

ION ŞANDRU

LE CITTÀ DEL LITORALE ROMENO DEL MAR NERO

Esteso per 245 km tra il delta di Chilia e Vama Veche, il litorale romeno del Mar Nero è stato interessato dal fenomeno urbano fin da tempi remoti.

I suoi caratteri fisici (morfologici, idrografici, climatici), favorevoli allo sviluppo dei centri urbani, sono stati, nel corso del tempo, variamente utilizzati in rapporto al livello economico e alle condizioni storiche della zona carpatico-danubiano-pontica.

La posizione geografica ha conferito alla costa romena — dall'epoca dei geto-daci ai giorni nostri — la funzione di accesso al mare per la popolazione carpatica; una funzione che questa « porta » ha svolto in tutti i periodi nei quali la Dobrugia ha fatto parte dell'unità carpatico-danubiana, focolaio bimillenario del popolo romeno.

1. *Le caratteristiche urbane della costa.* — Si possono distinguere, nel litorale romeno, due tipi genetici di costa, che corrispondono al tratto settentrionale e a quello meridionale (limite tra i due è il Capo Midia) e che hanno diversamente influenzato la scelta dei siti urbani e l'evoluzione delle città. Il primo, basso, con accumuli e cordoni sabbiosi attivi, alimentati dai sedimenti danubiani, ha attratto solo saltuariamente gli agglomerati urbani, sorti in alcuni luoghi più elevati (residui rocciosi risparmiati dall'erosione, come l'isola di *Histria*, formata da scisti verdi,

o accumuli sabbiosi, come nel caso di Sulina). Si tratta di abitati condizionati da fenomeni naturali, quali le oscillazioni del livello del Mar Nero e l'intensità dell'alluvionamento. La città fortificata di *Histria*, sulle rive dell'attuale Lago Sinoie, ne offre un esempio. La scelta del sito e la costruzione della città datano probabilmente dalla regressione pre-istriana (VII secolo a. C.), che permise alla popolazione di discendere verso il mare; la trasgressione Razim (dal II secolo d. C.) sommerse una parte di *Histria* e contribuì a formare il cordone di Portița, determinando l'isolamento del porto di *Histria* e il declino della città.

Nel tratto a sud del Capo Midia, più alto, formato da una falesia d'abrasione e da spiagge e cordoni marini sabbiosi, l'acqua raggiunge profondità più grandi e il rischio di colmamento è minore; più favorevoli sono le condizioni per il sorgere di centri abitati e per l'utilizzazione balneare. Le città si sono sviluppate in luoghi naturalmente protetti: Costanza sorge su una penisola di *löss* saldata alla base da una placca calcarea, penisola che delimita un golfo adatto all'attività portuale; Mangalia è pure su un piccolo promontorio, tra il *liman* Mangalia e il mare.

Se ci rifacciamo al pensiero del de Martonne, secondo il quale le città sono « organismi complessi e delicati, la cui esistenza dipende da fatti sia d'ordine fisico sia d'ordine politico ed economico », constatiamo che nel caso del litorale romeno i caratteri naturali non sono stati in grado di assicurare la vitalità degli agglomerati urbani; il che ha spinto la popolazione ad apportare modifiche all'ambiente fisico e a utilizzare più compiutamente le risorse regionali. Così, gli elementi naturali sono stati corretti da numerosi interventi idrotecnici, che hanno reso la zona costiera più favorevole allo sviluppo urbano: nel tratto settentrionale è stato rettificato uno dei rami del delta, il Braccio di Sulina, e sono stati costruiti canali per alimentare, con l'acqua del Danubio, le lagune del complesso Razim-Sinoie, e altri ne sono stati scavati tra i laghi di Şiutghiol e di Taşaul; in quello meridionale sono stati sistemati i *liman* di Tatlageac e di Mangalia, la laguna di Comorova e le spiagge tra Eforie e Vama Veche. Inoltre, sono state captate le falde freatiche del massiccio della Dobrugia per il rifornimento idrico di alcune città.

L'accessibilità del litorale pontico è stata migliorata con la costruzione di due ponti transdanubiani: quello ferroviario tra Cernavodă e Fetești (1895) e quello stradale tra Giurgeni e Vadu Oii (1970); dopo il 1958 è stato ampliato il porto marittimo di Costanza. Tutto ciò ha portato a una maggiore integrazione della rete urbana e ha modificato e rinvigorito le funzioni socio-economiche del litorale.

