

II ISTORIE

CONSIDERAȚIUNI PRIVIND GENEZA ORAȘELOR DUNĂRENE

dr. Panait I. PANAIT

Analizate prin dispunerea lor geografică orașele spațiului românesc dintre Carpați, Dunăre și Marea Neagră se grupează în timpul orînduirii feudale în patru mari zone:

— unele sînt plasate în porțiunea ultimelor monticule subcarpatine precum: Argeș, Cîmpulung, Rîmnicea Vîlcea, Tîrgoviște ș.a.

— o a doua categorie o formează orașele din plină Cîmpie Română, de obicei surprinse în actele scrise mai tîrziu decît cele anterior enunțate. Din această grupă fac parte: Cărla, Roșiori de Vede, București, Buzău, etc.

— o a treia categorie grupează salba de așezări urbane dunărene începînd cu Orșova, Severin, Calafat, Turnu, Giurgiu cu orașele dobrogene și continuînd cu cele din delta fluviului. Practic sînt cele mai multe centre orășenești care s-au format pe teritoriul analizat, numărul depășind cifra 20.

— în fine cea de a patra grupă înglobează orașele-porturi ale Pontului Euxin, primele de fapt care au împlîntat pe pămîntul românesc un atare tip de așezare, menținîndu-l pe parcursul unui mileniu și mai bine.

Prezența acestor orașe sub formă de cetăți-orașe, porturi-orașe, orașe întărite, orașe deschise, atestă gradul de dezvoltare a societății autohtone, atît în ceea ce privește actul de producere a bunurilor materiale și spirituale, cît și vehicularea acestora în arealul etnic sau dincolo de limitele lui.

Așa cum se constată în lume malurile mărilor sau cursul apelor fluviile au constituit cadrul geografic cel mai propice apariției și înfloririi orașelor din antichitate și pînă în zilele noastre. În primul rînd aceste orașe devin focare de legătură, contribuind la osmoza indisolubilă a unui popor din punct de vedere economic, cultural-lingvistic, etnografic.

A fost o perioadă cînd s-a negat existența orașului românesc în secolele de început ale orînduirii feudale și chiar mai tîrziu. Pe la 1542 un emisar venit de peste Carpați în Țările Române raporta că „orașe nu sînt deloc în acele țări și nici o civilizație orășenească, și nici clădiri mai impunătoare . . . Tîrgoviște este singurul oraș mai însemnat, destul de întins și capitala țării”¹. Eroarea călătorului medieval izvorăște din necunoașterea realității fie din accepțiunea pe care el o dădea noțiunii de oraș. Căci dacă esența este aceeași, formele ei de exprimare diferă de la orașul închis occidental, cu rigorile lui impuse de un mod de viață statuată prin reglementări scrise și altul este orașul sud-est european sau românesc. Insuși Nicolae Iorga avea să plătească tribut acestui fel de a nu distinge realitățile feudale de la Dunăre și Carpați afirmînd, în 1905 că „românii nu aveau tîrguri și orașe”², despre „lipsa de plăcere a poporului român de a trăi într-un oraș închis”³,

pentru a ajunge, un sfert de veac mai târziu, la conceptul de „orașul-sat al românilor”⁴. În excepționala sa operă eruditul savant avea să aducă contribuții de mare însemnătate privind orașul românesc în care și-au oglindit prezența și centrele urbane dunărene. La rîndul lor P. P. Panaitescu⁵, Constantin C. Glurescu⁶, Dinu C. Glurescu⁷, Ștefan Ștefănescu⁸, au arătat că orașul românesc nu numai că este o realitate incontestabilă, dar el a premers și a contribuit ca atare, la geneza statală medievală. Este vorba de începuturi urbane care nu sînt marcate de acte de înființare date de o autoritate statală. Puține sînt centrele urbane românești care își încep existența ca urmare a unui document de înființare. Ele sînt mult mai vechi decît momentul în care sînt atestate scris fie în hrisoavele cancelariilor domnești fie în însemnările unor călători străini, hărți maritime, inscripții lapidare, etc. Cîteva trăsături sînt specifice pentru secolele anunțatoare de relații feudale și prima dintre ele constă în prezența unor aglomerări de sate, în jurul unui nucleu pe care secolele următoare îl vor surprinde, de cele mai multe ori, drept tîrg sau oraș. În sec. VIII—XI atari aglomerări de sate se conturează în hinterlandul vîltoarelor centre Severin, Calafat, Corabia, Giurgiu, Brăila, Galați ș.a.⁹. Același fenomen este specific și altor orașe mai depărtate de Dunăre precum București, Buzău, Pitești, ș.a. confirmînd caracterul general al modului în care o densitate demografică crează germeni ai realităților urbane.

