

Rolul porturilor dunărene și pontice în dezvoltarea legăturilor comerciale româno-otomane

Drd. GEORGETA ANGHEL

Țările Române s-au aflat întotdeauna la întretăierea marilor interese ale puterilor zonale sau mondiale și, lucru nu mai puțin adevărat, la întretăierea marilor artere comerciale, de-a lungul lor sau la un, așa-zis, punct terminus al acestora. Dacă Moldova, Țara Românească sau Transilvania au fost producători cunoscuți pentru multe categorii de produse, prin Dobrogea au tranzitat totdeauna mai multe mărfuri decât s-au putut produce. Tocmai de aceea, rolul porturilor și schelelor dunărene și pontice nu este de neglijat atunci când facem o analiză, oricât de simplistă, a legăturilor comerciale dintre Țările Române și Imperiul Otoman.

Se poate spune că prezența mărfurilor, negustorilor, depozitelor și piețelor ridică un oraș, în timp ce, în egală măsură, încetarea acestor activități sau doar încetinirea lor duc la prăbușirea lui. Nu întâmplător, de-a lungul stăpânirii turcești, orașul Constanța suferă atâtea transformări încât uneori impresia celui care citește notele de călătorie ale diversilor călători străini care ajung în zonă este că fiecare dintre ei descrie un alt loc. Iată impresia pe care i-a lăsat-o Constanța lui Giulio Mancinelli, spre sfârșitul secolului al XVI-lea: „un cătun, unde fusese pe vremuri frumosul oraș Constanța, din ale cărui ruine un oarecare turc bogat din aceste părți puse să se sape <lespezi> mari de marmură foarte frumoase în speranța de a găsi o comoară”¹.

Aproape un secol mai târziu, eruditul călător turc Evlia Celebi, ajuns, la rândul-i, prin aceleași locuri, consemna: „...fiind așezată pe malul mării, Constanța nu este prea bogată și prosperă căci adeseori a fost atacată, ruinată și arsă de cazaci. Constanța este un cadiat cu rang de 150 aspri², așezat pe malul Mării Negre și face parte din Eyaletul Silistrei, fiind dependentă de caditul din Karasu...Se găsesc în total vreo 150 de case acoperite cu olane și cu șindrilă. Are o singură mahala, iar lângă schelă se află o geamie simplă, dar folositoare.

¹ *Călători străini despre Țările Române*, vol.II, ediție îngrijită de Maria Holban, M.M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, Paul Cernovodeanu, București, Editura Științifică, 1970, p. 523-524.

² Limita inferioară în ierarhizarea orașelor. Dincolo de aceasta mai exista doar categoria târgurilor mici (20-50), vezi Halil Inalcik, *Imperiul Otoman. Epoca clasică*, București, Editura Enciclopedică, 1996, tab.nr. 6, p. 350.

Mai sunt: un han, 40-50 de hambare care seamănă cu niște hornuri așezate lângă schelă și câteva prăvălii; alte construcții nu are...”³.

În a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, în schimb, Charles-Claude de Peyssonnel menționează: „Constanța este un târg mare sub ordinele unui agă însărcinat totodată să trimită la Constantinopol grâul care este adunat aici în foarte mare cantitate”⁴.

Bineînțeles, nu este singurul caz, la rândul lor, toate orașele dobrogene coboară sau urcă în rang, în funcție de activitățile care le desfășoară. În interesul, mai mult sau mai puțin manifest, al puterilor vremii.

Colonizarea treptată a provinciei cu turci și tătari a dus la izolarea acesteia de regiunile sudice din Balcani, contrapunând între cele două zone una compact musulmană⁵. Nu același lucru s-a întâmplat, însă, cu contactele dintre populația dobrogeană și cea de la malul Dunării, în acest caz menținându-se un contact continuu.

Evident, nu existau delimitări rigide și nu rare sunt exemplele când o localitate este populată în egală măsură de musulmani și creștini⁶. Astfel, porturile dobrogene sunt exemple demne de luat în seamă în ceea ce privește coabitarea între musulmani și nemusulmani. Nu trebuie să se înțeleagă că prezența musulmanilor în orașe și târguri i-a făcut pe creștini să se retragă și că acest lucru a dus pe cale de consecință la decăderea orașelor, prin diminuarea numărului de locuitori. A fost și acesta un factor, dar cel esențial rămâne factorul economic: un oraș-port prosper era un oraș în care se depozitau multe mărfuri, acostau multe corăbii și, poate, în cele din urmă, activau mulți negustori.

