

## CONSIDERAȚII PRIVIND PORTUL CETĂȚII CALLATIS ÎN ANTICHITATE

OCTAVIAN BOUNEGRU

Cadrul geografic și geomorfologic în care este cuprinsă Dobrogea a oferit în antichitatea greco-romană condiții favorabile dezvoltării navigației comerciale. Scăldat din trei părți de ape, spre vest și spre nord de Dunăre, iar spre est de Marea Neagră, pământul dobrogean a constituit, cum era și firesc, cea mai însemnată regiune de pe teritoriul țării noastre în ceea ce privește stabilirea legăturilor economice pe apă. Porturile cetăților grecești de pe litoral reprezentau tot atâtea porți de pătrundere a mărfurilor aduse din Orient, Grecia sau Mediterana în interiorul teritoriului, în timp ce linia Dunării, precum și marii ei afluenți înlesneau răspindirea acestor mărfuri în adâncul regiunilor locuite de geto-daci. În epoca romană, continuându-se tradițiile elenistice, rolul porturilor în cadrul activității economice a provinciei Moesia Inferior a crescut în mod simțitor<sup>1</sup>. Este perioada în care, la adăpostul stabilității politico-militare romane în Dobrogea, asistăm la o revitalizare a legăturilor comerciale cu bazinul est-mediteranean și regiunile orientale ale Imperiului, în timp ce Dunărea deschidea o perspectivă mult mai largă către cele occidentale.

În literatura noastră de specialitate deși sint relativ numeroase lucrările în care sint abordate problemele ce se referă la porturile dobrogene și importanța lor, nu există încă o cercetare sistematică în acest sens care să analizeze toate aspectele acestei probleme. După părerea noastră această situație este determinată de următoarele două motive :

În primul rînd, informațiile pe care le deținem în legătură cu activitatea portuară în Dobrogea sint puțin numeroase și, nu o dată, neconcludente. Informațiile de natură epigrafică și istorică sint pe cit de lacunare, pe atît de nesemnificative, ca să nu mai vorbim de cercetările aerofotografice, geomorfologice și mai ales cele subacvatice care — cel puțin acestea din urmă — se reduc doar la cîteva încercări, le-am putea numi, de pionierat.

În al doilea rînd, trebuie remarcat că pînă acum nu a existat o corelare între cercetările geomorfologice și subacvatice ale siturilor submerse și cele al căror obiect sint sursele istorice și epigrafice, fapt ce a generat, citeodată, elaborarea unor concluzii istorice care nu pot fi controlate, sau care se bazează pe argumente neconvingătoare.

Fără a avea pretenția de a găsi rezolvarea tuturor problemelor legate de porturile dobrogene, lucru de altfel imposibil de realizat în stadiul de azi al cercetărilor și mai ales în concursul de împrejurări amintit mai sus, vom încerca în cele ce urmează să evidențiem principalele categorii de informații referitoare la aceste probleme, măsura în care ele, corelate, pot oferi precizii în plus și, acolo unde este cazul, să expunem propriile noastre opinii.

<sup>1</sup> Vezi în această privință pertinentele observații ale lui Al. Suceveanu în cea mai recentă și mai completă monografie închinată acestei probleme, *Viața economică în Dobrogea romană sec. I-III e.n.* București, 1977, *passim*.

Din porturile maritime, prin care înțelegem cele ale coloniilor grecești de pe litoralul românesc al Mării Negre, se detașează portul cetății Callatis, mai ales din punctul de vedere al cunoașterii amplasamentului și modului său de construcție. Încă de la sfârșitul secolului trecut, P. Polonic realiza o hartă a orașului Mangalia în care era cuprinsă și zona portului antic<sup>2</sup>. La vremea aceea, ca și în deceniile următoare, se putea observa un dig care continua în mare latura nordică a zidului de incintă, spre est și care îndreptându-se apoi spre sud, pînă la gura lacului Mangalia, forma un mare bazin de ancorare, situat în fața actualei faleză a orașului. Aceeași situație este observată și de O. Tafrali în cursul primelor sale cercetări la Mangalia<sup>3</sup>. Unele cercetări efectuate în anul 1959, nepublicate încă, au surprins chiar în dreptul plajei orașului Mangalia bolți zidite și depozite de amfore, ceea ce ar sugera existența unor mari depozite, situate în imediata apropiere a portului<sup>4</sup>.

