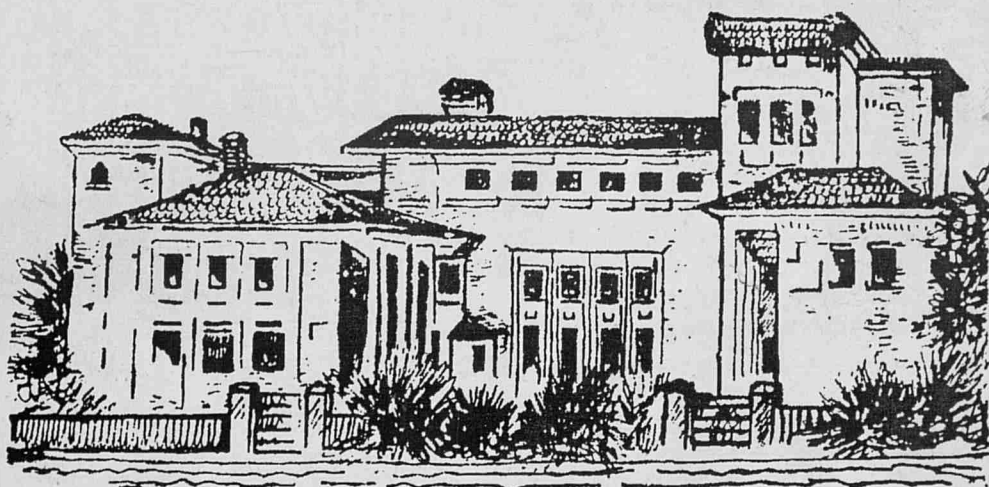


ACADEMIA ROMÂNĂ
INSTITUTUL DE ISTORIE „N. IORGA”

REVISTA ISTORICĂ

Fondator N. Iorga



Serie nouă, tomul 8, 1997

9 – 10

Septembrie – Octombrie

EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE

www.dacoromanica.ro

ACADEMIA ROMÂNĂ
INSTITUTUL DE ISTORIE „N. IORGA”

COLEGIUL DE REDACȚIE

ȘERBAN PAPACOSTEA (*redactor șef*), VENERA ACHIM,
PAUL CERNOVODEANU, VIRGIL CIOCÎLTAN, FLORIN CON-
STANTINIU, EUGEN DENIZE, ANDREI EȘANU, GEORGETA
PENELEA-FILITTI, NAGY PIENARU, APOSTOL STAN, ION
STANCIU

„REVISTA ISTORICĂ” apare de 6 ori pe an în numere duble.

În țară revista se poate procura pe bază de abonament la: EDITURA ACADE-
MIEI ROMÂNE, Calea 13 Septembrie, nr. 13, Sect. 5, P. O. Box 5-42, București,
România, RO 76117, Tel. 401 411 90 08, Tel./Fax 401-410 3983; 401-410 3448;
RODIPET S.A., Piața Presei Libere nr.1, Sect. 1, P.O. Box 33-57, Fax 401-222 6407,
Tel. 401 618 5103; 401-222 4126, București, România; ORION PRESS INTERNA-
TIONAL S R L., Șos. Olteniței 35-37, Sect. 4, P.O. Box 61-170, Fax 401-312 2425;
401-634 7145, Tel. 401-634 6345, București, România.

La revue „REVISTA ISTORICĂ” paraît 6 fois par an en numéros doubles.

Toute commande de l'étranger pour les travaux parus aux Éditions de
l'Académie Roumaine sera adressée à: EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE, Calea
13 Septembrie, nr. 13, Sect. 5, P. O. Box 5-42, București, România, RO-76117,
Tel. 401 411 9008, Tel./Fax 401-410 3983; 401-410 3448; RODIPET S.A., Piața
Presei Libere nr. 1, Sect. 1, P.O. Box 33-57, Fax 401-222 6407, Tel. 401-618 5103;
401 222 4126, București, România; ORION PRESS INTERNATIONAL S.R.L.,
Șos. Olteniței 35 37, Sect. 4, P.O. Box 61-170, Fax 401-312 2425; 401-634 7145,
Tel. 401 634 6345, București, România.

REDACȚIA:

ION STANCIU (*redactor șef adjunct*)
NAGY PIENARU; VENERA ACHIM

Manuscrisele, cărțile și revistele pentru schimb precum și orice corespondență se vor
trimite pe adresa redacției revistei „REVISTA ISTORICĂ”, B-dul Aviatorilor, nr. 1,
71247 București, tel. 650.72.41.

©, 1998, EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE

Calea 13 Septembrie nr. 13, R 76117 București
Telefon : 410.38.46 ; 410.32.00/2107, 2119

www.dacoromanica.ro

REVISTA ISTORICĂ

SERIE NOUĂ
TOM VIII, NR. 9 – 10
Septembrie – Octombrie 1997

S U M A R

COMERȚ LA DUNĂREA DE JOS ȘI MAREA NEAGRĂ ÎN EVUL MEDIU

BOGDAN MURGESCU, Comerț și politică în relațiile româno-otomane (secolele XVI-XVIII)	573
ȘTEFAN ANDREESCU, Răscoala Țărilor Române din 1594 și chestiunea aprovizionării Constantinopolului	591
ANCA POPESCU, Fiscalitate otomană în porturile danubiano-pontice: Un document	615

ECONOMIE ȘI SOCIETATE ÎN EPOCA CONTEMPORANĂ

DANIELA BUȘĂ, România și comerțul cu statele din sud-estul Europei (1900-1914)	633
ANASTASIE IORDACHE, Dezvoltarea economică și socială a României înainte de primul război mondial (1910-1914)	655

CĂI ȘI MIJLOACE DE COMUNICAȚIE – STUDII DOCUMENTARE

ROBERT PĂIUȘAN, Începuturile transporturilor feroviare în Balcani	671
TUDOR MATEESCU, Date noi despre contribuția românească la construirea șoselei Rasova–Constanța (1855)	679
IOAN PRAHOVEANU, Vama medievală de la Bran (secolele XIV–XVII)	685

NOTE ȘI RECENZII

JOAN CARLES MAIXÉ ALTÉS. <i>Comercio y banca en la Cataluña del siglo XVIII. La compañía Bensi y Merizano de Barcelona (1724-1750)</i> , La Coruña, 1994, 360 p. (Eugen Denize); SULTANA CRAIA, <i>Francofonie și francofilie la români</i> , București, Edit. Demiurg, 1995, 150 p. (Ovidiu Bozgan); ION DONAT, <i>Domeniul domnesc în Țara Românească (sec. XIV-XVI)</i> , ediție îngrijită de Gheorghe Lazăr, București, Edit. Enciclopedică, 1996, 246 p. (Constantin Bălan); MIHAI RACHIERU, <i>Istorie și</i>	
---	--

comerț pe văile Prahovei și Teleajenului 1774-1848, București, Edit. Silex, 1996, 134 p. (Marian Stroia); HARALD ROTH, *Kleine Geschichte Siebenbürgens*, Köln, Weimar, Wien, Böhlau Verlag, 1996, 198 p. (Șerban Papacostea); JEAN-FRANÇOIS THOMAS, *Simone Weil, Edith Stein, Nefericire și suferință*, Iași, Edit. Ars Longa, 1996, 238 p. (Ioan Babici).....

