

INFORMAȚII ENGLEZE DIN 1839 DESPRE „VALUL LUI TRAIAN” DIN DOBROGEA*

Marea anchetă „subterană” visată de Vasile Pârvan¹ nu se poate realiza, în mod paradoxal, decît printr-o cunoaștere amănunțită a suprafeței terenului, a transformărilor sale morfologice. Premisa reușitei cercetării arheologice constă și în stabilirea unei precise topografii istorice, singura capabilă să indice locul celui mai avantajos sondaj. Dar însemnătatea topografiei istorice este amplificată de faptul că unul din principalele ei izvoare îl constituie descrierile de călătorie, cu atît mai prețioase cu cît aparțin perioadelor anterioare unor prefaceri economice, urbane, agricole sau rutiere. Greutățile întîmpinate de arheolog în surprinderea unor vestigii istorice încă nealterate sau desființate de aceste prefaceri dau valoare consemnărilor amintite, mai cu seamă atunci cînd se datoresc unor observatori competenți.

Aceste considerații se confirmă și în privința valului lui Traian din Dobrogea ale cărui contururi au fost erodate treptat. Fenomenul s-a accentuat după 1857, cînd a început construcția căii ferate Cernavodă – Constanța de către „Danube and Black Sea Railway Company”. Unul dintre inginerii ce au studiat traseul noii căi ferate, francezul Jules Michel, a publicat o interesantă descriere a valurilor lui Traian însoțită de considerații istorice repuse recent în circuitul științific². Dar cu aproape douăzeci de ani înaintea inginerului francez, același itinerariu, de-a lungul valului, fusese parcurs de un englez, în legătură cu aceeași gravă problemă a unei comunicații mai lesnicioase între Dunăre și Marea Neagră, într-o vreme în care gurile fluviului erau dominate de Imperiul rus și comerțul internațional pe aici supus unor restricții din partea acestei puteri³.

* Comunicare susținută la sesiunea științifică „Pontica”, octombrie 1975.

¹ Vasile Pârvan, *Probleme de arheologie în România*, în „Transilvania”, Sibiu, an LIII, ianuarie-februarie 1921, nr. 1–2, p. 4–14.

² Petre Aurelian, *Date noi în legătură cu valurile antice de apărare din Dobrogea*, în „Buletinul Monumentelor Istorice”, an XLII, 2/1973, p. 28–31. Tot aici și bibliografia, în special p. 30, n. 29.

³ H. Hajnal, *The Danube*, The Hague, 1920, *passim*.

Exprimîndu-și fără argumente opinia negativă față de proiectul unui canal navigabil între Cernavodă și Constanța sau Tuzla, propus de colonelul imperial austriac von Birago⁴, consulul general al Marii Britanii la București, Robert Gilmour Colquhoun își atrăgea somația Foreign-Office-ului de a se explica. La 18 iunie 1839 șeful diplomației engleze, viconteul Palmerston, a cerut reprezentantului său în capitala Țării Românești toate informațiile asupra practicabilității canalului, fapt ce determina pe Colquhoun să recunoască personal traseul acestuia în octombrie același an⁵.

Călătorul englez a urmat la ducere malurile salbei de patru lacuri de pe Valea Carasu, a urcat pînă la satul Borlach și trecînd apoi printre ruinele orașului „odinioară important” Draganlar, a ajuns în apropierea lacului Siut (Siutghiol). De aici el a mers pe faleză la Constanța, aflînd orașul devastat după popasul trupelor țariste în timpul războiului din 1828–1829. A remarcat că „micul port, format de digul despre care se spune că ar fi fost înălțat de romani, are în prezent doar aproximativ șase sau șapte /1,82–2,13 m n.n./ de apă fiind umplut de ruinele digului și de nisipul adus de vînturile de est din mare”⁶.

La întoarcere, R. G. Colquhoun a ales altă cale, spre a se documenta mai bine asupra topografiei dobrogene: „Părăsind Kustendjé — relatează consulul englez — am mers o milă spre sud, pînă unde se sfîrșește linia digului („embankment”) numit zidul lui Traian, care traversează regiunea de la Răsova și pînă în acest loc /.../ la capătul zidului lui Traian există o succesiune destul de regulată de întărituri („mound”), prezentînd foarte mult aspectul unora dintre castrele romane din Scoția, și este foarte probabil ca ele să fi fost așa ceva”⁷. Încă două ore drumul urma la nord de valul lui Traian, pentru ca după un scurt urcuș să atingă culmea ce domina valea Carasu și satul Borlach; de aici prin cătunul Alacap se ajungea la Răsova.

