

CERCETĂRI ARHEOLOGICE LA POARTA MARE A ZIDULUI DE INCINTĂ AL TOMISULUI DIN ANTICHITATEA TÂRZIE (2015-2016)

Octavian MITROI*
Liviu LUNGU*

Cuvinte-cheie: *Tomis, epoca romano-bizantină, fortificații.*

Keywords: *Tomis, Roman-Byzantine Age, fortifications.*

Rezumat: În noiembrie 2015 – martie 2016, au fost desfășurate lucrări de cercetare arheologică preventivă pe terenul de pe str. Mircea cel Bătrân, nr. 47 A, situat în dreptul turnului de NE al Porții Mari a incintei târzii a Tomisului. Cu această ocazie, a fost dezvelit un segment cu lungimea de 16,50 m din pavajul din dale de calcar al căii de acces a Porții Mari. Fossa, șanțul de apărare care dubla incinta cetății spre exterior, a fost evidențiată parțial în punctul în care era traversată de un pod. Din structura acestui obiectiv a putut fi evidențiată culeea de pe malul de SSE al șanțului, care se prezintă sub forma unui zid din blocuri de calcar ecarisate. La un moment pe care, în lipsa unor elemente de datare, nu îl putem preciza, în acest punct fossa a fost colmatată și suprapusă de pavajul căii de acces.

Abstract: In November 2015 – March 2016, a rescue archaeological excavation took place on nr. 47 A, Mircea cel Bătrân Street in Constanța. This terrain lies in front of the NE tower of the Great Gate of the defensive wall of Tomis from the Late Antiquity. On this occasion, a 16.50-meter long stretch of the limestone slabs pavement of the gate's accessway was uncovered. The fossa (moat) of the city was also partially highlighted at the point where it was crossed by a bridge. Out of the bridge's structure, the sloping abutment on the SSE shore of the moat, made of large rectangular limestone blocks, was also uncovered. At a moment that we cannot point out for the time-being, given the absence of any datable material, at this crossing point, the fossa was filled up and overlapped by the pavement of the accessway.

* Octavian MITROI: Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța; e-mail: ofidron@yahoo.com;

Liviu LUNGU: Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța; e-mail: liv_lungu@yahoo.ro.

Cercetările arheologice¹ care fac obiectul acestui articol au fost desfășurate în perioada noiembrie 2015 – martie 2016 pe terenul situat pe str. Mircea cel Bătrân, nr. 47 A, fiind prilejuite de intenția unui beneficiar privat de a ridica un imobil în vecinătate. Terenul cercetat se află la NV de turnul de NE al Porții Mari a zidului de incintă roman târziu și romano-bizantin al orașului Tomis².

Ansamblul Porții Mari a incintei târzii a Tomisului a fost cercetat cu diferite ocazii, pe parcursul unei perioade de peste opt decenii. Prima menționare în literatura de specialitate a unor obiective arheologice amplasate în aria delimitată de străzile Mircea cel Bătrân, Virtuții, Mihail Kogălniceanu și Dragoș Vodă apare la Vasile Pârvan, în 1915. Marele arheolog român indica acest punct drept jalon al traseului incintei orașului Tomis din epoca romano-bizantină. Vasile Pârvan menționează faptul că profilul zidului de incintă era vizibil în ruptura malului falezei, cauzată de eroziunea marină³, aici situându-se o extremitate a acestui aliniament fortificat.

Existența, în acest punct, a unei porți a incintei târzii a Tomisului a fost documentată în urma săpăturilor desfășurate de Scarlat Lambrino în 1933 pe terenul ocupat anterior de o geamie, teren situat la intersecția străzilor Dragoș Vodă și Mihail Kogălniceanu; aici a fost descoperit turnul de SV al Porții Mari. Faptul că acest obiectiv făcea parte din ansamblul unei porți a fost demonstrat în urma dezvelirii unei porțiuni de pavaj în dreptul flancului de NE al turnului, fapt de natură să indice prezența unei căi de acces⁴. Ulterior, în 1961, Vasile Canarache menționează faptul că, în urma unor sondaje arheologice, la intersecția străzilor Mircea cel Bătrân și Dragoș Vodă, a fost stabilită existența a „două turnuri rotunde care ar putea constitui apărarea altei porți de intrare”⁵. Împrejurările în care părți din turnul de NE, pandant al celui de SV, descoperit în 1933, au fost temporar dezvelite, în intervalul cuprins între săpăturile lui Scarlat Lambrino din perioada interbelică și data la care Vasile Canarache scria aceste rânduri, rămân, însă, necunoscute⁶.

O etapă importantă în cercetarea Porții Mari a fost desfășurată, cu

¹ Cercetarea arheologică preventivă a fost desfășurată de un colectiv de arheologi alcătuit din Liviu Lungu și Octavian Mitroi, sub coordonarea responsabilului științific Traian Cliante. Mulțumim dr. Gabriel Jugănarui și ing. Cristian Biziru, fără contribuțiile cărora realizarea planului actualizat al ansamblului Porții Mari (vezi **Fig. 2**) nu ar fi fost posibilă.

² Privitor la denumirea porților incintei Tomisului din antichitatea târzie, am optat pentru nomenclatura propusă de Natalia Toma. Dintre porțile la care facem referiri în materialul de față, Poarta Mare apare la TOMA 2010, p. 61 și p. 62, Fig. 4 sub denumirea de „poarta P 1”, poarta de la intersecția str. Răscoala din 1907 cu b-dul Ferdinand, „poarta P 2”, iar poarta de lângă Teatrul Fantasio, „poarta P 3”. Pentru Poarta Mare, vom utiliza atât această denumire, cât și pe cea propusă de Natalia Toma (poarta P 1).

³ PÂRVAN 1914 – 1915, p. 417.

⁴ LAMBRINO 1936, *passim*.

⁵ CANARACHE 1961, p. 20.

