Federica FONTANA

Il quadro topografico

L'*insula* interessata dallo scavo dell'Università degli Studi di Trieste, la seconda a nord-est del foro, è parte dell'originaria pianificazione urbana di Aquileia, concordemente considerata unitaria e coerente con la centuriazione del territorio coloniale[1].

La zona era caratterizzata da una situazione idrologica molto complessa, che vincolò il disegno dello schema urbanistico, imponendo importanti lavori di bonifica e di drenaggio[2]; la città si presentava, fin dall'inizio, quasi circondata da un anello di corsi d'acqua navigabili, naturali e artificiali, che creavano una situazione analoga a quella delle "città simili a isole" di *Altinum* e Concordia[3] (fig. 1).

Nello specifico del settore orientale, il centro era lambito da un imponente corso d'acqua, formato dall'unione, in località Monastero, di due fiumi antichi il Torre e il Natisone che originavano il *Natiso cum Turro* citato da Plinio[4]. La presenza di questo grande canale navigabile che scorreva lungo il limite orientale della città, determinò un adattamento dei percorsi terrestri come pure della forma delle *insulae* più prossime agli impianti del porto fluviale[5]. La viabilità di questo quadrante urbano era, inoltre, funzionalmente collegata ai tracciati delle grandi vie di percorrenza che partivano dal suburbio orientale, ovvero la strada verso *Iulia Emona* e la via diretta a *Tergeste*, forse la via Gemina[6], una fitta rete di vie minori e diverticoli facilitavano il raccordo con la gran-

[1] Cfr. Strazzulla 1989, pp. 196 e 203; Muzzioli 2004, p. 121; Muzzioli 2005; Carre 2008, p. 194; Tiussi 2009, pp. 61-62; Rousse 2013, p. 127; Carre, Zaccaria 2014, p. 102.

[2] Cfr. Rousse 2013, p. 127.

[3] Vitr. 1.4. Nella zona orientale scorrevano la roggia del Mulino di Monastero e il fiume Natissa, mentre ovest il fiume di Terzo e a nord il fosso Ausset, che sono per lo più fiumi di risorgiva, Tiussi 2006, p. 336; Fontana 2012, p. 382.

[4] Plin. 3.126. Sulla situazione paleo ambientale, cfr. Arnaud-Fassetta *et alii* 2003; Carre *et alii* 2003; Marocco 2009; Rousse 2013, pp. 125-126.

[5] Cfr. Strazzulla 1989, p. 195; Muzzioli 2004, p. 135; Tiussi 2006, p. 351. Sulla situazione precoloniale, cfr., da ultimo, Maselli Scotti 2013, p. 89, con bibliografia di riferimento. Vedi, inoltre, Rousse 2013, p. 126.

[6] Una via Gemina è ricordata per un intervento di ripristino effettuato da Massimino il Trace, *CIL* V,

de viabilità e consentivano l'efficace fluire delle comunicazioni interne[7]. La rete viaria terreste si integrava perfettamente con un sistema di corsi d'acqua navigabili[8].

Per quanto la vicinanza al foro e al porto fluviale segnalino con immediatezza l'importanza dell'*insula* oggetto d'indagine, risulta complesso definire con esattezza il ruolo dei due cardini e dei due decumani che la delimitavano in antico, in rapporto con gli assi principali della città.

L'individuazione del cardine massimo con la strada che si snoda tra la porta urbica settentrionale e quella meridionale risulta ampiamente condivisa, anche se allo stato attuale delle ricerca non è chiaro quando abbia perduto la funzione passante nella piazza forense[9]. Il cardine riportato in luce durante la campagna di scavo dell'Ateneo triestino nel 2007 corrisponde, quindi, al terzo tracciato urbano ad est del cardine principale; si tratta di una strada porticata con carreggiata delle dimensioni consuete per il contesto aquileiese, ovvero 6 m ca. (20 piedi), e marciapiede di 45 cm[10]. Questo percorso incrociava a nord un decumano non secondario, contraddistinto da imponenti strutture fognarie individuate al di sotto del selciato stradale.

Per quanto riguarda il decumano massimo, sono state formulate più ipotesi. Accertato il fatto che l'impianto urbano era impostato sull'orientamento della centuriazione del territorio, come accade, seppur raramente, anche altrove[11], resta aperta la discussione su quale sia stato l'asse generatore per quanto riguarda la direttrice est/ovest[12]. Almeno tre decumani sono in rapporto urbanistico con il foro e con il cardine massimo e potrebbero quindi essere considerati assi principali: la cosiddetta via Gemina, a nord del foro, la strada che taglia, senza attraversarla, la piazza forense a circa un terzo della sua lunghezza, e, infine, il cosiddetto decumano di *Aratria Galla*[13] (fig. 2).

Il primo decumano, la cosiddetta via Gemina, che delimita a sud l'*insula* oggetto dello scavo, considerato *decumanus maximus* da Luisa Bertacchi[14], si sviluppa dal porto fluviale fino agli isolati ad ovest del foro e deve la sua importanza al rapporto urbanistico con il

7989 e *CIL* V, 7990; *InscrAq* 2893a e *InscrAq* 2893b. Sull'ipotesi che si tratti della strada diretta a *Tergeste*, cfr. Gregorutti 1891; Degrassi 1962. *Contra* Brusin 1964. Si vedano inoltre Bertacchi 1971; Mirabella Roberti 1990.

