permise di rafforzare il potere militare, politico e commerciale ma anche di instaurare relazioni con i popoli limitrofi e consentire, come si è detto, scambi e reciproco accrescimento culturale delle diverse civiltà.

La situazione delle strade romane durante il medioevo

La caduta dell'Impero romano d'occidente ed il conseguente spostamento della capitale a Bisanzio comportò anche per quanto attiene la cura delle strade un'inevitabile prolungata trascuratezza e abbandono. La tradizione dei costruttori stradali romani si smarrì durante il Medioevo lasciando solo qualche rara traccia nelle disposizioni di carattere legale e amministrativo.

Il tracciato delle strade peggiorò in modo sensibile. In città, a Roma in particolare, si aggravò lo stato di manutenzione delle strade e quello delle fognature con la conseguenza diretta di un peggioramento dell'igiene pubblica che portò ad un frequente dilagare di malattie infettive.

A seconda delle circostanze, la cura del sistema viario passò in potere ai senatori poi ai conservatori di Roma e da questi alla magistratura edilizia cittadina.

Il Comune di Roma tardò nel dotarsi di apposito statuto, dal momento che era sempre rimasto in uso il costume di riferirsi al diritto romano e la presenza di tre distinti poteri sullo stesso territorio ostacolava il formarsi di una costituzione politica definitiva. Il primo statuto del Comune di Roma sembra dunque essere quello del 1363 pubblicato da Camillo Re nel 1880².

In questo documento si poneva già attenzione alla cura delle strade in particolar modo alla loro pulizia, sia dal punto di vista igienico – sono diversi i capitoli dedicati alla nettezza urbana: «de proicientibus immundicias in viis publicis», nelle pubbliche vie ed in luoghi particolari della città – sia dal punto di vista della loro percorribilità vietando l'uso di apparati e banchi che potessero impedirla e stabilendo che

1. Marco Tullio CICERONE, *De Legibus*, III, 3-7.

2. Camillo RE, *Statuti della Città di Roma*, Accademia di Conferenze storico-giuridiche, Tipografia della Pace, Roma 1880.

le strade dovessero essere riattate così da poter essere percorse con sicurezza: «Ac-tare vias publicas et stratas ad hoc ut euntes et redentes possint secure et sine pe-riculo ire et reddere et venire, et hoc teneatur fieri facere». Lo statuto fissa quindi dei vincoli all'edificabilità e detta le dimensioni minime per le vie vicinali.

Oltre ai temi strettamente inerenti la viabilità e le strade è interessante notare l'attenzione posta in questo documento verso gli antichi edifici cui dedica un ap-posito capitolo: «de antiquis edificiis non diruendis»³.

Nuove riforme sono contenute nelle due successive convenzioni del 1393, e del 1404: la prima fra Bonifacio IX, la seconda fra Innocenzo VII, ed il popolo ro-mano; di quest'ultima in particolare è da considerare tanto la espressa dichia-razione che gli statuti non possano essere mutati o riformati senza il beneplacito del pontefice, quanto la importante modifica, già iniziata da Urbano V e definiti-vamente introdotta poi nello statuto, riguardante la nomina del «capitaneus ro-mani populi» che viene adesso riservata al pontefice.

Nell'atto di soggezione fatto dai romani ad Alessandro V dopo la cacciata del re Ladislao, nel 1410, il pontefice confermò gli statuti della città, e riconobbe espressamente la costituzione comunale della medesima.

Il riordino delle competenze nel XV secolo. Istruzioni per la realizzazione delle pavimentazioni

Quando nel 1417 fu eletto papa Martino V, successivamente al ritorno dei papi da Avignone e dopo che fu risolto lo scisma d'Occidente durante il Concilio di Costanza, si dette nuovamente avvio ad un generale riordino.

Martino V, con la costituzione «Etsi in cunctarum» del 31 marzo 1425 segnò il primo passo dell'intervento pontificio in materia di strade, piazze, mura, acque-dotti, chiaviche, ponti e anche abbellimento della città, sino ad allora affidata alla cura del Comune.

Fu ripristinata l'antica magistratura dei «magistri aedificiorum et stratarum almae Urbis», incaricata di soprintendere alla viabilità, all'assetto urbanistico e allo spurgo delle strade e piazze di Roma. Furono riorganizzate le competenze spettanti ai due maestri di strada ai quali fu accordata la prerogativa di non dover rendere conto ad alcun magistrato dell'amministrazione di loro appartenenza, ed al loro tribunale fu assegnato un particolare ufficio notarile.

3. «Cap. CXCI de antiquis edificiis non diruendis. Ne ruynis civitas deformetur et ut antiqua edi-ficia decorem Urbis publice representent, statuimus quod nullus sit ausus aliquod antiquum edi-ficium Urbis diruere vel dirui facere intre Urbem ad penam [...]» in Camillo RE, *Statuti della Città di Roma*, cit., libro II, p. 188.

