

ELEMENTE DE INFRASTRUCTURĂ TOMITANĂ: OBSERVAȚII PRELIMINARE ASUPRA REȚELEI STRADALE ÎN PERIOADA ROMANĂ ȘI ÎN CEA BIZANTINĂ TIMPURIE

Irina NASTASI*

Keywords: *Tomis, street network, Roman and Early Byzantine periods.*

Cuvinte cheie: *Tomis, rețea stradală, perioadele romană și bizantină timpurie*

Abstract: *This study focuses on the archaeological information achieved so far on the Tomis street network in Roman and Early Byzantine times. All the three coordinates that a street network consists of are analyzed here: urban streets, open spaces (plazas) and the main public area. One of the main aspects stressed in this study is the conservative attitude towards the urban planning in ancient Tomis – the orthogonal layout established in Hellenistic times was preserved in the peninsular area until the Early Byzantine period.*

Rezumat: *Acest studiu prezintă informația arheologică referitoare la rețeaua stradală tomitană în perioadele romană și bizantină timpurie obținută în urma cercetărilor întreprinse până astăzi. Sunt avute în vedere toate cele trei coordonate pe care o rețea stradală antică le comportă: străzi, piețe și piațete, spațiul public principal. Unul dintre aspectele importante subliniate în acest studiu este conservatorismul practicat de tomitani în ceea ce privește planul urbanistic al orașului – dispunerea ortogonală stabilită în perioada elenistică a fost conservată în partea peninsulară până în perioada bizantină timpurie.*

1. Introducere

Urbanismul este privit astăzi ca "ramură a arhitecturii care proiectează și planifică lucrările de construire, de sistematizare, de reconstruire sau de restructurare a unei așezări omenești (oraș, sat etc.), împreună cu complexul de măsuri social-economice, tehnice, igienice care se iau în vederea satisfacerii necesităților materiale și social-culturale ale noilor așezări"¹. Un element

* Irina NASTASI: Muzeul de Istorie Națională și Arheologie, Piața Ovidius nr. 12, Constanța; irina.nastasi@gmail.com

¹ Dicționarul enciclopedic, vol VII, București, 2009, vocea *urbanism*.

important în orice demers de planificare urbană îl deține infrastructura care va deservi funcționarea corectă și îndelungată a ansamblului urban.

Elemente de infrastructură, în accepțiunea termenului de facilități minime de funcționare a unei societăți într-un mediu urban, accepțiune preferată de James Crow², în pofida celei referitoare strict la căile de comunicație sau practic componentele strict tehnice ale scheletului urban și rural actual, ar fi cele care privesc asigurarea unui teren stabil pentru aria urbană (nivelări, terasări), asigurarea unor condiții de igienă generală prin construirea de sisteme de canalizare, punerea la dispoziția locuitorilor a unei cantități suficiente de apă potabilă (sisteme de aducțiune și stocare a apei potabile), elaborarea unei rețele stradale, amenajarea unor spații publice (piețe și piațete), asigurarea unei securități minime pentru dezvoltarea orașului (fortificarea printr-un sistem de incinte strategic dispuse).

Elementele de infrastructură pot fi gândite și materializate, transpuse în teren, *a fundamentis* sau pot constitui parte integrantă a operațiunilor de restructurare urbană desfășurate într-o așezare pre-existentă. Orașele grecești de pe malul vestic al Mării Negre au făcut parte din a doua categorie, în cadrul schimbărilor petrecute de-a lungul perioadei romane și a celei bizantine timpurii. Astfel, peste o structură urbană elenistică, primele construcții romane s-au așezat perfect. Cel mai clar exemplu este oferit de incintele elenistice, care, atât în Tomis, cât și la Histria, au continuat să constituie principala centură a orașelor până spre secolul II p.Chr. Trama stradală oferă un alt astfel de exemplu, aceasta rămânând practic cel mai conservator element urbanistic în fostele colonii grecești. În general, sistemul ortogonal, aplicat în perioada elenistică în multe dintre coloniile grecești, a rezistat și a fost utilizat ca sistematizare a spațiului locuit, până în antichitatea târzie³.

În această primă fază a cercetării privitoare la infrastructura tomitană în perioada romano-bizantină am ales să dezvoltăm subiectul legat de rețeaua stradală și spațiile publice, ambele aflate în strânsă legătură. În prezent nu există studii dedicate exclusiv acestui subiect, pentru orașul pe care îl avem în vedere. Cea mai recentă contribuție legată de sistemul stradal adoptat la Tomis a fost înaintată în 2010, într-un studiu general închinat orașului și are meritul de a fi utilizat documente moderne, care aduc noi confirmări în ceea ce a fost presupus și afirmat anterior.⁴

În momentul actual, deși datele privitoare la subiectul asumat sunt incomplete, este necesară centralizarea tuturor informațiilor furnizate de-a lungul timpului în rapoartele de cercetare publicate în CCA sau obținute din diferite alte surse auxiliare (arhiva fotografică a cercetărilor vechi din Constanța, "folclorul arheologic", planuri mai vechi etc.). Consultarea recentă a arhivei fotografice a Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța, fondul corespunzător cercetărilor de la Edificiul cu mozaic și anexelor alăturate, a completat imaginea de până acum cu încă două noi elemente importante pentru creionarea unor observații preliminare la nivelul rețelei stradale tomitane: o stradă situată la NV

² CROW 2007, p. 251-286.

³ KARAGIORGOU 2001, p. 37-38 și p. 73-74.

⁴ TOMA 2010, *passim*.

de Edificiul cu mozaic și o alee/stradelă situată la S de anexele târzii dintre edificiul amintit și *Lentiarion*.

Importanța centralizării informațiilor despre rețeaua de străzi dintr-un oraș constă în faptul că astfel se poate creiona o imagine asupra țesutului urban, departajării funcționale a spațiului, dar mai ales asupra mentalității unei comunități urbane care și-a ordonat aria ocupată de oraș în funcție de prioritățile și necesitățile cotidiene, aspectele morfologice ale spațiului avut la dispoziție și caracteristicile sociale, economice, culturale, politice. De-a lungul timpului au apărut diverse moduri de investigare⁵ a subiectului amintit, multe dintre ele aplicabile în cazul unor orașe dezvelite exhaustiv sau măcar în bună parte. Desigur, obținerea unor astfel de rezultate în cazul unor orașe întemeiate cu acest statut este mai probabilă decât în privința unor așezări care au evoluat spre statutul de oraș și au trecut prin prefaceri numeroase pe parcursul mai multor etape istorice. Spre exemplu, aplicarea unei astfel de metode în cazul Tomisului ar avea un caracter incomplet, rezultatele obținute neputând furniza date relevante. Forma urbană a sa a fost condiționată, în perioada avută în vedere, de o structură pre-existentă, de edificii timpurii a căror existență a continuat să ocupe spațiul interior al cetății, împingând construcțiile nou ridicate spre periferia orașului, și odată cu acestea și linia incintei tomitane. Prin urmare, poziționarea unui edificiu de importanță socială ridicat în imediata vecinătate a zidului de incintă nu poate fi contestată pornind de la principiile adoptate în utilizarea metodei amintite. Însă, sunt câteva concluzii pe care le putem trage în urma tratării sistemului stradal tomitan ca un întreg, în măsura informațiilor de care dispunem, și pe care le vom prezenta la finalul acestei contribuții.