[7] Cfr. Maggi, Oriolo 2004, p. 636.

[8] La realizzazione di canali con funzione drenante e la predisposizione di vie d'acqua collegate alla viabilità urbana risalgono certamente all'impianto originario della colonia, cfr. Carre 2004, pp. 208-210; Carre 2008, p. 198; Rousse 2013, p. 123.

[9] Cfr. Maggi 1999, p. 22; Muzzioli 2004, p. 130; Tiussi 2011, p. 169.

[10] Cfr. Bertacchi 1978, p. 8.

[11] Cfr. Strazzulla 1989, p. 196. Una situazione paragonabile si potrebbe riscontrare a *Luca* (180 a.C.) e a *Fregellae* (primo quarto II secolo a.C.), Muzzioli 2004, p. 121.

[12] Cfr. Prenc 2002, p. 42; Tiussi 2006, pp. 349-351; Rousse 2013, p. 127.

[13] Sul problema dato dall'identificazione di questo decumano cfr. da ultimo Muzzioli 2004.

[14] Cfr. Bertacchi 1978, p. 6.

Comitium, rapporto che ne denuncia l'appartenenza al primo impianto coloniario[15].

Il decumano a sud del foro, invece, anch'esso certamente riferibile all'impianto originario, deve la sua fama al ritrovamento nei pressi della basilica forense, in posizione non originaria, di due iscrizioni menzionanti il rifacimento di un decumano da parte di *Aratria Galla* tra la fine del I secolo a.C. e l'inizio del I secolo d.C.[16]. L'essere oggetto di un intervento evergetico di notevole importanza ha reso questo tracciato, altrimenti privo di una particolare centralità nell'impianto urbano, un candidato probabile come decumano massimo. Sembra, tuttavia, molto convincente la proposta formulata da Maria Pia Muzzioli[17] che ad essere oggetto del rifacimento del lastricato sia stata piuttosto la strada parallela alla precedente a nord, che taglia più o meno ad un terzo della sua lunghezza il foro e che si trova in asse ad ovest con il percorso del Canale Anfora, anch'esso riferibile al primo impianto della colonia, e ad est con la strada rinvenuta nei fondi Ritter, definendo un asse fondamentale tra vie d'acqua e percorsi terrestri[18] (fig. 3). Se, infatti, il testo dell'iscrizione può essere integrato con l'espressione *a foro ad portam*, piuttosto che *a fluvio ad portam*[19], oggetto dell'intervento di rifacimento stradale non può essere stata una strada che attraversava la città senza interruzioni, quanto un tracciato in qualche modo definito dalla presenza di un punto di partenza come il foro. Anche l'uso del termine *decumanus*, utilizzato per i percorsi extraurbani[20], risulta comprensibile solamente nel caso in cui la strada si configurasse come un decumano fondamentale per la creazione dell'impianto urbano, anche se non svolgeva probabilmente la funzione di decumano massimo della centuriazione[21]. Detto questo, resta difficile individuare di quale dei due tronconi si trattasse nonché a quale porta faccia riferimento l'iscrizione; nel caso del tratto a ovest del foro, in rapporto con il Canale Anfora, si è pensato alla *posterula* 29 nelle mura repubblicane, mentre per quanto riguarda il tratto ad est si è supposta l'esistenza di una porta in rapporto con lo sbocco della strada negli impianti del porto fluviale[22]. Entrambi i decumani, inoltre, sia la cosiddetta via Gemina sia il decumano massimo, si restringevano procedendo verso est in prossimità del porto fluviale,

[15] Cfr. Tiussi 2006, p. 350; Tiussi 2011, p. 159.

[16] *InscrAq* 842 e *InscrAq* 3495. Sulle iscrizioni che documentano l'atto evergetico, rinvenute da Luisa Bertacchi in prossimità della basilica forense, cfr. Bertacchi 1980a, p. 104; Bertacchi 1980b, c. 14. Zaccaria 2003, pp. 310-311, n. 8. Vedi, inoltre, Muzzioli 2004, p. 132; Tiussi 2006, p. 350.

[17] Cfr. Muzzioli 2004.

[18] Cfr. Strazzulla 1989, pp. 217-218; Muzzioli 2004, p. 130. Vedi, inoltre, Brusin 1934, tav. II; Bertacchi 2003, tavv. 19, 20, 21 (n. 24 e ponte n. 6), Maselli Scotti 1993.

[19] Zaccaria 2003, p. 142.

[20] Cfr. Zaccaria 2003, p. 142; Muzzioli 2004, p. 132.

[21] Cfr. Muzzioli 2004, pp. 131-132. Per la proposta di identificare questo decumano come decumano massimo della centuriazione, cfr. Stucchi 1949, p. 88; Stucchi 1965, c. 3; Buora 1988a, p. 68, nt. 18; Buora 1990a, p. 44; Buora 1992a, pp. 74-75; Cavalieri 2002, p. 48.

