

PORTUL ANTIC TOMIS ȘI PENINSULA SUBMERSĂ TOMIS, O AȘEZARE GETO-DACICĂ ANTERIOARĂ SOSIRII NAVIGATORILOR GRECI

Cercetări de arheologie submarină

de CONSTANTIN SCARLAT

Cercetările în domeniul istoriei maritime¹ au reprezentat o intensă preocupare în rîndul marinarilor români și o putem privi atît ca o tradiție, cît și ca o adevărată pasiune marinărească. În ultimul timp, cu ajutorul cercetărilor submarine istoria maritimă a obținut noi izvoare de documentare pentru perioada veche și străveche, referitoare atît la navigație² și amenajările portuare³ de pe țarmul de vest al Mării Negre, zona litoralului României, cît și la existența autohtonilor geto-daci pe aceste meleaguri din cele mai vechi timpuri⁴.

În continuarea prezentării descoperirilor submarine din zone portuare antice începută în anii precedenți, prezenta comunicare se referă la portul Tomis, la peninsula care adăpostește portul, la autohtonii străvechii așezări și la navigatorii greci trecători prin Tomis și temporar localizați pentru negoț la Tomis. Formele de relief și amenajările portuare se află astăzi în poziție submersă⁵.

¹ Lt. col. de marină Mihai Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei pînă la mare și pe coastele mării de la Varna la Odesa*, București, 1943; contra-amiral N. Negrescu, *Rolul marinei în războiul pentru întregirea neamului și recompensa finală (Icoane și documente de război)*, București, 1899; locotenenții Eugen Botez (Jean Bart) și Nicolae Klișescu, *Războiul pe Dunăre*, București, 1905; amiral Mihail Negru, *Viața României pe mare și pe Dunăre*, București, 1935; sublocotenent Stoicescu, *Flotilele în războaiele pe Dunăre (513 a.H. — 1913 d.H.)*, Constanța, 1915, sumar în „Buletinul Marinei”, din ianuarie 1925; locot. comandor Constantin Ciuchi, *Istoria marinei române în 18 secole*, București, 1906; dr. Sergiu Columbeanu, *Lupta pentru supremația mărilor*, Edit. Științifică, București, 1973, ș.a.

² B. Kozlowski, *Istoricul navei*, Edit. Științifică, București, 1960, p. 38—107; A. Retinschi, *Epopeea navelor*, Edit. Albatros, București, 1972, p. 18—19; Jean-Albert Foex, *La mer, le plus grand musée du monde antique*, „Science et vie”, nr. 658, Paris, 1972, p. 12—19; Constantin Scarlat, „Determinări topografice submarine asupra conturului țarmului vechi, condițiile de navigație spre Tomis”, în „Sectorul de cercetări subacvatice, din Muzeul Marinei Române — sala Tomis”; C. Scarlat, *Cercetări subacvatice — cel mai nou sector al Muzeului Marinei Române din Constanța*, în „Revista muzeelor și monumentelor”, seria muzeu, nr. 2, 1974, p. 26—30.

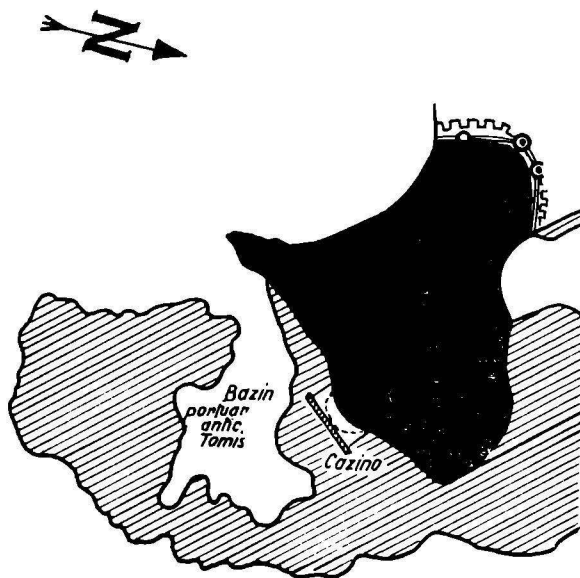
³ C. Scarlat, *Portul antic Callatis*, în AMN, nr. X, 1973, Cluj, p. 529—540.

⁴ Peninsula submarină de la Tomis oferă asupra existenței așezărilor geto-dacice anterioare sosirii navigatorilor greci. Faptul a fost sesizat, după descoperirea ei, la sesiunea științifică a Muzeului de Arheologie din Constanța în anul 1969, cu precizări făcute la sesiunile următoare din 1970—1973. În ultimii doi ani (1972—1973) majoritatea cercetărilor arheologice au început să se axeze pe studiul elementelor autohtone.

⁵ *Submers* — existent, staționar, aflat sub apă; *emers* — deasupra nivelului mării; *imersiune* — deplasare, evoluție, coborîre sub apă; *iners* — coborît sub apă, adus sau ajuns în submersiune, în sensul că n-a existat dintotdeauna sub apă.



a)



b)

Fig. 1 — Conturul reliefului submarin din sud, poziția bazinului portului antic față de peninsula Constanța. Identificare sub apă C. Scarlat — 1968.

Identificarea și reprezentarea lor pe o hartă se bazează pe determinările topografice submarine proprii⁶ din perioada 1968—1969, completate cu descoperirile făcute pînă la ora actuală⁷ (fig. 1).

Studiul înglobează atît arheologia clasică generală, cît și „arheologia navală”, solicitată pentru noi elemente de istorie a navigației și a construcțiilor portuare.

Urmărind conturul reliefului submarin reprezentat în fig. 2, remarcăm în zona situată la sud de cazinoul din Constanța un golf înconjurat de țărmlul peninsulei. Este o formațiune de relief natural, care, datorită condițiilor de adăpost contra valurilor de vînt și de hulă⁸ ce le oferea pentru staționarea navelor, a fost amenajat ca *bazin portuar* (fig. 3).

Fundul nisipos al acestui bazin, fundul propriu-zis al mării, se află la o adîncime de 9—10 m și este înconjurat de țărmlurile peninsulei, înalte și abrupte, alcătuite din blocuri de calcar de formă prismatică (fig. 3 și 6), cu muchiile și fețele exterioare drepte avînd înălțimea de 1,5 m, lungimea de 3 m, lățimea de 1,3—1,8 m, rostuite pe o direcție și suprapuse în număr de 3 sau 4 bucăți, în funcție de undulațiile fundului nisipos. Înălțimea blocurilor suprapuse este în medie de 5,5 m (linia superioară a șirului de blocuri). Cele aflate în rîndul superior sînt erodate de valuri și multe din ele rostogolite din lăcașul lor în zona cu nisip. Cele de la bază sînt îngropate pe jumătate în nisip. Aceste șiruri, dispuse ca un perete vertical ce formează cu suprafața mării un unghi de 90°, alcătuiesc cheiurile⁹ și danele¹⁰ pentru acostarea navelor în portul antic Tomis. Ele se aflau deasupra nivelului mării¹¹ și au ajuns¹² în poziție submersă datorită ridicării nivelului

⁶ C. Sarlat, *Topografia submarină*, în „Apărarea patriei”, nr. 3 (6205) din 1974, p. 6 ; M. Chirică și V. Pavlica, *Navigație*, Edit. Militară, București, 1959, p. 289—296 și urm. ; Gh. I. Balaban, *Conducerea navei*, Edit. tehnică, București, 1963, p. 100—101 ; I. Ștefan, *Submarinul*, Edit. Militară, 1963, p. 38—84, 180—192 ; Gh. Scurtu, *Asigurarea hidrografică a navigației maritime*, Edit. Militară, 1963, p. 26, 65—83, 150—188 ; 232—240 și documentele indicate.

⁷ Descoperirile făcute după anul 1969 se referă atît la obiectele arheologice, cît și la relieful submarin din zonele situate la nord și la sud de Constanța. Ridicările topografice din aceste zone reprezintă partea cea mai grea a lucrării din cauza traficului maritim intens, care generează pericole sub apă.

