

La via Flavia-Severiana: analisi e riflessioni sulla tecnica di costruzione di un breve tratto di recente scoperta a Isola Sacra (Fiumicino).

Daide Ivan Pellandra (ricercatore autonomo)

Recenti indagini preliminari a lavori di edilizia privata in via Sante Tani s.n.c. (loc. Isola Sacra-Fiumicino), sotto la direzione scientifica della dott.ssa Paola Germon. dell'allora Soprintendenza Archeologica di Ostia, hanno permesso di portare alla luce un lacerto di pavimentazione stradale realizzata in scapoli di tufo marrone, ciottoli e ghiaia, orientato nord-sud. Il piancito stradale è delimitato da due muri, paralleli, cementizi, con paramento in opera reticolata di tufo, rasati pochi centimetri sopra al piano di spiccato; entrambi insistono su una fondazione cementizia (foto 1-3; tav. 1).



Foto 1: il piancito glareato con il muro di contenimento O. Foto 2: dettaglio del piancito. Foto 3: fondazione.

Il muro orientale, messo in luce per pochi metri (quota media 0,60 cm s.l.m.) ha una larghezza di 92 cm, mostra il versante occidentale con cortina in opera reticolata, e uno strato di calce biancastro, spesso 2-3 cm; presenta una fondazione cementizia profonda, sul versante occidentale, 90 cm, di cui i primi 30 con uso di scapoli di tufo affogati nella malta, mentre i restanti in cementizio, gettato a sacco privo di armatura; il versante orientale della fondazione cementizia è più profondo, arrivando fino di 120 cm. Anche il muro perimetrale occidentale è largo 92 cm, presenta un paramento in reticolato su entrambe le facce, e, come nell'orientale, si nota una sorta di intonaco sul versante orientale di 2-3 cm di spessore (forse si tratta della calce utilizzata per stabilizzare gli elementi del piancito, poi rimasta aderente al versante interno delle murature perimetrali). Gli elementi del paramento, fortemente usurati sono in tufo marrone e giallo, con un lato di 8-10 cm. La sua quota attuale è pari a 0,64 cm nell'estremità settentrionale e 0,97 cm in quella meridionale. Il muro insiste sulla fondazione analoga per dimensioni e forma alla precedente: si tratta di una fondazione cementizia con parte superiore in pezzate di tufo regolare e gettata cementizia a sacco profonda 65-70 cm; la risega di fondazione, ove conservata è larga 9 cm. La struttura presenta dei contrafforti cementizi, coerenti al muro stesso, distanti 6 metri tra loro: sono legati al versante occidentale del muro (esso è privo di paramento reticolato nell'area in cui si legano le strutture): il primo, ubicato nell'estremità settentrionale dell'area splataata, di pianta quadrata con lato di 120 cm, giace ad una quota assoluta di 73 cm; ricordiamo che nella pulizia di questa muratura è stata individuata una piccola moneta bronzea, e altre due nel terreno di riporto sovrastante; il secondo, misura 90X120 cm; il terzo ha una pianta quadrata di 90X90 cm. Questi contrafforti appaiono privi di paramento, e fortemente deteriorati. La loro costruzione può essere spiegata con la precisa volontà di irrobustire le fondazioni del muro occidentale e quindi la strada sul lato fronte mare. Un saggio ha stabilito che questi contrafforti scendono nel banco sabbioso per una profondità di almeno 60 cm. Le sovradescritte murature creavano il supporto e il contenimento ad una massiciata in blocchi di tufo, costituita da due ricorsi sovrapposti di grossi scapoli alternati a schegge di minor dimensione (si passa da pezzi con lato di oltre un metro a frammenti di 10-12 cm, anche se mediamente sono di pezzatura compresa tra 40 e 60 cm), posizionati su due livelli e allettati in sabbia e argilla; la quota della sua sommità oscilla da 74 cm nell'area settentrionale a 81 in quella centrale sino a 97 in quella meridionale, suggerendo una leggera inclinazione dell'arteria stradale, almeno in questo tratto. La strada insisteva sul piano sabbioso originario sottostante circa 45 cm, mentre il piano utilizzo era costituito da un compatto strato di ciottolami e ghiaia bianca.