[22] Cfr. Carre, Maselli Scotti 2001, pp. 227-228; Muzzioli 2004, p. 133, nt. 43.

nel punto di attraversamento dei magazzini[23], e presentavano una leggera angolazione rispetto agli altri decumani del reticolo urbano, ad indicare un collegamento con altri percorsi oltre il porto canale[24] (fig. 4).

Se, come si è proposto, la costruzione di piani di carico e scarico sulle banchine collegate ai due decumani citati ebbe l'effetto di conferire maggiore importanza ai percorsi di comunicazione in senso est-ovest, rispetto a quelli in senso nord-sud[25], questo riguardò essenzialmente la direzione dal porto al foro e non il collegamento con la viabilità ad est del fiume, che avrebbe dovuto usufruire di strutture per il superamento del porto canale, di cui non resta traccia[26]; la presenza di un eventuale ponte all'estremità orientale del decumano massimo, scavato forse nel 1887 e segnato nella Fundkarte di Maionica, è molto dubbia[27], così come quella di un ponte romano in corrispondenza del passaggio del cardine massimo in uscita dalla città[28]. Il traffico delle navi onerarie, che risalivano il fiume fino alle strutture del porto fluviale[29], avrebbe reso, infatti, molto difficile il passaggio sotto la struttura di un ponte[30]; l'attraversamento poteva essere garantito da soluzione diverse come ponti mobili o traghetti. Non è un caso che resti riferibili a ponti lapidei sono stati rinvenuti in località Monastero, in rapporto con la grande viabilità ma alla fine delle strutture portuali[31] (fig. 5).

Il decumano che definiva il lato meridionale dell'*insula* oggetto dell'intervento di scavo si trovava collegato, in ogni caso, attraverso una biforcazione lungo la linea di sponda orientale del porto, al decumano scoperto da Maionica durante gli scavi ottocenteschi nel quartiere di Villa Raspa[32], che a sua volta sembra connettersi all'asse stradale diretto a *Tergeste*[33].

---

[23] La larghezza va in questo punto dai 3,8 ai 3 m ca., cfr. Bertacchi 1978, p. 6.

[24] Cfr. Bertacchi 2003, p. 12.

[25] Cfr. Tiussi 2004, p. 287. Vedi, inoltre, Rousse 2013, p. 131.

[26] L'ampiezza del canale in età imperiale è stata stimata in questo punto intorno ai 40/50 m, cfr. Rousse 2013, pp. 125-126 e 130.

[27] Si tratta di uno scavo rimasto inedito, cfr. Bertacchi 2003, p. 12.

[28] Brusin 1947a, cc. 49-51.

[29] Cfr. Rousse 2013, p. 126, con ampia bibliografia di riferimento.

[30] Sui ritrovamenti di una struttura forse post antica, cfr. Brusin 1947a, cc. 49-51; Brusin 1947b, n. 2722; Brusin 1957.

[31] Si tratta di un ponte lungo quasi 40 m e probabilmente a tre arcate cfr. Steinbüchel, Baubela 1864, n. 5, Kandler 1869-1870, p. 106; Maionica 1893, p. 52, nt. 4; Brusin 1934, pp. 30-32; Brusin 1957, p. 420; Galliazzo 1995, p. 138, n. 263; Bertacchi 2003, pp. 11-12 e di due ponti di dimensioni minori immediatamente a nord del porto, di cui quello meridionale, ad una sola arcata e costruito con blocchi di calcare, mentre quello settentrionale risulta sostanzialmente inedito, cfr. Brusin 1931, c. 56; Brusin 1934, pp. 24-25; Galliazzo 1995, p. 138, n. 264; Bertacchi 2003, pp. 11-12.

[32] Cfr. Bertacchi 2003, pp. 12-14.

[33] Cfr. Bertacchi 2003, p. 36.

Nell'insieme, quindi, l'area oggetto di indagine si connotava non solo per la coerenza con il primo impianto urbano, ma anche per la centralità rispetto al cuore politico e commerciale della colonia e alla rete di comunicazioni d'acqua e di terra interne ed esterne al centro cittadino.

Meno chiare sono la destinazione d'uso e l'organizzazione degli spazi del quartiere.

In generale, come si è detto, la difficile posizione di Aquileia tra linea delle risorgive e la zona lagunare, aveva comportato l'elaborazione di un complesso sistema di regimentazione delle acque e una accurata attività di bonifica e disboscamento[34], che avevano reso possibile non solo la fondazione della città, ma soprattutto la sistemazione dell'agro centuriato che doveva soddisfare le esigenze dei coloni assegnatari di lotti di terreno di un'ampiezza fino ad allora eccezionale[35]. La frammentazione dei sistemi proprietari ebbe certamente delle ricadute nell'organizzazione degli spazi abitativi, anche se non è ancora possibile verificare l'esistenza di una programmazione urbanistica nella costituzione di aree residenziali di livello socialmente diversificato, né tanto meno, benché i tentativi in tal senso siano stati numerosi, la loro eventuale variazione nel corso dei secoli[36].

