

TRADIȚIA GENOVEZILOR LA CONSTANȚA

Din grupul monumentelor arhitectonice din orașul Constanța, cu o origine mai puțin cunoscută, face parte și unul din cele mai vechi faruri de pe țărmul românesc al Mării Negre, numit de localnici și în ghiduri, prin tradiție, Farul genovez.

Acest far este amplasat în zona Cazinoului din Constanța, lângă Muzeul Mării și în fața stâncilor Medeei, denumire, de asemenea, păstrată în tradiția locală, amintind de legenda Argonauților.

De altfel, acest colț de sud-est al zonei peninsulare a orașului Constanța este cunoscut din toate timpurile ca un loc periculos ca un loc de joncțiune a curenților marini, bătut năpraznic de valuri în timpul furtunilor și ca loc periculos pentru navele de diferite tipuri care eșuau aici datorită plăcilor de rocă aflate sub apă.

Istoria cetății Tomis începe cu numele ei, așa cum arată poetul Publius Ovidius Naso în "Tristia", III, 9, de la peripețiile argonauților.

Existența unui far aici, plasată de localnici în vremea genovezilor, este justificată chiar pentru epoci mai vechi.

Promontoriul pe care se află actualul far numit Farul genovez oferea prin ridicarea aici a unui turn de piatră înzestrat cu un mod de iluminare (indiferent care), locul cel mai vizibil de avertizare al navelor.

Să parcurgem, succint, datele diferitelor etape ale orașului - port Constanța pentru a ilustra miezul de adevăr al legendelor transmise în timp despre stâncile Medeei și farul amplasat în dreptul lor.

Vad favorabil comerțului, într-o epocă, zonă de bogate resurse Tomisul, considerat "metropola Pontului", a adăpostit, într-o conviețuire îndelungată, pe geți, coloniștii greci și romani. Viața economică, distrusă în urma trecerii avarilor și slavilor, este relăcută de bizantini. Sub Constantin ce Mare, vechiul Tomis cunoaște o nouă înflorire, sunt construite întărituri de apărare și e ridicat un cartier nou care va primi numele de Constantiniana (de la numele fiicei împăratului). Această denumire se va perpetua pentru portul nostru de la Marea Neagră sub numele prescurtate de Constanteia, Constantia și apoi Constanța, aceasta din urmă menționat ca atare de portulanele genoveze (Constanza). În secolul al XIII-lea, genovezii întemeiază la Constanța și Mangalia comptuare comerciale.

Din secolul următor, orașul cunoaște o perioadă de regres datorită distrugerilor suferite în timpul expediției lui Ali Pașa (1393). Sub stăpânirea otomană va sta timp de patru secole și jumătate (1420-1877).

Ne vom opri mai pe larg la perioada când genovezii au poposit aici, cât și asupra construcțiilor făcute de ei, ale căror vestigii se vor păstra în timp. Cunoscuți în legendele turcești ca niște năzdrăvani ciclopi, și-au fixat primele așezări în Constantinopol

(Galata) în timpul împăratului Manuel Comnenul (1160). Corăbiile lor nu aveau acces în Marea Neagră. De abia prin tratatul de la Nymphaeum din 13 martie 1261, împăratul Mihail al VIII-lea Paleologul le-a acordat acest drept, iar ei și-au înființat două emporii, la Pera și Caffa. Astfel, în secolul al XII-lea, genovezii aveau mână liberă în comerțul cu Orientul, iar comptuarele înființate de ei pe malul stâng al Pontului, la Mangalia și Constanța, ca și porturile dunărene Chilia, Giurgiu, Calafat vor cunoaște o activitate evidentă. În acest timp, populația românească majoritară atât în partea maritimă a Dobrogei, cât și în partea ei dunăreană, suportă atacurile mongolilor, cu care genovezii, războinici și negustori deopotrivă, se aflau în bune relații.