La o distanță de actualul port Mangalia, spre nord, în fața canalului (azi obturat) care lega lacul Mangalia cu marea, s-a constatat prezența unui mare dig de piatră paralel cu litoralul, dispus în zig-zag<sup>5</sup>. Acest dig avea rolul pe de-o parte de a proteja refulgiul navelor din actualul lac Mangalia de valurile de larg, iar pe de altă să împiedice împotmolirea respectivului liman<sup>6</sup>. Digul era încă vizibil în evul mediu, după cum rezultă din însemnările lui Walerand de Wavrin<sup>7</sup> și ale lui Evlia Celebi<sup>8</sup>. Aceste observații mai vechi ori mai noi par să fie confirmate de cercetările subacvatice efectuate în zonă, în ultimii ani. Astfel, C. Scarlat, în urma mai multor scufundări în zona vechiului port Callatis, a reușit să surprindă numeroase amenajări portuare antice. Fără a relua însemnatele observații pe care le face autorul mai sus menționat, ne mărginim să evidențiem doar că în zona de care ne ocupăm au fost depistate mai multe diguri și cheiuri, avînd orientări diferite<sup>9</sup>. Reconstituirea portului antic Callatis propusă de C. Scarlat<sup>10</sup> pune în evidență existența a două incinte portuare: una exterioară apărută de digurile de larg, plasată în fața actualei faleză a Mangaliei și alta interioară, în zona fostului golf ce formează azi lacul cu același nume. În interiorul acestor două incinte sînt semnalate urme de construcții antice cu pavaj, dalaje de piatră, dar și numeroase fragmente ceramice elenistice și romane<sup>11</sup>. Este subliniată ingeniozitatea orientării digurilor portului antic, ceea ce asigura un permanent dragaj natural, împiedicîndu-se înămolirea portului<sup>12</sup>.

Cîteva scufundări efectuate de către V. Cosma au permis acestuia să facă alte observații în legătură cu incinta portuară și cu marele dig de larg despre care am vorbit mai sus. Se precizează că digul, placat cu un pavaj realizat din lespezi de calcar de 0,6 x 0,6 m, fixate cu mortar, se întinde pe aproximativ 1600 m și bara accesul spre bazinul portuar, lăsînd doar două comunicații cu marea prin două deschideri orientate spre nord și spre sud<sup>13</sup>. V. Cosma nu este de părere că această construcție portuară ar fi antică, pornind de la constatarea că, din moment ce bazinul delimitat de actualul țârm și dig totalizează 105 hectare, o asemenea suprafață portuară ar fi depășit cu mult

<sup>2</sup> M. Gramatopol, *Revista Muzeelor*, III, 1966, 4, p. 334.

<sup>3</sup> O. Tafrali, *Arta și Arheologia*, I, 1927, 1, p. 18.

<sup>4</sup> M. Gramatopol, *op. cit.*, p. 333.

<sup>5</sup> O. Tafrali, *op. cit.*, p. 19.

<sup>6</sup> M. Gramatopol, *op. cit.*, p. 334.

<sup>7</sup> *Călători străini despre Țările Române*, I, 1968, p. 82: „Portul este ocrotit de un zid puternic care înaintea în mare și avea o latură de 30 sau 40 de picioare și marea și portul se află între zid și țârm...”.

<sup>8</sup> *Călători străini despre Țările Române*, V, 1976, p. 381: „Se spune că în vechime, în locul acesta, a fost și un port mare cu două ieșiri. Și acum se văd, în fundul mării, la lumină, pietre mari cit munții”.

