

# FENOMENUL URBAN ÎN ȚARA ROMÂNEASCĂ ȘI MOLDOVA ÎN SECOLELE 16-18

SIMION CĂLȚIA\*

Astăzi, majoritatea populației globului locuiește în orașe. În „Lumea civilizată” (Europa occidentală, America de Nord și Japonia), ponderea orașenilor depășește 80%. Este deci explicabil că orașul a devenit un subiect predilect de cercetare, despre care s-au publicat un număr impresionant de studii, căruia i s-au dedicat secțiuni în cadrul congreselor internaționale de istorie și pentru cercetarea căruia au fost create comisii de istorie urbană inclusiv pe lângă Academia Română.

Orașul Europei occidentale din secolele 16-18 nu a avut parte de un statut privilegiat, comparativ cu cel al evului mediu, puternic individualizat de libertățile, breslele și fortificațiile lui, sau cu orașul revoluției industriale, atât de diferit, prin dinamică înainte de toate, de tot ce a fost înainte de el. Nu există un model urban puternic, ca pentru celelalte două epoci amintite. Asta nu înseamnă că orașul premodern este o simplă prelungire a celui medieval.

## Noutățile orașului premodern.

Secolele 16-18 aduc câteva modificări esențiale peisajului urban al civilizației occidentale. La 1500, populația urbană a lumii occidentale numără 3,5 milioane. Din cel 3-4.000 de localități care se bucură de privilegii urbane, doar 154 depășesc 10.000 și doar 4 din ele 100.000<sup>1</sup>, singurul pe care unele estimări mai generoase îl fac să depășească cu puțin 200.000 este Parisul<sup>2</sup>. Jumătate dintre locuitorii orașelor cu peste 10.000 de locuitori trăiesc în Italia și Spania, prima dintre ele concentrând și 3 din cele 4 mari orașe. La 1800, populația urbană a crescut la 12,2 milioane, orașele peste 10.000 sunt în număr de 364, iar Mediterana nu mai adăpostește decât o treime din populația urbană a Europei,

---

\* Asistent universitar, Facultatea de Istorie, Universitatea din București.

<sup>1</sup> Jan de Vries: *European urbanization, 1500-1800*, Harvard University Press, 1984, p. 31.

<sup>2</sup> Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *La population des villes Européennes. Banque de données et analyse des résultats 800-1850*, Librairie Droz, Geneva, 1988, p. 28.

ca și din orașele mijlocii și mari. Occidentul începe și el să aibă orașe foarte mari (Londra se apropie rapid de un milion iar alte două se învârt în jurul a 500.000), iar orașele de peste 100.000 (aproximativ 20) constituie o rețea care acoperă întreg continentul inclusiv marginile puțin occidentalizate<sup>3</sup>. Aceste cifre nu trebuie să ne înșele, marile metropole ale Orientului sunt încă sensibil mai mari<sup>4</sup>. Comparativ cu orașul de după revoluția industrială, cifrele de la 1800 sunt minuscule. Întreaga populație urbană a Europei abia dacă depășește Londra sau Parisul de azi, și nu ar reuși să umple decât pe jumătate New York-ul sau conurbația Ruhr-ului. În 1995, România număra cu circa 200.000 mai mulți orășeni decât toată Europa preindustrială. Schimbarea cea mai radicală este însă la nivelul ritmului. Europa intră în secolul al 19-lea cu o viteză de creștere a populației urbane care până la sfârșitul secolului va bulversa ierarhii și reguli vechi de milenii.

Orașul evului mediu a fost, în Occident, un organism politic cel puțin autonom, dacă nu independent. Perioada premodernă înseamnă pierderea autonomiei în favoarea statelor, care controlează orașele, dar, adesea, le adoptă punctele de vedere și devin instrumente ale unei burghezii tot mai puternice<sup>5</sup>.

Orașele inventează (sau reinventează) un nou urbanism: străzile drepte, largi, mărginite de clădiri cu o arhitectură coerentă, pavate, iluminat public și aducții de apă potabilă, spitale și poliție<sup>6</sup>. Ele nu au însă puterea să îl aplice pe o scară largă, nici economic și nici tehnologic. Comparativ cu fondul construit al Europei, noul urbanism reprezintă o minoritate, dar una foarte vizibilă, și când, în a doua jumătate a secolului al 19-lea, societatea va avea puterea de a remodela orașul, o va face pe bazele experienței acumulate și dezvoltate în secolele 16-18.

Nu în ultimul rând, rețeaua urbană, elaborată de-a lungul evului mediu, și care suferă relativ puține completări, cucerește periferiile (fie ele est-europene sau transatlantice) și mult mai important, cucerește și pune zona rurală interioară, devenind, chiar mai mult decât statul, ade-

---

<sup>3</sup> Cum sunt Petersburgul, el însuși vector de occidentalizare a Rusiei, sau Viena la „frontiera” cu Poarta.

<sup>4</sup> Fernand Braudel: *Structurile cotidianului: posibilul și imposibilul*, Meridiane, București, 1984, vol. II, p. 320-321 și 341.

<sup>5</sup> *Ibidem*, vol. II, p. 300-313.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 319; Pierre Chaunu: *Civilizația Europei în secolul luminilor*, Meridiane, București, 1986, vol. I, p. 362.

văratul stăpân al teritoriului<sup>7</sup>. Această rețea în care nodurile active sunt orașele permite cumularea cererilor și ofertelor locale într-o cerere și ofertă masivă, fără îndoială unul din motoarele esențiale ale revoluției industriale.

Primul perdant este regiunea Balcanilor, și în special Istanbulul. Cea mai urbanizată zonă a Europei până la începutul celui de al doilea mileniu cunoaște în evul mediu stagnare și în multe cazuri regres (ca urmare în principal a instabilității politico-militare). La 1500 diferențele de dimensiune demografică și economică dintre rețeaua urbană balcanică și cea occidentală au dispărut. Evoluția demografică a Istanbulului care devine în secolele 16-18 cel mai mare oraș din Europa<sup>8</sup> nu trebuie să ne înșele: este succesul unui imperiu întreg, nu al unui sistem urban. Orașul premodern este, în Peninsula Balcanică, un oraș otoman<sup>9</sup>, un oraș „supus” – după definiția lui Braudel<sup>10</sup> – și mult prea legat de destinul Imperiului sultanilor pentru a putea participa la experiențele Europei occidentale. Acest lucru nu se va întâmpla pe o scară largă decât în secolul al 19-lea, când civilizația urbană occidentală s-a impus ca model de referință. Dar schimbările care au permis aceasta s-au produs în perioada premodernă: dacă orașul otoman intră în secolul al 19-lea în linii mari egal cu el însuși, orașul occidental trece acest prag cu toată viteza, lansat spre explozia urbană care a modificat fața Europei.