REVISTA ISTORICĂ

NEW SERIES
TOME VIII, Nos 9 – 10
September – October 1997

CONTENTS

TRADE IN THE LOWER DANUBE AND THE BLACK SEA IN THE MIDDLE AGES

- BOGDAN MURGESCU, Trade and Politics in the Relationship between the Ottoman Empire and the Romanian Principalities (16th–18th Centuries) 573
- ȘTEFAN ANDREESCU, The 1594 Revolt of the Romanian Principalities and the Issue of Food Supplies in Constantinople 591
- ANCA POPESCU, Ottoman Fiscality in the Danubian-Pontic Ports. A Document 615

ECONOMY AND SOCIETY IN THE MODERN TIMES

- DANIELA BUȘĂ, Romania's Trading Relations with States in South-East Europe (1900-1914) 633
- ANASTASIE IORDACHE, Romania's Economic and Social Development Before World War I..... 655

WAYS AND MEANS OF COMMUNICATION – DOCUMENTARY STUDIES

- ROBERT PĂIUȘAN, The Beginnings of Railroad Transportation in the Balkans 671
- TUDOR MATEESCU, New Data on Romania's Contribution to the Building of the Rasova–Constanța Road (1855) 679
- IOAN PRAHOVEANU, The Medieval Customs of Bran (14th–17th Centuries) 685

NOTES AND REVIEWS

- JOAN CARLES MAIXÉ ALTÉS, *Comercio y banca en la Cataluña del siglo XVIII. La compañía Bensi y Merizano de Barcelona (1724-1750)*, La Coruña, 1994, 360 pp. (Eugen Denize); SULTANA CRAIA, *Francofonie și francofilie la români* (The Romanians' Francophony and Francophily), Bucharest, Edit. Demiurg, 1995, 150 pp.

(*Ovidiu Bogdan*); ION DONAT, *Domniile domnesc în Țara Românească (sec. XIV-XVI)* (The Princely State in Wallachia, 14th–16th Centuries), edited by Gheorghe Lazăr, București, Edit. Enciclopedică, 1996, 246 pp. (*Constantin Bălan*); MIHAI RACHIERU *Istorie și comerț pe văile Prahovei și Teleajenului 1774-1848* (History and Trade in the Valleys of Prahova and Teleajen 1774-1848), Bucharest, Edit. Silex, 1996, 134 pp. (*Marian Stroia*); HARALD ROTH, *Kleine Geschichte Siebenburgens*, Köln, Weimar, Wien, Böhlau Verlag, 1996, 198 pp. (*Șerban Papacostea*); JEAN FRANÇOIS THOMAS, *Simone Weil, Edith Stein, Nefericire și suferință* (Grief and Unhappiness), Iași, Edit. Ars Longa, 1996, 238 pp. (*Ioan Babici*)

COMERȚ LA DUNĂREA DE JOS ȘI MAREA NEAGRĂ ÎN EVUL MEDIU

COMERȚ ȘI POLITICĂ ÎN RELAȚIILE ROMÂNNO-OTOMANE (secolele XVI-XVIII)¹

BOGDAN MURGESCU

Una dintre problemele mult timp discutate în istoriografia românească referitoare la raporturile româno-otomane este aceea a existenței sau a non-existenței unui „monopol comercial otoman” asupra Țărilor Române². În planul mai general al studiilor referitoare la Imperiul otoman, această discuție se subsumează dezbaterilor cu privire la ponderea relativă a mecanismelor politice și economice în funcționarea sistemului otoman. Una dintre formele particulare pe care a îmbrățișat-o această dezbatere în ultimele două decenii a fost aceea a disputei dacă Imperiul otoman a fost un *imperiu-univers*, a cărui funcționare se baza în principal pe mecanisme redistributive, sau o *economie-univers*, în cadrul căreia au prevalat mecanismele economice de circulație a valorilor economice³. Cei mai mulți otomaniști au împărtășit opinia lui Immanuel Wallerstein, conform căreia economia-univers europeană care a luat naștere în secolul al XVI-lea a fost un fenomen singular, iar Imperiul otoman a fost – cel puțin până la incorporarea sa în cadrul economiei-univers europene în secolul al XIX-lea – o entitate fundamental diferită, de esență ne-capitalistă⁴. În schimb, Fernand Braudel, deși conștient de

¹ Acest studiu are la bază o comunicare intitulată *World-economy or World-empire? Politics and Trade in the Relationship between the Ottoman Empire and the Romanian Principalities (16th-18th Centuries)*, pe care am prezentat-o la al VII-lea congres internațional de istorie economică și socială a Imperiului Otoman (Heidelberg, iulie 1995). Un rezumat a fost publicat în *VII. Internationaler Kongress für osmanische Wirtschafts- und Sozialgeschichte (1300-1920), Heidelberg 25.-29. Juli 1995. Abstracts der Referate*. Im Auftrag der International Commission on the Social and Economic History of Turkey veranstaltet von Michael Ursinus, Raoul Mottika, Christoph Herzog, Heidelberg, 1995, p. 76.

² Pentru evoluția discuțiilor pe această temă, vezi Bogdan Murgescu, *Avatarurile unui concept: monopolul comercial otoman asupra Țărilor Române*, în „Revista Istorică” (serie nouă), I, 1990, nr. 9-10, p. 819-845.

³ În legătură cu distincția dintre cele două concepte, a se vedea Bogdan Murgescu, Florin Bonciu, *Considerații asupra abordării mondiale a proceselor istorico economice*, în „Anuarul Institutului de Istorie A. D. Xenopol”, XXX, 1993, p. 535-536, nota 45.

⁴ Immanuel Wallerstein, *Sistemul mondial modern*, vol. I-IV, București, 1992-1994; idem, *The Capitalist World-Economy*, Cambridge-Paris, 1979; referitor la Imperiul Otoman Wallerstein și a sintetizat opiniile în *The Ottoman Empire and the Capitalist World-Economy: Some Questions for*

multele particularități ale economiei și societății otomane, a insistat pe faptul că politicul și cu economicul se combină întotdeauna, astfel încât distincția între economii univers și imperii univers este inutilă din punct de vedere analitic, iar Imperiul otoman trebuie studiat ca o economie-univers cu drepturi depline⁵.

