

PORTUL TULCEA ÎN DOCUMENTE OTOMANE DIN SECOLUL AL XVI-LEA*

Anca POPESCU**

TULCEA HARBOUR IN 16TH CENTURY OTTOMAN DOCUMENTS**Abstract:**

At first, during the Ottoman period, Tulcea was not an urban settlement (a fair or a town) – as it would become in the 19th century when it was the seat of the namesake Sandjak (military county) within the Tuna vilâyeti (the Danube province), but, from the very beginning, it benefited from the advantages of its geographical position as village and small harbor in the Lower Danube region.

*

Keywords: Tulcea, Ottoman period, harbours

Cuvinte cheie: Tulcea, epoca otomană, comerț, porturi

Tulcea, în epoca otomană, nu a fost de la început o așezare de rang urban (târg sau oraș), cum va fi în secolul al XIX-lea, când devine sediu al sangeacului omonim din provincia (*vilâyet*) Dunării (*Tuna vilâyeti*), dar, de la începutul stăpânirii otomane în Dobrogea s-a bucurat de avantajele poziției sale geografice, ca sat și schelă în regiunea Gurilor Dunării¹.

Cea mai timpurie mențiune cunoscută despre Tulcea din documentele de cancelarie otomane datează din primii ani ai secolului al XVI-lea. Într-un registru din anul 1502 este consemnat : „*karye-i Tulçi hass-ı mirliva* ” (satul Tulcea *hass* al sangeacbeului [Silistra])², cu alte cuvinte Tulcea făcea parte din domeniile alocate guvernatorului (sangeacbei) provinciei (sangeac) Silistra care îngloba (de la nord la sud) toată Dobrogea, până spre Golful Burgas. Alte mențiuni cunoscute din prima treime a secolului al XVI-lea, sunt: un fragment dintr-un registru (*rûznamçe*) din anul 1506³; două fragmente dintr-un registru vamal din anii 1515-1517, publicate de turcologul János Hóvári în anul 1984, sub forma unui studiu analitic pe baza acestui document⁴; un raport al cadului de Akçekazanlık (Kazanlâk, în Bulgaria), Mevlâna Küçük Piri, privind taxele percepute în schelele dunărene ale Țării Românești, Bulgariei și Dobrogei, din 15 aprilie 1520⁵; un registru contabil din anul 1530 (datele acestui registru sunt valabile pentru

*Această lucrare a fost realizată în cadrul proiectului "Valorificarea identităților culturale în procesele globale", cofinanțat de Uniunea Europeană și Guvernul României din Fondul Social European prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013, contractul de finanțare nr. POSDRU/89/1.5/S/59758

** Cercetător – Institutul de Istorie „Nicolae Iorga” București.

¹ Transliterarea termenilor turco-otomani în alfabetul turc modern s-a făcut după normele dicționarului turc-englez Redhouse, 1968. Cuvintele otomane asimilate în limba română (ca de ex. cadiu, caza, schelă, sangeac etc.) au rămas așa, cu indicarea, la prima apariție în text, între paranteze, a formei otomane.

² *370 numaralı muhasebe-i vilayet-i Rum-ili defteri (937/1530)*, Ankara, 2002, vol. II, p. 18-21, MAD 37, p. 20.

³ H. Inalcık, *Bursa and the commerce of the Levant*, în „Journal of Economic and Social History of the Orient”, III, 1, Leyda, 1960, p. 132, 138.

⁴ J. Hóvári *Customs register of Tulça (Tulcea), 151-1517*, în „Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae”, Budapesta, 38, 1984, p. 115-141.

⁵ N. Beldiceanu, I. Beldiceanu-Steinherr, *Acte du règne de Selim I concernant quelques échelles danubiennes de Valachie, de Bulagrie et de Dobroudja*, « Südost-Forschungen » XXXIII, 1964, în vol. N. Beldiceanu, *Le monde ottoman des Balkans (1402-1566). Institutions, société, économie*, Variorum Reprints, London, 1976 (VII).

cel puțin 3 ani în urmă, știut fiind că la fiecare nou recensământ registrele se recopiau adăugându-se schimbările intervenite). Între codurile de legi (*kanunnâme*) ale sangeacului Silistra din timpul lui Selim II (mai precis cel din registrul de recensământ din anul 1570), figurează și două reglementări referitoare la satul (*karye*) și portul (*iskele*) Tulcea. Acestea sunt: reglementarea pentru satele Tulcea, Isaccea și Măcin, cu zeametele (*ze'âmet*) lor (*kanunnâme-i karye-i Tolça ve Sakçý ve Maçin ze'âmete müte'allik bunlardýr ki zikr olunur*) și reglementarea schelelor Tulcea, Isaccea și Măcin (*kanunnâme-i iskele-i Tolça ve Sakçý ve Maçin*)⁶.

Documentele otomane din secolul al XVI-lea menționează Tulcea ca sat – în registrele de recensământ, și ca schelă (port) – în registrele vamale. Din punct de vedere administrativ, în această epocă, așezarea Tulcea se încadra în cazaua (*kaza*) Hârșova⁷. Aceasta cuprindea Dobrogea de la nord de valea Carasu (Karasu), adică de la linia Cernavoda-Constanța. Sudul Dobrogei era împărțit astfel: partea dinspre mare alcătuia cazaua Varnei, iar partea dinspre Dunăre făcea parte din cazaua Silistrei⁸.