Abia reîntors la București, consulul englez a adresat Foreign-Office-ului, la 17 octombrie 1839, un raport detaliat asupra șanselor de reușită ale antreprizei Canalului Dunăre-Marea Neagră, urmat, la 9 noiembrie, de o diagramă a drumului parcurs și, la 7 februarie 1840, de un plan al golfului și radei Constanța⁸. Acesta din urmă fusese realizat de Colquhoun pe baza unei hărți rusești — care trebuie să fie „Карта театра войны в Европя 1828 и 1829 годов”, gravată la Depozitul topografic militar imperial rus și publicată în 1835⁹.

⁴ Sergiu Iosipescu și Cornel Scafeș, *Implicații politico-militare ale unui proiect hidrotehnic dobrogean: canalul Dunăre-Marea Neagră (din secolul XIX pînă la 1918)*, comunicare la sesiunea „Pontica”, Constanța, octombrie 1975.

⁵ Întreaga informație inedită la Arhivele statului București, Microfilme Anglia, rola 10, volum 363, f. 110–115, 130–131; ; rola 11, volum 400, f. 22–24.

⁶ Arhivele statului București, rola 10, vol. 363, f. 112–113.

⁷ Ibidem, f. 113.

⁸ Ibidem, rola 10, vol. 363, f. 130–131 și rola 11, vol. 400, f. 24.

⁹ Ediția 1855 în fotocopie la Cabinetul cartografic al Bibliotecii Academiei Republicii Socialiste România. Harta este la scara 1:420 000 și nu redă valul lui Traian. R. G. Colquhoun a adăugat detaliile referitoare la acesta.

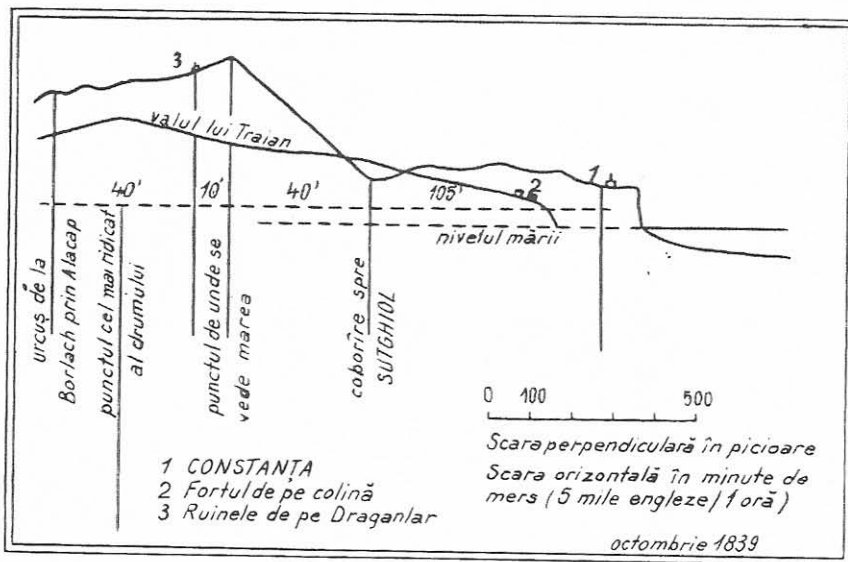


Fig. 1. Secțiune prin valul lui Traian, extremitatea estică (după originalul lui Colquhoûn). Section in the „Trajans Wall“ (east extremity). (after Colquhoûn's original). Arh. st. Buc., Mf. Anglia, role 10, vol. 363, f. 131.