Queste cose furono ampliate e confermate dai pontefici successivi. Niccolò V con lo statuto, scritto in volgare, del 1452 «de li maestri de li edifitii»⁴ accentuò l'ingerenza pontificia ed ampliò le attribuzioni dei maestri a tutte le fontane sia dentro Roma che fuori, così come in materia di strade, ove la loro competenza fu estesa a quelle extraurbane. In questo statuto sono poi stabiliti numerosi divieti a carico dei privati e, per impedire gli abusi e regolamentare l'attività edilizia, fu introdotta la pratica di richiedere licenza (onerosa) per i lavori da eseguirsi. Per ciò che concerne le strade urbane il documento stabilisce «che li detti maestri possano et debiano far fare le sylicate di Roma, maxime in le strade maestre, de peperigno nuovo alle spese delli patroni delle case sicondo che toccherà»⁵: le strade di Roma, infatti, non erano allora ancora selciate o comunque pavimentate e neanche dotate di opportuna pendenza per consentire lo scolo dell'acqua, né tantomeno oggetto di costante manutenzione.

Ancora nello statuto di Niccolò V si trova precisa indicazione delle strade ritenute più importanti in quel momento storico, quelle che Emilio Re individua con le tre vie che partono tutte dal Banco di S. Spirito, l'una coincidente circa con via dei Coronari, l'altra con via dei Banchi Nuovi – via del Governo Vecchio, la terza forse identificabile con via dei Banchi Vecchi sino a Campo dei fiori e poi di lì passando nei pressi del teatro di Pompeo fino a giungere a S. Angelo in pescheria.

Nello stesso anno in cui era stato emanato lo statuto in volgare, Leon Battista Alberti pubblica il *De re aedificatoria* e dimostra come il rinnovato interesse per la cura del sistema viario, testimoniato dai provvedimenti menzionati, possa essere confermato tanto da dedicare, nel quarto libro dell'opera, ampio spazio al tema della pavimentazione stradale⁶.

Egli dà indicazioni circa la preparazione del terreno e dello strato di fondazione e poi di allettamento del selciato, e fornisce istruzioni in merito alla scelta della pietra da utilizzare ed alla sua dimensione: facendo riferimento all'osservazione delle strade antiche realizzate in selce, invita ad usare la medesima pietra, in particolare quella porosa che garantisce un migliore attrito, pur consentendo l'utilizzo anche di altre qualità di pietra in ragione della loro disponibilità. Rivolge poi molta at-

4. Daniela SINISI, *La presidenza delle Strade*, in Maria Grazia Pastura Ruggiero, *La Reverenda Camera Apostolica e i suoi archivi (secoli XV-XVIII)*, Archivio di Stato di Roma - Scuola di Archivistica, Paleografia e Diplomatica, Roma 1987, pp. 100-118.

5. Emilio RE, *Maestri di strada*, in «Archivio della R. Società Romana di storia patria», vol. 43, 1920, pp. 5-102. Le appendici al testo riguardano: il regesto delle "taxae viarum" (1514-1583) conservato presso l'Archivio di Stato di Roma; l'elenco dei maestri di strade; il testo trascritto dello statuto del 1452.

6. Leon Battista ALBERTI, *L'Architettura (De Re Aedificatoria)*, edizione con testo latino e traduzione a cura di Giovanni Orlandi, introduzione e note di Paolo Portoghesi, Edizioni Il Polifilo, Milano 1966, pp. 320-323.

tenzione all'agio degli animali affinché essi nel percorrere le strade trovino un piano di calpestio duro e continuo e non scivoloso; quindi, suggerisce che la dimensione delle pietre sia tale da non essere eccessivamente minute poiché troppo facilmente potrebbero essere divelte, né tanto grandi da non offrire agli animali una fessura ove puntare gli zoccoli. Proprio perché il percorso degli animali sia comodo, egli propone di selciare con diligenza almeno la parte centrale della strada dove è previsto il loro transito ed in questa zona usare selce dura ed elementi della dimensione di un cubito⁷ di ampiezza e spessore (in profondità) di un piede disposti in modo tale che il giunto risulti minimo. Sottolinea poi l'importanza di realizzare le strade dando loro la pendenza (di mezzo pollice ogni due cubiti) per lo smaltimento delle acque e quindi elenca tre differenti maniere: la prima, più consona alle vie maggiormente larghe, prevede di realizzare la pendenza verso il centro; la seconda è quella di indirizzare la pendenza ai due lati; l'ultima prevede di utilizzare la direzione longitudinale della strada.

La scelta è naturalmente condizionata dalla posizione degli imbocchi alle fogne o ai fossati.

La pavimentazione di piazza San Pietro del 1455

Nel 1455 si ha notizia della realizzazione di una pavimentazione in piazza San Pietro, ovvero nello slargo antistante la basilica [Fig. 1]. Il documento, conservato presso l'Archivio Capitolino⁸, redatto il 13 novembre dal notaio Giovanni Angelo de Amatis è citato da Rodolfo Lanciani⁹ e poi più di recente da Orietta Verdi¹⁰ la quale riporta:

7. La misura del cubito corrisponde idealmente alla distanza tra il gomito e la punta del dito medio, tanto che 'cubito' è sinonimo dell'ulna, l'osso dell'avambraccio, e misura circa mezzo metro. Per l'esattezza, il cubito romano era di 44,4375 cm. Mentre un piede romano equivale a 29,64 cm.