La superficie del tratto stradale scoperto è fortemente compromessa da attività moderne; i profondi solchi suggeriscono l'esito del passaggio di un aratro pesante, oppure il risultato di un'azione meccanica di benne, realizzata all'inizio del XX secolo, durante le opere di bonifica, per recuperare materiale inerte e stabilizzante, come il brecciolino e la ghiaia qui presente in grande quantità.

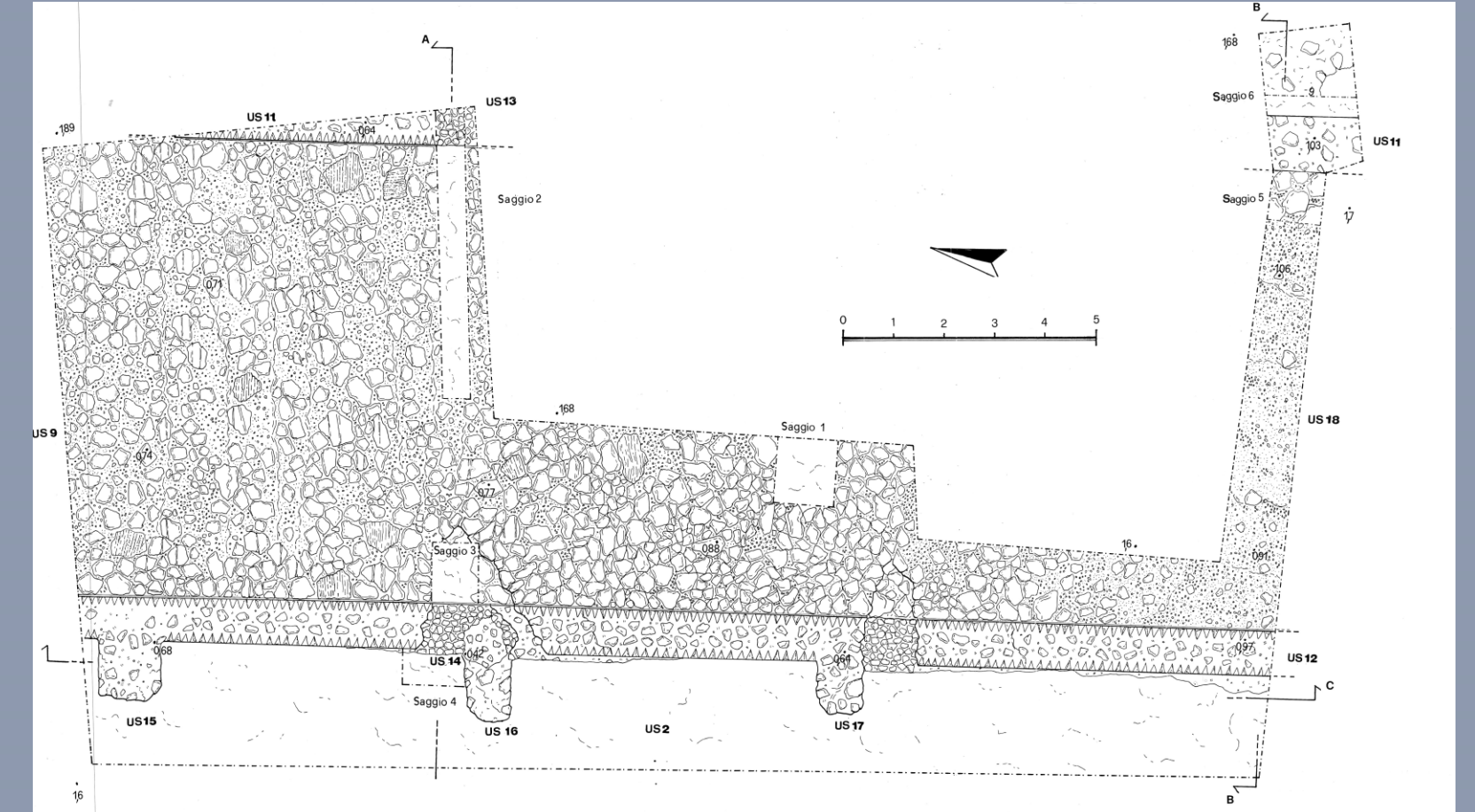


Tavola 1: pianta del tratto messo in luce.

Il piancito stradale è interpretabile come i resti dell'asse viario che collegava i centri di Ostia e Porto, e conosciuta dalle fonti archeologiche come Via Flavia-Severiana. In questo tratto un'ampiezza di 9,10 m, con pavimentazione di tipo glareato costituita da scapoli tufacei coperti da ghiaia di fiume di varie pezzature. Come accennato la strada era delimitata da due muri paralleli, che potrebbero aver sostenuto le crepidini, per il passaggio pedonale. Il versante verso mare, quello cioè occidentale, era rinforzato da contrafforti a livello di fondazione, distanti 6 metri tra loro, visto che la strada si sviluppava su un terreno poco compatto, costituito principalmente da sabbie gialle-ocra. Del piancito glareato rimane ben conservato solo un breve tratto a sud-est: in questo caso si nota la presenza di ghiaia di pezzatura regolare (0,5-1,5 cm) battuta con sabbia gialla assieme a qualche ciottolo più grande, in modo da costituire un piano compatto ed orizzontale; la quota nel punto di maggiore conservazione è 1,06 m s.l.m. L'attribuzione di questo tratto stradale con la nota via para-litoranea Flavia-Severiana, oltre che per l'orientamento del suo tracciato, si conferma anche per la tecnica edilizia: già nelle *Notizie degli