2. Rețeaua stradală tomitană în lumina descoperirilor arheologice

Expresia "rețea stradală" cuprinde trei componente: străzi, piețe și spațiul public principal⁶. Prin urmare, orice referire la sistemul stradal al unui oraș trebuie să înglobeze toate cele trei coordonate. Din păcate dovezile arheologice tomitane sunt destul de slab reprezentate, mai ales în ceea ce privește spațiile destinate piețelor. Totuși, pe baza datelor obținute din diferite cercetări sistematice sau preventive, se pot formula ipoteze preliminare și cu privire la aceste aspecte.

2.1. Străzi sau stradele atestate arheologic la Tomis

Referirile epigrafice la rețeaua stradală tomitană sunt aproape inexistente. O singură inscripție pomenește actul de bunăvoință al unui binefăcător tomitan, care "a împodobit scumpul (său) oraș cu străzi largi"⁷. Termenul utilizat,

⁵ Rezultate în urma încercării de definire a unor modalități de cuantificare și analiză sistematizată a caracteristicilor rețeleor spațiale, în special cu referire la cele stradale (se iau în calcul coordonate precum distanța - în număr de străzi - față de intrarea în oraș, distanța față de forum, numărul de intersecții etc.), cf. KAISER 2011, p.52-66.

⁶ KAISER 2011, p.47.

⁷ ISM II 102.

εὐρύνειαν, se mai întâlnește într-o altă inscripție tomitană, însă cu referire la un alt oraș, Neapolis din Syria⁸. Concluzionăm că la mijlocul secolului III p.Chr., de când datează inscripția, Tomis avea o rețea stradală bine conturată. Când a fost conceput planul acesteia și care au fost considerațiile avute în vedere în proiectarea și aplicarea sa nu se specifică nicăieri. Însă, mai multe detalii referitoare la morfologia sa și topografia generală a spațiului *intra muros*, ne oferă descoperirile arheologice.

Vom continua cu o prezentare a datelor cunoscute despre rețeaua stradală tomitană, cu referire la arterele funcționale în perioada romană și romano-bizantină.

În timpul cercetărilor preventive desfășurate în Constanța, au fost înregistrate traseele mai multor străzi antice (Fig. 1). În mare parte rezultatele acestor cercetări au fost analizare și publicate, însă pentru cele inedite ne putem baza și pe "elementele de folclor arheologic" și eventual pe constatări făcute pe teren.

a) Strada A (notată în continuare *a*⁹), identificată la Parcul Catedralei, cu direcția NV/SE, urmează panta ușoară spre mare. Lățimea totală este de 5 m. Prezintă trei faze de amenajare, databile în secolele IV-V p.Chr. Cea mai complexă reamenajare este ultima, cea făcută în secolul V p.Chr., contemporană cu ridicarea clădirilor cu ziduri legate cu mortar, care o flanchează pe latura de E. În acest moment strada *a* este pavată cu dale mari de calcar și este prevăzută cu canal median de scurgere a apelor pluviale, acoperit cu plăci de calcar. Canalul are lățimea de 1,10 m, iar adâncimea de 0,95 m și este alcătuit din plăci de piatră dreptunghiulare așezate pe cant. Lățimea sa demonstrează calitatea de canal colector, care stânga apa reziduală dintr-un cartier important.

b) Strada I (notată în continuare *b*), identificată tot la Parcul Catedralei, cu direcția NE/SV, se intersectează în unghi drept cu strada *a*. Se află în pantă spre *a* și este degajată pe o lungime de 24 m¹⁰. Este prevăzută cu un canal colector pe centru. În el se vărsa conținutul unor canale secundare, care adunau apele menajere din complexele adiacente străzii. Are un nivel roman timpuriu (secolele I-II p.Chr.) reprezentat de un pavaj din dale de piatră bine fixate în pământul galben. În secolele III-IV p.Chr. strada a fost însoțită pe latura de est de un trotuar, cu două faze de funcționare, alcătuit din blocuri de piatră de mari dimensiuni. Importanța acestei străzi este dată nu numai de trotuarul său și de canalul colector principal care o traversa, ci și de faptul că principalele clădiri care o flancau, respectiv X și T, au intrările situate pe laturile sale.

c) Artera surprinsă în săpăturile de pe strada Arhiepiscopiei, nr. 23, va fi denumită în continuare *c*. Amenajarea inițială a acesteia aparține probabil perioadei elenistice, când a fost aplicat sistemul ortogonal la Tomis, după cum o demonstrează un pavaj mai vechi, pe care îl suprapune și care pare să fi alcătuit o cale pietonală din perioada elenistică¹¹. A fost reamenajată în contextul bogatei

⁸ ISM II 188.

⁹ În continuare străzile vor fi notate cu litere mici *a*, *b*, *c*, ... *p*, conform ordinii de prezentare în text.

¹⁰ RĂDULESCU & SCORPAN 1975, p.38.

¹¹ PAPUC *et alii* 2001, p. 110.

activități de planificare urbanistică și ridicare de noi construcții în secolul IV p. Chr. Reamenajarea sa constă în pavarea liniei mediane a străzii cu plăci de calcar de mari dimensiuni, iar a laturilor cu pietre de dimensiuni mijlocii. Orientarea sa este NE/SV. Lățimea măsoară 5,25 m. Cea de-a doua reamneajare este plasată de autorii raportului de cercetare între secolele V-VI p. Chr. și este marcată de un strat de lutuială amestecată cu fragmente ceramice de mici dimensiuni care acoperă nivelul de dalaj.

