

FORMA VRBIS

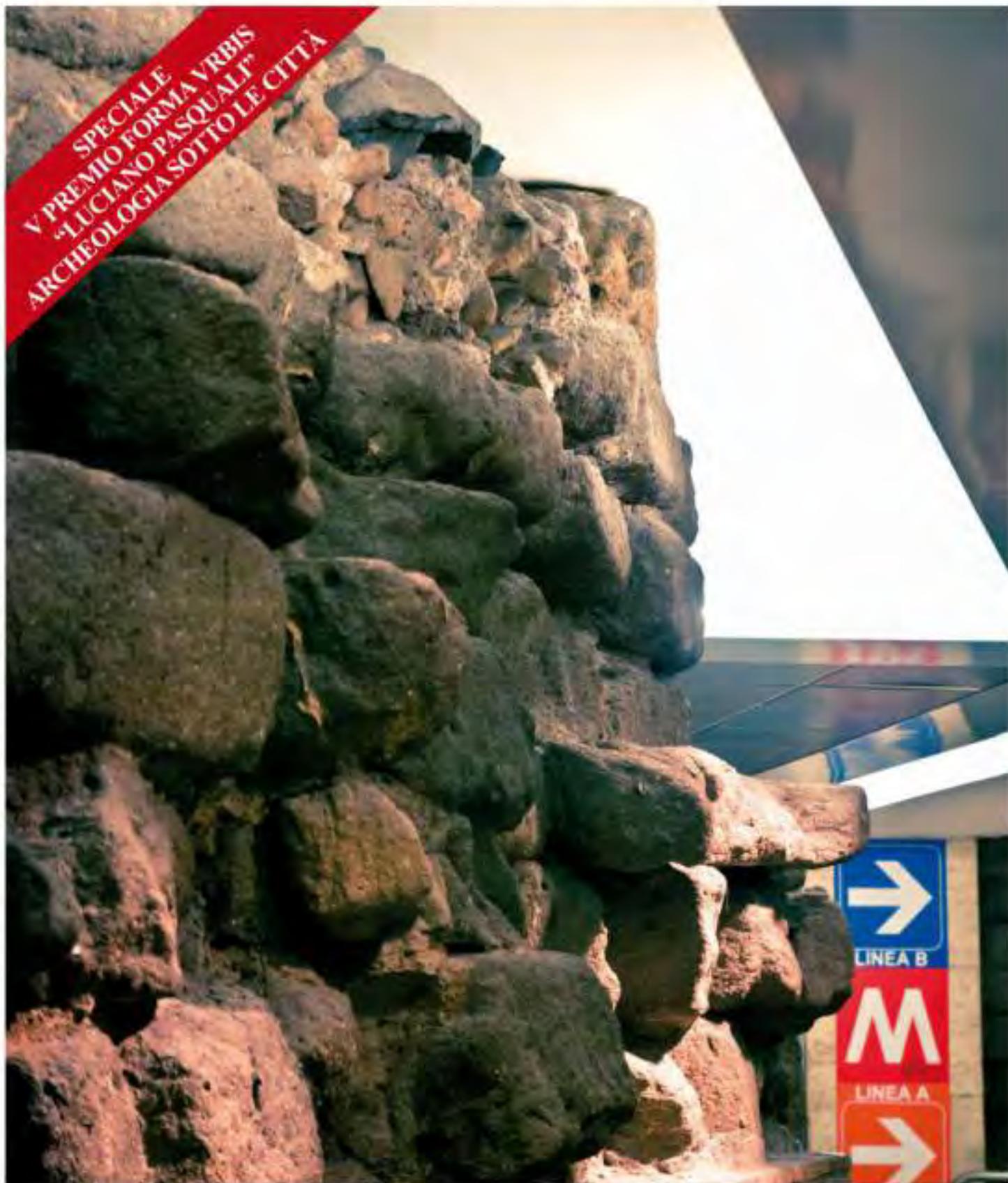
Anno XVI • n. 10

ITINERARI NASCOSTI DI ROMA ANTICA

Ottobre 2011

RIVISTA FONDATA DA LUCIANO PASQUALI

**SPECIALE
V PREMIO FORMA VRBIS
"LUCIANO PASQUALI"
ARCHEOLOGIA SOTTO LE CITTÀ**





ARCHEOLOGIA SOTTO LE CITTÀ

ESPERIENZE DI MUSEALIZZAZIONE DI SITI SOTTERRANEI NEL MONDO

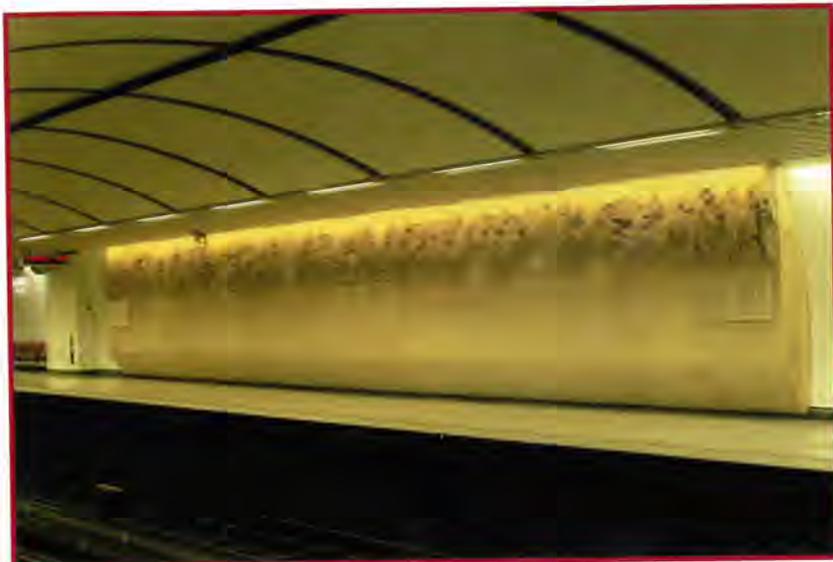
DI ASTRID D'EREDITÀ*

Una linea metropolitana rappresenta il mezzo per il trasporto quotidiano di un gran numero di persone, ma anche una concreta opportunità per la conoscenza più profonda del tessuto urbano di grandi città: per gli archeologi, che hanno la possibilità di effettuare scavi altrimenti impossibili; per l'utenza, che trovandosi a transitare – ad esempio – in una stazione del centro di Roma avrebbe la possibilità di percorrere un viaggio attraverso gli strati archeologici e, quindi, il passato. Utilizzata nel modo giusto, è un'occasione per spiegare il passato attraverso la città contemporanea.

Atene ha fornito, in questo senso, un ottimo esempio di opportunità colta, rendendo le stazioni luogo della memoria collettiva e fonte d'orgoglio nazionale: il chiaro intento portato a termine è coinvolgere residenti e visitatori nella sua storia in continua evolu-

