

Tivoli, Villa Adriana, Strada sotterranea c.d. “Strada Carrabile”, Campagna di studio 2007-2008, breve sintesi dei risultati

Marco Placidi - Vittoria Fresi

Sconfinata, sontuosa, innovativa. Così la Villa dell’Imperatore Publio Elio Adriano a Tivoli impressiona chi la visita per la prima volta, come pure chi la indaga e la studia da tempo. La sua grandiosità si manifesta da secoli in maniera evidente attraverso le vestigia che orgogliosamente emergono dal terreno, frutto del genio e della creatività dell’Imperatore che personalmente la progettò, nasconde nel sottosuolo altrettante meraviglie ancora perlopiù sconosciute.

In questo breve contributo intendiamo illustrare i principali risultati emersi dalla campagna di indagini sul sistema viario sotterraneo della Villa chiamato “Strada Carrabile” il quale permetteva di raggiungere il c.d. Grande Trapezio dall’esterno del complesso residenziale.



Fig. 2. Tratto di strada basolata che permette l’accesso alla c.d. Terrazza di Tempe.

Tale studio si inserisce in un più ampio progetto di indagine definito con

la Soprintendenza, che interessa tutti gli ambienti ipogei della Villa¹.

Questo innovativo sistema, costituito da collegamenti sotterranei, pedonali e carrabili, era utilizzato per lo svolgimento delle attività di manutenzione e il passaggio del personale servile, in modo da rispettare l’esigenza di tranquillità e di privacy dell’imperatore Adriano durante i soggiorni in Villa.

La vasta rete sotterranea di Villa Adriana è tuttora poco nota². Ciò è dovuto agli innumerevoli riempimenti (accidentali e non), susseguitisi in quasi venti secoli di storia, che hanno reso gli ambienti di difficile accesso e non sempre di agevole individuazione. In alcuni casi l’ispezione è stata possibile solo con l’ausilio di tecniche di indagine avanzate, come sonde e robot filo-guidati (fig. 1).

Un importante diverticolo stradale che da Via Tiburtina conduceva a Villa Adriana si diramava sicuramente da Ponte Lucano verso i Colli di S. Stefano; la strada, con ogni probabilità di origine repubblicana e a servizio della precedente villa su cui insiste la residenza adrianea, venne voltata artificialmente, almeno in alcuni tratti, verosimilmente per nascondere il transito dei carri di approvvigionamento.



Fig. 1a. Robot filo guidato con doppia telecamera e trazione motrice sulle 4 ruote.

¹ La campagna di studio dei sotterranei del complesso archeologico di Villa Adriana, è stata condotta fino a dicembre 2007, dall’Associazione culturale “Roma Sotterranea” e da gennaio 2008 dal Centro Ricerche Speleo Archeologiche – Sotterranei di Roma, sotto la supervisione scientifica della dott.ssa Benedetta Adembri, funzionario della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, e il coordinamento dell’archeologo Dr. Hubertus Manderscheid, esperto in tematiche di idraulica antica.

² Cfr. finora SALZA PRINA RICOTTI 1973; EAD. 2001; CHIAPPETTA 2008;



Fig. 3. Panoramica della c.d. Terrazza di Tempe.

mento e del personale di servizio (fig. 2).

La Strada Carrabile passava dalla c.d. Terrazza di Tempe, un pianoro utilizzato presumibilmente per la sosta dei carri che dovevano proseguire all'interno della villa (fig. 3). Da questo punto i mezzi di trasporto potevano raggiungere il Grande Trapezio con un percorso in parte sotterraneo, costeggiando il complesso di Piazza d'Oro. Forse esisteva una viabilità più articolata rispetto a quella che conosciamo attualmente, come lascia supporre la scoperta, nelle campagne esplorative degli anni 2007-2008, di un ambiente voltato, largo 5,40 m e lungo circa 60 m (vedi *infra*), che potrebbe essere identificato come un secondo asse viario sotterraneo, peraltro di dimensioni più ampie di quello già noto (fig. 4).