Nello specifico del quartiere preso in esame, la natura stessa dell'intervento di scavo, estensivo con finalità topografiche[37], ha concesso solo alcune sporadiche occasioni di approfondimento tali da non consentire una lettura esauriente delle varie fasi di occupazione dell'area. Tuttavia, pur avendo certamente una storia insediativa diversa da quella della zona a est del cardine, caratterizzata dal proseguimento dei magazzini del porto fluviale, alcune costanti per quanto riguarda la cronologia degli interventi di ristrutturazione autorizzano a fare riferimento ai risultati degli scavi dell'Ecole Française de Rome e del Dipartimento di Scienze dell'antichità dell'Università degli Studi di Trieste per tentare di delineare alcuni aspetti relativi alla storia dell'*insula*[38]. Per quanto riguarda il primo utilizzo del quartiere, una destinazione ad uso abitativo della zona a nord del porto sembra accertata dalla presenza di una *domus* tardo repubblicana che si sarebbe insediata al di sopra di alcune strutture murarie e di un sistema di canalette di epoca precedente; l'ultima fase di ristrutturazione della dimora, affacciata sul fiume, risalirebbe ad età augustea[39]. L'*insula* ad ovest del cardine, invece, in base alle poche tracce rinvenute di strutture tardo repubblicane sembra aver ospitato, almeno nella parte meridionale,

[34] Cfr. Strazzulla 1989, p. 220; Rousse 2013, p. 127.

[35] Liv. 40.34.2. Cfr. Bandelli 1988, pp. 36-37; Bandelli 2002, p. 60; Bandelli 2003a, p. 57; Muzzioli 2004, p. 122.

[36] Cfr. Verzár Bass, Mian 2001, pp. 599-609; Novello 2009, p. 95; Cresci 2013, p. 23.

[37] Su questo aspetto cfr. il capitolo 1.1 in questo volume.

[38] Per lo scavo a nord del porto fluviale, cfr. Carre, Maselli Scotti 2001; Zaccaria 2003; Carre 2004; Carre 2008; Carre, Zaccaria 2014, con bibliografia di riferimento.

[39] Un denario del 148 a.C. data la prima occupazione dell'area alla metà del II secolo a.C., cfr. Carre 2008, pp. 194-196; Carre, Zaccaria 2014, p. 102.

un importante impianto termale, probabilmente pubblico[40]. Ad età tardo repubblicana risalgono anche le botteghe affacciate sul cardine, di una delle quali è rimasta, sigillata da un incendio tardo antico, la prima fase di attività[41].

L'impianto degli ambienti affacciati sulla strada e la sistemazione della strada stessa sembrano risalire alla prima età imperiale, momento nel quale si assiste ad una totale risistemazione dell'area portuale[42]. Proprio in questo momento, infatti, verso la metà del I secolo d.C., la *domus* sul fiume fu demolita, la superficie delle strutture erase livellata e il livello di fondazione rialzato tramite un riporto di sabbia, argilla e resti edilizi[43]. Anche nell'*insula* ad ovest del cardine si registra un intervento di ristrutturazione radicale, almeno nel settore centrale e meridionale, che portò alla defunzionalizzazione dell'impianto termale tramite un poderoso riporto di argilla, sopra il quale, tuttavia, eventuali strutture di età medio imperiale non si sono conservate[44]. Sull'altro versante, invece, sono state rinvenuti resti di strutture di epoca flavia e, nella fattispecie, di un edificio funzionale di cui è stato individuato il muro di fondo costruito sopra potenti fondazioni realizzate in *opus caementicium* entro una cassaforma lignea di cui restano ancora le tracce[45]. Si tratta molto probabilmente della parte finale del magazzino stretto e lungo (300 x 11,25 m), già individuato da Giovanni Brusin, che avrebbe svolto la funzione di 'cerniera monumentale' tra il porto e la città[46].

L'intervento urbanistico di età flavia, ben riconoscibile nei quartieri tra il foro e il porto[47], comportò senza dubbio il riassetto generale delle *insulae* nord orientali, determinando con grande probabilità la separazione definitiva tra aree funzionali diversificate con l'introduzione di un ulteriore cardine a ovest degli impianti del porto. La fascia risparmiata tra i due cardini non poteva che avere funzione di isolamento tra un'area più strettamente commerciale e una residenziale.

---

[40] Cfr. Fontana, Murgia 2009, p. 122.

[41] Su questo aspetto il capitolo 2.2 in questo volume.

[42] Cfr. Carre 2008, p. 194; Rousse 2013, pp. 127 e 130-131. Tracce di sistemazione delle sponde prima del rifacimento di età imperiale già notato da Brusin 1934, p. 22. Fra la metà del I e gli inizi del II secolo d.C. si verificano importanti interventi di riqualificazione urbana in molte città della Traspadana, cfr. Rossignani 2004, p. 74.

[43] Cfr. Carre 2008, p. 194; Carre, Zaccaria 2014, p. 102.

[44] Sull'importante riporto si argilla alto più di un metro si impostano direttamente le strutture della Casa tardoantica dei Putti danzanti, cfr. Fontana 2012, pp. 133-134.

[45] Cfr. Carre, Zaccaria 2016, p. 102.

[46] Cfr. Tiussi 2004, pp. 283-285 (con alcune riserve sulla forma porticata dell'edificio); Carre 2008, pp. 194 e 196; Rousse 2013, p. 131. Vedi, inoltre, Bertacchi 2003, pp. 36 e 37-38.

