

## ORAȘUL CONSTANȚA VĂZUT PRIN PANA CONTEMPORANILOR SFÂRȘITULUI DE SECOL XIX



Lavinia DUMITRAȘCU

Doctor în istorie; cercetător științific III – Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, România. Domenii de preocupare: istoria Dobrogei, istoria națională, istoria Americii Latine – cca. 200 articole publicate în reviste de specialitate. Volume publicate: *Secolul XX. Latinii din Carpați și din Anzi. Contribuții la istoria relațiilor României cu Argentina și Brazilia (1900–1930); România și Columbia (1965–2000)*. Constanța: Ovidius University Press, 2004, 123 p.; *Un veac de ne-singurătate: relații între România și Columbia în secolul al XX-lea*. Constanța: Muntenia, 2005, 295 p.; *Pagini din relațiile internaționale în secolul XX. Lumea – o lume de relații* (în colaborare cu Gheorghe Dumitrașcu). Constanța: Ed. Fundației „Andrei Șaguna”, 1999, 111 p.; *Raporturi între românii – turcii și tătarii din România, dinspre sfârșitul secolului al XVIII-lea până la începutul secolului al XXI-lea/ articole, memorii, anchete și chestionare, documente inedite și/sau rare, recensăminte, statistici, contribuții și sugestii bibliografice* (în colaborare cu Gheorghe Dumitrașcu). Constanța: Ed. Imperium, 2016, 446 p.

### Orașul Constanța văzut prin pana contemporanilor sfârșitului de secol XIX

**Rezumat.** Revenirea Dobrogei la România, în 1878, a însemnat punctul de plecare spre modernizarea ținutului dintre Dunăre și Mare. Constanța a devenit orașul cel mai important din această parte din țară, datorită politicii și interesului autorităților centrale și locale.

Constanța devine, astfel, poarta deschisă spre lumea întreagă – prin port –, important centru turistic, de „băi de mare”, oaspeții cazați în hoteluri frumoase, având posibilitatea să se distreze, să se relaxeze și să se însănătoșească, în egală măsură. Dar, fără îndoială, „vedeta” orașului este Marea.

Combinarea dintre orientalismul tradițional și europenismul determinat de deschiderea spre lumea întreagă, a făcut din Constanța un oraș cosmopolit, cu trăsături particulare deosebit de pregnante. Devenirea Constanței se poate constata și prin ochii celor care au vizitat-o și care ne-au lăsat mărturie în acest sens. Câteva impresii ale lui V. Grozescu, M.D. Ionescu-Dobrogianu, Petru Vulcan ș.a. pentru cititorii de peste timp sunt oferite în acest articol.

**Cuvinte-cheie:** Constanța, România, port, Carol I, M. Kogălniceanu, turism, oraș cosmopolit, note de călătorie.

### The City of Constanta Seen Through the Eyes of Contemporaries at the End of the 19th Century

**Abstract.** The return of Dobrogea to Romania in 1878 marked the starting point for the modernization of the land between the Danube and the Black Sea. Constanța had become the most important city in this part of the country, thanks to its political renewal and the increased interest of both national and local authorities.

Constanța thus became a metaphorical open gate to the whole world, through its port as well as through ample tourism; the city was home to beautiful hotels, coveted for the opportunity to have fun, relax and recover in equal measure. But undoubtedly the „star” of the city is the Sea.

The combination of traditional Orientalism and Europeanism, determined by the openness to the whole world, made Constanța a cosmopolitan city, with particularly meaningful particular features. The development of Constanta can also be seen through the eyes of those who visited it and who left us testimonies in this regard. Some impressions of V. Grozescu, M.D. Ionescu-Dobrogianu, Petru Vulcan et al. for overtime readers are provided in this article.

**Keywords:** Constanta, Romania, port, Carol I, M. Kogălniceanu, tourism, cosmopolitan city, travel notes.

La 14 noiembrie 1878, Dobrogea revenea la Țară. Un teritoriu cu mult potențial, dar puțin dezvoltat și cu populație puțină, majoritar musulmană. Tulcea era cel mai important oraș dobrogean. Constanța se prezenta mai mult ca un târg, în care locuiau musulmani, greci și, în mai mică măsură, români. Compania engleză „Danube and Black Sea Railway Company Limited”, care concesionase construirea portul, începuse să transforme, încet, orașul.