8. ASC, Collegio Notai Capitolini, Archivio Urbano, sezione I, vol. 253, not. Giovanni Angelo de Amatis, c. 139v, 13 novembre 1455.

9. Rodolfo LANCIANI, *Storia degli scavi di Roma*, nell'edizione Quasar, Roma 1989. Nel testo, a p.77 (capitolo dedicato al pontificato di Callisto III): «1455, 13 novembre. Un Salvato di Andrea da Arezzo riceve dai maestri delle strade Saba Astalli, Paluzzo Pierleoni 78 ducati d'oro "occasione certi laborerij et fabrice per eum promisse facere (selciata a bastardoni) ad rationem duorum ducatorum pro quolibet paso in platea sancti Petri... cum hoc quod ipse magister Salvatus debeat cauare et serrare in loco in quo cauat dictum saxum et spezare extra dictam plateam, et ipsi magistri debant dare sibi lapides necessario" not. Gio. Angelo Amati, A.S.C.».

10. Orietta VERDI, *Maestri di edifici e di strade a Roma nel secolo XV: fonti e problemi*, Roma nel Rinascimento, R.R. Inedita, Roma 1997, l'autrice a margine del documento afferma che «Questo documento, conosciuto da Re, è edito in parte, scorrettamente, da R. Lanciani, *Storia degli scavi di Roma*, Roma 1902, vol I, pag.63».



1

«Dichiarazione di ricevuta di 78 ducati d'oro pagati dai maestri Saba de Astallis e Palutius de Perleonibus a Salvato di Andrea di Toccho "occasione certi laborerii et fabrice per eum promissi facere", in particolare una selciata di bastardoni, in piazza S. Pietro; inoltre si specifica che "ipse magister Salvatus debeat cavare et sterrare in loco in quo cavabit et ipsum sterrum opportune facere extra dictam plateam, et ipsi magistri debeant dare sibi lapides necessarios"».

L'interessante citazione, che allude ad una selciata in bastardoni, fatta dalla Verdi parafrasando il Lanciani, viene inserita anche da questo autore tra parentesi; se ne desume quindi che egli doveva averne tratto notizia non direttamente dalla traduzione del documento citato ma più probabilmente da altre fonti.

Facendo riferimento al lessico contemporaneo, questa affermazione darebbe adito a ritenere che durante il rifacimento della *platea Sancti Petri* fossero stati utilizzati elementi di forma non regolare e quindi implicitamente porterebbe a

1_Piazza San Pietro, affresco nel Salone Sistino della Biblioteca Apostolica Vaticana, 1588-1590. L'affresco raffigurante l'obelisco di piazza San Pietro, posizionato per volontà di Sisto V, mostra l'originario vaso della *platea Sancti Petri*. La caratterizzazione cromatica sembra alludere a una pavimentazione dai toni rossastrati (da: <https://stpetersbasilica.info/> il 28/09/2023).

credere che già allora fossero viceversa in uso elementi di forma regolare e standardizzata che vedremo comparire solo più tardi. La cosa più plausibile è piuttosto che il Lanciani abbia utilizzato il termine 'bastardoni' nella sua accezione medievale, avendolo forse rintracciato in altre fonti, quando esso stava a connotare un particolare tipo lapideo: una varietà paonazza di porfido rosso¹¹.

Porfido rosso ed anche verde antico è ancora oggi presente sulla piazza di San Pietro: esso è utilizzato nella cornice pavimentale intorno all'obelisco, sicuramente materiale di spoglio, riutilizzato successivamente e con tutta probabilità proveniente dalla piazza antistante la basilica costantiniana che appare, alla luce di questa nuova informazione, arricchita di una inedita policromia.

E quell'anello di pietre diviene quasi un anello della catena che oggi ci ricollega, anche attraverso la storia della pavimentazione, ai primordi della storia dei cristiani e si fa memoria ininterrotta della sacralità del luogo.

Selciati o ammattonati?

Sisto IV con la bolla «Etsi de cunctarum civitatum» del 30 giugno 1480 riorganizzò l'ufficio dei *magistri viarum* e lo pose alle dipendenze del cardinale camerlengo che venne preposto al tribunale delle strade. Con questo atto si può dunque dire concluso il processo di lenta assimilazione di una delle più antiche e prestigiose cariche municipali nella gerarchia camerale.

Il programma sistino mira a dare a Roma una rete stradale pari agli accresciuti bisogni della città e pone in modo risoluto il problema delle demolizioni e degli espropri: nella bolla di Sisto IV viene infatti istituito l'esproprio a fini di pubblica utilità e nei documenti successivi a questa data sono molto ricorrenti gli atti relativi a gettiti di edifici allo scopo di migliorare l'assetto urbanistico della città.

Una tematica che emerge in questi anni riguarda la scelta di quale materiale adoperare per la pavimentazione stradale e la questione si pone anche dal punto di vista igienico, medico-scientifico, poiché si riteneva che utilizzare la pietra lavica di origine laziale, dalle elevate caratteristiche di compattezza ed impermeabilità, generasse un ambiente eccessivamente umido e dunque insalubre.

Allora anziché selciare le strade, si iniziò ad ammattonarle.

I laterizi dovevano essere di ottima qualità in modo da garantire la massima forza di resistenza.