⁸ Valurile de hulă au o forță mai mare ca cele de vînt. Eroziunea țărmlurilor, a platourilor litorale, a reliefului submarin se datorește în cea mai mare parte acțiunii valurilor de hulă ; P. I. Bărbuneanu, *Mărilor și oceanele pămîntului*, Edit. Militară, București, 1959, p. 328—336 ; Gh. Scurtu, op. cit., p. 393 (v. — hulă — ewel, heavy swell) ; Gh. Bibicescu, A. Tudorică, Gh. Scurtu, M. Chiriță, *Lexicon maritim englez-român*, Edit. Științifică, 1971, p. 682, vezi : swell.

⁹ Pe cheiuri se găsesc instalații portuare și căi de acces pentru mijloacele de transport terestre (în limbaul marinăresc se pronunță „cheu” și nu „chei”, ca în lucrările literare) ; Gh. Bibicescu, A. Tudorică, Gh. Scurtu, M. Chiriță, op. cit., p. 757—758 („wharf” și urm.), p. 786 („cheu” — „quay”, „ramped cargo berth”), p. 37 („apron” (amer.) — „cheu” — „plotformă”).

¹⁰ Porțiune de cheu (dană) la care poate acosta o navă ; Gh. Bibicescu, A. Tudorică, Gh. Scurtu, M. Chiriță, op. cit., p. 69 (v. „Berth” — dană).

¹¹ Emerse în epoca antică. Un rînd de blocuri de calcar (cel superior) din alcătuirea danelor a fost rostogolit de valuri, deoarece se află pe fund în imediata apropiere. Apreciind după înălțimea bordului liber al navelor și a întregii porțiuni de bordaj situat deasupra liniei de plutire (opera moartă), deducem că aceste cheiuri și dane de acostare aveau o înălțime peste nivelul mării de 1,30—1,60 m.

¹² Asupra acestui fapt nu putem invoca oscilațiile scoarței, deoarece din punct de vedere geologic timpul este imperceptibil de mic comparativ cu asemenea transformări în decursul erelor geologice. În schimb, eroziunea produsă de valuri și răsturnarea blocurilor mari datorită imensei forțe a valurilor de vînt și de hulă sînt fenomene mult prea vizibile sub apă. Forța valurilor reprezintă principala cauză a imersunii (v. și nota 14).

mării¹³ cu circa 2 m (1 m pe mileniu), precum și datorită eroziunii produsă de valurile de vânt și de hulă.

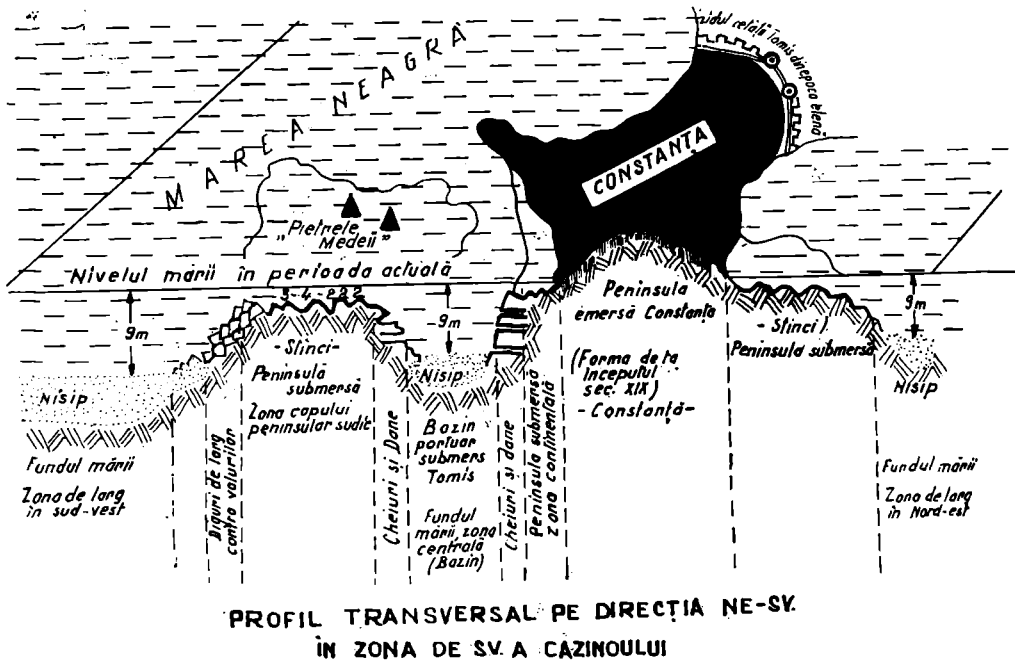


Fig. 2 — Detalii subacvatice în secțiunea profilului din bazinul portuar și peninsula care îl încadrează.

În această zonă, pe lângă faptul că valurile din direcția vântului cu cea mai mare intensitate¹⁴ au acționat direct, există și un puternic fenomen de interferență¹⁵.

¹³ Aceasta corespunde cu ridicarea nivelului întregului ocean planetar datorită transportului particulelor terestre (aluvionile cărate de fluviu) și depozitarea lor pe fundul mărilor. Zona de V și NV a Mării Negre reprezintă un specific hidro-meteorologic, o zonă în care se varsă patru fluviu, care au format marele platou continental din această zonă. Despre oscilațiile de nivel v. și O. Selariu, Studii asupra oscilațiilor de nivel la Constanța, în volum festiv în memoria geografului C. Brătescu, Comitetul de stat al apelor București, p. 105—111; C. Bondar, Marea Neagră, zona litoralului românesc — morfologie hidrologică, Institutul de Meteorologie și Hidrologie, București, 1973, p. 125—126, 146—147, 138—141. Despre platoul continental: transport, depuneri, sedimentări v. L. B. Ruhn, Bazele litologiei, Edit. Tehnică, București, 1966, p. 257—280; V. Papiu, Sedimente marine, Edit. Științifică, București, 1967, p. 156—168.

¹⁴ Cea mai mare intensitate a vântului care formează valuri ce pot avea acțiune abrazivă în funcție de orientarea țărmului este aceea a vântului din NE (pentru Tomis); v. și British Admiralty, Hydrographic Department, în „Black Sea Pilot“; Direcția Hidrografică a Marinei Române, în „Cartea Pilot a M. Negre“; C. Bondar, op. cit., p. 268—270, 181—200, 77—88; P. I. Bărbuneanu, op. cit., p. 316—318 și 347—348 (v. referirile la forța valurilor și tipica eroziune sesizată la Insula Șerpilor); C. Nicula, op. cit., p. 65—72.

¹⁵ Interferența valurilor de vânt din direcții diferite, cu valurile de hulă și cu diferiți curenți, crează efect puternic de eroziune și abrazivitate (de dislocare a materialului din țărm, din roci, din platoul litoral, care în zona din sudul Constanței este stâncos); v. și P. I. Bărbuneanu, op. cit., p. 342—346.

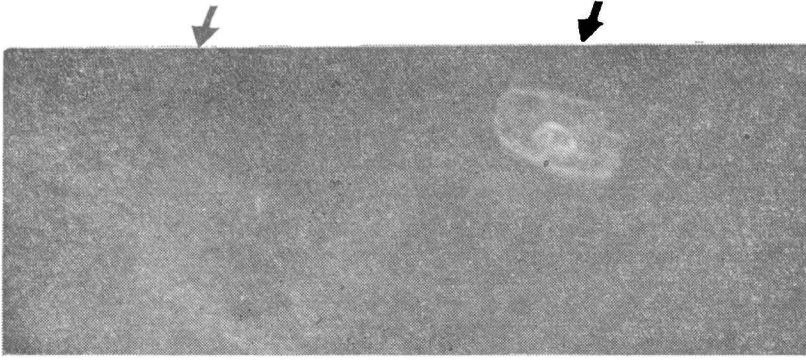


Fig. 3 — Blocurile prismatice roștuite care alcătuiesc danele de acostare. Se remarcă două îmbinări, în dreptul meduzei și în sectorul bancului compact de midii (scoici).