Strada este flancată de trei complexe de locuire. Construcțiile cu aspectul cel mai ordonat și compact aparțin secolului IV p. Chr. Autorii săpăturii consideră că artera ar fi una secundară. Totuși, lățimea ei ar indica faptul că ne aflăm în fața unei artere importante, cu caracter public. Este foarte posibil ca între complexele de secol IV p. Chr. din jumătatea de V a săpăturii (A și B) să fi existat o altă arteră perpendiculară pe prima, cu aceeași lățime, orientată NV/SE (notată în continuare *c' (?)*). Această presupunere este susținută de prezența a două porțiuni de pavaj¹², lipsa de continuitate între structurile care o mărginesc și distanța dintre limitele celor două locuințe (A și B), care este egală cu distanța dintre B și C (deci cu lățimea străzii *c*). O porțiune de pavaj suprapune structura din secolele II-III, dezafectată în momentul construirii locuințelor ce aparțin secolului IV p. Chr. Pe pavajul superior s-a găsit o monedă de secol IV p. Chr. Având în vedere lipsa complexelor târzii din această zonă, precum și implantarea unei fântâni prin demantelarea unei porțiuni a zidului mai timpuriu, putem presupune existența în acest punct, în secolul V p. Chr., a unui spațiu public, deschis, într-un cartier târziu, care își pierduse strălucirea inițială. Prin urmare, caracterul public al străzii *c' (?)* s-a păstrat și în perioada târzie.

Astfel, cu aceste două artere perpendiculare (în cazul în care se va dovedi că și *c' (?)* este o arteră și nu un simplu spațiu interior pavat), descoperite în săpătura de pe strada Arhiepiscopiei și cele două, *a* și *b*, din Parcul Catedralei, s-ar putea determina suprafața unei insule între această zonă a orașului. Prin măsurarea distanței dintre *c* și *b* și pe cea dintre *c' (?)* și *a* ar rezulta o parcelă de teren cu laturile de aproximativ 54 m și 36 m. Parcele cu un raport al laturilor similar se întâlnesc la Cnidos și Palmira.¹³ La Histria, de asemenea, după modelul Miletului, precum propune Al. Ștefan¹⁴, străzile romane timpurii, sunt trasate la distanțe de 30 m sau multiplu de 30 m (60 m, 90 m), adică multiplul a 100 picioare romane.

d) În timpul cercetărilor preventive desfășurate în punctul Str. Constantin Brâncoveanu, nr. 1, în anul 2006, a fost surprins traseul unei stradele cu pavaj din dale de piatră, datată în raportul arheologic în secolului II p. Chr., pe baza unui opaiț din prima jumătate a secolului II p. Chr., găsit în nivelul de distrugere de deasupra zidurilor care o flancau¹⁵. Stradela era lată de 2 m și orientată NV/SE, asemeni străzii *a* din Parcul Catedralei. Nu se cunosc date despre funcționarea spațiului înainte de amenajarea stradelei, însă, zidul demantelat, aflat sub una dintre laturile sale, încadrat tot în perioada romană timpurie indică același mod de organizare a spațiului urban, cu construcții cu aceeași orientare în zona

¹² PAPUC *et alii* 2001, p. 110.

¹³ MARTIN 1956, p. 123.

¹⁴ ȘTEFAN 1974, p. 39-51.

¹⁵ PAPUC *et alii* 2006.

peninsulară și sprijină ipoteza existenței unei căi de acces pe același traseu, eventual mai înguste.

Se remarcă absența unor structuri constructive anterioare perioadei romane timpurii. Singura urmă antică surprinsă în spațiul destinat cercetării este o groapă clopot, cu material elenistic, datată printr-o ștampilă sinopeeană din subgrupa V B, corespunzătoare intervalului cronologic 252-243 a.Chr.). Situația nu este surprinzătoare. Perioada cuprinsă între secolele III a.Chr. și I p.Chr., asimilată în săpăturile din Parcul Catedralei nivelului VII, este foarte slab reprezentată în peninsula tomitană, nivelul amintit având caracter discontinuu și în celelalte săpături din aria amintită.¹⁶ Stradela face parte dintr-o arie mai retrasă a cartierului rezidențial din centrul peninsulei tomitane. Străzile principale, late de aproximativ 5 m, delimitau zona importantă a acestui cartier, marcată probabil și de situarea în vecinătatea portului vechi.

e) Strada situată la E de Edificiul cu mozaic (Fig. 2), care cobora cu siguranță până spre port, după cum o demonstrează canalul situat pe mijlocul său. Acesta nu avea altă posibilitate de joncțiune pe terasa mediană (unde nu exista niciun fel de canal), ci intra probabil în canalul colector care trecea prin fața încăperilor boltite de pe nivelul cel mai de jos al Edificiului. Era orientată NE/SV, asemeni străzii *b*.

Această cale de acces spre port a existat cu siguranță și în momentul începerii funcționării edificiului cu mozaic, însă canalul și pavajul cu dale mari de calcar pot fi amenajări mai târzii. Orientarea, sa este aceeași cu cea a străzii *b* din Parcul Catedralei, ceea ce pledează pentru plasarea amenajării inițiale într-o perioadă contemporană cu amenajarea rețelei stradale din peninsulă. Acest aspect este unul extrem de important deoarece indică **un model urbanistic unitar** conservat pe parcursul mai multor secole în zona cea mai veche a orașului Tomis. De asemenea, strada *e* marchează limita continentală a organizării urbane ortogonale, fiind cea mai apropiată de linia presupusă a incintei elenistice. De la această limită, spre partea continentală a orașului roman planimetria stradală se schimbă. În fosta zonă *extra muros*, inclusă în spatele incintei romane timpurii, străzile au o orientare diferită, N/S, E/V.

Reamenajarea străzii *e* și construirea canalului sunt strâns legate de reparațiile și adăugirile efectuate pe latura de NE a Edificiului cu mozaic – canalul boltit și blocarea intrării. Coresponzența cu Parcul Catedralei și cu cele două străzi perpendiculare cercetate acolo, *a* și *b*, plasează acest moment în prima parte a secolului V p.Chr., datare susținută pentru canalul boltit și în carnetele de șantier și în succintele publicații apărute până în acest moment, dar și de observațiile făcute la nivelul mozaicului pavimentar. Se remarcă, deci, funcționarea sa într-un interval cronologic larg.

f) Artera orientată E/V surprinsă în săpătura arheologică preventivă efectuată pe strada Sulmona, nr. 7, într-un nivel de locuire ce aparține perioadei secolelor IV-VI p.Chr.¹⁷ Este placată cu dale mari de piatră, așezate peste un strat de pământ amestecat cu mortar de culoare roz, provenit probabil din construcția adiacentă sau din timpul amenajării canalului, orientat N/S, care taie

¹⁶ RĂDULESCU & SCORPAN 1975, p.25.