I *magistri viarum*, a questo scopo, avevano il compito di esercitare il controllo

11. Bastardone: sm. Varietà paonazza di porfido rosso (che usarono i Romani per l'edilizia, derivandolo dall'Egitto), in Salvatore BATTAGLIA, *Grande dizionario della lingua italiana*, unione tipografico editrice torinese, Torino 1962.

sul lavoro dei fornaciai e di vigilare affinché la posa del materiale avvenisse correttamente; i mattoni infatti venivano disposti di coltello sfruttando quindi uno spessore maggiore in profondità, in modo da garantire migliore durevolezza. Per questa ragione le ammattonate vennero ad assumere anche a volte la definizione di 'coltellate di mattoni', affatto simili a quelle ancora oggi visibili negli androni o nei cortili di alcuni palazzi storici.

A questo riguardo è ampia la testimonianza documentaria di ammattonate fatte fare o riparare all'interno della città. Le si trova generalmente citate in merito alle controversie con i cittadini chiamati a contribuire economicamente ai lavori o piuttosto negli atti di rilascio di licenze per i banchi di vendita la cui onerosità era in ragione della copertura delle spese per le opere di pavimentazione stradale.

Già nel 1481 viene registrato un istrumento di misura dell'ammattionato della strada posta in Trastevere «in loco qui dicitur Ripae Romae», affidata dai magistrati «edificiorum et stratarum almae Urbis nec non commissarii generales super dictis stratis» a mastro Bernardo Della Porta, muratore scelto dai medesimi, e nell'atto notarile seguono le misure dettagliate dell'ammattionato eseguito a cura di mastro Giovanni Ioachini¹².

Successivamente a questo, dalle *taxae viarum* e dagli atti dei Notai Capitolini, negli anni seguenti il pontificato di Sisto IV, durante la prima metà del XVI secolo, si trovano menzionati gli ammattonati fatti in Ponte Sant'Angelo, nella strada verso la piazza San Celso, in piazza San Celso, davanti alla fontana de Treio¹³; si menziona anche la riparazione dell'ammattionato in piazza Giudea, la quale ospitava un mercato, «quod erat totum attitum, canosum et consumptum» e poi ancora nella strada dritta che da piazza della Minerva tende a piazza della Rotonda e di qui verso la chiesa della Maddalena fino alla casa dei Cecchini e dei Leni «ad ammactonandum cum lateribus».

Nel 1557, poi, si ha notizia della tassa per l'ammattionato di Borgo e l'anno seguente per la strada nuova di Borgo: la via Alessandrina, aperta da Alessandro VI in occasione del giubileo del '500 e che prese successivamente il nome di Borgo Nuovo.

Pio IV il 22 settembre 1565, in una bolla diretta ai maestri di strada, conferma l'avversione verso l'uso di selce specificando che:

«Roma è molto soggetta all'umidità ed in certe parti con la selciatura, le

12. ASR, Collegio Notai Capitolini, notaio Francesco Tasca, vol.1738, c.121v-r., in VERDI (a cura di), *Maestri di edifici*, cit.

13. La fontana di Trevi era stata da poco riconfigurata proprio da Leon Battista Alberti il quale aveva sostituito le tre vasche con un unico lungo bacino rettangolare, appoggiandolo ad una parete bugnata e merlata e restaurando i tre mascheroni da cui fuoriusciva l'acqua.

strade divengono ancor più umide. Perciò proibiamo a chiunque di fare selciati anche davanti alle proprie case, sotto pena dell'esilio ai muratori, di 200 ducati ai padroni ed altre pene pecuniarie e corporali ad arbitrio. Vogliamo invece che tutte le vie di Roma siano coperte di mattoni cotti, "cum suis interlineis, quas guidas vocant, ex peperino, tyburtino aut siliceo lapide"»¹⁴.

La necessità di una precisazione era dovuta al fatto che sicuramente alcuni cittadini, volendo sistemare la strada prospiciente le loro abitazioni, anziché utilizzare il laterizio, facevano uso della selce e la utilizzavano ponendo in opera elementi molto più piccoli dei basoli romani dalla forma ancora irregolare. Del resto, la selciatura era molto più economica dell'ammattionato e nonostante richiedesse una costante manutenzione, era forse anche più durevole.

A questo proposito è interessante quanto riferisce M. Antonio Bardo¹⁵ nel 1565, il quale chiarisce quanto onerosa fosse la scelta di adottare i laterizi per le pavimentazioni stradali e quanto poco duraturi fossero questi interventi. Riguardo infatti l'attribuzione delle spese relative al decoro della città tra proprietari e locatari degli edifici, egli sostiene che l'ammattionato, siccome usualmente dura poco tempo, non deve essere considerato come un'opera di utilità permanente delle case e risolve che siano i locatari a doverne sostenere i costi.

Dal punto di vista amministrativo a metà '500 vennero istituite, a fianco dei preesistenti organismi della Camera Apostolica, alcune Congregazioni cardinalizie che, con la loro autorità, si riteneva avrebbero saputo meglio affrontare e superare gli ostacoli pratici, ma anche politici e sociali, che impedivano speditezza alla nuova politica urbanistica. Tra queste, di nostro interesse è la *Congregatio super viis, pontibus et fontibus*, la cui attività è testimoniata dai tre registri conservati presso l'Archivio di Stato di Roma¹⁶.