[47] Sulla pianificazione urbanistica nella prima età imperiale, cfr. Bertacchi 1965, p. 4; Mirabella Roberti 1968, p. 384; Panciera 1972, p. 81; Bertacchi 1980a, p. 125; Bertacchi 1990, p. 232; Cavalieri Manasse 1992, p. 40, nt. 90; Tiussi 2009a, pp. 66-73, con bibliografia di riferimento.

L'ultima fase documentata è quella tardo antica che cancellò tutte le tracce dei livelli precedenti, riutilizzandone le strutture portanti[48]. Si tratta, sul lato del porto, della costruzione di imponenti *horrea* che sostituiscono i magazzini precedenti[49], mentre contemporaneamente nell'*insula* verso il foro si sviluppa l'enorme residenza tardo antica che occupò probabilmente l'intero spazio del quartiere antico[50].

[48] Cfr. Carre 2008, p. 194; Carre, Zaccaria 2014, p. 102.
[49] Cfr. Carre 2008, pp. 194-196; Carre, Zaccaria 2014, p. 102.
[50] Cfr. da ultimo Fontana 2016, con ampia bibliografia di riferimento.

ILLUSTRAZIONI

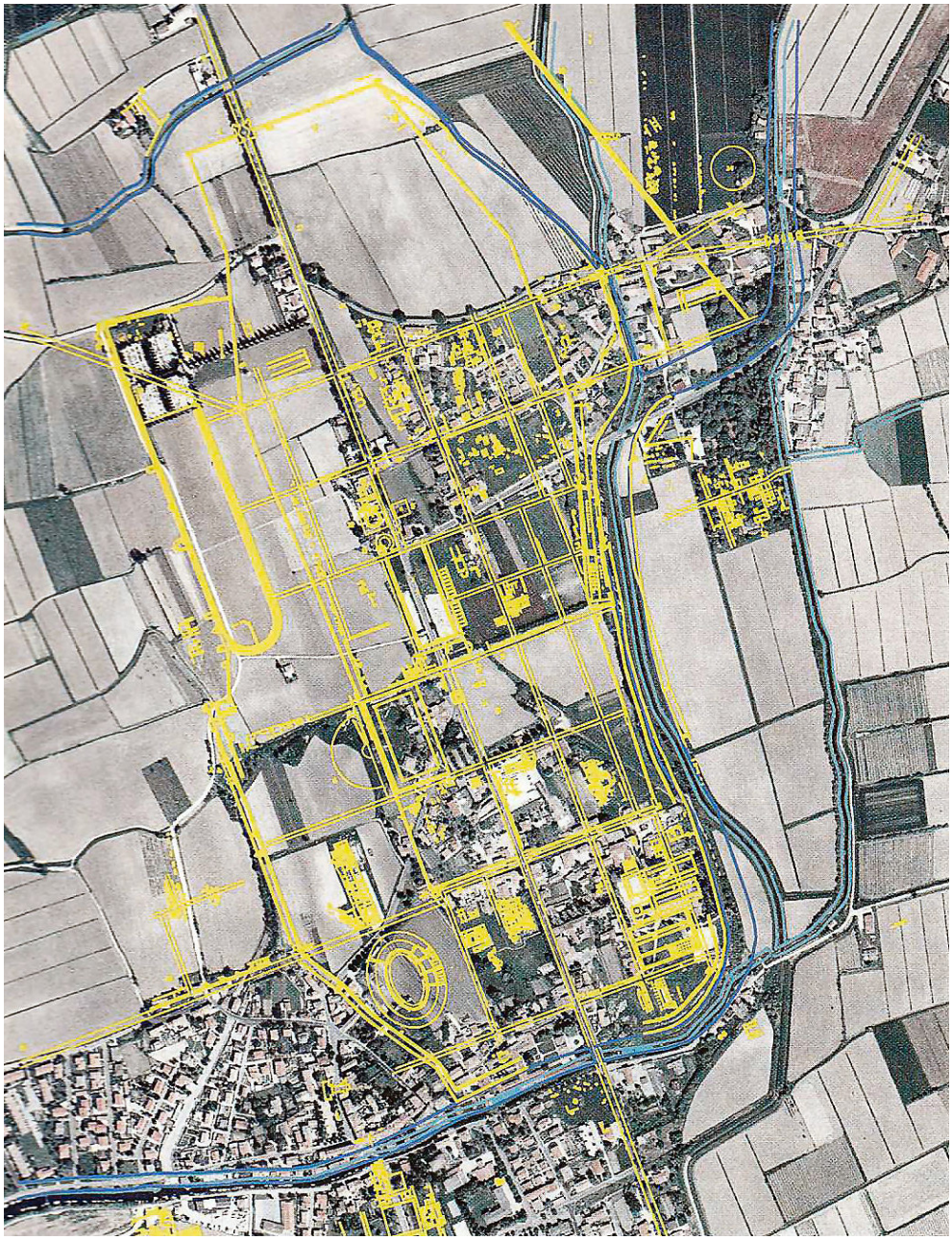
Fig. 1 Pianta archeologica generale di Aquileia su ortofoto (da Tiussi 2009).