zione, spiegando loro la natura della documentazione archeologica e il ruolo di ciascuno all'interno di essa. Il sistema greco era fino a un ventennio fa poco sviluppato, per il concreto rischio archeologico che avrebbe portato più spese che elementi positivi: eppure dal 1990 gli interventi si sono moltiplicati, sacrificando certo molto all'evoluzione ma trovando un punto di compromesso nell'allestimento museale delle stazioni.

Una sorta di 'risarcimento', da intendersi non in senso semplicistico ma nel suo significato più profondo, di tensione continua all'innovazione guidata dal buon senso; non si capisce, altrimenti, come sia stato possibile fare di Syntagma, una delle piazze più antiche e importanti di Atene, il fulcro del nuovo sistema di trasporti riuscendo a preservare il più possibile l'elemento archeologico, delocalizzandolo se necessario.



A pag. 4: Atene. Esposizione dei reperti recuperati nel corso degli scavi per la stazione Akropoli

A sinistra: Atene. Ricostruzione del fregio del Partenone al livello banchina della stazione Akropoli

Episodi simili sono all'ordine del giorno in numerose città italiane, si trovino esse nei pressi delle Alpi o affacciate sul mar Ionio, e il rinvenimento fortuito di strutture archeologiche pone un quotidiano dilemma agli addetti ai lavori, in una onerosa dicotomia tra la conservazione dell'antico e l'innovazione.