În a doua jumătate a secolului al XVI-lea, din rațiuni demografice, economice sau militare, spațiul Dobrogei se va restructura administrativ prin crearea de noi cazale: astfel apar cazaua Tekfurgöllü (Techirghiol), la mijlocul secolului al XVI-lea (1559), cazalele Isaccea și Măcin (atestarea cea mai timpurie cunoscută e în anul 1566), cazaua Tulcei (1566) și cazaua Babadag (1594)⁹.

Poziția geografică a Tulcei i-a oferit avantajul de-a se afla la intersecția unor căi de comunicație esențiale pentru Dobrogea și pentru spațiul apusean al Mării Negre. Calea fluvialo-maritimă, care conecta portul Tulcea cu centrele pontice, era cea a brațului Sf. Gheorghe, mai ales. Spaniolul Diego Galán, pe la 1595, făcea această precizare: ”La sfârșitul secolului al XVI-lea Tulcea era un port mare, deși nu foarte sigur, spre care veneau corăbiile maritime care intrau prin brațul Sf. Gheorghe”¹⁰. Din raportul cadiului Kazanlâkului (1520) aflăm că din Marea Neagră, de la Trabzon, Sinop și Istanbul, veneau corăbiile pentru a încărca cereale la Brăila (aproximativ 70-80 anual). Cadiul nu preciza însă pe care anume dintre brațele Dunării pătrundeau aceste corăbiile. Registrul vamal al Tulcei înregistrează rar corăbiile maritime la Tulcea, ceea ce ar putea fi un indiciu că pentru intrarea corăbiilor maritime pe cursul Dunării era preferat brațul Chilia¹¹.

A doua cale a traficului comercial la care participa Tulcea era calea de uscat care lega Constantinopolul otoman (cu toate conexiunile lui, mediteraneene sau asiatice) cu regiunile nord-dunărene și nord-pontice (Moldova, Polonia, Crimeea, Rusia). Mai era cunoscută ca „drumul turcesc” (în fapt străbătea centrul Dobrogei, prin Babadag, Bazargic, Provardia, Adrianopol, Istanbul). Veriga de legătură spre nord era Ismailul, drumul de la Tulcea spre acesta trecând printre grinduri¹². „Drumul turcesc” se lega de „drumul Galațiului” (care unea Suceava, Târgul Frumos, Vaslui de Bârlad și Tecuci), prin portul omonim, dar și de drumul Brașovului, prin târgul și portul Brăilei (intrat în stăpânirea otomană de la 1538). Se știe că în a doua jumătate a secolului al XVI-lea importanța drumului Galațiului a crescut pentru că negustorii

⁶ A. Akgündüz, *Osmanly kanunnameleri ve hukuki tahlilleri* (Kanun-urile otomane și explicarea lor), Istanbul, 1994, vol. VII (Selim II), p. 736-737. Publicate în limba română după originalul de la *Başbakanlık Arşivi*, TT483: A. Popescu, *Schela Măcin în secolul al XVI-lea (după reglementări comerciale otomane)*, în V. Sîrbu, C. Luca (ed.), *Miscellanea Historica et Archaeologica in Honorem Professoris Ionel Cîndea*, Brăila, 2009, p. 295-310.

⁷ Cazaua era unitatea administrativ-teritorială subordonată sangeacului și, totodată, teritoriul de jurisdicție a unui cadiu.

⁸ A. Popescu, *Vestigii ale organizării Dobrogei preotomane într-un defter din anul 1530* în O. Cristea, Gh. Lazăr (ed.), *Vocația istoriei. Prinos Profesorului Șerban Papacostea*, Brăila, 2008, p. 505-530.

⁹ După registrul nr. 775 citat în vol. 370 *numaralı muhasebe-i vilayet-i Rum-ili defteri (937/1530)*, Ankara, 2002, vol. II, p. 20. Aceste date trebuie luate deocamdată cu o oarecare toleranță până nu avem un studiu sistematic pe registrele secolului al XVI-lea: de ex., într-un registru de gelepi din 1572-3, Tulcea apare în cazaua Isaccea deși registrul din 1566 o menționează ca centrul unei cazale aparte.

¹⁰ *Călători străini despre țările române*, București, 1971, vol. 3, p. 523-524.

¹¹ J. Hóvári, *Customs register of Tulça*, p. 132.

¹² *Ibidem*.

polonezi preferau, în această epocă, drumurile terestre spre Constantinopol, în locul celui maritim (adică drumul Galațiului cu prelungirile sale: drumul turcesc și drumul *via Țara Românească*, spre Siliștra)¹³. De aceea, comerțul pe uscat al Tulcei, în secolul al XVI-lea, era mai intens decât cel pe Dunăre, fapt ilustrat și de studiul lui János Hovári pe baza registrului vamal din 1515-1517.

