



ALLEGATO ALLA RELAZIONE STORICO-ARCHEOLOGICA

LA TUTELA DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO DELL'APPIA ANTICA TRA XIX E XX SECOLO

Si devono allo scultore neoclassico Antonio Canova, ispiratore della politica napoleonica nel settore dell'arte, i primi interventi ricostruttivi su alcuni monumenti della via Appia antica eseguiti nel 1808, nell'ambito della progettazione di un grande parco archeologico esteso dal Campidoglio all'Appia antica, all'interno del quale sarebbero state rimesse in luce le testimonianze della Roma imperiale. Tra il 1850 e il 1853 l'archeologo piemontese Luigi Canina realizzava, per volontà di papa Pio IX, una grandiosa opera di recupero dei primi sedici chilometri della via Appia antica, rimettendone in luce il tracciato ed attuando imponenti restauri dei sepolcri che la fiancheggiavano. L'intervento si inseriva nell'ambito della politica di tutela del patrimonio artistico messa in atto dallo Stato Pontificio, che fra gli stati preunitari possedeva la legislazione più avanzata in questo settore. Con il "Chirografo di Pio VII", inserito nell'Editto del cardinale Doria-Pamphili del 2 ottobre 1802 e più precisamente con l'Editto del Cardinal Pacca promulgato nel 1820, fu creata un'articolata struttura di organismi periferici preposti alla tutela, coordinati dalla figura del Cardinal Camerlengo, sancendo il principio secondo il quale spettava allo Stato il controllo sui beni artistici e archeologici.

Quando fu intrapresa l'opera del Canina, l'antica strada consolare non era più percorribile: i muretti a secco che delimitavano i fondi privati ne avevano tagliato trasversalmente il percorso, che era suggerito ormai soltanto dalla sequenza dei monumenti funerari, per lo più ridotti allo stato di rovina, per l'usura del tempo e a causa delle sistematiche spoliazioni messe in atto fin dal Medioevo. Con l'intervento del Pontificio Ministero dei Lavori Pubblici, del Commercio e delle Belle Arti, che dal 1850 aveva assorbito le competenze del Camerlengato, la via Appia fu delimitata da macere longitudinali che separavano la zona demaniale dalle proprietà private e chiusa con due cancelli nel tratto restaurato, da Capo di Bove alle Frattocchie. Molte delle strutture che caratterizzavano la strada furono parzialmente ricomposte dal Canina che, con una serie di pannelli in muratura in cui venivano applicate le iscrizioni e i frammenti architettonici rinvenuti lungo il percorso, intendeva restituire al visitatore l'immagine di quelle che dovevano essere in origine la forma e la decorazione di ciascun edificio.

A conclusione dei restauri la via riconquistò quindi la sua monumentalità, divenendo, nell'intenzione dei realizzatori dell'opera, una sorta di "museo all'aperto", da "restituire all'ammirazione del mondo"; paradossalmente, però, questo intervento di grande valore culturale determinò la nascita di un complesso conflitto tra tutela di un patrimonio archeologico ineguagliabile e utilizzo del tracciato come pubblica strada, funzionale alle necessità dei "frontisti", i proprietari dei fondi e delle tenute che si affacciavano sulla strada. Le vicende relative alla tutela dell'Appia antica riflettono pienamente quel clima di contrapposizione che impedì l'approvazione della prima organica legge di tutela, presentata dal Ministro della Pubblica Istruzione Cesare Correnti il 13 maggio 1873, a causa delle resistenze di coloro che ritenevano di dover difendere la proprietà privata dall'ingerenza dello Stato. Il problema della conservazione della via monumentale fu una costante nell'ambito della gestione della tutela dei beni culturali nazionali, affidata, con l'Unità d'Italia, alla Direzione Generale dei Musei e degli Scavi di Antichità del Ministero della Pubblica Istruzione, istituita nel marzo 1875 e affidata a Giuseppe Fiorelli. Contemporaneamente alla istituzione di questo organismo dell'amministrazione centrale, fu creato, come struttura periferica, l'Ufficio Tecnico degli Scavi di Antichità di Roma - che andava a sostituire la preesistente Soprintendenza agli Scavi di Antichità di Roma - a cui spettava il controllo diretto sui monumenti di Roma e del suburbio.