2. *Origine delle città e sviluppo della rete urbana.* — La rete urbana del litorale affonda la sua origine in tempi assai lontani: *Histria* fu la prima città del paese; la Dobrugia, la prima provincia romena a entrare nel cono di luce della storia. Le attività rurali delle tribù geto-dace e l'abbondanza, in Dobrugia, di prodotti dell'agricoltura e dell'allevamento (cereali, miele, cera, lana) e anche di pesce favorirono l'arrivo di coloni greci che fondarono città con funzioni di emporio.

Ben presto sorsero nella Dacia pontica città fortificate: *Histria* e *Tomis* per opera di coloni ioni (milesi), la prima verso la metà del VII e la seconda verso la metà del VI secolo a.C.; *Callatis* per opera di coloni dorici, verso la fine del VI secolo a.C. A partire dal I secolo (72-71) a.C. le città greche della Dobrugia entrarono nell'organizzazione dell'Impero Romano; esse sono ricordate nella *Tabula Peutingeriana* (IV secolo d.C.).

Le antiche città della Dobrugia erano formate da edificati densi, che sorgevano su piccoli spazi difesi per mezzo dell'acqua e delle fortificazioni. L'esistenza di una divisione in zone funzionali rivela una specializzazione interna, con quartieri artigianali, commerciali e portuali; il buon livello culturale raggiunto è attestato dalla presenza di scuole e teatri. *Callatis* nel I secolo d.C. disponeva di un ginnasio; nel III secolo a.C. vi era vissuto il geografo Demetrio, autore di un'opera storico-geografica sui paesi d'Asia e d'Europa.

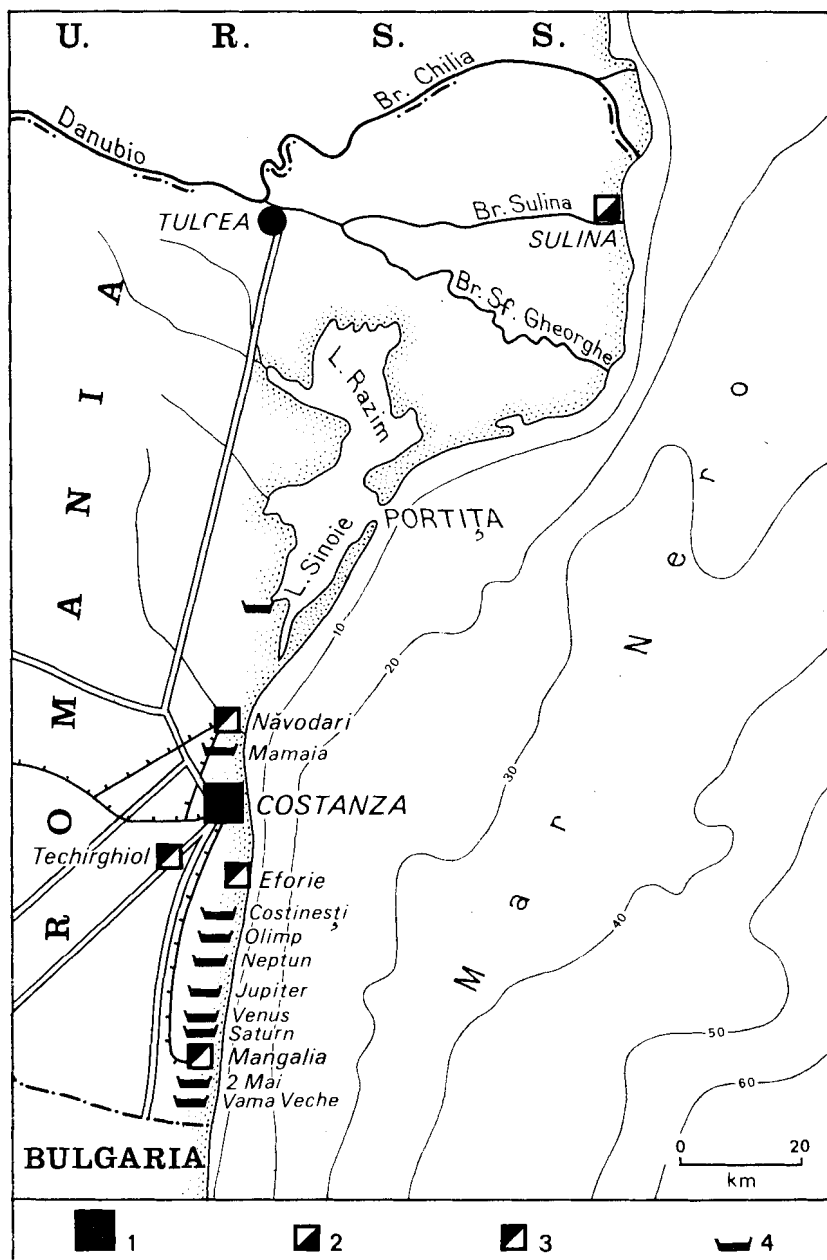
Un'idea delle antiche città pontiche si ricava dalla lettura di Ovidio, che descrive il centro di *Tomis*, «dotato di case in muratura, di strade a fondo artificiale, di un acquedotto, di templi, teatri, scuole», mentre «al di là delle mura si trovano capanne di frasche e d'argilla».