Fig. 4. La volta della nuova e presunta galleria carrabile.

Il tratto in superficie della Strada Carrabile giungeva ad un altro terrazzamento (fig. 5), forse da interpretare come un'area di attesa per accedere alla galleria sotterranea in direzione del Grande Trapezio, che, in considerazione della larghezza (2,4 m), presuppone una viabilità a senso unico alternato.

Dopo pochi metri la galleria si biforca, per la presenza di un ramo che piega verso Ovest (fig. 6). La biforcazione presenta caratteristiche disomogenee tra i due angoli. Mentre il primo spigolo è arrotondato, per agevolare il senso di percorrenza verso Piazza d'Oro, il secondo forma un angolo acuto con la galleria principale che si sviluppa lungo l'asse Nord-Sud. In tal modo, si intendeva evidentemente precludere il transito ai carri provenienti da Piazza d'Oro verso il Grande Trapezio e viceversa (fig. 7). E' probabile che l'obbligo di ripassare sempre per la piazzola di sosta all'esterno del sistema sotterraneo per regolamentare il traffico veicolare, fosse finalizzato anche al controllo sulla consistenza numerica dei carri presenti all'interno degli assi viari e sulla distribuzione delle merci all'interno della Villa.



Dalla Piazza d'Oro al "Mausoleo"

La Strada Carrabile, dopo un primo tratto sotterraneo, proseguendo verso Sud diventa a cielo aperto per poi tornare ad essere di nuovo sotterranea dopo circa dieci metri. Oggi, da questo punto la strada non è più percorribile per la presenza di un moderno muro di tamponamen-

Fig. 5. Il piccolo terrazzamento antistante il tratto ipogeo (Piazza d'Oro).



Fig. 6. Punto della biforcazione. Dritto al Grande trapezio, a Dx alla Piazza d'Oro.

to³, spesso circa 0,50 m, realizzato in blocchetti di tufo abbastanza irregolari. Il muro è stato costruito presumibilmente intorno agli anni Settanta, per creare un accesso al campeggio che all'epoca occupava la zona meridionale del complesso archeologico. Ciò è confermato dal fatto che sia Contini che Piranesi poterono percorrere questo tratto di strada fino alle vicinanze del c.d. Mausoleo, dove si dovettero fermare per la presenza di una grossa frana⁴, tuttora esistente. Ancora oggi l'esplorazione della galleria oltre la tamponatura è possibile solo utilizzando il pozzo immediatamente adiacente al "Mausoleo" (fig. 8) e tornando indietro in direzione Nord". L'ispezione della strada carrabile a partire da questa zona è resa particolarmente

difficoltosa per la massa di materiali detritici caduti dai numerosi lucernai, che si susseguono ogni 5 m ca⁵.

Dal "Mausoleo" al Grande Trapezio

Dal pozzo adiacente al Mausoleo la strada piega, dopo pochi metri, ad angolo retto in direzione Ovest, per una lunghezza corrispondente ad un tratto di tre pozzi luce, al termine del quale, sulla parete Nord, è visibile una grande tamponatura, parzialmente riaperta in tempi recenti (fig. 9). Da qui la strada procede verso Sud, in direzione pressoché rettilinea fino al Grande Trapezio (fig. 10). La tecnica muraria della tamponatura è analoga a quella del rivestimento del pozzo adiacente al Mausoleo, l'unico a presentare una ghiera in muratura, essa è costituita da scapoli di tufo di forme e dimensioni assai irregolari⁶.

La tamponatura ha escluso un tratto di galleria di dimensioni ridotte, lungo l'asse Nord-Sud, interrotta in corso d'opera a causa di un crollo di vaste dimensioni, ipotizzabile in base alla presenza di una grande voragine che, dopo circa 10 m, impedisce di proseguire (fig. 11). Al di là della voragine, si vede la prosecuzione della galleria originaria⁷.