Majoritatea vizitatorilor străini care au scris despre Constanța în a doua jumătate a secolului XIX au considerat-o oraș, iar unii, i-au prezis „un viitor care-și deschide larg porțile”. [1, p. 66] Principele Carol însuși era un vizionar în privința Constanței, care, legată de restul României printr-un pod cu cale ferată, făcea posibilă deschiderea României, prin portul orașului, spre lumea întreagă. Dar, poate, un rol mai important decât viitorul rege al României l-a jucat Mihail Kogălniceanu, autor nu doar al Proclamațiilor principelui la intrarea în Dobrogea, ci și, împreună cu prefectul Constanței, Remus Oprescu, a ceea ce s-a numit *Constituția Dobrogei* și a legilor care au urmat. Mai mult, Kogălniceanu și-a cumpărat case și pământ în Dobrogea, inclusiv în Constanța.

Dar, drumul era lung și anevoios. A fost nevoie de răscumpărarea căii ferate Cernavoda-Constanța și a portului Constanța [2, p. 111-116], de o serie de legi care, pe de o parte, să pună în acord realitățile provinciei unite cu Țara cu legislația României și, pe de altă parte, să-i permită Dobrogei să se dezvolte într-un ritm destul de alert. Un rol important l-a jucat și românizarea teritoriului nou revenit la Țară, printr-o politică deșteaptă de colonizare cu elemente românești, venite, într-un prim val, din Transilvania și din Basarabia. Aceștia primeau pământ gratuit, iar ei au venit cu Biblia și Abecedarul în traistă.

Grație acestor măsuri, Constanța devine orașul cel mai important al Dobrogei. Podul de la Cernavoda, portul Constanța, amenajarea băilor de mare, construirea de hoteluri și restaurante elegante, organizarea de baluri și diverse întruniri, dezvoltarea culturală, educativă a orașului se completau cu mozaicul de naționalități,

care-și puneau, fiecare, amprenta asupra devenirii noului oraș. De aceea, combinația dintre orientalismul tradițional și europenismul determinat de deschiderea spre lumea întreagă, a făcut din Constanța un oraș cosmopolit, cu trăsături particulare deosebit de pregnante. Cu alte cuvinte, orașul se dezvoltă într-un ritm accelerat, atrăgând nu doar investitori, ci și turiști.

Centrul orașului devine Peninsula, și, mai ales, Piața Independenței – devenită Piața Ovidiu după ridicarea statuii poetului latin exilat la Tomis –, spre care curgeau străzile importante ale orașului și în care se concentrau hotelurile și localurile de distracții ce se prelungeau până pe malul Mării [3, passim]. Pentru că marea este cea care-i fascinează pe toți. Autoritățile nu au făcut decât să creeze cadrul pentru ca turiștii să ajungă la țarm de mare.

Sunt foarte multe evocările despre devenirea orașului Constanța. Fără îndoială că nu putem cuprinde tot, așa că ne vom opri la doar câțiva „martori” ai bucuriei de a veni în noul oraș Constanța, în perioada de sfârșit de secol XIX.

Dar să vedem prezentarea evoluției orașului Constanța în 1878, pe care, în 1935, o face învățătorul Mihai Măldărescu: „orașul Constanța semăna cu o biată mahala turcească, murdară, plină de dărâmături, străzi nepavate, gropi și maidane pustii. Tot orașul era format din câteva străzi în jurul pieței Ovidiu de astăzi și cari duceau toate în port. De la poșta de astăzi, ca să te duci în sus, îți trebuia mare curaj, căci erai atacat imediat de lupi. Portul era un mic adăpost complectat cu un dig de 200 m lungime, vreo 200 m cheu de lemn cu o adâncime de apă de 4-5m cu câteva linii ferate și magazii de cereale făcute toate sub stăpânirea Engleză, acum stricate; portul împotmolit, abea dacă putea adăposti 4-5 corăbii. Tot comerțul consta în descărcarea câtorva butoaie cu măslină și încărcarea câtorva tone de cereale. Exista o singură școală înființată de românii cari își purtau turmele de oi nesupărați de nimeni. (...) La 1879 se construiește primul bulevard pe malul Mării spre Sud, care mai târziu a fost transformat într-un bulevard mareț. În 1880 sub Remus Oprescu, primul Prefect, se ridică în piața Independenței statuia lui Ovidiu,