In genere, le città pontiche avevano funzioni miste — commerciali e artigianali — e alcune di esse, ad esempio *Tomis* e *Callatis*, erano riuscite a crearsi zone d'influenza per l'agricoltura e la pesca all'interno della Dacia. *Histria* esercitava il diritto di pesca alle bocche del Danubio (Peuce), diritto riconosciuto durante la dominazione romana perché indispensabile alla città, la cui unica risorsa consisteva nella salagione del pesce.

Le tre città dominavano aree che s'inoltravano all'interno: *Tomis* fino agli attuali abitati di Tuzla, Cobadin, Medgidia e Luminița; *Callatis* verso sud, fino al confine con il territorio di *Dionysopolis* (Balčik); *Histria* verso nord, fino alle bocche di Peuce. I greci portavano prodotti di Mileto, di Samo, di Chio, di Rodi, di Atene e del Pireo, manufatti di cui sono stati rinvenuti resti non solo in Dobrugia, ma anche nel territorio della Dacia propriamente detta tra il Danubio e i Carpazi (nell'altopiano della Moldavia, fino al bacino di Suceava): oggetti d'ornamento, armi, ceramica, anfore per il vino e l'olio, monete. Durante l'epoca romana le città costiere si associarono, costituendo la « comunità delle cinque città » (*Tomis, Histria, Callatis, Dionysopolis, Odessos*), e *Tomis* divenne la metropoli del Ponto Eusino.

La prosperità delle città fortificate cessò nel VI secolo d.C. a causa dell'invasione degli àvari e il fenomeno urbano si spostò piuttosto verso ovest e verso nord, nella zona boscosa della pianura alluvionale del Danubio. Ciò risulta da una cronaca del X secolo, che ricorda l'esistenza di ottanta città fortificate (*gorod*) sulla riva del basso Danubio e di uno dei suoi rami deltizi, il Braccio di Sfintu Gheorghe.

I vecchi centri urbani di *Tomis* (*Constantiana*, poi Costanza) e *Callatis* risorsero in epoca bizantina accanto a più recenti città danubiane, quali *Selina* (Sulina) e *Vicina* (Isaccea). Nei secoli IX-XIII le città marittime stabilirono rapporti con i mercanti italiani, veneziani (dal IX secolo) e genovesi (dal X); questi ultimi fondarono empori nel delta del Danubio, tra i quali *Lycostomo* (Chilia Veche). Lo sviluppo raggiunto dalle città è attestato dagli scritti di viaggiatori stranieri: Edrisi, ad esempio,



LE CITTA' DEL LITORALE ROMENO.

1, città e porto commerciale; 2, città e porto di transito; 3, città e stazione balneare; 4, stazione balneare.

nel secolo XII, parla di *Vicina* come di una città popolosa, ricca per il suo fertile territorio e il suo attivo commercio.