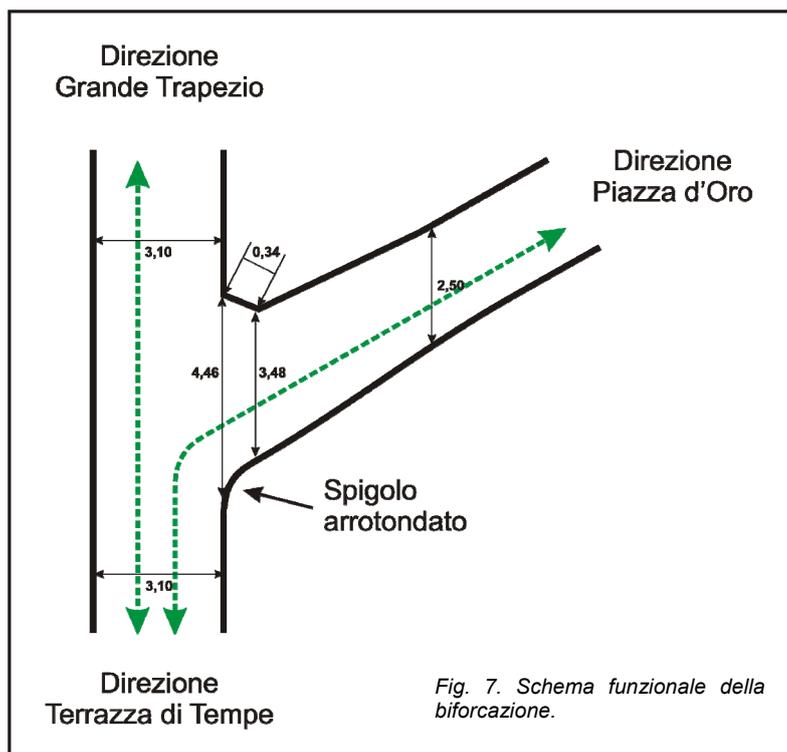


Fig. 7. Schema funzionale della biforcazione.

³ A ridosso del muro si sono accumulati anche consistenti resti detritici provenienti dall'alto.

⁴ Probabilmente un cono detritico proveniente da uno dei numerosi lucernai.

⁵ In questi riempimenti sono stati rinvenuti numerosi elementi architettonici del c.d. Mausoleo e di altri edifici fra cui una importante testa ritratto di filosofo, cfr. PICOZZI 1996.

⁶ Sulla datazione riconducibile alla tarda età adrianea del "Mausoleo", che presenta una muratura dello stesso tipo del rivestimento del pozzo contiguo, identificabile con uno dei lucernai della Strada Carrabile, cfr. BETORI, MARI 2005: 1; PENSABENE, OTTATI 2010.

⁷ E. Salza Prina Ricotti documenta la presenza di un lago in corrispondenza della voragine, che avrebbe determinato l'abbandono della realizzazione di questo tratto di galleria (SALZA PRINA RICOTTI 2001: 109). In realtà il presunto 'lago sotterraneo' altro non era che un vaso creato dall'infiltrazione delle acque di scarico del campeggio, attualmente prosciugato.



Fig. 8. Il pozzo adiacente al c.d. Sepolcro.



Fig. 9. La tamponatura che permette l'accesso alla galleria franata.