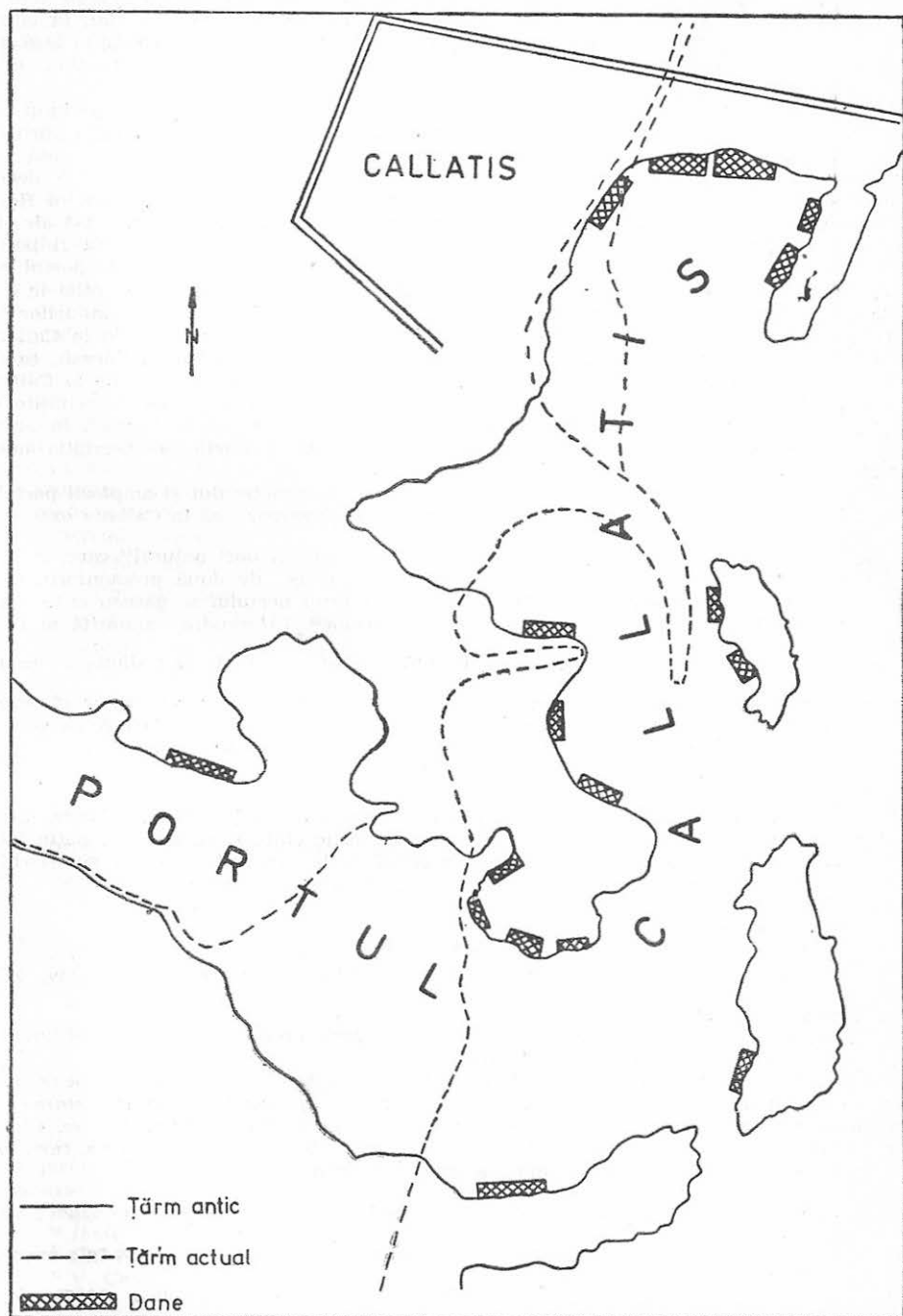
<sup>9</sup> C. Scarlat, *AMN*, X, 1973, p. 23-51.

<sup>10</sup> *Ibidem*, fig. 4 și 5.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 532.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 534-535, fig. 6.

<sup>13</sup> V. Cosma, *BMI*, XLII, 1973, 1, p. 32, fig. 5. Deși fotografia realizată sub apă nu este foarte clară, se poate observa cu ușurință că sistemul de imbinare a plăcilor acestui pavaj este cit se poate de caracteristic epocii greco-romane.