14. Ludovica CIBIN, *Selciato romano - il sampietrino*, Gangemi editore, Roma 2003. La citazione ci informa anche circa l'apparecchiatura degli ammattonati che doveva prevedere delle interlinee, dette guide, in materiale lapideo: peperino, travertino o selce.

15. M. Antonio BARDO, *Tractatus iuris promiseos sive congrui ad interpretationem Bullarum, Constitutionum aliorumque Literarum apostolicarum super aedificiis construendis ad decorem Almae Urbis*, Roma 1565, in Emilio RE, *Maestri di strada*, cit.

16. Tra il 1566 e il 1570, ben tre documenti normativi del pontefice intervennero ad organizzare strutture centrali in questa vasta area amministrativa. La Congregazione cardinalizia *super viis, pontibus et fontibus*, si formò grazie all'accorpamento di tre distinte funzioni, nate da tre successivi provvedimenti: il primo (1566 o 1567) che nominava due cardinali soprintendenti ai maestri delle strade, il secondo (1568) che nominava quattro cardinali soprintendenti ai porti del Tevere ed alle strade pubbliche urbane ed extraurbane, ed un terzo (1570), che nominava tre cardinali soprintendenti alle fontane ed alle acque pubbliche di Roma. Con la riforma di Sisto V (costituzione «Im-mensa aeterni Dei» del 22 gennaio 1588) questa congregazione entrò a far parte delle

I documenti relativi al primo periodo di attività della Congregazione¹⁷ forniscono un quadro anche relativamente alle tecniche di pavimentazione in uso a Roma sul finire del XVI secolo da cui è evidente che la questione fra ammattonato e selciato è ancora aperta. In un primo documento del 1573 sullo stato dell'ammattionato delle strade di Roma, in considerazione dell'aumento dei cocchi in circolazione e dei danni da essi arrecati agli ammattonati, si decide di procedere realizzando viceversa le selciature, che però, sempre nello stesso anno, risultano essere già presenti e vengono chiamate 'imbrecciate'. Di queste, una di recente fattura è nella strada della corsa dei bradi (via del Corso) realizzata in occasione del carnevale. Seguono proposte per la realizzazione delle selciature e continui solleciti a che vengano sistemate le strade danneggiate, riparati gli ammattonati ed i selciati.

La Congregazione n. 96 del 1582 fornisce indicazioni circa il modo per riparare le selciate affermando che le riparazioni siano fatte con scaglie di travertino o marmo commisti a calce e pozzolana: l'uso di questi frammenti era infatti vietato per le costruzioni e dunque utilizzabile economicamente (il prezzo massimo era di due carlini a carretta) solo per fare i 'rappezzii' che in un documento successivo troviamo anche essere fatti di 'breccia' o come viene chiamata 'scaglia'.

Negli anni successivi si prosegue a far ammattonati tanto che nel 1583, una apposita riunione della Congregazione raccomanda che non si faccia la selciatura, bensì l'ammattionato e i maestri di strada non concedano più licenze per le selciate. Disposizioni queste che vengono ribadite negli anni successivi, rendendo note alle fornaci e imponendo loro disposizioni relative alla lavorazione ed al prezzo dei mattoni che dovranno essere usati per le strade indicando che i lavori dovranno essere fatti con mattoni ferrigni (altrove chiamati 'mattoni biscottati' o ancora 'mattoni a doppia cottura'). Nel 1587 è Giacomo della Porta ad essere incaricato di visitare le fornaci della città, verificare la produzione prevedibile per ciascun anno e dunque stabilire le condizioni di contratto ed il prezzo di vendita dei laterizi.

congregazioni sistine e ad essa furono attribuiti sei cardinali con compiti di direzione e consulenza per i lavori relativi alla viabilità di Roma e dell'intero Stato pontificio e per la gestione degli acquedotti di Roma. I registri conservati presso l'Archivio di Stato di Roma sono tre raccolte di documenti ordinati cronologicamente: il primo contiene i documenti precedenti la riforma sistina fra il 1567 ed il 1588, il secondo fra il 1594 ed il 1675 rende conto del periodo di più intenso lavoro, il terzo, che va dal 1679 al 1710, contiene invece solo 16 documenti.

17. Carmen GENOVESE, Daniela SINISI, «*Pro ornatu et publica utilitate*» – *L'attività edilizia della Congregazione cardinalizia super viis, ponti bus et fontibus nella Roma di fine '500*, Gangemi editore, Roma 2010.

L'attività di selciatura delle strade di Roma sotto il pontificato di Sisto V: verso la standardizzazione degli elementi

Sisto V, spinto dallo spiccato indirizzo urbanistico della sua politica, sicuramente motivato da cause principalmente economiche e convinto che il selciato non fosse da controindicare, avviò la selciatura di ben 121 strade¹⁸, fatta salva la via Papale che, si noti bene, doveva viceversa essere ammattonata¹⁹.

