

## OBSERVAȚII DIN SECOLUL TRECUT ASUPRA UNOR CONSTRUCȚII ANTICE DIN DOBROGEA

După războaiele ruso-turce din anii 1806–1812 și 1828–1829, ce pusese războiul la o parte, intervine o perioadă de liniște. Din anul 1835 vasele maritime ale unei companii de navigație din Triest întâlneau la Galați, de două ori pe săptămână, vasele navigației austriece dunărene, în cursă regulată de la Viena <sup>1</sup>.

Dificultățile datorate barei de aluviuni de la gura Sulinei determină compania ca din 1839 să transbordeze pasagerii cu trăsura între Cernavodă și Constanța. Nesiguranța drumului întrerupe însă această legătură în 1841, pentru a se relua apoi după zece ani, între 1851 și 1862, pînă la deschiderea căii ferate construită de englezi pe Valea Carasu, la cerea Înaltei Porți.

Între timp, în 1855, o misiune tehnică franceză condusă de ing. Lalanne, construisese o șosea între Rasova și Constanța. Atît construirea acestei șosele, cît și construirea căii ferate (între 1857 și 1862) făceau parte din acțiunile turce menite să evite consecințele controlului imperiului țarist la gurile Dunării. Acesta le putea închide oricînd aprovizionarea cu cereale din țările române, așa cum – de altfel – a făcut-o în timpul războiului Crimeii, prin scufundarea unor vase la gura Sulinei <sup>2</sup>.

Austriecii sînt aceia care, interesați la ameliorarea navigației între Dunăre și Mare, provoacă primele studii cu privire la posibilitatea construirii unui canal navigabil pe Valea Carasu; aceste studii au fost efectuate în anul 1837 de misiunea germană condusă de v. Vinke <sup>3</sup>. Concluzia acestei misiuni a fost negativă, din cauza dificultăților tehnice de străpungere a înălțimei de lîngă Constanța.

\* Membru al Academiei de Științe Agricole și Silvice.

<sup>1</sup> D. M. Ionescu – Dobrogeanu; „Cercetări asupra orașului Constanța. Geografie și Istorie”, Buc. 1897.

<sup>2</sup> I. Stoenescu – Dunăre; *Canalul navigabil de la Cernavodă la Constanța între Dunăre și Mare*. Cernăuți, 1927. Extr. An. Dobr., III, 1927.

<sup>3</sup> Vinke v; „Das Karassu – Thale zwischwn der Donau unterhalb Rassoova und dem Schwarzem Mure bei Küstendsché Monaffber, der Gesfür Erdkunde zu Berlin I. mai 1839–40, Berlin, 1840, p. 179–186.

În această problemă este de amintit și propunerea lui Ion Ionescu de la Brad<sup>4</sup>, publicată în 1850 în cadrul „excursiei” sale agricole în Dobrogea, cu o soluție nelipsită de realism, prin care se evitau gurile Dunării, prin lacul Razelm.

Deși după războiul Crimeii, conform tratatului de la Paris (1856), se constituie Comisia Europeană a Dunării, cu sarcina curățirii gurilor aval Isaccea<sup>5</sup>, în scrierile călătorilor de tot felul ce trec prin Dobrogea se discută în continuare oportunitatea și posibilitatea construirii acestui canal, în toată jumătatea a doua a sec. XIX, pentru ca de la începutul secolului nostru problema să se reia la nivel de specialiști. Este de notat că unii din acești călători, cu pregătire științifică, precum căpitanul din marina militară engleză Spratt<sup>6</sup>, sau naturaliștii Koch<sup>7</sup> și Peters<sup>8,9</sup> consemnează observații de o mare acuratețe.

Astfel de date, dar mai ales înregistrate de membrii misiunilor pentru studii (v. Vinke), sau pentru execuție de lucrări de comunicații (Gordon<sup>10</sup>, Aninoșanu<sup>11</sup>, Allard<sup>12</sup>, Michel<sup>13</sup>), oferă informații importante asupra unor vechi lucrări de construcții din Dobrogea de Mijloc.

\*

Cu privire la valurile de apărare construite de-a-lungu Văii Carasu, amplasamentele și chiar numărul lor sînt redată cu multă aproximație de V. Moltke<sup>14</sup>, deși studiază direct regiunea între 1835–1839 și utilizează sursele statului major prusian. Prima cartografiere satisfăcătoare a celor trei valuri se datorește misiunii din anul 1837 a lui V. Vinke, într-o hartă a Văii Carasu la scara 1 : 150.000. Descrie în detaliu felul cum aceste valuri se închid pe zidul de apărare al Tomisului și pe faleza portului antic.

<sup>4</sup> I. Ionescu ; „Excursion agricole dans la plaine de la Dobrodja”. Impr. Jr. de Constantinople, 1850.

<sup>5</sup> A. C. Hartley ; „Inland navigations in Europe”. Inst. of Civil Engin, London, 1885.

<sup>6</sup> T. Spratt ; „Route between Kustendjé and the Danube by the Kara-Su and Yeni-Keui Valle ys with observations on the navigation of the Kara-Su lakes and their origin”. Jr. Geogr. Geogr. Soc. 26, London, 1856, p. 203–210.

<sup>7</sup> K. Koch ; „Reise längs der Donau nach Konstantinopel und Trebisond”. Weimarm, 1846.

<sup>8</sup> K. F. Peters ; „Grundlinien zur geographie und geologie der Dobrudscha”. Wien, 1866.

<sup>9</sup> K. F. Peters ; „Die Donau und ihr Gebiet. Eine geologhische Skizze”. Leipzig, 1876.

<sup>10</sup> L. Gordon ; „Danube and Black Sea railway and Kustendjie harbour”. Sc. 12 chains = 1 inch. London, 1855–1857, BAR. 2047 – C LIX, 68.