Deși izvoarele de care beneficiem în prezent se mențin încă paupere noi considerăm că pe teritoriul patriei a pulsat permanent o viață orășenească, în pofida mileniului marilor migrații. Din acest punct de vedere Dunărea dobrogeană, în special, oferă dovezi de mare însemnătate. Căci vechile cetăți-orașe de la Durostorum, Capidava, Dinogetia la care se vor adăuga centrul urban-portuar de la Păcuia lui Soare și alte puncte nominalizate numai cîrlic¹⁰ de mărturiile vremii, cu toate stirbările provocate de valurile populațiilor în mișcare, au continuat să păstreze unele trăsături ale tipului de așezare urbană; producție meșteșugărească, vehiculare de mărfuri, unele dotări edilitare etc. Nu sînt singurele căci actele bizantine studiate cu acribie de N. Bănescu, Ion Barnea, Petre Diaconu ș.a. vorbesc despre cetăți nord dunărene răscolite în jurul anului 971 contra Bizanțului condus atunci de Ioan Tzimiskes. Cînd geograful arab Sarif al Edrisi va menționa în anul 1154 că Vicina este „un oraș cu mulți locuitori”¹¹ centrul acesta de mare importanță economică era mult mai vechi. Ar fi greșit, după părerea noastră, să limităm zona păstrătoare de tîrguri numai la spațiul dobrogean. Că aici atît moștenirea seculară cît și unele condiții favorizante erau mai puternice nu se poate contesta. Dar fenomenul economico-social care era centrul de producție și de schimb pe care îl numim tîrg sau oraș, era impus de întreaga societate autohtonă. Nu toate aceste centre au avut dată comună de pornire sau cadru șablon de evoluție. Revenind la cele peste 20 de așezări urbane dunărene constatăm că unele dintre ele au premers, ca orașe, actul de constituire a statului feudal. În această situație se încadrează Chilia, cel mai vechi port dunărean¹², Brăila¹³, Severinul¹⁴. Pe bună dreptate cronicarul Radu Popescu leagă procesul de geneză a Țării Românești de același context care a favorizat afirmarea Cîmpulungului, Argeșului, Severinului¹⁵ și adăugăm noi a Brăilei, oraș menționat în scris pe la 1350, el fiind însă mai vechi. La rîndul său Miron Costin aprecia Giurgiu și Brăila drept „amintiri veșnice ale domnilor munteni Basarabii”¹⁷.

Cele mai multe dintre aceste localități au pornit prin a fi mai întii așezări rurale. Practic de la Severin pînă la Brăila inclusiv, orașele de pe malul stîng al fluviului au fost inițial sate. Situația este relativ similară și pentru teritoriul bulgar de azi. Calitatea lor hotărîtoare a fost oferită de funcția de vaduri de trecere peste Dunăre sau de loc de pornire și sosire a unor produse vehiculate spre Levant pe calea Mării. Din acest punct de vedere se poate aprecia o evidentă ascensivitate a orașelor porturi din segmentul de sfîrșit al fluviului. Avem ca atare orașe dunărene care sînt plasate pe drumul de legătură între Țările Române și prin ele Occident și centrele Peninsulei Balcanice, orașe care au favorizat contactul permanent între colectivitățile românești din județele de baltă și Do-

brokea, precum și orașe-porturi dinăre a căror misiune principală a constat în a fi capete de lansare a unor produse specifice pământului românesc. Este drept că analizând sortimentul acestor mărfuri indiferent că ele trec prin nodul Calafatului, Giurgiului, Brăilei, Galașului sau Chilieii constatăm o convingătoare mărturie asupra producției Țării Românești. Un hrisov emis de Radu cel Mare la 30 aprilie 1502 menționează câteva din categoriile de bunuri supuse vămii de la Calafat: cal, bol, oi, grâu, sare, vin, pește, ș.a.¹⁸. Treceau prin vama calafeteană însă și postavuri din sortimentul vigului¹⁹. La acest început de veac XVI Calafatul era punct de vamă și târg cum confirmă un document dat la București în ziua de 6 iunie 1524²⁰. La celălalt capăt al Dunării românești Antonlo de Podenzolo trecea în registrul său vamal pentru Chilia: grâu, miere, ceară, vin, sare, pește²¹. Pește se încărca și la Brăila, Galați²², ca și din apropierea Feteștilor de mal târziu, de la Piuia Pietrli ș.a. Nu toate aceste puncte vamale au înregistrat simultan trecerea de la stadiul sătesc la cel de târg iar unele au involuat. Dacă în 1385 cel doi peregrini germani Peter Sparanau și Ulrich von Tennstadt, în drumul lor de reîntoarcere de la Ierusalim găsesc vis-à-vis de orașul Șistov un „oraș care se numește Șistov” deci Zimnicea²³ la 1504 în hrisovul său emis de Radu cel Mare pentru mănăstirea Glavacioc se menționează și „satul Zemnicele”²⁴.