Statuia Ovidiu Constanța.

opera celebrului sculptor italian Ferari Ettore... Și rând pe rând încep să se construiască localuri pentru administrație. Primar fiind M. Coiciu se construiește localul de primărie care a fost dat apoi poștei; biserica de jos; Catedrala; școala mixtă primară No. 1. Particularii văzând statornicia cu care lucrează autoritățile românești, se pun și ei pe lucru și construiesc în piața Ovidiu cât și pe alte străzi, edificii mari. Astfel sub primariatul lui Schina se construiește casa cea mai impozantă din piața Ovidiu, proprietatea lui Nazaret Torosian, apoi altele și altele. Statul convins că fără port Constanța nu poate progresa oricât s-ar strădui administrațiile și particularii, încă din 1881 – după 3 ani de la anexare – însărcinează pe Syr Charles Hartley, inginerul Șef al Comisiunii Europene, cu studiul amenajării Portului Constanța. Dar mai era încă un factor principal determinant, întru propășirea Portului, deci și

a Constanței. Dobrogea trebuia legată cu țara mamă, trebuia deci un pod peste Dunăre care... să deschidă astfel drumul de scurgere de la Est spre West și de la West spre Est. În anul 1895, adică după 17 ani podul era gata. Fără acest pod comerțul Constanței era greu amenințat, iar înflorirea ei cu mult întârziată. Imediat, în 1896 încep lucrările pentru amenajarea portului. [...] În 1882 se înființează Spitalul Comunal” [4, p. 7-9].

Sub domnia principelui Carol, Dobrogea revenise la România. Prima sa vizită făcută în Tulcea și Constanța, între 15-18 octombrie 1879, i-a permis să-și exprime impresiile într-o scrisoare către sora sa, Maria de Flandra. Desigur, trebuie să ținem cont că este vorba despre o vizită oficială, a conducătorului țării, și, pentru aceasta, autoritățile orașului făcuseră pregătiri. Acesta scria că „Tulcea și Constanța sunt orașe cosmopolite cum cu greu mai găsești. În primul





Moscheea „Carol I”

loc am vizitat de exemplu 10 (zece) biserici și temple de diferite religii și confesiuni și în fermecătorul nostru oraș portuar am fost salutat în 14 limbi diferite și am asistat la serviciul religios într-un templu Kairit în care a fost ținută o rugăciune foarte poetică pentru mine.

[...] Am fost primit într-un mod foarte călduros de către turci și tătari, ale căror moschei de asemenea le-am vizitat și le-am dat bani pentru restaurarea acestora. Am fost salutat ca Sultan Carol ceea ce m-a măgulit mai puțin.

Ceea ce ar face foarte atrăgătoare piața din Constanța pentru un pictor sunt costumele multicolore [...] și căruțele trase de cămile ale tătarilor.

Dacă Elisabeta nu s-ar fi întors [...] aș mai fi rămas câteva zile la mare, așa de atrăgătoare este șederea pe marea coastă a Constanței, care este scăldată de apele mării din trei părți; va fi viitoarea noastră Ostende și deja am pus acolo piatra de temelie pentru un mare hotel care se construiește lângă un debarcader [...]. Intențio-

nez să pun să mi se amenajeze o cabană pentru ca în fiecare an măcar o lună de vară să pot petrece acolo” [5, p. 73].