Sul finire del XVI secolo, dunque, sembra lentamente sopirsi questa diatriba, non ostante un ennesimo richiamo della Congregazione nel 1588 che ordinò al Consiglio comunale «vias urbis lateribus sternendas» e sembra cominciare a prevalere definitivamente l'uso della selce.

Nel suo «Discorso del mattonato o selciato di Roma», Guido Baldo Foglietta²⁰ a fine '500 scioglie la controversia, esclude l'uso dei mattoni perché materia troppo tenera ed anche l'uso della scaglia di travertino perché presenta una porosità che la rende fragile e suggerisce di realizzare le pavimentazioni o con le selci minute così come già si usava fare, ovvero con la pietra di fiume unita a calce e sabbia a mò di astraco composto di breccia e alto due palmi. Per entrambe le soluzioni egli fornisce le specifiche per una corretta posa in opera, invitando anche a curare le fondazioni che egli ritiene essere di primaria importanza per la riuscita e la durata del lavoro.

Guido Baldo Foglietta non specifica le dimensioni delle selci: il fatto che si limiti a definirle minute significa soltanto che si trattava di elementi piccoli ma dalla lettura del testo non si può affermare altro circa la forma che detti selci dovessero avere. Di fatto, selci di ridotte dimensioni e dalla forma irregolare venivano già usati per realizzare le cosiddette imbrecciate, pavimentazioni alle quali l'autore probabilmente allude.

È però estremamente interessante e di importanza rilevante per la ricerca og-

18. Francesco CERASOLI, *Sistemazione di molte strade a Roma nel secolo XVI*, in «Bullettino della Commissione Archeologica del Comune di Roma», ottobre-dicembre 1900, n. 28, f. IV, pp. 342-362.

19. Sembra interessante porre in relazione questa eccezionalità, dovuta al forte valore simbolico attribuito alla via Papale, con il precedente intervento realizzato a Napoli da Pietro da Toledo, nel 1533, per il nuovo grande asse stradale della città che in quella occasione viene pavimentato con mattoni in luogo dei basoli. Il cambiamento di materiale, che viene introdotto anche in altre vie, influisce molto sul colore della città che da cupa diviene luminosa tanto che «lo Sig. Vicerè [...] e molti Signori di Napoli ed Ispani, cavalcando per le strade della città, ammirarono la magnificenza e la larghezza delle strade, ch'erano luminose e chiare nelli luoghi tenebrosi, che mai sole avevano visto, e in cui ora lo sole vi si mostrava tutto lo dì». Cfr. Enrico GUIDONI, Angela MARINO, *Storia dell'Urbanistica, il Cinquecento*, Laterza, Bari 1991, p. 325.

20. Ugo BALZANI, *Di Guido Baldo Foglietta: Discorso del mattonato o selciato di Roma*, in «Archivio della Società romana di storia patria», I, 1878.

getto di questa trattazione, il documento inedito della *Congregatio super viis*²¹ nel quale in data 30 aprile 1594 si dispone che si risarciscano le selciate delle vie della città con selci di quadretti simili a quelli con cui erano fatte; il termine quadretti è qui dunque indicativo dell'esistenza di un elemento di selce dalla forma regolare quadrata o anche approssimativamente quadrata che si avvia alla standardizzazione²².

Il documento parla esplicitamente di risarciture, ovvero riparazioni parziali, di pavimentazioni già in essere, in gran parte realizzate come si è visto solo qualche anno prima sotto il pontificato di Sisto V, epoca in cui si può quindi desumere si iniziarono evidentemente ad utilizzare i quadretti, forse in ragione della quantità di interventi diffusi nella città che richiesero quindi una ottimizzazione nella produzione del materiale o altrimenti in virtù della consuetudine di utilizzare apparecchiature composte da elementi regolari come avveniva nelle posa degli ammattonati.

Si può sostanziare questa ipotesi riportando un caso in particolare: in quella stessa riunione della Congregazione, si ordina che in via del Corso, da palazzo Rucellai²³ a piazza Sciarra, venga risarcita la selciata di quadretti per dodici palmi «in medio». Proprio questo stesso tratto di strada che, da piazza Sciarra arrivava sino all'Arco di Portogallo, nel rione Colonna, fa parte dell'elenco delle strade selciate nel 1587²⁴ pertanto fu indubbiamente in quella occasione che iniziarono ad essere utilizzati quegli elementi lapidei che più comunemente, soltanto a partire dal XVIII secolo, verranno chiamati sampietrini. [Fig. 2]

La precisazione che si trattasse di selciate di quadretti non è a dire il vero molto frequente; tuttavia, la si ritrova ancora nel 1631, nella misura e stima dei lavori realizzati dal muratore Giulio Martio nel restaurare la strada dritta di Borgo Nuovo²⁵.

21. ASR, *Congregatio super viis*, vol.II (1594-1675), 30 aprile 1594. Il punto 3 del documento riporta: «Selicate viarum urbis resarciant eu similibus silicibus seu quadrettis quibus ad prius facte reperiunt», al punto 4: «in via Cursus ad palatio M.D.Horatij Rucellai usque ad platea Sciarre resarciat selicata de quadrettis per duodecim palmos in medio, et ubi opus fuerit» ed ancora al punto successivo «fiat selicata in via Alexandrina prope pantanos et in via Pastinarum», cioè in via Alessandrina nel quartiere dei Pantani e in via dei Pastini nei pressi della Rotonda.