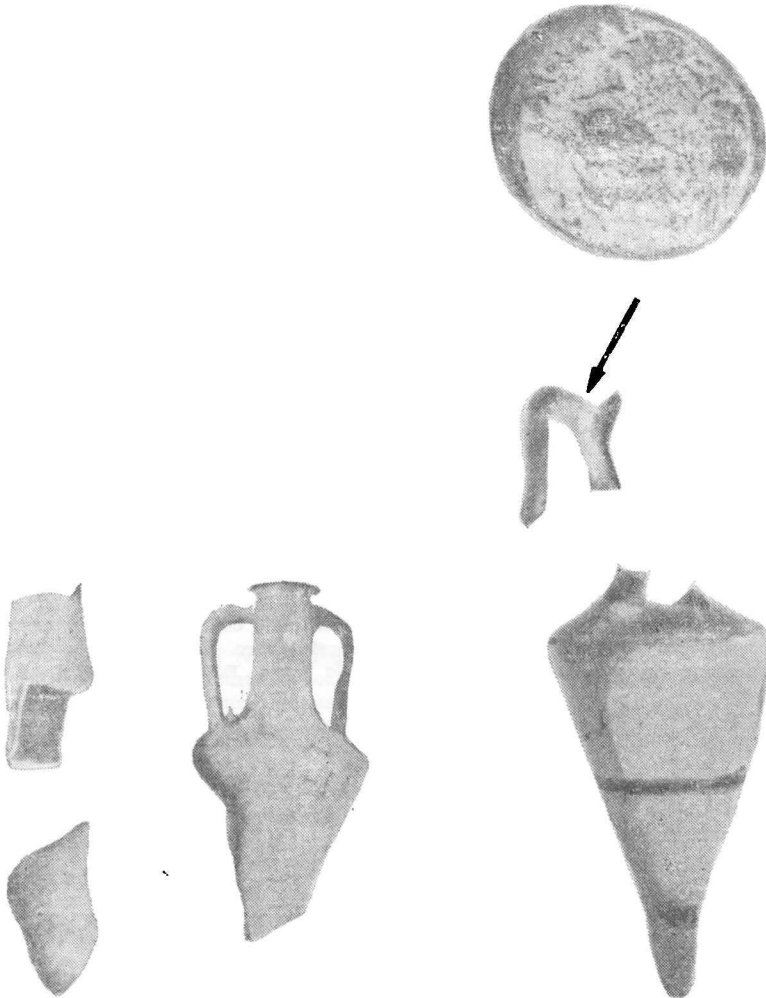


Fig. 4 — Amforă de Thasos din sec. al IV-lea î.e.n. și fragmente de același tip din zona danelor de acostare a portului (submers) Tomis.

Fig. 5 — Amforă de Rhodos din sec. al III-lea î.e.n., cu minier și ștampilă rotundă.

Datarea cheiurilor după ceramica greacă descoperită între blocuri (fig. 4 și 5), pînă la apariția altor dovezi, o consider din sec. al IV-lea î.e.n. Printre numeroase fragmente de ceramică¹⁶, *in situ* (căzută între blocuri de la descărcarea navelor), indicații pentru datare pot fi apreciate după amfora de Thasos¹⁷, sec. al IV-lea î.e.n. (fig. 4) și după amfora de Rhodos¹⁸, sec. al III-lea î.e.n. (fig. 5), împreună cu minerul¹⁹ ei de formă tipic rhodiană, cu ștampilă rotundă aplicată, pe partea superioară, avînd inscripție ce nu poate fi descifrată din cauza eroziunii. Obiectele se află în sala Tomis a Sectorului de arheologie submarină din Muzeul Marinei Române²⁰.

Cel mai vechi obiect fiind din sec. al IV-lea î.e.n. ne îndreptățește să apreciem vechimea amenajării portului din acest secol (IV î.e.n.). Prin amenajare trebuie să se înțeleagă construcții amplasate pe o formație naturală de relief, deci o alegere și o folosire a condițiilor naturale geografice, motiv pentru care grecii au debarcat la Tomis ca și la Callatis²¹. În această idee *motivul geografic nu trebuie confundat cu principalul motiv care este acela social, materializat prin ospitalitatea*²², prin dărnicia²³ localnicilor autohtoni geto-daci.

Fragmentele de ceramică autohtonă geto-dacică se găsesc în zonele situate imediat în spatele cheiurilor, deci în vechile zone terestre existente înainte de amenajarea portului, *ca dovezi deci ale așezărilor autohtone geto-dacice dinaintea celor grecești*. Acest fapt va fi mai bine precizat în studiul întreprins asupra peninsulei.

Tot în zona cheiurilor abundă fragmentele de amfore romane și bizantine, dar nu este exclus faptul ca acest bazin portuar (actualmente submers) să fi existat (cu deteriorări produse de valuri) pînă în epoca medievală și modernă. Pe lângă urmele antice²⁴, în interiorul bazinului mai sînt lanțuri de ancore și ancore²⁵ din epoca velierelor mari cu 2 și 3 punți suprapuse. Ancore tip „Amiralitate” cu „traversă lungă curbată” la un capăt, cu inelul proeminent și fusul alungit terminat cu 2 gheare masive. Cheiurile situate în partea de NV a capului

¹⁶ Ceramica din întreaga zonă este în poziție „in situ”, deoarece relieful accidentat n-a permis deplasarea ei, ci doar posibilitatea de a oscila într-un spațiu limitat sub acțiunea hulei. Din acest motiv a devenit fragmentată. Imaginea acestor zone submarine este edificatoare pentru dovedirea poziției *in situ*; C. Scarlat, film cinema: „Documentar din zona submarină Tomis”, la Sectorul de Cercetări Submarine al Muzeului Marinei Române și filmoteca personală; C. Scarlat, filmări submarine, filmoteca Televiziunii române 1969—1973.

¹⁷ Identificare după formă, dar nu excludem o confuzie cu tipul Heraclea, însă în ambele cazuri (Thasos sau Heraclea) vechimea este aceeași — sec. al IV-lea î.e.n. (pentru datare v. V. Canarache, Importul amforelor ștampilate la Istria, Edit. Acad. R.P.R., p. 10, 31—40, 188—103).

¹⁸ V. Canarache, op. cit., p. 10, 217—273.

¹⁹ Ibidem, p. 267—275. Probabil inscripția reprezintă o lună a anului după tipicul ștampilelor rotunde, după figurina centrală și după „δ” (delta) urmată de „α” (alfa). Decl.: „Δαλιος” — noiembrie. Literele „Δ” și „α” sînt singurele care se disting foarte neclar. Ar fi posibil ca în loc de „Δ” să fie litera „Α” și în acest caz ar reprezenta luna aprilie: „Αρταμῖτιος”.

²⁰ „Sala Tomis” este în curs de amenajare și obiectele în studiu.

²¹ Sub apă pot fi remarcate formațiunile de relief natural care au fost favorabile amplasării construcțiilor și amenajărilor portuare.

²² Radu Vulpe, Vechi focare de civilizație — Istria, Tomis, Callatis, Edit. Științifică, București, 1966, p. 16.

²³ Și în sensul bogățiilor naturale de care dispuneau autohtonii, avînd de unde să dăruiască.

²⁴ Cheiuri, dane de acostare, ceramică, ancore antice de plumb etc.