Fig. 2 Pianta dell'area forense con il cardine massimo\ e i tre decumani (viola la cosiddetta via Gemina, lilla il decumano di *Aratria Galla* secondo la proposta di Muzzioli 2004, celeste il decumano cosiddetto di *Aratria Galla* a sud del foro) (adattamento su pianta di M. Braini).

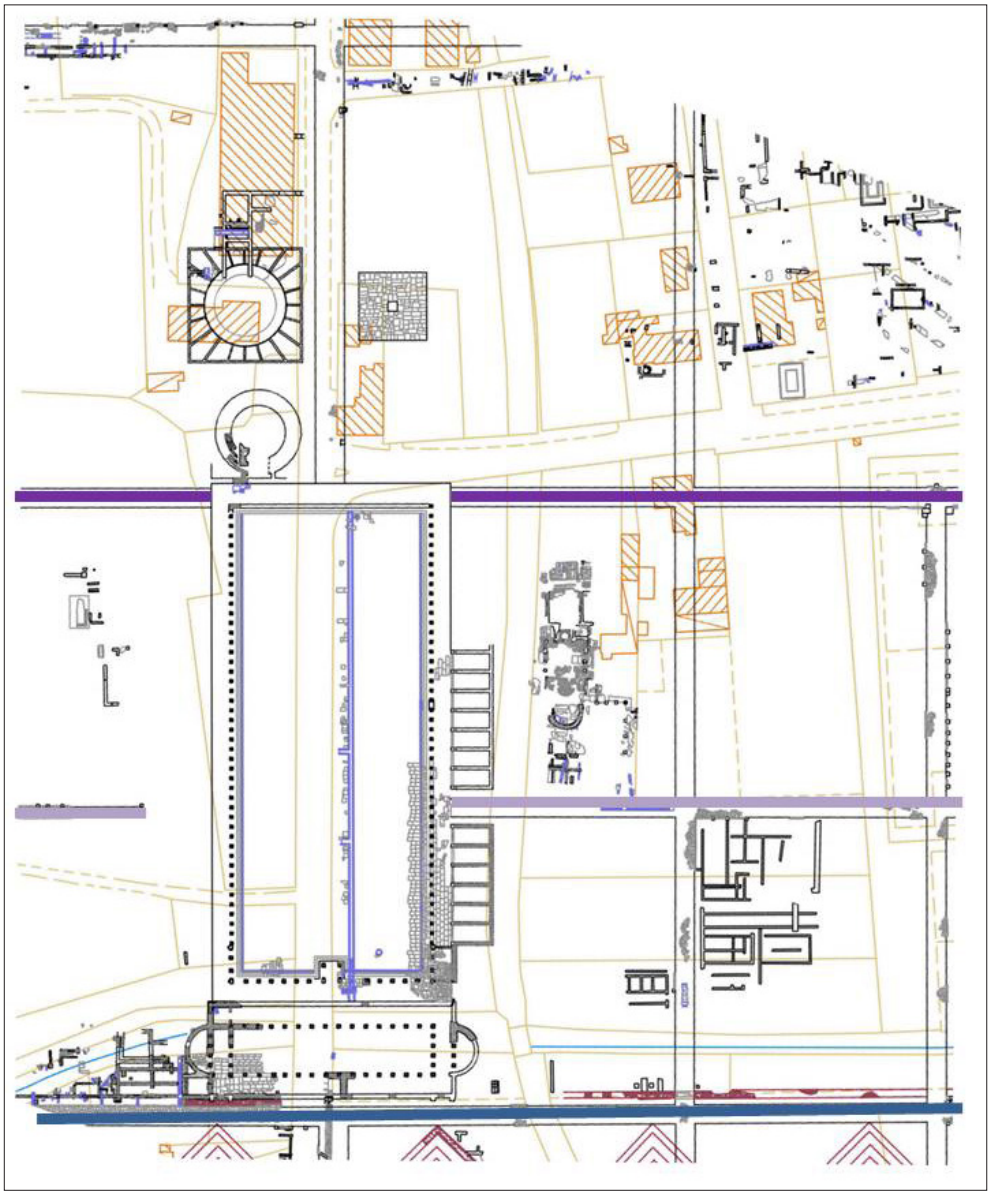
Fig. 3 Pianta generale di Aquileia con l'evidenza dell'asse principale dell'impianto urbano con il Canale Anfora, il decumano che attraversa il foro e, oltre il porto, il decumano di Villa Raspa (adattamento su pianta di M. Braini).

Fig. 4 Pianta del quadrante nord-orientale di Aquileia con l'evidenza della parte terminale dei decumani settentrionale e centrale del foro (adattamento su pianta di M. Braini).

