

# TOMIS – KUSTENDJE – CONSTANȚA. TOPOGRAFIA ANTICĂ TOMITANĂ ÎN HĂRȚI ȘI ÎNSEMNĂRI DE CĂLĂTORIE DIN EPOCA MODERNĂ (SĒC. XIX – ÎNCEPUTUL SEC. XX) \*

Natalia Toma\*\*

**Schlüsselwörter:** Tomis, antike Topographie, Urbanistik, antike Stadtmauern, Straßennetz.

**Zusammenfassung:** Diese Studie bildet einen wissenschaftlichen Beitrag zum Denkmalschutz der antiken Stadt Tomis, dem heutigen Constanța (Rumänien), einer Stadt, die durch die in den letzten 50 Jahren erfolgten Eingriffe in ihre urbane Struktur zahlreiche Spuren ihrer antiken Topographie verloren hat.

Die milesische Kolonie Tomis wird wahrscheinlich im 6. Jh. v. Chr. auf einer auf der Ost-, Süd- und Westseite vom Schwarzen Meer umgebenen, halbinselförmigen Felsformation – im Text als Halbinsel bezeichnet – gegründet. Im Süden liegt der Hafen, der für den Wohlstand der Stadt eine wichtige Rolle spielt. Bekannt wird die Stadt erst im 1. Jh. als Verbannungsort des römischen Dichters Ovid, der wohl übertreibend über die mangelhaften urbanen Strukturen und die unsichere Stadtmauer klagt. Die rasante, vornehmlich auf Seehandel basierende Entwicklung der Stadt im 2. Jh. bringt Tomis schon in der antoninischen Zeit den Status der Metropolis der westpontischen Städte ein. Nach der diokletianischen Reichsreform (284) ist Tomis die Hauptstadt der Provinz Scythia Minor und gleichzeitig ein wichtiger Bischofssitz. Wohl in justinianischer Zeit erfolgt die Umbenennung der Stadt in Konstantiniana; ab dem 14. Jh. ist die nunmehr Kustendje genannte Stadt wie die umgebende Region osmanisch besetzt; ihre antike Geschichte gerät in Vergessenheit. Ab dem frühen 19. Jh. kehrt, im Rahmen des russisch-osmanischen Konflikts um das Schwarze Meer, das europäische Interesse an der Region wieder.

Kustendje wird 1829 durch russische Truppen stark zerstört und verliert seine prächtige osmanische Befestigung. Die großen, ab 1850 von den Osmanen in Auftrag gegebenen Infrastrukturprojekte – der Bau der Straße Rassowa–Kustendje durch die französische Ingenieurmission von Lalanne sowie der Bahnlinie Tschernavoda–Kustendje durch eine von Barkley geleitete britische Gesellschaft – führen dazu, dass die Region und die Stadt topographischen Untersuchungen unterzogen werden, wobei auch die Reste der antiken Kultur Berücksichtigung finden, wie den schriftlichen Aufzeichnungen zu entnehmen ist.

Nach 1878, als die Region rumänisch wird, wird die als Constanța unbenannte Stadt der wichtigste Hafen Rumäniens am Schwarzen Meer. Auch wenn Infrastrukturprojekte wie der neue Hafen oder die Systematisierung der Stadt die urbane Struktur verändern, werden die alten topographischen Merkmale z. T. berücksichtigt und die entdeckten antiken Denkmäler, wie z.B. die Stadtmauer, entsprechend geschützt. Aus dieser Zeit stammt die Identifizierung der römisch-byzantinischen Stadtmauer in ihrem nördlichen Verlauf (durch Pärvan veröffentlicht), aber auch die Entdeckung eines unfertigen Baus am Westrand des Hafens, der in den Veröffentlichungen Pärvans und Tafralis Erwähnung findet, jedoch nie ausführlich publiziert wird.

Den größten Schaden nimmt die antike Topographie durch die Baumaßnahmen der kommunistischen Ära; hervorzuheben ist die Zerstörung der alten urbanen Struktur im Westen der Stadt. In diese Zeit fallen allerdings auch wichtige Entdeckungen – der Mosaikgebäude-Komplex am Westhang der Halbinsel und der Statuenfund –, die im Rahmen von Notgrabungen, durch den Einsatz von Canarache, geborgen und z. T. auch wissenschaftlich bearbeitet werden können. Der auf vier Terrassen errichtete Mosaikgebäude-Komplex gilt seit der Veröffentlichung durch Canarache und Barbu als ein Bauwerk des 4. Jhs., eine Einschätzung, die sich vornehmlich auf die Datierung des Mosaikbodens stützt. Ein weiterer Bau am Ostrand des Hafens, die Thermenanlage, wird aufgrund der dem Mosaikgebäude ähnlichen Bautechnik ebenfalls in das 4. Jh. datiert, auch wenn die Form der Buchstaben der erhaltenen Inschrift für eine Entstehung in severischer Zeit spricht. Diese Entdeckungen haben auch das Interesse für die antike Topographie geweckt, welche von Rădulescu (Stadtmauer und westlicher Teil der Stadt), Barbu und Chera (Nekropolen) sowie von Papuc (Wasserleitungssystem) in wissenschaftlicher Form vorgelegt wurden. Bezüglich der Stadtmauer hat sich die Meinung Rădulescus etabliert, der für eine Datierung der römisch-byzantinischen Stadtmauer in das letzte Viertel des 3. Jhs. plädiert, obwohl Suceveanu bereits 1969 Argumente für eine Datierung in das 2. Jh. vorgebracht hat.

Ein Desiderat der Forschung zur Topographie von Tomis bleibt bislang ein wissenschaftlich-archäologischer Plan mit Einträgen der für eine antike Stadt relevanten Komponenten (Stadtmauer, Straßensysteme, öffentliche Räume und Bauten).

Die vorliegende Studie basiert auf wiederentdecktem Kartenmaterial des 19. Jhs., welches anhand von Reise- und Grabungsberichten sowie anhand von rezenten wissenschaftlichen Abhandlungen analysiert und für eine Rekonstruktion der antiken urbanen Landschaft ausgewertet wird.

Meiner Studie liegen drei alte Stadtpläne zugrunde: der Vincke-Plan (Abb. 1) aus dem frühen 19. Jh., der Polonic-Plan (Abb. 2) von ca. 1896 und der Plan von 1898 (Abb. 3), welcher die erste geplante Systematisierung präsentiert. Ein Vergleich der drei Pläne macht deutlich, dass vier Elemente urbaner Topographie einer Erläuterung bedürfen: der Verlauf der Stadtmauern und die Stadttore (Abb. 1 – 4, *InN*, *InS* und P1 – P5), der Süd-West Abhang der Stadt und der antike Hafen (Abb. 5 – 10), die antiken Wege (Abb. 1 – 4, A – I) sowie das Straßensystem im Süden der Halbinsel (Abb. 1 – 4). Nach der kritischen Auswertung der o. g. Elemente

\* Comunicare susținută în cadrul simpozionului *Arhitectură. Restaurare. Arheologie* în anul 2009 (ARA/10).

\*\* Natalia Toma: Institut für Klassische Archäologie der CAU, Kiel.

sind die Ergebnisse graphisch auf Abb. 4 und wie folgt zusammenzufassen:

Der Verlauf der archäologisch als römisch-byzantinische Stadtmauer identifizierten InN zeigt eindeutig, dass die Erweiterung der römischen Stadtmauer vorrangig das Eingliedern des zum Hafen hin ausgerichteten Südwestabhanges der Stadt zum Ziel hatte. Die Ausdehnung der Stadt vor dieser Erweiterung, also von der Stadtgründung bis mindestens in die Zeit von Ovids Verbannung, ist bis heute ungeklärt; sie wird sich über den südlichen Teil der Halbinsel erstreckt haben.

Die Lokalisierung des sog. Baus mit Zugangstreppe am Westrand des Hafens, in unmittelbarer Nähe der Stadtmauer, zeigt, dass der ganze zum Hafen hin orientierte Südabhang der Stadt urbanistisch erschlossen war (Abb. 5). Die bauliche Ausstattung dieses Abhangs erfolgte wohl auf Terrassen, wie der aus vier solcher Terrassen bestehende Mosaikbaukomplex erwarten lässt (Abb. 10). Die technische Beobachtung, dass sowohl der Bau mit Zugangstreppe als auch das Mosaikbauwerk und die Thermenanlage am Ostrand des Hafens in der Technik des *opus caementicium* mit Schale in *opus mixtum* und mit vorgeblendeter Marmorarchitektur errichtet sind, zeigt in erster Linie, dass diese Bauten zeitlich der römischen Zeit zuzuordnen sind. Die Übereinstimmungen in der Bautechnik reichen aber nicht als Argument aus, um alle diese Baukomplexe einer einheitlichen Baumaßnahme zuzuweisen, zumal die Bauwerke bislang keiner Bauforschung unterzogen wurden.

Der Bau mit Zugangstreppe ist als ein monumentales, mit einer marmornen *scenae frons* - Fassade ausgestattetes, öffentliches Bauwerk zu identifizieren und nicht als Tempel oder Werkstatt für marmorne Architektur. Die Tatsache, dass ein Teil der marmornen Architektur Unfertigkeiten, vor allem im Bereich des Dekors aufweist, ist eher als Indiz für eine Baustelle zu deuten und dürfte, wie Parallelen im Mittelmeerraum erwarten lassen, auf Mechanismen des Marmorhandels zurückzuführen sein.

Die Bauornamentik und die paläographische Auswertung der Inschriften auf der marmornen Architektur liefern Argumente, um den Bau mit Zugangstreppe am Westrand des Hafens bzw. die Thermenanlage am Ostrand des Hafens in die 2. Hälfte des 2. Jhs. oder in das frühe 3. Jh. zu datieren, was für die Entwicklung von Tomis bedeutet, dass die urbane Erschließung dieses Stadtgebietes spätestens in der severischen Zeit anzusetzen ist, mithin viel früher als zuvor anhand der Datierung des Mosaikgebäudekomplexes angenommen wurde.

Alle drei hier als Beispiel angeführten Gebäude zeigen, dass der Südwestabhang der Stadt in der römischen Zeit Bauten öffentlichen Charakters beherbergte. Die Ausgrabungen im Süden der Halbinsel im Gebiet des Dom-Parkes sowie diejenigen am Osthang der Stadt sind die einzigen, welche Wohngebiete zutage gefördert haben. Verbindet man diese Beobachtungen mit den Ergebnissen der Ausgrabungen, welche Rădulescu im Norden bzw. Westen der Stadt durchgeführt hat, wo kein Wohngebiet nachgewiesen werden konnte bzw. wo überwiegend Reste von zahlreichen für Ziegelproduktion verwendeten Öfen gefunden wurden, kann man vermuten, dass sich die öffentlichen Räume der römischen Stadt an dem Abhang konzentrierten, der zum Hafen hin mit Terrassen ausgestattet war. Die Halbinsel scheint in der römischen Zeit überwiegend Wohn- und Wirtschaftsgebiete beherbergen zu haben.

Aus den bisher angeführten Argumenten geht hervor, dass mindestens zwei Bauten öffentlichen Charakters, welche spätestens der severischen Zeit angehören, am West- (Bau mit Zugangstreppe) bzw. am Ostrand (Thermenanlage) der Hafenanlage liegen. Der Bau mit Zugangstreppe befand sich in unmittelbarer Nähe der Stadtmauer (*InN*), deren Datierung in das letzte Viertel des 3. Jhs. fast als *communis opinio* in der rumänischen Fachwelt gilt. Akzeptiert man diese Datierung, so muss man annehmen, dass dieser Hafensbereich außerhalb der Protektion einer Stadtmauer lag. Bedenkt man, dass Tomis seinen Wohlstand den mithilfe des Hafens geführten Handelsaktivitäten verdankt, so erscheint die Lage dieser Anlage außerhalb der Stadt sehr unwahrscheinlich. Verbindet man diese Beobachtung mit den numismatischen und topographischen Argumenten, welche Suceveanu 1969 für eine frühere Datierung der Stadtmaueranlage (*InN*) zusammentrug, so ist von einer Entstehung dieser Anlage frühestens in spätantoinischer Zeit und spätestens in der severischen Zeit auszugehen.

Die Ballung antiker Wege, deutlich an den sie begleitenden Nekropolen erkennbar, im Nordosten (Wege B, C, D), aber vor allem im Westen der Halbinsel (Wege G, H, I) bestätigten zum einen die Lage der wichtigsten Stadttore (P1 – P3), und erlaubt die Rekonstruktion zweier neue Tore (P4, P5) im Westen der römisch-byzantinischen Stadtmauer.

Die Lokalisierung des Baus mit Treppenzugang in unmittelbarer Nähe des Stadttors P5 sowie die Erwähnung einer dort vorhandenen Straßenpflasterung und die Markierung eines Küstenweges (Weg I) auf den alten Plänen machten die Annahme einer antiken Straße am Hafenniveau wahrscheinlich. Der Südteil der Halbinsel ist der einzige Bereich, der ein orthogonales Straßensystem tradiert. Dieser ist bereits auf den Plänen des früheren 19. Jhs. dokumentiert, einer Zeit, in der die Straßen noch die antike Pflasterung aufwiesen. Verbindet man diese Beobachtung mit den Ergebnissen im Dom-Park, welche Reste hellenistischer bis byzantinischer Wohngebiete aufgezeichnet haben, so kann man vermuten, dass dieses Areal die ältesten Reste der antiken Wohnsiedlung beherbergt.