Procedendo con una tutela "talebana" del documento archeologico, così come la definì Andrea Carandini nell'ambito di una *querelle* con le Soprintendenze italiane, il rischio è quello di sperimentare l'assetto urbanistico di una città «sopravvissuta intorno ai suoi monumenti»: un «sistema vivente di rovine» e di siti archeologici avulsi dal loro contesto gravitanti al pari di non luoghi, secondo il noto modello di Marc Augé. Una rinnovata "sensibilità" archeologica fa oggi sì che i lavori per la realizzazione dei tracciati delle metropolitane, necessariamente sotterranei, siano condotti in seguito a indagini preventive e con la costante presenza di sorveglianza nel corso dell'esecuzione dei progetti. Uno scenario del tutto differente da quello del 1889, quando a Napoli fu inaugurata la ferrovia Cumana, ma anche rispetto alle più recenti esecuzioni delle linee romana (la Metro 'B', iniziata nel Ventennio, poi sospesa e terminata nel 1955) e milanese (la Linea 1 fu inaugurata nel 1964).

Permangono, però, forti dubbi circa la reale possibilità di coniugare la necessità di dotare le città di mezzi di trasporto più rapidi ed efficienti e la conservazione di strutture più o meno coese scampate al naufragio del mondo antico: da una parte insiste la fazione degli interventisti a ogni costo, perché la metropolitana si completi senza badar troppo alle ricerche stratigrafiche; dall'altra giocano invece i conservatori a oltranza.

L'innovazione nei progetti contemporanei è l'idea della musealizzazione organica dei rinvenimenti compiuti in corso d'opera: si pensa, infatti, a stazioni - museo ispirate al modello di Atene, che molto ha dovuto cedere in materia di demolizioni ma ha proceduto, in una sorta di compensazione, a portare a compimento un progetto di allestimento sistematico e originale delle aree più importanti.

Tentativi disomogenei, in questo senso, sono già stati effettuati a Roma, Milano e Napoli, mentre progetti simili sono al vaglio per i nuovi sistemi di trasporto di Genova e Parma.

L'esame comparato degli allestimenti museali presenti in alcune stazioni delle metropolitane italiane ha fornito interessanti spunti di riflessione.

In primis, è evidente la mancata progettualità nell'esecuzione degli apprestamenti, che differiscono di stazione in stazione: a Roma, ad esempio, sono evidenti quattro modalità diverse di organizzazione delle vetrine su quattro siti presi in esame.

I rinvenimenti degli anni Cinquanta e Sessanta appaiono sistemati in maniera quasi casuale: ad esempio, le mura che insistono nel piazzale antistante la stazione ferroviaria Termini così come entro la stazione Repubblica, nella quale è difficoltoso persino identificare le vetrine approntate per la musealizzazione di parte delle mura serviane e di un tratto di strada basolata (e l'assenza di indicazioni contribuisce ulteriormente a generare confusione sulla natura delle strutture). Le teche si confondono letteralmente con le pareti nelle quali sono inserite e presentano notevoli *deficit* per ciò che riguarda le condizioni igieniche e di corretta conservazione dei reperti, immersi nella polvere, nel grasso e soggetti a perdite d'acqua provenienti dai soffitti in cemento.

Gli esperimenti di allestimento più recenti delle stazioni Cipro e Manzoni sono anch'essi privi di criteri organizzativi univoci, ma le condizioni sono migliori: il primo consta di una grande teca situata in un atrio esterno, contenente radi reperti di tipo necropolare. Il secondo, collocato alle pendici dell'Esquilino, è dotato di due teche espositive e di tabelloni didattici: l'idea, per il futuro, sarebbe quella di seguire l'esempio di questo allestimento pilota per gli interventi sulle stazioni della linea 'C'.

Una omogeneità compositiva sarebbe dunque auspicabile, secondo semplici accorgimenti: percorsi indicati, illuminazione corretta (perlomeno funzionante),



A sinistra: Atene. Ricostruzione della stratigrafia archeologica in stazione Syntagma

In basso: Atene. Strutture archeologiche conservate in situ presso la stazione Monastiraki

A pag. 7, in alto: Roma. Mura dell'agere serviano nei sotterranei della stazione Termini

A pag. 7, in basso: Roma. Stazione Repubblica

cicli di pulizia e di deumidificazione a cadenza regolare, pannellistica chiara e bilingue.

Gli esempi milanesi (Duomo, Missori) si confanno meglio a queste esigenze di carattere pratico, peccando solo dal punto di vista della didattica: i pannelli, infatti, pur presenti, sono redatti unicamente in italiano e sono applicati molto distante dal punto di osservazione di un utente, che riesce a interpretarne con difficoltà i testi.