<sup>11</sup> Aninoșanu este topometrul misiunii Lalance ; stabilește așa numita hartă Avril „Carte topographique de l'isthme de Dobroudcha, 1 : 100.000”, Bîneteau, Paris 1855, BAR. H. 652 – D XIV, 93.

<sup>12</sup> C. Allard ; „Souvenirs d'Orient. La Dobroutcha”. Douniol, Paris, 1859.

<sup>13</sup> J. Michel ; „Les travaux de défense des roumains dans la Doroudcha – Kustendjie et le retrachement connu sous le nom de Fosse de Trajan”. Mem. de la Soc. des Antiquaires de France, XXV, 3, Paris, 1862.

<sup>14</sup> Moltke v ; „Campagnes des russes dans la Turquie d'Europe en 1828 et 1929”, Dumaire, Paris, 1954.

O a doua cartografiere satisfăcătoare se datorește misiunii condusă de ing. Léon Lalanne<sup>15</sup>, pentru construirea șoselei Rasova-Constanța. Așa numita hartă Avril a fost ridicată de topometrul „valah” Aninoșanu, conform mențiunii medicului misiunii, dr. Allard. Această hartă a zonei Văii Carasu, întocmită la scara 1 : 100.000, mai dă, în afara traseului valurilor și al noii șosele, traseul proiectatei căi ferate engleze între Cernavodă și Constanța, precum și o serie de detalii cu privire la extensiunea lacurilor pe vale, amplasamentul importantului pod de la Carasu (Medgidia), amplasamentul unor puțuri și al izvoarelor de pe malul sud-vestic al Siutghiolului etc.

Dintre membrii misiunii, cele mai amănunțite observații asupra valurilor le consemnează ing. Jules Michel, care ridică o serie de profile transversale caracteristice celor trei valuri (fig. 1).

Notează caracterul particular al valului de piatră, datorită zidului din piatră cioplită sub formă de blocuri, fundat pe creasta valului; lângă Constanța, multe din aceste blocuri sint tăiate din pietrele de construcție ale vechilor edificii tomitane.

Pe Polonic<sup>16</sup>, care face releveul acestor valuri pentru Gr. Tocilescu<sup>17</sup> mult mai târziu decât inginerul francez, aproape cu o jumătate de secol, a găsit aceste valuri mult mai degradate, datorită îndeosebi repopulării Dobrogei și intensificării activității agricole. Notează astfel în manuscrisul lui utilizarea zidului antic de pe valul de piatră drept carieră pentru confecționarea îngrăditurilor în sate, și mai ales la stănele mocănești.

Schița la scară redusă cu amplasamentul valurilor, dată de Schuchhardt<sup>18</sup> către sfârșitul secolului, este exactă, pentru că folosește — desigur — hărțile celor două misiuni menționate. Dar cea mai exactă și completă hartă a valurilor și castrelor anexă lor este fără îndoială cea întocmită de P. Polonic, ajutându-se în recunoașterile sale pe teren de hărțile militare române cele mai recente. Astfel G. Tocilescu include în comunicările sale pentru Academia din Paris, dintre 1892—99, o hartă la scara 1 : 200.000, pe care o tipărește separat și la scara 1 : 100.000. Pe baza unui număr mai mare de măsurători, stabilește dimensiunile valurilor și șanțurilor lor, între limite de variație; pentru zidul valului de piatră precizează o fundație lată de 2 m și adâncă de 0,5 m, dar deasupra o lățime de 1,65 m și înălțime probabilă de 3 m, cu crenele de 0,35 m, formate din blocuri cu muchii rotunjite.

\*

*Alimentarea cu apă potabilă a orașului — cetate Tomis nu a fost încă complet lămurită. Folosind puținele consemnări de la mijlocul secolului*

<sup>15</sup> Ing. Lalanne venise în Țara Românească în anul 1852, pentru organizarea unui serviciu de poduri și șosele la cererea lui Vodă Știrbei (cf. Nestor Urechea „O pagină de istorie contemporană în Propileele literare, apr. 1927).

<sup>16</sup> BARM Arhiva P. Polonic, I, mss 4.

<sup>17</sup> Gr. Tocilescu; „Fouilles et recherches archéologique en Roumanie”, Com. Acad. Inscript. et Belles Lettres de Paris, 1892—1899, Buc. 1900.

<sup>18</sup> Schuchhardt. C. Schuchhardt: „Wälle und Chausseen im südlichen und ostlichen Dacien”, Arch. — epigr. Mitth. IX aus Oesterreich — Ungorn.

trecut și recente cercetări (din ultimii 15 ani) asupra așa numitelor „catacombe” din subteranul peninsulei se conturează imaginea unei duble alimentări cu apă.

Prima, bazată pe utilizarea izvoarelor de pe versantul sudvestic al Siutgholului, ar fi putut consta dintr-o aducțiune obișnuită în așezările greco-romane dobrogene, și anume fie un canal-apeduct, construit din blocuri sau lespezi de piatră cioplită, fie una sau mai multe fire paralele de conducte-apeduct din teracotă. Acesta ar fi fost un sistem de alimentare subteran, dar de mică adâncime, cu captarea la zi sau greu de ascuns, și prin urmare un sistem vulnerabil în cazul unui asediu prelungit.

A doua alimentare cu apă, pentru care există dovada concretă prin existența ei, deși incomplet studiată, este o galerie captantă, în subsolul profund al incintei cetății, la nivelul stratului acvifer, aproape de nivelul mării, deci invulnerabilă.