Încă din vechime târg și oraș a fost în mod sigur la Turnu Severin unde Iohann Filstich, mal târziu va afirma că ar fi fost chiar primul scaun al Basarabilor²⁵, părere greu de acceptat astăzi în lumina descoperirilor de la Argeș²⁶. Târg a fost după cum am arătat la Calafat, socotit pe nedrept de către Nicolae Iorga „o creație a lui Știrbei Vodă”²⁷ la Giurgiu²⁸, la Orașul de Floci²⁹, Brăila, Galați, Isaccea, Chilia ș.a. În schimb Lichireștii din fața Silistrei, Oltenița, Corabia au rămas mult timp ca simple puncte de vamă. O slabă evoluție a avut Turnu. Lovitura de grație în afirmarea acestor localități a fost dată de prezența otomană la Dunăre. În pofida cantităților imense de mărfuri scoase prin vadurile respective dezvoltarea lor a fost sub pulsul normal unor atari tipuri de așezare. Caracterul prădalnic al expedițiilor militare ale Semilunei a agravat și mai mult situația așezărilor dunărene românești. Unele dintre ele precum Severinul, Cornăești, Piuia Pietrei, ca să ne referim numai la malul stîng se sting încă din evul mediu. Altele se mențin într-o stare de târg. Marile orașe porturi de la Giurgiu, Brăila, Chilia, devenite raiale resimt influențele unui regim politic și militar asupritor. Este una din laturile cele mai evidente ale caracterului negativ pe care Imperiul otoman îl impune sfîrșind prin încetinirea dezvoltării urbane însăși dezvoltarea societății românești. Că lucrurile stau așa o dovedește puternica afirmare a orașelor dunărene după pacea de la Adrianopol din 1829.

În această etapă se încadrează și consolidarea trăsăturilor urbane de la Călărași. Localitatea nu se plasează la punctul final al unui curs de apă ci străjulește unul din drumurile ce conduceau spre capitalele Sublimei Porți. Particularitatea acestui început este dată de un alt aspect și anume de funcția acestui vad de a asigura în permanentă legătură între colectivitățile românești de o parte și de alta a fluviului. Călărașul este opera târgoveților localnici cărora li s-au alăturat repetate loturi de dobrogeni²⁹. Orașul s-a închegat greu din cauza privațiunilor provocate de Eforia spitalelor. Practic nici un alt oraș românesc nu a cunoscut o luptă atît de acerbă pentru emanciparea lui precum Călărașul. Deși condițiile naturale precum și cele demografice erau favorabile, procesul de urbanizare s-a manifestat lent, definitivîndu-se abia către mijlocul sec. al XIX-lea. La 25 februarie 1836 o jalbă către domnitor înaintată de călărășeni cerea drepturi pentru practicarea comerțului „care este belșugul” arătau ei subliniind că acestea au fost date „tuturor celorlalte orașe de pe marginea Dunării și numai târgul nostru Călărași au rămas pînă astăzi în aceeași poziție de mai nainte adică sub proprietate”³⁰. În 1829 cînd s-a făcut propunerea pentru carantinele dunărene Călărașul era trecut în rîndul celor zece carantine alături de Galați, Brăila, Piuia Pietri, Giurgiu, Zimnicea, Islaz³¹. Era chiar printre carantinele de clasa I bucurîndu-se de prezența unui personal superior care deservea vama. Faptul nu a împle-

dăcat opoziția anacronică a Eforiei de a ține în subordine colectivitatea călărășeană. În nici unul din orașele dunărene nu s-a înregistrat un caz similar. Călărașul și-a dobândit libertatea în 1851 prin efortul locuitorilor de aici³².