E' del marzo 1880 la prima relazione del capo dell'Ufficio Tecnico degli Scavi di Antichità di Roma al Ministro, sui restauri ai monumenti della via Appia che erano ritenuti necessari dopo circa trent'anni dallo "scoprimto" della via; il 17 agosto 1886 sul quotidiano "L'Opinione" un articolo dal titolo "La via Appia e le vaccine", denunciava l'abbandono in cui versava la via; nel marzo 1888 furono eseguiti lavori di restauro, limitati, per l'esiguità dei fondi disponibili, al 1° chilometro; nel corso del 1896 fu risistemato il piano stradale con pietrisco (II Vers. II S., b. 419, f. 4651). Tra le spese dell'Ufficio Tecnico degli Scavi di Antichità di Roma nel periodo 1884 - 1888 sono raccolti i buoni per il pagamento della vettura a due cavalli con cui l'ingegnere per gli scavi Rodolfo Lanciani raggiungeva la via Appia antica per i suoi sopralluoghi settimanali, dalla sua abitazione in via del Babuino: mezza giornata era sufficiente per controllare lo stab della via fino a Casal Rotondo, mentre una giornata intera era necessaria per arrivare fino alle Frattocchie (I Vers., b. 83, f. 110, 32).

Nel dicembre del 1880 fu respinta dal Ministero, in accordo con la Commissione Archeologica Comunale, "per tutelare il decoro e la conservazione delle antichità", la richiesta della Società Belga dei Tramways Roma - Milano - Bologna di far percorrere al tramway il tratto di Appia antica da Capo di Bove alle Frattocchie per congiungere la città di Albano con la capitale mediante un tram a vapore (I Vers., b. 131, f. 228, s.f. 14). Del luglio 1894 è invece la proposta, non presa in considerazione dal Ministero, presentata dall'ing. Cesare Santagostino di destinare l'intero percorso della via Appia antica da Roma a Brindisi all'uso esclusivo delle biciclette "che attualmente sostituiscono le antiche bighe" (I Vers. B. 131, f. 228, s.f. 11). La principale causa di degrado del tracciato della strada era rappresentata dal passaggio, sui basoli originali rimessi in

luce, di carrette e "barozze" che trasportavano in città i frutti del lavoro agricolo delle tenute o, in modo ancora più grave, dei carri delle numerose cave di selce concentrate nel territorio: tra il materiale d'archivio della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti, dal 1875 ai primi decenni del XX secolo, la maggior parte dei documenti riguardanti l'Appia antica si riferisce a vertenze legate al transito abusivo sulla via monumentale.

In una lettera del 6 ottobre 1882 indirizzata al Ministro della Pubblica Istruzione firmata dal capo dell'Ufficio Tecnico degli Scavi Angelo Contiglozzi, ma chiaramente scritta da Rodolfo Lanciani, si legge: "La via Appia è stata scavata, inghiaiaata, mantenuta dal Governo in aree espropriate dal Tesoro dello Stato, non per facilitare l'esercizio di cave od altra industria, ma unicamente per iscoprire l'antica strada e i monumenti che l'adornano e per facilitare agli studiosi ed ai visitatori l'accesso a così nobile e così importante località" (Il Vers. Il S. , b. 421, f. 4663). La rigorosa posizione di Lanciani non trovava in realtà sempre applicazione nella gestione dei casi specifici: il Ministero della Pubblica Istruzione, infatti, cercando di impedire qualunque servitù di transito sulla "via dei Sepolcri", come veniva definito il tratto monumentale, si scontrava con i diritti di passaggio sulla via che i frontisti ritenevano di aver acquisito, insieme alla proprietà, prima dell'intervento di restauro della strada. La prima messa in luce del problema risale al 1875, quando Pietro Rosa, Commissario della Regione Centrale presso la Direzione Generale dei Musei e degli Scavi di Antichità, rispose ad una richiesta di chiarimenti sul divieto di transito sulla via, da parte del Ministro: "Non esistono formali disposizioni che impediscono il libero transito dei carri; il tratto però più popolato di monumenti e di spettanza governativa venne fino all'epoca degli scavi del Governo Pontificio intercettato al libero transito e recinto da macerie e posto un cancello. Nell'epoca della raccolta delle messi vengono rilasciati permessi di transito ai proprietari ed affittuari delle tenute limitrofe" (Il Vers., b. 131, fasc. 228,6). In una dettagliata relazione (Il Vers. Il S., b. 421, f. 4663) sui rapporti tra il Ministero e i frontisti dell'Appia antica del 16 ottobre 1882, Lanciani ricorda che quando il Governo Pontificio realizzò la grande opera di ripristino dell'Appia antica, ciascuna delle tenute confinanti con la via e che erano attraversate da questa, "aveva la propria strada di accesso a partire sia dall'Appia Nuova, sia dall'Ardeatina, sia dalla strada detta del Divino Amore; ...i frontisti ebbero naturalmente il diritto di accedere ai propri fondi con vetture: ma il transito dei carri, delle barozze, o degli armenti fu rigorosamente vietato per più ragioni", tra cui quella che "ogni tenuta trovavasi già munita della propria strada". Nella sua relazione al Ministro, Lanciani prosegue descrivendo la situazione venutasi a creare negli anni successivi: "Però, come suole avvenire in similicasi, sia per impegni, influenze, e relazioni personali dei frontisti con le Autorità, sia per altre cause urgenti, o temporanee, la maggior parte di essi ottennero concessioni di passaggio, ma dentro limiti ristrettissimi, e senza pericolo di danno ai monumenti, o di aggravio alle spese di manutenzione;" con il passare degli anni, però, le autorizzazioni diventarono sempre più numerose e le condizioni di conservazione della via sempre più precarie, tali da rendere necessari continui interventi di ripristino da parte dell'Amministrazione. Nella stessa relazione Lanciani affermava che il sistema più semplice per eliminare il problema sarebbe stato quello di costituire un consorzio tra i frontisti per il mantenimento della strada, delle