Știrile din secolul trecut cu privire la aceste apeducte, deși confuze, întrucât combină elemente disparate din cele două sisteme de alimentare cu apă, în realitate independente, sînt totuși prețioase, dacă sînt analizate cu atenție. Astfel, cei doi membri ai misiunii ing. Lalanne citați mai sus, dr. Allard și ing. Michel, scriu ambii atît despre utilizarea surselor de pe malul Siutghiolului, cît și despre galeria subterană din vechiul Tomis.

Aspectul exterior al Constanței acelor timpuri ne-a rămas din gravurile lui Hector de Béarn<sup>19</sup>, detașat pe lîngă armata țaristă, în războiul ruso-turc din anii 1828–1829. Orașul este înconjurat peste tot de ziduri crenelate, peste care se ridică săgeata unui minaret ; iar portul antic arată părăsit, deși are încă cheiuri de piatră – neputînd fi folosit decît în mică măsură – datorită împotmolirii cu lestul nenumăratelor corăbii ce veniseră să încarce aci de-a lungul secolelor<sup>20</sup>.

Pentru aspectul dintre ziduri, după cele două recente războaie ruse-turce, avem gravura din 1855, mai puțin cunoscută, a dr. Allard (fig. 2).

Nelipsit de un anumit dar scriitoricesc, el arată... „Toate casele turcești, ele înșile în ruină astăzi, au fost construite cu sfărîmăturile împrăștiate ale orașului antic... Un cavou servește mai departe de adăpătoare pentru bivoli și cai ; o cale romană își etalează încă marile sale date de piatră”<sup>21</sup>. Locuitorii Constanței iau o apă de băut salmastră dintr-un puț de pe plaje. Pentru nevoile misiunii apa se aduce dintr-un izvor cu apă foarte bună, de la 4–5 km, pe marginea Kutchuk-ghiolului<sup>22</sup>, de unde autorul presupune că romanii au adus apă în oraș, prin canale ale căror ruine se văd în anumite puncte<sup>23</sup>. Cu privire la galeria subterană care era prevăzută cu o intrare zidită, arată că în interiorul Constanței mai multe

<sup>19</sup> În albumul lui G. Oprescu „Țările Române văzute de artiștii francezi (sec. XVIII–XIX). Cultura Naț., Buc., 1926.

<sup>20</sup> I. Ionescu de la Brad ; op. cit.

<sup>21</sup> C. Allard ; op. cit., p. 25.

<sup>22</sup> Este vorba despre izvorul de pe Valea Cișmelei, care debușează în Siutghiol, lîngă lacul Tăcăcării.

<sup>23</sup> C. Allard : „Mission médicale dans la Tatarie – Dobroutcha”, Paris, 1857.

puțuri antice comunicau cu ea. Presupune — evident eronat — că era alimentată din Izvoarele de la Canara și Palas, în jurul cărora a observat ruinele unor canale<sup>24</sup>.

Descrierea ing. Michel conține ceva mai multe amănunte. Pe faleza verticală de răsărit, supusă acțiunii valurilor, observă resturi de puțuri, de apeducte și de case cu fundații suspendate, gata să se prăbușească. „Printre construcțiile desgolite de atacurile mării se găsesc conducte de zidărie, ivindu-se la diverse înălțimi : au servit probabil pentru canalizarea scurgerilor, dar una dintre ele, chiar în marginea malului și aproape la nivelul mării, ne pare să fi fost destinată pentru a procura orașului apă potabilă. Un anumit număr de puțuri, din care unul este încă vizibil și în comunicare cu conducta subterană, permitea fără îndoială de a scoate o apă pură, în loc de apa salmastră a puțurilor Constanței”. Presupune că apa a fost adusă în oraș de la izvoarele din nord, de pe malul Siutghiului, de-a lungul țărmului mării. Mai notează că în dreptul satului Canara, sătenii folosesc apa din conducta pe care au spart-o ; presupune că și la Palas, mai aproape de oraș, izvorul de aci ar fi provenind din captările romane<sup>25</sup>.

Zece ani mai târziu, geologul Peters<sup>26</sup> studiază puternicele izvoare din faleza de la Canara, localizate în calcare jurasice, ce se ivesc nu numai sub nivelul lacului, dar și pe versantul acestuia. Datorită debitului acestor izvoare, lacul pe care Peters îl numește Canara are apă dulce, deși este separat de mare numai printr-o îngustă bară de nisip<sup>27</sup>. Tot calcare semnaleză și la baza promontoriului Constanței, acoperit cu loess, înalt de 20 m. Consideră că izvoarele de pe Valea Cișmelei, dintre Palas și Anadolchioi<sup>28</sup>, au permis în antichitate construirea unei galerii pentru apă ; acest izvor este destul de departe de lac și cu mai mulți stînjeni peste nivelul mării.

Folosind aceste indicații, precum și hărțile militare vechi, 1 : 100.000 din 1909<sup>29</sup> și 1 : 50.000 din 1887<sup>30</sup>, ambele ridicate pe teren între anii 1880—1884, am marcat în figura 3 traseul posibil al apeductului pentru alimentarea cu apă din surse exterioare a Tomisului. Acest apeduct putea proveni dintr-o captare de la Canara (azi Ovidiu), atingînd sursa de pe Valea Cișmelei cam pe aceeași curbă de nivel (cu o mică pierdere de cotă, pentru asigurarea unei pante minime). De pe Valea Cișmelei pînă la marginea mării, traseul păstra aceeași curbă de nivel ; de aci, urmărind marginea falezei, putea atinge orașul antic adîncindu-se sub nivelul terenului în limite acceptabile practic.

<sup>24</sup> C. Allard : *op. cit.*, p. 25.

<sup>25</sup> J. Michel : *op. cit.*, p. 10—11.