Der heutige Ovidiu-Platz bewahrt seit dem frühen 19. Jh. den Charakter eines öffentlichen Platzes. Das Fehlen jeglicher materiellen Hinterlassenschaften erlaubt es nicht, auf die Funktion dieses Platzes in der vorosmanischen Zeit zu schließen. Die Tatsache, dass sowohl das orthogonale Straßensystem in diesen Platz mündet, als auch, dass die Terrasse A des Mosaikgebäude-Komplexes seine südliche Seite flankiert, weisen daraufhin, dass dieser Platz eine relevante Rolle in der urbanen Topographie gespielt haben dürfte.

Bezüglich der urbanen Struktur im Norden der Halbinsel gibt es anhand des kartographischen Materials lediglich Hinweise auf zwei Straßenzüge, welche die intraurbanen Verläufe der Wege B bzw. H wiedergeben.

Allein der Vincke-Plan markiert den Verlauf der osmanischen Befestigung (*InS*), welche nach der Einschätzung Spratt eine antike Mauer überlappen würde. Es ist sowohl epigraphisch als auch schriftlich bewiesen, dass Tomis spätestens in der hellenistischen Zeit eine Stadtmauer besessen hat, welche mit der von Ovid erwähnten Mauer übereinstimmen muss und deren Verlauf in der frühen Kaiserzeit auch einen Tumulus eingeschlossen hat. Diese frühe Stadtmauer wird den südlichen Teil der Halbinsel – bis jetzt das einzige Areal, in dem hellenistische Wohnreste identifiziert wurden – umfasst haben und könnte in ihrem Verlauf durchaus mit demjenigen der osmanischen Befestigung übereinstimmen. Die hellenistische Befestigung wird nach der Errichtung der erweiterten *InN* ihre Verteidigungsrolle eingebüßt haben, was aber nicht heißen muss, dass sie demoliert wurde, vor allem weil sie weiter als

*diateichisma* genutzt worden sein kann. Ohne Bestätigung, durch systematische Untersuchungen muss die Identifizierung der InS mit der hellenistischen Stadtmauer vorerst hypothetisch bleiben.

**Cuvinte cheie:** Tomis, topografie antică, urbanistică, incinte antice, trama stradală.

**Rezumat:** Articolul discută aspecte de topografie antică surprinse de trei planuri ale orașului Constanța realizate în cursul sec. XIX. Planul Vincke (cca. 1840), planul Polonic (cca. 1896) și planul de sistematizare de la 1898 cuprind informații prețioase despre incintele antice, amenajarea falezii portului, drumurile vechi și trama stradală antică, permițând astfel ipoteze despre dezvoltarea urbană a Tomisului și despre localizarea unor edificii antice. Analiza comparată a materialului cartografic și a mărturiilor arheologice și arhitectonice livrează argumente pentru a susține rolul proeminent al falezii portului în dezvoltarea urbană a Tomisului în perioada romană, pentru a determina traseul incintelor de apărare și pentru a reconstitui un sistem stradal ortogonal în partea de sud a Peninsulei.

Actualul studiu se bazează pe materiale cartografice realizate în decursul sec. al XIX-lea, care redau atât topografia așezării otomane Kustendje, cât și primele transformări suferite de acesta după 1878, când acolo se dezvoltă orașul românesc Constanța. Aceste materiale sunt supuse unei interpretări critice bazate pe referirile istorice cu care autorii lor le-au însoțit, pe însemnări cu caracter istorico-arheologic publicate până la începutul sec. XX fie de amatori interesați de istoria orașului, fie de istorici și arheologi români, germani și francezi și, de asemenea, pe studii de urbanistică tomitană publicate în reviste de specialitate. Pe lângă a oferi interpretări istorice referitoare la zidurile de incintă, la amenajarea falezii de sud-vest, la drumurile antice și la trama stradală, studiul dorește să ofere reconstituiri grafice ale etapelor de dezvoltarea urbană a orașului Constanța din antichitate până în epoca modernă.<sup>1</sup>

Reconstituirea topografiei antice pe baza unor materiale cartografice moderne este nu numai o metodă des aplicată în cazul orașelor antice suprapuse până în epoca modernă de așezări de factură orientală, cum este și cazul Tomis-Kustendje, dar a și oferit rezultate științifice edificatoare, spre exemplu în cazul orașelor Antiohia și Damasc.<sup>2</sup>

### **1. De la Tomis la Kustendje și de la Kustendje la Constanța. Aspecte introductive de topografie și istorie**

Orașul Tomis a fost fondat de greci milesieni probabil în sec. VI a.Chr. pe coasta de vest a Mării Negre, la aprox. 100 km la sud de Gurile Dunării. Pentru așezare a fost ales un promontoriu stâncos de formă peninsulară, având la vest, sud și est maluri abrupte, înconjurat de Mare. În partea de sud-vest, acesta adăpostea un golf amenajat în antichitate drept port (Fig. 4).

Deși Tomisul este în imaginarul colectiv încă legat de destinul tragic al poetului latin Ovidiu, exilat acolo la începutul sec. I, orașul se bucură în sec. II-III de prosperitate și notorietate regională, ajungând metropolă a Pontului Stâng, pentru ca în sec. IV-VI să fie capitala provinciei Sciția Minor și centru episcopal.<sup>3</sup> Descoperirea zidului de incintă în anul 1914 permite reconstruirea întinderii așezării romano-bizantine, care ocupă cea mai mare parte a promontoriului sus-amintit.

În perioada bizantină Dobrogea și Tomis joacă un rol important în politica de apărare a Imperiului, fapt ce determină realizarea celor trei valuri de apărare (așa-numitele troiane) care străbat Dobrogea de la vest la est, de la Dunăre la Marea Neagră până în dreptul orașului Tomis și sunt și astăzi încă vizibile în apropierea Constanței. Din perioada bizantină datează și transformarea numelui orașului din Tomis în Constantiniana.

În perioada medievală zona de litoral a Dobrogei se află sub influența genoveză. Odată ce devine parte a Imperiului Otoman (sec. al XIV-lea), decade din punct de vedere urbanistic, dar orașul care face obiectul prezentului studiu își păstrează în continuare denumirea bizantină, în versiunea turcescă Kustendje.

Interesul pentru această zonă reapare în contextul conflictului ruso-otoman asupra dominației

<sup>1</sup> Realizarea acestui articol ar fi fost imposibilă fără sprijinul direcțiunii și al colegilor de la Muzeul de Istorie Națională și Arheologie din Constanța. Pentru permisiunea de a fotografia și de a analiza piesele arhitectonice de marmură le mulțumesc în mod deosebit directorilor Muzeului, G. Papuc, C. Chera și G. Custurea. Pentru observații și indicații prețioase adresez mulțumiri colegilor Z. Covacef, C. Pașca, L. Cliante, T. Potârniche, O. Țiței, D. Banciu.

<sup>2</sup> Leblanc, Pocard 1999; Sack 1989.

<sup>3</sup> Pentru un studiu extins despre evoluția Tomisului în perioada romană v. Suceveanu, Barnea 1991, p. 27-28, 31, 41-42, 155-157.

Mării Negre și a Gurilor Dunării. Războiul ruso-turc din 1828-1829 are consecințe devastatoare pentru regiune, în special pentru portul otoman Kustendje, a cărui fortificație este complet distrusă. În deceniile următoare autoritatea otomană urmărește valorificarea strategică a regiunii și însărcinează ingineri francezi, respectiv britanici cu realizarea unor proiecte de infrastructură, care urmăreau legarea Dunării cu Marea Neagră prin portul Kustendje, printr-un drum, respectiv printr-o cale ferată. Astfel misiunea franceză condusă de inginerul Lalanne și compusă, între alții, din Michel, Blondeau și Allard construiește la 1855 drumul de la Rassoava la Kustendje unind Dunărea cu Marea Neagră, pentru ca cca. 10 ani mai târziu compania britanică „Danube and the Black Sea Railway Comp. Ltd.” să construiască calea ferată între Cernavodă și Kustendje și să reamenajeze portul. În acest context se realizează o serie de studii despre regiune, în mare parte topografice, dar care incită interesul europenilor și pentru istoria și monumentele antice ale regiunii.<sup>4</sup>

După ce Dobrogea devine parte a regatului României, orașul, denumit românește Constanța, se dezvoltă rapid, extinzându-se spre nord. Construcția portului modern, după planurile lui Anghel Saligny, împinge artificial spre sud țărmul Mării Negre și distruge cheiul antic (denumit și genovez). Implicarea energetică a lui Tocilescu, dar mai ales a lui Pârvan face ca monumentele antice identificate în timpul lucrărilor edilitare să fie atât studiate, cât și protejate corespunzător.

În perioada comunistă dezvoltarea și sistematizarea Constanței continuă, afectată fiind partea de sud-vest a orașului. Vechea linie de cale ferată construită de britanici este dezafectată, traseul ei urmând a fi destinat construcției publice. În acest context au loc descoperiri spectaculoase (edificiul cu mozaic și tezaurul de statui) care transformă orașul Constanța într-un punct de referință pentru studiul artei antice.

## 2. Stadiul cercetării topografiei tomitane

Identificarea orașului Kustendje cu anticul Tomis, locul exilului poetului latin Ovidiu, sporește interesul călătorilor străini pentru ruinele antice din zonă. În perioada de la începutul sec. al XIX-lea până la 1878 acestea se concentrează pe două aspecte:

1) Cele trei valuri de apărare denumite și troiene sau valurile lui Traian și care străbat Dobrogea prin valea Karasu de la vest la est până la Constanța sunt vestigiile antice pe care le menționează, cartează și chiar le studiază majoritatea călătorilor și inginerilor europeni activi în zonă (Allard, Michel). Studiile despre valuri sunt însoțite și de hărți care redau traseul exact al acestora.

2) Proiectele de infrastructură duc la descoperirea unor vestigii antice, dintre care cele care primesc atenția cuvenită sunt inscripțiile. Acea parte dintre acestea care au fost descoperite de misiunea Lalanne, au fost mai întâi transportate ca lest în Crimeea, ca apoi să ajungă la Paris unde au fost studiate și publicate de Robert și Renier.<sup>5</sup> Alte inscripții, descoperite de inginerii britanici în timpul amenajării portului Kustendje, au fost trimise la Oxford, nemaiputând fi reperate astăzi.<sup>6</sup>

Portul antic ale cărui urme erau încă vizibile în golful din sud-vestul orașului este des menționat și apare în gravuri și desene ale vremii, dar nu devine niciodată un obiect de studiu.<sup>7</sup>

Drumurile precum și tumulii înșiruiți de-a lungul lor sunt des menționate, dar descrierea lor o va face Polonic în perioada în care Constanța devine românească.

Perioada cuprinsă între 1878 și 1945 este marcată de activitatea unor importanți arheologi români care, se ocupă cu studiul monumentelor antice și de protejarea lor. De remarcat în contextul studiilor despre topografia antică sunt observațiile de teren făcute de topograful Polonic sub coordonarea lui Tocilescu, precum și studiul lui Pârvan despre zidul de incintă romano-bizantin și despre descoperirile din perimetrul Constanței.<sup>8</sup> În ambele cazuri studiile sunt însoțite de planuri ale orașului, planuri de situație și desene tehnice, care permit atât reperarea monumentelor antice, cât și observații referitoare la tehnica de construcție.

<sup>4</sup> Despre misiunea franceză v. Allard 1859, n. 1; Michel 1862, p. 215, n. 1. O editare a textelor lui Allard și Michel se găsește și în publicația de istorie orală a lui P. Covacef 2007, p. 1-169.

<sup>5</sup> Robert 1857-1858, p. 377-382; Renier, în Allard 1859, p. 281-295.

<sup>6</sup> Barkley 1876, p. 149.

<sup>7</sup> Allard 1859, fig. 37, p. 61.

<sup>8</sup> Polonic Mss.; Pârvan 1914; Pârvan 1915.

Pârvan este cel care atrage atenția asupra unui monument aflat în portul orașului antic și construit din piese arhitectonice de marmură, pe care el îl publică într-un raport scurt și îl ilustrează, în alt context în două fotografii.<sup>9</sup> Deși monumentul îi stârnește interesul și lui Tafrali, care publică un plan și o serie de fotografii,<sup>10</sup> acesta nu a fost studiat în întregime.

Perioada de după război este marcată în arheologia constănțeană de personalitatea remarcabilă a lui Canarache și de descoperiri spectaculoase: edificiul cu mozaic și tezaurul cu statui. În această perioadă sunt publicate nu numai studii despre acestea, ci apar și primele cataloage ale colecției Muzeului constănțean, introducând astfel monumentele tomitane în circuitul academic.<sup>11</sup> De remarcat sunt și publicațiile lui Barbu despre necropolele antice, care sunt cartate în planul orașului modern.<sup>12</sup> Această activitate extraordinară continuă sub coordonarea lui Rădulescu, care reia personal problema incintelor tomitane și include în circuitul științific zona de vest a orașului. Relevante pentru topografia tomitană sunt studiile publicate în ultimii ani de Papuc, referitoare la sistemul de aprovizionare cu apă al orașului, respectiv de Chera, referitoare la necropole. Problematică rămâne pentru topografia tomitană lipsa unei hărți arheologice și a unui plan după modelul Histriei, pe care să fie cartate și geo-referențiate toate descoperirile. Schimbările dese ale denumirilor străzilor, precum și localizarea descoperirilor prin referirea la numele străzilor fac ca topografia tomitană să fie greu accesibilă cercetătorilor necunosători ai Constanței moderne. Lipsa planurilor de situație și a desenelor tehnice, în cazul edificiilor arhitectonice, face foarte dificilă verificarea interpretărilor istorice propuse.