L'esempio partenopeo della stazione *Neapolis* è, invece, troppo limitato perché se ne possano trarre conclusioni valide per il suo solo contesto d'appartenenza: la mancanza di confronti con altre stazioni del territorio (al momento in costruzione) permettono di esprimere considerazioni generali sull'allestimento e la fruizione dei luoghi.

La definizione spaziale della stazione Museo costituisce un *unicum* nel panorama delle sistemazioni museali italiane, ricalcando formalmente l'esempio della stazione Louvre parigina, con lo sterminato corridoio-galleria commerciale che con-

nette atrio principale del museo e trasporti: nella sostanza, però, il percorso napoletano sembra avere una potenzialità in più, perché va oltre la sola funzione di raccordo tra i binari e la biglietteria, diventando esso stesso a pieno titolo struttura museale.

Differenti esiti si riscontrano nelle stazioni delle linee sotterranee in Europa e nel mondo, con diversa attuazione dei piani di collaborazione tra le società committenti delle metropolitane e i soggetti preposti alla tutela.

La linea metropolitana di Porto ha riservato uno spazio entro la stazione Campo 24 de Agosto, posta all'intersezione delle linee A, B, C ed E, per la musea-



lizzazione di una fontana del XVI sec., l'Arca de Água de Mijavelhas.

A Parigi, invece, nel 1990, durante la costruzione della Ligne 14, l'unica totalmente automatizzata e che attraversa la capitale francese secondo una direttrice nord ovest / sud est (Saint-Lazare – Olympiades), si rinvennero diverse canoe a 10 m ca. dal piano di riva della Senna. Si scelse di rimuoverle con estrema cura e di restaurarne i tronchi lavorati che le componevano, risalenti al 2800- 2500 a.C., e di ospitarle presso il museo Carnavalet. Una piccola esposizione è pure allestita presso la stazione Bellecour della metropolitana di Lione, presso la quale è possibile ammirare mosaici e utensili della vita quotidiana provenienti da case d'epoca gallo-romana.

Secondo Hugh Doherty, invece, Direttore del progetto della London Transport: «[abbiamo voluto le ricerche archeologiche] non solo a riconciliare gli storici e i politici, ma perché c'è un reale interesse comune nel patrimonio storico e culturale di Londra, per il quale il London Transport si è battuto per molti anni».

Nella città di Londra l'esempio più significativo è, infatti, costituito dal *Jubilee Line Extension Project*, che ha visto completarsi nel 1999 il prolungamento della Jubilee Line (Stanmore – Stratford) nella porzione orientale della metropoli. I principali siti di indagine sono stati l'area di Westminster, in cui si sono rinvenute punte di freccia neolitiche e ceramica dell'età del Bronzo e del Ferro, le banchine del fiume Tamigi del XII secolo, isolati residenziali associati al mercato della lana fondato nel 1353, un pozzo e fosse di scarico riempite con oggetti domestici del XVI secolo; la zona del London Bridge, indagata mediante 24 saggi di approfondimento, che ha restituito edifici risalenti a un'epoca precedente il 60 d.C.; la stazione Stratford, che ha riconsegnato l'abbazia di Stratford-Langthorne del 1135, con gli adiacenti monastero e cimitero, nonché un grande cannone cinese del XVII sec.

La costruzione della metropolitana di Vienna ebbe inizio nel 1969 e gli archeologi vennero coinvolti fin dall'inizio nelle indagini precedenti i lavori. L'efficace cooperazione ha portato al rinvenimento di importanti reperti archeologici e storici, una selezione dei quali è ora visualizzata in alcune stazioni: Schwedenplatz, Rochusgasse, Stubentor. Ritrovamento più importante è certo la Virgilkapelle in station Stephansplatz, rinvenuta nel 1973 dodici metri sotto il piano di calpestio moderno e oggi visibile attraverso le finestre dal livello galleria centrale della stazione. Si tratta di un piccolo edificio costruito intorno al 1250 come cappella sotterranea nel Magdalenkapelle (il cui perimetro è tracciato in superficie sul marciapiede della Stephansplatz), probabilmente prevista come cappella per le sepolture, ma destinata dal XIV sec. all'uso privato di una famiglia mercantile.



Nella capitale della Bulgaria, Sofia, i sondaggi archeologici in fase di progettazione per le linee 1 e 2 hanno individuato parte della fortificazione della città romana di *Ulpia Serdica*, ribattezzata nel 29 d.C. dal nome della tribù tracia dei Serdi.