Fără a îmbrățișa ideea „monopolului otoman” asupra comerțului cu Țările Române, idee, de altfel, combătută de istoriografia românească și nu numai, nu putem să nu evidențiem faptul că porturile dunărene și cele de la Marea Neagră se transformaseră în această perioadă într-o uriașă schelă pentru mărfurile Țării Românești și ale Moldovei, căci, așa după cum arăta sugestiv Fernand Braudel: „Marea Neagră este în secolul al XVI-lea fieful Constantinopolului, așa cum

³ *Călători străini despre Țările Române*, vol. VI, ediție îngrijită de Maria Holban, M.M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru și Mustafa Ali Mehmet, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1976, p. 353.

⁴ *Călători străini despre Țările Române*, vol. IX, ediție îngrijită de Maria Holban, M.M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru și Paul Cernovodeanu, București, Editura Academiei Române, 1997, p. 393.

⁵ Al. P. Arbore, *Contribuțiuni la studiul așezărilor tătarilor și turcilor în Dobrogea*, în „Arhiva Dobrogei”, nr. 3-4/1919, p. 54.

⁶ Am apelat la termenul de „creștini” și nu la cel de „români” sau „valahi” pentru că izvoarele vremii, deși pomenesc mai multe categorii de nemusulmani, nu-i nominalizează de fiecare dată.

odinioară fusese fieful Miletului, al Atenei, apoi, începând cu 1265, al italienilor și al genovezilor”⁷.

Într-adevăr, majoritatea mărfurilor tranzitate prin porturile dunărene și pontice luau drumul Istanbulului, iar cererile erau mereu sporite. Chiar în condițiile în care, după 1517, Egiptul devine principalul furnizor de grâu și orez pentru pilaful ienicerilor, totuși, campaniile europene ale imperiului necesitau mereu provizii, iar în anumite perioade (de exemplu, după înfrângerea de la Lepanto-1571) drumurile erau nesigure și de multe ori grâul și orezul egiptean lua alte direcții. La o primă vedere, s-ar putea crede că instaurarea așa-zisului „monopol comercial otoman”, practic doar un drept de întâietate al Porții în comerțul extern al Țărilor Române, a schimbat până și traiectoriile urmate de negustori absolutizând, în orice caz, beneficiarul. În fapt, așa cum conchidea cu justețe profesorul Radu Manolescu, „cucerirea otomană a orașelor-porturi românești Chilia și Cetatea Albă nu a schimbat, deci, vechile direcții ale transportului de produse alimentare de la Dunărea de Jos și din Marea Neagră, ci numai le-a adaptat necesităților noului imperiu”⁸.

Dacă în perioada anterioară cuceririi de către otomani a Chiliei și Cetății Albe drumurile comerciale ale Moldovei au întreținut relațiile economice dintre Moldova, apusul și nord-estul Europei și Orient, după acest moment, prin „decapitarea” drumurilor, Moldova a fost îngenuncheată economicște și politicște și obligată să accepte suzeranitatea otomană cu aspra ei fiscalitate⁹.

Deportarea celor 20.000 de orășeni (după căderea Chiliei și Cetății Albe) de la cetatea de pe Limanul Nistrului, pe lângă cei 3.000 de locuitori din satele învecinate, cu excepția celor 200 de pescari săraci, urmată de stabilirea garnizoanelor otomane, au creat premisele „îngenuncherii” Moldovei.

O altă tendință care se face simțită chiar din prima jumătate a secolului al XVI-lea, pe lângă orientarea comerțului cu cereale al Moldovei și Țării Românești spre Imperiul Otoman, este restrângerea exporturilor spre Transilvania. Evident, nu avem aici în vedere comerțul de contrabandă, care cunoaște o înflorire tot mai mare în această perioadă, ci pe cel oficial.

După cucerirea Caffei, Chiliei și Cetății Albe, locul negustorilor italieni este luat de greci (e drept, cu un volum mult mai mic de mărfuri). În secolul al XVI-lea, doar ragusanii sunt cei care își continuă activitatea la Marea Neagră.

⁷ Fernand Broudel, *Mediterrana și lumea mediteraneană în epoca lui Filip al II-lea*, București, Editura Meridiane, 1986, vol.I, p. 203-204.

⁸ Radu Manolescu, *Comerțul și transportul produselor economiei agrare la Dunărea de Jos și Marea Neagră în secolele XIII-XV*, în „Revista istorică”, tom I, nr.6/1990, p. 556.

⁹ Alexandru I. Gonța, *Legăturile economice dintre Moldova și Transilvania în sec. XIII-XVII*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1989, p.45.