Multe au fost personalitățile epocii care au vizitat și s-au tratat la Constanța. Orașul a avut onoarea de a-l găzdui pe cel care va deveni poetul național al României, Mihai Eminescu, care se cazase la Hotel „D’Angleterre”. Venit la băi, îi scria, în 1881, Veronicăi Micle și, ca orice vizitor, Eminescu se oprește în primul rând asupra mării: „O să mă întrebi ce efect mi-a făcut marea pe care o văz pentru’ntâia oară. Efectul unei nemărginiri pururi mișcate. Dar abia de două zile aici, n-am văzut-o în toate fețele – căci ea e schimbătoare la culoare și în mișcări, de unde unii o și compară cu femeia.” Abia apoi face referiri și la oraș, mai mult ca extensie a impresiei pe care i-a produs-o marea: „Constanța sau Chiustenge este un mic orașel, dar îndestul de frumos. Nu are a face de loc cu Rusciucul. Casele au oarecare eleganță în clădirea lor, căci piatra e efină aici și clădirile sunt din piatră pătrată,



Prima primărie a Constanței. Acum e Muzeul de Artă Populară.

iar primăria, de când stăpânesc românii și există un consiliu comunal, a făcut foarte mult pentru orânduirea și înfrumusețarea orașului. O terasă pe țărmul mării înaltă dă o frumoasă priveliște pe toată întinderea mării și când luna e deasupra apei, ea aruncă un plin de lucire slabă, care plutește pe o parte a apei”. Și, nu în ultimul rând, apreciază că „Viața e cam scumpă aici dar nu atât de exagerată precum mi se descria mai ales de când s-au deschis câteva oteluri. La anul să știi că venim amândoi aici, căci băile de mare întîresc și grăbesc bătăile inimii. Cu toate că omul pare a întineri în ele, privirea mării liniștește, mai ales sufletele frumoase” [6, p. 60-61].

Publicistul ardelean V. Grozescu, sosit în concediu la Constanța, în 1886, ne-a lăsat impresiile sale despre acest „oraș atât de plăcut și cu un aranjament european. Guvernul român a depus multe sacrificii ca să renască acest oraș... pururi comercial și de mare interes. A pavat și regulat stradele, a edificat o catedrală de o frumusețe și un stil rar, care aredică aspectul orașului de minune, a lăsat a se construi școli, hoteluri, casărmi, scâldi maritime, a renovat portul unde dilnic îmbarcă o mulțime de corăbii produsele românești [...]” [7, p. 92]. Referitor la băile

de mare, în urma cărora „mă simțeam ca renăscut... Devenisem flexibil ca un om de sport. Da, băile de mare sint excelente. Serile venețiene, soarele, balurile, musicile militare (...), trenul «Pui» ce zilnic ne duce la băile de la «portul genoves», gondolele fantastice ce sburau printre valurile agitate ale mării, menagiul delicat de pește de mare (...) ce se consuma între răsete și prieteni (...), admirarea vapoarelor, mișcarea comerțului, admirația furtunilor...” [8, p. 185]

În 1894, are loc, la Constanța, Congresul studenților universitari [9, p. 152-164]. Cu acest prilej, studentul *Ilie din Urseni*, publica în „Rândunica – Foaie literară-beletristică din Sibiu” [10], impresiile sale despre orașul în care a stat 5 zile:

„Constanța este un orașel, situat în imediată apropiere de Mare. E capitala Dobrogei, anexată la România după rebelul de independență de la 1878. Locuitorii sunt în cea mai mare parte Turci și Tătari, nisce omeni conservatori și patriarhali, cari fug ca dracul de tămâie de radele civilizațiunei, ce le vin din partea elementului român. De cât să se civilizeze, mai bine părăsesc cu sutele Dobrogea, spre a să așeza în Turcia, unde pot continua viața-le patriarhală și primitivă.





Constanța, vedere din port, începutul secolului XX.

[...]Umblând prin Constanța îți atrage la primul moment atențiunea un contrast teribil. Aci observi o vilă, un edificiu modern, care ar face onore ori cărui oraș european, iar inmediate lângă el o casă orientală, turcească, joasă, scundă, negrijită și acoperită cu cirepuri – în formă de scoc –, cari la noi să așadă numai pe dungile coperișului.

Ultima-ți pare cu atât mai urâtă cu cât prima e mai frumoasă și mai măreță. «Contraria juxta se posita eo magis ellucescunt». Aceste rînduri ne oferă un tablou despre lupta, în care să află primitivismul cu spiritul de progres, reprezentat prin elementul român civilisatoric.

Dintre lucrurile mai remarcabile merită amintire «statua lui Ovidiu», mort în esil din mânia împăratului său în acest loc, numit în timpurile vechi Tomis; «monumentul soldaților Francesi», muriți pentru patrie în resbelul crimeic din 1853–54; «Hotelul Carol I», cu poziția-i romantică, cu întocmirile cele mai moderne și admirabile, dar și cu prețuri piperate. O chilie costă preste 14 lei la zi. Apoi «Villa prințului Grigore Brătianu»...