\*\*\*

Două întrebări se impun de la sine cercetătorului interesat de urbanismul din Țara Românească și Moldova<sup>11</sup>: există în spațiul extracarpatic

<sup>7</sup> Protoindustria, departe de a reprezenta un eșec al orașului, este o dovadă de extindere a ariei economice a acestuia în profunzimea regiunii rurale, Simion Câlția: *Avatarurile unui concept: Protoindustria*, Anuarul Institutului de Istorie „A. D. Xenopol”, (sub tipar).

<sup>8</sup> Probabil trei sferturi de milion de locuitori, Robert Mantran: *Istanbul dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1962, p. 42-47.

<sup>9</sup> și aceasta este o poziție foarte convenabilă la început, când Poarta acordă orașelor o atenție specială, Nicolaj Todorov: *La ville balkanique aux XV-IX siècles. Développement socio-économique et démographique*, în „Bulletin AIESEE”, XV-XVI, 1977-1978, p. 17-20 și p. 62-83; vezi și Kemal H. Karpat: *The Background of Ottoman Concept of City and Urbanity*, în *Structure sociale et développement culturel des villes Sud-Est Européennes et adriatiques aux XVII<sup>e</sup> – XVIII<sup>e</sup> siècles*, AIESEE, București, 1975, p. 323-340.

<sup>10</sup> Fernand Braudel: *Op. cit.*, vol. II, p. 311-313 și 315-318.

<sup>11</sup> Transilvania este dominată de modelul orașului german din secolul al treisprezecelea până la revoluția industrială, ca de altfel toată Europa Central-Estică (Germania, Polonia, Lituania, vestul Ucrainei, Austria, Cehia și Slovacia, Ungaria, Croația și Slovenia – în frontierele lor actuale), de aceea ea nu a fost inclusă în cadrul acestui studiu.

localități care să poată fi considerate ca fiind orașe? și dacă da, au ele un caracter distinct de cele medievale, care le preced, ca și de cele industriale, care le urmează ? Putem deci vorbi de un oraș premodern?

### Urbanitatea orașului în spațiul extracarpatic – originile unei cotroverse.

Vom încerca să răspundem mai întâi la prima întrebare, care nu este nicidecum retorică, cum ar putea părea. Nu numai istorici, dar chiar și geografi au opinat că, înainte de 1800, localitățile cele mai însemnate din Țările Române erau de fapt niște sate mai mari. V. Tufescu, primul geograf care s-a dedicat geografiei urbane<sup>12</sup>, afirmă foarte răspicat: „Așa dar, dacă, pe drept cuvânt s'a spus că până pela Unire, noi n-am avut orașe, se constată că ele sunt încă în formație”<sup>13</sup> (în 1932 – n.n.). Deși istoricii au avut mai multă moderație și precauție în exprimări, totuși această opinie este larg răspândită și poate nu întâmplător mai ales în rândul acelor care s-au dedicat unor alte perioade ale istoriei. Evident că o asemenea opinie nu putea fi exprimată în scris în perioada comunistă, când regimul presa istoricii să găsească – și în domeniul istoriei urbane – dovezi ale autohtoneității și vechimii civilizației de la poalele Carpaților (inflația de „-dave” fiind doar una dintre consecințe)<sup>14</sup>. Această idee nu a dispărut însă, dimpotrivă, imposibilitatea de a o exprima în scris i-a adăugat o falsă aură de „adevăr”, prin opoziție cu poziția oficială, obligatoriu falsă.

Pentru a lămuri această problemă, trebuie să ne întoarcem la începuturile istoriografiei științifice românești. În a doua jumătate a secolului al 19-lea, istoricii români nu aveau la dispoziție varietatea de izvoare istorice puse de atunci încoace în circulație. Principala sursă despre orașele extracarpatiche erau relatările călătorilor străini. În opoziție cu alte izvoare, ca documentele de cancelarie sau cronicile – puțin cunoscute în epo-

<sup>12</sup> Al. Ungureanu: *Orașele din Moldova. Studiu de geografie economică*, Editura Academiei, București, 1980, p. 11.

<sup>13</sup> Victor Tufescu: *Iașii și orașele din nordul Moldovei. (Schiza preliminară asupra așezării și dezvoltării lor)*, în „Arhivele Basarabiei” Chișinău, Anul IV, nr. 3, iulie-septembrie 1932, p. 233.

<sup>14</sup> Pe de altă parte, atunci când prin programul de sistematizare urbană se dorea distrugerea „lumii vechi”, optica potențailor regimului se schimba cu 180 de grade, ca la Pitești, unde „caracterul de sat până în a doua jumătate a sec. al XIX-lea” a justificat demolarea masivă a orașului; Eugenia Greceanu: *Ansamblul medieval urban Pitești*, Muzeul Național de Istorie, București, 1982, p. 17.

că – călătorii străini erau, în bună parte, editați în limbi de circulație (franceză, germană, italiană, engleză) și se găseau în bibliotecile occidentale, frecventate de istoricii români atât în timpul studiilor cât și după aceea.

Ori, sub pana călătorilor străini, comparația cu satul revine adesea. Fie că se referă la lipsa fortificațiilor, la dimensiunile sau materialele de construcție ale clădirilor, la densitatea de construire, ei subliniază adesea caracterul rural al localităților în cauză. Istoricii din a doua jumătate a secolului al 19-lea nu numai că nu dispun de alte izvoare, care să ofere o imagine concurentă, dar, sub proprii ochi, au o imagine similară. Comparația dintre strălucitoarele și civilizatele capitale ale apusului în care își desăvârșeau studiile (mai ales Paris și Viena) și târgușoarele prăfuite în care se întorceau apoi statuau o diferență pe care nu aveau nici un motiv să o creadă mai mică în epocile trecute. Prinși între orașul „rural” al prezentului și „ruralitatea” invocată de călătorii străini pentru orașele premoderne, ei nu pot decât să concluzioneze că orașele erau de fapt niște sate ceva mai întinse.