<sup>26</sup> K. F. Peters — *op. cit.*

<sup>27</sup> C. Allard notase că în 1855 deversorul lacului spre mare de la Mamaia, era capabil să poarte cele trei perechi de pietre ale morii de apă de aici, notată și pe hartă Avril — Aninoșanu.

<sup>28</sup> În prezent dispărute sub construcțiile poului Tomis.

<sup>29</sup> Harta topografică a jud. Constanța, scara 1 : 100.000, ridicată în 1880—1884. Inst. Geogr. al ARM., Buc., 1909, BAR — D. XXXIX, 21.

<sup>30</sup> Harta Dobrogei, scara 1 : 50.000, ridicată 1880—1883, M.ST.M. al ARM, Buc., 1887, BAR C. XXXII. D.

Cu privire la galeria subterană, rezultatul primelor cercetări sistematice au fost publicate în toamna anului 1966, sub semnăturile lui Vasile Canarache<sup>31, 32</sup> și Prof. Radu Vulpe<sup>33</sup>. Este vorba, conform acestor cercetări, de o galerie vizibilă (înaltă de 1,7 m), sinuoasă dar în ansamblu de forma unui arc ce urmărește cele două faleze, dar avînd vîrfurile către vîrfurile promontoriului; a fost dezajată pe cîte 300–350 m de fiecare parte, cu o lungă prăbușire la mijloc. Este săpată în stîncă sau în loess, pe unele porțiuni zidită și tencuită hidrofug și pardosită cu cărămizi mari, de factură romană, legate de asemenea cu mortar hidrofug (în opus signinum). Nivelul de călcare este practic plan, înecat sub 50–60 cm apă, provenită prin filtrare din stratul acvifer freatic. Față de nivelul promontoriului, se află la 20 m adîncime, practic la nivelul mării<sup>34</sup>; la 20 m de faleza vestică, un puț vertical coboară în această galerie.

Cu privire la restul galeriei, Canarache subliniază două alternative: un sistem de apărare și atac prin surprindere, sau un colector de apă potabilă și în același timp cisternă. Prof. Radu Vulpe înclină în principal pentru rolul drenant al galeriei, în scopul consolidării construcțiilor și prevenirii alunecărilor, considerînd că această funcție merge bine împreună cu funcția de colector de apă potabilă, pentru a exclude dependența cetății de resursele extramurane. Explică astfel rezistența cetății la asediul din 269 e.n. al unei coaliții conduse de goți.

Studiind lucrările de alimentare cu apă relaizate de romani în Tunisia<sup>35</sup> și Algeria<sup>36</sup>, se regăsesc frecvente cazuri de captări prin galerii de diferite dimensiuni, în general vizitabile și prevăzute cu puțuri de control sau pentru extras apă. Caracteristica principală a acestor galerii captante zidite este că în partea inferioară a zidăriei nu s-a folosit mortar, zidăria — așa numită uscată — fiind filtrantă pentru stratul acvifer aflat în spatele ei. Această caracteristică va trebui verificată și în galeria tomitană.

Mai merită amintit că tehnica galeriilor captante este răspîndită din antichitate în Orientul Apropiat și de jur împrejurul Mediteranei, romanii preluînd-o de la etrusci (ghanatele iraniene, de mare lungime, sînt atestate cu o largă răspîndire din sec. VI–IV î.e.n.).

Așa cum este localizată și orientată galeria tomitană, ea captează apa din calcarele de la baza promontoriului, aflate între două strate argiloase și constituie o capcană în calea infiltrării și pierderii acestei ape către botul peninsulei, spre mare. În aceste condiții nu i se mai poate atribui acestei galerii un rol propriu-zis drenant, ci rolul clar de captare a unei surse potabile. În același timp, închisă la ambele capete pînă la un anumit nivel, galeria este ea însăși rezervorul-cisternă necesar și suficient.

<sup>31</sup> V. Canarache „Tomisul reinvie”, Contemporanul, 38 (1041), 23 IX 1966, p. 7.

<sup>32</sup> V. Canarache — „Galeriile tomitane”, Tomis I, 3, sept., 1966, p. 18–19.

<sup>33</sup> R. Vulpe: „Din nou despre galeriile tomitane”, Tomis I, IV, oct., 1966, p. 18.

<sup>34</sup> Trebuie observat că în sec. II e.n. nivelul Mării Negre era cu aprox. 4 m mai jos; de atunci a început transgresiunea actuală danubiană.

<sup>35</sup> Enquête sur les installations hydrauliques romaines en Tunisie, ouverte par l'ordre de R. Millet, Résident Général, sous la dir. de P. Gauckler, 2 vol., Tunis, 1897–1912.

<sup>36</sup> J. Birebent: „Recherches d'hydraulique romaine dans l'Est algérien”, Thèse. Serv. des Antiq. de l'Algérie, Alger, 1964.

În concluzie, împreună cu Prof. Radu Vulpe, sintem pentru două sisteme independente de alimentare cu apă a orașului-cetate Tomis ; dacă alimentarea exterioară a putut fi inițiată, la o anumită scară, în perioada elenistică, alimentarea interioară, din galeria captantă, nu putea fi realizată decât în perioada romană, de înflorire maximă.

O comunicație navigabilă între Dunăre și Medgidia (numită mai înainte Carasu), pe canalul de la Cernavodă și apoi pe lacurile Văii Carasu, ne este atestată în secolul trecut, de către Ion Ionescu de la Brad<sup>38</sup> :... „Cînd apele Danubiului vin mari, ele trec prin acest canal în Carasu, care se umple cu apă și se întinde pînă la satul Bulbular. Cînd scad, se scurg din lac în fluviu pînă cînd nivelul se restabilește, și atunci adîncimea canalului e de 4 metri și se poate ca mici nave să stabilească o comunicație între Danubiu și Carasu, al doilea centru de schimb, unde se țin de două ori pe an două din cele mai importante tîrguri ale Dobrogei”. Navigabilitatea văii, înainte de închiderea canalului de la gura ei prin lucrările căii ferate engleze, precum și în antichitate, este susținută și de geologul C. Brătescu<sup>39</sup>, un bun cunoscător al Dobrogei de la finele secolului trecut și începutul secolului nostru.