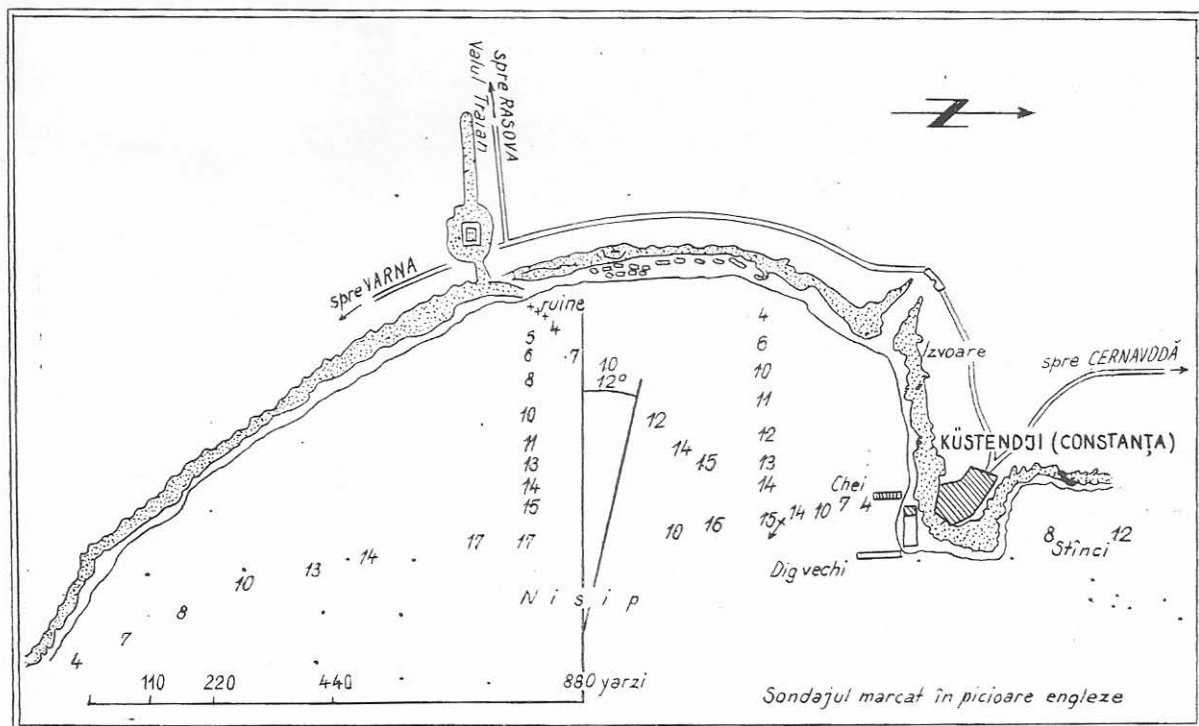


Fig. 2. Planul golfului Constanța (după originalul lui Colquhoûn). The plan of Constantz Bay (after hûn's original). Arh. St. Buc. Mf. Anglia, role 11, vol. 400, f. 24.

Atît diagrama cît și planul, deși au la bază harta rusească¹⁰, prezintă un deosebit interes relativ la partea finală estică a valului lui Traian. Diagrama face o secțiune în val între Borlach și faleza golfului Constanța ; ea indică la capătul acestuia dinspre mare un castru cu poarta sa dinspre sud (vezi figura 1). Planul golfului completează aceste date "castrul se află la o depărtare de aproximativ 1 130,58 yards (1 033,35 m) de Constanța (în raport această distanță era apreciată la o milă) și la 816,23 yards (746,03 m) sub paralela orașului. Drumul pe care se ajungea la el ieșea din oraș, se despărțea de drumul Cernavodei apucînd pe calea spre Varna. Aceasta lăsa pe mîna stîngă cîteva izvoare naturale¹¹, trecea un pod și întilnea valul lui Traian la mică depărtare sud de ramificarea drumului spre Rasova.

Castrul rectangular, pare proiectat mai degrabă spre sud, în comparație cu valul — care se continuă și spre est, nord-est, pînă la faleză, iar dacă, eventual, ruinele marcate în golf îi aparțin, și în mare. Drumul Varniei care urma faleza golfului — închis de vechiul dig spre nord-est — a tăiat ceva din val, poate și din castru, contribuind astfel la distrugerea monumentului.