²⁵ Parțial scoase la suprafață și existente în Muzeul Marinei Române.

peninsulei se află actual la 0,6—1,3 m sub nivelul mării²⁶. Această zonă la începutul sec. al XX-lea era în poziție emersă (deasupra nivelului mării), fiind denumită de localnicii conștanțeni „Pietrele Medei”²⁷ (fig. 6). În Palatul Dogilor din Veneția este expusă o hartă²⁸ medievală cu zona Tomis, având reprezentate două

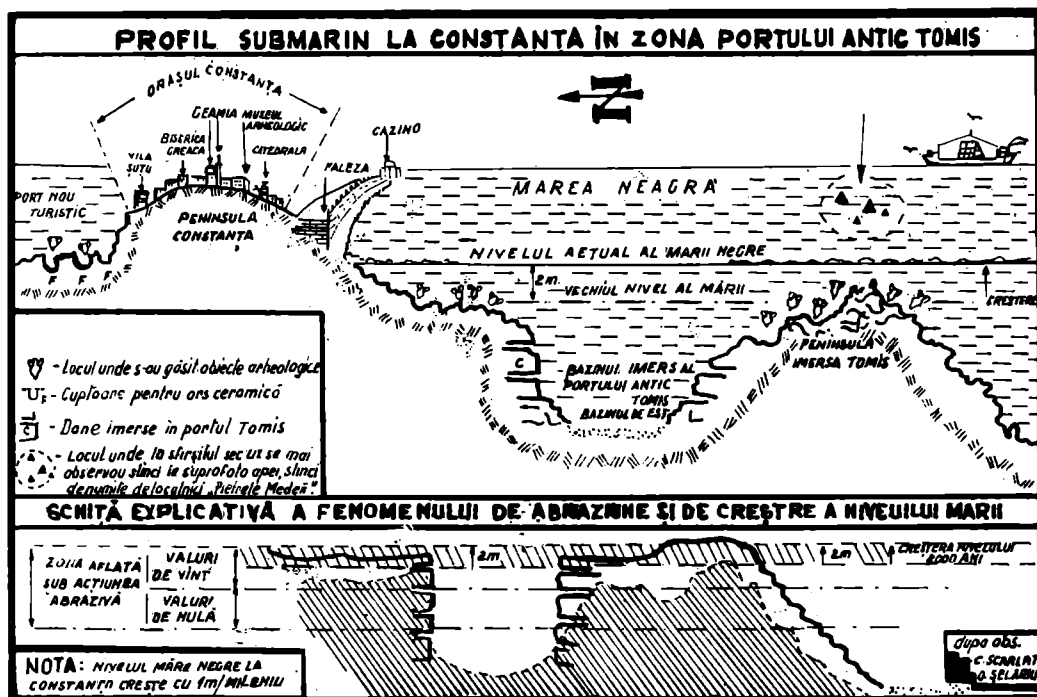


Fig. 6 — Poziția portului și peninsulei submerse. Săgeata verticală indică „Pietrele Medei” (ultimele urme la suprafață în sec. al XX-lea).

²⁶ Zonă în care se poate vedea foarte clar eroziunea produsă de valuri și hulă. Adâncimea apei în această zonă nouă crește continuu de la un an la altul datorită eroziunii și abraziunii.

²⁷ Maistrul de marină D. Enin relatează că în anul 1938 mai puteau fi văzute la 1—1,5 m deasupra nivelului mării 3 grupuri stincoase, două în dreapta cazinoului și un grup în stînga. Poziția indicată de D. Enin pe hartă corespunde cu locul în care l-am identificat sub apă. După investigațiile făcute în rîndul marinarilor bătrîni rezultă că ele mai aveau un oarecare aspect de „dane”, deasupra nivelului mării, prin 1882, cînd a venit în țară prima navă școală : „Bricul Mircea”. Se vedeau la nivelul mării și în 1942, apoi au dispărut (relatări după maiștri timonieri A. Nițulescu, V. Miu și alți marinari vîrstnici). Viteza de eroziune după aceste date poate fi calculată astfel : a) 1942—1938 = 4 ani ; 1,5 m : 4 = 40 cm/an ;

b) 1970—1942 = 28 ani ; media eroziunii sub apă $\frac{0,6 + 1,3}{2} = 1$ m, 100 cm : 28 ani = 3,5 cm/an.

Deci : a) eroziunea în stîncă aflată în poziție emersă și înconjurată din toate părțile de apa mării este de 40 cm pe an ; b) eroziunea în stîncă aflată în poziția submersă la mică adîncime este de 3,5 cm pe an. Stîncile la care ne referim sînt din calcar, de formă paralelipipedică și erau blocuri ce alcătuiau cheiurile.

²⁸ După relatările marinarilor români care au vizitat Palatul Dogilor. Sursă neverificată, dar confirmată de mulți ofițeri de marină. O fotocopy ar fi deosebit de utilă, astfel facem apel la cel care mai vizitează aceste locuri.

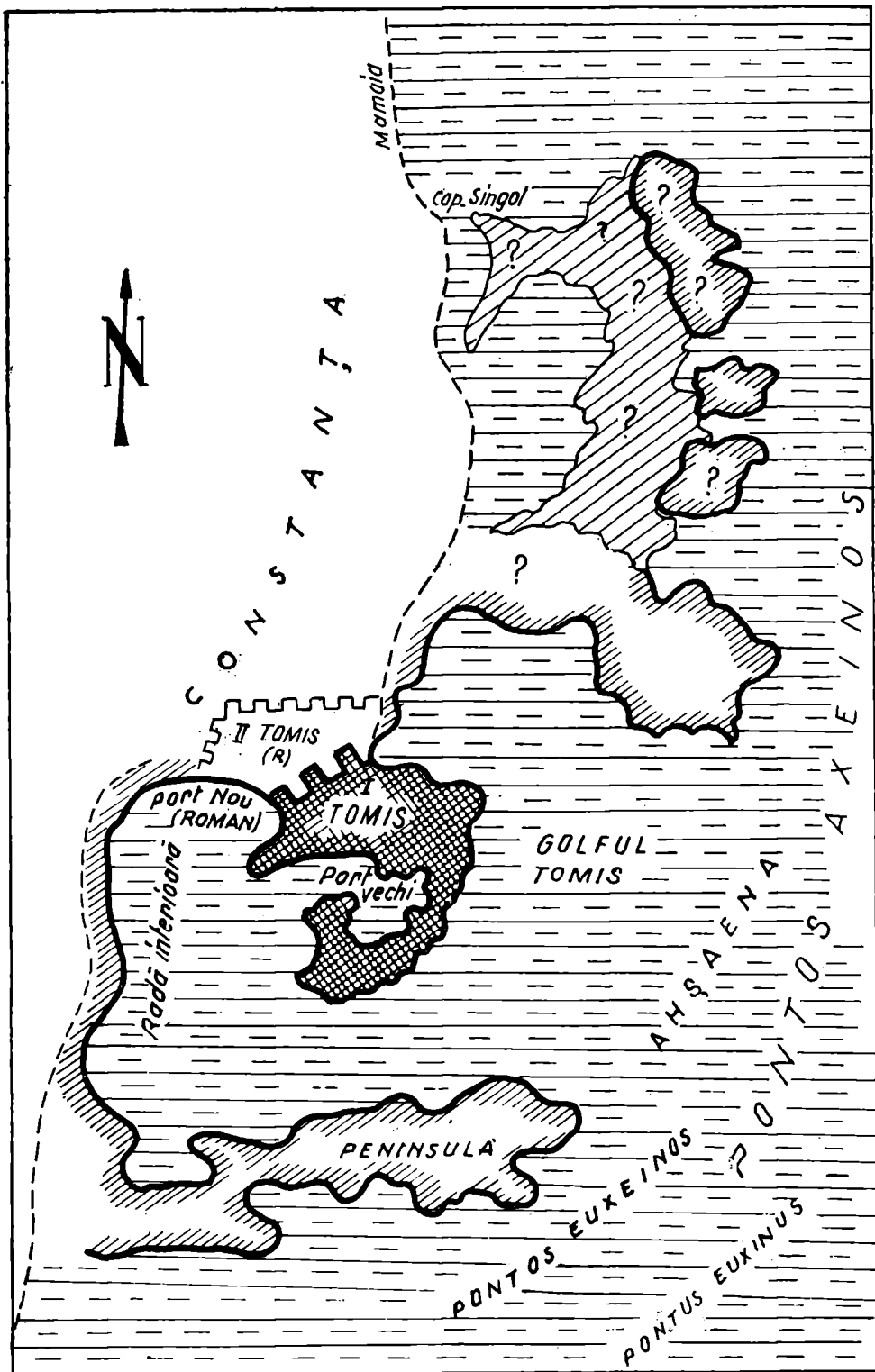


Fig. 7 — Conturul țărmului vechi, actual submers, de la Tomis și din împrejurimi. Din rada interioară se deschid două bazine portuare.

bazine portuare denumite : *Tomis* și *Constantiana*. Chiar și locul de amplasare a Farului Genovez²⁹, existent în momentul de față în extremitatea est a peninsulei (lângă Muzeul Mării), ar putea să reprezinte un detaliu în favoarea acestei ipoteze. Cercetările submarine din viitor vor fi singurele în măsură să dovedească până în ce perioadă a fost folosit acel bazin portuar antic.