Al momento del rinvenimento, sono stati due gli scenari presi in considerazione dai tecnici di Sofia Metro, che avevano progettato un'intersezione tra le due linee proprio nell'area di rinvenimento della stazione della fortificazione, voluta dall'imperatore Traiano:





In alto, a sinistra: Roma. Stazione Cipro

In alto, a destra: Roma. Allestimento della stazione Manzoni. Si tratta del progetto pilota, cui si ispireranno le sistemazioni della costruenda linea 'C' della metropolitana

In basso: Milano. Impianto fognario romano in stazione Missori

una prima opzione prevedeva la costruzione dei tunnel della metro a distanza dal sito e la pianificazione delle ricerche archeologiche in una fase successiva; la seconda possibilità, poi attuata in accordo con il Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma (Ministero per i Beni Culturali), fu invece quella di costruire l'incrocio esattamente sotto il rinvenimento archeologico, utilizzando il cantiere di scavo per la realizzazione di un sottopasso pedonale che consentisse la musealizzazione del sito.

La stazione "Serdika" prevede quindi oggi un sottopassaggio pedonale che conduce direttamente alla Porta Est dell'antica fortezza.

La più importante metropolitana oggi in costruzione in Europa orientale è quella di Salonicco, ad opera di Attiko Metro, la stessa società che si è occupata delle linee atenesi. Si procede allo scavo di una superficie totale di 20.000 m², con il posizionamento delle gallerie sotto gli strati archeologici a una profondità compresa tra i 14 e i 31 metri.

Tre stazioni sono indicizzate con un alto rischio archeologico (Plateia Demokratias, Venizelos e Agia Sofia), altre tre con un livello medio di attenzione (Neos Sidirodromikos, Syndrivani e Panepistimio) ma non si

esclude la possibilità di compiere altri rinvenimenti in aree ancora non indagate.

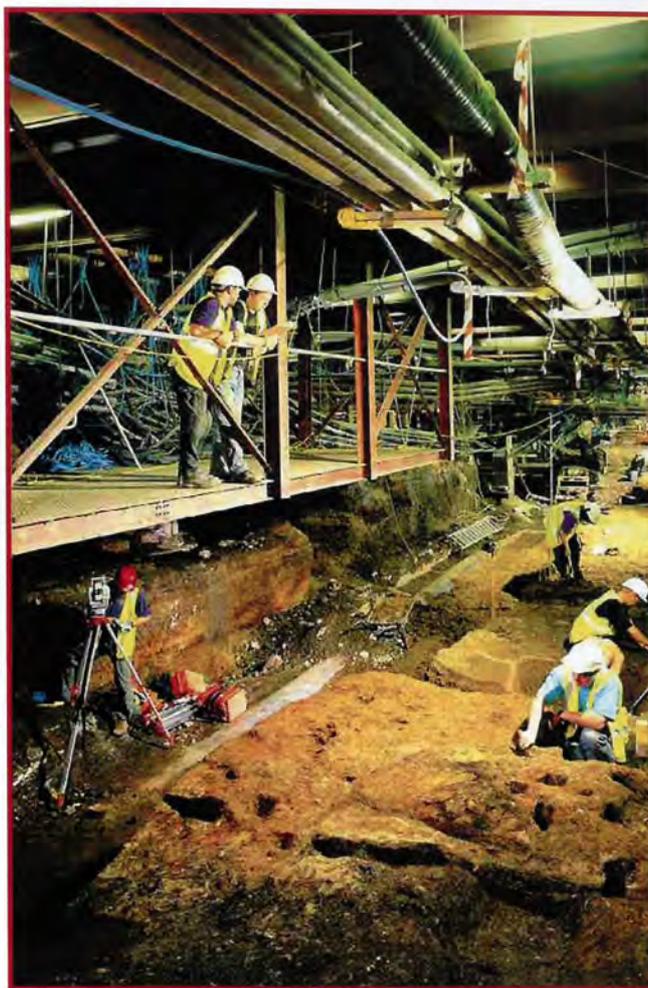
I lavori in corso riguardano l'area tra Venizelos, Syndrivani e Neos Sidirodromikos, su un totale di circa 7.000 m² e l'indagine archeologica preventiva è già stata eseguita in 350 punti lungo la linea A della metropolitana (per 9.6 km ca.). Sono già in progettazione gli interventi di sistemazione per la stazione Venizelos, che ha restituito parte del recinto di un



cimitero musulmano utilizzato dal tardo Impero Ottomano all'età moderna, murature e una soglia di marmo, un condotto e sei porzioni di pavimentazioni stradali: è probabile che si tratti del lato occidentale della Sampri Pasha Avenue, finora nota solo da materiale fotografico e descrizioni letterarie.