Eliminarea italienilor din Marea Neagră a însemnat, practic, scoaterea acestei mări din marile trasee de mărfuri. Marea Neagră a devenit calea unui comerț limitat, regional. Nu este mai puțin adevărat că diminuarea însemnătății economice și politice a Mării Negre s-a datorat și epuizării surselor sale comerciale, tocmai datorită marilor schimbări care au avut loc în secolul al XVI-lea pe planul căilor de negoț internațional. În prima jumătate a secolului al XVI-lea, constatăm un avânt al Oceanului Atlantic și implicit al comerțului portughezilor, al pieții din Lisabona și de aici o scădere a importanței Mării Mediterane și, legat de ea, a Mării Negre.

Așadar, pentru această perioadă întâlnim în porturile de la Dunăre și Marea Neagră, în primul rând, negustori din imperiu și destul de puțini străini.

Disparația, în bună parte, a negustorilor străini de imperiu este reflectată clar în privilegiile orașelor Poloniei. În cazul Lwowului, la 1472, sunt menționați negustori de „peste mări”, veniți din Moldova, cărora li se conferă drept de depozite, în timp ce la 1504, în cadrul procesului dintre Lwow și Cracovia, în legătură cu dreptul de popas, sunt numiți ca negustori străini doar românii și turcii.

În afara comerțului regional, cu statele din zona Mării Negre și în special cu Imperiul Otoman, se desfășoară și un comerț local, între locuitorii Țării Românești și cei ai Dobrogei, „din vremuri vechi la acest târg (Târgul de Floci) mergând raiaua și neguțătorii Țării Românești, iar din partea Hârșovei venind, de asemenea, negustori, se făceau, fără opreliști, vânzări și cumpărări”¹⁰.

După ce am arătat, în general, cine erau negustorii, să ne oprim acum asupra mărfurilor lor.

În marile antrepozite de la Dunăre și Marea Neagră, negustorii moldoveni și munteni schimbau vite, cai, piei, in, fructe, cherestea pe mirodenii, veșminte scumpe, brocarturi de mătase, bumbac, citrice. Luau drumul Istanbulului mari cantități de cereale (grâu, orz), seu, miere de albine, sare¹¹. Cumpărările de cai dobrogeni erau cele mai importante din Balcani. De asemenea, prin sistemul gelepilor (în special din kaza-lele Hârșova, Tekfürgölü, Isaccea) se exporta un număr mare de oi. În ciuda interdicțiilor, se exporta un număr mare de oi și vite din Dobrogea în Polonia.

Călătorii străini care străbat Țările Române consemnează, la rândul lor, faptul că grâul se cultiva mai mult în Țara Românească, Moldova era recunoscută

¹⁰ Tahsin Gemil, *Relațiile Țărilor Române cu Poarta Otomană în documente turcești (1601-1712)*, București, D.G.A.S., 1984, doc. nr. 62, p. 167.

¹¹ Mihai Maxim, *Ottomans Documents concerning the Wallachians Salt in the Ports on the Lower Danube in the second half of the Sixteenth Century*, în „*Révue des études sud-est européennes*”, tom XXVI, nr.2, 1998, p. 113-123.

mai ales pentru creșterea vitelor, în timp ce oile de Dobrogea erau cele mai căutate.

Antonio Maria Graziani, la 1564, vorbește despre Moldova ca despre un teritoriu unde se cultivă grâu mai mult pentru nevoi proprii: „...într-adevăr, oameni puțin dedați plugăriei seamănă atât grâu cât le trebuie pentru traiul lor pe un an”. În schimb, numărul mare de vite nu scapă privirilor sale atente, semnalând: „...iar belșugul de vite e de necrezut”¹².

Trecător prin Moldova aceleiași perioade, Giulio Rugiero, abate protonotar apostolic și nuntiu apostolic în Polonia, o descrie: „Țara este mai mult muntoasă și bogată în vite și destul de bună pentru negoț, fiind situată între două fluvii mari și având în față Marea Neagră și mai aflându-se și la mijloc între statul polon și împărăția turcilor, între care se poartă un negoț neîncetat...”¹³.

Importanța „zaherelei” moldo-muntene transpare și din documentele otomane. Așa se explică grija cu care sultanii otomani emiteau „ilustre porunci”, fie pentru a urgenta trimiterea proviziilor, fie pentru a le suplimenta. De fiecare dată, însă, se precizau în mod explicit condițiile plății, chiar dacă unele vor fi rămas numai în teorie.