### 3. Materiale cartografice

Observațiile topografice vor fi făcute pe baza a trei planuri care redau situația orașului Kustendje – Constanța înainte de sistematizarea pe care o suportă la începutul sec. XX:

1. Planul lui von Vincke, în continuare denumit planul Vincke (Fig. 1), publicat în 1840, redă situația fortificației otomane Kunstendje (în germ. Küstendschi) în prima jumătate a sec. al XIX-lea, probabil în jur de 1828. Acesta este cel mai vechi plan al Peninsulei până acum cunoscut și oferă informații semnificative pentru localizarea a două trasee de incinte, a drumurilor antice flancate de necropole tumulare, precum și pentru determinarea tramei stradale antice în sudul Peninsulei.

2. Planul Polonic (Fig. 2), realizat de topograful Muzeului Național de Antichități la sfârșitul sec. al XIX-lea, probabil în 1896, prezintă topografia tomitană înaintea extinderii orașului spre nord. Acesta poate fi consultat în Arhiva Academiei Române din București și a fost deja publicat.<sup>13</sup> Pentru reconstrucția topografiei tomitane sunt foarte importante descrierile pe care el le face zonei de sud-vest a portului antic și drumurilor antice.

3. Planul de sistematizare de la 1898, în continuare denumit planul de la 1898 (Fig. 3), publicat în ziarul local Constanța, deși relevă pierderea informațiilor referitoare la monumentele antice, este foarte important pentru că este însoțit de denumirile străzilor moderne și de curbele de nivel. Aceste ultime două aspecte permit înțelegerea planurilor Polonic și Vincke, dar și observații referitoare la incinte.

Toate aceste planuri au fost prelucrate grafic, prin atribuirea acelorași hașuri și culori unor elemente topografice recurente, sunt publicate la aproximativ aceeași scară și orientate spre nord. Planurile astfel prelucrate sunt însoțite de o legendă explicativă și de forma lor originală. Aceste planuri se concentrează asupra acelei zone a promontoriului constănțean care cuprinde structura urbană antică înconjurată de zidul romano-bizantin, adică zona flancată la nord de Bulevardul Ferdinand și marcată la vest de Poarta Nr. 3 a portului modern și denumită de constănțeni Peninsula.

O comparație între cele trei planuri arată clar că patru aspecte topografice necesită o deosebită atenție:

a. Traseele incintelor de apărare și porțile de acces în oraș. Traseele incintelor vor fi marcate în planuri după poziția lor geografică: *InN* (incinta nordică) și *InS* (incinta sudică);

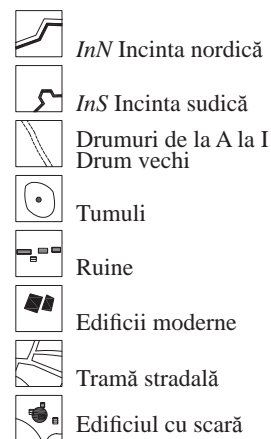
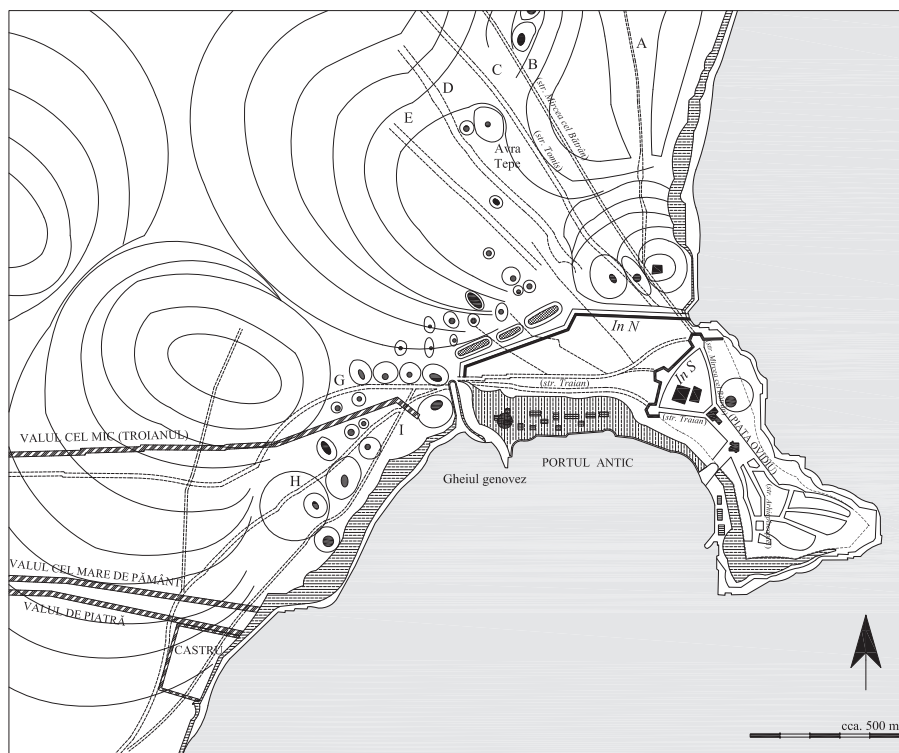
<sup>9</sup> Pârvan 1914, p. 435-436; Pârvan 1915, pl. VI 1, 2.

<sup>10</sup> Tafrali 1930, p. 52-55.

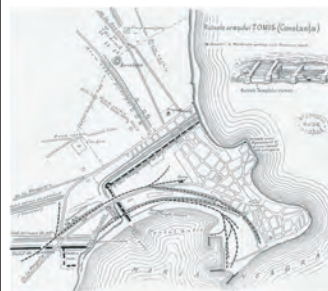
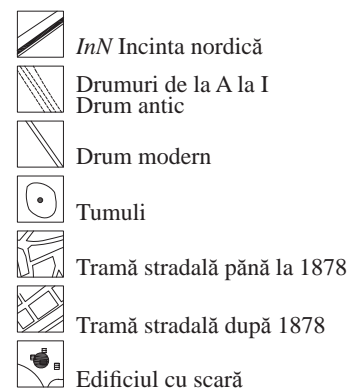
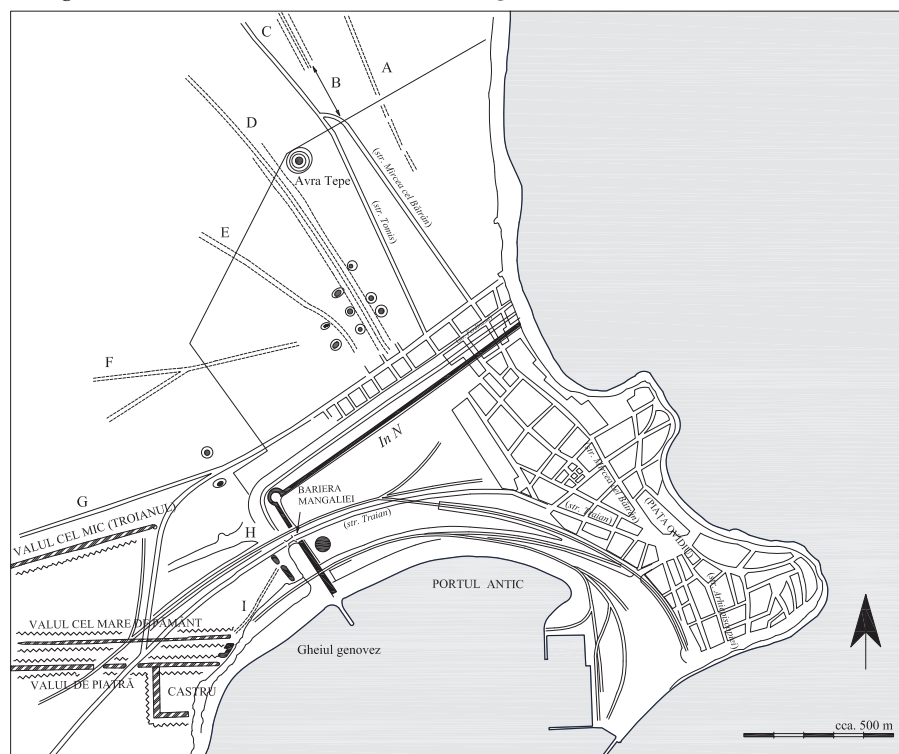
<sup>11</sup> Canarache 1969.

<sup>12</sup> Barbu 1961, p. 203-205, în special fig. 1.

<sup>13</sup> Alexandrescu-Vianu 1992, fig. 1; despre momentul realizării lui v. Bordenache 1969, p. 267, n. 267.



**Fig. 1.** Planul Vincke. Kustendje la începutul sec. al XIX-lea. N.Toma după v. Vincke, *Plan des Thaies des Karaşu-Seen und der Donau bei Boghasköi*, Monatsberichte über die Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 1, 1840 Plan III.



**Fig. 2.** Planul Polonic. Constanța la sfârșitul sec. al XIX-lea (cca. 1896).

N. Toma după M. Alexandrescu-Vianu, *Pour une nouvelle datation de la statue drapée de Tomis*, AA, 1992, fig. 1.

- b. Faleza de sud-vest a orașului cu portul antic;
- c. Drumurile vechi/antice flancate de necropole tumulare. Drumurile vor fi marcate de la est la vest de la A până la I;
- d. Trama stradală în sudul Peninsulei.

#### 4. a. Incinte de apărare. Trasee și porți

Zidul de incintă este unul dintre elementele determinante ale unui oraș antic, construcția lui depinzând de interacțiunea unor factori precum topografia locului, resursele de material de construcție, dar și puterea economică a orașului.

Materialul cartografic care face obiectul acestui studiu permite identificarea la începutul sec. al XIX-lea a două incinte, care datorită poziției lor geografice vor fi denumite incinta nordică (*InN*), respectiv incinta sudică (*InS*). Din motive metodologice textul care urmează discută separat traseul incintelor, tehnica de construcție și datarea fazelor de construcție.

##### Incinta nordică (Fig. 1-3, *InN*)

Traseul incintei nordice pornește la est din punctul sudic al drumului B (astăzi colțul străzii Mircea cel Bătrân cu Dragoș Vodă), urmează direcția nord-vest până în dreptul drumului D (astăzi strada Gen. Manu), se frânge în unghi obtuz în direcția sud-vest și continuă până în dreptul străzii Mihai Viteazu, ca apoi să se frângă tot în unghi obtuz spre sud-vest, direcție pe care continuă paralel cu bulevardul Ferdinand până în dreptul străzii I.G. Duca unde își schimbă direcția spre sud, în unghi de 90°, ajungând până la cheiul genovez, astăzi Poarta 3. Acest traseu ar corespunde, după cum scrie Vincke, unei incinte antice, romane.<sup>14</sup>

Pe planul Polonic de la sfârșitul sec. al XIX-lea traseul *InN* este foarte simplificat, pe toată partea de nord-vest acesta fiind reprezentat doar cu o linie dreaptă paralelă cu bulevardul Ferdinand, care în axa străzii I. G. Duca se frânge în unghi drept și coboară spre cheiul genovez.<sup>15</sup>

Până la începutul sec. XX toate informațiile referitoare la traseul acestei incinte par să se fi pierdut (v. Fig. 3), sunt însă redescoperite în urma identificării Turnului Măcelarilor și valorificate științific de Pârvan. Cercetările pe care echipe constănțene de arheologi coordonate de Canarache și Rădulescu le-au urmat începând cu anii '50 ai sec. XX au evidențiat că traseul incintei *InN* corespunde incintei Tomisului din perioada romano-bizantină, din perioada de maximă dezvoltare a orașului.<sup>16</sup>

Persistă încă păreri divergente referitoare la perioada construcției acestei incinte, alimentate în mare parte de studiul lui Rădulescu. Autorul, un excelent cunoscător al topografiei tomitane propune o dezvoltare în două faze a incintei *InN*, cu două trasee diferite în partea de nord-vest, din dreptul străzii Mihai Viteazu, de unde el susține că aceasta ar urma două trasee distincte: în prima fază zidul ar urma traseul spre sud-vest și cobora până în dreptul porții Nr. 2 a portului modern. Din păcate nu există planuri de situație publicate care să permită verificarea acestei teze a lui Rădulescu.<sup>17</sup>

În faza următoare traseul ar fi fost modificat, zidul frângându-se încă o dată în unghi obtuz spre nord-vest ca apoi să își îndrepte traseul spre vest paralel cu traseul bulevardului Ferdinand până în dreptul străzii I. G. Duca unde face un unghi drept și coboară spre sud până în dreptul porții Nr. 3 a portului modern. Acest al doilea traseu corespunde exact cu traseul incintei *InN* transpusă în plan de Vincke.<sup>18</sup>

Această incintă a funcționat ca sistem de apărare principal cel puțin până după perioada lui Iustinian (sec. VI) când a fost în parte refăcut, cum o dovedește inscripția de pe Turnul Măcelarilor.<sup>19</sup> Planul Vincke indică însă că traseul incintei nordice (*InN*) trebuie să fi funcționat și în perioada bizantină, întrucât

<sup>14</sup> „[...] die alte römische Festung Constantiniāna, jetzt Küstendschi, deren Tracé noch deutlich zu erkennen ist; der Hauptwall, sich mit beiden Flügeln an das Meer lehnd, verteidigte die schmale Halbinsel, auf welcher die Stadt liegt, gegen die Landseite v. Vincke 1840, p. 183-184.

<sup>15</sup> „Acum 20 de ani se vedea foarte bine zidul și șanțul inconjurător al orașului antic. La 500 m spre apus (și nord) de gară se vedea șanțul inconjurător bine pronunțat care se prelungea spre sud întru râpa adâncă cu scurgerea spre port. Latura aceasta avea o lungime de aproape 300 m. v. Polonic, Mss.

<sup>16</sup> Etapele cercetării incintei romano-bizantine sunt rezumate de Rădulescu: Rădulescu 1995-1996, p. 83-93.