Un altro progetto significativo è attualmente in corso a Istanbul, dove si costruisce la *Marmaray*, che unirà per mezzo di un tunnel sotto lo Stretto del Bosforo le due metà europea e asiatica della città.

In controtendenza, però, rispetto ad altre città del mondo, gli abitanti della città turca non sono interessati ai rinvenimenti archeologici: la stessa proposta del vicegovernatore Cumhuriyet Guven Tasbasi di cancellare il progetto della metropolitana in presenza di importanti scoperte ha incontrato il parere contrario della popolazione, che preferisce un moderno sistema di trasporti ai 23 relitti individuati finora nell'area della stazione Yenikapi, porto attivo tra l'età romana e il XIII sec. Nella stessa Turchia, invece, un'esperienza di valorizzazione è già stata portata a termine nella stazione



In alto: Londra. Scavi Jubilee Line



A sinistra: Napoli. Allestimento della mostra permanente "Stazione Neapolis" presso la stazione Museo. Tutti i reperti provengono dai cantieri attualmente in opera per la costruzione della metropolitana napoletana

In basso: Porto. Stazione Arca de Agua de Mijhavelas

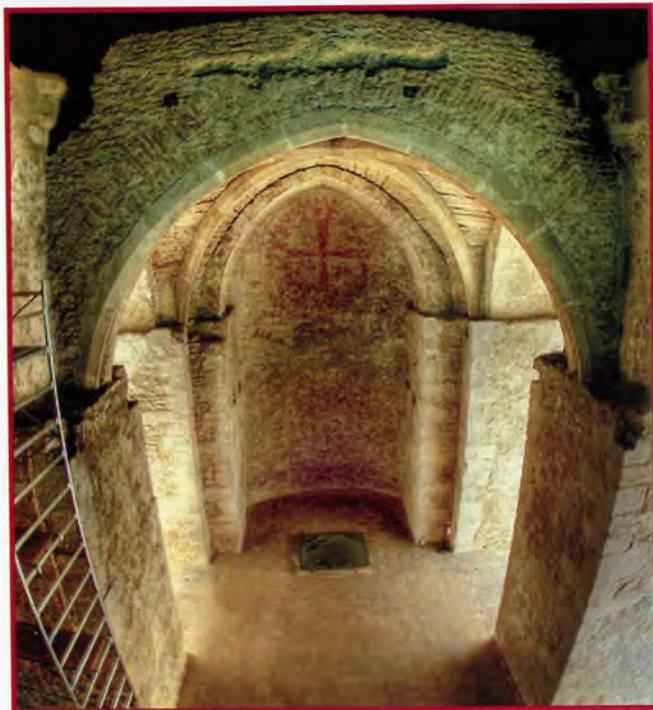


Çankaya della metropolitana di Izmir, nella cui sistemazione sono state lasciate a vista alcune colonne corinzie, mentre il resto dei rinvenimenti compiuti durante la costruzione è stato trasferito presso il locale Museo Archeologico.

Oltreoceano esperienze positive sono state compiute a New York, dove durante la manutenzione della stazione Battery Park è stata intercettata una sezione di 15 m ca. di lunghezza di un muro in pietra, probabilmente parte di una fortificazione del tardo XVII sec. che proteggeva l'insediamento coloniale all'estremità meridionale dell'isola di Manhattan. Secondo la dott.ssa Joan H. Geismar, presidente dell'Associa-



In alto: Sofia. La porta orientale della fortezza di Ulpia Serdica nell'atrio della stazione Serdika



A sinistra: Vienna. Virgilkapelle vista dalla galleria centrale della stazione Stephanplatz

A pag. 11, in alto: Città del Messico. Piramide in stazione Pino Suárez

A pag. 11, in basso: Kyoto. Esposizione stazione Karasuma Oike

zione Archeologi Professionisti di New York City, la costruzione «[...] è l'unica del suo genere rimasta a Manhattan. È l'unica struttura coloniale militare superstite e questo è ciò che la rende unica». Per questo è in fase di progettazione la sua sistemazione in un parco o un museo appositamente edificati.