Drumurile pe apă și pe uscat care treceau prin satul și schela Tulcea au necesitat organizarea aici a unei stațiuni de control fiscal al traficului de mărfuri. Din reglementările comerciale pentru satele și schelele Tulcea, Isaccea și Măcin din anul 1570 cunoaștem organizarea perceperii de către otomani a taxelor de circulație și vamale în această regiune. La această dată, veniturile fiscale ale celor trei porturi erau arendate formând o *mukata^ca*. Totodată, această regiune era un *zeamet*, adică o concesiune de venituri cu valoarea cuprinsă între 20.000 și 100.000 de aspri, valoare mijlocie între cea a timarului (până la 20.000 de aspri) și cea a *hass*-ului (peste 100.000 aspri). Prin aceste concesiuni de venituri fiscale se retribuiau serviciile militarilor (*spahi*-ii), dregătorilor (guvernatorii provinciei) sau diferiților funcționari locali. Veniturile rezultau din diferite taxe: taxe de trecere (*geçid-resmi*) pentru corăbii și ambarcațiuni fluviale (de tipul *donbaz*, *ladiya*, *çernik*); taxe pentru „pietoni” (*piyade*, cuvânt persan însemnând pedestru); taxe pentru căruțele încărcate cu mărfuri sau pentru mărfurile aduse pe cai și cămile; taxe pe tranzacțiile comerciale efectuate în schela Tulcea cu vinuri, stofe, animale - oi, cai, bivoli, pește -, robi etc. (*bâc*); taxe pe activități economice (agricultură sau mai ales pescuitul în lacurile de lângă Tulcea)¹⁴. Reglementările amintite ne fac cunoscute în detaliu și condițiile în care se percepeau taxele pentru circulația pe Dunăre a ambarcațiunilor fluviale sau a corăbiilor maritime încărcate cu diferite mărfuri, venind fie din alte porturi dunărene, fie din centrele pontice. La acostarea în fiecare port era cerută o taxă care varia după sortimentul mărfii. La fiecare escală se percepea o taxă, după tipul de ambarcație (după mărime), «taxa portului». Când se încărcau mărfurile pe corabie, în port, era cerută o altă taxă, care, după statutul portului, era fie taxa comercială numită *bâc*, fie vama. Pentru circulația pe fluviu se mai lua o taxă de trecere (*geçer bâci*) în porturile în care, de obicei, nu se percepea vama.

Din registrul vămii Tulcei din anii 1515-1517, publicat de Hovári, se deduce că Tulcea nu era stațiune vamală pentru traficul fluvial ci doar pentru cel de uscat¹⁵. În consecință, ea nici nu putea beneficia de asemenea venituri importante. Dar, un document otoman (inedit) pe care-l prezentăm integral mai jos (v. Anexa, doc. I), aduce completări în legătură cu condițiile perceperii vămii la Tulcea și arată că, dimpotrivă, portul Tulcea participa vamal și la traficul comercial pe apă. Este vorba de o poruncă sultanală (*hüküm*) din 16 martie 1566 către cadiul Chiliei (Kili), ca răspuns la o plângere pe care eminul *mukata^ca*-lei Chiliei a comunicat-o Porții, prin intermediul cadiului Chiliei. Motivele arătate sunt următoarele: potrivit vechiului obicei, când veneau mărfuri cu corabia (se subînțelege din Marea Neagră) și mergeau dincolo de schela Tulcea, la schelele Galați și Tomorova (Reni), în Moldova, se lua în schela Tulcea vama. Pentru mărfurile care treceau cu corabia prin schela Tulcea, dar se îndreptau spre schela Chilia, se lua la Tulcea doar taxa de trecere (*geçer bâci*), iar vama se achita la Chilia. Dar eminiul Tulcei pretindeau vama, prin abuz, și pentru mărfurile care veneau spre schela Tulcea și se îndreptau spre schela Chilia, contrar vechiului *kanun*. Acest lucru – se spunea – ”fiind o pierdere pentru schela Chilia, iar pentru mine (adică pentru eminul schelei Chilia) o nedreptate”. În consecință, s-a cercetat situația după ordinul sultanului, și s-a hotărât, în respectul cutumelor și al legii laice (*kanun*), să se achite vama la Tulcea numai într-un singur caz: pentru corăbiile care vin dinspre mare și se îndreaptă spre porturile Moldovei, Galați și Tomorova. Cu alte cuvinte, la Tulcea se percepea o vamă „de import” pe Dunăre, pentru corăbiile care alegeau această cale (care trecea prin portul Tulcea) pentru a intra pe fluviu.

¹³ P. Păltânea, *Știri despre economia orașului Galați*, în „Danubius”, Galați, 1971, 5, p. 101-114.

¹⁴ Amănuntele privind structura traficului de mărfuri, axele comerciale, volumul și valoarea tranzacțiilor, problema mirodeniilor etc., se găsesc sistematizate în studiul lui János Hovári consacrat registrului vamal al Tulcei.