La rinascita delle città della Dobrugia culminò nel momento in cui il territorio tra il Danubio e il Mar Nero venne a far parte della Valacchia, tra la fine del XIV e l'inizio del XV secolo. Infatti, Mircea il Vecchio (1386-1418) si definiva « grande signore e voivoda, padrone di tutto il paese di Valacchia e delle porte attraverso le montagne [...] fino al Grande Mare [Mar Nero] ».

Purtroppo, l'occupazione ottomana, che si protrasse fino al 1878, contribuì a una nuova decadenza delle città costiere romene. Nel corso di quel lungo periodo, le città sono menzionate solo saltuariamente negli scritti di viaggiatori stranieri e nelle carte elaborate da Abramo Ortelio (1595), Hulsius Levinus (1630), Guillaume de L'Isle (1696), John Senex (1710), Samuel Dunn (1774) e altri ancora. Le carte del de L'Isle e del Senex danno particolare risalto alla città di Mangalia, di cui viene rilevata l'importanza della funzione portuale. Costanza, invece, andò declinando: nella carta dell'Europa di Josef Scheda, pubblicata a metà del secolo scorso, è indicata come una cittadina denominata Hırşova e situata nel mezzo della penisola; nel 1850, secondo Ion Ionescu de la Brad, contava appena ottanta case e disponeva di un porto le cui strutture erano ridotte a una diga di legno e a un fanale.

La reintegrazione della Dobrugia nello Stato romeno a seguito del conseguimento dell'indipendenza (1878) aprì nuovi orizzonti alle città in generale e a quelle marittime in particolare.

Altri elementi propizi allo sviluppo urbano s'aggiunsero alla favorevole posizione delle città costiere pontiche: la costruzione di una rete di comunicazioni, l'aumento dell'attività portuale e l'avvaloramento delle risorse naturali specifiche del litorale romeno, segnatamente quelle turistico-balneari (1). Nella prima

(1) Le spiagge sono costituite di sabbie fini. Nei mesi da giugno a settembre la temperatura media dell'acqua è di 20°-25° e il cielo è sereno per l'80% dei giorni. La talassoterapia si giova di radiazioni ultraviolette e di fanghi con proprietà curative.

metà del XX secolo la rete urbana si arricchiva di altre due città: Techirghiol ed Eforie.

Durante il periodo socialista l'evoluzione urbana è stata contraddistinta da notevole crescita demografica, trasformazione delle funzioni cittadine, aumento d'importanza nel sistema urbano nazionale. La rete urbana litoranea si è completata con una nuova città industriale, Năvodari, e undici stazioni balneari dotate di attrezzature moderne di livello internazionale.

3. *La rete urbana attuale.* — a) *L'evoluzione demografica.* Nel periodo successivo alla liberazione del paese (1944) la popolazione della Dobrugia è aumentata sensibilmente: gli abitanti sono saliti da 539.000 (densità 33) nel 1948 a 863.000 (densità 58) nel 1977; ciò è conseguenza, ancor più che dell'incremento naturale, dell'immigrazione, la quale ha contribuito all'ascesa, nello stesso periodo, del tasso di popolazione urbana dal 28% a oltre il 51%.

La città di Costanza è stata elevata al rango di « municipio » e il nastro delle città litoranee è divenuto l'area di maggior attrazione antropica di tutto il territorio tra Danubio e Mar Nero. L'incremento medio annuo di Costanza, che era di sole 317 unità negli anni 1876-1891, è salito a 3748 nel periodo 1918-1928 e a 7850 nel periodo 1956-1977. Anche Mangalia, Techirghiol ed Eforie rivelano un elevato ritmo d'incremento: nel trentennio 1948-1977 la loro popolazione s'è accresciuta da quattro a sei volte. Le città del tratto litoraneo settentrionale presentano un ritmo più modesto: Sulina, ad esempio, nello stesso trentennio, s'è accresciuta in media di sole 50 persone all'anno; ciò è dovuto in buona parte al movimento migratorio del distretto di Tulcea, che negli ultimi dieci anni ha avuto saldi negativi.

b) *L'evoluzione territoriale.* Il rapido sviluppo delle città litoranee dopo l'indipendenza della Dobrugia, e soprattutto dopo l'instaurazione del regime socialista, ha portato a forme differenziate di accrescimento topografico.