macere e dei cancelli, ma che tale iniziativa non poteva essere presa, sia perché in questo modo il Ministero avrebbe alienato la proprietà esclusiva dello Stato sull'Appia antica, sia perché appena fosse stato reso libero il passaggio "tutti i frammenti iscritti o scolpiti saebbero stati derubati, i mosaici ed i sepolcri danneggiati, ogni cella sepolcrale sarebbe diventata un nascondiglio o una latrina". Lanciani proponeva quindi che, dopo aver raccolto tutte le informazioni sui diritti di transito che competevano ai frontisti, se non *de iure*, almeno *de facto*, venissero stipulate delle convenzioni formali con i singoli proprietari e non venisse rilasciata successivamente nessun'altra concessione, neanche temporanea od eccezionale. Nell'ambito della documentazione d'archivio della Direzione Generale Antichità e Belle Arti, un intero fascicolo, relativo agli anni 1888-1893, è dedicato al tema dei passaggi sulla via Appia antica (Il Vers., Il S., b. 422, fasc. 4664).

Tra gli atti raccolti nel fascicolo è presente la copia conforme, inviata nel settembre 1889 dal Sovrintendente agli Archivi nelle Province Romane al Ministero della Pubblica Istruzione, della relazione redatta il 14 settembre 1858 dal Capo Contabile del Ministero del Commercio e dei Lavori Pubblici dello Stato Pontificio sui lavori per l'apertura dell'Appia antica, insieme al dettaglio delle spese sostenute, per un ammontare totale di 24.999 scudi. Nonostante le numerose ricerche intraprese nell'Archivio del Pontificio Ministero dei Lavori Pubblici, non fu possibile, per la Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti, acquisire la documentazione originale relativa alle espropriazioni dei diritti di proprietà e di transito fatte durante i lavori del Canina, e agli accordi stipulati coi proprietari confinanti, da cui poter sistemare le ragioni di confine e stabilire quali fossero i fondi che avevano effettivamente il diritto di passaggio sulla via.