O evoluție interesantă prezintă și Oltenița, atestată documentar ca așezare rurală la 1515 aprilie 13³³. Documentele vremii surprind în această zonă la Căscloare, în timpul lui Constantin Vodă Brîncoveanu, un șantier naval pentru confecționarea și repararea ambarcațiunilor fluviale³⁴. Oltenița a rămas însă în același stadiu rural pînă la începutul sec. al XIX-lea cînd prin înviorarea comerțului pe Dunăre, schela locală contribuie la închegarea unui nucleu de țîrg. Cînd fostul domnitor Alexandru Dimitrie Ghica hotărîște, la cererea locuitorilor, să cedeze teritoriul necesar constituirii orașului liber, primii care completează numărul meșteșugarilor, chiar pe cel al agricultorilor localnici sînt oamenii satelor învecinate. Astfel la 23 aprilie 1853, data fondării Olteniței ca așezare oraș³⁰, noul centru urban, fost vad de legătură peste Dunăre, era un model tîrziu, al căilor urmate și de alte orașe cu secole în urmă.

Cert este faptul că un rol însemnat în urbanizarea multor așezări dunărene a avut pacea de la Adrianopole din 1829. Din acest punct de vedere N. Iorga avea dreptate țînînd seama de progresele pe care le înregistrează acum Severinul, Calafatul, Turnu Măgurele considerat practic reînființat în 1836, Sulina și Sf. Gheorghe, noua Brăllă și Giurgiu orașe organizate după planuri de sistematizare caracteristice gîndirii aceluiași veac, ș.a. Un reviriment remarcabil se va răsfrînge și asupra orașelor dobrogene după războiul de independență din 1877—1878 cînd alături de mai vechile orașe porturi se anunță altele noi precum Ostrov, Cernavodă, ș.a.

Analizate în ansamblul orașele dunărene reflectă direct însăși istoria românilor. Ele au constituit puncte de permanentă legătură de rezistență împotriva asupririi străine, devenind germeni ai noilor relații care au prefăcut societatea românească, deschizîndu-i calea spre progres și libertate.

NOTE

1. Călători străini despre Țările Române, volum îngrijit de Maria Holban, București, 1968, I, p. 404.

2. N. Iorga, *Geschichte des rumänischen Volks*, Gotha, I, 1905, p. 158.

3. *Ibidem*, p. 197—198.

4. *Idem*, Recenzii în *Revue Historique du Sud-Est Européenne*, VI, 1929, p. 281.

5. P. P. Panaitescu, *Comunele medievale în Principatele Române*, p. 199.

6. Constantin C. Giurescu, *Istoria Românilor*, ed. IV, II, p. 443, s.u. *Idem*, *Probleme controversate în istoriografia română*, București, 1977, p. 83.

7. Dinu C. Giurescu, *Țara Românească în secolele XIV—XV*, București, 1973, p. 254.

8. Ștefan Ștefănescu, *Țara Românească de la Basarab I „Întemeietorul” pînă la Mihai Viteazul*, București, 1970, p. 27.

9. Ștefan Olteanu, *Societatea românească la cumpăna de milenii*, sec. VIII—XI, București, 1983, p. 184.

10. În „Însemnările toparhului grec” scrise în anul 972 sau între 1050—1051 se vorbește de 10 orașe și 500 de așezări la Dunărea de Jos.

11. Ion Barnea, Ștefan Ștefănescu, *Din Istoria Dobrogei*, București, 1971, III, p. 164.

12. Constantin C. Giurescu, *Țîrguri sau orașe și cetăți moldovene*, București, 1967, p. 200.

13. *Idem*, *Istoricul orașului Brăila*, București, 1968, p. 38.

14. dr. Mișu Davidescu, *Locul și rolul Severinului în cadrul procesului formării statului feudal Țara Românească*, Drobeta, VI, Drobeta Turnu Severin, p. 106, ș.u.

15. Radu Popescu, *Istoriile domnilor Țării Românești*, București, 1963, ed. Const. Grecescu, p. 4.

16. Constantin C. Giurescu, *op. cit.*, p. 44—45.

17. Miron Costin, în *Opere*, ed. P. P. Panaitescu, București, 1958, p. 223.

18. DIR, veac XVI/1, p. 14.

19. *Ibidem*, p. 46.

20. *Ibidem*, p. 180.

21. *Istoria României în date*, București, 1971, p. 76.

22. Constantin C. Giurescu, *Țîrguri*, p. 225.

23. Călători străini, I, p. 19.

24. DIR, XVI/1, p. 24.

25. Johann Filstich, *Încercare de istorie românească*, București, 1979, p. 97.

26. Nicolae Constantinescu, *Curtea de Argeș, 1200—1400*, București, 1984.

27. N. Iorga, Sate și mănăstiri din România, ed. II, București, 1916, p. 289.
28. Mihail Guboglu și Mustafa Mehmed, Cronici turcești privind Țările Române, București, 1966, p. 32.
29. Panait I. Panait, Date noi privind dezvoltarea orașului Călărași în prima jumătate a secolului al XIX-lea, în Cultură și civilizație la Dunărea de Jos, Călărași, 1985, p. 143—146.
30. Arh. Stat. Buc., Vornicia din Lăuntru, 4482/1836, f. 1.