Într-un studiu anterior am analizat ipoteza folosirii Văii Carasu la navigație în antichitatea romană, de la Dunăre pînă în apropierea Tomisului<sup>40</sup>. Atribuiam lui Traian micile lucrări hidrotehnice ce ar fi fost necesare navigabilizării unei văi ce oferea în mod natural bune condiții pentru aceasta, întemeindu-mă pe faptul că soluția unei legături navigabile parțiale, de la Dunăre pînă aproape de mare, era una din soluțiile pe care Traian le discutase în corespondența sa cu Pliniu cel Tânăr, pentru un caz similar din Bithynia<sup>41</sup>.

Fără a relua argumentele expuse anterior, voi aminti faptul că ofițerul din marina engleză Spratt<sup>42</sup>, ce explorase în 1854 canalul de legătură și lacurile, cu o ambarcațiune cu fund plat, în condiții de ape mici, arată că un simplu stăvilor de numai 1,5 m înălțime, la Cernavodă, era suficient pentru asigurarea navigabilității văii, în orice condiții de nivel la Dunăre. El observă în canal, în fața satului Cernavodă, resturile unui baraj din zidărie de piatră, din care o parte fusese antrenată de forța curentului.

<sup>37</sup> R. Vulpe și I. Barnea ; DID, vol. II, Buc. 1968.

<sup>38</sup> I. Ionescu de la Brad : *op. cit.*, în cap. Cernavodă (Bogaz-Kioy).

<sup>39</sup> C. Brătescu : „*Lacul Mangalia*” Bul. Soc. Reg. Rom. de Geogr. XXXVI, Buc., 1915, p. 129.

<sup>40</sup> M. Botzan : „*Canale navigabile ale împăratului Traian la Dunărea de Jos*”. Hidrotehnica 23, 1, 1978.

<sup>41</sup> „*Corespondența lui Pliniu cu împăratul Traian*”. Trad. G. Popa — Liseanu, Buc. 1920.

<sup>42</sup> T. Spratt : *op. cit.*

Existența acestui stăvilar o consemnase mai înainte, în 1837, și v. Vinke<sup>43</sup> : „...la Boghasköi, unde un fel de stăvilar antic trece prin riu” ; notează că de la podul ce traversează canalul și pînă la Dunăre, panta fundului este apreciabilă, în jur de 2%. În figura 4 se dă o schiță topografică a capătului căii ferate engleze de la Cernavodă executată de Gordon<sup>44</sup> între 1855–1857, schiță pe care am marcat amplasamentul aproximativ al stăvilarului menționat mai sus ; în colțul figurii, o schiță de ansamblu a canalului, după o ridicare militară română din perioada 1880–1883<sup>45</sup>.

O vedere spre sud asupra noii gări a portului Cernavoda, așezată sub înălțimea pe care se va sprijini mai târziu capul podului lui Saligny, precum și asupra gurii de vărsare în Dunăre a canalului Văii Carasu, ne-o dă gravura lui Peters<sup>46</sup>, publicată în 1866 (fig. 5).

Numele de Bogaz, pentru Cernavodă, apare din sec. XVI<sup>47</sup>. El poate să indice satul din strîmtoare (din defileu), dar – așa cum a fost mai frecvent folosit de turci în toponimia legată de navigație – poate să însemne gură, strîmtoare, canal. Ion Ionescu de la Brad, care cunoștea desigur subtilitățile limbii turce, arată că însuși canalul de comunicare a văii cu Dunărea purta numirea de Bogaz.

\*

Pare să fie prima atestare arheologică de pe pămîntul românesc a unei îndiguri, pentru apărarea unui teritoriu împotriva apelor mari, o observație transmisă de cei doi membri ai misiunii Lalanne citați mai înainte. Observația se referă la o lucrare aflată la gura dinspre Dunăre a Văii Caramancea, o vale aflată la 2 km nord de Rasova și la sud de valea paralelă a Cochirlenilor.

Lucrările pentru șoseaua Rasova – Constanța, care pătrundea pe această vale, au descoperit la gura relativ îngustă a văii, sub 50 cm aluviuni, fundația unui zid din pietre cioplite, lată de 1,5 m, pe lungime de 200 m. Inginerul Michel îl consideră drept val de apărare împotriva piraților a acestei văi adăpostite și fertile ; dr. Allard, dig împotriva apelor mari. Ipoteza unui val de apărare pare puțin probabilă, întrucît laturile văii, în adîncime, nu au astfel de lucrări, cel mai apropiat dintre valurile Văii Carasu fiind dincolo de Valea Cochirleni, 4,5 km mai la nord. Mult mai plauzibilă este ipoteza după care acest zid forma nucleul unui dig.

O reconstituire topohidrografică arată că un dig a putut fi necesar pentru apărare de ape mari începînd cu sec. IX–X, deci în preajma construirii de către bizantini a valului de piatră. Putea servi la ape mari și ca rambleu pentru șoseaua de pe limes-ul danubian.

<sup>43</sup> Vinke v : *op. cit.*, în observațiile la planșa II.

<sup>44</sup> L. Gordon : *op. cit.*

<sup>45</sup> Harta Dobrogei – 1887, BAR, C XXXII, 1.

<sup>46</sup> Fig. 1 din F. K. Peters, 1886.