¹⁵ J. Hovári, *op. cit.*

Patru ani mai târziu, în reglementările (*kanunâme*) din registrul de recensământ din anul 1570, se înfățișează următoarea situație: corăbiile care plecau spre Marea Neagră, după ce încărcaseră marfă la Brăila sau la Tomorova sau la Galați, ieșind (se subînțelege) pe brațul Sf. Gheorghe, dădeau vama la Isaccea și taxe de trecere la Tulcea. Corăbiile care veneau din susul Dunării spre mare, dacă se îndreptau spre portul Chilia, atunci vama era achitată aici, în vreme ce în porturile Măcin și Isaccea se luau taxe de trecere (*geçer bacı*)¹⁶. Din cele două documente se poate vedea că traficul pe brațul Sf. Gheorghe era controlat vamal la Isaccea (când se circula spre Marea Neagră dinspre porturile dunărene) și la Tulcea (pentru corăbiile care intrau pe Dunăre dinspre porturile bazinului pontic). Cât privește traficul pe brațul Chilia, acesta era controlat în ambele sensuri prin stațiunea vamală din portul Chilia. Cuprinsul documentului din anul 1566 face inteligibil ceea ce se intuia doar din textul *kanun*-ului, anume că vama pentru corăbiile care, achitând taxe de trecere la Măcin și la Isaccea, se îndreptau spre gura Chilieii, era luată în stațiunea vamală omonimă. Între porturile Tulcea și Chilia s-au produs rivalități și tentative de abuz pentru perceperea taxelor vamale, pe care însă sultanul le descurajează cerând respectarea cutumei, a *kanun*-ului și a registrului regiunii.

Așadar, Tulcea era în secolul al XVI-lea un centru vamal atât pentru traficul fluvial, cât și pentru cel terestru. O serie de cutume locale, calificate în documentele otomane ca fiind „din vechime”, vorbesc indirect de trecutul comercial preotoman al portului Tulcea. Este de relevat termenul pentru taxa vânzării vinului cu amănuntul (din *kanun*-ul Tulceii): *espine*. Documentele otomane menționează această taxă sub mai multe denumiri: în afară de *espine*, *çenber resmi* sau *çenber hakkı* și *resm-i obruçina*. În regiunile otomane de dată mai veche documentele folosesc termenii turcești *çenber resmi (hakkı)*, cuvântul *çenber* însemnând «cercul butoiului». În regiunile slave (de exemplu la Nicopole și Vidin) se preferă traducerea sintagmei cu un termen slav: *resm-i obruçina (obruç)* desemnează cercul butoiului). Dar se întâlnește și forma derivată din sintagma italiană „ad spinam”, anume *espine - spina*, însemnând, de asemenea, „cercul butoiului”¹⁷. Această formă de origine italiană se întâlnește în reglementările următoarelor porturi dunărene: Brăila, Karaharman (Vadu), Isaccea, Măcin și Tulcea. Folosirea termenului *espine* cu precădere în porturile situate la Dunărea maritimă (între Brăila și Chilia) și, de asemenea, în porturile de pe litoralul pontic (în vreme ce în celelalte porturi ale Dunării de Jos sunt preferați termenii slav sau turcesc), este o uzanță din vremea înfloririi comerțului italian în aceste regiuni și arată, totodată, raza de pătrundere a acestuia pe cursul Dunării.

Al doilea document (inedit) prezentat mai jos (v. Anexa, doc. II) vorbește de o situație interesantă, de degrevare fiscală a localnicilor din Tulcea ca urmare a prestării anumitor servicii publice în schela Tulceii: „satul nostru este un *hass*; pentru slujba noastră la schela Tulceii, este înscris în registrul imperial că suntem scutiți, cu un ordin ilustru, de impozitele *avariz*”. Și aici se pomenesc abuzuri din partea administrației locale: «[deși] nu au fost lipsuri în slujba noastră, ni s-au impus lucruri contrare ordinului». Nu putem preciza deocamdată natura serviciilor prestate în schela Tulceii de beneficiarii scutirilor fiscale.

¹⁶ BOA, TT. 483, f. 25: *Eğer zikr olan gemiler Bra'il'de ve Boğdan yakasında Galaç'da/Gilac'da ve Tomar-[18]-ova'da yüklenüb aşığa geldükde Sakçı iskelesinde gümrüğünü edâ edecek Tulça'da hemân geçid bâcları alınur. Ve Vidin'den [19] ve Niğbolu'dan ve bil-cümle yukarudan gelen gemilerden hamr ve sâ'ir yük olsun Brail'de iskele vurub çıksa veyahud Galaç'da [20] ve Tomarova'da çıksa, Maçin emineri gümrük alır. Amma mezkür iskelelerde çıkmayub Kili cânibine geçse, Maçin'de ve hem Sakçı'da [21] geçer bâcı alınur. [...] Amma mezkür iskelelerde çıkmayub Kili cânibine geçse, Maçin'de ve hem Sakçı'da [21] geçer bâcı alınur (Iar când pomenitele corăbii maritime, încărcând [marfă] la Brăila și în părțile Moldovei, la Galați și la Tomarova (Reni), vin în jos, dând vama la Isaccea, dau la Tulcea doar [taxele] *geçid bâcları*. De la corăbiile [încărcate] cu vin sau cu alte mărfuri, care sosesc de la Vidin, de la Nicopole sau din toate [porturile] din sus (amonte) și debarcând la Brăila sau la Galați sau la Tomorova, iau vama eminii din Măcin. Dacă nu debarcă în menționatele schele și dacă trec prin părțile Chilieii se ia [taxa] *geçer bâcı*, atât la Isaccea cât și la Măcin, v. A. Popescu, *Schela Măcin în secolul al XVI-lea*, p. 301, 305; A. Akgündüz, *op. cit.*, vol. VIII, p. 737-738.*

¹⁷ V. M. Berindei, G. Veinstein, *Règlements fiscaux et fiscalité de la province de Bender-Aqkerman, 1570*, în „Cahiers du Monde Russe et Soviétique”, 22, 2-3, 1981, p. 321-322.