Reconstituirea portului antic Callatis (după C. Scarlat)



1° Este aproape sigur că definind portul cetății prin *ὄρμος*, Arrianus se referea la golful natural care azi formează lacul Mangalia. Numai acest golf putea oferi toate condițiile necesare adăpostirii navelor, portul care funcționa aici putînd fi calificat drept un *ὄρμος*.

2° Portul cetății Callatis care avea foarte probabil două bazine portuare, poate fi plasat în cadrul tipologiei stabilite de J. Rougé în așa numitele „porturi de comerț cu bazine multiple”<sup>23</sup>. Marele bazin portuar din actualul lac Mangalia, definit cum am văzut

prin termenul de *ὄρμος*, constituia un adăpost ideal pentru navele de toate categoriile, un refugiu al acestora pe timp nefavorabil. Acest bazin, care în concordanță cu mențiunile autorilor antici și cu realitățile arheologice ale zonei, nu avea amenajări de anvergură, poate fi asimilat cu ceea ce romanii numeau o *statio*<sup>24</sup>. Cel de-al doilea bazin portuar era situat în fața cetății Callatis și reprezenta de fapt portul artificial. El era delimitat spre nord de prelungirea în mare a laturii nordice a zidului de incintă, iar spre est de digul paralel cu actuala plajă a orașului, vizibil pînă în urmă cu cîteva decenii. Acest port artificial era deci construit după toate principiile tehnice ale vremii<sup>25</sup>. Toate descoperirile arheologice întîmplătoare, ca și cercetările subacvatice indică destul de clar că în jurul acestei incinte portuare existau depozite și alte amenajări, ceea ce ne determină să presupunem că acest bazin portuar reprezenta, potrivit terminologiei latine, un *portus*<sup>26</sup>. În acest spațiu închis, mărginit probabil de portice, trebuie să se fi găsit nu numai antrepozitele (*horrea*), ci și șantierele navale de construcție și cele pentru reparații (*navalia*)<sup>27</sup>. De fapt, în jurul acestui port trebuie să fi gravitat întreaga activitate comercială a orașului<sup>28</sup>, locul în apropierea căruia trebuie să fi existat cartierul comercial, *emporion*<sup>29</sup>.

3° Porturi de tipul celui de la Callatis compuse din două bazine, unul interior și altul exterior, pe coasta mării, sînt destul de frecvente în bazinul mediteranean, cum este cazul de pildă la Cantharos<sup>30</sup> sau la Puzzoli<sup>31</sup>. Dar cea mai frapantă analogie o găsim la Seleucia unde exista un complex portuar mai deosebit, anume o simbioză între un port fluvial interior și un port maritim situat aproape de gura de vărsare a unui riu<sup>32</sup>. Este exact situația de la Callatis, unde actualul lac Mangalia (exemplu tipic de liman fluvio-maritim), care reprezenta portul natural, era desigur locul de vărsare a unui riu a cărui vale este încă vizibilă astăzi<sup>33</sup>.

4° Marele dig de larg dispus în zig-zag, vizibil în evul mediu și observat în urma cercetărilor subacvatice este după părerea noastră antic. Rolul său era nu numai de a proteja întreaga radă portuară, dar și de a oferi navelor două intrări în port, așa cum

<sup>23</sup> J. Rougé, *op. cit.*, p. 152-153.

<sup>24</sup> Ulpian, *Dig.*, XLIII, 12, 1, 13: *...stationem dicimus a statuendo; is igitur locus demonstrantur ubicumque naues tuto stare possunt.*

<sup>25</sup> Vitruvius, *De Architectura*, V, 12, 4-6: *...sin autem non naturalem locum... ita uidetur esse faciendum, uti, si nullum flumen in his locis impediens sed erit ex una parte statio, tunc ex altera parte structuris sine aggeribus expediantur progressus et ita conformandae portuum conclusiones... ita erit uti possit turris insuper aedificari.*

<sup>26</sup> J. Rougé, *op. cit.*, p. 117.

<sup>27</sup> Pentru peisajul portuar al unor mari porturi precum Puzzoli și Alexandria, vezi: Gh. Picard, *Latomus*, XVIII, 1951, 1, p. 23, 51; idem, *BCH*, 76, 1952, p. 61-95.