¹⁷ BUCOVALĂ 1998, p.180.

perpendicular strada. Canalul este construit în aceeași tehnică precum cel adosat peretelui de NE al edificiului cu mozaic, respectiv din piatră legată cu mortar de culoare roz și cu boltă din cărămidă¹⁸. Resturile antice sunt conservate în continuare în beciul construcției care s-a ridicat pe terenul respectiv, după descărcarea sa de sarcină arheologică. Nivelul căruia îi aparțin aceste construcții – canalul și zidurile groase, legate cu mortar roz și foarte atent făcute – a suferit o distrugere violentă. Probabil că jgheabul paralel cu acest canal a fost construit după distrugerea primului, în a doua jumătate a secolului VI p.Chr. – începutul secolului VII p.Chr., după cum consideră autorul cercetării¹⁹. Și acest jgheab se încadrează planului urban din această parte a orașului, orientat după axele N/S și E/V, demonstrând continuitatea funcționării lui până la începutul secolului VII p.Chr.

g) Strada de secol IV p.Chr., refăcută în a doua jumătate a secolului VI p.Chr., înregistrată în timpul săpăturilor din zona teatrului Fantasio. Strada avea orientarea E/V, iar în prima perioadă de funcționare măsura, în lățime, 4 m. Din a doua fază au fost surprinse câteva dale de calcar din placajul care o acoperea. Pe toată perioada funcționării (până în prima parte a secolului VII p.Chr., această arteră a fost flancată, pe tot traseul ei (atât cât a putut fi degajat), de structuri de locuire cu orientare identică (N/S, E/V).²⁰

h) Artera principală de intrare în oraș prin Poarta Mare - lățimea ei pe porțiunea surprină, respectiv cea de pe axa intrării în oraș, este de 10 m. Probabil în interiorul cetății aceasta se îngusta; lățimea unei artere în dreptul porții coresunde de obicei lățimii sale *extra muros*, mult mai mare decât prelungirea sa din spațiul *intra muros*²¹. Era alcătuită din dale de piatră de mari dimensiuni: 1,10 m x 0,60 m x 0,20 m. Deschiderea porții era orientată către NV; prin urmare și orientarea străzii care intra în oraș se poate presupune a fi aceeași, respectiv NV/SE, cotind ușor spre interiorul orașului, după forma pe care o capătă faleza aici; se ajunge astfel în interior la un traseu N/S, presupus pe baza orientării celui mai timpuriu edificiu public de aici, amfiteatrul. În timpul cercetărilor arheologice făcute asupra căii de acces în cetate au fost înregistrate minimum trei niveluri constructive, ceea ce arată că această arteră a fost utilizată pe o perioadă lungă de timp, fiind probabil cea care lega Tomisul de Histria²². Strada a fost utilizată până în prima parte a secolului VII p.Chr.²³

i) strada care pătrundea în oraș prin poarta de NE a incintei; pe porțiunea pe care a fost surprinsă, respectiv între cele două turnuri, de-a lungul căii de acces în cetate, măsura aproximativ 4 m lățime²⁴. Este lățimea tipică unei străzi publice

¹⁸ BUCOVALĂ 1998, p.181.

¹⁹ BUCOVALĂ 1998, p.184.

²⁰ PAPUC *et alii* 2009, p. 290-292.

²¹ KAISER 2011, p.50.

²² CANARACHE 1961, p.20.

²³ Viețuirea târzie din această zonă este marcată prin descoperirea în zona porții și în cea a porticului bazilicii a unor monede de la Mauricius Tiberius și Phocas, cf. RĂDULESCU 1991, p.34.

²⁴ Lățimea intrării măsoară 4,34 m (cf. RĂDULESCU 1991, p.83), ceea ce presupune că artera care pătrundea prin ea în oraș ar fi trebuit să fie cu câțiva centimetri mai îngustă.

într-un oraș roman²⁵, iar la Tomis, confirmată și în alt punct²⁶. Era orientată N/S.

j) Strada care pătrundea în oraș prin poarta de lângă teatrul Fantasio (poarta de SV), avea lățimea de aproximativ 4 m (distanța măsurată în punctul de deschidere minimă a intrării, între cele două canate)²⁷.

k) Dalele mari de piatră surprinse în timpul cercetărilor în punctul în care strada I.L. Caragiale (astăzi str. Traian) întretăia traseul incintei bizantine, deși deranjate, par să fi făcut parte din pavajul unei străzi mari. A. Rădulescu presupune că ar fi vorba despre drumul care lega Tomis de Callatis, care ar fi străpuns incinta în acea zonă, iar blocurile masive de piatră găsite în aceeași săpătură ar proveni de la poarta prin care trecea această arteră²⁸.

l) În zona termelor romane de pe strada Revoluției (fostă Karl Marx), un canal colector orientat N/S pare să fi fost dispus de-a lungul unei stradele cu aceeași orientare, într-un cartier cu construcții orientate după axele N/S și E/V²⁹. Stradela a fost blocată într-o perioadă târzie.

m) De la SE de treptele care făceau legătura dintre terasele superioare ale edificiului cu mozaic, spre *lentiaron*, de-a lungul celor trei încăperi longitudinal dispuse pe panta falezei, exista probabil, o stradă care făcea legătura dintre piațeta din fața celor 11 depozite boltite și alte spații comerciale situate spre SE, tot de-a lungul falezei, care în această zonă cotește ușor spre S. După orientarea încăperilor din apropierea *lentiaron*-ului, spre NV, se poate presupune că această stradă nu se înfunda într-un front de clădiri, ci continua, cotind spre SSV, asemeni falezei, spre artera principală, la care ne vom referi în cele ce urmează (punctul *n*).

n) În fața încăperilor boltite situate pe terasa inferioară, adică la nivelul de călcare al zonei portuare, se întinde o arteră, despre a cărei lățime nu avem cunoștință, prevăzută cu canal boltit. Poate fi vorba de artera care însoțea linia țărmului, ajungând până la ieșirea din oraș, prin poarta dinspre Callatis.³⁰ Ipoteza este susținută de orientarea altor construcții situate pe terasa inferioară spre port, prin urmare spre o cale de acces importantă: basilica de la poarta 1, edificiul cu *lentiaron* și încăperile aflate în fața sa și mult mai spre V, edificiul cu scară. Prin urmare, străzile *n* și *k* ar face parte din una și aceeași arteră.

o) În săpăturile efectuate la SE de edificiul cu mozaic³¹, în continuarea celor trei încăperi – anexe târzii ale edificiului cu mozaic -, a fost descoperit traseul unei alte căi de acces. Stradela nu s-a conservat în întregime, lățimea sa rămânând imposibil de precizat. Se observă însă traseul unui canal, de-a lungul feței exterioare a zidului de SV al complexului târziu. Canalul prezintă două faze de funcționare. În prima etapă pereții laterali și fundul sunt din cărămidă, iar

²⁵ În Britannia lățimea străzilor publice măsoară cel mai adesea 4,10m, cf. KAISER 2011, p.50.