<sup>17</sup> Rădulescu 1995-1996, p. 85-86.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 86-87; comp. fig. 1 cu *Ibidem*, fig. 5, 1b.

<sup>19</sup> Pârvan 1915, p. 419-423, fig. 2.

cele trei valuri de apărare (troiene) converg spre ea. Faptul că în sec. al XIX-lea aceasta era dublată de un șanț cu apă, cu rol de apărare, dovedește că și în perioada otomană resturile incintei romano-bizantine funcționau, evident cu rol secundar în apărarea fortificației otomane (*InS*) (Fig. 1, 2).

Drept moment al construcției incintei romano-bizantine se consideră ultimul sfert al sec. al III-lea, fapt ce pare a fi demonstrat de descoperirea unor monede de la împărații Tacitus (275-276) și Probus (276-282) în structura de *opus caementicium* a unei porțiuni din cortina de nord a zidului.<sup>20</sup> În condițiile în care zidul romano-bizantin nu este studiat în întregime, iar detalii legate de tehnica de construcție nu au fost încă publicate, datarea corectă a unei porțiuni de cortină, făcută pe baze numismatice nu poate fi atribuită întregului parcurs, cu atât mai mult cu cât este bine cunoscut faptul că incintele antice erau des supuse unor reparații.<sup>21</sup>

Observații personale asupra zidului conservat în parcul arheologic permit recunoașterea a cel puțin două tehnici de construcție distincte realizate cu materiale distincte: tehnica de construcție a Turnului Măcelarilor este descrisă de Pârvan și însoțită de un desen tehnic.<sup>22</sup> Ea se deosebește de cortina care urmează porții de lângă Teatrul Fantasio, al cărui parament interior și exterior este construit cu blocuri mari de calcar oolitic și umplut cu o structură tipic romană de *opus caementicium*. O tehnică de construcție asemănătoare este consemnată în partea de vest a cortinei, acolo unde calea ferată britanică străpungea zidul.<sup>23</sup>

Această tehnică de construcție este în mod sigur romană, folosirea unor blocurilor mari de calcar demonstrează pe de o parte puterea economică a orașului în perioada construcției, pe de altă parte dorința de reprezentare. Construcția acestei incinte trebuie căutată, așa cum sugera și Suceveanu, într-o perioadă de prosperitate pentru oraș și pentru regiune. Tot Suceveanu oferă singurele argumente pertinente pentru o datare timpurie, în sec. al II-lea a construcției incintei romano-bizantine: surse numismatice și observații făcute de baza rezultatelor lui Barbu referitoare la cronologia necropolelor tomitane.<sup>24</sup> Alte argumente legate de dezvoltarea urbană a Peninsulei, aflată în interacțiune directă cu incinta vor fi folosite spre a verifica această teză (*v. supra*).

#### **Incinta sudică** (Fig. 1 – 3, *InS*)

După cum o arată gravurile vremii și planul lui Vincke, orașul otoman Kustendje este apărat până la 1830 de o fortificație cu trei bastioane care închidea Peninsula în partea ei cea mai îngustă.<sup>25</sup> Fortificația otomană (*InS*) pornea în partea de est, conform planului Vincke, de la întretărirea actualelor străzi Mircea cel Bătrân și V. Alecsandri și străbătea Peninsula în formă de arc de cerc până la întretărirea străzilor V. Alecsandri și Traian.<sup>26</sup>

Momentul construcției fortificației otomane nu este cunoscut, dar este foarte probabil ca edificarea sa să se fi făcut cu material antic, probabil de la incinta *InN* și de la edificiile adiacente, ceea ce ar explica de altfel de ce săpăturile efectuate la sud de Turnul Măcelarilor nu au evidențiat urme materiale consistente.<sup>27</sup> Ceea ce este relevant pentru topografia antică este observația lui Spratt referitoare la această fortificație, care ar suprapune o construcție antică.<sup>28</sup> Este așadar foarte posibil ca traseul fortificației otomane să redea un traseu antic, care de altfel ar coincide cu traseul pe care Barbu și Rădulescu îl presupun a fi fost traseul zidului elenistic, respectiv cel al zidului roman timpuriu. Problema numărului și a localizării incintelor tomitane este foarte complexă,

<sup>20</sup> Rădulescu 1995-1996, p. 84.

<sup>21</sup> Îndoeli despre datarea unui zid pe baza unei monede, care ar putea fi pusă în legătură, spre exemplu cu o refacere *v. și* Suceveanu 1969, p. 348.

<sup>22</sup> Pârvan 1915, p. 439-441, fig. 3.

<sup>23</sup> „The stonework was set in mortar, very fine on the face, but little better than a mass of concrete and a big stone on the inside. One of our cuttings crossed this wall at right angles near the sea”, Barkley 1876, p. 145-146.

<sup>24</sup> Suceveanu 1969, p. 348-350, n. 54 face trimitere la monede tomitane din perioada lui Geta, care prezintă o poartă cu două turnuri rotunde; Suceveanu 1977, p. 25, 27.

<sup>25</sup> Béarn 1828, pl. 42; Vincke 1840, Plan von Küstendschi und Gegend, fig. 01, *InS*.

<sup>26</sup> Bastionul vestic al acestei fortificații trebuie identificat cu turnul din dreptul Porții 2 a portului modern, Canarache 1969, p. 103.

<sup>27</sup> Rădulescu 1995-1996, p. 92.

<sup>28</sup> „The origin of the work seems to have been ancient, although no doubt frequently maintained as a line of defence in modern times”, Spratt 1856, p. 204.



dar lipsa unor planuri de situație nu permite verificarea vreuneia dintre aceste teorii.<sup>29</sup> Este însă general acceptat și atestat, grație informațiilor epigrafice și descrierilor lui Ovidiu, că perimetrul orașului Tomis a fost extins cândva în perioada romană și că incinta descrisă de Ovidiu avea un traseu diferit de incinta extinsă, identificată ca fiind romano-bizantină (*InN*), cu alte cuvinte că Tomisul a avut două incinte.

În aceste condiții apare întrebarea dacă traseul fortificației otomane (*InS*) ar putea fi considerat drept traseu al unei incinte antice. Construcția unui zid de incintă se bazează, indiferent de epoca istorică, pe observații topografice general valabile, spre exemplu distanța cea mai scurtă în zona care trebuia apărată sau topografia terenului. Fortificația otomană nu numai că străbate Peninsula în partea cea mai îngustă, dar ține cont și de geografia zonei, care după cum relevă curbele de nivel de pe planul 1898 (Fig. 3), descrește semnificativ de la 20 m în nordul pieței Ovidiu până la 15 m în dreptul străzii Dr. Cantacuzino; această fortificație urmărește, practic singurul traseu de zid de incintă viabil pentru porțiunea de sud a Peninsulei. Un alt indiciu care ar putea permite identificarea incintei *InS* cu un traseu antic este coroborarea mențiunii lui Ovidiu cum că în interiorul zidului cetății se afla un tumul înalt, cu planul Vincke, care marchează la nord-est de actuala piață Ovidiu, un astfel de tumul (Fig. 1).<sup>30</sup>

Un indiciu în plus pentru indentificarea traseului *InS* cu traseul unei incinte antice este observația lui Michel care a văzut în apropierea bastionului estic al fortificației otomane urmele unei construcții probabil elenistice, după cum indică tipul de agrafe în formă de coadă de rândunică.<sup>31</sup> Doar o săpătură sistematică poate verifica dacă traseul fortăreței otomane suprapune traseul unei incinte antice, precedente celei romano-bizantine.

#### Porțile orașului antic (Fig. 4, P1 – P5)

Materialul cartografic care face obiectul acestui studiu nu oferă informații directe referitoare la porțile orașului antic, dar permite reconstruirea poziției acestora prin marcarea traseelor drumurilor antice, ușor de identificat datorită tumulilor înșiruiți de-a lungul lor. Planul Vincke, cel mai complet în acest sens arată foarte clar două zone de convergență a drumurilor și de aglomerare de tumuli: zona de nord-est, cu drumurile care conduc spre nordul Dobrogei (Drum A, B, C, D) și zona de vest, cu drumurile care urmează linia coastei spre sud, spre Mangalia (Drum G, H, I).

Cercetările arheologice au evidențiat până acum trei porți pe traseul incintei romano-bizantine și confirmă observațiile făcute pe baza planului Vincke referitoare la partea de nord-est a incintei, unde a fost descoperită o poartă mare (principală) de acces în oraș (Fig. 4, P1).<sup>32</sup> Porțile de pe traseul nordic al incintei (Fig. 4, P2, P3) corespund și ele unor drumuri secundare marcate pe planul Vincke.<sup>33</sup>

Încă neidentificate rămân porțile de acces din partea de vest a orașului. Dintre inginerii străini, doar Barkley menționează existența a trei porți în *InN*, dintre care una trebuie identificată cu siguranță la capătul vestic al incintei, probabil la nivelul străzii Traian (Fig. 4, P4?).<sup>34</sup> Nu este exclus ca poziția acesteia să fie tocmai aceea a breșei pe care drumurile G, H și I o fac în zidul de incintă, în zona care la sfârșitul sec. al XIX-lea purta denumirea de bariera Mangaliei, așa cum apare pe planul Polonic (Fig. 2).

Săpăturile arheologice desfășurate în anii 1958-1959 în zona denumită „La serpentină” au dus la identificarea unei alte porți a incintei tomitane care, conform fotografiilor, se află la un nivel inferior străzii Traian și Barierei Mangaliei, aproape de nivelul cheiului antic (P5?)<sup>35</sup> (Fig. 8).

<sup>29</sup> comp. Barbu 1961, p. 203-205, fig. 1 cu Rădulescu, 1995-1996, p. 91, fig. 5.

<sup>30</sup> P. Covacef 1998, p. 261-262, deși autorul reconstituie poziția tumulului în sudul Pieței Ovidiu.

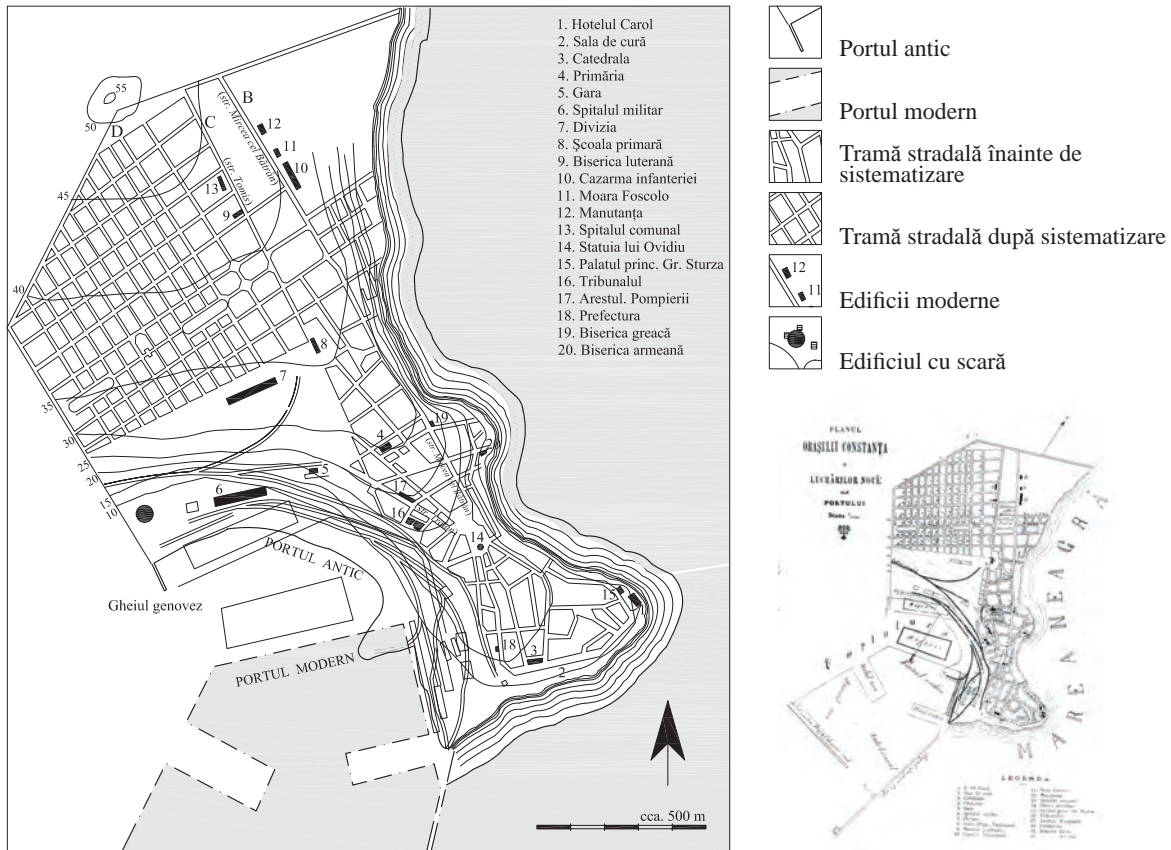
<sup>31</sup> „A l'une des points du promontoire près des ruines d'une vieille tour, on voit un enrochement gigantesque composé de blocs de deux à trois mètres cubes parfaitement arrimés et réunis autrefois les uns aux autres par d'énormes agrafes en fer disposées en queue d'hirondine” (Michel 1862, p. 224).

<sup>32</sup> Rădulescu 1995-1996, p. 89, n. 21.