### Un fals criteriu: zidul de incintă.

Respingerea urbanității principalelor localități din Țările Române este motivată de o serie de criterii, majoritatea având la bază informațiile călătorilor străini. Astfel, se invocă lipsa zidurilor de incintă<sup>15</sup> și a porților<sup>16</sup>, caracteristică fundamentală a orașelor apusene. În realitate, Țările Române nu sunt un caz chiar așa de singular. Constantinopolul nu mai este fortificat după 1453, și tot așa majoritatea orașelor din Balcani. Anglia este o altă zonă în care orașele sunt lipsite de ziduri, ei i se adaugă Veneția sau – la celălalt capăt al lumii – orașele japoneze<sup>17</sup>. Zidul nu este un dat definitiv. În Franța, orașele își apără cu îndârjire fortificațiile la mijlocul secolului al 17-lea, dar un secol mai târziu nici militarii nu se mai opun dărâmării zidurilor. Un secol și jumătate de pace internă a fost suficient pentru a transforma o necesitate imperativă într-o piedică în calea circulației<sup>18</sup>. Deci, din moment ce avem orașe fără

<sup>15</sup> *Călători străini*, vol. IV, p. 351, p. 375, p. 383; vol. V, p. 75, p. 116, p. 120, p. 216, p. 232, p. 239, p. 281; vol. VIII, p. 245, p. 343, etc.

<sup>16</sup> *Călători străini*, vol. VIII, p. 298, p. 357, etc.

<sup>17</sup> Fernand Braudel: *Structurile cotidianului: posibilul și imposibilul*, Meridiane, București, 1984, vol. II, p. 280-281.

<sup>18</sup> Bernard Lepetit, *Les villes dans la France Moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988, p. 61; de remarcat că, dacă inițial lipsa zidurilor îi uimește pe toți occidentalii, după

ziduri, și încă unele de talia Istanbulului, lipsa fortificațiilor în Principate nu poate fi considerată un argument contra statutului urban.

## Dimensiunile orașelor

Dimensiunea localităților este un alt motiv important invocat pentru a refuza calificativul de oraș localităților mai răsărite din Țările Române. Este adevărat că majoritatea istoricilor, când analizează statistic fenomenul urban în Europa, pornesc de la 5.000 sau chiar 10.000 de locuitori în sus<sup>19</sup>, dar asta deoarece datele pentru localitățile mai mici, înainte de 1800, sunt pe cât de dificil de adunat pe atât de incerte, acolo unde nu lipsesc pur și simplu. Limita inferioară, sub care o localitate nu mai poate fi considerată oraș, se situează mult mai jos. Jan de Vries alege 10.000 de locuitori ca limită pentru orașele incluse în baza sa de date, dar consideră că fenomenul urban include și localitățile mai mici, până la 2-3.000 de locuitori<sup>20</sup>. Alți istorici împing și mai jos această cifră: Paul Bairoch oscilează între 2.000 și 1.000, considerând-o mai potrivită pe cea de a doua<sup>21</sup>. În clipa în care fenomenul urban nu mai este privit prin prisma – restrângătoare – a datelor seriale, populația minimă a orașelor coboară și mai mult: „la sfârșitul evului mediu, în întreaga Germanie erau recensate 3000 de localități care primiseră dreptul de cetate. Dar populația lor *medie* [s.n.] este de 400 de indivizi<sup>22</sup>. Fernand Braudel demonstrează că fenomenul urban se manifestă adesea în localități care nu au decât câteva sute de suflete<sup>23</sup>.

Cifrele la care se situează populația din Principate sunt incerte și subiect de veșnice discuții. Nu este o situație specifică Țărilor Române: Parisul – oraș despre care există informații mult mai abundente și care nu poate fi considerat ca neglijat de istorici – oferă date la fel de contradictorii<sup>24</sup>, și nu este nici pe departe un caz izolat. Toate cifrele epocii prestatistice

---

1750, cu o unică excepție, francezii nu mai menționează acest aspect, zidurile orașelor nu au fost demolate numai pentru orașul real, ele au dispărut și din modelul urban.

<sup>19</sup> Vezi Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *La population des villes Européennes. Banque de données et analyse des résultats 800-1850*, Librairie Droz, Geneva, 1988; Jan de Vries: *European urbanization, 1500-1800*, Harvard University Press, 1984.

<sup>20</sup> Jan de Vries: *Op. cit.*, p. 22.

<sup>21</sup> Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *Op. cit.*, p. 254.

<sup>22</sup> Fernand Braudel: *Op. cit.*, vol. II, p. 268.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 268-270.

<sup>24</sup> 1500: 100.000/225.000, 1600: 220.000/300.000, 1700: 510.000/500.000, 1800: 581.000/550.000. Prima cifră pentru fiecare dată: Jan de Vries: *Op. cit.*, p. 275, cea de a doua: Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *Op. cit.*, p. 28.

suferă de incertitudine cronică. Dar chiar rezumându-ne la catagrafiile de la sfârșitul secolului al 18-lea, putem obține informații edificatoare. Astfel, chiar și în Moldova (mai puțin dezvoltată decât Țara Românească sub acest aspect) cel mai mic oraș are, la 1774, 345 de suflete (Bacăul), alte 14 localități au sub 1.000 de locuitori, 4 au între 1.000 și 2.000, 3 între 2.000 și 5.000 și doar Iașiul se apropie de 10.000 (9075)<sup>25</sup>. Comparativ cu Europa occidentală, orașele mici se înscriu între aceleași coordonate, ceea ce lipsesc sunt orașele mari.

Pentru a explica lipsa lor în Principate, trebuie să luăm în calcul o altă caracteristică a fenomenului urban: orașul cel mai important al unei rețele urbane (în general orașul capitală) depinde în mod direct de populația totală a statului respectiv<sup>26</sup>. Evident, sunt și alți factori care fac ca relația să nu fie una rigidă, automată: nivelul de centralizare<sup>27</sup>, nivelul de dezvoltare tehnică, densitatea populației, etc.<sup>28</sup>. Moldova, cu o populație sub 1 milion de locuitori și o densitate de aproximativ 9 locuitori pe kmp<sup>29</sup>, nu avea cum să genereze un mare oraș. În plus, marile orașe sunt orașe capitală, orașe ale principelui. Curtea, care drenează o parte importantă din surplusul economic al statului respectiv, face să crească capitala mult peste dimensiunile la care ar fi ajuns fără ea<sup>30</sup>. Creșterea noilor capitale și decăderea vechilor cetăți de scaun ale Principatelor, și mai ales variațiile Bucureștiului și Târgoviștei ca urmare a pendulării reședinței domniei<sup>31</sup>, ilustrează din plin acest pro-

<sup>25</sup> Ecaterina Negruți: *Clasificarea localităților urbane din Moldova în prima jumătate a secolului al XIX-lea. Considerații demografice*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie A. D. Xenopol”, Iași, XII, 1975, p. 8-9.