L'analisi dell'evoluzione territoriale nei primi quarant'anni del secolo XX permette di distinguere due tipi principali: città a sviluppo tentacolare (Costanza); città uninucleari-lineari (Sulina).

Dopo il 1948 la crescita esplosiva della popolazione e dell'area edificata ha dato origine a nuovi tipi di evoluzione territoriale: città a sviluppo agglutinante (Costanza), che inglobano nuovi quartieri e villaggi circostanti modernizzati (nel caso di Costanza i quartieri Tomis e Filimon Sirbu, la Stazione centrale, la località balneare di Mamaia, il villaggio Kilometru 5); città binucleari (Mangalia ed Eforie); città balneari a sviluppo lineare. L'evoluzione territoriale si è svolta secondo il piano di sistemazione del litorale (1962).

c) L'evoluzione socio-economica. Dopo l'instaurazione del regime socialista notevoli modifiche funzionali hanno interessato le città litoranee, passate da un ruolo agricolo-terziario a un ruolo industriale-terziario. Ciò è dovuto al sorgere di moderni impianti industriali, ricettivi e portuali. L'industria della Dobrugia litoranea è stata rafforzata da iniziative di portata nazionale: installazione di manifatture (fabbrica di superfosfati e d'acido solforico di Năvodari, 1959; fabbrica di cellulosa e carta di paglia di Costanza, 1959; mobilificio di Costanza, 1968; ecc.); costruzione di centrali elettriche (« Ovidiu II », « Palas »); ampliamento e ammodernamento (a Costanza) e costruzione (a Mangalia) di cantieri navali.

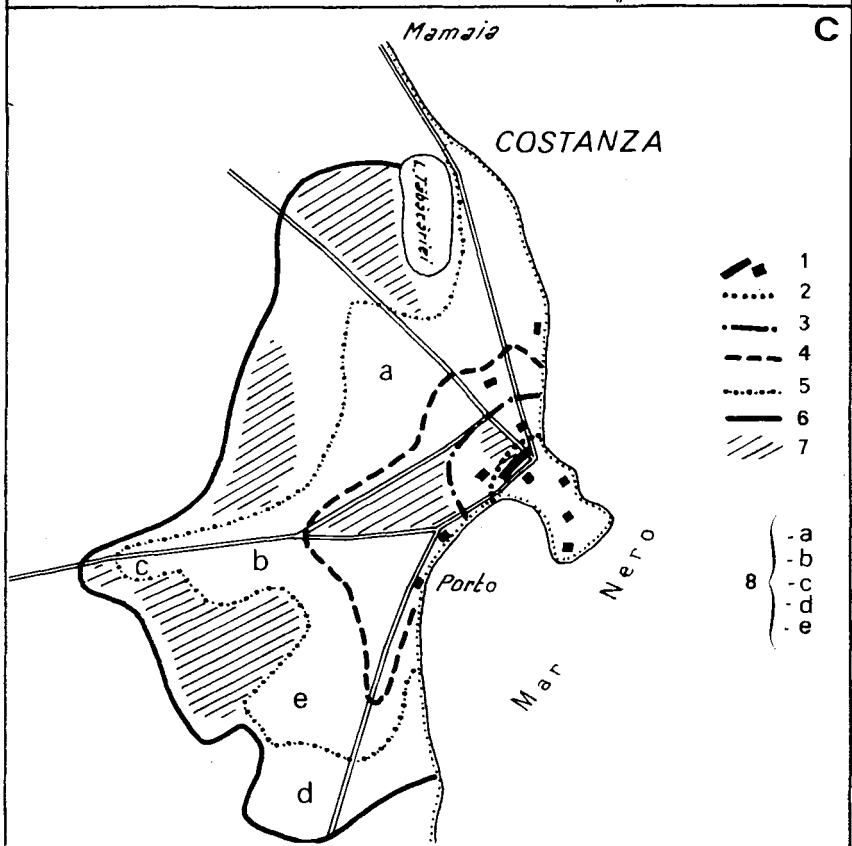
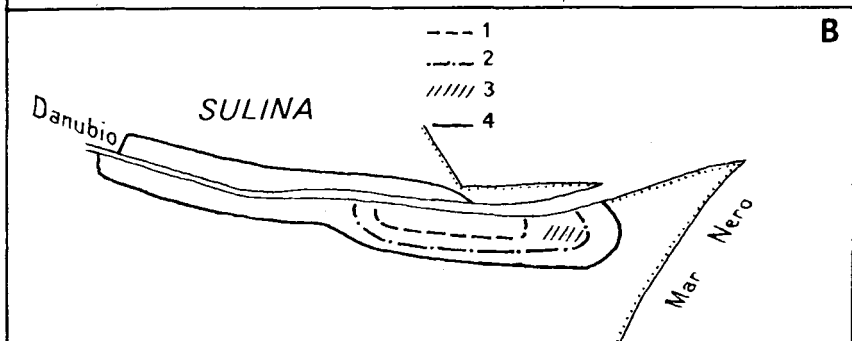
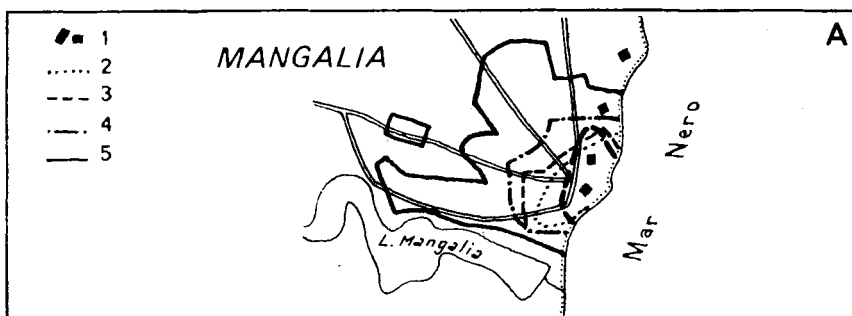
La città di Costanza ha ormai un profilo funzionale complesso: portuale, industriale e turistico.