O problemă importantă a statului otoman în regiunile de graniță era siguranța vieții și a circulației. Deși, în a doua jumătate a secolului al XVI-lea zona Tulcea-Isaccea-Măcin era o zonă interioară imperiului (spațiul de la nord de Dunăre era protejat, din anul 1538, de o altă provincie otomană, sangeacul Bender-Akkerman), atacurile pe Dunăre ale șaicilor căzăcești, precum și brigandajul local intern, răzbat în multe ordine adresate autorităților locale și sunt cauze de îngrijorare, iar pentru populație, motive de plângeri și cereri de ajutor. De exemplu, eminul schelelor Tulcea și Isaccea (în anul 1577) reclama atât tâlhăriile comise de oameni din Moldova, din porturile Galați și Tomorova, care atacau corăbiile negustorilor și jefuiau mărfurile, cât și ilegalitățile unor supuși otomani, din Isaccea, care făceau contrabandă cu lemne tăiate din insulele care aparțineau schelelor Tulcea și Isaccei înseși¹⁸.

Organizarea pazei acestor locuri se baza pe cetățile de la vaduri, acolo unde existau și funcționau -Isaccea, Brăila, Hârșova-, cu garnizoanele și flotilele locale, dar mai ales pe sistemul *derbencilik*-ului. *Derbendci*-ii erau paznici în locuri de trecere (în acest caz, vaduri fluviale). Documentele otomane menționează, de obicei, că această instituție data „din vremuri de demult” (*kadim el-eyyâmdan*) și funcționa „după obicei” (*‘adet-i üzere*). Acești străjuitori ai căilor de circulație erau recrutați, în majoritate, dintre locuitorii nemusulmani, adică dintre cei care prin tradiție exercitaseră funcția de paznici ai locurilor periculoase sau dificil de străbătut. *Derbendci*-ii din Dobrogea sunt deocamdată cunoscuți în punctele Prislava/ Nufărul, Karaharman, Dervent (lângă Silistra și Păciul lui Soare), Gönci-pazarı / Karasu (Medgidia de astăzi) și Ester (în jumătatea nordică a Dobrogei, lângă Histria sau lângă Târgușor)¹⁹. Pentru Tulcea nu avem încă informații despre asemenea formațiuni de *derbendci*, dar cu siguranță ea beneficia de serviciile nucleului de la Prislava și de avanpostul acestuia de la Karaharman. La Tulcea, însă, sunt menționați *vozar*-ii²⁰. *Vozar*-ii erau agenți ai fiscoșului, încasau o taxă (*vozarıyye*) pe mărfurile care traversau Dunărea și aveau monopolul trecerii mărfurilor și a pasagerilor de pe un mal pe altul (dar și pe anumite porțiuni ale canalelor fluviale) cu ajutorul ambarcațiunilor pe care le dețineau și administrau²¹. *Vozarlık*-ul din epoca otomană, preluând și el o instituție preotomană, se baza, de asemenea, pe elementul creștin de la Dunărea de Jos. Controlul militar și funcția de apărare revenea structurilor amintite (reprezentate de *derbendci*-i, dar și de o categorie similară ca funcție, *martolos*-ii), apoi căpitanilor flotilelor locale care aveau

¹⁸ Documente otomane în curs de publicare: MAD7534, p. 1631, 1608. V. de asemenea, A. Popescu, *Străjuirea navigației pe Dunăre în epoca otomană: derbencilik-ul*, în „SMIM”, 2010.

¹⁹ V. A. Popescu, *Străjuirea navigației pe Dunăre în epoca otomană* (pentru Prislava și Karaharman); Pentru Karasu, v. Eadem, *Multiple Toponymy in the Sancak of Silistra (16th Century)*, în T. Gemil, N. Pienaru (coord.), *Moștenirea istorică a tătarilor*, vol. II, București, 2012 (pentru Karasu); Eadem, *Derbendgii la Dunărea de Jos în a doua jumătate a sec. XVI*, în curs de apariție în „Revista Militară”, nr. 1-2/2013 (Dervent); Eadem, *Ester au XVI^e siècle. Nouvelles contributions*, în „Revue des Etudes Sud-Est Européennes”, L, 2012, p. 191-202. Problema localizării Esterului în secolul al XVI-lea nu am rezolvat-o în acest stadiu al cercetării. Între Histria (teza lui Franz Babinger) și Târgușor (demonstrația lui Tudor Mateescu, pentru secolele XVIII-XX), până la noi descoperiri (documentare și arheologice), *faute de mieux*, am propus ipoteza unei translatări de vatră, în condiții necunoscute, dinspre Histria spre Târgușor. În secolul al XVII-lea, Evliya Çelebi menționează Esterul-Mare – Ester-i *Kebir*, ceea ce ar presupune un simetric, Ester-i *Sagir* – Esterul Mic, așa cum întâlnim frecvent în toponimia dobrogeană.