Informația asupra acestui castru coincide de altfel cu aceea contemporană aparținînd lui V. Vincke, culeasă de inginerul Polonic din „Monatsbericht der berliner Gesellschaft für Erdkunde, 1839-1840", după care aici, la extremitatea estică a valului de piatră, se afla probabil un castru roman rectangular asigurat spre mare de faleza stîncoasă. Cercetarea de teren începută de Polonic după 1892, a identificat aici un castru distrus, al XXIV-lea după harta publicată de Grigore Tocilescu¹¹.

Cronologia acestei importante lucrări de apărare din Scythia Minor a stîrnit încă de multă vreme dispute aprinse. Călătorul englez sugerează, cu o voită rețineră, datarea în epoca imperială romană a „zidului lui Traian", dar ceea ce este mai interesant, este similitudinea ce i se pare a se întrezări între forma valului și a castrelor și cele romane din Scoția. Originar din această țară și bun observator Colquhoun trebuie să fi fost familiarizat cu vestigiile romane din patria sa. Datarea bazată pe similitudini de forme între valul lui Traian și foarte probabil cel a lui Antoninus Pius din Scoția, este de reținut.

Mai întii o potrivire de situație geografică și strategică între peninsula dobrogeană — mărginită la est de Pontul Euxin, de Istru la vest și nord — și Scoția, o prelungire în mare a Angliei. Apoi o coincidență de orientare între cele două fortificații : ambele sînt structurate astfel încît să apere ținutul sudic de un atac venit de la nord de ele, lucru evidențiat în planul Colquhoun de poziția castrului de lîngă Constanța în raport cu

¹⁰ O altă sursă de informare cartografică a călătorului englez poate să fi fost harta Companiei austriace de navigație cu aburi pe Dunăre ; un exemplar la Muzeul mării din Constanța.

¹¹ Fondul de documente al Bibliotecii Academiei Republicii Socialiste România, Arhiva inginer Polonic, I, Ms. 4, caiet 1, f. 27, 76, caiet 2, partea a 2-a, f. 15, Ms. 11, f. 13.

valul, situație de comparat cu aceea a valului Antonin ¹², dintre Bridgeness pe Forth și Old Kilkpatrick pe Clyde ¹³.

Se poate conchide că deși cronologiile bazate pe similitudini tipologice și funcționale fac parte dintre metodele uzuale de studiu al trecutului, totuși informațiile lui Colquhoûn în acest domeniu își vor putea dovedi temeiul și utilitatea abia prin verificări de teren și în cursul unui eventual sondaj.

SUMMARY

The success of any archaeological research is highly conditioned by accurate historical topography knowledge. Dealing with this matter, most important are the travelling impressions collected particularly before the revolutionary changes brought about by farming transformations, as well as road railway constructions (the second half of the 19th century in Romania).

The General Consul of Great Britain in the Wallachian Principality (Țara Românească) in the forties' - sixties' of the 19th century, a Scotch nobleman, Robert Gil-mour Colquhoûn, is the author of such a record regarding the East extremity of „Trajan's Wall" in Dobrudja. His information and the annexed map and plan show the ground configuration of the last castrum (No. XXIV after Polonic - Tocilescu's Dobrudjan walls map), its dimensions and relation with the wall and the Black Sea coast; they also indicate the antiquities of Constantza (ancient Greek Tomis) bay. Concerning the dating by means of typological similitudes, Colquhoûn's conclusion is relevant: „at the termination of Trajan's Wall there is a pretty regular succession of mounds wearing very much the appearance of some Roman encampments in Scotland & most probably have been such". Recorded in 1839, Colquhoûn's observations are available for an archaeological investigation on the spot.

¹² O recentă privire de ansamblu și de amănunt la David J. Breeze and Brian Dobson, *The development of the northern frontier in Britain from Hadrian to Caracalla*, Gordon S. Maxwell, *The Building of the Antonine Wall*, in „Actes du IX^e Congrès International d'études sur les frontières romaines - 1972", București - Köln - Wien, 1974, p. 321-332, și Giovanni Forni, *Limes. Estratto dal Dizionario Epigrafico di Antichità Romane* (vol. IV, fasc. 34-40), Roma, 1959-1962, pentru limesul din Scythia Minor vezi p. 207-208/1279-1280, cu o bibliografie românească deja învechită.

¹³ Sidney Toy, *A history of fortification from 3000 B.C. to A.D. 1600*, London, 1935, p. 38.