L'EVOLUZIONE TERRITORIALE DELLE CITTA'.

A - 1, città antica; 2, città feudale; 3, sviluppo 1878-1910; 4, sviluppo fino al 1940; 5, sviluppo fino al 1970.

B - 1, città feudale; 2, sviluppo 1878-1910; 3, sviluppo fino al 1940; 4, sviluppo fino al 1970.

C - 1, città antica; 2, città feudale; 3, sviluppo 1878-1910; 4, sviluppo fino al 1920; 5, sviluppo fino al 1940; 6, sviluppo fino al 1970; 7, quartieri sorti dopo il 1948; 8, villaggi inglobati (a, Anadachioi - b, Medeja - c, Palas - d, Kilometru 5 - e, Ville Noi).



Anche altri centri hanno visto modificarsi il loro profilo socio-economico con l'insediamento di nuove industrie: così il villaggio agricolo e peschereccio di Năvodari, che si è industrializzato ed è stato elevato al rango di città, e Mangalia, che ha anch'essa acquistato funzioni miste, industriali e terziarie.

Le modifiche appaiono ancor più evidenti nel caso di centri dichiarati « stazioni balneari », alcuni dei quali in precedenza svolgevano funzioni quasi esclusivamente agricole, come Vama Veche, Năvodari, Nuntași. La più imponente trasformazione del paesaggio è dovuta alla costruzione, negli anni '70, delle nuove stazioni balneari di Neptun, Jupiter, Venus, Saturn, Olimp (in totale, nel 1976, 35.000 posti-letto). Nel complesso, il litorale romeno, nel 1975, disponeva di 115.000 posti-letto.

d) Le città costiere nella rete urbana romena. Nel periodo successivo all'indipendenza della Dobruja (1878) le città romene tra Danubio e Mar Nero hanno raggiunto il loro più alto livello di prosperità. L'avvaloramento delle loro risorse ha fatto sì che esse estendessero gradualmente verso ovest le loro zone d'influenza: negli ultimi tre decenni il retroterra del porto di Costanza ha raggiunto la maggior parte dei centri industriali romeni che producono per l'esportazione; e le località balneari hanno conquistato una posizione di preminenza nel settore turistico, assorbendo circa l'80% delle presenze e più del 60% delle entrate in valuta estera.