După cum lesne se poate observa, disputa referitoare la ponderea relativă a elementelor politice și economice în funcționarea sistemului otoman este legată de întrebarea încă și mai generală dacă în comparația dintre Imperiul otoman și Europa (Occident) prevalează similitudinile sau diferențele⁶. Într-o problemă de o asemenea complexitate un răspuns tranșant nu este lesne de dat, cu atât mai mult cu cât el poate fi lesne supus contrazicerii de către datele referitoare la diferitele situații concrete. Studiul raportului dintre factorii politici și cei economici în structurarea raporturilor dintre Țările Române și Imperiul otoman capătă o relevanță deosebită în acest context problematic. Situația Țărilor Române este oarecum paradoxală: incomplet integrate politic în sistemul otoman⁷, beneficiind de o largă autonomie internă, ele aveau legături economice mai strânse cu Istanbulul decât teritoriile otomane „cu drepturi depline” precum Bosnia, Irakul sau Tripolitania; pe de altă parte, integrarea economică a Țărilor Române în lumea otomană a fost determinată nu numai de factorii economici, ci într-o măsură semnificativă și de către mecanismele politice.

Dintre mecanismele politice care au determinat evoluția raporturilor economice româno-otomane un rol crucial a avut neîndoiește presiunea financiară

Research, în „Review”, II, 3, 1979, p. 389-398. Părerii similare despre distincția dintre Imperiul Otoman și economia capitalistă europeană, chiar dacă nu întotdeauna inspirate de Wallerstein, la Huri Islam glu, Çağlar Keyder, *Agenda for Ottoman History*, în „Review”, I, 1977, nr. 1, p. 31-55; Ilkay Sunar, *Anthropologie politique et économique: l'Empire ottoman et sa transformation*, în „Annales. E S C.”, 35, 1980, nr. 3-4, p. 551-579; Tosun Aricanli, Mara Thomas, *Sidestepping Capitalism: on the Ottoman Road to Elsewhere*, în „The Journal of Historical Sociology”, 7, 1994, nr. 1, p. 25-48. O poziție mai nuanțată exprimă Suraiya Faroqhi, care, fără a uita să evidențieze și numeroasele similitudini dintre istoria otomană și cea europeană sau indiană, consideră că Imperiul otoman a fost mai degrabă un imperiu univers decât o economie-univers (în Halil İnalcik, Donald Quataert (eds.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press, 1994, p. 476-480).

⁵ Fernand Braudel, *Timput lumii*, București, 1989, îndeosebi vol. I, p. 56-60 și vol. II, p. 123-146. Opinia lui Braudel a fost adoptată, chiar dacă într-o manieră mai puțin polemică, de către Gilles Veinstein în *Histoire de l'Empire Ottoman*, sous la direction de Robert Mantran, Paris, 1989, p. 210-216.

⁶ Pe această problemă vezi mai recent *New Approaches to State and Peasant in Ottoman History*. Edited by Halil Berktaş and Suraiya Faroqhi, London, 1992, și Cemal Kafadar, *The Ottomans and Europe, in Handbook of European History, 1400-1600: Late Middle Ages, Renaissance and Reformation. Vol. I. Structures and Assertions*. Edited by Thomas A. Brady, Heiko A. Oberman and James D. Tracy, Leiden, 1994, îndeosebi p. 613-625.

⁷ Mihai Maxim, *Țările Române și Înalta Poartă. Cadrul juridic al relațiilor româno-otomane în secolul al XVIII-lea*, București, 1993

exercitată de Imperiul otoman asupra Țărilor Române. Întărirea controlului politic otoman asupra statelor românești la mijlocul secolului al XVI-lea a fost însoțită de sporirea obligațiilor financiare ale acestora față de Poartă. Haraciul Țării Românești a crescut de la 10000 de galbeni înainte de 1462 la 104000 de galbeni în 1574-1583, iar cel al Moldovei de la 2000 de galbeni în 1456 la 66000 de galbeni în 1583⁸. Haraciul era însă numai una dintre formele prin care Țările Române își răscumpărau autonomia internă de la Poartă. Lui i se adăugau darurile protocolare către sultan și înalții dregători otomani (*peşkeş*) și sumele date ca mită (*rüşvet*) pentru obținerea și/sau păstrarea tronului, ca și pentru alte avantaje pe care domniile române doreau să le obțină din partea autorităților otomane. Aceste din urmă categorii de sume sunt mai greu de urmărit în izvoarele de epocă, ceea ce îngreunează calculele cantitative. Totuși, folosind izvoarele europene Mihai Berza a realizat o primă estimare, oprindu-se la o medie anuală de 650000 de galbeni pentru totalul plăților Țării Românești către Poartă în deceniul 1581-1590⁹. În ceea ce mă privește, coroborând datele analizate de Mihai Berza cu contribuțiile mai recente ale lui Mihai Maxim cu privire la haraci și supunând unui nou examen critic întregul dosar, am apreciat plățile totale ale Țărilor Române către Imperiul otoman la o medie ceva mai mică de 600000 de galbeni anual pentru Țara Românească în perioada 1581-1590, și ceva mai mare de 300000 de galbeni anual pentru Moldova în anii 1582-1591¹⁰.

⁸ Evoluția haraciului Țărilor Române s-a bucurat de o deosebită atenție din partea istoricilor. Dintre studiile mai importante referitoare la această temă amintim: Mihai Berza, *Haraciul Moldovei și al Țării Românești în secolele XV-XIX*, în „Studii și materiale de istorie medie”, II, 1957, p. 7-47; Mihail Guboglu, *Le tribut payé par les Principautés Roumaines à la Porte jusqu'au debut du XVI^e siècle d'après les sources turques*, în „Revue des Études Islamiques”, 1969, nr. 1, p. 49-80; Mihai Maxim, *Recherches sur les circonstances de la majoration du kharadj de la Moldavie entre les années 1538-1574*, în „Bulletin de l'AIÉSEE”, X, 1972, nr. 2, p. 233-261; idem, *Circonstances de la majoration du kharadj payé par la Valachie à L'Empire ottoman durant la période 1540-1575*, în „Bulletin de l'AIÉSEE”, XII, 1974, nr. 2, p. 367-381; idem, *Haraciul Moldovei și Țării Românești în ultimul sfert al veacului XVI*, în „Studii și materiale de istorie medie”, XII, 1994, p. 3-46; o sinteză a acestor cercetări la idem, *Regimul economic al dominației otomane în Moldova și Țara Românească în a doua jumătate a secolului al XVI-lea*, în „Revista de istorie”, 32, 1979, nr. 9, p. 1735-1742; Valeriu Veliman, *Câteva considerații privind haraciul Moldovei la mijlocul secolului al XVI-lea*, în Anuarul Institutului de istorie și arheologie „A. D. Xenopol”, XIX, 1982, p. 285-301; Tahsin Gemil, *Date noi privind haraciul țărilor române în secolul al XVII-lea*, în „Revista de istorie”, 30, 1977, nr. 8, p. 1433-1446; idem, *România și otomanii în secolele XIV-XVI*, București, 1991, p. 211-217.