[...] De o deosebită frumuseță este «Cheiul Mării-negre» prevăzut dinspre mare cu întări-

tură de piatră, iar sus cu bance de șezut, cu o șosea curată și cu arbori încă tinerei, cu chioșcuri și cu un salon de cură mai mare, în care s-au ținut ședințele, balurile și concertul” [11].

O părere critică asupra avansului realizat de autoritățile constănțene este exprimată de istoricul, geologul, arheologul, etnograful, colonelul M.D. Ionescu-Dobrogianu, autor al monumentalei lucrări „Dobrogiia în pragul veacului XX: Geografia matematică, fizică, politică economică și militară”. Acesta aprecia că, între 1879-1895, Constanța „a rămas tot cu înfățișarea ei turcească”, extinzându-se puțin, „prin cladiri mici și răzlețe [...] mai mult niște cocioabe”. „Numai clădirile în piatră ale lui Aleon (în coasta de S. a liceului vechi) meritau numirea de case.” Primăria s-a mutat în diferite clădiri, până în 1896, când s-a construit un local propriu, care s-a dovedit neîncăpător, fapt pentru care a fost vândut. Iluminatul orașului se făcea cu 46 lămpi cu petrol, iar, în 1896, erau 359. „Serviciile de incendiu, de curățenie și de salubritate erau reduse la trei căruțe cu trei cai; în 1896, pompierii erau organizați (15 oameni, 26 cai, 4 pompe. 13 sacale). Nici vorbă nu poate fi de pavaj sau canalizare. Paza orașului era încredințată la 11 sergenți de



Catedrala Sf. Apostoli Petru și Pavel.

noapte, nici unul de zi. În 1896, erau 56 sergenți, cu un comandant. Piața alimentelor se rezuma la 8 barăci de scânduri. [...] Comuna avea un spital, într-o casă închiriată; dar era lipsit de toate cele necesare. Nu putea îngriji, decât șapte bolnavi. În 1893, s-a construit pentru spital un local propriu. [...] Locuitorii orașului nostru beau tot apa, pe care o băuse și Ovidiu, pe timpul exilului său la Tomis. Fiecare casă își avea fântâna ei în curte. Dar apa era salcie și se întrebuița mai mult la gospodarie. Pentru apa de băut, 80 sacagii o aduceau din «fântânile dela Palaz».

În privința bisericilor, „cu cheltuiala Statului, s-a ridicat în 1884 Catedrala (cu hramul Sf. Apostoli Petru și Pavel). A fost târnosită în 1895. Comunitatea greacă își avea biserica ei, clădită între 1864–7. Armenii și-au clădit biserica lor în 1880. Catolicii își aveau mica lor capelă din 1872.

[...] Prefectul Remus Opran a luat inițiativa, ca să se strângă fonduri, pentru ridicarea unei statui poetului Ovidiu. A fost ridicată în 1887.

[...] Începuturile culturale au fost slabe. S-a înființat o școală normală, care a funcționat din 1893 până în 1896. A fost mutată la Câmpulung. Erau două școli primare (una de băieți alta de fete). S-a clădit pe locul unui fost cimitir turcesc «Școala primară mixtă Principele Ferdinand și Principesa Maria» prin anul 1893. În urmă s-au

mai înființat alte două...

[...] Pe țărmul Mării, între farul vechiu Catedrala s-a deschis (1879) «bulevardul Regina Elisaveta», Sala de cură a fost mai întâi (1880) lângă farul vechiu...; apoi, în 1892, s-a construit – în fața Bancii Naționale de azi - un alt local, pe bulevardul Elisabeta, care țărmurea marea. Ca clădiri particulare: Hotel Carol I, construit de o societate engleza în 1882 (...) Lângă el, palatul construit de Gr. Sturza (1884)...; iar în față, localul Bancii Naționale... Am moștenit dela Turci două hoteluri: Danubiu (azi Metropol), unde a fost gazduit Domnitorul Cuza în Mai 1864, când a trecut spre Constantinopol și alături de hotel Bizanț...» [12, p. 76-77].