31. Ibidem, 5A/1829 f. 16—20v.

32. Panait I. Panait, Aspecte privind procesul de urbanizare a localității Călărași (sec. XVIII—XIX), Rev. Muz. Mon. Monumente Istorice și de Artă, an XIV, 1983, 2, p. 77 ș.u.

33. DRH, XVI/1, p. 108.

34. Ștefan Ionescu, Panait I. Panait, Constantin Vodă Brîncoveanu, București, 1969, p. 90.

35. Dinu Mareș, Oltenița și împrejurimile sale, București, 1980, p. 59.

CONSIDÉRATIONS REGARDANT LES VILLES DANUBIENNES

(Résumé)

L'auteur aborde les problèmes fondamentaux de la genèse des agglomérations urbaines roumaines danubiennes. Les recherches archéologiques, les archives, les notes des voyageurs étrangers etc. attestent l'existence de quelques débuts d'ordre urbain dès lors des VIII^e—X^e siècles, surtout sur la rive droite du fleuve. Le Moyen Âge a favorisé le développement urbain des vieux passages vers les Balkans tout comme des ports du cours inférieur du Danube, les plus importants étant Vicina, Brălla, Kilia. Les plus de 20 bourgs situés dans l'espace roumain au long du Danube n'ont pas connu un développement simultané. Tous ont dû subir les vicissitudes des invasions ottomanes qui ont déterminé, par exemple, à Zimnicea, Piu

Pietrei etc., une involution dont le résultat a été un retour à l'état rural des centres en question.

D'autres bourgs, comme Drobeta-Turnu Severin, Calafat, Turnu etc. ont connu un développement lent qui s'est intensifié à peine à Călărași, un bourg fondé au XVIII^e siècle mais qui a obtenu son autonomie à peine en 1852, à la suite de la lutte incessante des habitants.

En conclusion, la vie des villes danubiennes reflète l'histoire même des Roumains. Celles-ci ont constitué des centres de résistance contre l'oppression étrangère en devenant, en même temps, des sources du développement des nouvelles relations modernes.

BETRACHTUNGEN DIE BETREFFEND

(Zusammenfassung)

Der Verfasser erörtert das Thema der Entstehung der rumänischen liegen Städte die am Ufer der Donau. Die archäologischen Forschungen so wie die Urkundensammlungen und die Aufzeichnungen der fremden Reisenden beweisen eine beginnende Entwicklung einiger Stadtgemeinden schon im Zeitraum der 8.—10. Jahrhunderte, besonders am rechten Ufer des Stromes. Das Mittelalter förderte die Entwicklung der alten Wege zu dem der Balkan sowie Hafen am Endflusslauf der Donau, von denen Vicina, Brălla und Kilia die wichtigsten waren. Nicht alle der mehr als 20 Donaustadtgemeinden des rumänischen Raumes wurden simultan gegründet. Alle haben aber Schäden, infolge der ottomanischen Kriegszüge erleiden müssen, die beispielsweise bei Zimnicea und Piu Pietrei eine Rückentwicklung der entsprechenden Stadtgemeinden zum ländlichen Stadiums verursacht haben.

Andere Stadtgemeinde, so wie Drobeta-Turnu Severin und Călărași, entwickelten sich langsam bis zum Abschluss, des Friedensvertrags von Adrianopol. Im Jahre 1829, Die im erwähnten Friedensvertrag festgesetzte Aufhebung des ottomanischen Handelsmonopols, an dem Unterlauf der Donau, belebte, dank dem Aufschwung des Warenverkehrs, alle betreffenden Hafen. Die selbe Erscheinung ist auch in Călărași, einem im 18 Jahrhundert gegründeten Städtchen, festzustellen, sich nur im Jahre 1852 emanzipieren konnte, infolge der stetigen Kämpfe der Einwohner.

Im allgemeinen widerspiegeln die an der Donau liegenden Städte selbst die Geschichte der Rumänen. Die selben Stadtgemeinden stellten stetige Anziehungspunkte des Widerstandes gegen die fremde Unterdrückung dar und bildeten gleichfalls den Keim der modernen Verhältnisse.