<sup>26</sup> Alexander Vezenkov: *Urbanizarea și rețeaua urbană în Sud-Estul Europei*, în Mirela-Luminița Murgescu, Simion Câlția, *Exerciții într-o cunoaștere. Societate și mentalități în noi abordări istoriografice*, Editura Dominor, București, (sub tipar).

<sup>27</sup> Fernand Braudel: *Structurile cotidianului: posibilul și imposibilul*, Meridiane, București, 1984, vol. II, p. 322.

<sup>28</sup> Așa se explică de ce zone mai puțin urbanizate, dar reprezentând state întinse și relativ puternic centralizate, ca Franța sau Imperiul Otoman, au capitale mai populate decât cel mai mare oraș din țările de Jos sau Italia, principalele zone de civilizație urbană ale Europei.

<sup>29</sup> Bogdan Murgescu: *Istorie românească – istorie universală, (600-1800)*, ediția a doua, Teora, București, 1999, p. 21-22.

<sup>30</sup> Fernand Braudel: *Op. cit.*, vol. II, p. 323-328.

<sup>31</sup> Vezi relatarea lui Franco Sivori privind mutarea capitalei înapoi la Târgoviște: *Călători străini*, vol. III, p. 11-12; „am plecat cu toată curtea. [...] Aici s-au strămutat de asemenea toți negustorii și meșteșugarii din București”, lăsând deoparte exagerarea evidentă, ceea ce ne interesează este sensul fenomenului: dependența unei importante părți a locuitorilor de prezența curții.

ces<sup>32</sup>. Ori, scurgerea unei importante părți a veniturilor domniei către înalta Poartă înseamnă, privită din pragul prăvăliei negustorului sau meșteșugarului, mai puțini bani de cheltuit în capitală, mai puțină activitate, pe scurt, o capitală mai mică decât ar fi putut susține resursele țării.

Principatele nu sunt singurul spațiu lipsit de orașe mari. Primul oraș de peste 100.000 de locuitori la est de vechea axă urbană a Europei apare abia în jur de 1700: Viena<sup>33</sup>. Alte spații sunt și mai vitregite: la 1800 întreaga peninsulă Scandinavă are doar un oraș de mărime mijlocie: Stockholm cu 76.000 de locuitori<sup>34</sup>, mărturie a unui regat al Suediei care transformase în trecut Baltica într-o adevărată „mare suedicum”<sup>35</sup>. Dar restul orașelor scandinave au, la aceeași dată, dimensiuni modeste: în Suedia Göteborg cu 13.000 și Karlskrona cu 10.000<sup>36</sup>, Turku, principalul oraș al Finlandei, numără 11.000 de locuitori<sup>37</sup>, în Norvegia Bergen are 17.000 și Oslo 10.000<sup>38</sup>, toate celelalte orașe din scandinave având sub 10.000 de locuitori. Comparativ, cei 16.000 de locuitori ai Iașului la 1803<sup>39</sup>, cei 11.000 ai Craiovei și cei 50.000 ai Bucureștiului la 1800<sup>40</sup>, ne vorbesc despre apartenența la aceeași Europă periferică, slab populată și ca atare slab urbanizată.

Dar chiar și în spațiile care au născut giganți urbani de talia Londrei<sup>41</sup>, Parisului sau Istanbulului, orașul mic este dominant. „Acești giganți urbani riscă să ne falsifice perspectivele. Populația urbană este o populație care trăiește în majoritate în târguri mărunte”<sup>42</sup>. În Franța, la 1800, celor 97 de orașe peste 10.000 de locuitori li se opun cele 201

<sup>32</sup> Care este specific oricărei mutări de capitală; Fernand Braudel: *Op. cit.*, vol. II, p. 320-321.

<sup>33</sup> Jan de Vries: *European urbanization, 1500-1800*, Harvard University Press, 1984, p. 278; Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *La population des villes Européennes. Banque de données et analyse des résultats 800-1850*, Librairie Droz, Geneva, 1988, p. 10.

<sup>34</sup> Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *Op. cit.*, p. 66; pentru toate orașele scandinave Jan de Vries, *Op. cit.*, oferă date aproape identice; p. 270.

<sup>35</sup> Pierre Chaunu: *Civilizația Europei în secolul luminilor*, Meridiane, București, 1986, vol. I, p. 244-245.

<sup>36</sup> Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *Op. cit.*, p. 66.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 22.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 52.

<sup>39</sup> Ecaterina Negruți: *Clasificarea localităților urbane din Moldova în prima jumătate a secolului: al XIX-lea. Considerații demografice*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie A. D. Xenopol”, Iași, XII, 1975, p. 9.

<sup>40</sup> Cifrele totuși nesigure, destul de probabil exagerate, Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *Op. cit.*, p. 59.

<sup>41</sup> Londra exceptată, nici un alt oraș englez nu depășește, la 1600, 15.000 de locuitori; Pierre Chaunu: *Civilizația Europei clasice*, Meridiane, București, 1989, vol. I, p. 366.

<sup>42</sup> Pierre Chaunu: *Op. cit.*, p. 360.



orașe între 5 și 10.000<sup>43</sup>, și cele peste 300 de orașe sub 5000 de locuitori<sup>44</sup>. Deci, 5 orașe din 6 sunt mici sau foarte mici. În direcție inversă, o dată cu creșterea taliei numărul scade rapid, doar 22 de orașe depășesc 25.000, numai 8 dintre ele 50.000, și 3 (Marsilia, Lyon și Bordeaux) se învârt în jurul cifrei de 100.000<sup>45</sup>. Deasupra tuturor tronează Parisul cu peste jumătate de milion de locuitori. Marile orașe sunt un fenomen excepțional al Europei preindustriale. Franța, cu cele peste 27 de milioane ale sale, nu poate susține decât 18 orașe mijlocii și 4 mari, dintre care 3 la limită<sup>46</sup>.

În plus, nu trebuie uitat că, deși periferic, orașele din Țările Române sunt într-o anumită măsură prinse în rețeaua economică a monstrului urban care este, cu cele trei sferturi de milion de oameni, Istanbulul<sup>47</sup>. Eliberarea nu se va produce decât după tratatul de la Adrianopol.