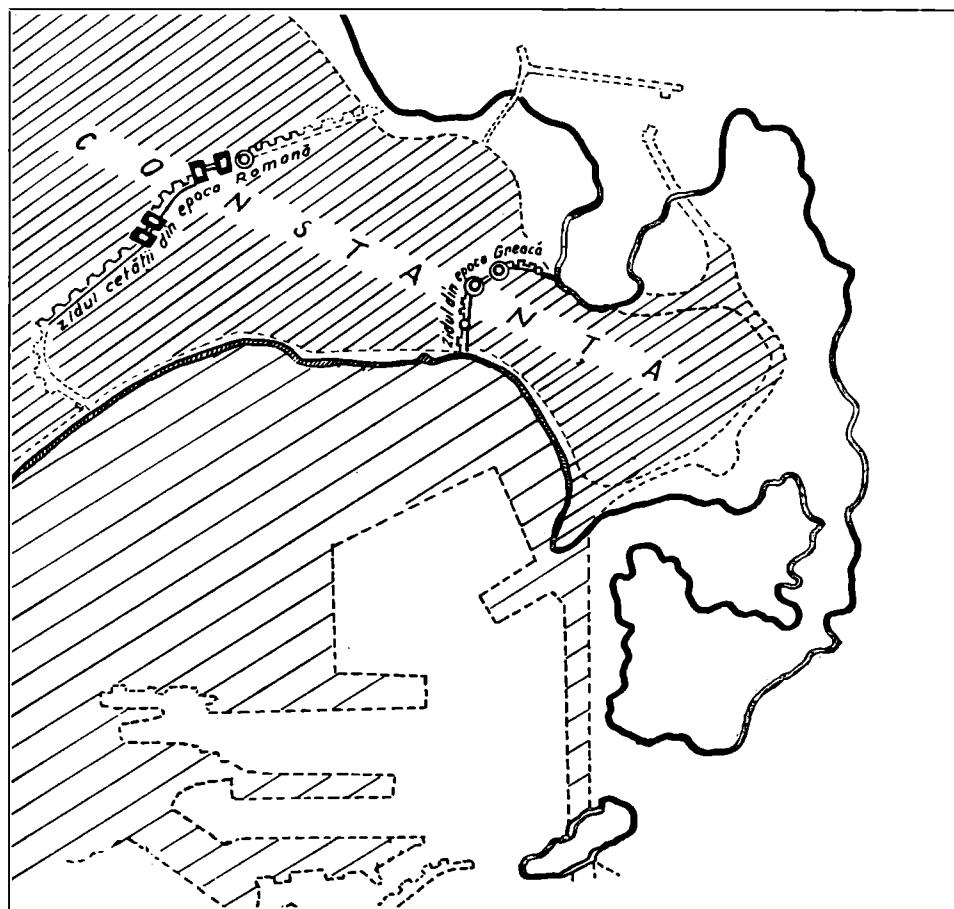


Fig. 8 — Schiță comparativă. Forma veche și actuală.

Lungimea maximă a bazinului este de 600 m pe direcția E—V în zona centrală ; lățimea maximă pe direcția N—S de 300 m ; gura portului are o deschidere de 100 m, lungimea cheiurilor cu dane de acostare 1 650 m în interior și 500 m în zona exterioară, bine adăpostită (din vestul capului peninsulei). Dia-

²⁹ Farul Genovez (latitudinea 44°10', N. longitudine 28°39', E) a fost ridicat de genezezi prin anul 1300. A fost refăcut în timpul stăpînirii otomane de o companie engleză. În anul 1955 a fost declarat monument de arhitectură (Suceiu Doina, Constanța, Edit. Științifică, București, 1962, p. 51). Poziția farului ne indică, după tipul și obiceiul de localizare a farurilor, extremitatea poziției portuare, locul de „aterizare” (cuvînt mai vechi în marină decît în aviație) pentru începerea manevrei propriu-zise de intrare în port.

metrul zonei centrale, diametrul de manevră este de 250 m; adâncimea minimă 7,5 m, adâncimea medie 8,6 m, adâncimea maximă 9,5 m (fig. 7 și 8).

În partea de vest cercetările nu pot fi extinse din cauza digului și portului Constanța. În zona de bifurcație a noului dig (dana zero) se află un masiv stîncos

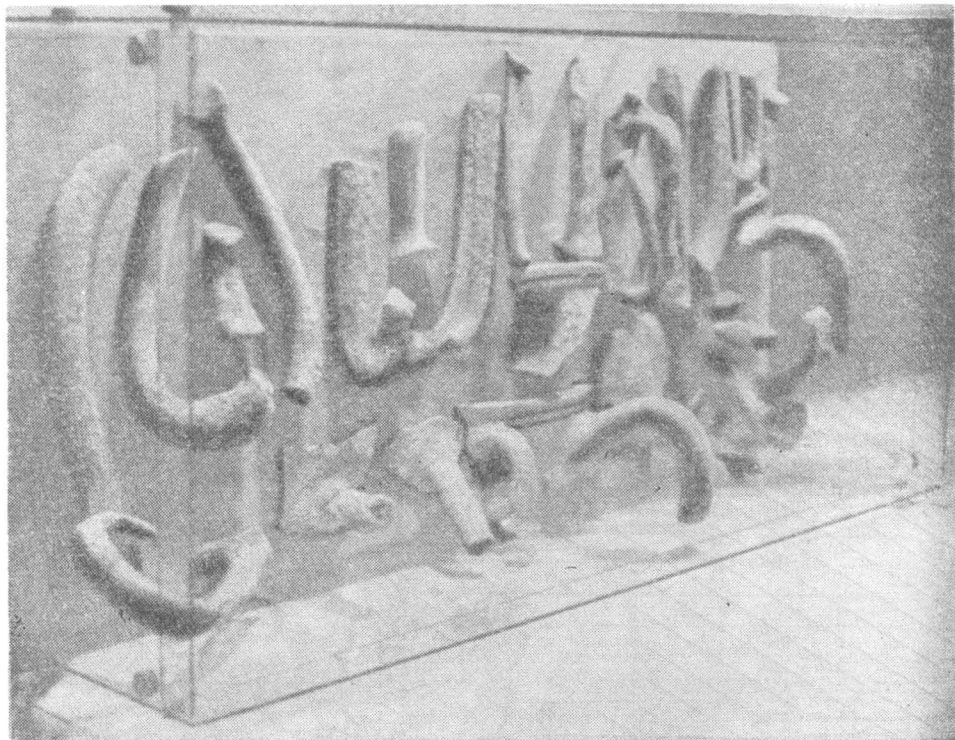


Fig. 9 — Ceramică din zona peninsulei submarine Tomis.

de formă insulară, figurat pe harta reliefului submarin ca insulă existentă în rada interioară a portului antic (fig. 8).

Cercetările submarine întreprinse la nord și la sud de Constanța, reprezentarea reliefului submarin din aceste zone, constatarea faptului că acest relief aflat la mică adâncime sub nivelul actual al mării a fost în poziție emersă au permis să ne facem o imagine asupra poziției geografice a portului și peninsulei Tomis (fig. 7) ³⁰.