<sup>47</sup> A. Ghiață : „Contribuții noi privind unele aspecte ale societății românești din Dobrogea în sec. XV–XIX”. Acad. Mem. Sect. St. Ist. IV, 1, 1975–1976, p. 71–106.

<sup>48</sup> J. Michel : *op. cit.*

<sup>49</sup> C. Allard : *op. cit.*, 1859.

## RÉSUMÉ

OBSERVATIONS DE SIÈCLE PASSÉ SUR QUELQUES CONSTRUCTIONS ANTIQUES  
DE DOBROUDJA

En commençant par la première moitié du siècle passé, Dobroudja et notamment la zone de la Vallée de Carasu font l'objet de l'attention de quelques missions techniques et voyageurs qui se posaient le problème d'une liaison plus courte et plus facile de Danubé à la Mer Noire. Leurs études et observations signalent les restes d'une série de constructions ; quelques — uns — notamment à caractère hydraulique — ne subsistent plus.

Les premières cartes satisfaisantes du trajet des trios vallum de la zone de Carasu sont redevables aux missions v. Vinke (1837) et Lalanne (1855) ; ing. J. Michel donne des profils transversaux caractéristiques bien mieux conservés que ceux établis vers la fin du siècle par Poionic-Tocilescu.

Dr. Allard et ing. Michel, de la mission Lalanne, décrivent les restes de l'alimentation en eau du Tomis, bosée tant sur les sources du versant sud de Siutghiol que sur la galerie captante souterraine de la ville ; le géologue Peters (1866) — la stratigraphie de la nappe aquifère.

La mission v. Vinke et l'officier de la marine anglaise Spratt (1854) signalent les restes du barrage antique, par maçonnerie en pierre taillé, dans l'embouchure du canal de la Vallée de Carasu, à Cernavoda, en connexion avec la navigabilité de celle-ci, dans le passé.

Toujours les membres de la mission Lalanne notent, juste à l'ouverture vers le Danube de la Vallée de Caramancea, les fondations d'un mur en pierre taillé, qui semble être le noyau d'un digue contre les hautes eaux du Danube.



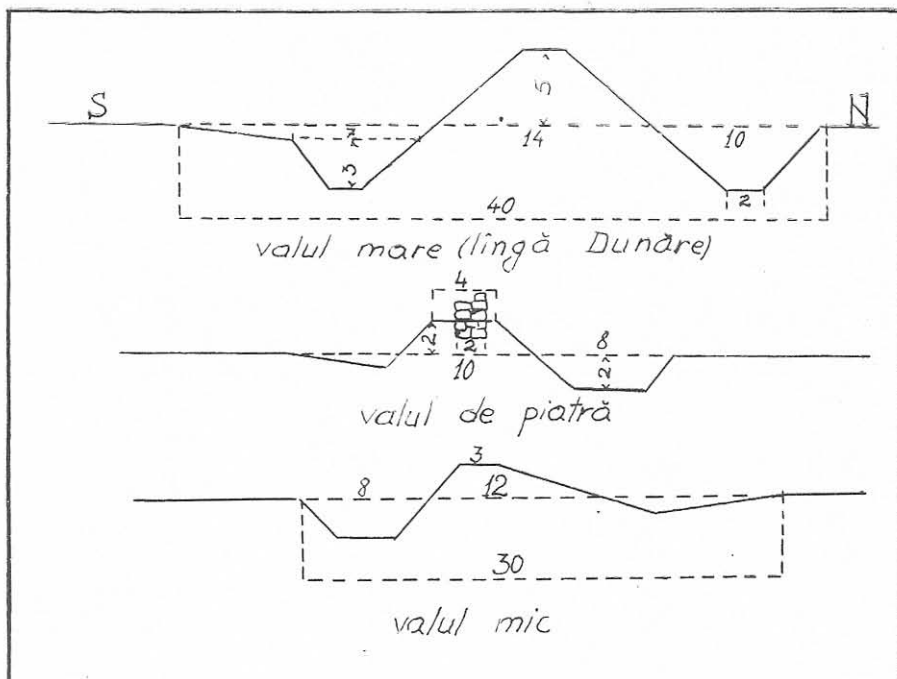
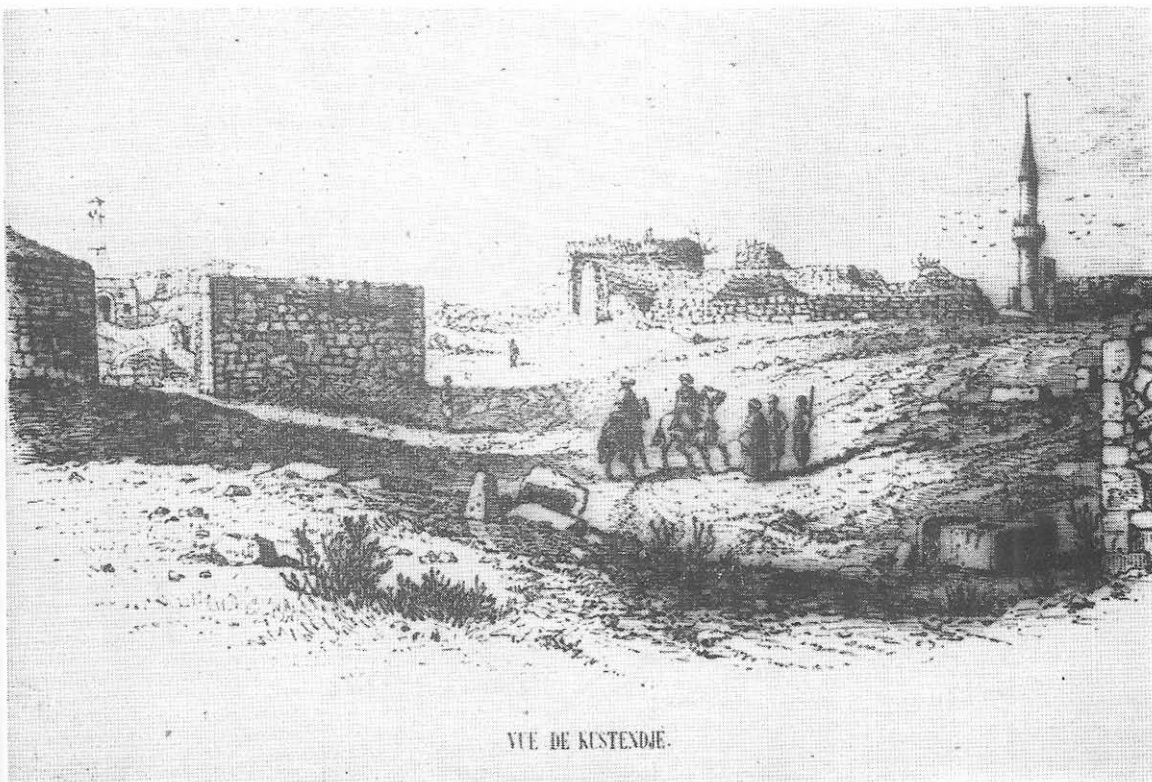