Con una nuova relazione del luglio 1890, Pietro Rosa riaffermava al Ministro della Pubblica Istruzione che la via Appia anche prima degli scavi e dei restauri pontifici "non ebbe mai i caratteri di una carrareccia, perché non praticabile con carri"; nel tratto monumentale chiuso con cancelli fu concesso soltanto ai proprietari dei terreni laterali alla strada di aprire nelle macere delle aperture chiuse con cancelli "per la comunicazione dei diversi appezzamenti che si trovavano intercettati dalla strada medesima. All'epoca del raccolto del frumento... il Governo Pontificio rilasciava permessi di transito a quei proprietari che ne facevano formale dimanda per trasportare più facilmente i loro prodotti in città....Tale fatto prova evidentemente che i proprietari.... non avevano alcun diritto di passaggio sulla antica via monumentale. La esistenza di una carrareccia nella sede dell'antica via Appia non può costituire diritto di transito ai proprietari dei terreni limitrofi alla via medesima, quante volte non sia disposto altrimenti nei contratti di espropriazione". Con una lettera del 29 giugno 1891, anche sulla base della citata relazione del Rosa, l'avvocato generale dell'Avvocatura Erariale si pronunciò a favore del divieto di transito sulla via Appia, ritenendo che "c'è abbastanza per sostenere, sino a prova in contrario, che l'espropriazione ebbe luogo e che solo per abusi incoraggiati da negligente tolleranza, i carri e le barrozze sieno tornate a scastrare il lastricato della vecchia via".

Emblematica della complessità giuridica della gestione di questo tema è la vertenza Serafini Garofoli, che, trascinatasi per più di un decennio, può essere seguita tramite la documentazione d'archivio dal gennaio 1882 al luglio 1898 (II Vers. II S., b. 421, f. 4663; III Vers. II P., b. 738). Con una lettera del gennaio 1882 Rodolfo Lanciani denunciava al Ministro Guido Baccelli i danni che il continuo transito dei carri della cava di selce di proprietà dei fratelli Serafini, posta al IV miglio della via Appia, arrecava ai monumenti e alle crepidini della strada. In un'ulteriore lettera del febbraio dello stesso anno Lanciani affermava che l'accettazione da parte dell'Amministrazione di "questa nuova e gravosa servitù di transito" sulla via monumentale, avrebbe portato ad "una lotta senza fine tra l'Ufficio che vuole l'Appia antica ben conservata, ed i Serafini che cercheranno mantenerla tanto quanto basta pei loro interessi personali". Dopo opposti pronunciamenti, a favore e contro la decisione presa dal Ministero di impedire il transito nella strada a scopo di tutela, dell'Avvocatura Erariale - cui l'Amministrazione si era rivolta per un parere, rispettivamente nel dicembre 1882 e poi nell'agosto 1883 - le lagnanze dei frontisti riportate dalla stampa e le pressioni da parte della Prefettura, si giunse nel febbraio 1895 alla risoluzione di imporre al Garofoli, affittuario dei Serafini e gestore della cava, la realizzazione di una strada interna che dall'impianto conducesse alla via Appia al di fuori del tratto monumentale.

Tale decisione innescò però un altro interrogativo giuridico assai spinoso, sulla necessità, per il Ministero, di contribuire alle spese per la costruzione della strada alternativa, fornendo al proprietario una sorta di indennizzo per i danni economici arrecati proibendo il passaggio dei carri sulla via Appia. A seguito della relazione del Direttore Generale Giuseppe Costetti, di pareri dell'Avvocatura Erariale e del Consiglio di Stato, nel marzo 1898 una convenzione pose fine alla controversia: fu stipulato un contratto tra il Ministero e G. B. Serafini, in base al quale i proprietari del fondo "rinunciavano a qualunque diritto o pretesa di diritto, anche di consuetudine, al passaggio sulla via Appia antica con veicoli per qualunque uso", in cambio di una somma di £ 2.500 quale contributo alla spesa da sostenere per aprire la nuova via di accesso alla proprietà. Tale decisione fu presa in considerazione del fatto che la proibizione per i Serafini ed i loro affittuari di percorrere la via con carri carichi di selce avrebbe significato una assoluta chiusura dell'unico accesso alla loro proprietà, dal momento che il fondo consisteva esclusivamente nella cava di selci. Altro episodio assai importante rispetto al tema del transito è quello delle cause intentate nei confronti del Ministero della Pubblica Istruzione dal Principe Rodolfo Boncompagni e dal suo affittuario Marucchi, durante gli anni 1890-95 (II Vers. II S., b. 422, f. 4665; IV Vers. Div. I, b. 560, f. 2861). La vertenza si riferiva alla Tenuta di Fiorano, confinante con un tratto della via Appia antica all'altezza dell'VIII miglio, di proprietà del Principe Boncompagni, che aveva concesso a Domenico Marucchi il diritto di attivare una cava di selce all'interno della Tenuta. Il Marucchi istituì un giudizio contro il Ministero per i danni che la chiusura del transito nella via con i carri carichi di selce recava alla Tenuta, che non aveva altre uscite oltre quella sulla via Appia; una seconda causa contro il Ministero fu poi intentata dal principe Boncompagni. Con due significative sentenze del novembre 1893 e del novembre 1894 a favore del Ministero, la prima nei riguardi di Marucchi, la seconda rispetto alla causa Boncompagni, l'Avvocatura Generale Erariale stabilì