⁹ Mihai Berza, *Variațiile exploatații Țării Românești de către Poarta Otomană în secolele XVI-XVIII*, în „Studii. Revistă de istorie”, 11, 1958, nr. 2, p. 59-61.

¹⁰ Bogdan Murgescu, *Circulația monetară în Țările Române în secolul al XVI-lea*, București, 1996, p. 217-221. Subliniem încă o dată faptul că sumele indicate mai sus reprezintă medii decenale, fluctuațiile concrete de la un an la altul fiind apreciabile.

Aceste sume considerabile – aproape 2 galbeni pe locuitor pentru Țara Românească și 1 galben pe locuitor pentru Moldova – au determinat ample mutații în structurile economice și sociale ale Țărilor Române. Domnii au încercat să obțină banii de care aveau nevoie măbind fiscalitatea și/sau împrumutând sumele trebuincioase de la creditorii situați cel mai adesea în Imperiul otoman. Nu vom intra aici în detaliile discuției referitoare la evoluția fiscalității și la problema evaziunii fiscale¹¹. Vom semnala însă consecințele creșterii explozive a fiscalității asupra comerțului Țărilor Române. Accentuarea fiscalității a însemnat mai întâi o scădere a puterii de cumpărare a locuitorilor Țărilor Române, ceea ce a influențat restrictiv importurile; pe de altă parte, nevoia stringentă de bani pentru a plăti dările mărite a obligat pe producători să vândă o parte mai mare din rezultatele muncii lor, ceea ce a stimulat exporturile, atât spre Imperiul otoman cât și spre țările Europei creștine. Principalele mărfuri exportate au fost animalele și produsele animaliere, apoi sarea, mierea, ceara, lemnul și într-o oarecare măsură cerealele. Deși către 1590 exporturile muntene au depășit 1 galben pe locuitor, apropiindu-se poate chiar de un quantum de 1,5 galbeni pe locuitor, iar cele moldovenești nu erau nici ele departe de 1 galben pe locuitor¹², veniturile obținute astfel au fost insuficiente pentru a putea face față exigențelor financiare otomane, astfel încât Țara Românească și Moldova au acumulat mari datorii externe, care depășeau cu mult capacitatea lor de plată¹³; în aceste condiții, sistarea raporturilor cu Imperiul otoman prin ridicarea antiotomană din anul 1594 în conjunctura favorabilă oferită de războiul otomanilor cu Liga Sfântă (1593-1606) a fost o soluție riscantă politic, dar rațională din punct de vedere economic¹⁴. După încetarea războiului cu Habsburgii în 1606, Imperiul otoman și-a restaurat dominația asupra Țărilor Române în anii 1611-1613, dar a trebuit să-și modereze exigențele financiare, care nu au mai atins nivelurile din secolul al XVI-lea decât în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea¹⁵. Această relaxare a presiunii financiare otomane, asociată cu adoptarea culturii porumbului, a îngăduit creșterea demografică (și economică) accentuată a statelor românești extracarpatice, care

¹¹ *Ibidem*, p. 274-293.

¹² O primă estimare pentru Țara Românească în Bogdan Murgescu, *Plăți externe, fiscalitate și economie monetară în Țara Românească la sfârșitul secolului al XVI-lea*, în „Revista istorică”, IV, 1993, nr. 5-6, p. 461-467; o discuție mai amplă a balanțelor comerciale ale Țării Românești și Moldovei, cu indicarea bibliografiei aferente, în idem, *Circulația monetară...*, p. 241-264.

¹³ Idem, *Câteva observații pe marginea datoriilor domnilor Țării Românești și Moldovei în 1594*, în „Revista Istorică”, VI, 1995, nr. 3-4, p. 243-253.

¹⁴ Am analizat mai pe larg raționalitatea ridicării la luptă antiotomană din 1594 în Bogdan Murgescu, *Aspecte financiare ale acțiunii politico-militare a lui Mihai Viteazul*, în „Revista de istorie militară”, 1994, nr. 1-2, p. 42-47.

¹⁵ Mihai Berza, *Haraciul ..*; idem, *Variațiile...*; Tahsin Gemil, *Date noi...*

practic și-au dublat populația în secolele XVII-XVIII¹⁶. Grație acestui spor demografic, pentru locuitorii Țării Românești și Moldovei plățile sporite din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea nu au mai reprezentat în mod obiectiv o povară la fel de mare ca cele din secolul al XVI-lea, deși, evident, noile culmi ale exploatării otomane au fost deosebit de rău privite de către contemporani. Faptul că în secolele XVII-XVIII nu s-au mai reprodus excesele de dinainte de 1594 explică în mare măsură durabilitatea raporturilor româno-otomane, persistența Țărilor Române în sfera de dominație a Porții.

În concluzie, modelul relațiilor economico-politice dintre Țările Române și Imperiul otoman s-a stabilizat la mijlocul secolului al XVI-lea pe următoarele coordonate, care au rămas în esența lor aceleași până la începutul secolului al XIX-lea; Țările Române își păstrau autonomia internă în schimbul alinierii la politica otomană, achitării unor obligații economice și desemnării (sau – mai rar – a confirmării) domnilor de către Poartă; pentru a face față exigențelor financiare otomane, Țările Române trebuiau să-și mărească veniturile bănești, care nu puteau fi obținute decât prin comerțul exterior, ceea ce a condus la transformarea lor în veritabile „economii centrate pe export”.

Sporirea veniturilor românești din exporturi venea însă în contradicție cu alte interese otomane, respectiv cu preocupările pentru aprovizionarea Istanbulului și/sau cea a armatelor otomane. Dintre acestea, cererea militară era cea mai presantă, factorii de conducere otomani acordând de cele mai multe ori prioritate oștirii în raport cu capitala¹⁷. Un exemplu concludent este primăvara anului 1595, când, deși se contura o criză a aprovizionării Istanbulului, autoritățile otomane au decis totuși ca „tot grâul din preajma Mării Negre, din ținuturile Anatoliei, să fie trimis la Dunăre, pentru aprovizionarea oastei”¹⁸ care urma să acționeze pentru reprimarea revoltei antiotomane a Țărilor Române. Pentru a asigura alimentele și materialele necesare armatei, autoritățile otomane au îmbinat cererile și rechizițiile oficiale¹⁹ cu utilizarea mecanismelor de piață, respectiv cu oferirea unor prețuri convenabile celor care-și aduceau mărfurile în taberele otomane²⁰. Deși nu putem

¹⁶ A se vedea estimările din Bogdan Murgescu, *Istorie românească – istorie universală (600-1800)*, București, 1994, p. 14-16.