⁶ Adrian Rădulescu pune la îndoială desfășurarea unor sondaje arheologice în ansamblul Porții Mari „în jurul anilor ‘60” care să fi avut aceste rezultate (RĂDULESCU 1995 – 1996, p. 89).

întreruperi, în intervalul 1988 – 1998⁷. Intervențiile personalului de specialitate al MINAC din această perioadă au dus la redescoperirea turnului de SV și la dezvelirea parțială a ruinelor turnului de NE, mult afectat de intervențiile moderne. În cadrul lucrărilor întreprinse în această etapă de cercetare, au mai fost evidențiate parțial, pe carosabilul str. Dragoș Vodă, cortinele la care se racordau turnurile porții iar în *extra muros* a fost surprins șanțul de apărare al cetății (*fossa*).

Prezentarea săpăturii și a complexelor arheologice descoperite.

Pe terenul situat la NV de turnul de NE al Porții Mari, au fost deschise succesiv trei secțiuni paralele (S 1, S 2 și S 3), orientate SV – NE, perpendicular față de axul median al str. Mircea cel Bătrân (**Fig. 1; 2**). Între secțiunile S 1 și S 2, a fost păstrat un martor cu lățimea de 1 m, iar între secțiunile S 2 și S 3, din cauza configurației terenului aflat în pantă, un martor cu lățimea de 1,5 m.

Cu excepția unei porțiuni înguste, situată de-a lungul limitei de SV a perimetrului, care suprapunea pavajul căii de acces a porții P 1⁸, stratigrafia terenului fusese puternic afectată la sfârșitul anilor 1980, cu ocazia construirii blocului MK 2, învecinat. Loess-ul fusese mai întâi complet decapat cu mijloace mecanizate, ulterior săpăturile pătrunzând în pământul „viu” până la adâncimi de 4,80 m (în S 1). După descoperirea fortuită, cu această ocazie, a turnului de NE al Porții Mari, proiectul inițial care prevedea construirea unui bloc de locuințe cu două scări a fost modificat, renunțându-se la construirea scării care ar fi urmat să suprapună obiectivul de interes arheologic amintit. Solul a fost apoi refăcut în dreptul turnului de NE, în vederea edificării actualului bloc MK 2. Săpăturile arheologice din 2015 - 2016 au secționat, în cea mai mare parte a perimetrului lucrărilor, tocmai aceste depuneri masive de pământ de la sfârșitul anilor 1980. Din cauza grosimii foarte mari a acestora, loess-ul nu a putut fi decopertat pe întreaga suprafață a perimetrului cercetat⁹.

S 1 - Dimensiuni¹⁰: L = 19,80 m; l = 3,00 m; h = 1,34/1,66 m (pe nivelul segmentului din pavajul căii de acces a Porții Mari surprins în această secțiune) – 4,80 m (în sondajul α , vezi *infra*). La extremitatea de SV a secțiunii, la adâncimi de 1,34-1,66 m, a fost degajat un segment din pavajul căii de acces a Porții Mari (**Fig. 3 b**). În profilul laturii de SV a săpăturii a fost surprins șanțul de apărare (*fossa*) care dubla în *extra muros* zidul de incintă roman târziu al Tomisului (**Fig. 3 a și 4**). Din cauza poziției sale periferice în cadrul perimetrului lucrărilor, *fossa* nu a putut fi cercetată decât parțial¹¹, lățimea ei surprinsă pe profil fiind de

⁷ Vezi RĂDULESCU 1991, p. 26 – 29, PAPUC & LUNGU 1998 și LUNGU 2015, p. 138 - 139 pentru rezultatele cercetărilor desfășurate în acești ani.

⁸ Vezi *infra*, și **Fig. 2**.

⁹ Vezi *infra*.

¹⁰ Abrevieri folosite: L = lungime; l = lățime; h = adâncime; gr = grosime; D int. = diametru interior.

¹¹ RĂDULESCU 1991, p. 27 comunică următoarele date cu privire la segmentul de *fossa* surprins în dreptul Porții Mari: l = 4,50 m; h = 3,75 m; ambele maluri ale acestei excavații fuseseră taluzate și placate cu blocuri de piatră parțial ecarisate; de asemenea, la un moment care nu a putut fi determinat, *fossa* a fost dezafectată, colmatată și suprapusă cu pavaj din dale de calcar. Aceste date se bazează pe observații realizate la fața locului, la sfârșitul anilor 1980, când săpătura generală pentru fundația blocului MK 2, evident, mult

2,15 m. În urma apariției *fossa*-ei, am deschis în cadrul secțiunii S 1, la extremitatea de SV a acesteia, *sondajul* α , în vederea determinării adâncimii lucrării defensive amintite. Malul de SSE, dinspre poartă, al șanțului de apărare se afla la o distanță de cca. 33 m de golul porții, jalonat de un bloc de talie cu locaș pentru drugul folosit la blocarea acesteia, păstrat *in situ* și adaptat în pavajul carosabilului str. Dragoș Vodă. Acest mal era dublat, cel puțin în dreptul căii de acces, unde a fost surprins, de un zid realizat din blocuri de talie, fără mortar. Zidul, cu înălțimea de 1,65 m, include patru asize de blocuri paralelipipedice, având înălțimi de 0,30-0,45 m și lățimi de 0,47-0,56 m; din motive obiective, nu a putut fi determinată lungimea niciunuia dintre blocuri. Malul de SSE a fost amenajat în taluz, zidul care îl dubla prezentând la limita sa superioară, situată sub fundația pavajului, la cota - 1,90 m, o deviație de la verticală de 0,25 m. Intervalul dintre zid și malul săpat în loess al *fossa*-ei fusese umplut cu pământ galben și pietre sumar prelucrate. Zidul nu are, practic, fundație, cu excepția unui pat de lespezi de mici dimensiuni, aflat la adâncimi de 3,60-3,75 m. De la acest nivel, baza șanțului coboară într-o pantă de 30°, cel mai jos punct al *fossa*-ei surprins în profil fiind situat la cota de - 4,66 m (3,00 m adâncime față de nivelul pavajului de deasupra lui). Orientarea ENE - VSV a zidului indică faptul că *fossa* avea, cel mai probabil, o orientare similară, cel puțin în punctul în care intersecta calea de acces a Porții Mari. Această lucrare defensivă a fost dezafectată *ab antiquo*, fapt indicat de prezența pavajului căii de acces a porții P 1 deasupra umpluturii șanțului de apărare colmatat.