În concluzie, rețeaua urbană a Principatelor nu constituie o excepție, ea se încadrează în lumea preindustrială, presărată cu mici orașele, în care marile aglomerări urbane sunt excepții ce au nevoie de resurse impresionante pentru a subzista. Situată periferică în economia europeană, densitatea redusă de locuire, populația limitată și nivelul redus de centralizare concurează la menținerea orașelor din Țările Române la nivelele cifrice scăzute, dar nu neobișnuite pentru epocă.

### Agricultură contra urbanitate sau agricultură și urbanitate?

Un alt criteriu esențial în stabilirea caracterului urban sau rural al unei localități este raportul dintre activitățile primare (agricole și de exploatare a materiilor prime) și cele secundare (meșteșuguri, respectiv industrie) și terțiare (comerț și servicii)<sup>48</sup>. Evident, în era prestatistică nu trebuie să ne așteptăm la procente cu două zecimale după virgulă,

<sup>43</sup> Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *Op. cit.*, p. 23-31.

<sup>44</sup> *Ibidem*, p. 291-293.

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 23-31.

<sup>46</sup> Atragem atenția că Revoluția Industrială a produs o mutație profundă la nivelul ponderii urbanului, și cifrele de dinainte și de după nu sunt echivalente. România de astăzi, cu o populație sub cea a Franței la 1800, ar avea după criteriile de atunci 91 de orașe mijlocii (față de 22), 25 de orașe mari (față de trei), cât despre vârful ierarhiei urbane, Parisul secolului 18 nu este mult mai mare decât unul din sectoarele de azi ale Bucureștiului.

<sup>47</sup> Pentru o discuție nuanțată asupra acestei probleme vezi: Bogdan Murgescu, *Avaturile unui concept. Monopolul comercial otoman în Țările Române*, Revista de Istorie, 9-10/1990, p.

<sup>48</sup> Fernand Braudel: *Structurile cotidianului: posibilul și imposibilul*, Meridiane, București, 1984, vol. II, p. 271-273.

cifrele sunt cu mult mai aproximative decât cele privind numărul populației urbane. Această incertitudine face criteriul inoperant în cazul tratării unui număr mare de orașe<sup>49</sup>.

Orașele premoderne au, în toată Europa, o importantă componentă agricolă<sup>50</sup>, ca și cele medievale de altfel<sup>51</sup>. Unele dintre ele nu trăiesc decât din comerțul cu produsele agricole ale zonei înconjurătoare<sup>52</sup>. De altfel, în condițiile în care randamentul agricol este redus, numărul producătorilor agricoli trebuie să fie ridicat. Comerțul la mare distanță nu modifică această ecuație, el doar repartizează sarcina întreținerii orășenilor țăranilor de pe suprafețe mai largi, limitând în consecință potențialul de creștere al orașelor din zona respectivă. De altfel în epoca preindustrială, doar marile orașe, și chiar și ele doar pentru o parte din aprovizionarea lor, se pot baza pe bucate aduse de la mari depărtări<sup>53</sup>. Muncile agricole și în special viticole ritmează viața majorității orășenilor<sup>54</sup>. Această situație nu se modifică radical decât în secolul 20. Revoluția verde, care reduce populația activă ocupată în agricultură la sub 10%, chiar sub 5% pentru unele țări, elimină țăranul din orașe. În Europa Occidentală, agricultorul a devenit minoritar chiar și în sate<sup>55</sup>.

În acest context, documentele care ne vorbesc de orășeni din Țările Române posesori de vii și chiar țarine sau de vite, nu sunt un semn de *ruralitate*, ci unul de *normalitate*. Orașul românesc, ca peste tot în Europa epocii, trebuie să se hrănească și, ca atare, o parte din populația lui se dedică agriculturii, fie ca ocupație principală, fie secundară. De altfel, călătorii străini, care nu manifestă rețineri în a considera rural tot ceea ce nu se potrivește cu modelul lor urban, nu menționează existența agriculturii în orașe, nu pentru că ea lipsește, ci pentru că nimeni nu se obosește să menționeze un lucru atât de banal. În schimb, activitatea

<sup>49</sup> Jan de Vries: *European urbanization, 1500-1800*, Harvard University Press, 1984, p. 22.

<sup>50</sup> „Până în secolul al XVIII-lea, chiar marile orașe păstrează o seamă de activități rurale, [...] ele posedă înăuntru și în afara zidurilor o centură de grădini și de livezi și, mai departe, ogoare [...] adesea, orășenii acelor timpuri nu sunt orășeni decât pe jumătate”, Fernand Braudel: *Op. cit.*, p. 274-276 și 283.

<sup>51</sup> Jean-Louis Harouel: *Istoria urbanismului*, Meridiane, București, 2001, p. 40.

<sup>52</sup> Fernand Braudel: *Op. cit.*, p. 275.

<sup>53</sup> *Ibidem*, p. 274.

<sup>54</sup> *Ibidem*, p. 274-276.

<sup>55</sup> Franța sau Germania au o populație rurală de aproximativ un sfert din total, și o populație agricolă de sub 10%, deci mai mult de un „sătean” din doi este angrenat în sectoarele secundar și terțiar.

comercială a orașelor, amploarea acesteia este adeseori subliniată<sup>56</sup>. Deci, concluzionând, până foarte târziu, în secolul 20, prezența agriculturii și a agricultorilor în localități nu este un indicator al caracterului rural, în schimb, *lipsa* meșteșugurilor și a comerțului este.

### Lemnul, paianta, cărămida și piatra: multitudinea modelelor europene.

Materialul de construcție folosit la clădirile din orașele extracarpătice a fost în repetate rânduri considerat de călătorii străini ca o marcă de ruralitate, același argument fiind preluat și de istoriografia română. Ori, lemnul este departe de a fi caracteristic doar Moldovei și țării Românești. Întreaga Europă nordică îl folosește, chiar și astăzi<sup>57</sup>. În Petersburg-ul cu model și ambiții occidentale, „lemnul a rămas multă vreme materialul cel mai folosit”<sup>58</sup>. Moscova arsă în campania napoleoniană este, așisderea, tot din lemn, și ambele nu sunt numai vârfurile ierarhiei urbane rusești, dar și două dintre marile orașe ale continentului<sup>59</sup>. Dar nici în Europa occidentală, neperiferică, lemnul nu este un străin. Așa cum o demonstrează marele incendiu din 1666, Londra este un „oraș chibrit”, iar reconstrucția, deși privilegiază cărămida, utilizează încă în mare măsură lemnul<sup>60</sup>. Tot lemnul este elementul principal al ultimelor două etaje în reconstrucția Lisabonei, un oraș al sudului, al civilizației pietrei și tradiției romane!<sup>61</sup>

Nu trebuie să împărțim Europa în două: lemnul la periferie (nord și est) piatra și cărămida în zonele dezvoltate, ce au moștenit urbanismul roman din sud și est. Dacă țămurile Mediteranei au fost întotdeauna o regiune a lemnului scump și a pietrei ieftine, Franța utilizează o întreagă combinație de materiale de construcție, variind de la o regiune la alta și în cadrul aceluiași oraș<sup>62</sup>. În Germania, casa construită din grinzi cu umplutură de

<sup>56</sup> *Călători străini*, vol. V, p. 64, p. 483, etc.