¹⁷ Mihai Maxim, *Les Pays Roumains et les relations Habsbourg-Ottomanes dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, în Andreas Tietze (hrsg.), *Habsburgisch-osmanische Beziehungen*, Wien, 1985, p. 91-105.

¹⁸ Mihai Viteazul în conștiința europeană. 4. *Relatări și presă*, București, 1986, p. 41.

¹⁹ Mihai Maxim, *Obligațiile militare, în muncă și de transport ale Moldovei și Țării Românești față de Poartă în a doua jumătate a veacului XVI*, „Analele Universității București. Istorie”, XXVIII, 1979, p. 99-109.

²⁰ Astfel, Neculce consemnează că în timpul campaniei otomane din 1672 împotriva Cemeiței „cine ce duce în ordie, pe bani gata vindea, făină, miere, orz, unt; neavând nici un val de Turci își vindea bucatele” (*Opere*. Ediție critică și studiu introductiv de Gabriel Ștrempele, București, 1982,

estima care tip de aprovizionare a prevalat din punct de vedere cantitativ în ceea ce privește contribuția Țărilor Române la aprovizionarea armatelor otomane, pare neîndoielnic faptul că penuria de timp și de mijloace de control a constrâns pe otomani să plătească prețuri relativ ridicate dacă doreau ca armatele lor să nu ducă lipsă de alimente și de alte diverse materiale²¹. În consecință, putem aprecia că cererea militară otomană altera în mod semnificativ condițiile „normale” ale comerțului româno-otoman, atrăgând spre taberele otomane produsele agricole și animaliere ale Țărilor Române, care erau astfel distrase de la debușeele lor „tradiționale”. Pe termen scurt, aceasta însemna venituri sporite pentru furnizori²², dar pe termen mediu purtarea operațiunilor militare pe teritoriul românesc sau în preajma acestuia tindea să aibă mai degrabă efecte negative²³.

Dacă cererea militară era neregulată, depinzând de zona unde urmau să opereze armatele otomane, aprovizionarea Istanbulului era o problemă permanentă pentru autoritățile otomane²⁴. Conform tipologiei stabilite de Mihai Maxim, în secolul al XVI-lea (dar și ulterior) în efortul lor de a atrage produsele românești otomanii au combinat negoțul „normal” cu variate forme de intervenție statală: cereri oficiale referitoare la anumite cantități, cereri care inițial erau ocazionale, dar tindeau apoi să devină regulate, interdicții de export în alte direcții, și chiar rezervarea produselor din anumite județe sau ținuturi românești pentru uzul unor instituții otomane, de exemplu a Grajdurilor Imperiale (*'Istabl-i 'Amire*) sau a Bucătăriei Imperiale (*Matbah-i 'Amire*)²⁵. Înainte de a analiza pe rând aceste

p. 217). În legătură cu aceeași campanie ambasadorul francez Nointel arată că moldovenii au adus otomanilor provizii „sans risque et s'en retournant fort satisfaits du paiement” (*Hurmuzaki*, supl. I, vol. I, p. 262).

²¹ De exemplu, în timpul războiului din 1787-1791 otomanii au trebuit să abandoneze planurile de a cumpăra grâne din Țara Românească la prețuri fixate de stat (*miri*) și să plătească prețurile curente ale pieței, sensibil mai mari (N. Iorga, *Viața unui Mitropolit de altă dată: Filaret al II-lea*, în „Convorbiri literare”, XXXV, 1901, nr. 12, p. 1111-1112); a se vedea și Mustafa A. Mehmet, *Documente turcești privind istoria României. Vol. II. 1774-1791*, București, 1983, p. 253-261.

²² Aceasta ar explica afirmațiile altfel paradoxale ce pot fi găsite în lucrarea *Nouveau tableau historique et politique de la Moldavie*, scrisă probabil de Iordache Rosetti-Roznovanu în anul 1828: „Războiul singur pune producțiile sale în valoare și numai în aceste timpuri pline de agitații și de confuzii se face simțită puțină opulență. 12 sau 15 ani de pace și de liniște aruncă de obicei această provincie în sărăcie și mizerie” (Vlad Georgescu, *Mémoires et projets de réforme dans les Principautés Roumaines 1831-1848. Répertoire et textes. Avec un supplément pour les années 1769-1830*, București, 1972, p. 215).

²³ O discuție mai amplă a acestei probleme în Bogdan Murgescu, *The Ottoman Military Demand and the Romanian Market. A Case Study: 1672*, în „Revue des études sud-est européennes”, 25, 1987, nr. 4, p. 305-313.

²⁴ Pentru sistemul general de aprovizionare a Istanbulului, a se vedea mai recent Halil Inalcik, Donald Quataert (eds.), *op. cit.*, p. 179-187, 493-499, 719-721.

²⁵ Mihai Maxim, *Regimul economic...*, p. 1757-1758.

forme de intervenționism, se cuvine să observăm mai întâi că rezervările de produse din anumite unități administrative ale Țării Românești sau Moldovei au fost un fenomen care s-a limitat la o scurtă perioadă de timp înainte de 1594 și care nu a fost reeditat ulterior²⁶.

Cel mai vechi document cunoscut cu privire la o interdicție otomană pentru exporturile românești este – din câte știm până acum – un ordin din martie 1566 al sultanului Süleyman I către Alexandru Lăpușeanu prin care îi cerea să pună capăt vânzărilor de vite moldovenești în Polonia²⁷. În mai 1568 Selim al II-lea reiterează această interdicție, plângându-se că moldovenii nu respectaseră ordinul anterior²⁸. Din alte surse știm însă că nici această nouă interdicție nu a fost eficientă, exporturile moldovenești de vite spre Europa centrală prin Polonia continuând energic și în ultima treime a secolului al XVI-lea, și în prima jumătate a secolului al XVII-lea²⁹. În 1577 o altă interdicție referitoare la exporturile de seu din Țara Românească și Moldova era motivată explicit prin lipsa acestui produs la Istanbul³⁰. Exceptând probabil caii³¹, care erau considerați un produs strategic, informații referitoare la asemenea interdicții de export nu mai avem pentru secolul al XVII-lea, ci numai pentru secolul al XVIII-lea. Noile interdicții din secolul al XVIII-lea au afectat însă un număr mai mare de produse decât cele din secolul al XVI-lea. Au fost afectate astfel nu numai animalele și produsele animaliere, ci și grânelor și cerealele. În 1750 a fost instituită chiar o interdicție generală a exportului spre alte state³², dar ea a trebuit să fie retrasă în

²⁶ *Ibidem*, p. 1756-1757.