Scavi* del 1883 (p. 163) e del 1886 (p. 82), pure citate da Guido Calza (1940, p. 21 e 23) si ricorda una strada sull'asse Torre Boacciana-Basilica di Sant'Ippolito "formata con uno strato di scagioni di tufo che riposano sulle sabbie marine e che servono di letto ad uno strato di ghiaia alto".

Il tratto a cui si fa riferimento è quello trovato presso la necropoli (area demaniale), dove la strada, sopraelevata, ha una larghezza complessiva di 10,5 m di cui la parte est è "non selciata ma ricoperta di forte battuto a cocchio pesto per i pedoni, la occidentale, selciata, di m. 4 per i veicoli" (Calza 1940, p. 23); presenta analogamente al nostro tratto due muri in reticolato a suo contenimento e dei pilastri di sostegno (contrafforti?) sul versante esterno del muro occidentale, qui con cadenza ogni 3 metri.

Altri due tratti analoghi a quello oggetto del nostro intervento sono stati recentemente schedati da P. Germoni nella carta archeologica a corredo del volume di Simon Keay, Martin Millett, Kristian Strutt and Paola Germoni, *The Isola Sacra Survey Ostia, Portus and the port system of Imperial Rome* (p. 181, schede G36 e G38 con relativa bibliografia).



Foto 4: pianta del tratto messo in luce.

Calza, G. (1940) *La necropoli del Porto di Roma nell'Isola Sacra*. Rome, pp. 21-28.

Lauro, M. G. (1993) *Prospettive di ricerca e problematiche di tutela all'Isola Sacra*, in *Archeologia Laziale*, 11, pp. 167-74.

Keay S., Millett M., Strutt K., Germoni P., (2020) *The Isola Sacra Survey Ostia, Portus and the port system of Imperial Rome*, Oxford.

Velocchia Rinaldi M.L., Testini P., *Ricerche archeologiche nell'Isola Sacra*, Roma 1975, pp. 14-19.

La documentazione grafica e fotografica è opera dell'autore dei testi.