S 2 - Dimensiuni: L = 18,40 m; l = 3,00 m; h = 1,12 / 1,44 m (pe nivelul segmentului din pavajul căii de acces a Porții Mari surprins în această secțiune) - 4,00 m. Cu excepția unei părți din pavajul căii de acces a porții P 1, dezvelite la extremitatea de SV a secțiunii, în această zonă a săpăturii nu au mai fost descoperite alte complexe arheologice. Situația este similară celei constatate în secțiunea S 1, stratigrafia terenului fiind complet bulversată în urma lucrărilor de construcție de la sfârșitul anilor 1980.

S 3 - Dimensiuni: L = 15,70 m; l = 4,30 - 6,00 m; h = 1,38 / 1,55 m (pe nivelul segmentului din pavajul căii de acces a Porții Mari surprins în această secțiune) - 5,20 m (în sondajul săpat în 1998 la fundația turnului de NE, degajat cu ocazia acestor lucrări). Secțiunea a fost deschisă în groapa care se afla la NV de turnul de NE al porții. Inițial, această unitate de săpătură avea o lățime de 3 m, similară cu cea a secțiunilor S 1 și S 2. Ulterior, această secțiune a fost extinsă spre SE până la limita proprietății, atingând astfel lățimile menționate mai sus. Cu această ocazie, sondajul deschis în 1998 în vederea determinării adâncimii fundației turnului de NE al Porții Mari, ca și cele două crepide ale aceluiași obiectiv au fost decolmate de depunerile din ultimele două decenii. Săpătura a fost oprită în loess pe întreaga suprafață a secțiunii.

În dreptul arcului frontal al turnului menționat, a fost identificată o fântână (D int. = 2,15 m) datând din perioada modernă (Fig. 5). Ghizdurile fântânii, lucrate din blochete de calcar sumar prelucrate și puține cărămizi legate cu

mai amplă în comparație cu suprafața de teren pe care s-au desfășurat cercetările prezentate în acest material, era vizibilă.

pământ ating fundațiile turnului, fără să-l deterioreze.

Segmentul de pavaj din dreptul secțiunii S 3 se afla în taluzul malului de SV al gropii moderne prezente inițial în dreptul turnului de NE al Porții Mari, în *extra muros*. Majoritatea dalelor din componența acestui segment erau parțial vizibile în mal la începutul cercetărilor. Două dintre acestea fuseseră adaptate în structura unei haznale moderne prin „decuparea” lor în forma și la diametrul puțului circular al instalației, deasupra lor fiind apoi clădită o boltă de cărămidă. În aceste condiții, am demantelat zidăria modernă până la nivelul pavajului căii de acces a porții P 1, pe care l-am degajat astfel de orice adaos ulterior.

În componența porțiunii de pavaj decopertate de-a lungul laturii de SV a perimetrului cercetat, intră dale de dimensiuni mari ($L = 1,55-1,82$ m; $l = 0,73-1,32$ m; $gr = 0,15-0,30$ m), majoritatea de formă patrulateră, dar și lespezi de dimensiuni reduse, de completare, cu contururi diferite. Majoritatea dalelor patrulare care au putut fi dezvelite complet au rosturile orientate ENE-VSV/NNV-SSE.

Calea de acces în oraș era orientată NNV-SSE, fapt indicat atât de orientarea similară a fâgașelor pentru roțile carelor vizibile în unele dale, cât și de orientările rosturilor dalelor patrulare descoperite.

Singurele dale din pavaj care prezentau fâgașe (șanțuri) de la roțile carelor, descoperite cu ocazia acestor lucrări, au apărut la extremitatea de SV a secțiunii S 3 (Fig. 6). Au fost identificate două alinamente paralele de fâgașe de roți (Fig. 2; 3 b). Am denumit convențional drept F 1 fâgașul sesizat în una dintre dalele de pavaj „decupate” de puțul haznalei moderne, iar F 2 aliniamentul pândant, jalonat de ultimul grupaj de dale, dinspre poartă, descoperit în contextul cercetărilor care fac obiectul prezentului articol (Fig. 6). Distanța dintre fâgașe este de 1,35 m (măsurată între axele mediane ale rigolelor), respectiv 1,45 m (distanța dintre extremitățile exterioare ale fâgașelor)¹². Această valoare maximă a distanței dintre rigole este apropiată de cele indicate de urmele sesizate în praguri de porți și pavaje din alte situri arheologice urbane din provincia Scythia. La Histria, între fâgașele săpate în pragul Porții Mari, fiecare având lățimea și adâncimea de 0,18 m, era un interval de 1,47 m¹³, iar la Tropaeum, urmele lăsate în dalele de pavaj de la porțile de E și V indică un ecartament de 1,50 m¹⁴.

Rigolele de la roțile carelor jalonează un traseu orientat NNV – SSE, cu deviații de 11° către NV și SE. Acest aliniament formează un unghi de 21° împreună cu axul median al Porții Mari (orientat NV – SE, cu deviații de 10° către VNV și ESE), calea de acces făcând o ușoară ocolire a turnului de NE. Această situație se datorează orientării generale a Porții Mari, fără perpendicularitate pe linia zidului de incintă din acest sector. Respectiv, incinta are aici un traseu „în

¹² Aceste valori au un anumit grad de aproximație, deoarece scurtele segmente de pavaj pe care cele două fâgașe au fost surprinse sunt decalate (Fig. 2). În aceste condiții, ținând cont de relativul paralelism al celor două rigole de roți de car, am obținut aceste valori prin prelungirea fâgașului F 2 până în dreptul segmentului păstrat din F 1.