²⁷ O traducere în limba franceză a fost editată de D. Z. Furnică, *Documente privitoare la comerțul românesc (1473-1868)*, București, 1931, p. 11-12, dar cu o dată eronată (1565). Datarea a fost corectată de Mihail Guboglu, care a publicat și un rezumat românesc detaliat al acestui document (*Catalogul documentelor turcești*, vol. II, București, 1965, p. 40).

²⁸ Mihai Maxim, *Tureckie dokumenti o finansovo-ekonomiceskih obiazatelstvah Moldavii i Valahii pered Osmanskoi Imperiei vo vtoroi polovine XVI v.*, „Fontes Orientales”, III, 1974, doc. 10.

²⁹ Pentru această problemă, a se vedea discuția specială din Bogdan Murgescu, *Participarea Țărilor Române la comerțul european cu vite în secolele XVI-XVIII. Regularități și fluctuații conjuncturale*, „Studii de istorie economică și istoria gândirii economice”, III, 1998 (sub tipar).

³⁰ „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 în afară, ci să-l trimiteți pentru zahereaua bine păzitei localități amintite” (Mustafa A. Mehmed, *Documente turcești...*, vol. I, p. 129-130).

³¹ Exportul de cai din teritoriile administrate direct de Poartă era interzis în 1603 atât spre Țara Românească, aflată în acel moment sub domnia lui Radu Șerban, aliat cu Habsburgii, dar și spre Moldova și Polonia, cu care otomanii se aflau în relații relativ bune (Tahsin Gemil, *Relațiile Țărilor Române cu Poarta Otomană în documente turcești (1601-1712)*, București, 1984, p. 91).

³² „Așadar, s-a emis înaltul firman în sensul ca, ... nimic, nici măcar vreo oca din felurile zaherele și mărfuri, și nici măcar vreunul din felurile animale despre care s-a menționat că trec spre părțile dușmane, să nu se vândă și să nu se ofere spre vânzare <negustorilor străini>” (Valeriu Veliman, *Relațiile româno-otomane (1711-1821)*, Documente turcești, București, 1984, p. 319). De fapt, este vorba de un ordin adresat autorităților otomane din zona Dunării, la sfârșitul căruia se menționează că porunci similare au fost trimise și domnilor Grigore al II-lea Ghica al Țării Românești și Constantin Racoviță al Moldovei.

1762³³. Alte interdicții au durat încă și mai puțin: de exemplu, opreliștea emisă în iunie 1721 pentru exporturile de vite moldovenești spre Polonia a fost anulată în septembrie același an³⁴. La fel, după ce în aprilie 1734 a interzis exporturile de vite spre Polonia și spre Imperiul habsburgic³⁵, același sultan (Mahmud I) a revenit nici trei luni mai târziu și a permis moldovenilor să-și vândă animalele în alte țări, cu condiția mai degrabă formală ca aprovizionarea Istanbulului să nu aibă de suferit³⁶. Argumentul folosit de către domnul Moldovei Constantin Mavrocordat pentru a obține anularea oficială a interdicției – în lipsa veniturilor rezultate din vânzarea vitelor, „sărmanii supuși nu pot să-și dea impozitele și este anevoioasă strângerea avuției miriei”³⁷ – dezvăluie tocmai contradicția diverselor interese ale autorităților otomane. Inconsecvența Porții în a opta ferm pentru aprovizionarea prioritară a Istanbulului în raport cu interesele ei fiscale³⁸, stimulată de protestele statelor creștine interesate în negoțul cu Țările Române, în special ale Imperiului habsburgic, ale Poloniei și ale Prusiei³⁹, și chiar de amenințările acestora că vor trece la măsuri de retaliere⁴⁰, s-a combinat cu incapacitatea tehnică de a stopa efectiv comerțul cu mărfuri interzise, astfel încât interdicțiile de export au avut o eficacitate redusă în oprirea exporturilor românești spre statele Europei creștine. Desigur, unii dintre negustori erau grav afectați când mărfurile lor erau confiscate, dar atâta vreme cât exporturile spre țările Europei creștine ofereau perspectiva unor profituri semnificative, se găseau destul de repede căi pentru ocolirea opreliștilor otomane. Nu este însă mai puțin adevărat că repetarea unor interdicții, chiar dacă acestea erau apoi retrase, a făcut ca factorii politici să înceapă să considere că orice negoț trebuie aprobat special de către ei. Această opinie a fost însușită și de către unii domni ai Moldovei și ai Țării Românești, care au instituit propriile lor opreliști pentru exporturile și uneori chiar pentru importurile statelor lor; pe de altă parte însă, aceiași domni eliberau apoi

³³ *Ibidem*, p. 407.

³⁴ N. Iorga, *Știri despre veacul al XVIII-lea în țările noastre după corespondența diplomatică străină*, în „Analele Academiei Române. Memoriile secțiunii istorice”, seria II, XXXII, 1910, p. 22-24.

³⁵ Valeriu Veliman, *op. cit.*, p. 207.

³⁶ *Ibidem*, p. 210.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ De exemplu, deși Poarta era interesată în a opri exportul de vite moldovenești spre Polonia pentru a asigura dirijarea lor spre Istanbul, ea nu a ezitat să arendeze dreptul de a se organiza lângă Hotinul administrat în acel moment direct de către otomani un iarmaroc pentru vitele moldovenești ce urmau să fie vândute în Polonia (*ibidem*, p. 176-177).

³⁹ Maria Matilda Alexandrescu-Dersca, *A propos d'un firman du sultan Mustafa III*, în „Balcania”, VII, 1944, nr. 2, îndeosebi p. 376-382.

⁴⁰ Pericolul ca Habsburgii (și polonii) să nu oprească și ei exportul de oi prin Țările Române spre Istanbul a fost unul dintre principalele argumente invocate în arzul moldovenesc care l-a convins pe sultan să anuleze interdicția de export în 1762 (Valeriu Veliman, *op. cit.*, p. 407).

permise speciale de export⁴¹, astfel încât cel puțin o parte dintre interdicțiile domnești de la sfârșitul secolului al XVIII-lea și din primele decenii ale secolului al XIX-lea au fost mai degrabă o formă nouă de a impozita comerțul și nu încercări de a-l opri.