22. Quadretti con tali caratteristiche si possono ancora osservare nel secondo cortile di palazzo Massimo alle colonne che dunque alla luce di queste nuove informazioni possono essere considerati di fase.

23. Il palazzo di Horatij Rucellai è attualmente conosciuto come palazzo Ruspoli e occupa l'isolato tra piazza S. Lorenzo in Lucina e via dei Condotti, nelle immediate vicinanze di dove si trovava l'Arco di Portogallo.

24. CERASOLI, *Sistemazione di molte strade a Roma*, cit.

25. ASR, Presidenza delle strade, busta 446. 17 settembre 1631: «Misura e stima della selciata

2. Matthäus Greuter, Veduta di Roma, 1618. Dettaglio del tratto di via del Corso tra palazzo Rucellai e piazza Sciarra (da Augusto Roca De Amicis (a cura di), *Roma nel primo Seicento, Una città moderna nella veduta di Matthäus Greuter*, Artemide edizioni, Roma 2018, p. 207).



2

Una ulteriore motivazione che certamente doveva aver influito sulla scelta del materiale è l'aumento del traffico delle vetture, delle carrozze, che a Roma dovette presentarsi intorno alla fine del XVI secolo (Pio IV nel 1564 esortava infatti i cardinali a seguitare ad andare a cavallo e non usare le carrozze) e che portò, all'inizio del secolo successivo, alla decisione di tassare le vetture.

Nel XVII secolo altre forme di proventi del tribunale delle strade erano le licenze e l'esercizio delle cave di pozzolana. Rimaneva comunque l'uso di tassare i cittadini frontisti per i lavori da eseguirsi sulle strade, ma indubbiamente oltre alle spese relative alla pavimentazione, il tribunale delle strade doveva sostenere anche quelle di pulizia e di spurgo, ragione per cui venivano ad applicarsi queste tasse ulteriori.

fatta di quadretti da M.ro Giulio Martio muratore, di tutta sua robba d'ordine delli illustrissimi Maestri di Strade in restaurare la strada dritta di Borgo Nuovo cominciando dalla casa rincontro la fortezza sino al cantone del casamento et habitatione delli Padri della Traspontina, dove di sotto stà il spetiale; qual selciata [...] ch'è fatta tra poggiolo e poggiolo e va distribuita a tutte le case di detta strada sino alla piazza di S.to Pietro, misurata in facciata.

Manutenzione delle vie consolari e pavimentazione di piazza San Pietro sotto Alessandro VII

La manutenzione delle strade non era soltanto un problema interno alla città ma si estendeva anche al di fuori delle mura, alle vie consolari la cui cura era affidata alla buona volontà dei proprietari dei lotti ad esse prospicienti, non sempre con gli auspicati risultati così da indurre papa Alessandro VII Chigi (1655-1667) alla decisione di redigere delle carte topografiche dell'agro romano allo scopo di tassare i proprietari dei fondi confinanti con le vie consolari e dunque poter sistemare queste strade. Note come 'catasto alessandrino', le mappe disegnate in quella occasione per ragioni fiscali si offrono oggi come importante strumento per la conoscenza del territorio, dei borghi, delle città intorno a Roma nel 1660. Contemporaneamente alla redazione del catasto alessandrino, un altro importante progetto si andava elaborando: quello di Bernini per piazza San Pietro [Figg. 3, 4].

Si è ritenuto sino ad ora che questa fosse stata la prima occasione in cui venissero usati quegli elementi di forma quadrata noti come 'quadretti' o 'quadrucci' e che proprio in ragione della loro collocazione avessero assunto il nome di 'sanpietrini', ma come dimostrato precedentemente, se pure sia senz'altro vero che il nome tragga origine dalla piazza simbolo della Roma cristiana, pavimentata con questi elementi, non si deve a questo intervento la messa in opera per la prima volta di pezzi dalle dimensioni e forma regolare.