²⁶ PAPUC *et alii* 2009, p.290-292.

²⁷ RĂDULESCU 1995-1996, p.84.

²⁸ RĂDULESCU 1995-1996, p. 83, n. 72.

²⁹ PAPUC 2005, p. 63.

³⁰ Drumul I cf. TOMA 2010, p. 69 și 72.

³¹ Cercetare Maria Bărbulescu (Munteanu) 1974-1976, căreia îi mulțumim pentru cedarea spre valorificare a materialului arheologic și de arhivă corespunzător campaniilor arheologice din acest punct.

deasupra sunt așezate plăci de piatră de dimensiuni medii. Plăcile care îl acoperă, cele rămase, deoarece întreaga zonă este foarte deranjată, sugerează prezența unei stradele exterioare zidului de S al anexei C3, stradelă ce cobora spre port, intersectând-o pe cea care dădea în piațeta de pe terasa mediană a edificiului³². Din imagini se observă că ne aflăm în fața unei străzi în pantă, care venea dinspre nivelul superior al orașului și cobora lin spre port (Fig. 3).

p) Strada orientată NV/SE din săpătura de lângă fostul sediu al Băncii Naționale, filiala Constanța – cercetare inedită³³; dispunerea în planul orașului, orientarea și deschiderea o pot plasa în continuarea arterei *h*. Până la publicarea materialului privitor la această cercetare apartenența celor două segmente, *h* și *p*, la aceeași arteră principală rămâne o ipoteză de lucru.

2.2. Spații publice

În ceea ce privește spațiile publice, cu siguranță existau mai multe piețe sau piațete în orașul romano-bizantin. Una ar fi fost piața centrală în jurul căreia au fost ridicate în secolul IV p.Chr., dar și mai târziu edificii publice: edificiul cu mozaic, sala cu mozaic de pe faleză opusă, o construcție cu sistem de încălzire situată la NE de edificiul cu mozaic (descoperită în timpul practicării unui șanț pentru sistemul de canalizare pe strada Vasile Canarache), complexul de clădiri de pe strada Revoluției din 22 Decembrie 1918.

Pentru caracterul public al acestei zone pledează și numărul mare de căi de acces spre galeriile subterane, adică fântânile dispuse în chiar centrul pieței Ovidiu de astăzi. În același timp piața Ovidiu respectă și indicațiile topografice vitruviene, conform cărora, într-un oraș-port maritim *forumul* trebuie situat în apropierea portului. Un alt indiciu ar fi și învecinarea străzii *h* (de mari dimensiuni, suprapusă parțial de strada Mircea cel Bătrân de astăzi, care a fost surprinsă și în cercetările de la Basilica episcopală și care probabil intra în cetate prin Poarta Mare) cu acest spațiu, care respectă o altă recomandare privitoare la permiterea accesului vehiculelor în *forum*³⁴.

Existența unei *agora* este atestată în perioada elenistică printr-o mențiune epigrafică, într-un document datat între sfârșitul secolului II-începutul secolului I a.Chr.³⁵. Dacă a fost păstrat pe același spațiu și în perioada romană este dificil de estimat. Conservarea sistemului stradal ar susține această posibilitate, însă apropierea sa de vechiul traseu presupus al incintei elenistice³⁶, ar pleda mai mult

³² Vezi mai jos informațiile referitoare la piațeta de pe terasa mediană a Edificiului cu mozaic.

³³ Cercetare efectuată de Tr. Cliante, Gh. Papuc; inedită.

³⁴ Livius 1.48.5-7; 9.30.9, apud KAISER 2011, p.29, n.103.

³⁵ ISM II, 5.

³⁶ Planul ortogonal care respectă orientarea longitudinală NE/SV, inclusiv în perioada bizantină timpurie, își are limitele pe latura dinspre oraș a pieței Ovidius. În afară de strada de la NV de Edificiul cu mozaic, care păstrează orientarea amintită, în săpăturile executate în vederea reînnoirii sistemului de utilități din zonă, pe strada Vasile Canarache, pe linia treptelor care separă clădirea cu nr.13 de fosta agenție CFR, au fost identificate zidurile unei construcții în tehnica *opus mixtum*, care păstra orientarea pe axele NE/SV, respectiv NV/SE (săpătură Tr. Cliante, O. Mitroi, în anul 2012). Acestea ar fi ultimele urme

spre o plasare a principalului spațiu public în perioada corespunzătoare mai spre SE (adică mai spre centrul orașului elenistic).

Al doilea spațiu public de care avem cunoștință, mult mai restrâns și cu o utilizare strâns legată de clădirea în fața căreia se situa, este piațeta din fața încăperilor boltite de pe terasa mediană a Edificiului cu mozaic.

De asemenea, urmele unui pavaj care însoțea exteriorul absidei basilicii mici din sectorul de vest, par să plaseze, fie anterior acesteia, fie concomitent, după cum consideră autorul descoperirii, un spațiu destul de larg, pavat³⁷. Dacă acesta avea caracter public sau aparținea interiorului unei anexe a basilicii mici este greu de spus. Însă, orientarea celor două basilici, contemporane, poate sugera prezența unui spațiu deschis în partea frontală (al treilea), care să se continue cu o arteră spre o presupusă ieșire din oraș în această zonă³⁸.

În apropierea punctului Sulmona, nr. 7, autorul cercetării presupunea existența unui spațiu public deschis – "o piațetă sau o sursă publică de apă potabilă"³⁹, spre care se îndrepta strada orientată E/V. În anul 2012, în timpul unei cercetări preventive, desfășurată în spatele clădirii a cărei ridicare a prilejuit săpătura din anul 1994, au apărut două puțuri legate probabil de galeriile subterane, sursa de apă a locuitorilor Tomisului. Urmele antice erau profund deranjate de clădirile moderne ridicate aici, însă existența acestor două "fântâni" la o mică distanță una de cealaltă ar putea fi legată de presupunerea lui Mihai Bucovală cu privire la existența unei piațete în zonă.