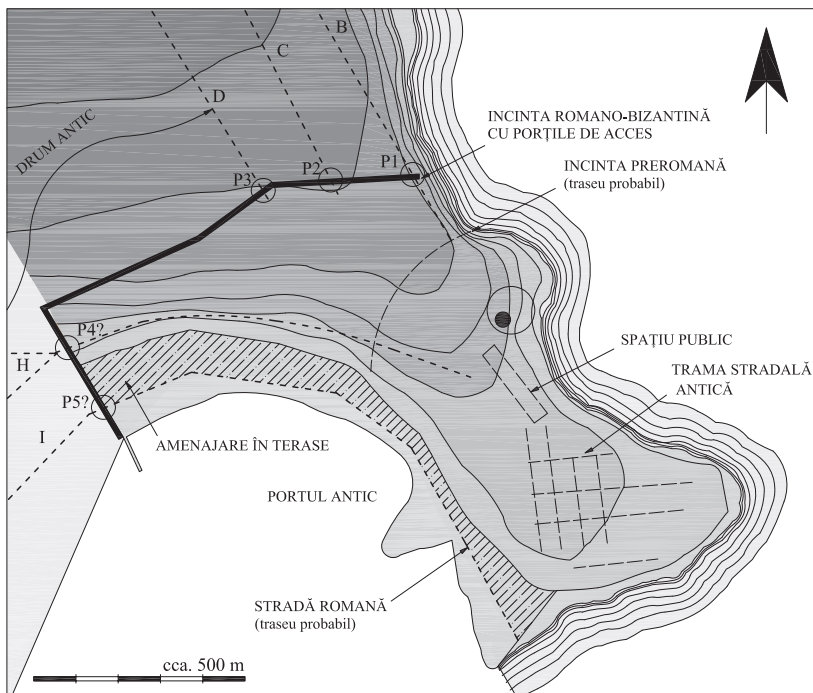
<sup>33</sup> P2 trebuie identificată cu cea flancată de Turnul Măcelarilor, iar P3 cu poarta din dreptul Teatrului Fantasio.

<sup>34</sup> „near each end and in the centre there was a gateway about eight feet wide, and the stones tabt formed it weighed none of them less than five tones” (Barkley 1876, p. 146).

<sup>35</sup> Fotografiile sunt arhivate la MINAC și corespund descrierii lui Canarache 1969, p. 113 și ajută la înțelegerea descrierii lui Polonic (v. *infra*) și a fotografiilor lui Magrin, Pârvan și Tafrați (v. *infra*).



**Fig. 3.** Planul de la 1898. Planul de sistematizare al Constanței de la 1898.  
N. Toma după Ziarul Constanța, anul VII, No. 244 8. 3. 1898.



**Fig. 4.** Propunere de reconstituire a dezvoltării urbane a Tomisului.  
N. Toma după planurile Vincke, Polonic și de sistematizare de la 1898.

Aspectele legate de incintele de la Tomis redescoperite pe baza materialului cartografic modern pot fi rezumate astfel:

Incinta nordică (*InN*) marcată pe planul Vincke (Fig. 1) corespunde traseului incintei romano-bizantine, așa cum acesta va fi determinat în anii 90 ai sec. XX de cercetătorii constănțeni și confirmă astfel acuratețea acestui plan. Drumurile de acces marcate pe același plan, dar și pe planul Polonic permit localizarea porților orașului antic, din care trei (Fig. 4, P1-3) care vor fi identificate și cercetate în decursul sec. XX. Pentru partea de vest a incintei planurile Vincke și Polonic permit reconstituirea probabilă unei a patra porți de acces în oraș, în dreptul barierei Mangaliei, la nivelul actualei străzi Traian (Fig. 4, P4?). Săpături arheologice indică existența unei a cincea porți, aflată probabil aproape de nivelul portului antic (Fig. 4, P5?).

Traseul fortăreței otomane (*InS*) marcat pe planul Vincke redă un posibil traseu al unei incinte antice anterioare celei romano-bizantine. Această ipoteză necesită verificare printr-o cercetare arheologică sistematică.

#### 4. b. Faleză de sud-vest a orașului cu portul antic

Partea de sud-vest a Peninsulei adăpostea în sec. al XIX-lea portul orașului Kustendje, al cărui chei vestic, denumit genovez (Fig. 1-3) este menționat în diferite însemnări ale inginerilor francezi și englezi este vizibil până la începutul sec. XX când este distrus de portul modern (Fig. 3). Poziția cheiului genovez este astăzi marcată de Poarta 3 a portului modern.

Descrierea structurii cheiului genovez și poziția lui în axa zidului de incintă romano-bizantin care coboară spre sud, permit identificarea lui cu o construcție antică, probabil romană, care cu siguranță a fost folosită și refăcută în epocile următoare, după cum scrie și Allard.<sup>36</sup>

Ceea ce atrage însă atenția inginerilor străini este prezența în zona de sud-vest a Peninsulei, lângă zidul de incintă și cheiul genovez a unei construcții de dimensiuni mari. În prima jumătate a sec. al XIX-lea această zonă era descrisă de Vincke astfel: „*Da wo der alte Festungswall mit seinem linken Flügel an das Meer und an die Trajanswälle stößt, befinden sich noch jetzt bedeutende Reste elten, aus großen behauenen Quadern aufgeführten Mauerwerks, welche das steile und hohe Meeresufer stützend, bis auf den Meeresspiegel herabreichen.*”<sup>37</sup>

În anii '60 ai aceluși secol Allard o descrie astfel: „*A l'entrée de ce ravin et au bord de la mer même, se trouvent les restes d'une construction gigantesque, que nous primes d'abord pour une fortification, mais qui peut avoir été élevée pour servir de rempart contre l'envahissement des flots. Un pan de muraille et la base d'une tour sont tout ce qui est demeuré en place. Tout le reste est tombé dans la mer [...]. Le rivage, de ce point de cap, est couvert de ces ruines. On y remarque des débris de quai probablement plus modernes, et, quand la mer est calme et l'eau limpide, il est facile de voir à une petite distance de la rive des restes de construction, des dalles surtout, qui semblent encore en place, mais qui sont maintenant ensablées. [...] On voit sur le rivage des colonnes de granit rouge, de magnifiques blocs de marbre blanc tout à fait étrangers à la création géologique du pays. [...] L'un de nous a trouvé aussi sur le bord de la mer deux chapiteaux ionique d'une grande pureté de forme et de dimension colossale, enfouï avec les piédestaux de pilastres inachevés.*”<sup>38</sup>

Aceeași construcție îi atrage atenția și lui Polonic care în caietele sale de săpături o descrie după cum urmează: „*La sud în dreptul zidului înconjurător al orașului antic găsim în mare urmele unui chei antic făcut numai din blocuri mari de piatră cioplite. Aici am găsit 4 capiteluri de marmură cu acantus lucrate în stil corintian și două cariatide, cred că ele provin de la construcția antică ale cărei urme se văd mai spre răsărit.*

*La 50 m spre răsărit de acest chei se văd la o înălțime de 3 metri de la suprafața mării 4 ziduri paralele care sunt la 3-4 m depărtare una de alta având direcția spre sud; cele 2 ziduri spre apus sunt legate prin un zid transversal făcând o cameră pătrată.*

*La 10 m mai spre răsărit se văd rămășițele unei construcțiuni mai mari și mai solide poate că sunt ruinele templului lui Neptun care se vede des pe monedele antice bătute la Tomis.*

*Mai întâi găsim în partea despre apus între două ziduri de 5 m depărtate unul de altul o intrare având*

<sup>36</sup> „*une jetée antique formait encore un petit bassin qui devait être suffisant pour les galères*“ (Allard, 1859, p. 38); „*une colonne de granit brisée et couchée, qui formait l'extrémité d'une petite jetée construite pour le service de l'intendance française*“ (Allard 1859, p. 39).

<sup>37</sup> v. Vincke 1840, p. 183-184.

<sup>38</sup> Allard 1859, p. 63-64.

*7 trepte de piatră bine conservate – în ambele laturi – temeliiile bine păstrate și frumos cioplite cred că suportau coloane pătrate care s-au găsit pe aici și pe care sunt sculptate buchete de trandafiri (pe unele sculpturile nici nu sunt terminate).*

*Mai spre răsărit lângă treapta mare se vede urma unei trepte mai mici. Frontul acestui edificiu care are o înălțime de 2 metri de la suprafața veche arată în partea dinspre răsărit de intrarea principală încă 4 postamente de zid eșite înspre înafară la 5 metri depărtate una de alta care cred deasemenea purtau coloane. Partea de nord a acestui edificiu se găsește subț terasamentul drumului de fier, din care cauză interiorul lui nu s-a putut descoperi – dar s-au făcut aci aproape de suprafața terenului plăci mari de marmură de la plafond având la mijloc câte o rozeta sculptată și coroana triunghiulară a unei uși de marmură frumos sculptată.*

*La 50 m spre sud se găsește gura unui canal boltit care are un diametru de 2 m.*

*Înainte de clădirii sus pomenite s-au găsit un puț antic foarte îngust 1 m diametru și care curățându-se dă apă foarte bună de băut și stă probabil în legătură cu un apeduct de apă dulce.”<sup>39</sup>*

Acest edificiu a cărui localizarea se poate face doar cu aproximație (Fig. 1-3), poate fi studiat pe baza unui semnificativ material fotografic provenind atât din colecția MINAC, anume fotografia Magrin (Fig. 6)<sup>40</sup> cât și din publicațiile lui Pârvan,<sup>41</sup> precum și pe baza unui plan de situație din 1914 publicat de Tafrali (Fig. 5).<sup>42</sup> Pentru că o parte dintre piesele arhitectonice și cele sculpturale atribuite edificiului și răspândite în muzeele din Constanța și București au făcut în repetate rânduri obiectul unor studii de specialitate<sup>43</sup> mă voi limita la a face precizări referitoare la localizarea lui și la a discuta aspecte legate de tipul de edificiu, de implicațiile formei lui și a modului de construcție asupra înțelegerii urbanisticii tomitane antice.

Cele mai multe dintre descrierile edificiului menționează proximitatea zidului de incintă, a cheiului genovez și a unui turn.

Pe planul de situație publicat de Tafrali (Fig. 5) se pot recunoaște clar urmele zidului de incintă și ale turnului pe care și Polonic le descrie, dar nu le recunoaște ca atare. Cele trei ziduri paralele menționate de acesta din urmă pot fi cel mai bine înțelese pe baza fotografiilor care redau săpăturile din anul 1958 desfășurate în așa-numita zonă „La serpentină”, adică în dreptul Porții 3 (Fig. 8). Este vorba de un sistem de turnuri dreptunghiulare care cel mai probabil flancau o poartă antică (Fig. 4, P5).<sup>44</sup>

Cu ocazia aceluiași săpături în punctul „La serpentină” a fost descoperit așa-numitul atelier de prelucrare a marmurei, conținând piese arhitectonice neterminate (Fig. 9) și care, după Canarache, s-ar afla în apropierea așa-numitului templu roman descris de Polonic și publicat parțial de Tafrali.<sup>45</sup> Planul publicat de Tafrali arată însă clar că așa-numitul templu este de fapt un complex de încăperi înșiruite, având lățimea de cca. 5 m și care la vest prezintă o platformă înaltă, accesibilă cu ajutorul unei scări cu șapte trepte (Fig. 5, 6). Tot din citirea planului, dar și din fotografiile și publicațiile lui Pârvan reiese faptul că în jurul acestui complex se aflau o serie de piese arhitectonice de marmură neterminate, fapt care concordă atât cu descrierile lui Allard, Polonic și Pârvan, dar corespunde și descrierii atelierului de prelucrare a marmurei. În aceste condiții se impune întrebarea: templu sau atelier de prelucrare a marmurei?

Un complex arhitectonic format dintr-o platformă accesibilă cu ajutorul unei scări monumentale care duce într-adevăr cu gândul la un templu roman cu podium, este des întâlnit în arhitectura antică și în alte contexte funcționale, cum ar fi bibliotecile sau nimfeele. Lipsa oricărei urme de *cella*, precum și înșiruirea de încăperi adiacente al căror front este pe aceeași axă cu frontul scării constituie alte argumente împotriva identificării complexului cu scară cu un templu. Până când săpături sistematice vor clarifica situația, acest complex din partea de vest a portului antic va fi denumit „edificiul cu scară”.

<sup>39</sup> Polonic, Mss.

<sup>40</sup> Este vorba de o fotografie a lui A. Magrin, realizată probabil în anul 1908 și care a fost descoperită și publicată de Z. Covacef, 2005, fig. 1. Autoarea cât și P. Covacef identifică edificiul cu templul lui Serapis, Z. Covacef 2005, p. 166-167; P. Covacef 2007, p. 278.

<sup>41</sup> Pârvan 1915, pl. VI, 1-2.

<sup>42</sup> Tafrali 1930, fig. p. 52.

<sup>43</sup> Pentru piesele arhitectonice v. Bordenache 1960, p. 267-270, fig. 7; Alexandrescu-Vianu 1992, p. 454-455, fig. 3-8; Toma 2004, p. 73-76; Toma 2008; pentru piesele sculpturale, v. Alexandrescu-Vianu 1992, p. 457-466, fig. 9-17.

<sup>44</sup> Canarache 1969, p. 113; fig. 04, P5.