che: "se la via, oltre a strada pubblica nazionale di proprietà demaniale dello Stato, è pure un monumento nazionale che l'autorità amministrativa ha il diritto di tutelare da ogni possibile danno, non si potrà in alcuna guisa dimandare allo stato un indennizzo per aver impedito il transito, per quella via monumentale, dei carri carichi di selci e di altri prodotti delle industrie estrattive e per aver permesso, soltanto in linea precaria e revocabile il passaggio dei carri carichi di prodotti agricoli...Quel provvedimento non ha tolto alcun diritto patrimoniale alle proprietà costeggianti la via, le quali rimangono nello stato di fatto quali erano anteriormente al divieto, ma ha limitato, come ne aveva diritto, l'esercizio dell'uso pubblico, che tutti i cittadini e gli stranieri, e quindi anche i proprietari frontisti, hanno della via....Il diritto dei proprietari frontisti va considerato come un diritto "sui generis", originato da una specie di contratto tacito tra lo Stato costruttore della strada ed i proprietari confinanti, pel quale questi acquistano la facoltà, sempre revocabile, ma indennizzabile, di accedere alle loro proprietà mediante la via....Gli autori e la giurisprudenza, perciò...si accordano nel ritenere che lo Stato, sopprimendo questa o modificandone il livello, e togliendo così alle proprietà limitrofe una legittima loro pertinenza fisica, sia tenuto a corrispondere un indennizzo, ma... i proprietari dei fondi limitrofi non potranno mai affacciare alcuna pretesa.... perché l'accesso ai loro fondi si sia reso più scomodo e più ristretto, e tale da diminuire o anche da annientare un'industria o una speculazione da essi prima esercitata nei loro fondi....". In questo caso veniva stabilita una distinzione tra il passaggio dei veicoli funzionali all'azienda agricola e quelli che trasportavano invece il materiale proveniente dalle cave. Nel testo della comparsa conclusionale si legge che "senza l'iniziativa del Governo Pontificio...non si potrebbe oggi da chicchessia pretendere che i carri carichi di selci attraversassero quel tratto della via Appia, dove tutto il mondo ammira i gloriosi avanzi di una storia e di una civiltà, onde è superba l'Italia !... Se calpestar queste lastre è già una profanazione, danneggiarle coi carri carichi di selci è addirittura da barbari redivivi!": le convinzioni espresse anni prima dal Lanciani sembravano, dunque, riaffermate con chiarezza dalla sentenza della causa Boncompagni Marucchi.

Il primo decennio del XX secolo fu caratterizzato dal varo di importanti leggi sui temi della tutela del patrimonio storico - artistico: il 12 giugno 1902 fu approvata la legge n. 185 sulla conservazione dei Monumenti e degli Oggetti di Antichità e d'Arte, prima legge organica del settore; del 27 giugno 1907 è la legge n. 386 concernente il Consiglio Superiore, gli Uffici ed il Personale delle Antichità e Belle Arti e, soprattutto, il 20 giugno 1909, dopo complesso e travagliato iter, fu approvata la legge n. 364, con cui si tutelavano "le cose immobili e mobili di interesse storico, archeologico, paleontologico o artistico" e che regolava la materia delle Antichità in rapporto alla proprietà privata. Tali fondamentali traguardi legislativi non trovano tuttavia un immediato riscontro nelle vicende riguardanti il patrimonio archeologico dell'Appia antica, che continua a rappresentare un banco di prova particolarmente complesso per i funzionari preposti alla tutela, come dimostra la vicenda della vertenza Berardinelli, protrattasi dal 1905 al 1934, riguardante sia il tema del transito, che quello, altrettanto complesso, delle costruzioni abusive (IV Vers. Div. I, 1908/1912, b. 170; 1920/1924, b. 1479; 1934/1940, b. 314).