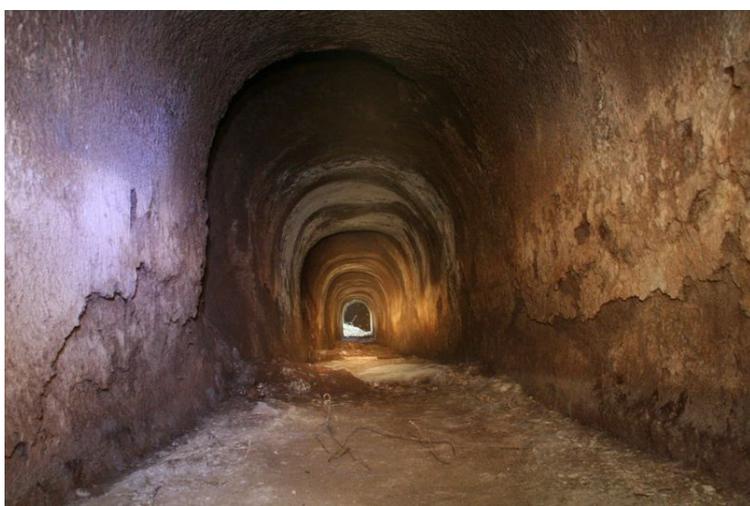


Fig. 10. La lunga galleria in direzione del c.d. Grande Trapezio.



Fig. 11. Il crollo che ha causato la grande voragine sotterranea.

La frana è stata ispezionata con l'utilizzo di tecniche di progressione verticale speleo-archeologiche. Dalle indagini è emerso che questo tratto di dimensioni ridotte era una galleria-pilota, che ha presumibilmente intercettato, in fase di realizzazione, il grande ambiente caveale visibile poco più a Nord, sotto la c.d. Terrazza di Tempe (fig. 12). Il crollo accidentale ha determinato la modifica del progetto originario della strada, che fu deviata, con la realizzazione di un bypass, aggirando la voragine dal lato Est.

Nel tratto di galleria tra la tamponatura e il Grande Trapezio, lungo la parete Ovest, si apre un condotto molto basso e in buona parte riempito di fango e materiale detritico, di cui sono ignoti destinazione e utilizzo: non è da escludere che possa trattarsi di un condotto idraulico⁸.

La Strada Carrabile costeggia poi la c.d. zona degli Inferi per una distanza corrispondente a circa trenta pozzi luce (diam. m 1,30 ca.), tutti completamente occlusi da materiale detritico proveniente dall'alto⁹.

⁸ Non individuato in SALZA PRINA RICOTTI 1973 e 2001.

⁹ Il materiale detritico, almeno quello più superficiale, è recente. Si tratta probabilmente del risultato dell'opera di bonifica dei proprietari dei terreni (attualmente buona parte dell'area è ancora in proprietà privata), che in questo modo hanno scongiurato la pericolosità di avere nel proprio terreno di coltura, pozzi aperti di tali dimensioni.

Fig. 12. L'ingresso del grande sistema caveale.

Una nuova grande Strada Carrabile?

Verso l'estremità Nord della Terrazza di Tempe si trova l'accesso a una cavità di origine artificiale. Questo ambiente, in seguito ad una prima ispezione, è stato identificato come una presunta strada carrabile ipogea di ben più ampie dimensioni rispetto alle gallerie già esplorate, con un'altezza non ancora determinabile, in quanto il materiale detritico la riempie fin quasi alla volta (fig. 4). Si è potuto procedere all'ispezione solo per circa 60 m circa dal punto d'ingresso.



La galleria si sviluppa inizialmente in direzione Sud-Est per circa 50 m, per poi piegare verso Sud.

Se si tratta di un asse viario carrabile, certo non doveva servire al collegamento con il Grande Trapezio, visto che lungo la Strada Carrabile non risultano tracce di eventuali diramazioni, ad eccezione della tamponatura già esaminata. Va evidenziato che la presenza di un declivio tra il sistema del c.d. Ninfeo Fede e la Valle di Tempe, su cui si apre questo 'ambiente ipogeo', non esclude la presenza di un ulteriore asse viario.

La realizzazione della Strada Carrabile

Sulla base dei risultati delle indagini effettuate, è emerso che la progettazione della Strada Carrabile, dal punto di vista tecnico, fu molto simile a quella di un acquedotto in speco sotterraneo (fig. 13).

Dopo aver tracciato il percorso in superficie per mezzo di una groma¹⁰, venne scavata una serie di pozzi verticali equidistanti tra loro, fino ad arrivare alla quota di calpestio prevista.