Unul din punctele cele mai importante de descărcare a mărfurilor era Vicina, atestată atât în registrele notarilor din Pera și Caffa, cât și în alte documente. Aici se descărcau stofe de lux, postavul lombard și franțuzesc, mătăsuri din Orient, saci de in din Caffa și se încărcau cereale, miere, lemn etc. Amintită în portulanul lui Piero Visconti din 1318, păstrat la Biblioteca imperială din Viena, Constanța nu a avut dezvoltarea impetuoasă a Vicinei, dar o serie de surse mai vechi și mai noi atestă activitatea sa. Interesați în comerțul cu țările române, genovezii își vor menține cu forța armelor comptuarele dobrogene, vaduri din care corăbiile lor transportau importante produse. Acei "marchands et guerriers", veniseră să se stabilească prin părțile cele mai îndepărtate, atestă o sursă, în sensul locuirii (stabilirii) multor genovezi în porturile pontice și dunărene.

La Constanța, genovezii au lăsat amintirea unor construcții trainice. Ei au reamenajat un mic port, au construit depozite, un dig care înainta în golf și un zid de apărare. Prin 1374, genovezii sunt menționați în confruntare cu Dobrotici, protector al unor cetăți porturi la mare și Dunăre. Luptele au avut ca bază dorința populației românești din zonă de a ieși de sub tutela economică a genovezilor și de a pune capăt jafurilor practicate de ei. Lungul conflict s-a terminat, însă, prin ocuparea Chiliei, în anul 1381, de către genovezi și în urma tratatului de la Pera, încheiat de genovezi cu urmașul lui Dobrotici, Ivanco, în 27 mai 1387.

Este posibil ca portul Mangalia (notat în portulanalele medievale cu nume relativ diferite, Pancalia, Pangalia, Panqualia, apoi Mangalia) în care genovezii au construit un comptuar, magazii și un zid de apărare, să fi căzut sub influența lui Dobrotici. Surse competente arată că acest despot "se întindea pe un teritoriu cuprins între Varna și linia Silistra-Mangalia".

Nu același lucru îl putem afirma despre Constanța, care a fost dominată de bizantini și apoi de genovezi. Aceasta până la stăpânirea exercitată de Mircea cel Bătrân și urmașii acestuia în Dobrogea. În continuare este posibil ca nu numai arcașii lui Mircea, dar și pânzele lui Ștefan să fi cunoscut țărmul constănțean.

După căderea Dobrogei sub stăpânirea otomană, centrul administrativ al provinciei este mutat la Babadag. Guvernatorul purta titlul de seraschier de Silistra.

De-a lungul stăpânirii otomane, Marea Neagră cu Numele de Kara-Deniz devine aproape un "lac turcesc", iar Constanța (Kustendje) mai păstrează în unele perioade caracterul unui mic port-schelă, pentru cereale și alte produse agricole îndreptate din țările române spre capitala otomană. Astfel, călătorii din prima jumătate a secolului

al XIX-lea prin Dobrogea vor consemna aici existența unei mici așezări și a unei schele cu activitatea sporadică. Hans Christian Andersen și Ion Ionescu de la Brad vor descrie cu nostalgie marmorele antice păstrate pe țărmul vechii cetăți greco-romane care a existat la începuturi aici.

Atât călătorii cât și martorii începutului de modernizare a Constanței vor sublinia imaginile încă existente ale construcțiilor genoveze la Constanța.

Astfel, Ion Ionescu de la Brad la 1850 arată că "Kustendje a fost un oraș vechi comercial, clădit de genovezi. Portul avea cheiuri construite din piatră cioplită, însă a fost așa de neîngrijit că descărcarea corăbiilor au sfârșit prin a-l umple".