¹³ Calculul în urma căruia am obținut această valoare, realizat pe baza dimensiunilor ansamblului Porții Mari a cetății Histria din FLORESCU 1954, p. 102 - 103, ne aparține (O. M.).

¹⁴ MĂRGINEANU – CÂRSTOIU & BARNEA 1979, p. 109 – 110.

șicană”, în unghiuri pronunțat obtuze formate de linia de la baza turnurilor porții în raport cu cea a curtinelor care o flanchează.¹⁵ În aceste condiții, calea de acces a porții P 1 era orientată perpendicular pe linia incintei, în *extra muros*, intersectând, cel mai probabil, și *fossa* în unghi drept, pentru ca între turnuri să se adapteze orientării generale a porții.

Poziția dalelor cu făgașe de la roțile carelor, în ansamblul porțiunii de pavaj dezvelite cu ocazia acestor cercetări, ca și orientarea făgașelor indică faptul că pavajul căii de acces a Porții Mari a fost afectat și de lucrările de la sfârșitul anilor 1980, cea mai mare parte a dalelor care le-ar fi continuat pe cele care păstrează urmele rigolelor de roți plasându-se în suprafața distrusă cu acea ocazie (Fig. 2).

Stratigrafia

Limita de SV a perimetrului cercetat reprezintă singura parte a acestuia în care a fost evidențiată o stratigrafie mai puțin deranjată de intervențiile moderne¹⁶ (Fig. 3 a). În jumătatea de SE, dinspre poartă, a segmentului de pavaj al căii de acces cercetat cu ocazia acestor lucrări, s-a putut observa un strat de moloz de mortar roziiu, amestecat cu pietre și rare fragmente de material tegular. Acest strat suprapune pavajul, umplând și spațiile în care dalele acestuia lipsesc și îl interpretăm în contextul demantelării Porții Mari. Grosimea stratului descrește de la SE, dinspre poartă, către NV. Acest strat nu este unitar, prezentându-se mai mult ca o succesiune de lentile de moloz și de pământ vegetal în alternanță.

Singurele materiale arheologice mobile descoperite în acest strat sunt două fragmente de amforă tip Berenice LRA 2, nr. inv. 50769 (fragment din pansă decorat cu striuri ondulate, caracteristic sec. VI p. Chr.¹⁷ și un fragment de toartă, ovală în secțiune). Fragmentul de toartă prezintă urme puternic aderente de mortar albicios, cu scoică pisată mărunț în compoziție.

Înspre NV pavajul este suprapus de două niveluri de pământ vegetal negricios, separate de o lentilă de moloz mărunț, cu grosimi de 0,10-0,20 m. În partea centrală a profilului malului, la limita dintre aceste două niveluri de pământ vegetal, a fost evidențiată și o dală de calcar dislocată din pavaj. Cu ocazia unei casetări laterale, realizate în vederea degajării acestei dale, au fost descoperite materiale de dată recentă care confirmă formarea nivelului superior de pământ vegetal la sfârșitul sec. XX.

Pavajul din dale de calcar al căii de acces în cetate avea o fundație alcătuită dintr-un strat de pietriș, rare fragmente ceramice și tegulare rulate și pietre prelucrate sumar. Această substrucție suprapune direct loess-ul, pământul „viu” apărând în partea centrală a limitei de SV a perimetrului cercetat la o adâncime medie de -1,75 m față de nivelul actual. La extremitatea de SE, dinspre poartă, a porțiunii de pavaj dezvelite, dalajul și fundația acestuia suprapun, însă, o depresiune în loess, care a putut fi evidențiată numai parțial, în profilul malului, în partea ei superioară. Depresiunea este colmatată cu pământ brun-cenușiu compactat, amestecat cu blochete de calcar sumar prelucrate (Fig. 3 a). Situată pe traseul căii de acces a porții P 1 indică faptul că, indiferent

¹⁵ LAMBRINO 1936, p. 915.

¹⁶ Vezi *supra*.

¹⁷ BĂDESCU 2012, p. 317.

dacă această depresiune este naturală¹⁸ sau antropogenă, momentul colmatării ei poate fi pus în legătură cu cel al amenajării căii de acces a Porții Mari și, prin extensie, al edificării acestui obiectiv din cadrul incintei târzii a Tomisului. Acest complex nu a putut fi, însă, deschis din cauza suprapunerii lui în cea mai mare parte de ultimul grupaj de dale, dinspre SE, din componența porțiunii de pavaj evidențiate cu ocazia acestor cercetări. În aceste condiții, nu am putut obține elemente de datare din umplutura depresiunii, care să indice momentul colmatării ei.

De pe nivelul fundației pavajului, situat la adâncimi de 1,65-1,75 m, a fost recuperat un material ceramic și tegular (nr. inv. 50770) sărac din punct de vedere cantitativ, care datează din sec. IV-V p. Chr. Se remarcă fragmente de torți de amfore tip Berenice LRA 1 și un fragment din corpul unei amfore tip Berenice LRA 2 cu striuri drepte, anterior sec. VI p. Chr.¹⁹ Din același context stratigrafic, mai provine un fragment din peretele unui *mortarium* din calcar (nr. inv. 50771).

Cu excepția puținelor materiale arheologice menționate anterior, toate materialele mobile (fragmente ceramice romane și romano-bizantine) descoperite cu ocazia acestor lucrări au apărut în poziție secundară, în depunerile de sol de dată recentă, amestecate cu materiale moderne.

Concluzii

Rezultatele acestei cercetări susțin existența a cel puțin două faze²⁰ în cronologia Porții Mari a zidului de incintă al orașului Tomis din antichitatea târzie.