<sup>57</sup> Norvegia are mai mult de jumătate din locuințe din lemn.

<sup>58</sup> Fernand Braudel: *Op. cit.*, p. 330.

<sup>59</sup> Dacă ținem cont și de Istanbul, la 1800 Moscova este al cincilea și Petersburg-ul al șaptelea oraș al Europei ca populație, Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *Op. cit.*, p. 280, Tabelul B 15.

<sup>60</sup> Pierre Chauau: *Civilizația Europei clasice*, Meridiane, București, 1989, vol. I, p. 375.

<sup>61</sup> Ne referim la reconstrucția de după cutremurul din 1 noiembrie 1755; José-Augusto Franca: *Une ville des Lumières la Lisbonne de Pombal*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1965, p. 129.

<sup>62</sup> Lemn în regiunile muntoase, chirpici în centru, cărămidă în nord-vest, în timp ce Parisul își extrage piatra din propriul subsol, *Rouleau Bernard: Villages et faubourgs de l'ancien Paris. Histoire d'un espace urbain*. Paris, Seuil, 1985, p. 19.

chirpici între ele a devenit un element al identității naționale<sup>63</sup>. Anglia sau Țările de Jos<sup>64</sup>, civilizații ale lemnului, îl înlocuiesc, în secolele 17-18, cu cărămidă, deoarece densitatea crescândă a populației a epuizat pădurile<sup>65</sup>.

În concluzie, lemnul nu este o caracteristică a satului, ci a unei anumite geografii umane, caracterizate de densități medii sau scăzute ale populației și de abundența pădurilor, geografie în care Țările Române se integrează. Pe de altă parte, lemnul nu este chiar atât de omniprezent cum rezultă din călătorii străini: mai ales în secolul al 18-lea cărămida și în mai mică măsură piatra cunosc un trend ascendent în orașele Țărilor Române<sup>66</sup>, în București înmulțirea lor provoacă chiar o modificare a practicii juridice<sup>67</sup>.

### Orașul, între măreț și insignifiant.

Cât despre aspectul și dimensiunile clădirilor, ele depind, în ceea ce ne interesează, de doi factori: de dimensiunea orașului și de centura de fortificații. Cu cât orașul este mai mare, cu atât el tinde să se doteze cu construcții mai impresionante sau atrage personaje mai importante, fie ei burghezi sau nobili, reprezentanți ai suveranului sau ai ierarhiei ecleziastice, care trebuie să se doteze cu reședințe pe măsură. Ori am văzut deja că marile orașe sunt excepția, nu regula peisajului urban european. Dar chiar și micile orașe, pe care nici nevoia de a limita distanțele parcurse de locuitori nu le împinge în sus, au o dezvoltare verticală, cauzată de zidul de incintă. Noile fortificații impuse de artilerie vor accentua acest fenomen în epoca premodernă<sup>68</sup>. Lipsite de ambele constrângeri, orașele din Principate se întind pe orizontală, păstrează

<sup>63</sup> Lemnul este folosit și astăzi ca material principal de construcție în Germania, existând și publicații de specialitate, ca „Holz-Zentralblatt”; pentru construcții din lemn de mari dimensiuni în Germania și Europa răsăriteană vezi *Organische Holz-Architektur*, în „Holzbaumagazin”, DRW-Verlag, 2/1999, p. 10-18 și 46.

<sup>64</sup> Jean-Louis Harouel: *Istoria urbanismului*, Meridiane, București, 2001, p. 59.

<sup>65</sup> În Franța, reglementările de secol 18 interzic în orașe – din evidente rațiuni de securitate – „acoperișurile de paie, *uneori* [s.n.] construcțiile din lemn”, *Ibidem*, p. 86.

<sup>66</sup> Chiar și în cele în care creșterea este de dată mai recentă, Eugenia Greceanu: *Ansamblul medieval urban Pitești*, Muzeul Național de Istorie, București, 1982, p. 143-145.

<sup>67</sup> Simion Câlția: *Regimul emfiteozei în Țara Românească și Moldova*, în „Studii de istorie economică și istoria gândirii economice”, București, 1998, vol III, p. 220.

<sup>68</sup> Fernand Braudel: *Op. cit.*, p. 286-287.

spații verzi, așa cum fac și orașele occidentale de câte ori pot eluda cele două limitări menționate<sup>69</sup>. Aspectul lor este mai curând cel al unor orașe grădină, decât al unor sate<sup>70</sup>.

### Modelul urban.

Totuși mai trebuie lămurit un aspect: de ce, atât în ochii călătorilor occidentali din perioada premodernă, cât și în cei ai istoricilor de secol 19 și chiar mai târziu, orașul românesc și cel occidental par atât de diferite? Răspunsul ni-l oferă modul în care orașele își construiesc – conștient ori nu – propria imagine. Astăzi, când spunem oraș nu ne gândim la Berești, Nucet sau Vașcău, orașe lângă care Mizilul capătă importanță iar Feteștiul are deja un aer de metropolă. Ne gândim la București, Paris sau New York, și nu la acestea ca întreg, ci la ce au ele mai reprezentativ: marile bulevarde, zgârie-norii. Faptul că 4 parizieni din 5 locuiesc de fapt în case unifamiliale, arareori cu mai mult de un etaj, din suburbii nu împiedică Parisul să fie un oraș, la fel cum SUA nu se dezurbanizează pentru că începând cu anii '30, toți cei care-și pot permite se refugiază în aceleași suburbii cu locuințe unifamiliale, cu cel mult un etaj. Dar acesta nu este **Orașul**, generator de model, așa cum nu este nici micul oraș german, și azi componenta esențială a peisajului, ci marile aglomerări: Berlinul sau Ruhr-ul, Hamburgul sau Frankfurt-ul. La fel se întâmplă și în epocile trecute: marile orașe au o putere deosebită de a impresiona mintea umană, de a reconstrui modelul urban după chipul și asemănarea lor. Călătorul de secol 16-18, și pe urmele lui, istoricul de secol 19, care – circumstanță atenuantă – nu are la dispoziție studiile disponibile azi asupra orașului occidental, sunt amândoi fascinați de acest model urban creat de marile capitale. Dar câte din orașele Occidentului posedă un Luvru sau un Sf. Petru, un dom ca cel din Köln sau o primăria ca a Amsterdamului?