<sup>45</sup> Canarache 1969, p. 113, v. și Z. Covacef, 1992, p. 210, pl. 1

Existența unor piese neterminate în apropierea unui edificiu nu indică neapărat existența unui atelier de prelucrare a marmurei, ci mai degrabă un șantier pentru un edificiu aflat în construcție și rămas neterminat, cum de altfel îl descria și Pârvan.<sup>46</sup> Piesele arhitectonice sunt din marmură, un material care pe coasta de vest a Mării Negre nu era exploatat în Antichitate, ci importat cu precădere din Procones (astăzi Marmara Adasi, Turcia) și din Tasos (Grecia). Studii proprii asupra pieselor neterminate aflate la MINAC și la MNA indică proveniența lor din Procones, una dintre cele mai active cariere în Antichitate. Așa cum a arătat Asgari în studiile ei despre aceste cariere, acolo avea loc deja prefabricarea pieselor, doar decorul urmând să fie terminat la destinație.<sup>47</sup> Motivul pentru care decorul a rămas neterminat în condițiile în care edificiul pentru care au fost importate piesele de marmură pare să fi fost ridicat, după cum indică urmele de gujoane și canalele de turnare a plumbului de pe o parte din piese, nu poate fi determinat exact.<sup>48</sup> Astfel de exemple de arhitectură de marmură în care decorul nu este terminat sunt frecvente în zonele în care se importă marmura și își găsesc analogii chiar în spațiul vest-pontic la termele de la Odessos.<sup>49</sup> Antablamentul de marmură din frigidariumul acestor terme este de asemenea nedecorat, iar capitellurile corintice sunt parțial neterminate, jumătate dintre frunzele de acant fiind lăsate în eboșă.

Piesele care pot fi atribuite edificiului cu scară au fost pe rând discutate de Pârvan, Bordenache, Alexandrescu-Vianu și de autoare.<sup>50</sup> Noi observații făcute pe baza materialului fotografic aici analizat, dar și pe baza decorului și a dimensiunilor permit a adăuga grupei următoarele piese: două socluri, unul de coloană și unul de pilastru (MINAC), patru capitelluri de zid cu pipe și acant aflate în colecțiile MINAC și MNA, o lastră de ușă, de asemenea la MINAC precum și trei noi cornișe cu denticuli redzevelite de L. Cliante în 2007, aflate în colecția MINAC. Doar analiza detaliată a acestor piese arhitectonice, pe care Mărgineanu-Cârstoiu o are în lucru va putea oferi criterii concrete pentru înțelegerea exactă a elevației construcției.

În stadiul actual al cercetărilor poate fi reconstituit doar tipul arhitectonic căruia piesele de marmură i-au aparținut. Este vorba de o arhitectură de tip *scaenae frons*, așa cum propunea și Alexandrescu-Vianu<sup>51</sup> și care, așa cum relevă cele două tipuri de pilaștri cu dimensiuni diferite trebuie să fi avut două niveluri. Arhitectura de tip *scaenae frons* este un tip de fațadă des întâlnit în Asia Mică în perioada romană și care apare în combinație cu diferite edificii publice cu diferite funcționalități (biblioteci, nimfee, teatre sau porți monumentale), cum ar fi spre exemplu Biblioteca lui Celsus de la Efes sau Poarta Agorei din Milet. Așadar piesele de marmură descoperite în jurul edificiului cu scară aparțin cel mai probabil fațadei de tip *scaenae frons* a edificiului cu scară, fațadă care a fost construită cu material de import (marmură) cel mai probabil în a doua jumătate a sec. al II-lea – începutul sec. al III-lea, după cum indică tipologia și stilul capitellurilor corintice.<sup>52</sup>

Edificiul cu scară de la Tomis este datat de Pârvan, Bordenache, Alexandrescu-Vianu și Ward-Perkins în 162-164 p. Chr. când Servilius Fabianus era guvernatorul Moesiei Inferior, după cum indică inscripția greacă de pe arhitrava descoperită acolo.<sup>53</sup> Cum am arătat în alt context această arhitravă nu se află în raport arhitectonic direct cu restul pieselor descoperite – pilaștrii și capitellurile erau adosate unui zid pe când arhitrava era liberă și susținută cel mai probabil de coloane.<sup>54</sup> Așadar apartenența ei la edificiu nu este sigură, dar probabilă, mai ales în cadrul unei structuri de tip *scaenae frons*.

În stadiul actual al cercetărilor, funcția edificiului cu scară căruia i-a aparținut fațada de marmură

<sup>46</sup> Pârvan 1914, p. 436.

<sup>47</sup> Asgari 1990, p. 117-125, fig. 11-14.

<sup>48</sup> Toate piesele prezentate de Bordenache prezintă urme de folosire. V. spre exemplu suprafața de așteptare a arhitravei, Bordenache 1969, fig. 7, urmele gujoanelor sunt vizibile și la pilaștrii cu decor în eboșă, v. Alexandrescu-Vianu 1992, fig. 5, 6.

<sup>49</sup> Oppermann 2007, p. 88-90, fig. 66.

<sup>50</sup> Pârvan 1914, p. 435-436; Bordenache 1960, p. 267-272; Alexandrescu-Vianu, 1992; Toma 2004, p. 73-76.

<sup>51</sup> Alexandrescu-Vianu 1992, p. 455.

<sup>52</sup> Toma 2004, p. 85; Toma 2008.

<sup>53</sup> Pârvan 1914, p. 435; Bordenache 1960, p. 267-268; Alexandrescu-Vianu 1992, p. 455-466, cu mențiunea că perioada de construcție s-a întins până în anii 170-180, v. Alexandrescu-Vianu 1992, p. 466-467; Ward-Perkins, 1992, p. 84.

<sup>54</sup> Toma 2008.

nu poate fi determinată.<sup>55</sup> Trebuie însă infirmate atât teza referitoare la templu, cât și cea referitoare la atelierul de prelucrare a marmurei.

Orientarea acestui edificiu este dată de planul de situație și de topografia locului, iar reconstrucția fațadei nu se poate face decât cu orientarea spre sud, spre Mare. Acest tip de fațadă de marmură este un element urbanistic de factură romană cu care sunt împodobite orașele grecești din Asia Mică și care apare cu cu precădere de-a lungul străzilor principale, așa cum a arătat Berns în cazul foarte sugestiv al Efesului.<sup>56</sup>

Important pentru topografia tomitană este însă că acest edificiu este localizat lângă zidul de incintă, poate chiar lângă o poartă de acces în oraș, așa cum par să confirme săpăturile de „La Serpentină” și după cum scrie Allard chiar în vecinătatea unei suprafețe cu dale de piatră.<sup>57</sup> Chiar dacă stadiul actual al cercetărilor nu permite exact verificarea ei, trebuie luată în calcul ipoteza existenței în epocă romană în partea de sud a Peninsulei, la nivelul portului a unei străzi a orașului antic.<sup>58</sup>

În sprijinul acestei ipoteze vine și informația lui Canarache, care menționează în zona vechiului port un drum antic care duce de-a lungul Mării la Mangalia / Callatis. Acest drum este trecut și pe planul lui Vincke, respectiv Polonic (Fig. 1-2, Drum I).

Tot ca argument în favoarea ipotezei străzii de la nivelul portului trebuie interpretat și complexul de patru terase care compune edificiul cu mozaic.<sup>59</sup> Terasele erau legate între ele prin scări, însă o cale de acces care să lege Peninsula de la vest la est nu putea exista decât la nivelul superior, adică la nivelul pieței Ovidiu și/sau la nivelul inferior al portului antic.<sup>60</sup>

Comparația între planurile complexului cu mozaic, mai exact între încăperile aparținând terasei C și încăperile de la est de edificiul cu scară arată în ceea ce privește dimensiunile dar și tehnica de construcție analogii surprinzătoare (comp. Fig. 5 cu Fig. 10). Aceste încăperi au o lățime de cca. 5 metri și frontul dublat de o structură pronunțată construită cu blocuri mari de piatră (Fig. 5, 6). O analiză atentă a materialului fotografic arată că zidurile despărțitoare ale încăperilor erau construite în tehnica *opus mixtum*, adică prin alternarea unor asize de blocuri mici de calcar cu asize de cărămidă romană, asemenea edificiului cu mozaic sau a termelor de la Poarta 1.<sup>61</sup> Aceeași combinație de materiale apare și la construcția canalului subteran de aprovizionare cu apă din apropierea edificiului cu mozaic și confirmă astfel că tehnica *opus mixtum* era întrebuintată frecvent la Tomis pentru proiecte edilitare în epoca romană.<sup>62</sup>

Asemenea edificiului cu mozaic și termelor de la Poarta 1, și edificiul cu scară este construit pe faleza portului Tomis, dar în partea de vest, fapt ce indică că amenajarea acestei faleze se întindea în Antichitate pe toată lungimea portului.

Arhitectura de marmură care a fost ridicată drept fațadă pentru edificiul cu scară de la Tomis poate fi datată pe criterii tipologico-stilistice în a doua jumătate a sec. al II-lea – începutul sec. al III-lea.<sup>63</sup> Edificiul cu mozaic este considerat un monument din sec. al IV-lea, deși un studiu arhitectonic amănunțit nu a avut loc, iar datarea unei amenajări interioare (mozaicul) nu ar trebui extinsă întregului complex.

Referitor la partea de sud-vest a orașului Tomis pot fi rezumate următoarele observații: piesele arhitectonice care au putut fi atribuite edificiului cu scară, care apare reprezentat pe planul lui Tafrali (fig. 5) și

<sup>55</sup> Existența în apropierea edificiului a unui canal subteran și a unui puț cu apă potabilă pot fi folosite ca indicii pentru a presupune existența unui nimfeu, dar lipsa unui bazin îndeamnă la precauție în cazul acestei ipoteze. Despre ipoteza nimfeului v. Alexandrescu-Vianu 1992, p. 455, Toma 2004, p. 87; Toma 2008.

<sup>56</sup> Berns 2002, p. 159, fig. 2.

<sup>57</sup> Allard 1859, p. 63-64.

<sup>58</sup> Astfel de străzi de-a lungul portului sunt comune în urbanistica mediteraneană antică, după cum o evidențiază exemplele de la Alexandria Troas, Kencherai și Efes, v. Feuser, 2009, p. 120-125, n. 316.

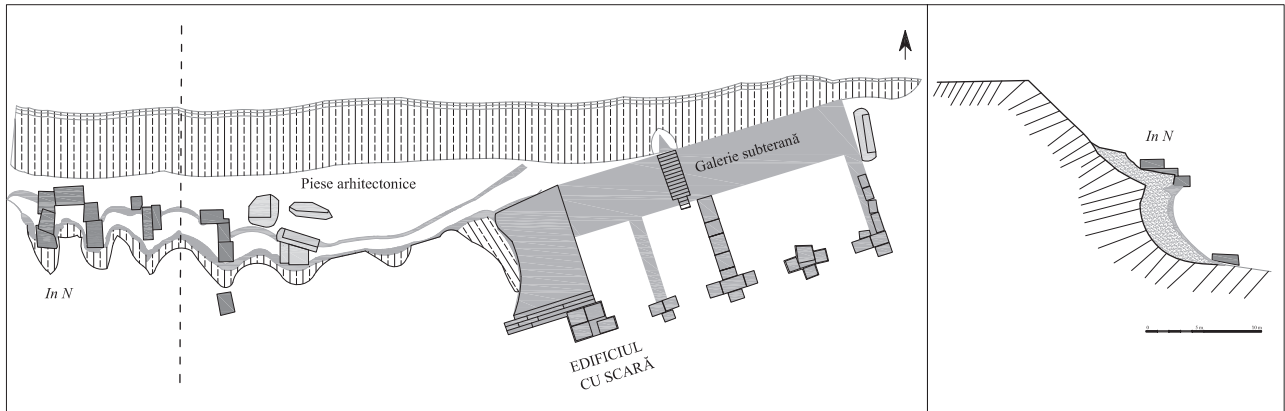
<sup>59</sup> Bucvală 1977, p. 9.

<sup>60</sup> Bucvală 1977, p. 33-34.

<sup>61</sup> Canarache 1961, p. 230; Bucvală 1977, p. 13.

<sup>62</sup> Pentru tehnica de construcție a sistemului de aprovizionare cu apă v. Papuc 2005, p. 70-81, fig. 1, 4; Tafrali 1930, fig. p. 54 jos. Aceeași tehnică de construcție este întâlnită și atestată la termele de la Odessos care reprezintă foarte probabil un edificiu roman ridicat în a doua jumătate a sec. al II-lea – începutul sec. al III-lea, după cum indică ornamentica arhitecturală, Böttger 1975, p. 29-36.

<sup>63</sup> Alexandrescu-Vianu 1992, p. 455-466, 466-467; Toma 2004, p. 85; Toma 2008.



**Fig. 5.** Edificiul cu scară. N. Toma după O. Tafrali, *Ruinele unei clădiri din epocă imperială romană la Constanța, astăzi dispărute*, *ArtArb.* 3, 5-6, 1930, Fig. p. 52.



**Fig. 6.** Edificiul cu scară. Foto A. Magrin (cca. 1908). Arhiva MINAC.



**Fig. 7.** Edificiul cu scară. Tehnica de construcție a încăperilor adiacente. O. Tafrali, *Ruinele unei clădiri din epocă imperială romană la Constanța, astăzi dispărută*, *ArtArb.* 3, 5-6, 1930, Fig. p. 54.

în fotografia lui Magrin (fig. 6) permit reconstrucția unei fațade de tip *scaenae frons* orientate spre sud și aflată în apropierea zidului de incintă, probabil și a unei porți a orașului antic. Deși tipul edificiului căruia fațada i-a aparținut nu poate fi precizat, este vorba cel mai probabil de un edificiu public cu un aspect monumental, fapt atestat atât de folosirea marmurei cât și de analogiile cu orașele din Asia Mică. Descoperirea pieselor de marmură cu decor neterminat indică existența unui șantier de construcție și nicidecum a unui atelier de prelucrare a marmurei.

Existența la nivelul portului antic a unei străzi antice care străbătea orașul de la vest la est, rămâne în continuare o ipoteză.