Treptat, marile deschideri publice sau porțiuni din străzile orașelor din vestul Pontului Euxin, încep să fie ocupate de construcții private, nemaiținându-se cont, în mare parte, de planificarea urbanistică inițială⁴⁰. Fenomenul de invadare a spațiului public se înregistrează în mai multe centre urbane dobrogene printre care și Tomis în secolul VI p.Chr.⁴¹, Histria, în ultimul sfert al secolului VI p.Chr.⁴², Argamum⁴³ și Tropaeum Traiani, în urma creșterii demografice dintre

ale respectării planului ortogonal elenistic. La NV de această linie începe o orientare diferită a construcțiilor, posibilă numai în contextul extinderii spațiului protejat de incintă. Cel mai apropiat exemplu de acest fel este oferit de săpătura de pe str. Sulmona, nr. 7, cf. BUCOVALĂ 1998, punct situat între liniile pe care Andrei Aricescu propunea localizarea incintei elenistice, respectiv a celei romane timpurii, cf. ARICESCU 1972, p. 439-446 și ARICESCU 1977, p. 155-156. Elementele de planimetrie prezentate sprijină, prin urmare, ipoteza existenței separate, în timp și în spațiu, a unei incinte elenistice și a uneia romane timpurii, opusă ipotezei lui Vasile Barbu, conform căreia ar fi existat o singură fortificație, construită în perioada elenistică, funcțională și în perioada romană timpurie, cf. BARBU 1961, p. 204; privitor la incintele tomitane vezi și BUZOIANU & BĂRBULESCU 2012, p. 33, 71-72 și n. 468.

³⁷ RĂDULESCU 1966, p. 27.

³⁸ Natalia Toma plasează o presupusă poartă în apropierea basilicilor, alta decât cea prin care trecea drumul spre Callatis și care s-ar fi aflat mai spre SV de basilici, cf. TOMA 2010, p. 68-69.

³⁹ BUCOVALĂ 1998, p.198.

⁴⁰ CUSTUREA & NASTASI 2013, p. 324.

⁴¹ Fenomenul este reprezenat la Tomis de ridicarea anexelor de pe terasa mediană a Edificiului cu mozaic, de îngustarea capătului de NE al străzii *b* din Parcul catedralei și de blocarea străzii *l*.

⁴² MUNTEANU 2011, p. 33.

⁴³ TOPOLEANU 1999, p. 201.

sfârșitul secolului V p.Chr. și prima jumătate a secolului VI p.Chr.⁴⁴ Sigur, evenimentul nu este unul nou, ocuparea spațiilor publice de construcții parazitare fiind întâlnit în perioadele de criză și în lumea greacă⁴⁵, însă este, și în această perioadă, un exemplu de degradare a unei concepții urbanistice unitare.

3. Concluzii

Pentru perioada romană, chiar până spre sfârșitul secolului V p.Chr., zona peninsulară, cea mai veche parte a orașului antic, pare să păstreze organizarea spațiilor rezidențiale specifică orașului grecesc. Aceasta se prezintă sub forma unor artere cu lățimi diferite (străzile principale au o lățime de aproximativ 5 m, iar cele secundare, stradelele, de aproximativ 2 m⁴⁶), care prin direcțiile ordonate, perpendiculare unele pe celelalte, țin o rețea stradală, care organizează spațiul locuit după sistemul ortogonal.

Săpăturile din Parcul Catedralei au înregistrat utilizarea celor două străzi *a* și *b* pe perioade lungi de timp, iar orientarea locuințelor grecești de sub nivelurile romane, conservate pe porțiunea cercetată, trădează aceeași organizare spațială deja din perioada elenistică. Același rezultat a fost obținut și în timpul cercetărilor desfășurate puțin mai sus de Parcul Catedralei, pe strada Arhiepiscopiei, nr.23.⁴⁷ Ambele săpături au evidențiat o organizare de tip ortogonal, cu străzi orientate NV/SE și NE/SV, care împărțeau peninsula în loturi regulate. Străzile au funcționat pe aceeași traiectorie, cu diverse reparații, până în secolul VI, dacă nu cumva până la începutul secolului VII p.Chr. (straturile de locuire târzie au fost rase în timpul nivelmentului pentru ridicarea catedralei). Conservarea planului ortogonal implantat în perioada elenistică până în perioada romană și chiar romano-bizantină este specifică pentru orașele grecești care au beneficiat de acest tip de cadastrare și care au prezentat o continuitate de viață în aceste perioade. Larisa, capitala Thesaliei, a păstrat organizarea hippodamică și în perioada romană, când străzile elenistice au fost pavate cu marmură (în timpul lui Augustus) și au fost prevăzute cu un sistem de canalizare (sec. II p.Chr.)⁴⁸. Tot în Thesalia, orașul-port Demetrias conservă planul ortogonal din perioada elenistică până în antichitatea târzie⁴⁹. Callatis, care a cunoscut același tip de cadastrare între secolele IV – III a.Chr., are axele stradale cu aceeași orientare ca cele din peninsula Tomisului, respectiv NV/SE și NE/SV⁵⁰.

Odată cu exinderea orașului străzile nou construite par să respecte, pe lângă topografia generală a terenului, inițial *extra muros*, direcția sau poziționarea față de arterele corespunzătoare. O parte din drumul principal, care lega Tomis de

⁴⁴ BARNEA 1977, p. 267-268.

⁴⁵ După încheierea războaielor medice zona de NE a agorei ateniene a fost ocupată de ateliere diverse, iar pentru trecerea acestui spațiu înapoi în proprietatea statului a fost necesară expulzarea noilor proprietari, la sfârșitul secolului V a.Chr., cf. MARTIN 1956, p. 49.

⁴⁶ Situație înregistrată și în alte orașe, spre exemplu la Sagalassos, cf. GIORGI 2007, p.339.

⁴⁷ PAPUC *et alii* 2001, p.108-110.

⁴⁸ KARAGIORGOU 2001, p.38.

⁴⁹ KARAGIORGOU 2001, p.74.

⁵⁰ ALEXANDRU *et alii* 2012, p.441.

Histria, se transformă acum într-o arteră importantă, în spațiul interior al fortificației târzii, fiind amenajată corespunzător. De presupus că același lucru s-a întâmplat și cu drumul care pornea din cetate spre Callatis. Străzile construite în noua parte *intra muros* (de după construirea primei faze a incintei romano-bizantine) converg către piața Ovidiu, ca urmare a condițiilor de relief. Sistemul ordonat din zona peninsulară este completat, începând cu secolul II p.Chr., odată cu construirea incintei romane timpurii, de o rețea stradală organizată diferit, cu axul străzilor principale orientat probabil după porțile de intrare în cetate.