<sup>69</sup> De exemplu la Versailles, casele au un etaj și mansardă, Jean-Louis Harouel: *Istoria urbanismului*, Meridiane, București, 2001, p. 82.

<sup>70</sup> Anton Maria del Chiaro, *Istoria delle moderne rivoluzioni della Valachia, con la descrizione del paese, natura, costumi, riti e religione degli abitanti*, édition critique de Nicolae Iorga, București, 1914, p. 25.

## Sincronism și ruptură între orașul românesc și cel occidental.

Rămâne să vedem acum în ce măsură orașul românesc premodern se diferențiază de cel medieval și de cel industrial. Limitele și scopul studiului de față exclud un inventar exhaustiv, ne vom limita la a analiza acele diferențe care, la apus de Viena și Petersburg, s-au dovedit definitorii.

În ceea ce privește ponderea umană a orașului, Țările Române cunosc mai curând un regres, generat de pierderea unora dintre punctele importante ale rețelei urbane: orașele dunărene în cazul țării Românești și a celor legate de comerțul pontic în cazul Moldovei, sau aducându-le la un numitor comun, a centrelor care asigurau comerțul cu Orientul. Lovitura este mai dură pentru Moldova, căci Chilia și Cetatea Albă beneficiau de o tradiție orășenească mai bogată decât orașele muntene de la Dunăre, dar pe de altă parte rețeaua urbană este mai bine dezvoltată în Moldova la 1500. Avem și creșteri spectaculoase, cum sunt Bucureștiul și Iașiul, dar este vorba mai curând de o mutare de substanță din vechile capitale, care decad<sup>71</sup>. În contextul în care, către sfârșitul secolului al 16-lea și mai ales în secolul al 17-lea, întreaga regiune suferă o periferizare generată de îndepărtarea centrului economiei europene, stagnarea relativă a urbanizării Țărilor Române nu este o surpriză. Fără recucerirea pieței interne din mâinile negustorilor transilvăneni, probabil situația ar fi fost chiar mai sumbră.

Situația *rețelei urbane* de la 1800, unde în afară de capitale nu avem nici un alt oraș mijlociu este similară cu cea de la sfârșitul evului mediu – atât raportat la însăși Principatele, cât și la modelul european<sup>72</sup>, și aceasta într-o Europă în care, după 1750, orașele se dezvoltă cu mare viteză<sup>73</sup>. Cel mai târziu după 1775 și în Țările Române orașele încep să

<sup>71</sup> Nu este nicidecum o situație specială a Țărilor Române: reședință a habsburgilor la 1600, Praga are 100.000 de locuitori, Viena 50.000 tot atunci; un secol mai târziu cifrele sunt de 48.000 și respectiv 114.000. Deci, putem estima câștigul real de substanță la doar 12.000 de locuitori pentru capitala habsburgilor austrieci, înainte ca teritoriile estice să înceapă să-ți facă simțit efectul. (populația celor două orașe în: Paul Bairoch, Jean Batou și Pierre Chèvre: *La population des villes Européennes. Banque de données et analyse des résultats 800-1850*, Librairie Droz, Geneva, 1988, p. 278.

<sup>72</sup> A nu se confunda cu situația fiecărui oraș în parte: așa cum am mai spus, orașul mic și foarte mic nu dispare din Europa între 1500 și 1800, dar peste el se constituie în aceste secole o *rețea* de orașe mijlocii și în special mari (peste 100.000) și foarte mari care vor fi laboratoarele schimbării.

<sup>73</sup> Jan de Vries: *European urbanization, 1500-1800*, Harvard University Press, 1984, p. 30.

crească rapid<sup>74</sup>, decalajul cronologic dintre Europa și Principate în ceea ce privește explozia urbană fiind de maximum un sfert de secol, în cazul în care chiar există. Mult mai grav este că, spre deosebire de Occident, aici nu există o rețea urbană cât de cât dezvoltată, pe care să se grezeze urbanizarea. Consecința este că la mijlocul secolului al 19-lea, sporirea în dimensiune (populație și suprafață) a localităților care aveau sau capătă statut de oraș nu este însoțită de o modernizare structurală corespunzătoare. „Vechii” orășeni (circa 35.000 pentru Moldova la 1774) nu pot să îi urbanizeze pe „noii” orășeni, (peste 200.000 în următoarele trei sferturi de veac<sup>75</sup>). Rezultatul este un oraș invadat de țărani, neconturat urbanistic, ca dotări edilitare, trebuind să apeleze la un masiv import de burghezie, de „orășeni” pentru a-și asigura multe dintre funcțiile sale, fie ele economice, sanitare sau culturale.

Spre deosebire de Occident, în Țările Române orașele nu au cunoscut o perioadă de independență față de puterea principelui<sup>76</sup>. Mai ales în Moldova secolelor 17-18, ele vor fi tratate ca un domeniu oarecare al domnului și donate boierilor. Abia spre sfârșitul secolului al 18-lea, din inițiativa puterii centrale, se organizează epitropii ale orașelor, și trendul se inversează spre crearea unei relative autoadministrări urbane. Astfel în jurul lui 1800 istoriile diferite ale raportului orașelor românești și occidentale cu statul încep să converge.

Începând cu 1700 marile orașe și în special orașele capitală încep să investească masiv în pavaje, iluminat public, aducțiuni de apă<sup>77</sup>. Bucureștiul și Iașiul nu fac excepție<sup>78</sup>, dar realizările vor rămâne repede în urma creșterii demografice și a evoluției extraordinare a standardelor occidentale. Tot în secolul al 18-lea apar primele regulamente urbane<sup>79</sup>,

<sup>74</sup> Ecaterina Negruți: *Clasificarea localităților urbane din Moldova în prima jumătate a secolului al XIX-lea. Considerații demografice*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie A. D. Xenopol”, Iași, XII, 1975, p. 1-16.

<sup>75</sup> *Ibidem*, anexa.