Astfel, într-un document datat 14 martie 1566 (22 șaban 973), sultanul Soliman Magnificul îi cere domnului Moldovei, Alexandru Lăpușeanu, să pregătească suficiente cantități de zaherele pe drumul pe unde vor trece, prin Moldova, oștile tătare, care le vor cumpăra cu banii lor: „De aceea să nu lăsați ca, de azi încolo, ei să persecute raialele și beraiialele, ci să cumpere cu banii lor tot ce le trebuie. Dacă este așa, atunci îți poruncesc ca și tu, la rândul tău, îngrijindu-te, să pregătești cantități suficiente de zaherele...”¹⁴.

Un document asemănător, purtând aceeași dată, se referă la Țara Românească (o poruncă similară adresată domnitorului Petru cel Tânăr).

Într-un document datat 13 august 1572 (980 rebi II 3), o poruncă a sultanului otoman Selim al II-lea adresată beifului și cadiilor de Akkerman, se precizează, de asemenea: „Chestiunea zaherelei este importantă. De aceea, ferindu-vă de nepăsare să nu pierdeți nici o clipă în a depune eforturi. De asemenea, fiecare dintre voi făcând defter, pentru cantitatea de zaherea scoasă și trimisă, o copie s-o trimiteți sus-numitului¹⁵ și să luați de la el dovada (temessük) pentru zahereaua

¹² *Călători străini despre Țările Române*, vol. II, p. 381.

¹³ *Ibidem*, vol. III, ediție îngrijită de Maria Holban, M.M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, Paul Cernovodeanu, București, Editura Științifică, 1971, p. 631.

¹⁴ Mustafa A. Mehmed, *Documente turcești privind istoria României*, vol. I, 1455-1774, București, Editura Academiei, 1976, doc. 81, p. 81-82.

¹⁵ Hamza, beiful Silistrei (în doc.).

predată, iar o altă copie s-o trimiteți la Pragul fericirii mele împreună cu dovada aceea”¹⁶.

Mai mult decât atât, câțiva ani mai târziu, într-un document datat 12 august 1577 (985 cemazi I 27), sultanul Murad al III-lea, aflând despre unele silnicii săvârșite la achiziționarea de oi din Țara Românească, îi cere lui Mihnea Turcitul să permită cumpărarea de oi, numai la preț curent și doar anumitor categorii de negustori: „...să-i pui să ia oi numai pe cei care se duc după oi având în mâinile lor porunci ilustre, fie că sunt supuși ai Pragului fericirii mele, fie că sunt solaci sau zagargiile sau ieniceri, oricine ar fi ei, și care iau oile pentru zahereaua Istanbulului... De asemenea, să nu lași pe nimeni să ia oi la un preț mai mic decât cel curent sau fără plată și nici pe cei care se duc fără a avea poruncă, oricine ar fi ei, și să-i oprești și să-i îndepărtezi, iar pe cei care, nedând ascultare interdicției, fac silnicii, să-i dai de știre sus-numitului pentru ca el, potrivit poruncii mele, să-i ia și să-i aducă la Pragul fericirii mele”¹⁷.

Se observă cele două elemente obligatorii: permisiunea Porții pentru ca respectivul negustor să poată face comerț cu un anumit produs pe teritoriul Țărilor Române și respectarea prețului. Nu se precizează în mod explicit dacă aceste produse pot căpăta și altă destinație decât cea deja cunoscută. Sunt, însă, perioade de criză în care lipsa unui produs sau cererea prea mare îi fac pe otomani să interzică cu desăvârșire domnilor români ca produsul respectiv să mai poată fi exportat și în altă parte.

Iată o poruncă a sultanului Murad al III-lea către domnul Țării Românești, Mihnea Turcitul, și către domnul Moldovei, Petru Șchiopul, datată 13 august 1577 (985 cemazi I 28), prin care se cere: „În clipa de față, la bine păzitul Istanbul fiind criză de seu pentru lumânări, am poruncit ca, din locurile aflate sub stăpânirea voastră să nu dați seu (tonyaği) în afară, ci să-l trimiteți pentru zahereaua bine păzitei localități amintite”¹⁸.

Uneori, cantitățile erau bine precizate, iar cererile urgente. Cât despre plată, se preciza că aceasta să se rețină din haraci. Nu sunt de neglijat cantitățile cerute; de exemplu, în ianuarie 1579, pentru o expediție plănuită în Orient, se cereau pregătite și trimise urgent cadifului Brăilei: 10.000 chile de făină, 10.000 chile de grâu¹⁹, cantități mari de miere și grăsimi²⁰.

Mai mult decât atât, atunci când otomanii simțeau nevoia acută a unor produse, indiferent de justificarea domnilor moldo-munteni, de starea țării sau de cantitatea de recolte adunate, erau solicitate mari cantități de cereale, se preciza

¹⁶ Mustafa A. Mehmed, *op.cit.*, doc.120, p. 113.