În prima fază, zidul de incintă era dublat de cel puțin o lucrare cu caracter defensiv situată în *extra muros*, respectiv *fossa*. Traversarea fossa-ei în acest punct trebuie să fi fost realizată prin intermediul unui pod, care asigura accesul în și din cetate. Având în vedere distanța de cca. 33 m dintre golul Porții Mari și malul de SSE al șanțului de apărare, la care se adaugă lățimea de 4,50 m a acestuia²¹, podul care îl traversa trebuia să fie de tip fix, nu basculant. Privitor la zidul care dubla malul de SSE al fossa-ei, considerăm drept improbabil ca malurile acestei lucrări defensive să fi fost întărite cu ziduri de acest tip pe întreaga lor lungime²². În această eventualitate, costurile lucrării ar fi crescut substanțial, fără obținerea vreunui avantaj concret pe plan militar. La aceste aspecte se adaugă faptul că malul de SSE al șanțului de apărare, ca și zidul care îl întărea în dreptul căii de acces a Porții Mari este foarte abrupt în acest punct; dacă acest mal dinspre oraș al

¹⁸ Existența *ab antiquo* a unor accidente ale terenului în zona Porții Mari a fost constatată cu ocazia cercetărilor desfășurate anterior (CCA, Campania 2000, nr. 51, Punct: orașul romano-bizantin; Poarta Mare).

¹⁹ BĂDESCU 2012, *loc. cit.*

²⁰ RĂDULESCU 1991, p. 27; PAPUC & LUNGU 1998, p. 206.

²¹ RĂDULESCU 1991, p. 27.

²² Lungimea actuală a frontului (cunoscut) al zidului de incintă al Tomisului din antichitatea târzie este de 1200 m (LUNGU 2015, p. 140). În epocă, lungimea acestui aliniament fortificat trebuie să fi fost mai mare, ținând cont de pierderile de teren produse pe direcția est în urma transgresiunii și eroziunii marine. În ansamblul zidului de incintă al orașului Tomis, Poarta Mare nu avea în epocă poziția periferică pe care o prezintă astăzi tocmai în urma efectelor acestor fenomene naturale.

fossa-ei ar fi avut aceeași geometrie pe întreaga sa lungime, pe o distanță echivalentă s-ar fi format un unghi mort pentru tirul apărătorilor de pe ziduri, eventualii atacatori pătrunși în șanțul de apărare fiind protejați de acest mal abrupt. Declivitatea accentuată a malului de SSE al *fossa*-ei observată în dreptul porții P 1 devine explicabilă numai în situația în care un profil de acest gen al șanțului de apărare constituia o excepție întâlnită numai în punctele în care *fossa* era traversată de poduri, respectiv în dreptul căilor de acces în cetate. Zidul evidențiat în malul de SSE în cadrul cercetărilor din 2015-2016, ca și pandantul acestuia, cunoscut din cercetările mai vechi²³, ar reprezenta, propriu-zis, culeele podului care asigurau în acest punct malurile *fossa*-ei împotriva eroziunii și, în același timp, susțineau extremitățile tablierului de lemn al lucrării. În restul traseului, cu excepțiile amintite, șanțul de apărare va fi avut profilul binecunoscut al unei amenajări defensive de acest gen, cu contraescarpa mai abruptă și cu escarpa prezentând o declivitate mai redusă²⁴.

În același timp, se remarcă o discrepanță accentuată între dimensiunile *fossa*-ei incintei Tomisului din antichitatea târzie obținute în urma cercetărilor mai vechi²⁵ și cele observate în dreptul Porții Mari la sfârșitul anilor 1980²⁶. Acest lucru reconfirmă faptul că dimensiunile șanțului de apărare din punctul de traversare a acestuia din sectorul porții P 1 nu sunt valabile pentru această lucrare defensivă auxiliară în ansamblul ei.

În a doua fază, cel mai probabil, numai segmentul din dreptul căii de acces a Porții Mari a *fossa*-ei a fost dezafectat și colmatat iar deasupra lui, după eliminarea podului care îl traversa, a fost amenajat un pavaj din dale de calcar. Opinăm pentru întreruperea *fossa*-ei numai în dreptul căii de acces în această a doua fază și nu pentru colmatarea ei generală, de-a lungul întregului traseu al zidului de incintă tomitan din antichitatea târzie, pe baza faptului că, potrivit planului localității Küstenge realizat în prima jumătate a sec. XIX²⁷ (**Fig. 7**), șanțul de apărare era încă vizibil la suprafața terenului în epocă. În plus, *fossa* își păstra funcționalitatea militară, alcătuind o linie defensivă de avanpost a localității Küstenge, împreună cu ruinele zidului de incintă, aflat la vremea respectivă într-o stare de conservare mult mai bună²⁸.

Date obținute în urma unor cercetări arheologice recente indică la rândul lor menținerea *fossa*-ei în stare de funcționare până la dezafectarea incintei Tomisului din antichitatea târzie. În octombrie 2013, cu ocazia lucrărilor de extindere și modernizare a rețelei de cabluri de fibră optică²⁹, în dreptul porții P 3, în *extra muros*, a fost deschisă o casetă la o distanță de 5,70 m de linia laturilor frontale ale turnurilor din ansamblul acestui obiectiv. Săpătura a secționat parțial, până la adâncimea de 1,60 m, un strat gros de dărâmatură care includea blocuri de talie

²³ RĂDULESCU 1991, *loc. cit.*

²⁴ PRINGLE 2001, p. 149 și urm.

²⁵ Dimensiuni: l = 20 – 30 m, h = 5 – 10 m (BARBU 1972, p. 87).

²⁶ RĂDULESCU 1991, *loc. cit.*

²⁷ VINCKE 1840, Plan III - Plan von Küstendschi und Gegend.

²⁸ TOMA 2010, p. 60.