²⁰ N. Beldiceanu, *Le vozarlıq: une institution ponto-danubienne*, în vol. *Le monde ottoman des Balkans (1402-1566), Institutions, société, économie*, Variorum reprints, Londra, 1976, p. 77-78.

²¹ *Ibidem*, p. 75. Pentru termenul «vozar», Nicoară Beldiceanu, cel care a stabilit că este vorba de o instituție preotomană, a propus un etimon slav, deși a arătat că instituția este menționată mai mult în regiunile românești. Un alt etimon care s-a propus este cuvântul românesc "vad", de la latinul *vadum*, din care ar fi derivat "vădar", transformat apoi în *vozar*, v. S. Iosipescu, recenzie la Nicoară Beldiceanu *Le monde ottoman des Balkans (1402-1566)*, în „AIIAI”, 1979, p. 579-584. Pentru funcționarea instituției și vechimea ei sunt de relevat locuitorii malurilor Dunării desemnați cu termenul *nautai* în timpul unei expediții a avarilor lui Baian împotriva slavilor, v. N. Iorga, *Le Danube d'Empire*, în *Mélanges offerts à M. Gustave Schlumberger*, Paris, 1924, p. 16-17; expresia «praefectus vadorum», v. V.A. Urechia (ed.), *Memoriu asupra scrierii lui Bandinus de la 1646. Următ de text, însoțit de acte și documente*, în „AARMSL”, seria a 2-a, 1893-1894, București, 1895, 16, p. 179. Mai trebuie amintit că în secolul al XV-lea atât în Tara Românească, cât și în Moldova funcționa o instituție cu același rol, numită "brodină", "brudină", de la cuvântul slav «brod» care înseamnă «vad», similară cu "podăritului", deservită de "podari", termen slav care denumea pe cei care conduceau un pod umblător, v. O. Sachelarie, N. Stoicescu (coord.), *Instituții feudale din țările române. Dicționar*, București, 1988, p. 60, 366.

un rol complementar *derbendci*-ilor și *martolos*-ilor în realizarea securității traficului fluvial, protejarea corăbiilor imperiale (*miri gemileri*) și a celor de transport, chiar și sarcini în efectuarea anumitor transporturi ordonate de Poartă. *Derbendci*-ii, *martolos*-ii și *vozar*-ii își conjugau așadar activitatea cu cea a garnizoanelor din cetăți și a flotilelor de pe Dunăre, continuând instituții străvechi imperiale, romano-bizantine, dar și locale, româno-slave²². Bineînțeles, sunt necesare multe alte cercetări care vor permite descrierea detaliată a acestui sistem otoman: fiscal, militar, instituțional.

ANEXĂ

Doc. I: MAD2775, p. 1133

Transliterare:

[1] Kili kadısına hüküm yazıla ki: hâliyâ Dergâh-ı Muallâma ʿarz gönderüb, kalʿa-i Kili mukataʿatına biʿl-fiil emîn olan [2] erbâb-ı timârdañ Süleyman, bu hakîre geldükde, takrîr edüb dedi ki: „karadan Tulça iskelesine araba ile metâ gelüb, Kili iskelesine [3] müteveccih olsa Tulça iskelesinde gümrük iskelesinde geçer bâcı alınur; ve deryâdan gemiyle meta gelüb Tulça iskelesinden geçüb, [4] vilâyet-i Boğdanʼdan, Galas ve Tomaravo nâm iskelelere gelse, Tulça iskelesinde gümrük alınur; ve Tulça iskelesinden gemi [5] ile geçen meta Kili iskelesine gelse, Tulça iskelesinde geçer bâcı veriligelmiş iken, hâliyâ, Tulça iskelesinden Kili iskelesine gemi ile [6] gelen meta dan geçer bâcı alacak iken, Tulça emîni kanûn-ı kadîme muhâlif gümrük alub, Kili iskelesine gadr ve bana hayf olur; [7] ahvâlimi ʿarz ediver”, deyu. Ilhâh etdükde sâbikan emânete mutasarrîf olan ehl-i vukûflardan dizdar Hacı Musa [8] Ağalar bin Ali ve Müslim Ağalar bin Vefâ ve Yahya Ağalar bin Yusuf nâm kimesneler mahfil-i kazâyâ ihzâr olunub kaziyyede [9] istihbâr olundukda cevâb verüb: karadan araba ile Tulça iskelesinden metâ geçüb, Kili iskelesine [10] gelse, Tulça iskelesinde gümrük, Kili iskelesinde geçer bâcı alınur. Ve Tulça iskelesinden gemiyle geçüb, vilâyet-i [11] Boğdanʼdan, Galas ve Tomaravo nâm iskelelere varan metâ dan Tulça iskelesinde gümrük alınur. Feemmâ [12] Tulça iskelesinden gemiyle geçüb Kili iskelesine metâ gelse, ber mûcib-i kanûn-ı kadîm Tulça iskelesinde geçer bâcı ve Kili [13] iskelesinde gümrük alına gelmişdir, dediklerinde Der-i devlete ʿarz olundu, deyu, bildirmişsin. İmdi buyurdum ki: [14] hükmi-i şerîfim vardukda, göresin: zikr olunan iskelelere gelen metâ dan kadîmden şimdiye değin, mîrî [15] için ne vechle gümrük ve bâc alını gelmişise gerü olıgelen âdet ve kanûn üzere ve vilâyet defteri mûcibince amel edesin, [16] olıgelen âdet ve kânûna muhâlif ve vilâyet defterine mugâyir kimesneye bî-vech taʿalül ve nizâ etdirmeyesin. Şöyle bilesin, [17] tahrîren fi 25 Şaban, sene 973.