¹⁷ *Ibidem*, doc. 136, p. 129.

¹⁸ *Ibidem*, doc. 137, p. 129-130.

¹⁹ 1 chilă de Istanbul = 25,65 kg grâu (n.a.)

²⁰ Mustafa A. Mehmed, *op.cit.*, doc. 142, p.133.

strict prețul de achiziție al lor și, pentru că armata otomană avea drept element de bază cavaleria ușoară, se cerea un număr destul de mare de cai. Iată o poruncă (hüküm) a sultanului Ahmed I adresată domnului Moldovei, Constantin Movilă, în 1609:

„Pentru aprovizionarea expediției împărătești se ceruseră din țara Moldovei douăzeci de mii chile de grâu și treizeci de mii chile de orz. <Dar> ai raportat: «neamul tătăresc a prădat țara, populația este nevolnică». De aceea, din partea fiscului s-a dat ilustrul meu ordin amănunțit și explicit pentru a socoti în banii gizielei pe acest an, 1.018²¹: 20.000 chile de grâu, la câte 18 akçe chila de Istanbul și 30.000 chile de orz, la câte 8 akçe chila de Istanbul, și 500 de capete de cai, la câte 1500 de akçe; în total fac 13 poveri²² și 50.000 de akçe”.

În pofida acestei stări de fapt, izvoarele dovedesc că „monopolul” nu s-a exercitat totdeauna cu atâta strictețe și o serie întreagă de mărfuri erau exceptate, acestea putând circula liber pe piața externă a celor trei principate. Astfel, ele au putut să participe în continuare la un comerț activ cu vechi parteneri ca Polonia, Rusia, Austria, Veneția, Ungaria, Slovacia și să fie beneficiarele unui însemnat comerț de tranzit statornicit între Orientul musulman și Europa centrală și de răsărit²³.

În ceea ce privește căile pe care le luau articolele de export ale Țărilor Române, acestea se prezentau în felul următor: către Turcia și Orient plecau mai cu seamă grânele, vitele, oile și mierea, către Polonia – boii, către Veneția – ceara, în Ungaria și Europa centrală – sarea, în Anglia și Olanda „cenușa de potasiu”. Existau și mărfuri cu răspândire echilibrată și dintre acestea putem aminti: vinul, peștele și caii. Pentru satisfacerea nevoilor proprii, Țările Române importau: mirodenii, giuvaeruri, țesături fine, cai de rasă și articole de lux (acestea veneau dinspre Apus și erau tranzitate prin Istanbul), blănuri scumpe de samur și zibelină (din Rusia), dantelărie, țesături fine și sticlărie (din Veneția), produse metalice și argintărie (din Austria), postavuri „subțiri” (din Polonia, Austria, Anglia)²⁴.

În legătură cu mărfurile exportate în Imperiul Otoman, principele luminat Dimitrie Cantemir arăta: „Pe când Hotinul nu fusese încă luat, bulgării de fier se trimiteau la Camenița; astăzi însă cred că turcii cu greu ar mai îngădui ca leșii să le folosească drept material de război în paguba lor”²⁵. Despre numărul oilor

²¹ 6 aprilie 1609 - 22 martie 1610.

²² yük (povară) = 100.000 akçe.

²³ Paul Cernovodeanu, *Comerțul Țărilor Române în secolul al XVII-lea*, în „Revista de istorie”, tom 33, nr.6, 1980, p. 1078.

²⁴ *Ibidem*, p. 1079.

²⁵ Dimitrie Cantemir, *Descrierea Moldovei*, București, Editura de Stat pentru Literatură și Artă, 1956, p. 73-74.

moldovenești care luau calea Istanbulului aflăm din aceeași sursă că se ridica la „peste șazeci de mii” (față de 300.000 în secolul al XVI-lea)²⁶.

Regăsim printre articolele importante care se exportau în ținuturile vecine sarea: „locuitorii din Bugeac și Crimeea ca și din alte țări îndepărtate, își iau sarea de aici cu corăbiile”²⁷. Sarea era, de altfel, una din principalele surse de venituri ale țării.

Nu trebuie trecută cu vederea o altă informație pe care o regăsim la Dimitrie Cantemir, și anume numărul mare de corăbii care poposesc în porturile de la gurile Dunării, precum și zonele din care veneau. Astfel, aflăm că la Chilia opresc „toate corăbiile sosite din porturile dimprejur ale Mării Negre, precum și din porturile egiptene, venețiene și ragusane, care încarcă aici ceară și piei de vită netăbăcite”²⁸.