²⁹ Supravegherea arheologică a acestor lucrări de infrastructură a fost realizată de Octavian Mitroi sub coordonarea responsabilului științific Traian Cliante.

din componența paramentului, blochete prelucrate sumar provenind din emplecton, moloz de mortar albicios cu scoici pisate în compoziție și piese arhitecturale fragmentare, din marmură sau calcar, *spolia* refolosite la construirea sau pentru lucrările de reparație a incintei. Faptul că acest strat de dărâmatură a fost surprins în dreptul căii de acces a porții P 3, la un nivel inferior celui al pavajului dintre turnurile acesteia indică prezența aici a unei excavații care a fost colmatată numai după dezafectarea incintei, cu dărâmătura acestei fortificații. Prin urmare, spre deosebire de situația observată în sectorul porții P 1, în dreptul porții P 3, *fossa* nu a fost dezafectată, traversarea ei fiind realizată în acest punct prin intermediul unui pod pe întreaga durată de funcționare a incintei târzii.

Asigurarea accesului peste o *fossa* în dreptul unei porți printr-un pod fix reprezintă o soluție tehnică folosită mai rar în Imperiul Roman. Din literatura de specialitate pe care am putut să o accesăm, cu excepția fortificațiilor theodosiene ale Constantinopolului³⁰, edificate mai târziu, în prima jumătate a sec. V p. Chr., pentru sec. IV dispunem de analogii în acest sens numai la Divitia (Köln - Deutz)³¹ și Serdica (Sofia)³². La Tropaeum, în faza de funcționare a porții de V anterioară refacerii de la sfârșitul sec. III – începutul sec. IV p. Chr.³³, accesul se făcea prin intermediul unui pod suspendat³⁴.

În general, traversarea șanțului de apărare se realiza prin cruțarea, cu ocazia săpării lui, a unor porțiuni înguste de teren, care în urma acestei intervenții umane căpătau aspectul unor scurte rambleuri, care întrerupeau, propriu-zis, această lucrare defensivă în dreptul porților. Motivul pentru care nu s-a optat și la Tomis pentru această soluție, mult mai răspândită și, nu în ultimul rând, mult mai economică, nu poate fi indicat cu certitudine. Considerăm, totuși, necesar să facem precizarea că, spre deosebire de un rambleu, tablierul de lemn al unui pod putea fi dezasamblat, în eventualitatea unui atac iminent și refăcut după trecerea primejdiei.

Datele incomplete pe care le deținem deocamdată nu ne permit să precizăm motivul pentru care *fossa* a fost dezafectată, la un moment dat, în dreptul Porții Mari. Nu putem, însă, să nu observăm faptul că masivitatea fortificațiilor acestei porți³⁵ compensa scoaterea din uz, cel puțin în dreptul căii de acces în cetate, a șanțului de apărare în acest sector. Prin comparație, sistemul defensiv al porții P 3, prevăzute, la fel ca și poarta P 2, cu turnuri patrulatere de dimensiuni mult mai reduse, relativ puțin proeminente în raport cu aliniamentul curtainelor

³⁰ VAN MILLINGEN 1899, p. 59.

³¹ CARROLL – SPILLECKE 1993, S. 329, Abb. 1 (S. 322), 4, 13 (S. 331).

³² BORISOVA – KAȚAROVA & STANEV 2017, p. 315, Fig. 2 (p. 316).

³³ MĂRGINEANU – CÂRSTOIU 1981, p. 283.

³⁴ *Eadem, loc. cit.*; PÂRVAN 1912, p. 67 – 68; *contra*, PAPUC 1979, p. 72 – 74.

³⁵ Poarta Mare a incintei orașului Tomis din antichitatea târzie este cel mai mare obiectiv de acest gen cunoscut până astăzi pe teritoriul fostei provincii Scythia. Lățimea întregului ansamblu este de cel puțin 31 m [lățimea căii de acces între turnuri este de 10,50 m, iar cea a turnului de SV, la baza arcului frontal, este de 11,50 m (LUNGU 2015, p. 138)]; starea precară de conservare a turnului de NE împiedică, deocamdată, stabilirea cu exactitate a dimensiunilor lui. Din același motiv, numai lungimea axului median al turnului de SV a putut fi determinată prin măsurare directă, respectiv 17,20 m, conform celei mai recente ridicări topo a monumentului.

limitrofe³⁶, caracteristice mai degrabă epocii romane timpurii, se prezenta mult mai modest, rolul fortificațiilor auxiliare, din *extra muros* (șanț și val de pământ) fiind, astfel, mai însemnat în acest sector. Este posibil ca, la un moment dat, îndepărtarea, în caz de atac, a suprastructurii podului care traversa *fossa* în dreptul unei porți atât de puternic întărite să fi fost considerată, tocmai din acest motiv, superflua, fiind, în consecință, eliminată din strategia de apărare a Porții Mari. Pe fondul frecvenței tot mai mari a năvălirilor barbare în sec. V – VI p. Chr., demontarea și reasamblarea tablierului podului va fi devenit, treptat, o măsură defensivă incomodă, nepractică. Aceste aspecte, cumulate, oferă o posibilă explicație a înlocuirii cu un rambleu, la un moment dat, a podului care traversa *fossa* în dreptul Porții Mari.

În condițiile extremei sărăcii, după cum s-a văzut, a elementelor de datare, nu putem preciza dacă pavajul căii de acces a Porții Mari este ulterior momentului dezafectării *fossa*-ei sau dacă numai porțiunea care suprapune *fossa* colmatată este mai recentă decât segmentul dinspre poartă al pavajului. Aceeași stare în care se prezintă materialul arheologic mobil descoperit în substrucțiunile pavajului, ca și posibilitatea ca acesta să aibă un caracter rezidual sau să fi ajuns în fundația dalajului cu ocazia unor reparații, la care se adaugă intervalul cronologic amplu în care puținele fragmente ceramice descoperite pot fi încadrate, ne obligă să avansăm numai cu mari rezerve propuneri privitoare la cronologia acestui obiectiv. Fragmentul de amforă tip Berenice LRA 2 cu striuri drepte indică, astfel, numai o datare anterioară secolului VI p. Chr. pentru pavajul căii de acces a Porții Mari.