Per effetto della tendenza migratoria verso il litorale la popolazione della città di Costanza si è quasi quadruplicata nel corso dell'ultimo cinquantennio; e rispetto a un secolo fa è di oltre sessanta volte più numerosa. Al censimento del 1977 Costanza — insieme con Năvodari, Eforie, Techirghiol e Mangalia, che dal 1968 sono comprese nel suo territorio — contava 256.875 ab. ed era, per popolazione, la sesta città dello Stato. Il suo municipio fa parte del gruppo delle « città d'equilibrio » della Romania.

Costanza è anche il maggior porto del paese (21.179.000 t nel 1975). Le unità navali romene NAVROM sbarcano merci in

circa 400 scali, così che l'avanmare del porto di Costanza si estende su gran parte dei mari del mondo. L'attività del porto ha ulteriori notevoli prospettive di sviluppo (2).

Conclusioni. — L'origine delle città del litorale romeno del Mar Nero risale, come si è visto, a tempi remoti, addirittura al VII secolo a. C., quando i coloni greci fondarono i primi centri urbani nella terra dei geto-daci.

I luoghi della Dobrugia prescelti per quegli insediamenti non sono mai stati abbandonati nel corso di una storia più che bimillenaria, nonostante i gravi turbamenti arrecati da popoli migranti e dalla dominazione ottomana.

Le città litoranee hanno conosciuto un'alternanza di periodi di fortuna e di declino. La vitalità urbana, tuttavia, è stata sempre assicurata dalla presenza della popolazione autoctona romena nel territorio tra Danubio e Mar Nero, popolazione che ha sempre avuto vivo il senso della libertà e della solidarietà con tutto il popolo romeno.

L'attuazione del programma globale di sviluppo socio-economico del paese nei prossimi decenni accrescerà ulteriormente la prosperità dell'intera fascia urbanizzata del litorale romeno del Mar Nero.

(Traduzione dal francese a cura di Giandomenico Patrizi)

BIBLIOGRAFIA

- BRĂTESCU C., *Populația Dobrogei*, nel vol. *Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească, 1818-1928*, Bucarest, 1928, pp. 201-257.
 BUCHHOLTZER C. e ROTARU P., *Istoricul cartografiei*, Bucarest, 1937.
 CANARACHE V., *Tomis*, Bucarest, 1961.
 CEAUȘESCU N., *Raport la cel de al XI-lea Congres al P.C.R.*, Bucarest, 1974.
 CONDURACHE E., *Histria*, Bucarest, 1961.

(2) Sono in progetto importanti iniziative, quali la costruzione del porto di Costanza sud-Agigea, di un *kombinat* petrolchimico a Năvodari, di un canale Danubio-Mar Nero.

- COTEȚ P., *Lacurile litorale dobrogene și raporturile lor genetice cu schimbările de nivel Mării Negre*, nel vol. *Lucrările colocviului de Limnologie fizică*, Bucurest, 1970, pp. 27-43.
- GIURESCU C. C., *Formarea poporului român*, Craiova, 1973.
- Istoria României*, Bucurest, vol. I, 1960.
- de MARTONNE E., *La Valachie. Essai de monographie géographique*, Parigi, 1902.
- POPOVICI I., *Județul Tulcea*, Bucurest, 1973.
- RĂDOI A., *Județul Constanța*, Bucurest, 1974.
- ȘANDRU I., *România. Geografie economică*, Bucurest, 1975.
- ȘANDRU I., *Litoralul românesc al M. Negre. Considerații de geografie economică*, Bucurest, 1977.

THE TOWNS OF THE RUMANIAN COAST OF THE BLACK SEA.

— The Author, corresponding member of the Italian Geographic Society, deals with the origin, territorial and functional evolution and prospects of the towns of the Rumanian coast of the Black Sea.

The origin of these towns dates back to the times of the Greek colonization and in some instances even to the VII century B.C. In their evolution, older than two thousand years and which witnessed alternate periods of rise and decline, the urban system referred to has continued without interruptions in spite of the disturbances caused by the invasions of migrating peoples and by the Ottoman expansion. The urban vitality was always guaranteed by the presence of the Rumanian autochthonous population that succeeded in maintaining its own autonomy and compactness. The realization of the socio-economic development programme in this country till the end of this century will increase the present standard of welfare.