Localizarea și orientarea edificiului cu scară, a celui cu mozaic și a termelor de la Poarta 1 dovedesc clar că faleza de sud-vest a Tomisului a avut parte de o amenajare în terase extinsă până în dreptul cheiului genovez. Faptul că edificiul cu scară de lângă cortina de vest a zidului de incintă datează din a doua jumătate a sec. al II-lea sau cel mai târziu de la începutul sec. al III-lea este un indiciu în plus că sistematizarea falezei portului Tomisului a avut loc mai devreme decât se presupunea până acum, pe baza datării edificiului cu mozaic la începutul sec. al IV-lea.

#### 4. c. Drumurile vechi / antice

Comparația între planurile Vincke respectiv Polonic și planul de la 1898 permite recunoașterea a nouă, respectiv zece drumuri „vechi” care în urma sistematizărilor succesive au fost transformate în străzi și bulevarde sau au fost distruse de construcții moderne. Traseul acestora este relevant pentru determinarea extinderii necropolelor tumulare și a porților de acces în oraș. Descrierea cea mai amănunțită a acestora se găsește la Polonic și este aici reprodusă și însoțită de denumirea modernă a străzilor.

„S-au constatat următoarele drumuri vechi care eșeau din orașul antic:

1. Prin zidul înconjurător despre apus pe la Bariera Mangaliei eșea un drum vechiu care ducea pe malul mării și al cărei urme se cunosc încă la locul unde trece prin valul mare de pământ. (Drum I)

2. Tot de la Bariera Mangaliei ducea spre sud pe lângă șoseaua actuală Constanța - Mangalia trecând prin plantațiile orașului. (corespunde străzii Traian, Drum H)

3. Un alt drum care trecea probabil prin vâlcea care merge la nord și paralel cu calea ferată, și care ducea pe lângă valul cel mic de pământ spre Midgedia. (corespunde bulevardului Brătianu, Drum G)

4. Prin cimitirul turcesc se vede urmele unui drum vechiu care duce spre nord vest și care la apus de magaziile orașului se bifurcă (Drum F)

5. Mai spre răsărit găsim urmele unui alt drum vechi care trece pe la nord de Iarâm Tabia și care se cunoaște bine fiind tăiat în teren. (Drum E)

6. Din mijlocul laturei de nord a orașului antic vedem cum eșea un drum antic care este adânc tăiat în teren (-5 m) având pe lângă dânsul în ambele laturi pe lângă strada Dorobanților movili înalte în care s-au găsit sarcofage antice – el trece apoi la apus pe lângă Movila înaltă Avra Tepe apoi prin orașul cazărmilor și duce spre nord nord vest. (corespunde străzii Gen. Manu, fosta stradă Militară, Drum D)

7. Mai spre răsărit de șoseaua actuală care duce la Anadolchioi (Tulcea) (corespunde bulevardului Tomis, Drum C) se văd urmele unui alt drum antic mai ales se vede tăetura lui prin teren în cimitirul israelit – pe lângă acest drum se văd mai ales în apropierea orașului înșirate movile antice (corespunde bulevardului Mircea cel Bătrân, Drum B)”

Care dintre aceste drumuri au existat încă din antichitate este clar relevat de tumuli înșiruiți de-a lungul lor, bine cunoscut fiind faptul că drumurile antice erau flancate de monumente funerare:

Drumul B, care corespunde astăzi bulevardului Mircea cel Bătrân trebuie să fi fost unul dintre cele mai importante drumuri antice, întrucât conducea dinspre Tomis spre nord (la Histria), prin poarta de est (P1) a incintei romano-bizantine.<sup>64</sup>

De asemenea antic este traseul drumului D, corespunzător străzii Gen. Manu (fostă Militară) care conduce exact la poarta P3.

<sup>64</sup> Rădulescu 1995-1996, p. 89.



Drumul H corespunde șoselei Mangaliei și străzii Traian și pare asemenea drumului B să fie una dintre cele mai vechi artere urbane ale orașului. Împreună cu drumul I care urmează linia coastei făcea legătura dintre Tomis și Callatis. Nu ar fi exclus ca drumul I să fi fost continuarea acelei străzi care străbătea portul de la est la vest și conducea spre poarta P5. Faptul că pe hărțile din sec. XIX acest drum I străpungea incinta orașului asemenea drumului H în dreptul așa-numitei Bariere a Mangaliei, deci la o cotă de nivel superioară nivelului portului și porții P5 poate fi explicat prin fenomenul de tip viroagă (râpă adâncă), care a afectat faleza tomitană la vest de cheiul genovez.

Drumul G care făcea legătura cu Tropaeum Traiani și cu interiorul Dobrogei străpungea incinta romano-bizantină tot în partea ei de vest și conducea printr-o stradă paralelă cu viitoarea stradă Traian până în estul Peninsulei, în dreptul drumului B. Traseul intraurban al acestei străzi nu mai poate fi reperat astăzi, acesta fiind deviat spre nord.

Așadar traseele drumurilor antice nu numai că ajută la identificarea porților de acces în oraș și la identificarea necropolelor antice, dar arată clar că structura urbană a Constanței moderne este clădită pe axele urbane antice.

#### 4. d. Trama stradală în Peninsulă

Sistematizarea la care este supus orașul Constanța începând cu 1878 afectează, așa cum o arată foarte clar comparația între planurile lui Vincke, Polonic și cel de la 1898 zona de la nord de incinta romano-bizantină, adică necropolele tumulare aflate de-a lungul drumurilor antice (comp. Fig. 1, 2 cu Fig. 3). Aceleași planuri sunt mărturia faptului că sistematizarea păstrează traseele drumurilor antice și că edificiile private construite în perimetrul Peninsulei după 1878 respectă trama stradală existentă la începutul sec. al XIX-lea și redată de planul Vincke.

O analiză atentă a tramei stradale din sudul Peninsulei relevă faptul că cel puțin patru dintre străzile care coboară dinspre Piața Ovidiu spre sud-est sunt paralele și la distanță aproximativ egală unele de altele.<sup>65</sup> Acest fapt este surprinzător pentru că structurile urbane de factură orientală, cum a fost Kustendje pentru cel puțin cinci secole au un aspect neregulat. Dar, așa cum observă și călătorii străini, orașul turcesc s-a dezvoltat pe structura antică existentă, aceasta fiind încă vizibilă în sec. al XIX-lea, străzile de atunci păstrând încă pavajul antic.<sup>66</sup> Referirile făcute de Pârvan,<sup>67</sup> rezultatele săpăturilor din parcul Catedralei publicate de Rădulescu și Scorpan,<sup>68</sup> precum și cele de pe str. Revoluției discutate de Papuc,<sup>69</sup> care au arătat că orientarea unor monumente antice ar corespunde traseului străzilor moderne permit reconstituirea ipotetică a tramei stradale antice în zona de sud a Peninsulei. Aceasta cuprinde cel puțin patru axe (străzi) orientate de la nord-est la sud-vest și care coboară din dreptul Pieței Ovidiu spre sud. Ele sunt întretăiate, în unghi aproape drept, la distanțe aparent egale de străzi cu orientarea est-vest.<sup>70</sup> Aceste indicii permit doar reconstituirea ipotetică a unei structuri urbane ortogonale restrânse la nivelul sudic al Peninsulei.

Deși există teorii care identifică Piața Ovidiu cu *agora* anticului Tomis, nu există nici un fel de urme de edificii antice sau alte urme materiale care să susțină această teorie. Într-adevăr caracterul public, în sens de spațiu neocupat de edificii private – al acestui spațiu de formă rectangulară, poate fi atestat încă de la începutul sec. al XIX-lea. Surprinzător este însă faptul că nici un fel de edificiu de cult, fie el creștin, din perioada bizantină sau musulman, din perioada otomană nu îl flanchează sau nu se află dispus pe el. Este binecunoscut și atestat faptul că spațiile și edificiile publice antice își păstrează caracterul și în perioada medievală și modernă, mai ales cele de cult, care devin din temple biserică și apoi moschei. *Agora* înfloritorului oraș Tomis

<sup>65</sup> Astăzi străzile Ovidiu, Titulescu, Arhiepiscopiei, Maior Șonțu și poate și Revoluției.

<sup>66</sup> „des rues paveés de longues dalles de marbre“, v. Michel 1862, p. 226, „the stret through them was the ancient paved street of the Roman city; the flagstones and pavement remaining in some places“, v. Spratt 1856, p. 204.

<sup>67</sup> „în adevăr, nu e loc în peninsula ocupată azi de oraș, unde săpând să nu găsim puternice substrucții antice. [...] întreaga stradă Lascăr Catargiu s'a constatat a fi suprapusă de un șir de clădiri antice; pe strada Al. Lahovari, la d-l Butar și alătura, în dosul bisericii grecești, s'au găsit urme de clădiri, inscripții și un torso apolonic de marmură“, v. Pârvan 1915, p. 422.

<sup>68</sup> Singura zonă cercetată sistematic este cea din parcul Catedralei, Rădulescu *et al.* 1973, p. 339, 344; Rădulescu, Scorpan 1975, p. 19.

<sup>69</sup> Papuc 2005, p. 61-62.

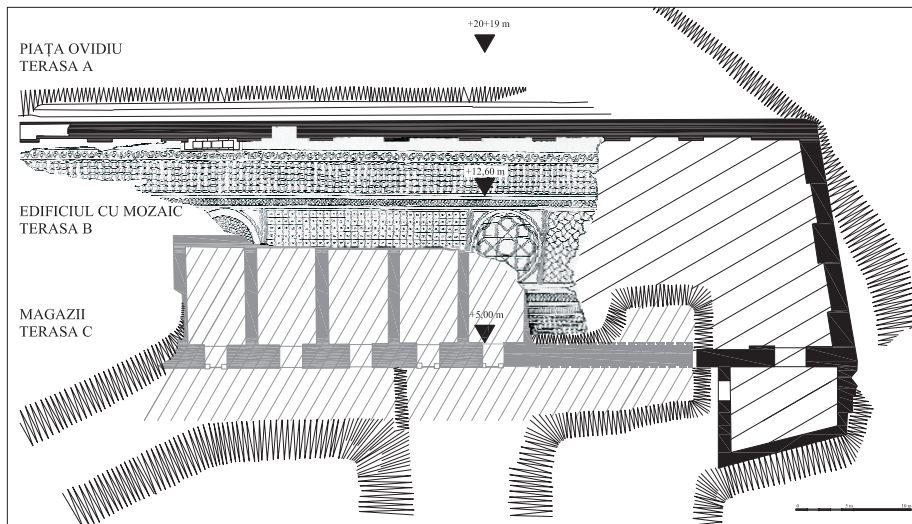
<sup>70</sup> Astăzi străzile Cantacuzino, Georgescu, Reiner.



Fig. 8. „La serpentina”. Sistem de turnuri pe latura de vest a incintei romano-bizantine. Arhiva MINAC, Fototecă, cl. 496.



Fig. 9. Atelierul de prelucrare a marmurei. Arhiva MINAC, Fototecă, cl. 488.



**Fig. 10.** Edificiul cu mozaic. Terasa A, B și C.

N. Toma după V. Canarache, *L'édifice à mosaïque découvert devant le port de Tomis*, StCl 3, 1961, fig. 1.

trebuie să fi avut edificii impunătoare (portice, basilici, temple) după cum o atestă piesele de arhitectură descoperite la Tomis, care cel mai devreme în perioada bizantină ar fi fost transformate în edificii creștine. Cercetările lui Rădulescu au evidențiat însă că basilicile creștine erau localizate în apropierea străzilor principale: basilica cu criptă la sud de str. Traian (Drum H) și basilica episcopală în nord-est, la vest de str. Mircea cel Bătrân (Drum B).

Pentru zona de nord a Peninsulei hărțile din sec. al XIX-lea nu oferă informații care să permită observații referitoare la situația antică, cu excepția traseelor drumurilor B și H care au fost deja discutate și a două edificii moderne care nu pot fi identificate.

Rezumând: doar vârful sudic al Peninsulei trădează existența unei posibile trame stradale „ortogonale” ale cărei origini trebuie căutate în perioada antică, chiar preromană.

### 5. Observații finale (Fig. 4)

Traseul zidului de incintă romano-bizantin (*InN*) demonstrează că extinderea orașului roman ține cont de topografia locului, dar mai ales că urmărește integrarea falezei portului din sudul orașului.

Identificarea edificiului cu scară în extremitatea de vest a acestei faleze, în imediata apropiere a zidului de incintă demonstrează că toată faleza de sud-vest a Peninsulei, de la Poarta 3, trecând prin dreptul edificiului cu mozaic și până la edificiul termal de la Poarta 1 era amenajată urbanistic în antichitate. Modul în care această zonă era amenajată poate fi reconstituit cu certitudine: este vorba de terasare, pe cel mult patru niveluri, așa cum este cazul edificiului cu mozaic. Observația de natură tehnică, cum că toate edificiile din această zonă sunt construite în tehnica *opus mixtum* cu o fațadă sau amenajări interioare de marmură, dovedește în primul rând că aceste construcții datează din perioada romană, dar nu constituie un argument suficient pentru a le atribui unui program edilitar unitar.

Edificiul cu scară trebuie identificat cu un edificiu public având o fațadă monumentală de tip *scaenae frons* construită complet din marmură. Ipotezele care susțineau identificarea acestui complex cu un templu sau cu un atelier de prelucrare a marmurei au fost infirmate. Faptul că o parte din piesele arhitectonice au un aspect neterminat (sunt nedecorate) indică mai degrabă un șantier de construcție.