Traducere:

Să se scrie o poruncă cadiului Chilieii: în prezent, trimițând un arz (raport) la Pragul Meu cel Înalt [în care cadiul a spus] „Süleyman, cel care este într-adevăr eminul *mukataʿa*-lei Chilia, din categoria timarioșilor (*erbâb-ı timâr*), când a venit la mine, umilul, făcând un memoriu, a spus”: „când sosesc mărfuri pe calea uscatului, la Tulcea, cu căruțele, dacă se îndreaptă spre portul Chilia, se ia în portul Tulcea, în vama portului²³, taxa *geçer bâcı*. Când mărfurile vin cu corabia, și trec dincolo de schela Tulcea, și vin la schelele Galați și Tomorova, în Moldova, se ia vama în schela Tulcea. Iar pentru mărfurile care trec cu corabia prin schela Tulcea și merg la schela Chilia, la Tulcea se ia *geçer bâcı*. Dar în prezent, pentru mărfurile care vin din schela Tulcea spre schela Chilia, eminii Tulceii, contrar vechiului *kanun*, iau vama la Tulcea, acest lucru fiind o pierdere pentru schela Chilia iar pentru mine o nedreptate. Am înfățișat imediat această situație a mea», a spus el (eminul). Când s-au convocat la curtea de justiție (a cadiului) oamenii cunoscători,

²² Pentru organizarea bizantină a Dunării cea mai recentă cercetare aparține lui Al. Madgearu, *Organizarea militară a bizantinilor la Dunăre în secolele X-XII*, Târgoviște, 2007.

²³ Este posibil să fi fost omis în text „Kili”. Dacă se compară cu rândurile 9-10: „karadan araba ile Tulça iskelesinden metâ geçüb, Kili iskelesine [10] gelse, Tulça iskelesinde gümrük, Kili iskelesinde geçer bâcı alınur”, se vede că este vorba de aceeași situație. Altminteri ar rezulta o contradicție.

Doc. II: MAD2775, p. 1521

Transliterare:

Harsova kadısına hüküm yazıla ki: hâliyâ, taht-ı kazana tabi^c Tulça nâm kariye ^cahalisi Dergâh-ı Muallâma gelüb mezbur kariyemiz [2] hass olub Tulça iskelesi hizmetini etdüğümüz ecilden hükm-i şerif ile ^cavarızdan mu^caf ve müselleme [3] olmak üzere defter-i hakanide mukayyed olub, hizmetimizde kusurumuz yoğiken bize hilâf-ı emr dahl [4] olunur deyu bildirdiler. İmdi buyurdum ki: hükm-i şerifim vardukda, mezkürlerin ellerinde olan [5] hükümlere ve defter-i hakaniye nazar edüb göresin: fi-nefs-ül emr mezkür kariye ahalisi Tulça iskelesi hizmetine [6] tayin olunub eda-i hizmet edüb, kusurları yoğise, ol takdirce hizmetleri mukabelisinde ellerinde [7] olan ahkâm-ı şerifede ve defter-i hakanide ne vechle muaf ve müselleme olunmuşlarsa vilâyet defteri mucibince [8] ^camel edüb vilâyet defterine muhalif ve emr şerifime muğayir mezkürleri kimesneye bî vech rencide etdirmeyesin [9] ve ba'den-nazar bu hükmü şerifimi ellerinde ibkâ edesin, şöyle bilesin deyu, tahriren fi 25 Şevval, sene 973.

Traducere:

Să se scrie un ordin kadiului Hârşovei: în prezent, oamenii satului Tulcea, ținând de kazaua [Hârşova], au venit la Pragul Meu Sublim [și au spus]: „satul nostru este un *hass*, pentru slujba noastră la schela Tulcei, este înscris în registrul imperial că suntem scutiți, cu un ordin ilustru, de impozitele extraordinare (*avarız*). [Deși] nu au fost lipsuri în slujba noastră, ni s-au făcut lucruri contrare ordinului”, au spus, făcând cunoscut.