Fig. 1. Secțiuni prin valurile de apărare, în anul 1855, datorate ing. Michel (13).



VUE DE KUSTENDJE.

Fig. 2. Vedere din Constanța la 1885, după dr. Allard (12).

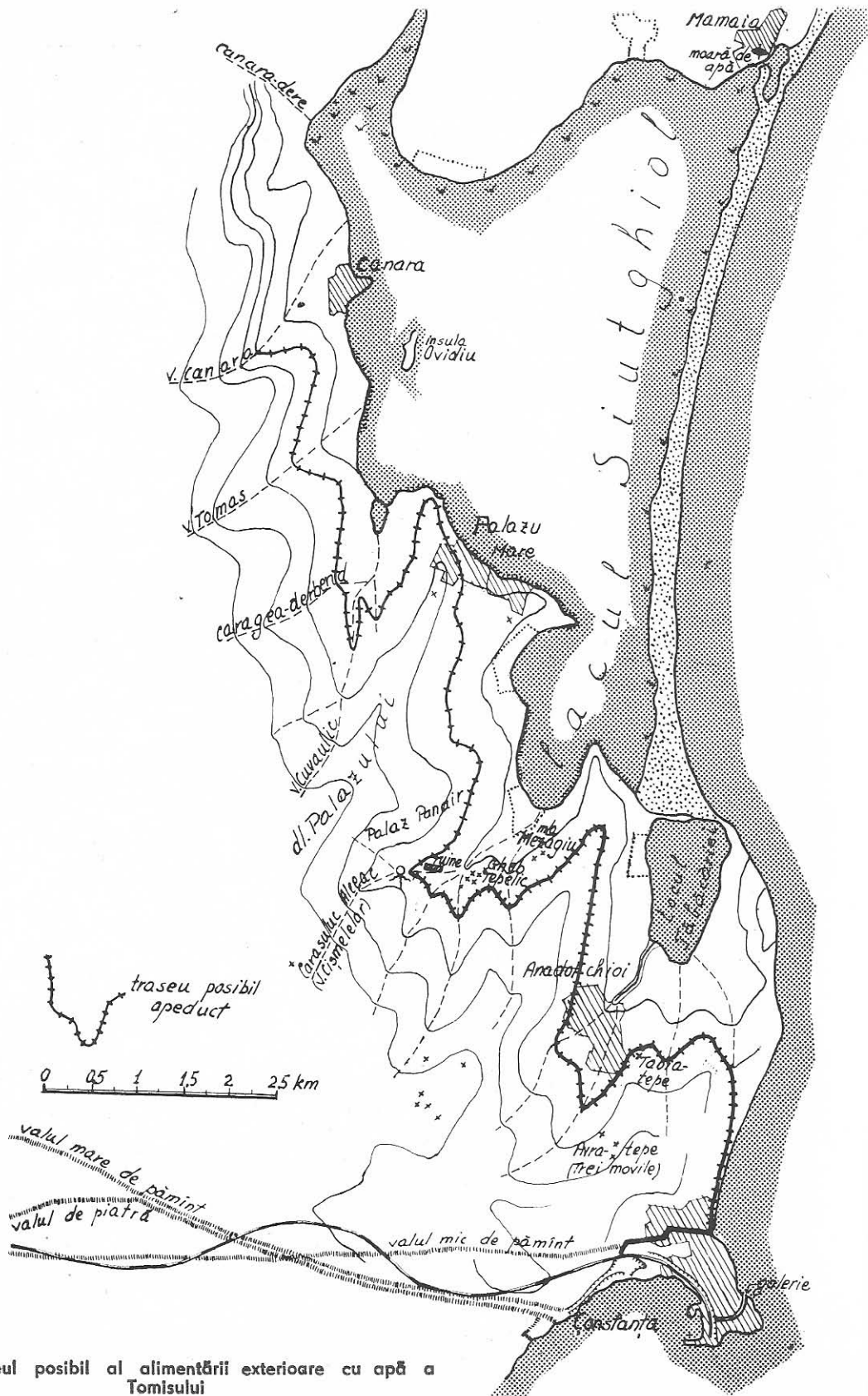


Fig. 3 Traseul posibil al alimentării exterioare cu apă a Tomisului

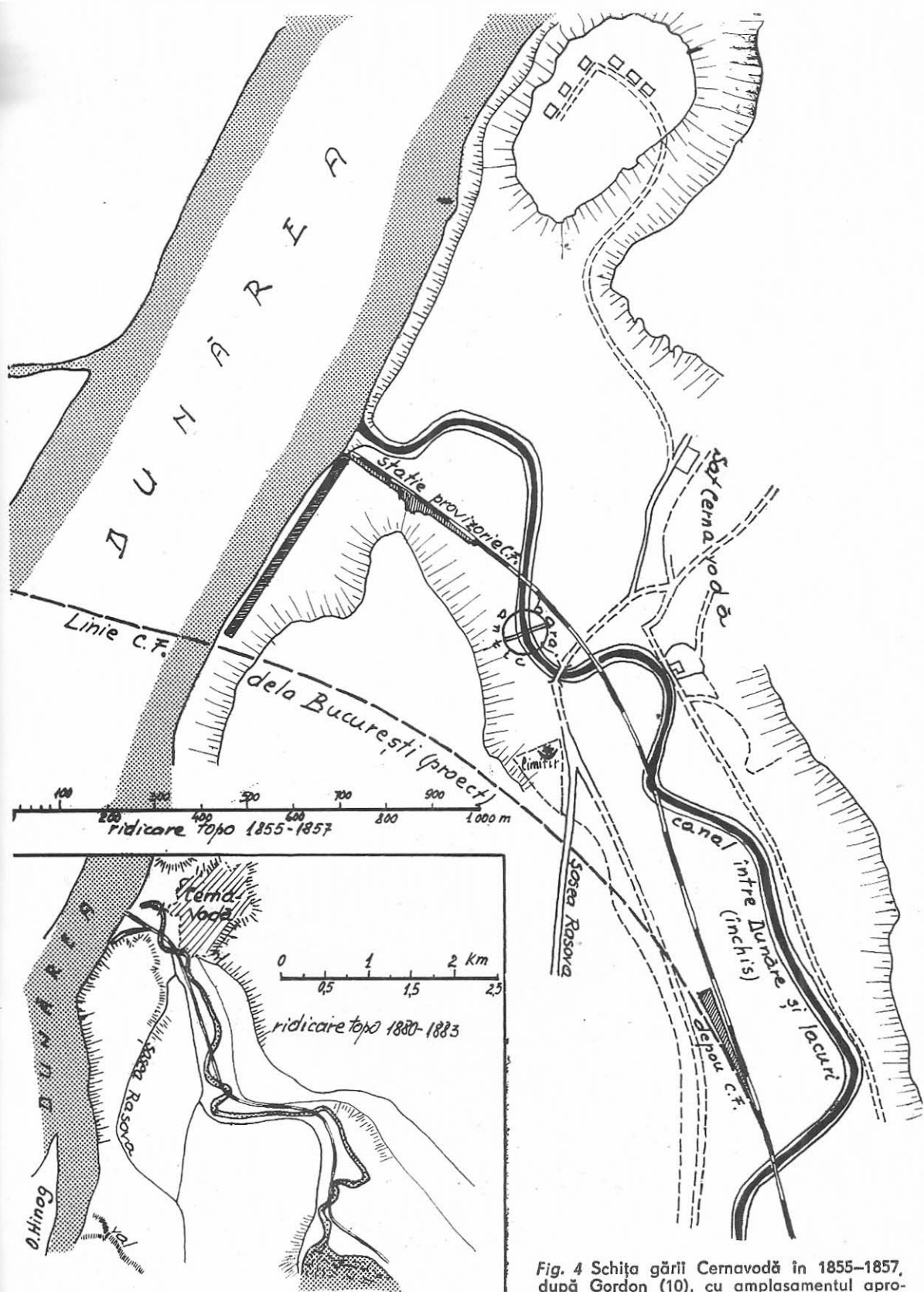
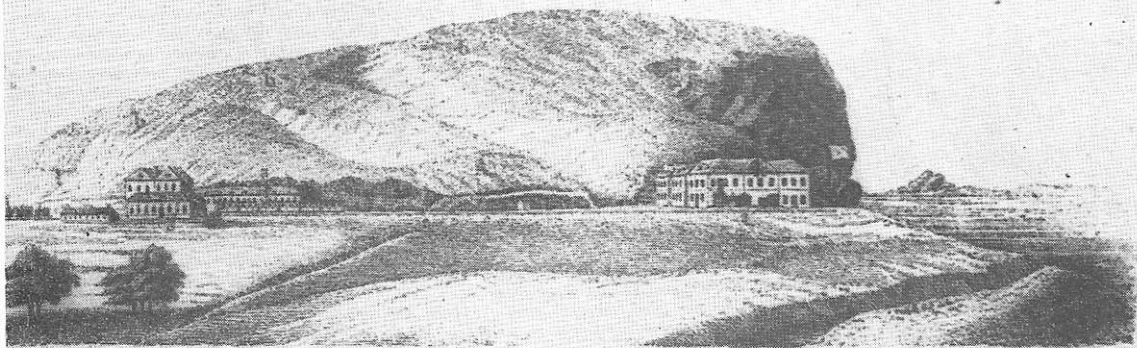


Fig. 4 Schița gării Cernavodă în 1855-1857, după Gordon (10), cu amplasamentul aproximativ al stăvilărilor antic și schița canalului de legătură între Dunăre și lacuri (30)

Fig. 1.



Südlicher Steilrand an der Mündung des Kara-su-Thales Tschernawoda. Kalkstein und Mergel des oberen Jura. Zwischen beid en Häusergruppen des Bahnhofes die Überreste einer 20 Fuss hohen Siltterrasse.

Fig. 5. Gara din Cernavodă și gura de vărsare în Dunăre a canalului Văii Carasu (fig. 1 din Peters, 8).