În partea dreaptă (din fig. 7) a liniei punctate, care reprezintă conturul țărmului actual, remarcăm un relief situat mult mai spre larg (spre est) față de longitudinea peninsulei Tomis. Zona Tomis era situată deci într-un mare golf cu deschiderea de 3,8 mile marine adăpostit contra furtunilor. Rada interioară oferea bune posibilități de manevră a navelor, precum și un mare spațiu pentru stațio-

³⁰ Ca și portul Callatis, portul antic Tomis se afla în interiorul unui golf, fiind bine adăpostit. Numai după erodarea completă a peninsulei din nord (ale cărei urme se află sub apă în dreptul zonei Tataia, fiind denumite de pescari „Silicuri”) a început eroziunea și sbraziunea portului Tomis și a peninsulei.

nare la ancoră. Remarcăm de asemenea portul *vechi* (grecesc) în zona cetății din epoca³¹ greacă, al cărui zid a fost identificat cu ocazia săpăturilor terestre pe direcția NE—SV în Piața Independenței, lângă actuala statuie a lui Ovidiu. Al doilea bazin portuar notat pe schiță Port-nou (roman) se află în dreptul cetății din epoca romană³², al cărui zid trece prin fața hotelului Continental și se curbează spre mare lângă Teatrul Fantasio. În zona acestui port din epoca romană au fost identificate, cu ocazia săpăturilor terestre, cheiuri de acostare³³ numai în dreptul scârilor de la poarta nr. 2 a portului Constanța (spre vest), iar datorită faptului că peste acest port s-a suprapus portul modern Constanța, pînă la data actuală se considera în mod greșit că vechiul port a existat numai în această zonă (în zona portului modern), iar forma vechii peninsule era reprezentată pe hărți identică cu forma peninsulei actuale³⁴.

Pentru o bună orientare istorico-geografico-arheologică în cercetările actuale și de viitor, în fig. 11 și 8 se poate observa forma peninsulei și portul Constanța din perioada actuală reprezentate cu linii punctate și conturul din epoca veche reconstituit după determinările topografice submarine proprii (reprezentat cu linii groase).

În studiul peninsulei submarine remarcăm de la început imaginea citorva obiecte descoperite sub apă în zona peninsulei, în 1968—1969, identice cu cele descoperite în zona terestră vecină, în 1973³⁵. Printre fragmentele bizantine, romane, grecești, pot fi remarcate tipuri arhaice și autohtone (fig. 9).

Peninsula submarină, aflată în prelungirea celei terestre, se prezintă sub forma unei platforme continentale (litorală), alcătuită din roci de calcar. Întregul masiv stîncos este situat deasupra fundului propriu-zis al mării cu 3—8,5 m. Conturul exterior este foarte abrupt în partea de nord, iar în partea de NV, în partea de V și de SV, cu pante înclinate la 85—90° (față de orizontala locului). La baza țărmlui ei, spre larg se află o zonă nisipoasă cu nisip cochiliform³⁶.

Fiind legată cu partea continentală în dreptul Farului Genovez și statuii lui Eminescu, porțiunea de relief submarin cu vădite urme de eroziune se curbează spre vest și spre nor-vest formînd bazinul portuar descris în paginile precedente.

Lungimea totală a țărmlui submers (din larg) care înconjoară țărmlul emers al peninsulei Constanța este de 2 mile marine (3,700 m) (fig. 8).

³¹ Poziția bazinului portuar din SE corespunde poziției cetății din epoca influențată grecești.

³² Această poziție portuară corespunde poziției cetății din epoca romană, dar este în afara poziției cetății grecești și nu corespunde ca poziție pentru epoca greacă, deci bazinul portuar din NV n-a fost un port de bază pentru navele grecești. V. Canarache descrie traseul digului portuar roman (lung de 1 km), la vest de poarta nr. 2 a portului modern. (în dreptul locului unde era gara veche). Rezultă că acest dig era situat cu 470 m mal la vest față de zidul cetății grecești — vezi V. Canarache în Muzeul de Arheologie din Constanța (editată de muzeu în 1967), p. 75, 102 ; V. Canarache, în Edificiul cu mozaic din Tomis, Muzeul de Arheologie Constanța, 1967, p. 4.

³³ V. Canarache, op. cit., la nota 32.

³⁴ Suciú Doina, op. cit., p. 42 ; Portul Constanța, editată de NAVROM, 1972, p. 4—7, v : Evoluția portului Constanța pînă la portul actual.

³⁵ Unele greutăți întâmpinate la publicarea la timp a acestor date au dus la apariția unor confuzii asupra descoperirilor și începerii acestui studiu. Începute din 1969, abia în 1975, în prezentul volum al Muzeului de Istorie al R. S. România au putut fi publicate aceste date.

³⁶ Cartea Pilot a Mării Negre, Direcția Hidrografică a Marinei, Edit. Militară, București, 1958, p. 550—560.

La distanța de 100 m spre sud de faleză, anume între Casino și Poarta nr. 1 (Bd. 11 Februarie), pe direcția E—V, pe o distanță de 300 m încă de la primele scufundări am remarcat cheiuri portuare antice, cu dane de acostare bine rostuite, alcătuite din blocuri de calcar (fig. 10).

Între cheiuri și țărmul actual emers se găsesc ruine ale unor construcții de piatră, șlefuite și dărimate de valuri, iar printre aceste ruine se află multe fragmente de ceramică, consemnate în fig. 10.

După structura ceramicii, după forma mînerelor, a fundurilor de amfore, a fost posibilă identificarea tipurilor grecești, romano-bizantine, precum și a ceramicii autohtone de culoare neagră poroasă, cu granulație mare și neuniformă, foarte puțin rezistentă la acțiunea mecanică exercitată de hulă asupra ei.

Ipoteza că peninsula submarină de la Tomis este o așezare geto-dacică anterioară coloniei grecești a fost confirmată și de alte descoperiri³⁷.

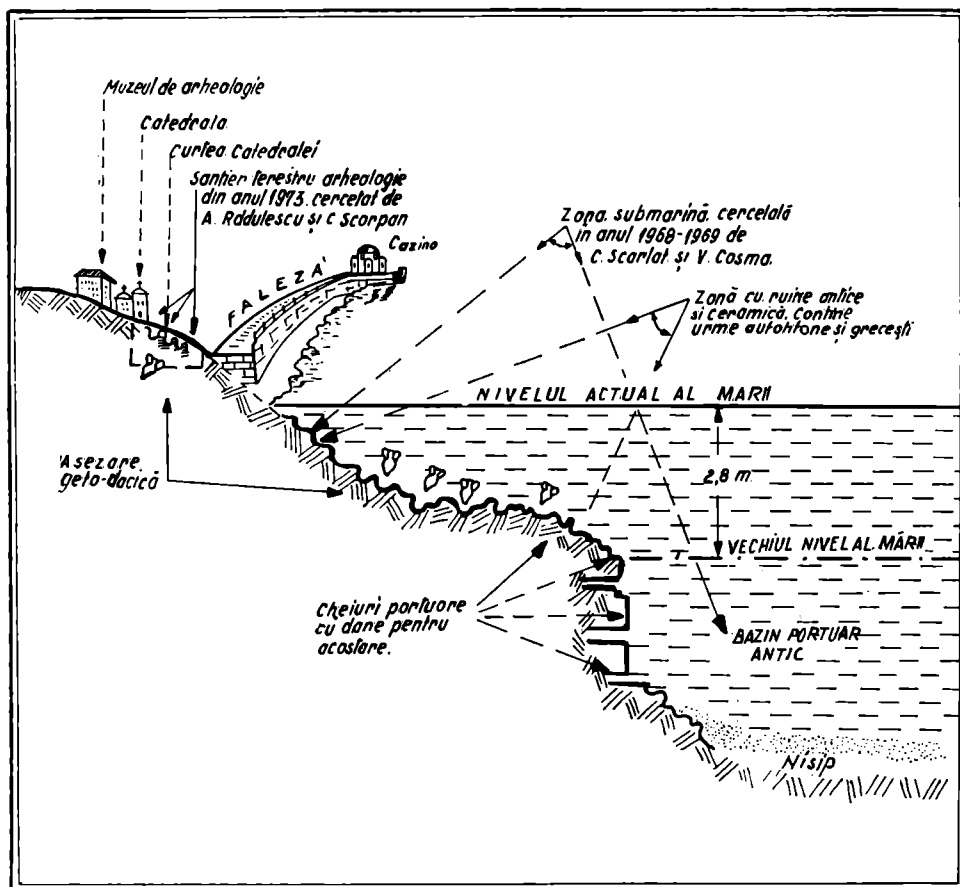


Fig. 10 — Poziția așezării străvechi geto-dacice din partea de nord a bazinului, situată actual pe uscat și sub apă. Schiță reprezentativă pentru zona submarină.