Dalla base dei pozzi, due squadre di scavatori iniziarono lo scavo orizzontale procedendo in senso opposto fino ad incontrarsi. Venne così realizzata una galleria-pilota, per assicurare il collegamento tra pozzi contigui, che veniva successivamente completata fino a raggiungere le dimensioni di progetto.

Testimonianza delle varie fasi costruttive è conservata nel tratto di galleria interessato dal crollo. Sono addirittura identificabili la posizione degli operai che stavano effettuando l'allargamento della galleria, le fasi di ampliamento dei pozzi e le tracce degli utensili lasciate nel tufo.

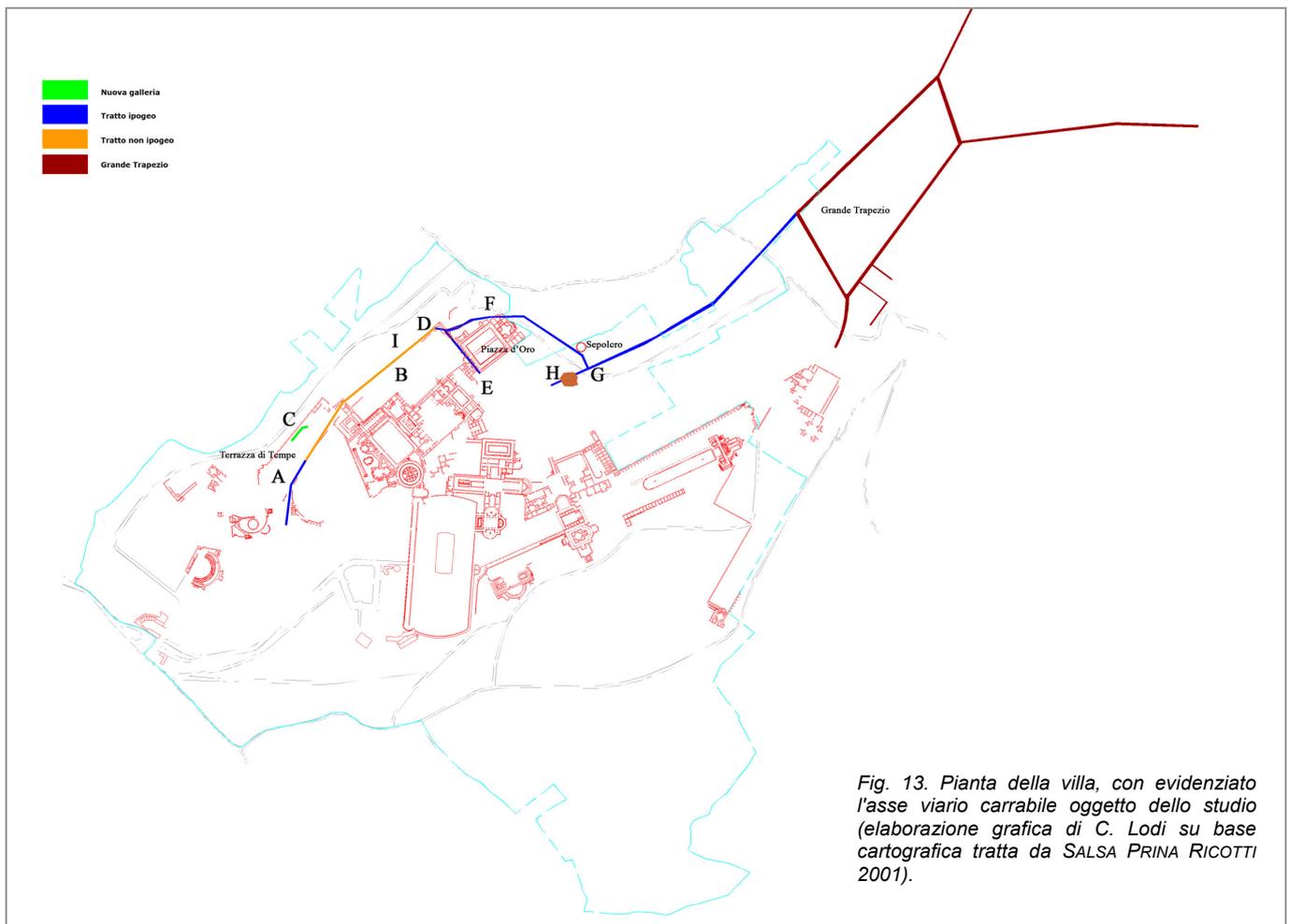
Tutti i pozzi fra la tamponatura e il Grande Trapezio risultano decentrati verso Est rispetto all'asse della galleria, probabilmente per motivi logistici: è presumibile che durante la fase di scavo della galleria si sia reso necessario lasciare un corridoio libero sotto i pozzi, per il trasporto e la fuoriuscita del materiale di risulta.