I primi episodi dell'annosa vicenda tra il sig. Berardinelli, proprietario del fondo presso il Mausoleo di Cecilia Metella, e il Ministero della Pubblica Istruzione, si verificarono nel gennaio 1904, quando l'architetto direttore avvertì il direttore generale Carlo Fiorilli che il Berardinelli stava costruendo una casa rurale addossandola ad una parte delle mura del Castello Caetani e aveva intenzione di demolire un tratto delle mura, perché pericolanti. Tra il 1905 e il 1917 ebbero luogo cause, ricorsi e controricorsi tra il Ministero e il Berardinelli: le sentenze stabilirono che il proprietario avrebbe dovuto demolire le costruzioni abusive e ripristinare l'originario stato dei luoghi, sulla scorta delle leggi n° 185 del 1902 e n° 364 del 1909. Negli stessi anni, come si apprende da una lettera del gennaio 1907 inviata dal direttore dell'Ufficio Tecnico per la Conservazione dei Monumenti di Roma e delle Province di Aquila e Chieti al Direttore Generale Corrado Ricci, il sig. Giuseppe Berardinelli aveva abusivamente tracciato una nuova strada sul terreno di proprietà demaniale, situato tra il lato destro della via Appia antica e la chiesetta Caetani, servendosi per il passaggio dei suoi carri; soltanto nel maggio del 1911 il Ministero riuscì ad interrompere il passaggio abusivo praticato dal Berardinelli, creando una recinzione intorno all'area demaniale. Nonostante nel dicembre 1917 la Corte di Cassazione di Roma avesse rigettato l'ennesimo ricorso presentato dal Berardinelli contro la precedente sentenza della Corte di Appello di Roma, nel luglio del 1919 non era stato ancora demolito il terzo piano della costruzione abusiva. Con una lettera del 22 maggio 1924 all'Avvocato Generale Erariale, il Ministro della Pubblica Istruzione Giovanni Gentile lamentava con amarezza la mancata definizione della vertenza: "La casa Berardinelli continua a rimanere al suo posto, offesa ormai più alla maestà della legge e della giustizia e alla serietà dei giudicati, dell'Amministrazione pubblica e dei suoi organi, che alla bellezza del paesaggio romano e alle sacre memorie della via Appia antica". Nell'aprile del 1925 la demolizione era da poco cominciata e soltanto nel marzo del 1934 la vertenza poté considerarsi conclusa, con la cancellazione dell'ipoteca che l'Avvocatura Erariale aveva posto sullo stabile del Berardinelli, come garanzia delle somme spese per la demolizione da eseguirsi al terzo piano dell'edificio.

Ulteriori dati sull'esercizio della tutela della via durante gli anni '30 del XX secolo, si ricavano dalla pratica Mariani, in merito alla costruzione di un villino all'interno della proprietà Lugari, alla distanza di circa 150 metri dalla via Appia antica (IV Vers. Div. II, 1934/40, b. 314). Il Ministro Bottai, rispondendo ad una richiesta del Soprintendente ai Monumenti del Lazio del marzo 1937, concesse l'autorizzazione, ma fu imposto al proprietario il pagamento di una somma per l'eventuale danno che il trasporto del materiale da costruzione avrebbe potuto arrecare alla via Appia; dalla stessa documentazione apprendiamo che in quegli anni venivano concesse nuove autorizzazioni di passaggio sulla via monumentale, dietro il pagamento di una cifra destinata alla manutenzione ordinaria.

Caterina Rossetti, dicembre 2000.

BIBLIOGRAFIA

M. BARBANERA, *L'archeologia degli italiani*, Roma 1998.

M. BENCIVENNI, R. DALLA NEGRA, P. GRIFONI, *Monumenti e Istituzioni. Parte I. La nascita del servizio di tutela dei monumenti in Italia 1860 – 1880*, Firenze 1987.

M. BENCIVENNI, R. DALLA NEGRA, P. GRIFONI, *Monumenti e Istituzioni. Parte II. Il decollo e la riforma del servizio di tutela dei monumenti in Italia 1880 – 1915*, Firenze 1992.

F. BERNABEI, *Le "memorie di un archeologo" di Felice Bernabei*, a cura di M. Bernabei e F. Delpino, Roma 1991.

M.A. TOMEI, *Scavi francesi sul Palatino: le indagini di Pietro Rosa per Napoleone III (1861-1870)*, Roma 1999.