O altă activitate importantă era pescuitul. Numai la Chilia, în ajunul cuceririi otomane, pescăriile aduceau domniei un câștig anual de 80.000 de galbeni. După cucerire, ele au continuat să aducă venituri frumoase statului otoman, care le-a stimulat²⁹.

Printre mărfurile care ajungeau în porturile pontice la mijlocul secolului al XVI-lea, Franco Sivori menționează peștele afumat, alături de principalele produse exportate³⁰. Pentru aceeași perioadă, François de Pavie, baron de Fourquevoix, amintește că la gurile Dunării se pescuiesc mulți moruni care se vând la un preț foarte mic, iar locuitorii îi pescuiesc mai mult pentru „a scoate ouăle din care pregătesc icre tescuite și icre moi, feluri mult cerute în Grecia și în țările în care se observă religia ortodoxă”³¹.

Așa cum se poate observa, în această perioadă porturile și schelele de la Marea Neagră își pierd importanța pentru traficul internațional, în schimb, Dunărea, ca arteră comercială, a câștigat în importanță. Legat de aceasta asistăm la ridicarea orașelor-porturi: Tulcea, Hârșova, Isaccea și Măcin. La 1583, arenda veniturilor schelelor dunărene Tulcea, Măcin și Isaccea aducea statului otoman 3 milioane de aspri (50.000 de galbeni)³².

Autoritățile otomane manifestau o grijă deosebită pentru întărirea cetăților dobrogene, evident, balanța înclina, în primul rând, către orașele-port dunărene,

²⁶ Mihai Maxim, *Culegere de texte otomane*, Universitatea București, 1984, p. 60, doc. 13 din 1584.

²⁷ Dimitrie Cantemir, *op.cit.*, p. 74-75.

²⁸ *Ibidem*, p. 66.

²⁹ Mihai Maxim, *Teritorii românești sub administrație otomană (sec.XVI)*, (II), în „Revista de Istorie”, nr. 8-9/1982, p.383.

³⁰ *Călători străini despre Țările Române*, vol.III, p. 17.

³¹ *Ibidem*, p. 179.

³² Mihai Maxim, *Teritorii românești*, p.884, nota 103.

apoi către marile târguri aflate de-a lungul sau la întretăierea drumurilor comerciale și abia într-un ultim caz către porturile de la Marea Neagră. Teama de atacurile din nord era permanentă și, ca urmare, porturile dunărene au fost înzestrate, dacă nu aveau, cu cetăți bine întărite, care aveau pe lângă rolul militar de apărare și un rol economic, căci, între zidurile lor, se puteau desfășura nestingherite comerțul și celelalte activități adiacente.

De o atenție specială s-a bucurat cetatea Isaccea, punct strategic din Dobrogea de Nord; aici, în preajma expediției lui Osman al II-lea în Polonia, s-a ridicat cetatea. Deoarece vechile fortificații de pe malul mării căzuseră, către mijlocul secolului al XVII-lea se construiește cetatea Kara-Harman³³ cu scopul de a se asigura paza țărmlui. Și, ca încă o dovadă despre ce se poate întâmpla cu o localitate prosperă care își pierde din importanța economică sau militară, Kara-Harman-ul avea să decadă cu timpul și să ajungă până la satul de astăzi, din cauza faptului că nisipul și aluviunile s-au depus continuu și, la un moment dat, corăbiile nu au mai putut pătrunde și portul a fost închis.

De asemenea, la Hârșova, autoritățile otomane au clădit o cetate de 3.000 de pași circumferință³⁴. De altfel, Hârșova era și centrul kaza-lei³⁵ cu același nume, reședința cadiului și unul dintre cele mai importante orașe ale Dobrogei.

O cetate asemănătoare s-a construit și la Tulcea, pe înălțimile ce dominau portul, și care, prin poziția sa, conferea un element de siguranță.

Trecând în revistă mărfurile care se comercializau sau tranzitau orașele-porturi de la Dunăre și Marea Neagră, observând cu atenție care erau negustorii, de unde veneau și cu ce se îndeletniceau, nu am luat în discuție încă un element deloc de neglijat pentru ca vederea de ansamblu asupra orașelor-port să fie completă și anume pe oamenii locului. Care era structura populației, cum era repartizată pe zone și localități vom vedea din cele ce urmează.

O dată cu cucerirea Dobrogei, procesul colonizării cu elemente turco-tătare a fost o preocupare importantă. Încă din secolul al XIII-lea influența politică a tătarilor s-a extins până la gurile Dunării. Prima mărturie documentară în legătură cu stabilirea populației turcice din grupul tătar în Dobrogea este din perioada lui Genghiz Han, ei fiind menționați în localitățile Isaccea și Babadag.