³⁷ Bine cunoscut ca arheolog și istoric român, prof. dr. doc. Radu Vulpe a acordat un valoros sprijin pentru organizarea primei secții de arheologie submarină după criterii științifice, dar nu numai sprijin, ci și un susținut îndemn.

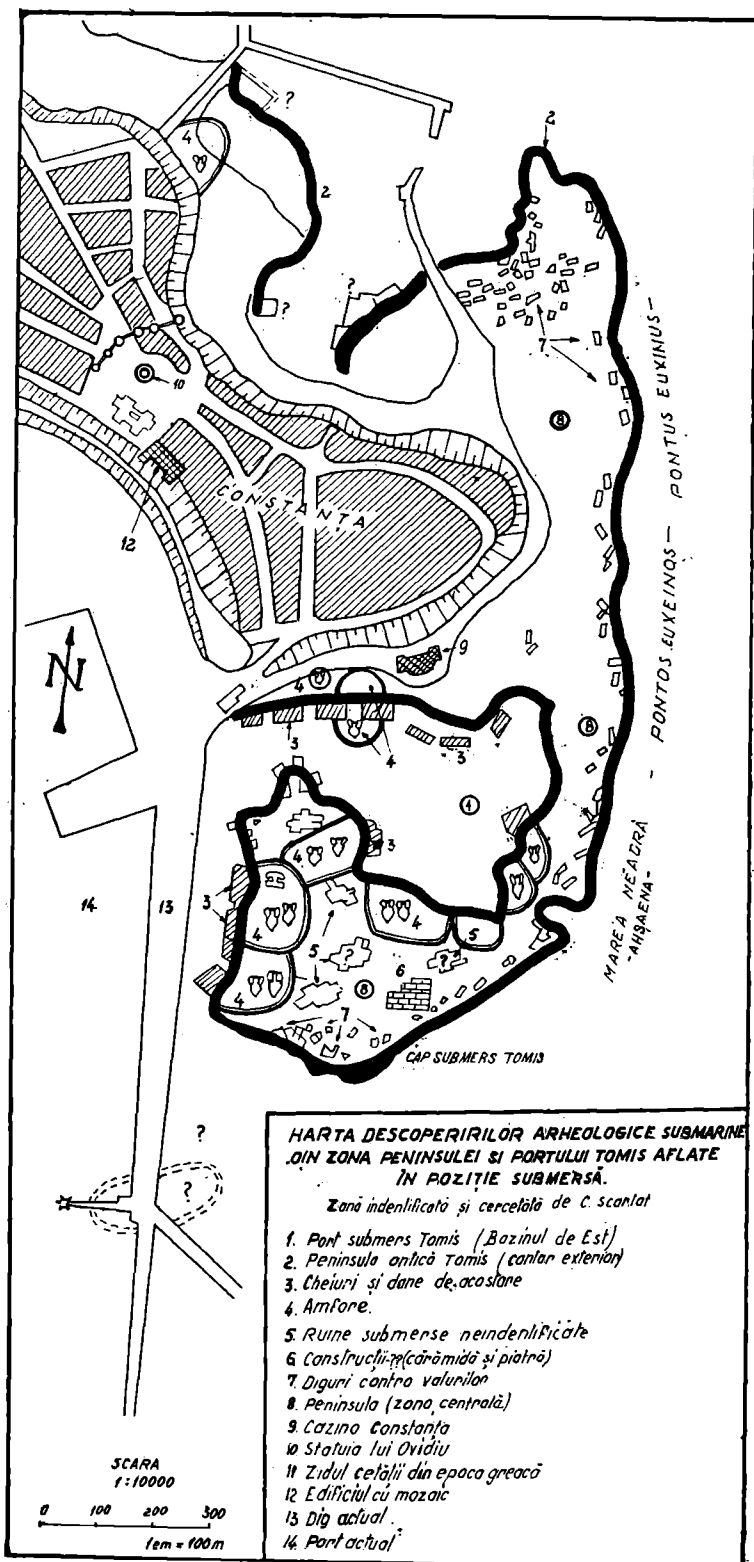


Fig. 11 — Harta descoperirilor arheologice submarine din zona portului antic Tomis și a peninsulei. Scara 1 : 10 000 (1 cm = 100 m).

Amfora de Thasos din sec. al IV-lea î.e.n. (din fig. 4), descoperită în partea de S—V a capului submarin, reprezintă o nouă dovadă pentru vechimea Tomisului³⁸.

Descoperirea în anul 1973³⁹ în curtea catedralei Sf. Petru și Pavel din Constanța a unor *așezări autohtone geto-dacice, ceramică autohtonă și alte materiale completează dovezile subacvatice*⁴⁰ despre existența *geto-dacilor pe pământul dobrogean din cele mai vechi timpuri*. În straturile imediat superioare s-a găsit ceramică arhaică din sec. VII—VI î.e.n.⁴¹.

Distanța între zona submarină arheologică de la marginea falezei și noul șantier arheologic terestru din curtea catedralei este de numai 140 m (v. fig. 10).

Observând asemănarea dintre ruinele construcțiilor din zona terestră⁴² și cele din zona submarină vecină, precum și asemănarea dintre ceramica existentă în aceste zone vecine, în luna octombrie 1973 am determinat orientarea azimutală generală a ruinelor din șantierul situat în curtea catedralei. Orientarea lor este identică cu aceea determinată la ruinele submarine, adică un unghi de 125° față de direcția nord, măsurat în sens retrograd. Rezultă, deci, că în zona arheologică terestră din curtea catedralei și în zona actual submersă se afla una și aceeași așezare *geto-dacică anterioară coloniei grecești* (fig. 10 și 11), precum și faptul că zonele submerse se aflau în epoca veche în poziție emersă (deasupra nivelului mării)⁴³.

Datorită faptului că peninsula din sud era înconjurată din trei părți de apă, datorită suprafeței înguste (160 m) prin care capul peninsulei avea legătură cu partea continentală, aceasta juca rolul de *cetate naturală*, de adăpost sigur și ușor de apărat cu un număr mic de oameni sau cu ajutorul obstacolelor amplasate în zona îngustă⁴⁴ (fig. 11).

Pe harta din fig. 11 sînt marcate punctele în care au fost găsite urme arheologice în interiorul peninsulei, precum și *digurile* de apărare contra vînturilor, alcătuite din blocuri de calcar dispuse pe întregul contur din partea de est de la capul sudic (cap submers), pînă la capul din extremitatea nordică. Consolidarea țărmlui cu diguri a fost făcută sau refăcută odată cu amenajarea portului, deoarece blocurile de piatră folosite la consolidarea țărmlui dinspre larg sînt identice cu cele folosite la construcția cheiurilor, cu deosebirea că în zona de larg

³⁸ Radu Vulpe, *Note de istorie tomlitană*, „Pontica”, nr. 2, 1969, p. 149—166.

³⁹ A. Rădulescu, C. Scorpan, *Rezultate preliminare ale săpăturilor arheologice din Tomis — Parcul catedralei (1971—1973)*, „Sesiunea științifică Pontica '73” din 15 octombrie 1973, Muzeul de Arheologie Constanța, în curs de apariție în „Pontica”, nr. VII (sub tipar).

⁴⁰ Sesizările făcute la sesiunile științifice ale Muzeului de Arheologie Constanța din 1969, 1970 și 1971 despre portul antic și peninsula submersă ca așezare *geto-dacică* anterioară coloniei grecești au determinat străduințe pentru aducerea de noi dovezi în sprijinul Istoriei României. Soluția a fost simplă și realizată prin continuarea săpăturilor în straturile inferioare (cazul șantierului terestru de lângă catedrală).

⁴¹ A. Rădulescu, C. Scorpan, op. cit., la nota 39, în „Pontica”, nr. VII (sub tipar).

⁴² A. Rădulescu, C. Scorpan, Gh. Papuc, E. Coman, C. Stavru, *Recente cercetări arheologice la Tomis*, „Pontica”, VI, 1973, p. 334—350.