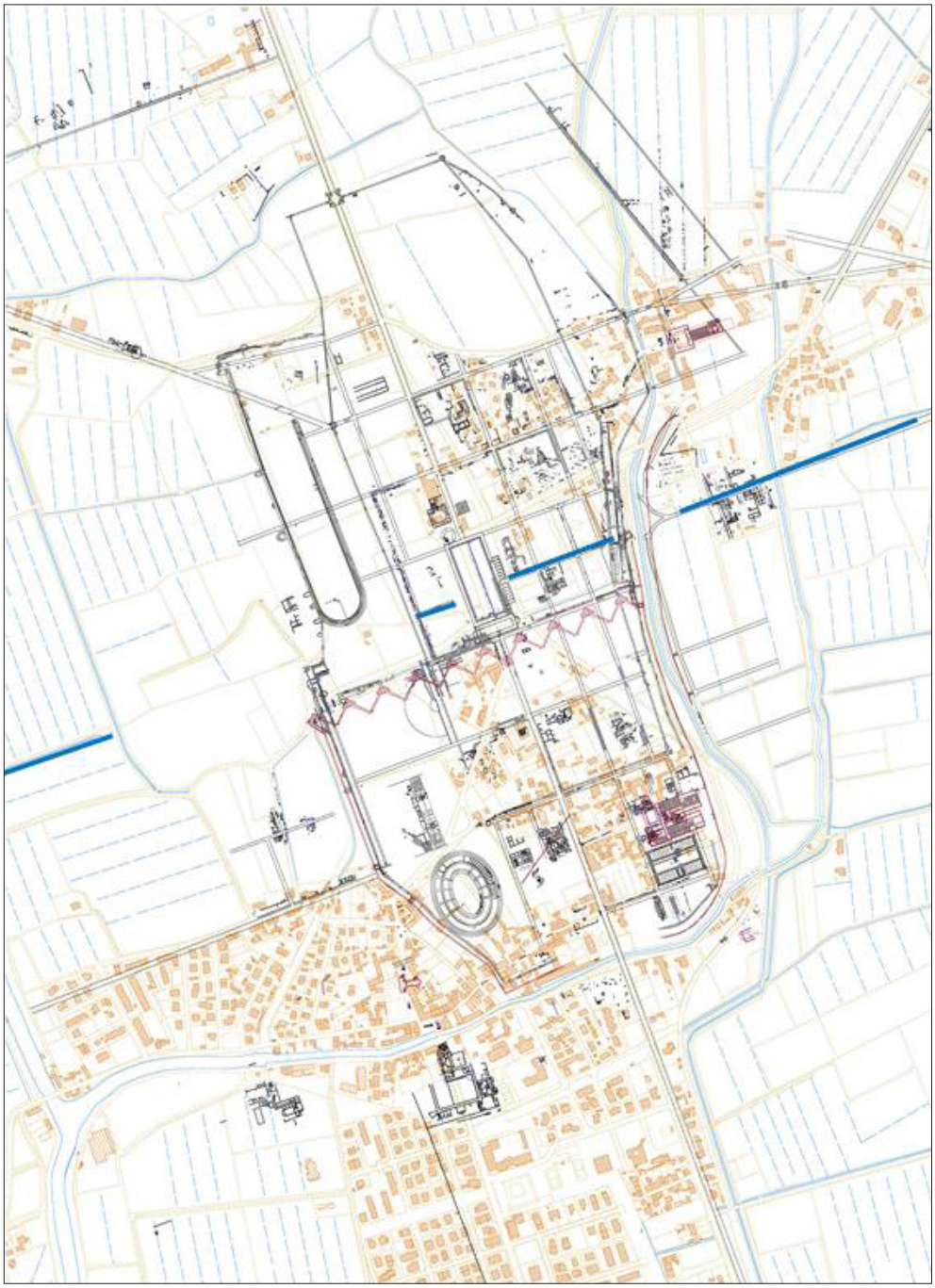
Fig. 5 Pianta di Aquileia con l'indicazione delle vie d'acqua e di terra e la segnalazione dei ponti di Monastero e di quello, forse postantico, a sud del cardine massimo (da Carre 2004).