*

Prin urmare, specificul tomitan în ceea ce privește rețeaua stradală comportă următoarele elemente:

- plan de sistematizare adoptat în perioada elenistică, după modelul ortogonal;
- continuitate în păstrarea planului ortogonal până spre sfârșitul funcționării urbane a Tomisului;
- "ruperea" ritmicității planului elenistic în momentul extinderii spațiului locuit, prin mutarea progresivă a incintei romane spre partea continentală; străzile care depășesc presupusa linie marcată de incinta elenistică au orientare diferită față de a celor din spațiul *intra muros* elenistic (strada f);
- prezența "contaminărilor" târzii, reprezentate de străzi sau stradele implantate în planul elenistic, fără a ține cont de acesta, ci de specificul ocupațional al zonei pe care o deserveau și mai ales de relieful acesteia (stradela o, clădirea romano-bizantină orientată N/S din zona Str. Profesor Doctor Ion Cantacuzino sau construcțiile descoperite la ridicarea blocului L12 de pe strada Revoluției);
- schimbarea adusă în planimetria orașului romano-bizantin, în cea mai conservatoare parte a sa, prin implantarea cartierului din zona Hotelului Palace și a străzii Karl Marx (actuala stradă Revoluției), cu structuri orientate N/S și E/V, poate fi pusă în legătură cu ridicarea basilicii cu criptă, a cărei orientare a influențat și organizarea construcțiilor adiacente;⁵¹
- este posibil ca ecouri ale organizării urbane din spațiul peninsular (cu limita pe latura dinspre oraș a Pieței Ovidius), să se fi extins în perioada romană și peste această limită, după cum o arată nivelul cel mai vechi descoperit în timpul săpăturilor de pe strada Sulmona, nr.7, căruia îi aparțin structuri orientate NV/SE, suprapuse, după demontare, de construcții cu orientare clară E/V (strada f), datate între secolele IV-VI p.Chr.

*

Aceste observații preliminare vor putea fi augmentate în viitor, în măsura în care informațiile inedite provenite din alte cercetări preventive tomitane vor

⁵¹ Elemente care au fost puse în legătură cu existența unui palat episcopal-Comunicare prezentată de Gh. Papuc în cadrul Sesiunii Internaționale Pontica, Constanța, 2-3 Octombrie 2014.

vedea lumina tiparului. În același timp, pentru obținerea unei imagini cât mai apropiate de realitatea arheologică se impune completarea planului general al cetății cu noi coordonate, provenite din săpături sau măsurători topografice recente.

BIBLIOGRAFIE

ALEXANDRU *et alii* 2012 - N. Alexandru, R. Constantin, M. Ionescu, *Callatis – stratigrafie, topografie și urbanism*, Pontica 45 (2012), p.437-463.

ARICESCU 1972 - A. Aricescu, *Despre zidul de apărare al Tomisului în vremea lui Ovidius*, Pontica 5 (1972), p. 439-446.

ARICESCU 1977 - A. Aricescu, *Armata în Dobrogea romană*, București, 1977.

BARBU 1961 - V. Barbu, *Considérations chronologiques bassées sur les données fournies par les inventaires funéraires des nécropoles tomitaines*, StCls 3 (1961), p. 203-205.

BARNEA 1977 - I. Barnea, *Cetatea Tropaeum Traiani în lumina ultimelor săpături arheologice*, Pontica 10 (1977), p. 261-271.

BUCOVALĂ 1998 - M. Bucovală, *Raport preliminar privind cercetările arheologice cu caracter de salvare din Constanța, strada Sulmona, nr. 7*, Pontica 31 (1998), p. 171 – 200.

BUZOIANU & BĂRBULESCU 2012 - Livia Buzoianu & Maria Bărbulescu, *Tomis. Comentariu istoric și arheologic/ Historical and Archaeological Commentary*, Constanța, 2012.

CANARACHE 1961 - V. Canarache, *Tomis*, București, 1961.

CROW 2007 - J. Crow, *The Infrastructure of a Great City: Earth, Walls and Water in Late Antique Constantinople*, in: Luke Lavan *et alii* (eds.), *Technology in Transition A.D. 300-650*, Late Antique Archaeology, vol. 4, Leiden-Boston, 2007, p. 251-286.

CUSTUREA & NASTASI 2013 - G. Custurea & Irina Nastasi, *The End of Urban Life on the Dobroudjan Shore of the Black Sea in the 7th Century AD*, in: Flora Karagianni (ed.), *Medieval Ports in North Aegean and the Black Sea. Links to the Maritime Routes of the East*, Thessalonike, 2013, p. 320-331.

KAISER 2011 - A. Kaiser, *Roman Urban Street Networks*, Routledge Studies in Archaeology, 2, New York-London, 2011.

KARAGIORGOU 2001 - Olga Karagiourgou, *Urbanism and Economy in Late Antique Thessaly (3rd – 7th century A.D.). The Archaeological Evidence*, teză de doctorat, Universitatea Oxford, 2001.

MARTIN 1956 - R. Martin, *L'urbanisme dans la Grèce antique*, Paris, 1956.

MUNTEANU 2011 - Florentin Munteanu, *Contribuții la topografia Histriei romane târzii. I.*, SCIVA 62 (2011), 1-2, p. 23-44.

PAPUC 2005 - Gh. Papuc, *Aprovizionarea cu apă a cetății Tomis în epoca romană și romană târzie*, Constanța, 2005.

PAPUC *et alii* 2001 - Gh. Papuc, Tr. Cliane, G. Talmațchi, I.-C. Dobrinescu, C. Băjenaru, *Constanța, jud. Constanța. [Tomis]. Punct: str. Arhiepiscopiei nr. 23*, CCA 2001, Campania 2000, p. 108-110.

PAPUC *et alii* 2006 - Gh. Papuc, Valentina Voinea, G. Neagu, *Constanța, jud. Constanța. [Tomis]. Punct: str. Brâncoveanu, nr. 1*, raport disponibil on-line la adresa <http://cronica.cimec.ro/detaliu.asp?k=3639&d=Constanta-str-Brancoveanu-2006>.

PAPUC *et alii* 2009 - Gh. Papuc, C. Băjenaru, L. Cliante, T. Potârniche, *Constanța, jud. Constanța. [Tomis]. Punct: Str. Mihai Viteazu f.n. (sediu OCPI Constanța)*, CCA 2009, Campania 2008, nr.143, p. 290 - 292.

RĂDULESCU 1966 - A. Rădulescu, *Monumente romano-bizantine din sectorul de Vest al cetății Tomis*, Constanța, 1966.