Non sono stati invece musealizzati gli importanti fossili recuperati tra le stazioni Wilshire Vermont e North Hollywood a Los Angeles: circa 2000 esemplari risalenti fino a 16.5 milioni di anni fa, tra cui molte specie di pesci finora sconosciute, ossa e denti di mammut, mastodonti, cammelli e bisonti, nonché frammenti di sequoia e di altre piante.

Anche a Città del Messico scheletri di mammut del Pleistocene sono stati recuperati in diversi cantieri della metropolitana, assieme a migliaia di oggetti d'uso comune relativi ai primi insediamenti umani nella zona, poi trasferiti presso il Museo Nacional de Antro-

pología. *In situ* è stata musealizzata, presso la stazione Pino Suárez, un'intera piramide azteca, mentre sulla linea 8 si lavora tuttora alla sistemazione di un quartiere azteco e di un ospedale d'epoca coloniale spagnola del XVI sec. Un ultimo esempio è dato dalla vetrina contenente reperti ceramici databili tra il XV e il XVIII sec. allestita a Kyoto, presso la stazione Karasuma Oike (烏丸御池駅). ■

*Astrid D'Eredità è archeologa. Ha conseguito il Dottorato in "Scienze archeologiche e storico artistiche" presso l'Università 'Federico II' di Napoli e la Specializzazione in Archeologia Classica presso l'Università degli Studi 'Aldo Moro' di Bari. Esperta di comunicazione e di nuovi media, è Segretario dell'Associazione Nazionale Archeologi



Bibliografia essenziale

M. AUGÉ, *Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano 1993
 M. BARBERA, M. MAGNANI CIANETTI, *Archeologia a Roma Termini*, Milano 2008
 P. BLOCKLEY, D. CAPORUSSO, "Lo scavo della stazione Missori", in D. Caporusso (a cura di), *Scavi MM3. Ricerche di archeologia urbana a Milano durante la costruzione della linea 3 della metropolitana 1982-1990*, Milano 1991, 267-297
 P. BROGI, *L'«Ateneum» di Adriano emerge sotto piazza Venezia*, Corriere della Sera 09.10.2009
California Geology = VV. AA., "Fossil Finds in the Los

Angeles Subway", in *California Geology*, July/August 2001, 26-29

D. COLLI, M. MARTINES, S. PALLADINO, *Roma. Viale Manzoni, Via Emanuele Filiberto. L'ammodernamento della linea A della Metropolitana: nuovi spunti per la conoscenza della topografia antica*, in *FastiOnLine* 154, 2009 (www.fastionline.org/docs/FOLDER-it-2009-154.pdf)

F. DAL CO, *Natura e funzione del museo (appunti da John Soane)*, Casabella 787, marzo 2010, LXXIV, 37

J. DRUMMOND MURRAY, C. THOMAS, J. SIDELL, *The Big Dig: Archaeology and the Jubilee Line Extension*, London 1998

R. FEUCHTMÜLLER, *Der Wiener Stephansdom*, Wien 1978

V. FORMIGARI, P. MUSCOLINO, *La metropolitana a Roma: notizie dalle origini e ricordi degli autori*, Roma 1983

A. GNISCI, *Poesia e poetica delle rovine di Roma. Momenti e problemi*, Roma 1987

G. KRUSTANOV, *Problems of cultural monument's preservation connected with the construction of the Sophia underground*, ICOMOS, 1981, 121-128

E. HEWSON, *Zeitmaschine U-Bahn: Eine Reise durch Jahrtausende*. Wiener Stadtwerke 1994

J. HILLER, D. R. P. WILKINSON, *Archaeology of the Jubilee Line extension: prehistoric and Roman activity at Stratford Market Depot, West Ham, London, 1991-3*, London 2005

M. LANDLER, *In Istanbul, a Race Against Progress*, The New York Times, 02.08.2005

E. LA ROCCA, "Cantieri della conoscenza. Roma: archeologia nel centro storico e modifica del paesaggio urbano", in *Workshop di archeologia classica: paesaggi, costruzioni, reperti*, Pisa - Roma 2004, 165-195

P. MCGEEHAN, *Found: Old Wall in New York, and It's Blocking the Subway*, The New York Times, 08.12.2005.

M. MELOTTI, *Turismo archeologico. Dalle piramidi alle veneri di plastica*, Milano 2008

L. PARLAMA, N. STAMPOLIDIS, *Athens, The City Beneath the City: Antiquities from the Metropolitan Railway Excavations*, Athens 2001