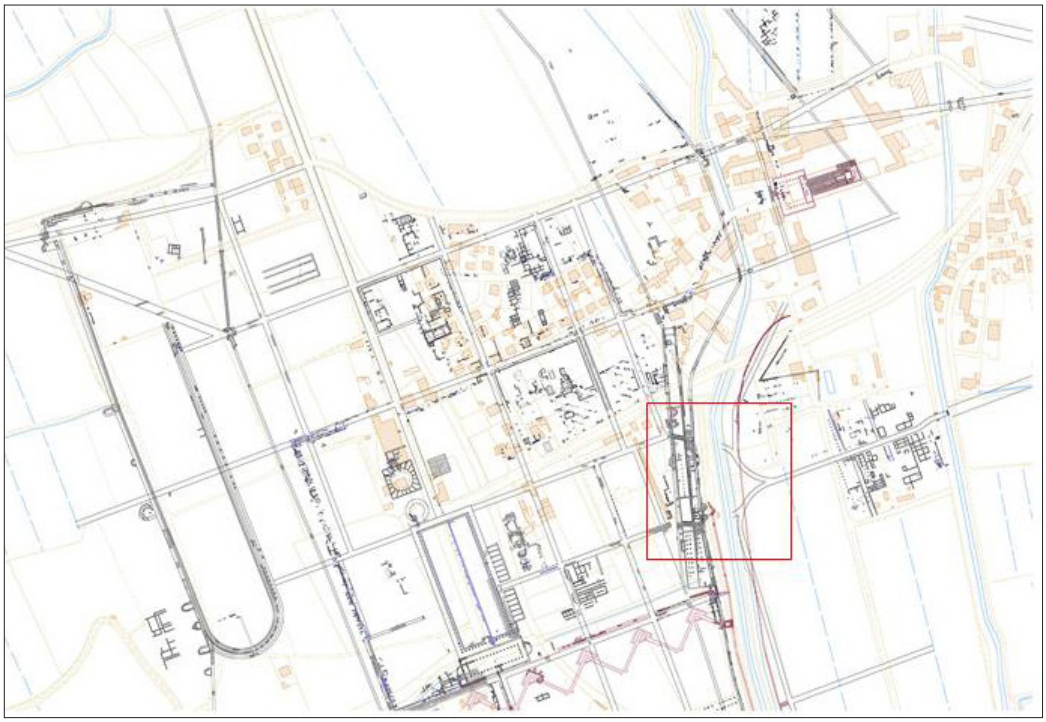
1



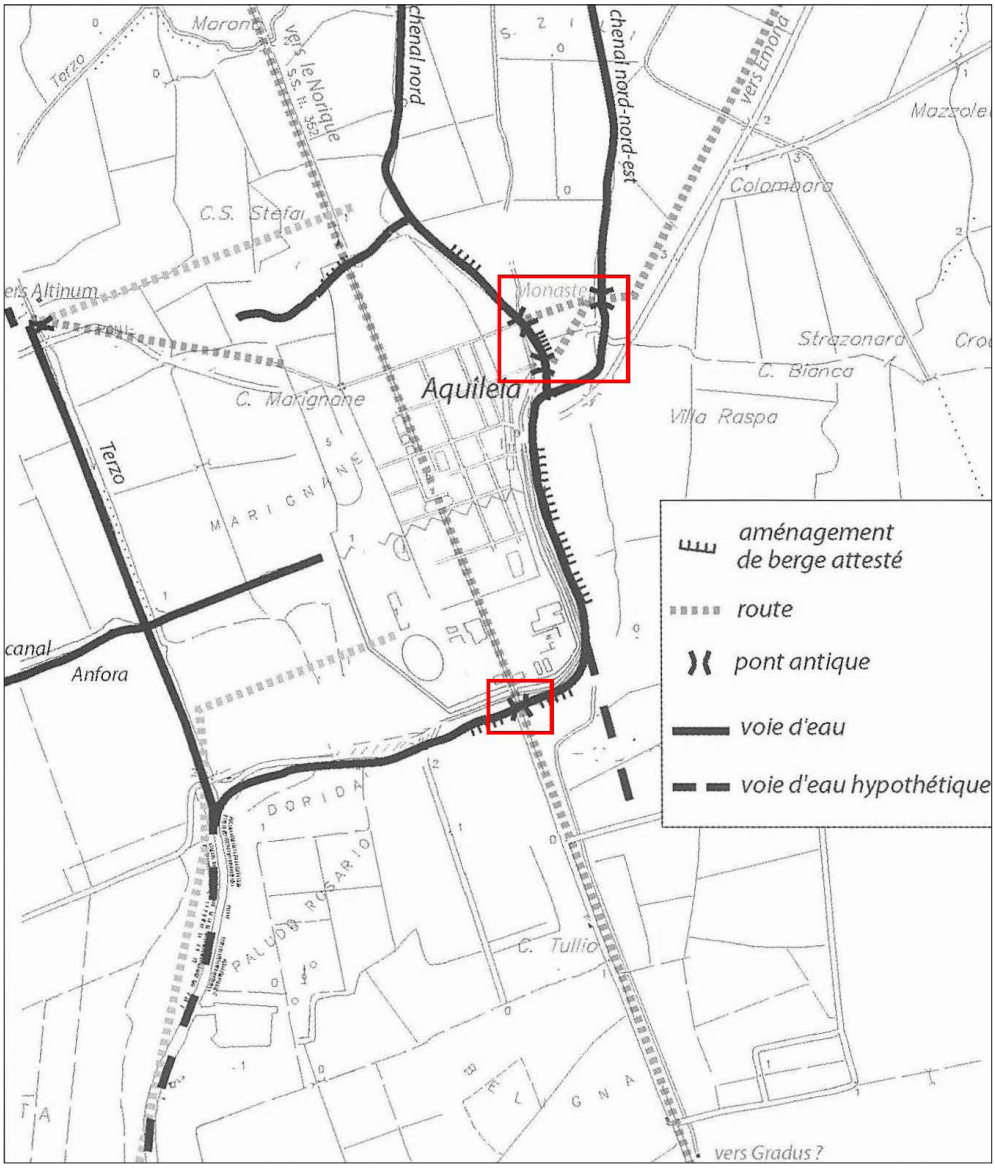
2



3



4


Terzo
Maron
vers le Norique
S.S. n. 352
chenal nord
chenal nord-nord-est
vers Emona
Mazzole
Colombara
C.S. Stefan
vers Altinum
Monaste
Strazonard
C. Bianca
Villa Raspa
C. Marignone
Aquileia
Terzo
MARIGNANE
canal
Anfora
DORIDA
PALUDE ROSARIO
C. Tullio
vers Gradus ?
aménagement de berge attesté
route
pont antique
voie d'eau
voie d'eau hypothétique

5