RĂDULESCU 1991 - A. Rădulescu, *Recherches archéologiques récentes dans la périmètre*

de la cité de Tomi, Etudes Byzantines et Post-Byzantines 2 (1991), p. 23-45.

RĂDULESCU 1995-1996 - A. Rădulescu, *Zidul de apărare al Tomisului, de epocă târzie, în reconstituirea sa actuală*, Pontica 28-29 (1995-1996), p. 83-93.

RĂDULESCU & SCORPAN 1975 - A. Rădulescu & C. Scorpan, *Rezultate preliminare ale săpăturilor arheologice din Tomis (Parcul catedralei)*, Pontica 8 (1975), p. 9-54.

ȘTEFAN 1974 - S. Ștefan, *Cercetări aerofotografice privind topografia urbană a Histriei. Epoca romană (sec. I-III e. n.)*, RMM-MIA 2 (1974), p. 39-51.

TOMA 2010 - Natalia Toma, *Tomis - Kustendje - Constanța. Topografia antică tomitană în hărți și însemnări de călătorie din epoca modernă (sec. XIX - începutul sec. XX)*, Caiete ARA 1 (2010), p. 53-74.

TOPOLEANU 1999 - Fl. Topoleanu, *Argamum. Sector Bazilica II (1981-1994). Considerații preliminare privind locuirea romană târzie*, Materiale s.n. 1 (1999), p. 191-201.

ILLUSTRATION LIST:

Fig. 1. An approximate framing of street trajectories in the city plan of Tomis in Roman and early Byzantine periods, recorded so far in preventive research in Constanta.

Fig. 2. North-western view of *e* street. One can notice the repaired part of its pavement, during one of the late phases in its existence. Photographical archives of MNHAC, cl. no. 8484.

Fig. 3. Secondary street *o* - channel situated under the street. One can notice two functioning phases, as well as a more heightened level of the street during its second phase. Photographical archives of MNHAC, cl. no. 30983.

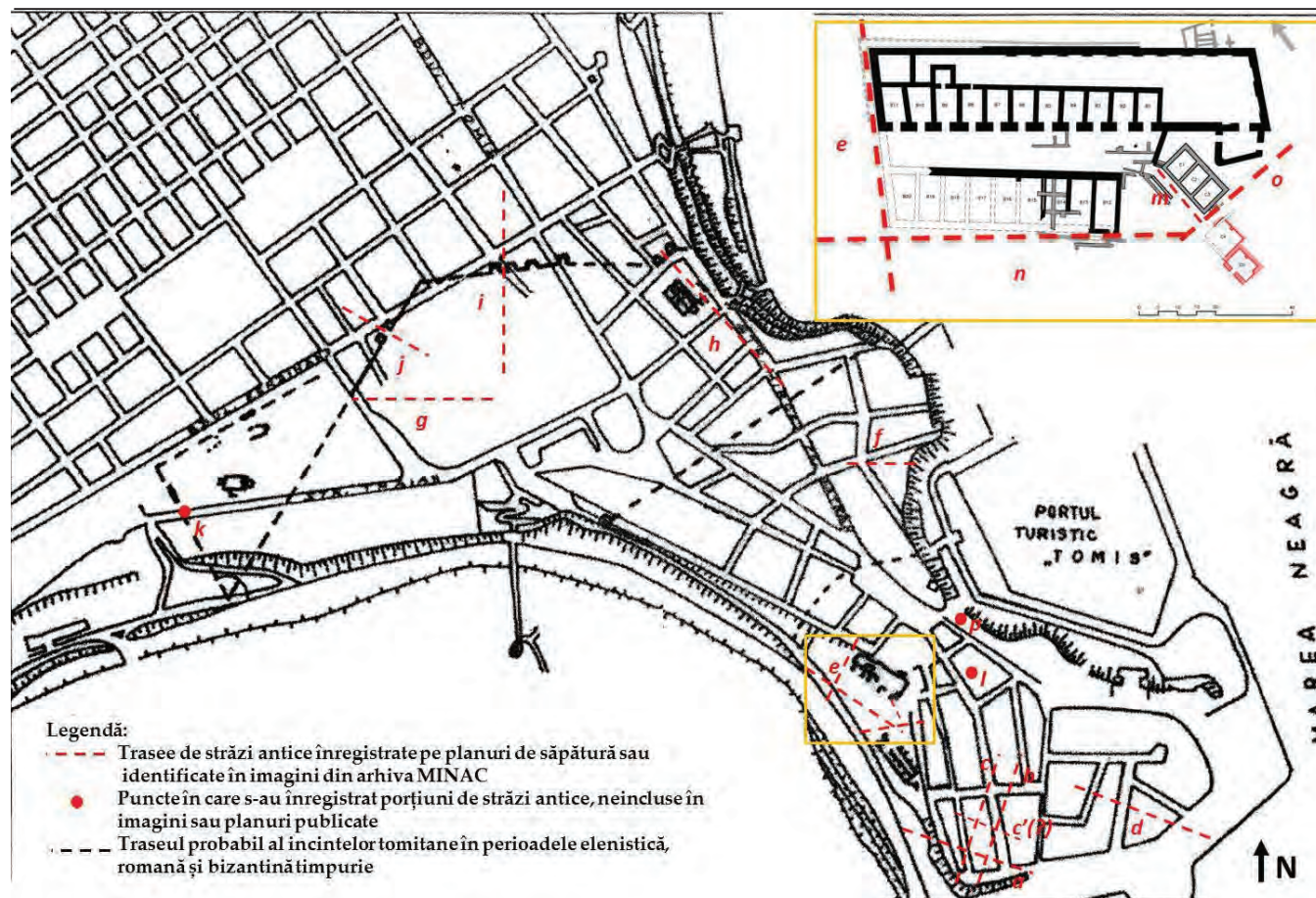


Fig. 1 - Încadrarea aproximativă în planul orașului Tomis a traiectelor de străzi din perioada romană și bizantină timpurie, înregistrate până în prezent în cercetările preventive din Constanța



Fig.2 - Strada *e* văzută dinspre NE. Se remarcă porțiunea de pavaj reparată într-o perioadă târzie. Imagine preluată din Arhiva fotografică a MINAC, cl. nr. 8484.



Fig. 3 - Stradela *o* – canalul situat sub nivelul ei. Sunt vizibile cele două faze de funcționare a acestuia, precum și înălțarea nivelului stradelei în cea de-a doua fază. Imagine preluată din Arhiva fotografică a MINAC, cl. nr. 30983.