Am poruncit (în consecință) următoarele: la sosirea ilustrei mele porunci, examinând ordinele și registrul imperial pe care sus-numiții [oamenii din Tulcea] le au în mâna, să vezi: [dacă] în propriul tău ordin oamenii satului Tulcea sunt desemnați pentru serviciile la schelă și dacă le îndeplinesc fără lipsă, [și] în consecință, în ce mod sunt înscrși ca scutiți, în schimbul slujbelor lor, în registrul *vilâyet*-ului și în poruncile ilustre aflate în mâinile lor, prestând slujba conform registrului *vilâyet*-ului; să nu îngădui nimănui, fără motiv, să le facă silnicii contrar registrului *vilâyet*-ului și poruncii mele ilustre. Și de-acum înainte să păstreze în mâinile lor acest ordin al meu ilustru. Așa să știi! Scris la 15 mai, 1566.

و سنه الف و مئتين و ثمانين و اربع و ستين
 قام من اولوية توليها في دفتر اهل المدينة مع شريفها ابي عبد الرحمن معان و مع
 لوكها اوزر و قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن و قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن و قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن
 اولوية و بيدر و مال ابي عبد الرحمن و بيدر و مال ابي عبد الرحمن و بيدر و مال ابي عبد الرحمن
 قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن و قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن و قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن
 اولوية ابي عبد الرحمن و قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن و قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن
 قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن و قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن و قتر فاقاشه ابي عبد الرحمن
 و سنه الف و مئتين و ثمانين و اربع و ستين

BIBLIOGRAFIE

*** *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XIII)*, 1988, a cura di Giorgio Doria e Paola Massa Piergiovanni, Universita degli Studi di Genova, Istituto di Storia Economica, Genova.

AKGÜNDÜZ, A. 1994, *Osmanlı kanunnameleri ve hukuki tahlilleri (Kanun-urile otomane și explicarea lor)*, Istanbul, vol. VII (Selim II).

BELDICEANU, N. 1976, *Le vozarlıq: une institution ponto-danubienne*, în vol. *Le monde ottoman des Balkans (1402-1566), Institutions, société, économie*, Variorum reprints, Londra.

BELDICEANU, N., BELDICEANU-STEINHERR, I. 1976, *Acte du règne de Selim I concernant quelques échelles danubiennes de Valachie, de Bulagrie et de Dobroudja*, «Südost-Forschungen» XXXIII, 1964, în vol. N. Beldiceanu, *Le monde ottoman des Balkans (1402-1566). Institutions, société, économie*, Variorum Reprints, London, (VII).

BERINDEI, M., VEINSTEIN, G. 1981, *Règlements fiscaux et fiscalité de la province de Bender-Aqkerman, 1570*, în „Cahiers du Monde Russe et Soviétique”, 22, 2-3, p. 321-322.

HÓVÁRI, J. 1984, *Customs register of Tulça (Tulcea), 151-1517*, în „Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae”, Budapesta, 38, p. 115-141.

IORGA, N. 1924, *Le Danube d'Empire*, în *Mélanges offerts à M. Gustave Schlumberger*, Paris.

IOSIPESCU, S. 1979, recenzia la Nicoară Beldiceanu *Le monde ottoman des Balkans (1402-1566)*, în „AIIAI”, p. 579-584.

- INALCIK, H. 1960, *Bursa and the commerce of the Levant*, în „Journal of Economic and Social History of the Orient”, III, 1, Leyda, p. 131-147.
- MADGEARU, Al. 2007, *Organizarea militară a bizantinilor la Dunăre în secolele X-XII*, Târgoviște.
- PĂLTĂNEA, P. 1971, *Știri despre economia orașului Galați*, în „Danubius”, Galați, 5, p. 101-114.
- POPESCU, A. 2008, *Vestigii ale organizării Dobrogei preotomane într-un defter din anul 1530* în O. Cristea, Gh. Lazăr (ed.), *Vocația istoriei. Prinos Profesorului Șerban Papacostea*, Brăila, p. 505-530.
- POPESCU, A. 2009, *Schela Măcin în secolul al XVI-lea (după reglementări comerciale otomane)*, în V. Sîrbu, C. Luca (ed.), *Miscellanea Historica et Archaeologica in Honorem Professoris Ionel Cîndea*, Brăila, p. 295-310.
- POPESCU, A. 2010, *Străjuirea navigației pe Dunăre în epoca otomană: derbendcilik-ul*, în „SMIM”.
- POPESCU, A. 2012, *Multiple Toponymy in the Sancak of Silistra (16th Century)*, în T. Gemil, N. Pienaru (coord.), *Moștenirea istorică a tătarilor*, vol. II, București.
- POPESCU, A. 2012, *Ester au XVI^e siècle. Nouvelles contributions*, în „Revue des Etudes Sud-Est Européennes”, L, p. 191-202.
- POPESCU, A. 2013, *Derbendgii la Dunărea de Jos în a doua jumătate a sec. XVI*, în „Revista Militară”, nr. 1-2/2013.
- SACHELARIE, O., STOICESCU, N. (coord.) 1988, *Instituții feudale din țările române. Dicționar*, București.
- URECHIA, V.A. (ed.) 1895, *Memoriu asupra scrierii lui Bandinus de la 1646. Urmărit de text, însoțit de acte și documente*, în „AARMSL”, seria a 2-a, 1893-1894, București, 16.