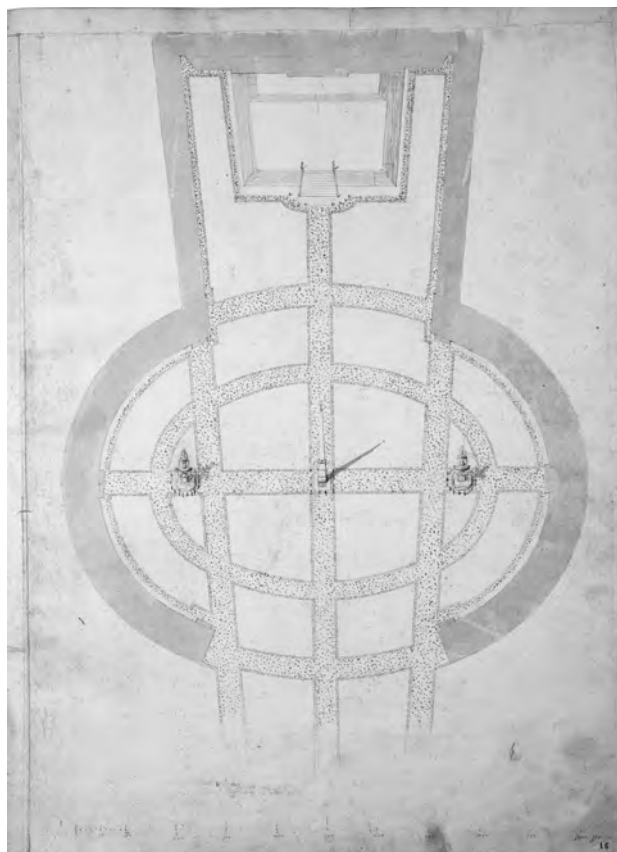
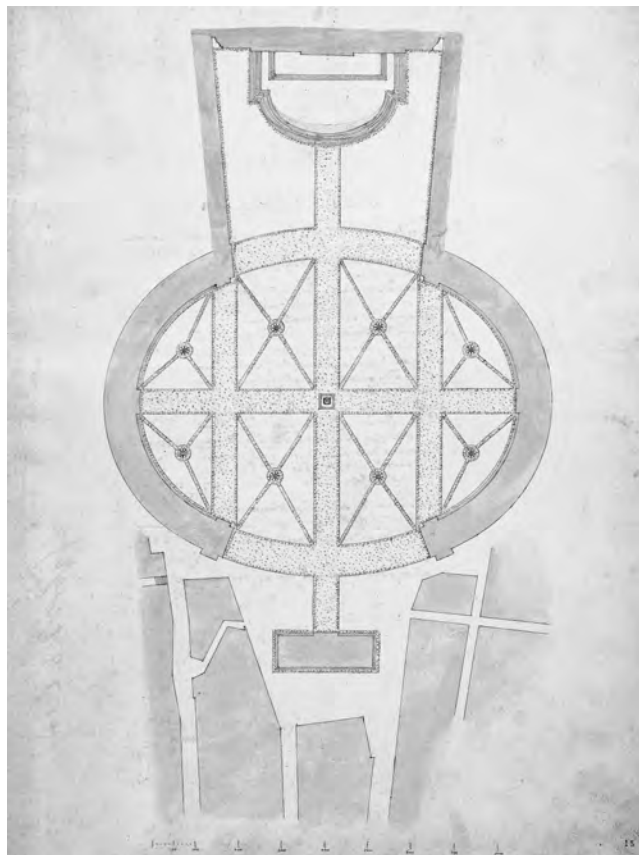
E' però in questa occasione che si hanno le prime indicazioni circa le dimensioni e la posa dei selci: un documento custodito presso l'Archivio della Reverenda Fabbrica di San Pietro²⁶, descrive con cura i lavori preliminari di sterro e fondazione per creare il massiccio su cui allettare la «selciata sopra di quadrucci di altezza di tre quarti almeno con buona calce e ben stretti insieme [...] comprese le guide dei selci grossi dalle parti» e due anni dopo nei conti di fabbrica²⁷ viene pagato il lavoro di sterro e di selciatura nella piazza.

Il tema della sistemazione delle piazze sembra acquisire proprio in questi anni una nuova rilevanza: dalla documentazione archivistica spesso si trova menzione dei gettiti che venivano fatti allo scopo di allargare le strade per trasformare le strette vie medievali nelle più ampie strade rinascimentali. Nei chirografi conservati presso l'Archivio di Stato di Roma²⁸ si trovano, relativamente a questi anni, atti nei quali si impongono demolizioni di edifici per ampliare gli spazi, per creare le

26. Il documento datato 1 gennaio 1667 è citato in CIBIN, *Selciato romano*, cit. p. 84.

27. BAV, codice Chigi, H.1 I.22, c. 221.

28. ASR, Presidenza delle strade, vol. 28, Chirografi.



3 | 4

3 | 4 _ Gian Lorenzo Bernini,
disegni di progetto della
pavimentazione di piazza San
Pietro, 1667 (Biblioteca
Apostolica Vaticana, fondo Chigi,
P VII 9, ff. 15, 16).

piazze nei luoghi di maggiore interesse: piazza della Cancelleria nel 1673 è oggetto di sistemazione per volere del cardinale Francesco Barberini ed ancora Clemente X dispone di far selciare piazza Colonna sia i 25 palmi di fronte alle case a spese dei proprietari frontisti, sia per quanto riguarda l'anima della piazza.

Questo ultimo documento offre lo spunto di precisare che sovente le piazze erano pavimentate solo per i 25 palmi di fronte agli edifici: era infatti questa la dimensione necessaria a garantire il passaggio delle vetture e a rendere dunque carabile la piazza sul suo perimetro esterno così che, come si è detto, ogni singolo proprietario era tenuto a pagare per i 25 palmi frontestanti la sua proprietà. L'area interna della piazza, la cosiddetta 'anima', non era necessariamente pavimentata poiché non ve ne era la necessità ed anche perché la cura e la manutenzione spettava in percentuali diverse a tutti i proprietari e l'accordo doveva risultare quindi particolarmente complesso, ragione per cui solo le piazze più importanti o quelle sulle quali prospettavano edifici rilevanti erano interamente pavimentate mentre le altre erano spesso al loro interno sterrate delineando una immagine degli ambienti urbani che offre a noi un panorama inaspettato.