Arhitectura de marmură, prin decorul și inscripțiile ei, este cea care oferă argumente pentru datarea edificiului cu scară, respectiv a termelor de la Poarta 1, în a doua jumătate a sec. al II-lea – începutul sec. al III-lea, în orice caz înainte de sec. al IV-lea când este datat edificiul cu mozaic. Pentru topografia tomitană

aceasta înseamnă că amenajarea falezei portului începe cel târziu în a II-a jumătate a sec. al II-lea și că în perioada severilor atingea deja cele două extreme, vestică, respectiv estică.

Atât edificiul cu scară cât și cel cu mozaic indică faptul că faleza de sud-vest a Peninsulei tomitane adăpostea în perioada romană numeroase edificii cu caracter public. Săpăturile din sudul Peninsulei, din parcul Catedralei, asemenea săpăturilor, e adevărat restrânse, de pe faleza de est sunt singurele care au dezvelit edificii cu caracter privat. Coroborând aceste observații cu rezultatele săpăturilor lui Rădulescu, care în partea de nord a orașului, în imediata apropiere a curtinei nordice a zidului de incintă, nu a depistat urme de locuire, iar în partea de vest a descoperit urmele unei zone de producție a cărămizilor, se poate presupune că în perioada romană spațiile publice se concentrau în partea de sud și sud-vest a Peninsulei, pe terase orientate spre port, pe când platoul stâncos al Peninsulei adăpostea în partea de sud amenajări private probabil pe o structură ortogonală, iar mai spre vest zone de producție.

Observațiile referitoare la faleza portului orașului Tomis aici discutate arată că aceasta adăpostea încă de la sfârșitul sec. al II-lea – începutul sec. al III-lea edificii publice care în vest ajungeau până la incinta *InN*. Acceptarea ca moment al construcției acestei incinte (*InN*) ultimul sfert al sec. al III-lea ar însemna pentru topografia antică că zona falezei și portul să fi fost în afara zidurilor cetății. Ținând seama de faptul că Tomisul era în perioada sec. II – III un oraș foarte prosper, capitală a zonei grecești din zona vest-pontică și că această prosperitate se baza în primul rând pe activitățile comerciale derulate prin port, este foarte greu de conceput o astfel de structură urbană cu un sistem portuar lipsit de apărare.

În aceste condiții propun, în concordanță cu argumentele prezentate de Suceveanu în sprijinul unei posibile antedatări a incintei romano-bizantine (*InN*), datarea construcției *InN* în perioada cuprinsă între perioada antoniniană târzie și cea severă, în vremea de maximă prosperitate și de recunoaștere pe plan regional a Tomisului.

Aglomerarea de drumuri antice și necropole tumulare în nord-estul (Drum B, C, D), dar mai ales în vestul Peninsulei (Drum G, H, I), confirmă pe de o parte poziția principalelor porți ale incintei antice (P1-P3), iar pe de altă parte permit reconstituirea în partea de vest a incintei romano-bizantine a două noi porți (P4, P5).

Localizarea probabilă a edificiului cu scară în vecinătatea unei porții P5 precum și mențiunile referitoare la existența unui pavaj și marcarea pe planurile vechi a unui drum de coastă (Drum I), face foarte probabilă existența în perioada romană a unei străzi antice la nivelul portului, stradă care de altfel ar avea numeroase paralele în lumea antică.

Zona de sud a platoului Peninsulei constănțene este singura care trădează un sistem stradal ortogonal, documentat încă de la începutul sec. al XIX-lea, când străzile portului otoman Kustendje păstrau încă pavajele antice. Coroborând această observație cu rezultatele săpăturilor din parcul Catedralei, care au evidențiat urme de locuire din perioada elenistică până în perioada bizantină, se poate presupune că această zonă adăpostește cele mai vechi urme de amenajare de spațiu privat din perimetrul anticului Tomis. Actuala piață Ovidiu conservă încă de la începutul sec. al XIX-lea un caracter de spațiu public. Lipsa urmelor materiale antice nu permite însă precizări referitoare la funcția ei în perioada preotomană, deși atât faptul că sistemul stradal ortogonal din sudul Peninsulei converge spre ea, cât și faptul că terasa A a edificiului cu mozaic o flanchează la sud sunt indicii care pledează cel puțin pentru o poziție relevantă a acestei zone în structura urbană antică.

Referitor la structura urbană în nordul Peninsulei singurele repere oferite de materialul cartografic aici analizat sunt cele două axe stradale, marcate de traseele intraurbane ale drumurilor B (pe direcția nord-sud) și respectiv H (pe direcția vest-est).

Doar planul Vincke marchează traseul fortăreței otomane *InS*, care după cum relatează Spratt ar suprapune un zid antic. Este atestat atât epigrafic cât și literar că Tomisul a avut cel mai târziu în perioada elenistică și romană-timpurie o incintă al cărei traseu includea în perioada lui Ovidiu și un tumul înalt. Această incintă trebuie să fi inclus sudul Peninsulei, aceasta fiind singura zonă unde au fost identificate urme elenistice și ar corespunde ca localizare traseului fortăreței otomane. Incinta elenistică își va pierde rolul de apărare după construcția *InN*, cel mai probabil în a doua jumătate a sec. al II-lea, fapt ce nu înseamnă neapărat că a fost demantelată, bine cunoscută fiind practica antică a zidului intermediar de apărare (*diateichisma*). În lipsa unei cercetări sistematice, identificarea traseului *InS* cu traseul incintei preromane trebuie să rămână o ipoteză.

## 6. Epilog

În timpul redactării acestui studiu cotidianul bucureștean *Gândul* cita reprezentanți ai Ministrului Transporturilor, care puneau întârzierile la infrastructura de transport a Constanței pe seama siturilor arheologice.<sup>71</sup> Prezentul articol folosește ca surse primare hărți și însemnări ale (n.b.) unor ingineri constructori și topografi europeni, singurele informații despre topografia unui peisaj antic care din cauza schimbării de atitudine vis-a-vis de vestigiile acestei epoci a fost sacrificat intereselor de infrastructură. Și dacă siturile antice sunt pentru mulți ingineri constructori o piedică, sper ca atitudinea colegilor lor din sec. al XIX-lea să le fie măcar un exemplu.

### Bibliografie

- Alexandrescu-Vianu 1992 = Alexandrescu-Vianu M., *Pour une nouvelle datation de la statue drapée de Tomis*, AA 1992, p. 453-467.
- Allard 1859 = Allard C., *Souvenirs d'Orient. La Bulgarie orientale*, Paris, 1859.
- Asgari 1990 = Asgari N., *Objets de marbre finis, semi-finis et inachevés du Proconèse* în Waelkens M., *Pierre éternelle du Nil au Rhin*, Bruxelles, 1990, p. 106-126.
- Barbu 1961 = Barbu V., *Considérations chronologiques basées sur les données fournis par les inventaires funéraires des nécropoles tomitaines*, StCl 3, 1961, p. 203-225.
- Barkley 1876 = Barkley H.C., *Between the Danube and Black Sea or Five Years in Bulgaria*, Londra, 1876.
- Béarn 1828 = de Béarn H., *Quelques souvenirs d'une Campagne en Turquie*, Paris, 1828.
- Berns 2002 = Berns C., *Frühkaiserzeitliche Tabernakelfassaden. Zum Beginn eines Leitmotivs urbaner Architektur in Kleinasien* în Berns C. et al, *Patris und Imperium: kulturelle und politische Identität in den Städten der römischen Provinzen Kleinasien in der frühen Kaiserzeit*, Leuven - Paris, 2002, p. 159-174.
- Böttger 1975 = Böttger B., *Die römische Thermen in Varna*, Das Altertum 23/1, 1975, p. 29-36.
- Bordenache 1960 = Bordenache G., *Attività edilizia a Tomi nell'II secolo dell'e.n.*, Dacia N.S. 4, 1960, p. 255-272.
- Bucovală 1977 = Bucovală M., *Le grand édifice romain à mosaïque de Tomi*, Constanța, 1977.
- Canarache 1961 = Canarache V., *L'édifice à mosaïque découvert devant le port de Tomis*, StCl 3, 1961, p. 227-240.
- Canarache 1969 = Canarache V., *Das archäologische Museum in Konstanz*, (Publicațiile Muzeului de arheologie Constanța), Constanța, Brașov, 1969.
- Canarache et al. 1963 = Canarache V., Aricescu A., Barbu V., Rădulescu A., *Tezaurul de sculpturi de la Tomis*, București, 1963.
- P. Covacef 1998 = Covacef P., *Despre un tumulus la Constanța (Un răspuns tehnic la o întrebare a D-lui Dan Slușanschi)*, Pontica 31, 1998, p. 260-264.
- P. Covacef 2007 = Covacef P., *Povestea Farului Genovez*, Constanța, 2007.
- Z. Covacef 1992 = Covacef Z., *Activitatea sculpturală la Tomis în secolele I - III p. Chr*, Pontica 25, 1992, p. 207-219.
- Z. Covacef 2005 = Covacef Z., *Templele Tomisului*, Peuce N.S. 3-5, 2005-2006, p. 159-172.
- Feuser 2009 = Feuser, S., *Der Hafen von Alexandria Troas*, Asia Minor Studien 63, Bonn, 2009.
- Leblanc, Pocard 1999 = Leblanc J., Pocard G., *Étude de la permanence de tracés urbains et ruraux antiques à Antioche-sur-l'Oronte*, Syria 76, 1999, p. 91-110.
- Michel 1862 = Michel J., *Les travaux de défense des romains dans la Dobroudcha. Küstendje et le retranchement connu sous le nom de Fossé de Trajan; d'après les documents réunis pendant la mission danubienne*, Mémoires de la Société Impériale des Antiquaires de France 3, 1862, p. 215-258.
- Papuc 2005 = Papuc G., *Aprovizionarea cu apă a cetății Tomis în epoca romană și romană târzie*, Constanța, 2005.
- Pârvan 1914 = Pârvan V., *Archäologische Funde im Jahre 1913. Rumänien*, AA 1914, p. 429-442.

<sup>71</sup> A. Bărbulescu, D. Boța, *Dacii și romanii atacă autostrăzile, de la Arad la Constanța*, *Gândul* 24.08.2009.

- Pârvan 1915 = Pârvan V., *Zidul cetății Tomis*, ARMSI, serie II, 1915, p. 415-444.
- Polonic Mss. = Polonic P., *Ruinele orașului antic Tomis de la Constanța*, Academia Română - Fond Pamfil Polonic, Mss. Nr. III, Plic I, Nr. 9, p. 51-77.
- Rădulescu *et al.* 1973 = Rădulescu A., Scorpan C., Papuc G., Coman E., Stavru C., *Recente cercetări arheologice la Tomis 1971-1972*, Pontica 6, 1973, p. 333-350.
- Rădulescu, Scorpan 1975 = Rădulescu A., Scorpan C., *Rezultatele preliminare ale săpăturilor arheologice din Tomis (Parcul catedralei) 1971-1974*, Pontica 8, 1975, p. 9-54.
- Rădulescu 1991 = Rădulescu A., *Recherches archéologiques récentes dans le périmètre de la cité de Tomis*, în Popescu E., Iliescu O., Teoteoi T., *Études byzantines et post-byzantines*, București, 1991, p. 23-46.
- Rădulescu 1995-1996 = Rădulescu A., *Zidul de apărare al Tomisului, de epocă târzie, în reconstituirea sa actuală*, Pontica 28-29, 1995-1996, p. 83-93.
- Robert 1857-1858 = Robert M., *Débris antiques recueillis en 1855 a Kustendjé (Dobrudja) în Mémoires de l'Académie nationale de Metz* A 39, Ser. 2, 1857-1858, p. 377-382.
- Sack 1989 = Sack D., *Damaskus. Entwicklung und Struktur einer orientalisches-islamischer Stadt*, DF 1, 1989.
- Spratt 1856 = Spratt Capt. T., *Route between Kustenjë and the Danube by the Kara-su and Yeni-Keui Valleys, with Observations on the Navigation of the Kara-su Lakes and their Origin*, Journal of the Royal Geographical Society 26, 1856, p. 203-210.
- Suceveanu 1969 = Suceveanu Al., *Observations sur la stratigraphie des cités de la Dobrogea aux II<sup>e</sup> – IV<sup>e</sup> siècles, à la lumière des fouilles d'Histria*, Dacia N.S. 13, 1969, p. 329-366.
- Suceveanu 1977 = Suceveanu Al., *Viața economică în Dobrogea romană, secolele I – III e.n.*, București, 1977.
- Suceveanu, Barnea 1991 = Suceveanu Al., Barnea Al., *La Dobroudja romaine*, București 1991.
- Tafrafi 1930 = Tafrafi O., *Ruinele unei clădiri din epoca imperială romană la Constanța, astăzi dispărute*, ArtArh 3, 5-6, 1930, p. 52-55.
- Toma 2004 = Toma N., *Capiteluri corintice romane de la Tomis, Grupul de capiteluri „serviliene“*, Peuce N.S. 2, 15, 2004, p. 73-94.
- Toma 2008 = Toma N., *Eine Gruppe von Pilasternkapitelle korinthischer Ordnung aus Tomis*, Dacia N.S. 52, 2009 (în curs de apariție).
- Vincke 1840 = Vincke - . von, *Das Karaßu-Thal zwischen der Donau unterhalb Rassoowa und dem Schwarzen Meere bei Küstendschi*, Monatsberichte der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 1, 1840, p. 179-186.
- Ward-Perkins 1992 = Ward-Perkins J.B., *Nicomedia and the Marble Trade*, în Dodge H., Ward-Perkins B. (ed.), *Marble in Antiquity. Collected Papers of J.B. Ward-Perkins*, Archaeological Monographs of the British School at Rome, 1992, p. 61-107.