⁴³ *Ibidem*, p. 341 (jos fig. 9), 342 (fig. 10), 345 (fig. 12 și 13). De remarcat faptul că dacă marea ar seca în zona submarină vecină cu șantierul terestru am găsi aceleași imagini. Sub apă a existat eroziune, dar peste ruine nu s-au făcut depuneri de pămînt. Astfel că, cu excepția materialului erodat și spălat de apă, ruinele sînt identice cu cele din șantierul terestru; v. și A. Rădulescu și colaboratori în „Pontica”, VI, p. 334—350, fig.: 9, 10, 12, 13.

⁴⁴ Cetate în care rolul zidurilor îl avea apa. Partea îngustă se află situată la est de Cazino, în dreptul statuii lui Eminescu. Partea îngustă a peninsulei are actual 160 m, dar probabil partea care se afla deasupra nivelului mării în antichitate era mult mai îngustă (o formă trapezoidală în secțiune).

aceste blocuri nu sînt rostuite, nu sînt suprapuse în ordine și nici aliniate. Ele sînt aruncate neuniform, avînd doar rolul de spargere a valurilor. De la capul sudic spre vest blocurile de calcar încep să fie rostuite, iar de la capul de SV spre N apar cheiurile (v. fig. 11).

Obiectele recuperate din această zonă se află expuse în prima secție de arheologie submarină organizată la Muzeul Marinei Române din Constanța (sala Tomis)⁴⁵.

În concluzie la cele expuse, considerăm că elemente doveditoare menționate în descrierea portului antic și peninsulei Tomis au precizat că peninsula descoperită sub apă lîngă cazinoul din Constanța este locul unei așezări geto-dacice.

Coordonatele punctelor în care au fost făcute descoperiri arheologice submarine la Constanța.

1. AMFORE :

D ₁ : $\varphi = 44^{\circ}10'13''$;	$\lambda = 28^{\circ}39'48,5''$;	pe un cerc cu r = 20 m
D ₂ : $\varphi = 44^{\circ}10'13''$;	$\lambda = 28^{\circ}39'46''$;	pe un cerc cu r = 30 m
D ₃ : $\varphi = 44^{\circ}10'38''$;	$\lambda = 28^{\circ}39'35''$;	pe un cerc cu r = 40 m
D ₄ : $\varphi = 44^{\circ}10'02''$;	$\lambda = 28^{\circ}39'40''$;	pe un cerc cu r = 25 m
D ₅ : $\varphi = 44^{\circ}10'07,7''$;	$\lambda = 28^{\circ}30'49''$;	pe un cerc cu r = 50 m
D ₆ : $\varphi = 44^{\circ}10'05,5''$;	$\lambda = 28^{\circ}39'41''$;	pe un cerc cu r = 35 m
D ₇ : $\varphi = 44^{\circ}10'07,2''$;	$\lambda = 28^{\circ}39'56''$;	pe un cerc cu r = 12 m
D ₈ : $\varphi = 44^{\circ}10'04''$;	$\lambda = 28^{\circ}39'54''$;	pe un cerc cu r = 20 m
D ₉ : $\varphi = 44^{\circ}10'09,5''$;	$\lambda = 28^{\circ}39'45''$;	pe un cerc cu r = 50 m
D ₁₀ : $\varphi = 44^{\circ}10'12''$;	$\lambda = 28^{\circ}39'47''$;	pe un cerc cu r = 15 m.

2. DANE DE ACOSTARE ȘI CHEIURI	Pe direcția N—S $\varphi = 44^{\circ}09'58''$; $\lambda = 28^{\circ}39'39''$ curbură (05°) $\varphi = 44^{\circ}10'08''$; $\lambda = 28^{\circ}39'41''$ spre E
	Pe direcția E—V $\varphi = 44^{\circ}10'12''$; $\lambda = 28^{\circ}39'43''$ curburi (85°) $\varphi = 44^{\circ}10'10''$; $\lambda = 28^{\circ}39'54''$ spre N
	NV—SE $\varphi = 44^{\circ}10'09,5''$ $\lambda = 28^{\circ}39'55''$ curbură (135°) $\varphi = 44^{\circ}10'08''$ $\lambda = 28^{\circ}39'55''$ mare spre S
3. RUINE	Se află în interiorul zonei delimitate de punctele amforelor și ale danelor.
4. CONTURUL MALULUI VECHI (Exterior)	Din punctul $\varphi = 44^{\circ}09'58''$; $\lambda = 28^{\circ}39'39''$ spre azimuturile : $A_z = 80^{\circ}$ d = 1,8 cab. ; $A_z = 35^{\circ}$ d = 2,1 cab. ; $A_z = 0^{\circ}$ d = 5 cab. ; $A_z = 200^{\circ}$ d = 1,3 cab.
5. „B. M.” BLOCURI MARI DE MARMORA ARUNCATE DE PE USCAT ÎN 1906. (La construcția portului Constanța. Ele au valoare arheologică, dar nu pot fi considerate in situ)	$\varphi = 44^{\circ}10'08''$; $\lambda = 28^{\circ}39'39,5''$ — De-a lungul digului N—S (05°) pe distanță de 0,7 cab. (la nord și sud de punctul indicat) și pe o lățime de 9,2 cab.
6. ARGILA	$\varphi = 44^{\circ}10'39''$; $\lambda = 28^{\circ}39'43''$ pe o rază r = 90 m în jurul punctului

⁴⁵ Secție Inițiată de autor în 1965, organizată în 1966 la Mangalia și apoi în 1969 la Constanța. Din anul 1973 este deschisă permanent pentru public la Muzeul Marinei Române din Constanța.

7. ZID DE CĂRAMIDA	$\varphi = 44^{\circ}10'01''$; $\lambda = 28^{\circ}39'51''$
8. CĂRAMIZI IZOLATE PRINTRE RUINE DE BLOCURI DE CALCAR	$\varphi = 44^{\circ}10'10''$; $\lambda = 28^{\circ}39'44''$

Explicații asupra semnelor folosite :

- coordonate geografice : φ (fi) = latitudine ; λ (lamvda) = longitudine ; (rectangulare)
- coordonate polare : Az = Azimut, unghiul măsurat în sens retrograd de la direcția N la direcția în care se află obiectul indicat ; „d” = distanța, măsurată între punctul cunoscut și obiectul indicat (în cabluri de navigație) ;
- cablul (cab.) = 185,2 m, lungimea arcului de meridian corespunzător unui unghi la centrul pământului de 6”. Este a zecea parte dintr-o milă marină (1 852 m ; 60”).

Unitățile de măsură folosite sînt specifice pentru hărțile marine în proiecție Mercator. Schițele și hărțile din prezenta lucrare sînt concepute în această proiecție.

Din punctele indicate au fost recuperate numai o mică parte din obiectele arheologice existente. N-au fost posibile săpături în subsolul submarin. Astfel, indicațiile au valoare pentru cercetările submarine din viitor.

LE PORT ANTIQUE TOMIS, LA PRESQU'ILE SUBMERGE TOMIS ET UNE HABITAT GÊTO-DACE ANTERIEURE A L'ARRIVEE DES NAVIGATEURS GRECS

Recherches d'archéologie sous-marine.

— Résumé —

La communication comprend une description du relief sous-marin de la zone Constantza, où l'eau de la mer a couvert, grâce du soulèvement du niveau et à l'érosion produite par les vagues, des importantes vestiges antiques. Sur la foi des déterminations topographiques sous-marines, réalisées par suite des découvertes de 1968, ont été représentées sur les cartes la configuration d'un ancien aquatoire portuaire entouré par une presqu'île avec des plus vieux habitats humains de cette partie de la Dobroudja.

Les éléments de l'époque médiévale byzantine, romane et grecque, se superposent sur les éléments gètes et daces et s'interposent avec eux dans la zone de la presqu'île.

L'érosion et l'abrasion sont des phénomènes qui se produisent avec de maxime intensité dans la zone ouest de la Mer Noire. Dans le texte sont rendus les observations et les déterminations effectuées sur cet important phénomène hydro-météorologique, utiles dans l'étude archéologique et historique.

La communication base sur les recherches sous-marines effectués par l'auteur.