Il sottilissimo strato di calcare che attualmente copre volta e pareti della Strada Carrabile non è intonaco, ma probabilmente il risultato dello stillicidio e della condensa di acqua.

La reale entità del sistema carrabile sotterraneo, come quello più in generale di tutti i sotterranei sepolti nel complesso residenziale, rimane ancora in gran parte da scoprire. L'applicazione di particolari metodologie studiate *ad hoc* per l'esplorazione di ambienti colmi di terra e spesso assai disagiati, come pure l'utilizzo di tecniche di progressione speleo-archeologiche, hanno contribuito ad articolare in maniera più definita le conoscenze sulla "villa sotterranea", indicando eventuali futuri percorsi di indagine oltre che individuando nuove e importanti unità ipogee fino ad oggi ignote.

Si auspica di poter approfondire lo studio intrapreso sul sistema viario sotterraneo della villa riscoprendone il percorso originario nella sua integrità anche con l'ausilio di tecniche d'indagine innovative come quelle utilizzate in questo caso e fino ad oggi mai sperimentate, in linea con il più avanzato modo di intendere la ricerca archeologica che prevede un lavoro di équipe interdisciplinare che utilizzi anche il contributo di professionalità "sussidiarie all'archeologia" per poter ampliare sempre più il proprio campo di ricerca.

¹⁰ La deviazione perfettamente perpendicolare è attribuibile proprio all'uso di questo strumento.



marco@sotterraneidiroma.it
vittoriafresi@gmail.com
sito web:www.sotterraneidiroma.it

BIBLIOGRAFIA

- BETORI A., MARI Z., 2005, "Tivoli, Villa Adriana, edificio circolare noto come Sepolcro o Tomba, campagna di scavo 2004, breve sintesi dei risultati", in <http://www.fastionline.org/docs/FOLDER-it-2005-44.pdf>.
- CHIAPPETTA F., 2008, "I percorsi antichi di Villa Adriana", Roma.
- PENSABENE P., OTTATI A., 2010, "Nuove testimonianze di architettura dorica a Villa Adriana", in *Lazio e Sabina*, 6, Roma 2010, pp. 19-34.
- PICOZZI M.G., 1996, "Un ritratto da Villa Adriana e il busto inv. 525 della Stanza dei Filosofi del Museo Capitolino", in M.G. PICOZZI – F. CARINCI (a cura di), *Studi in memoria di Lucia Guerrini: Vicino Oriente, Egeo, Grecia, Roma e mondo romano, tradizione dell'antico e collezionismo di antichità*, Roma (=Studi Miscellanei,30):129-144.
- SALZA PRINA RICOTTI E., 1973, "Criptoportici e Gallerie sotterranee di Villa Adriana nella loro tipologia e nelle loro funzioni", in *Les Cryptoportiques dans l'architecture romaine*. Colloque Ecole Française de Rome, (19-23 aprile 1972), Rome: 219-259.
- SALZA PRINA RICOTTI E., 2001, *Villa Adriana. Il sogno di un imperatore*. Roma.