După instaurarea dominației otomane, se stabilește în provincie o populație numeroasă de turci oguzi.

³³ Azi - localitatea Vadul, județul Constanța.

³⁴ Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, ediția a doua revizuită, Constanța, Editura Ex Ponto, 1998, p. 208.

³⁵ În Dobrogea, principalele kaza-le au rămas până în secolul al XIX-lea în număr de 8: Tulcea, Hârșova, Isaccea, Babadag, Carasu (Medgidia), Mangalia, Silistra și Constanța (Köstence).

Cadrul unitar politico-cultural creat a făcut ca limba populațiilor turcice să se osmanizeze. Ulterior, trupele militare turcești sunt cele care completează peisajul mozaicat dobrogean, fiind primii otomani care se așază în Dobrogea după turcii nord-pontici.

Alături de autohtoni și de musulmanii colonizați au mai trăit, de-a lungul timpului, și o serie întreagă de alte neamuri. Pe măsură ce se dezvoltau orașele și comerțul lua amploare tot mai mare, aproape exclusiv în orașe întâlnim și supuși creștini din imperiu (ragusani, armeni, greci) și evrei.

Ragusanii Paolo Giorgio, în călătoriile sale, precizează cu privire la Dobrogea sfârșitului de secol al XVI-lea, că nici unul din orașele dobrogene (Caraharmaluch, Constanța, Mangalia, Tuzla, Babadag, Carasu) „nu este locuit numai de turci sau de creștini” și în fiecare din orașe „numărul creștinilor este mai mare decât al turcilor”³⁶.

Ragusanii sunt pomeniți în secolele XVI-XVII în orașele Silistra și Babadag. Ei trăiau în comunități mici, puțin statornice, cunoșteau bine arta negoțului și-l practicau mai cu seamă pe cel cu vite și piei.

Către mijlocul secolului al XVII-lea numărul lor pare să fi crescut, căci, în însemnările sale, Evlia Celebi arată că din cele 390 de prăvălii care existau în Babadag „cele mai multe sunt latinești”.

Ragusanii nu au rezistat, însă, presiunilor și deja către sfârșitul secolului al XVII-lea și începutul secolului al XVIII-lea nu îi mai întâlnim. În schimb, grecii și armenii s-au stabilit mai târziu și s-au adaptat foarte bine condițiilor. Ei s-au așezat cu predilecție în orașele și porturile de la gurile Dunării și pe litoralul pontic. Primul oraș dobrogean în care armenii au fost atestați a fost Silistra. Pe litoralul Mării Negre ei sunt semnalati la Constanța, acolo unde își împletesc destinul cu destinul zbuciumat al acestui oraș.

Grecii sunt, la rândul lor, semnalati la Babadag (în secolul al XVIII-lea), la Isaccea și Silistra.

În ceea ce-i privește pe evrei, apar și ei, dar în număr destul de mic și sunt cuprinși în totalitate în sfera comerțului.

În Dobrogea s-au stabilit târziu, prin secolul al XVIII-lea, și cazaci, lipoveni și ruteni.

Bulgarii sunt, la rândul lor, pomeniți în izvoarele vremii, dar numărul lor este destul de mic, iar tabloul nu poate fi nici corect și nici complet, atât timp cât călătorii străini amintesc de comunitățile de „bulgari și moldoveni”, fără a preciza câți dintre aceștia erau din prima categorie și câți din cealaltă.

În ciuda acestui conglomerat care caracteriza Dobrogea, cei mai numeroși rămân românii. O consecință a ocupării Dobrogei de către musulmani a fost

³⁶ *Călători străini despre Țările Române*, vol. VI, p.414.

aceea că, în timp ce densitatea populației românești din răsăritul și centrul Dobrogei a scăzut, în aceeași măsură a crescut în nord.

În izvoare întâlnim termeni diferiți pentru a desemna populația românească: „creștini”, „greci”, „moldoveni”. Populația românească locuia atât în sate, cât și în târguri. În câteva orașe populația era, conform documentelor otomane, exclusiv creștină: Măcin, Caraharman, Ester.

Așa după cum am arătat, porturile și schelele de la Dunăre și Marea Neagră au constituit, pe întreaga perioadă a stăpânirii otomane, niște entități vii, locuri în care negustorii împreună cu mărfurile lor poposeau pentru mai mult sau mai puțin timp, în care se încheiau tranzacții, lucruri care, însă, nu erau scăpate nici o clipă de sub controlul foarte atent al fîscului otoman.