Descrierea orașului pe care, în 1898, o face scriitorul și publicistul Petru Vulcan, unul dintre pionierii literaturii și culturii românești în Dobrogea, pentru frații români din Oradea, prin intermediul revistei „Familia” este, fără îndoială, realizată pentru a-i încuraja că se poate. După ce face o scurtă prezentare a portului aflat în construcție, acesta se oprește asupra orașului: „Până în Piața Independenței, unde se înalță statuia marelui poet străbun, orașul are o înfățișare europeană, situat pe un platou, și la marginea mării, cu clădirile sale gingașe, dispuse în strade drepte, cu cosmopolitismul său, cu circulația spre agenția vapoarelor și gară, se poate



considera cel mai vioi din restul orașelor țării, dar cu cât va înainta cineva pe str. Carol afară de otelul Regal și cel din urmă clădit, care se poate socoti și cel mai gingaș din punct de vedere al construcție, numit Dacia, încolo restul prezintă aspectul unui oraș oriental”. Într-un alt număr: „Turiștii găesc multă plăcere în a face de două ori pe zi plimbare cu trenul de plăcere pînă la «Vii» unde sunt băile. [...] Seara pe bulevard, ce e drept, observ multă lume, dar nu înțeleg de ce nu cântă muzica? Ba da, ea cântă, însă nu pe bulevard, ci la terasă. O terasă vastă, luminată a giorno unde vizitatorul poate să se minuneze la vederea unei ființe exotice, pseudo-artiste-cântărețe care debutează în costume străvezii-provocatoare prin excelență, singurele care-i atrag pe risipitori, căci aici intrarea e piperată la preț, mai sărată ca unda mării. Restul și majoritatea publicului turist se mulțumește cu refrenul produs de plescăitul undei de câte ori se izbește de stâncile țarmurilor” [13, p. 185].

#### Referințe bibliografice:

1. Moise, Marian. *Constanța veche. Restituiri necesare*. Constanța: Menora, 2001.
2. Dumitrașcu, Lavinia. *Podul de la Cernavoda – operă a oamenilor politici și a inginerilor români*, În: *Dialogica*. Revistă de studii culturale și literatură. Chișinău, An. IV, supliment, nr. 1, 2022.
3. Păuleanu, Doina. *Peninsula misterioasă*. București: Editura „Monitorul Oficial”, 2019.
4. Măldărescu, Mihai. *Din istoria orașului Constanța*. Constanța: Tipografia ziarului „Dobrogea Jună”, 1935.
5. Cristescu, Sorin. *Carol I. Corespondența privată 1878–1912*. București: Editura Tritonic, 2005.
6. Lăpușan, Aurelia; Lăpușan, Ștefan. *Constanța. Memoria orașului*, Vol. 1 (1878–1940). Constanța: Editura Muntenia, 1997.
7. Păuleanu, Doina. *Constanța 1878–1928, Spectacolul modernității târzii*, Vol. 1. Constanța: Muzeul de Artă, 2005.
8. Cioroiu, Constantin. *Călători la Pontul Euxin*. București: Editura Sport-Turism, 1984.
9. Dumitrașcu, Lavinia. *Congresul studenților universitari, Constanța, 1894. Din presa românilor*. În: *Acta Terrae Fogarasiensis*, Făgăraș, X, Făgăraș: Negru Vodă, 2021, p. 152-164.
10. Cîrlea, Aurelia. *Rândunica: fôie literară beletristică (1894–1895)*. Sibiu: Armanis, 2013. „Rândunica” – foaie literă-beletristică, apare la Sibiu, între 30 martie 1894-10 iunie 1895, de trei ori pe lună, avându-l ca proprietar, editor și redactor pe Silvestru Moldovan.
11. <https://www.techirghiol.com/constanta-impresii-de-calatorie-1894Constanta, impresii de călătorie, 1894>.
12. Ionescu Dobrogianu, M. *Tomi-Constanța*. Constanța: Tipografia Lucrătorilor asociației, 1921, p. 76-77.
13. Cioroiu, Constantin. *Călători la Pontul Euxin*. București: Editura Sport-Turism, 1984.