Adrian Rădulescu menționează faptul că între cele două turnuri ale porții au fost observate cel puțin trei niveluri de dalaj.³⁷ Nu putem ști, deocamdată, cât de mult se prelungea în *extra muros* acest pavaj din plăci mari de calcar în fiecare etapă de funcționare a porții. La exterior de linia jalonată de arcele frontale ale turnurilor porții P 1, nu am observat decât un singur nivel de dale cu ocazia cercetărilor care fac obiectul acestui articol. Identificarea nivelului de pavaj dintre turnuri de care se leagă porțiunea recent descoperită necesită deschiderea unei suprafețe mult mai ample.

Clarificarea acestor aspecte depinde de rezultatele unor viitoare cercetări arheologice în ansamblul Porții Mari a Tomisului din antichitatea târzie.

BIBLIOGRAFIE

- BARBU 1972 – Vasile Barbu, *Tomis, orașul poetului exilat*, București, 1972.
 BĂDESCU 2012 – Alexandru Bădescu, *Oriental Amphorae type LRA 1 and LRA 2 Discovered at Histria (the Basilica extra muros Sector)*, Pontica 45 (2012), p. 311 - 328.
 BĂNICĂ 1991 – Teodor Bănică, *Tomis – Poarta nr. 1 a incintei fortificate*, RMI 2 (1991), p. 62 – 65.
 BORISOVA-KAȚAROVA & STANEV 2017 – Iliana Borisova-Kațarova & Aleksandr Stanev, *Zapadnata porta na Serdika*, Arheologiceski otkritia i razkopki prez 2016, Sofia, 2017.
 CANARACHE 1961 – V. Canarache, *Tomis*, București, 1961.

³⁶ Pentru date referitoare la poarta P 3 înaintea restaurării acestui obiectiv în forma în care îl vedem azi, vezi BĂNICĂ 1991, *passim*.

³⁷ RĂDULESCU 1991, p. 27.

CARROLL – SPILLECKE 1993 – Maureen Carroll – Spillecke, *Das römische Militärlager Divitia in Köln-Deutz*, Kölner Jahrbuch 26 (1993), S. 321 – 444.

FLORESCU 1954 – Gr. Florescu, *Sectorul I*, în: *Histria I*, București, 1954, p. 99 - 106.

LAMBRINO 1936 – Scarlat Lambrino, *Turnul și poarta cea nouă ale cetății Tomis*, Arhiva pentru știință și reformă socială 14 (1936), vol. II, p. 912 – 917.

LUNGU 2015 - Liviu Lungu, *Fortificații urbane în Scythia Minor*, Iași, 2015.

MĂRGINEANU – CÂRSTOIU & BARNEA 1979 – Monica Mărgineanu – Cârstoiu & Alexandru Barnea, *Aspecte ale urbanismului în cetatea Tropaeum Traiani*, în: I. Barnea (ed.), *Tropaeum Traiani I. Cetatea*, București, 1979, p. 109 – 127.

MĂRGINEANU – CÂRSTOIU 1981 – Monica Mărgineanu – Cârstoiu, *Remarques sur les fortifications de Tropaeum Traiani*, Dacia NS 25 (1981), p. 271 – 288.

VAN MILLINGEN 1899 – Alexander van Millingen, *Byzantine Constantinople. The Walls of the City and Adjoining Historical Sites*, London, 1899 (online publication Cambridge University Press, november 2011).

PAPUC 1979 – Ghiorghe Papuc, *Sectorul de sud-vest al zidului de incintă*, în: I. Barnea (ed.), *Tropaeum Traiani I. Cetatea*, București, 1979, p. 64 – 77.

PAPUC & LUNGU 1998 – Ghiorghe Papuc & Liviu Lungu, *Poarta mare a cetății Tomis*, Pontica 31 (1998), p. 201 - 208.

PÂRVAN 1912 – Vasile Pârvan, *Cetatea Tropaeum. Considerații istorice*, București, 1912.

PÂRVAN 1914 – 1915 – Vasile Pârvan, *Zidul cetății Tomi*, AARMSI, Seria II, 35 (1914 - 1915), p. 415 – 450.

PRINGLE 2001 - D. Pringle, *The Defence of Byzantine Africa from Justinian to Arab Conquest*, I - II, BAR, Int. Ser. 99, Oxford, 2001.

RĂDULESCU 1991 – Adrian Rădulescu, *Recherches archéologiques récentes dans le périmètre de la cité de Tomis*, EBPB 2 (1991), p. 23 - 45.

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

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

VON VINCKE 1840 - Karl Friedrich Ludwig von Vincke-Olbendorf, *Das Karassu-Thal zwischen der Donau unterhalb Rassowa und dem Schwarzen Meere bei Küstendschi*, Monatsberichte über die Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, 1 (1840), S. 179 – 186 (trad. Rom. C. Brătescu, Valea Cara-su, AnDob 3 (1922), 2, p. 303-308).



Fig. 1 - Str. Mircea cel Bătrân, nr. 47 A - vedere generală dinspre Nord a perimetrului lucrărilor: secțiunile S 1 , S 2, S 3; arcul frontal al turnului de NE al Porții Mari; fragment din pavajul căii de acces.