Când în 1857, Compania engleză Danube and Black Sea Railway Co. Limited condusă de John Trevor Barklay a obținut de la guvernul otoman concesiunea construcției și exploatării portului și a liniei ferate Cernavodă-Constanța, a găsit mari porțiuni din fostul dig genovez și materialele de construcție pe care le va folosi pentru extinderea digului. Imaginea vechiului dig și a zidului se va păstra în timp. Deși la Constanța cheiul genovezilor a fost refăcut de englezi în anul 1860, totuși ruinele magaziiilor și porțiunea digului din fundul golfului erau în ființă, până la acoperirea lor de noile construcții românești. Alte surse atestă că la Constanța "zidul genovez" care se întindea de-a lungul portului constituia apărarea incintei orașului din secolul al XIII-lea. El era construit din blocuri de piatră cubice, de mici dimensiuni, așezate în rânduri orizontale relativ regulate.

Englezii au mai construit un atelier al căilor ferate, gara și magazinele de piatră pentru cereale. În partea de vest s-a ridicat pentru ei un cartier elegant de locuințe. Englezii au reușit să termine linia ferată Cernavodă-Constanța în anul 1860.

După dobândirea independenței, cele două construcții au fost răscumpărate de către guvernul român pentru suma de 17 milioane lei. Mai târziu, odată cu construirea podului de la Cernavodă, Constanța este legată și pe calea ferată de restul țării. Apreciindu-se valoarea economică a portului, la 29 martie 1885 s-a votat un credit de 21 milioane pentru lucrările de extindere. S-a început cu noul dig a cărui piatră fundamentală s-a pus la 16 octombrie 1896.

Concomitent cu lucrările pentru port, Compania John Trevor Barklay începe din 1856 realizarea unui far de stâncă din colțul de sud-est al Peninsulei. Este posibil ca acest far să fi fost reconstruit de englezi pe ruinele fostului far genovez. El a funcționat până în decembrie 1913. În primii ani ai secolului nostru, odată cu terminarea farului "Regele Carol", marinarii derutați de cele două lumini făceau manevre greșite la intrarea în port. De aceea, din 1913 s-a renunțat la serviciile vechiului far.

Despre Artin Aslan, constructorul farului, avem date destul de puține, transmise prin intermediul familiilor care l-au cunoscut. Considerăm totuși că redarea acestor date este interesantă prin caracterul lor inedit.

După pacea de la Paris (1856), Artin Aslan a fost transferat de la Odesa la Constanța, ca reprezentant al Companiei Barklay. Aici el a condus lucrările de construire ale farului, care ulterior a suferit mai multe modificări. Plasat pe coordonatele geografice: lat. 44 10', long. 28 41', farul avea lumina albă fixă, la 21 m peste nivelul mării și o vizibilitate până la 9,5 mile marine.

În prezent, acest far face parte din ansamblul de obiective turistice al falezii Cazinoului. El se află la circa 150 m N-E de Cazinou și la circa 50 m de faleză. Starea actuală se datorează mai multor restaurări, ultima fiind făcută în 1948. Este o construcție paralipipedică în bază până la 3,5 m și octogonală în rest.

Postamentul este compus din două trepte, peste care se ridică corpul paralelipipedic. Construcția este din zidărie masivă de piatră în forme regulate și netezite la exterior. Spațiul interior este cilindric și în el se desfășoară în spirală, scara din trepte de piatră. Acoperișul este format din șarpantă de lemn cu învelitoare de tablă. Nu prezintă nici un fel de picturi.

Pe fațada principală, deasupra sculpturii în basorelief ce reprezintă o corabie cu vâsle, se află o inscripție ce indică anul terminării construcției: 1860. A fost declarat în anul 1955 monument istoric și se află în custodia NAVROM-ului.

Astăzi, deși lipsit de funcționalitate, el este bine întreținut și prezentat vizitatorilor, în formă muzeistică, drept mărturie a prezenței și vechimii navigației aici, constituind un frumos și interesant punct de atracție. Putem conchide că denumirea de "far genovez", deși este improprie, marchează o tradiție.