O altă formă prin care autoritățile otomane au încercat să rezolve problema aprovizionării Istanbulului erau cererile oficiale adresate autorităților provinciale de a trimite în capitală anumite cantități din diferite mărfuri. Țările Române nu au fost scutite de asemenea cereri oficiale. Cererile puteau fi excepționale, sau dimpotrivă regulate; de fapt, dacă otomanii aveau uneori tendința să permanentizeze unele solicitări care inițial fuseseră formulate în mod excepțional, nu este mai puțin adevărat că și în cazul obligațiilor „regulate” era nevoie mereu de noi și noi ordine, ceea ce ne arată că permanentizarea unor obligații nu era asumată cu adevărat nici de români, și nici măcar de către otomani. Primele solicitări otomane au privit furnizarea de oi și datează din deceniul 5 al secolului al XVI-lea⁴²; există însă indicii că autoritățile otomane cereau oi din Țara Românească încă de la mijlocul secolului al XV-lea⁴³. Un alt exemplu, care sugerează dialectica complexă a raportului dintre excepție și regulă: în 1566 Süleyman I a cerut domnului Alexandru Lăpușeanu al Moldovei să trimită în fiecare lună câte 1000 de boi la Istanbul⁴⁴; de fapt însă, ordinul sultanului relua o poruncă din anul precedent, care nu fusese împlinită de către moldoveni, și suntem îndreptățiți să rămânem sceptici și cu privire la șansele noului ordin de a fi respectat, măcar pentru faptul că expedierea vitelor în toate cele 12 luni ale anului era o absurditate din punct de vedere tehnic.

Și în cazul comenzilor oficiale de produse pentru aprovizionarea Istanbulului, numărul informațiilor documentare este mai scăzut pentru secolul al XVII-lea, poruncile de acest fel fiind mai numeroase în secolul al XVIII-lea. Mai mult, către mijlocul secolului al XVIII-lea autoritățile otomane au manifestat o tendință destul de clară de a insista pe caracterul regulat, permanent, al unora dintre aceste solicitări. Exemplul cel mai bine cunoscut este așa-numita *mukayese*, adică obligația Țării Românești de a trimite o anumită cantitate de grâne la Brăila pentru a fi apoi expediate la Istanbul⁴⁵. Acest sistem a fost instituit în 1756 și a

⁴¹ Andrei Oțetea, *Pătrunderea comerțului românesc în circuitul internațional (în perioada de trecere de la feudalism la capitalism)*, București, 1977, p. 42.

⁴² Mihai Maxim, *Regimul economic...*, p. 1751-1752.

⁴³ Mihnea Berindei, Gilles Veinstein, *L'Empire ottoman et les pays roumains 1544-1545*, Paris-Cambridge, 1987, p. 48-49.

⁴⁴ Rezumatul în Nicolae Iorga, *Documente și cercetări asupra istoriei financiare și economice a Principatelor Române, București*, 1900, p. 178-179, și Mihail Guboglu, *Catalogul...*, vol. II, p. 41; text integral la Mihai Maxim, *Tureckie dokumenti...*, doc. 6.

⁴⁵ Maria Matilda Alexandrescu-Dersca, *Contribution à l'étude de l'approvisionnement en blé de Constantinople au XVIII^e siècle*, „Studia et Acta Orientalia”, I, 1957, p. 13-37.

funcționat până în 1769, căzând în desuetudine în timpul ocupației ruse și fiind apoi abolit oficial în 1774. Cantitățile angajate, deși importante, nu erau totuși prea mari: astfel, prin *mukayese* se trimiteau 35000 de *kile* de Brăila, ceea ce însemna 10000-11000 tone de cereale⁴⁶. La o populație a Țării Românești care în secolul al XVIII-lea a crescut de pe la 600000 la circa 1 milion de locuitori, și având în vedere un consum mediu de circa 200 kg cereale pe cap de locuitor, rezultă că cerealele trimise prin *mukayese* reprezentau mai puțin de 10% din consumul intern al Țării Românești, și probabil doar cam 5% din producția anuală a acesteia.

Desființarea *mukayese*-lei în 1774 nu a însemnat și încetarea cererilor otomane oficiale pentru produsele Țărilor Române, ci doar revenirea la cererile ocazionale. Din cauza caracterului lor neregulat, impactul acestora este greu de evaluat din punct de vedere statistic. Datele disponibile par să indice cantități mai mari decât cererile regulate anterioare, dar nu cu mult. De exemplu, potrivit unui memoriu al divanului Țării Românești⁴⁷, în 1782 au fost trimise pentru a răspunde unor asemenea solicitări oficiale 712150 chile de Istanbul de cereale, adică aproximativ 18000 tone. Alte cereri vizau vitele, oile, seul, ceara, sarea, caii etc. Pentru români problema nu erau atât cantitățile, care numai arareori erau mai mari decât disponibilitățile, cât modalitățile de plată pentru aceste mărfuri. Două aspecte erau cruciale în această privință: mai întâi, dacă se aplica prețul pieței sau dimpotrivă se stabilea de către autoritățile otomane un preț oficial de stat (*fiat-i miriyye*), apoi, dacă banii erau dați de dregătorii otomani care efectuau preluarea sau dacă plata urma să fie făcută de domn; în acest ultim caz, funcționa principiul ca suma plătită de domn să fie scăzută din haraci, dar neregulile nu au lipsit și în unele cazuri vistieria ieșea în pagubă, scoțându-și apoi părleala pe seama contribuabililor.

Dacă ar fi să facem bilanțul, negoțul în care statul era participant activ nu pare impresionant din punct de vedere cantitativ. Desigur, ponderea sa în ansamblul raporturilor româno-otomane a variat de-a lungul timpului, culminând în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea și scăzând apoi mai ales după 1802⁴⁸. Dacă avem în vedere estimarea lui Robert Mantran că în secolul al XVIII-lea statul asigura doar circa 10% din alimentele care ajungeau la Istanbul⁴⁹, atunci

⁴⁶ Potrivit lui Nicolae Stoicescu *Cum măsurau strămoșii. Metrologia medievală pe teritoriul României*, București, 1971, p. 209, o chilă de Brăila conținea în secolul al XVIII-lea 240 de ocale, ceea ce însemna că ea cântărea – depinzând și de caracteristicile diverselor soiuri de grâne – ceva mai mult de 300 kg.

⁴⁷ V. A. Urechia, *Istoria românilor*, vol. I, București, 1891, p. 277.