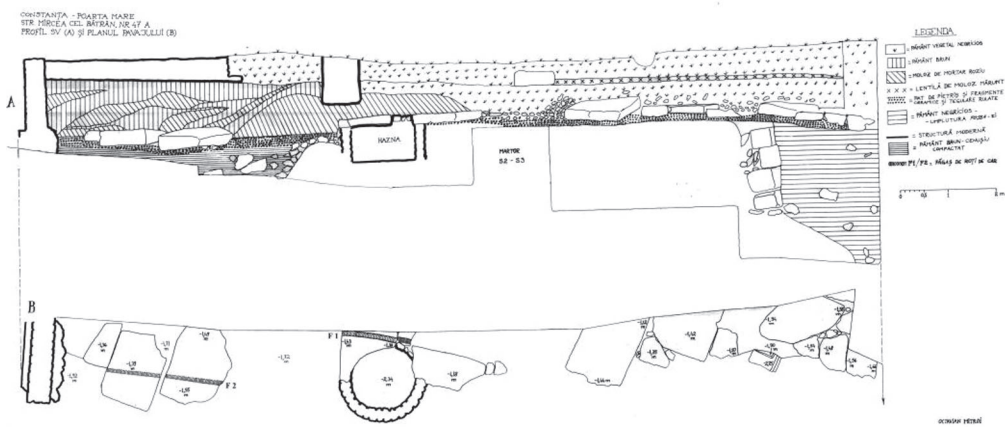
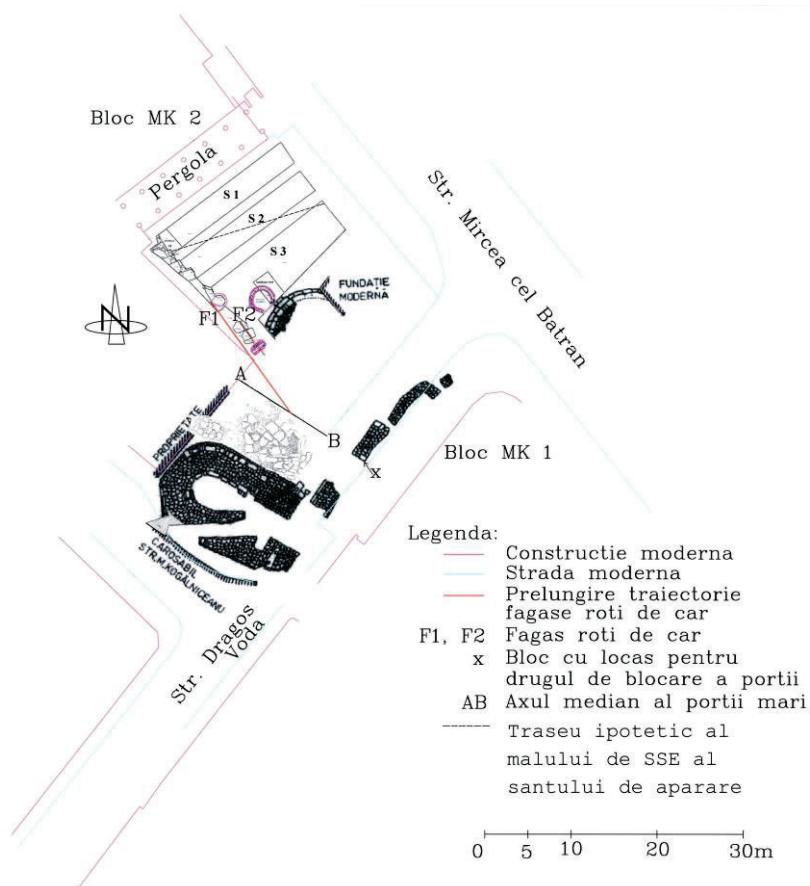




Fig. 4 - Șanțul de apărare (*fossa*), cu zidul culeei podului de pe malul de SSE (stânga imaginii) și pavajul căii de acces în cetate (sus).



Fig. 5 - Vedere a arcului frontal al turnului de NE și a fundațiilor acestuia; în stânga imaginii, fântână din epoca modernă alipită turnului.



Fig. 6 - Dale din pavajul căii de acces a porții, cu un fâgaș de la roțile carelor.

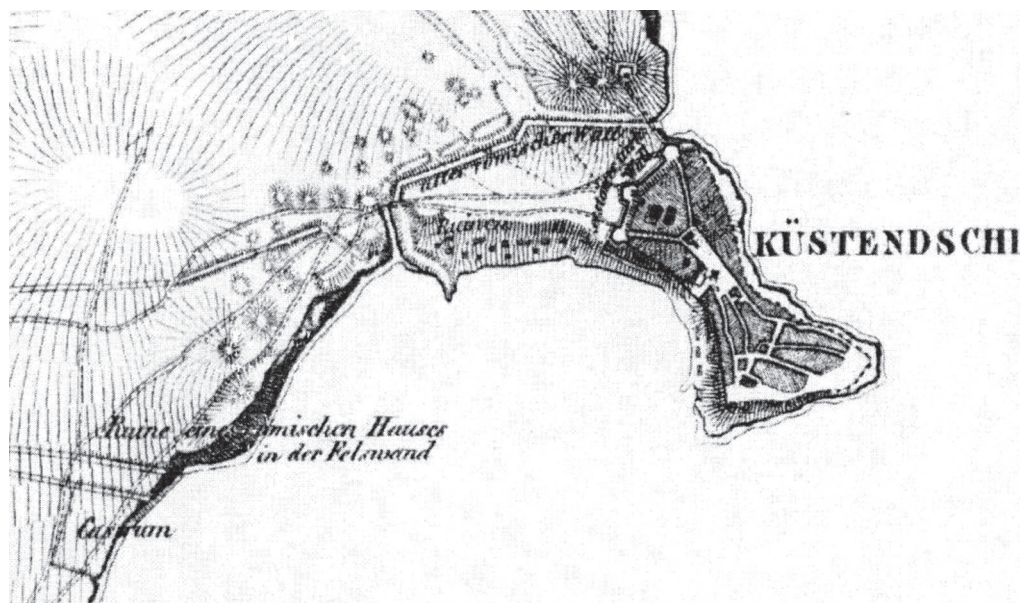


Fig. 7 - Von Vincke - Plan III - Plan von Küstendschi und Gegend (1840) - detaliu care include și cel mai vechi plan cunoscut al localității Kustenge (Constanța).