Regimul comerțului în aceste centre era reflectat în codice de legi (kanunnámé) care prevedeau: sistemul vamal, regimul juridic al negustorilor, structura traficului de mărfuri, ariile de producție, sistemul metrologic, instituții³⁷.

Aceste coduri de legi aveau prevederi foarte clare astfel încât să se evite: vămuirea sau supunerea la plata aceleiași taxe de două ori, plata de taxe pentru produsele aduse pentru consumul propriu.

Iată un exemplu edificator în acest sens: „Și dacă vine hamr din provincie, cu carul, atunci la vânzare se iau 8 aspri de la cumpărător și 8 aspri de la vânzător. Dar, dacă cineva care aduce (vinul), vinde el însuși vinul cu ispene (dreptul cercului de la butoi) atunci se iau 16 akçe (de la el). Și dacă vinul vine cu o corabie și dacă o persoană îl scoate (la vânzare) și dacă îl vinde unor negustori, atunci se iau 8 aspri de butoi. Dar dacă el însuși îl scoate și îl vinde cu ispene, atunci se iau 16 aspri”³⁸.

Cu diverse prilejuri, când fie legea nu prevedea o situație deosebită, fie aceasta nu era respectată în urma unui arz³⁹ al cadului din orașul respectiv, sau datorită informațiilor primite din teritoriu, sultanul emitea firman cu referire directă la problema în litigiu: „Astfel, când veți lua cunoștință că această pricină merită o atenție deosebită, să faceți ca, de azi încolo, potrivit ilustrelor porunci împărătești de mai înainte, nici un animal și nici o oca (vekiye) din produsele arătate și înșirate mai sus⁴⁰ să nu mai fie vândute acaparatorilor de care s-a pomenit și să nu-i lăsați să cumpere sau să vândă ceva... De asemenea, dacă vor

³⁷ Anca Popescu, *Fiscalitate comercială otomană în porturile danubiano-pontice. Un document*, în „Revista istorică”, t. VIII, nr. 9-10, p. 615.

³⁸ A. Akgündüz, *Osmali kanunnameleri ve bukuki tahlilleri*, vol. 7, Istanbul, 1994, p. 746, *Kanunnáméleri Bazar-Köstence*.

³⁹ Arz = raport către Înalta Poartă, plângere, semnalare. Arzul este urmat, de obicei, de un firman, care să confirme cele arătate.

⁴⁰ Miere, ceară, lână, pastramă, piei, vite, oi (în text).

veni neguțătorii din «țările dușmane» și vor procura, într-un fel sau altul, din produsele, animalele mai sus arătate și le vor încărca la haraba sau pe cai și catări și le vor transporta, atunci, dat fiind că săvârșesc fapte potrivnice ilustrei porunci, să-i opriți în schele și la trecători și la hotarele țării, luându-le zaherelele și animalele pentru omirie și să însemnați vitele cu damgale și să puneți mâna pe ele»⁴¹.

Încercând să desprindem câteva concluzii cu privire la rolul și locul porturilor dunărene și pontice în comerțul dintre Țările Române și Imperiul Otoman, putem afirma, și documentele susțin această afirmație, că Țările Române au avut în perioada stăpânirii otomane un comerț intens cu Imperiul Otoman, dar nu numai, și-au păstrat unele privilegii dobândite anterior, pierzând, însă, multe dintre ele.

Piața otomană oferă totuși un imens dezechilibru pentru produsele românești și chiar în condițiile acestui comerț quasidirijat. Țările Române au reușit să întrețină legături comerciale (chiar dacă de mai mică amploare) atât cu vecinii, alții decât Imperiul Otoman, cât și cu parteneri la mare distanță.

Orașele-porturi s-au dezvoltat diferit, o mult mai mare dezvoltare cunoscând porturile dunărene, unde comerțul a fost înfloritor, decât cele pontice, care au decăzut în timp.

În orașele-porturi locuia o populație diversă, un mozaic de culturi și civilizații, populația creștină fiind, însă, cu mult mai numeroasă decât cea musulmană.

În perioada de maximă înflorire a puterii otomane, Dobrogea, pe deplin integrată în sistemul otoman, a avut un statut aparte și așa cum Țările Române au constituit, de-a lungul acestei perioade, zona de interferență la granița dintre Orient și Occident, Dobrogea a fost, prin porturile, schelele și târgurile sale, poarta care s-a deschis sau a rămas ferecată, în funcție de vremuri.

⁴¹ Mustafa A. Mehmed, *op.cit.*, doc. 265, p. 278-279.