<sup>28</sup> Isidor, *Or.*, XIV, 8, 39-40: *Portus autem locus est ab accessu uentorum remotus, ubi hiberna opponere solent: et portus dictus a deportandis commerciis.* Pentru noțiunea juridică a termenului *portus*, vezi Ulpian, *Dig.*, L, 16, 59: *...portus appellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportantur...*

<sup>29</sup> J. Rougé, *op. cit.*, p. 108-109.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 152.

<sup>31</sup> Ch. Picard, *Latomus*, XVIII, p. 25 și urm.

<sup>32</sup> V. Chapot, *Séleucie de Piérie*, Mémoires de la Soc. des antiq. de France, t. LXVI, 1906 (după J. Rougé, *op. cit.*, p. 153, n. 6).

<sup>33</sup> C. Scarlat, Muzeul Național, III, 1976, p. 102.

intilnim și la Ravenna<sup>34</sup>. Acest sistem de a proteja unele porturi de valurile de larg printr-un dig este destul de frecvent în lumea romană<sup>35</sup>. Faptul că suprafața portuară de aproximativ 100 de hectare ar fi prea mare pentru epoca antică, așa cum arăta V. Cosma și nu poate constitui un argument în favoarea ideii potrivit căreia digul care închidea acest spațiu nu era antic. Trebuie subliniat că un port cu o radă de 100 de hectare, cum este cel de la Callatis, nu era decît un port de mici dimensiuni, cită vreme unul din marile porturi ale Italiei, cum era Ravenna, avea o suprafață de peste 400 de hectare, în timp ce numai avanportul său insuma 90 de hectare<sup>36</sup>.

Toate considerațiile de mai sus, la care putem adăuga existența în secolul al III-lea e.n. a unei asociații de importatori callatieni<sup>37</sup>, precum și a mai multor tipuri de nave comerciale care probabil că au circulat în această zonă<sup>38</sup>, indică o activitate portuară la Callatis relativ prosperă, atît în epoca elenistică cit și în cea romană.

## BETRACHTUNGEN ÜBER DEN ANTIKEN HAFEN VON CALLATIS

O. Bounegru

### *Zusammenfassung*

Der Verfasser erörtert alle vorhandenen Informationen über den antiken Hafen von Callatis und versucht eine Korrelation der Ergebnisse der Unterwasserforschungen mit einigen literarisch-historischen Daten herzustellen. Aufgrund dieser kann man annehmen, dass der Hafen von Callatis zwei Hafenbecken hatte. Eines davon ist ein natürliches Becken, das sich im heutigen See-Mangalia befindet und das mit dem von Arrianus erwähnten Becken identisch ist. Das zweite Becken ist ein künstliches Becken, und ist vor der heutigen Küste der Stadt Mangalia zu sehen. Das letztere, das mit dem lateinischen Namen *portus* bezeichnet wird, wurde von zwei senkrecht aufeinander fallenden Dämmen begrenzt. Der ganze Hafen wurde von einem grossen Damm geschützt, der die Einfahrt und Ausfahrt der Schiffe sicherte.

### *Liste der Abildungen*

Die Wiederherstellung des antiken Hafens Callatis (nach C. Scarlat)

<sup>34</sup> G. Schmiedt, *Contributo della fotografia aerea alla ricostruzione geografico-topografica di Ravenna nell'antichità*, in Convegno per lo studio della zona archeologica di Classe a mezzo dell'aerofotografia. Ravenna, 1961, Faenza, 1962, p. 58.

<sup>35</sup> M. Guy, *Vestiges des ports antiques de Narbonne*, in Convegno per lo studio della zona archeologica di Classe..., p. 165-166.

<sup>36</sup> G. Schmiedt, *op. cit.*, p. 73-76.

<sup>37</sup> Th. Sauciuc-Săveanu, *Dacia*, III-IV, 1927-1932, p. 432; R. Vulpe, *HAD*, p. 210.

<sup>38</sup> O. Bounegru, *Münstersche Beiträge zur Antiken handelsgeschichte*, III, 1984, 2, p. 1-15, pl. I, 1-2; II, 5; III, 4.