<sup>76</sup> Pentru o opinie contrară vezi P. P. Panaitescu, *Comunele medievale în Principatele Române*, în *Interpretări românești. Studii de istorie economică și socială*, Ed. a II-a, Ed. Enciclopedică, București, 1994, p. 119-159.

<sup>77</sup> Cea mai veche aducțiune de apă cunoscută pentru un oraș românesc este cea realizată de Petru Cercel la Târgoviște, *Călători străini*, vol. III, p. 12.

<sup>78</sup> Alexandru Cebuc, Petre Daiche, Florian Georgescu: *Probleme edilitare bucureștene*, Muzeul de istorie a orașului București, București, 1966, p. 3-18, \*\*\* *Istoria orașului Iași*, Junimea, Iași, 1980, vol. I, p. 429-448.

<sup>79</sup> George Potra: *Documente privitoare la istoria orașului București (1594-1821)*, Ed. Academiei, București, 1961, p. 475-478, pentru mai multe detalii vezi: V. Al. Georgescu

primele spitale orășenești<sup>80</sup>, este înființată agia. Acest relativ sincronism nu trebuie să ne înșele: masa urbană totală a Principatelor este prea redusă pentru a putea declanșa un cerc virtuos, aceasta nu se va întâmpla decât după mijlocul secolului al 19-lea.

Țările Române nu au, precum Europa, „periferii” de cucerit<sup>81</sup>, dar se poate pune întrebarea dacă și în ce măsură orașul reușește să cucerească „frontiera internă”? Eșecul majorității târgurilor nou înființate în a doua jumătate a secolului al 18-lea și prima a celui următor<sup>82</sup> ar indica la prima vedere un răspuns afirmativ și încă unul destul de apăsător. Ar însemna însă să confundăm completarea rețelei urbane (înfăptuită în Occident ca și la noi către sfârșitul evului mediu) cu stăpânirea asupra lumii rurale. Dacă judecăm însă după persistența până târziu în secolul al 19-lea sau chiar începutul secolului trecut a unei puternice „industrii” casnice, după absența protoindustrii, după numărul mare de iarmaroace pe care le organizează satele, după necontaminarea portului sau folclorului rural cu elemente urbane, vedem că orașul exercită, economic și cultural, o foarte redusă autoritate asupra satului. Din acest punct de vedere, orașele din Țările Române nu reușesc să imite exemplul celor din Occident. Probabil că explicația trebuie căutată în masa umană foarte redusă pe care o însumează acestea, sau mai corect, în procentul redus de populație urbană pe care îl au la dispoziție pentru a controla nu numai o populație rurală cu mult mai numeroasă<sup>83</sup>, dar și răspândită pe suprafețe mai întinse<sup>84</sup> decât în Occident.

---

și Emanuela Popescu: *Legislația urbană a țării Românești 1765-1782*, București, Editura Academiei, 1975, Adunarea izvoarelor vechiului drept românesc scris X.

<sup>80</sup> Colțea în București.

<sup>81</sup> Poate cu excepția Bărăganului, unde și apar în secolul al 19-lea noi orașe, ca Alexandria.

<sup>82</sup> Ecaterina Negruți: *Clasificarea localităților urbane din Moldova în prima jumătate a secolului al XIX-lea. Considerații demografice*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie A. D. Xenopol”, Iași, XII, 1975, p. 5-6.

<sup>83</sup> Fernand Braudel: *Op. cit.*, p. 271.

<sup>84</sup> Paul Bairoch: *Urbanization and the Economy in preindustrial societies: the finding of two decades of research*, în „The Journal of European Economic History”, vol. 18, Number 2 – Fall 1989, p. 249.



## Considerații finale.

În concluzie, ideea că spațiul extracarpatic nu a cunoscut orașe este greșită<sup>85</sup>, eroarea provenind atât din folosirea unui model impropriu al orașului (marile metropole occidentale, excepții în lumea lor), cât și din recursul la o singură categorie de surse. Individual, orașul din Principatele Dunărene se calează pe două tipologii ale orașului occidental: *micul oraș de provincie*, și *orașul capitală*, cu observația că asemănările sunt ponderate de deosebirile de dimensiune dintre corpurile al căror cap îl reprezintă.

Orașul premodern, orașul secolelor 16-18 este diferit în aspecte esențiale de orașul medieval (chiar dacă diferențele nu urmează întotdeauna aceleași coordonate și mai ales același sens ca în apus). Burghezia urbană extracarpatică întreprinde o fragilă recucerire a pieței interne din mâinile transilvănenilor<sup>86</sup>, insuficientă însă pentru a provoca o creștere semnificativă a masei urbane totale. Dezechilibrat de amputările teritoriale, el este, datorită modificării hărții comerciale a Europei, împins spre o periferie unde totul se întâmplă mai încet, uneori mai târziu dar mai ales la o scară mult mai mică decât la centru. Orașul românesc are, cu unele decalaje, aceleași preocupări ca cel occidental, dar lipsa unor orașe mari, adevăratele purtătoare ale înnoirii și în Occident, limitează efectele acestora.

Probabil că cea mai gravă neresușită rămâne incapacitatea de a cuceri lumea rurală. Construirea după 1850 a unei civilizații urbane, creată în Occident tocmai în condițiile (și cu condiția) controlului satului de către oraș, față cu o lume rurală independentă, purtătoare a unui alt sistem de valori și a unei alte civilizații, este probabil fractura cea mai profundă a societății românești.

---

<sup>85</sup> Ar fi de altfel unicul caz în care, după „renașterea urbană” civilizația europeană se dispensează de oraș, întreaga Europă continentală și spațiul colonial incluse. Periferiile, că este cea rusă, a Americilor sau australiană, ne demonstrează că mai curând civilizația europeană poate temporar și local să supraviețuiască fără sat.

<sup>86</sup> Nu trebuie uitată prezența masivă a negustorilor sud-dunăreni în Principate, mai ales în secolul al 18-lea și prima jumătate a celui următor.

## **The Urban Phenomenon in Wallachia and Moldavia during the 16<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> Centuries**

### **Summary**

The present study tackles a problem persistently debated in the Romanian historical studies: the urban deficit of the Romanian Principalities from the Middle Ages to the 19<sup>th</sup> century. The author argues that Wallachia and Moldavia are part of a larger European pattern of urban landscape, which combines the numeric prevalence of small and very small towns with the existence of large capital cities. By systematically comparing the Western and Romanian urban landscapes, the author identifies both common elements and differences, and discusses the chronologic lag which emerged during the modernization process, and some of its long-term consequences.