⁴⁸ Maria-Mathilde Alexandrescu-Dersca Bulgaru, *Sur le Régime de la Domination Ottomane dans les Principautés Roumaines à l'Époque Turco-Phanariote (1711, 1714-1821)*, in *IX. Türk Tarih Kongresi, Ankara: 21 25 Eylül 1981*, II. Cilt, Ankara, 1988, p. 1034.

⁴⁹ Robert Mantran, *Centralisation administrative et financière. Problèmes du ravitaillement d'Istanbul aux XVII^e & XVIII^e s.*, în *Istanbul à la jonction des cultures balkaniques*,

cota-parte a statului otoman în importurile din Țările Române era de obicei mai mare decât se întâmpla în cazul altor părți ale lumii otomane. Dar, chiar dacă statul otoman a considerat util să se implice mai mult în procurarea produselor românești decât în cea a unor produse din teritoriile aflate sub directă sa administrație, per total rolul său era eclipsat de operațiunile efectuate de negustorii otomani.

În Țara Românească și în Moldova au acționat negustori otomani care difereau atât din punct de vedere al posibilităților economice, cât și din punct de vedere social. Statutul lor legal în Țările Române depindea în mare măsură de confesiune, respectiv negustorii ortodocși beneficiau de oportunități superioare comparativ cu musulmanii, evreii și armenii⁵⁰. Dincolo însă de nuanțele statutelor juridice, negustorii veniți din teritoriile otomane beneficiau de considerabile avantaje economice în relația cu partenerii lor munteni și moldoveni. În primul rând, ei puteau profita de fenomenele recurente de „foame monetară” care survineau în Țările Române, fenomene cauzate în special de nivelul ridicat al dărilor, care la rândul său era pricinuit de plățile politice către Istanbul. În strânsă legătură cu penuria monetară erau datoriile contractate de mulți dintre furnizorii români, fie ei domni, boieri sau țărani, cu atât mai mult cu cât deseori aceste datorii erau rambursate direct în natură⁵¹. În felul acesta penuria monetară și cătușele creditului se potențau reciproc, silindu-i pe munteni și pe moldoveni să vândă cantități sporite din produsele lor la prețuri scăzute. Abuzurile pe care le comiteau uneori negustorii otomani, în special musulmanii care și-au dat repede seama că domnii nu puteau prea ușor să-i tragă la răspundere, au contribuit și ele în a conferi raporturilor dintre români și otomani un caracter asimetric, chiar și atunci când din punct de vedere formal comerțul era „liber”.

Poziția deja avantajoasă de care se bucurau negustorii otomani care operau în Țările Române era susținută de autoritățile otomane nu numai în mod indirect,

méditerranéennes, slaves et orientales, aux XVI^e-XIX^e siècles, București, 1977, p. 67; vezi de asemenea, idem, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris, 1962, și *Le rôle de l'État ottoman dans la gestion et les activités économiques du port d'Istanbul aux XVI^e et XVII^e siècles*, în *I porti come impresa economica*. Atti della «Diciannovesima Settimana di Studi» 2-6 maggio 1987, a cura di Simona Cavaciocchi, Firenze, 1988, p. 369-379.

⁵⁰ Maria-Matilda Alexandrescu-Dersca, *Despre regimul supușilor otomani în Țara Românească în veacul al XVIII-lea*, în „Studii. Revistă de istorie”, 14, 1961, nr. 1, p. 87-113; eadem, *Sur le régime des ressortissants ottomans en Moldavie (1711-1829)*, în „Studia et Acta Orientalia”, V-VI, 1967, p. 143-182; Ion-Radu Mircea, *Sur les circonstances dans lesquelles les Turcs sont restés en Valachie jusqu'au début du XVII^e siècle*, în „Revue des études sud-est européennes”, V, 1967, nr. 1-2, p. 77-86; Mustafa A. Mehmed, *Despre dreptul de proprietate al supușilor otomani în Moldova și Țara Românească în secolele XV-XVIII*, în „Cercetări istorice” (serie nouă), III, 1972, p. 65-81.

⁵¹ Ioan Caproșu, *O istorie a Moldovei prin relațiile de credit până la mijlocul secolului al XVIII-lea*, Iași, 1989.

ci și prin intervenții explicite pe lângă domnii români, care trebuiau să vegheze ca acești negustori să nu fie păgubiți de cineva și să poată obține profit. Dar relația dintre Poartă și negustorii otomani nu era univocă. Statul se folosea de negustori pentru asigurarea aprovizionării capitalei și chiar a armatei, și deseori le dădea la mână firmane care îi ajutau să obțină mărfurile de la producători în condiții avantajoase. Mai mult, autoritățile otomane ajutau deseori pe negustorii din capitală să elimine concurența comercianților locali. De exemplu, atunci când moldovenii au încercat să transporte ei înșiși sarea de la Galați la Istanbul, negustorii otomani din Istanbul au obținut un ordin sultanal interzicând această tentativă⁵². În ciuda acestor puncte de convergență, negustorii otomani și Poarta aveau interese divergente cel puțin în două privințe: menținerea capacității Țărilor Române de a-și achita obligațiile financiare față de vistieria imperială și problema prețului de vânzare a mărfurilor pe piața otomană. Deseori suspicioase față de negustori și urmărind cu prioritate interesele lor fiscal-financiare⁵³, autoritățile otomane s-au dovedit deseori sensibile la plângerile românești că abuzurile negustorilor otomani vor împiedica plata dărilor și deci îndeplinirea obligațiilor financiare față de statul otoman. Cum ordinele imperiale recomandând moderație și legalitate nu erau întotdeauna suficiente, Poarta a trebuit să aprobe expulzarea unor categorii de negustori otomani din Țările Române⁵⁴ sau să restrângă accesul otomanilor în Țările Române la un număr limitat de negustori înarmați cu permise speciale⁵⁵. Aceste restricții nu erau numai concesiile făcute domnilor și boierilor

⁵² Valeriu Veliman, *op. cit.*, p. 201.

⁵³ Pentru primatul considerentelor fiscale în definirea politicii economice otomane, vezi Halil Inalcik, *The Ottoman Economic Mind and Aspects of the Ottoman Economy*, în „The Bulletin of the School of Oriental and African Studies”, 1970, p. 207-218.

⁵⁴ Exemplul cel mai cunoscut sunt lazii din zona Trapezuntului, expulzați din Țara Românească în 1712 (Valeriu Veliman, *op. cit.*, p. 82), și din Moldova în 1747 (*ibidem*, p. 302-305).

⁵⁵ Încă din secolul al XVI-lea Murad al III-lea a poruncit ca oile muntene să fie vândute numai negustorilor împuterniciți cu firmane speciale (Mustafa A. Mehmed, *Documente turcești...*, vol. I, p. 129), dar limitările au devenit mult mai drastice în secolul al XVIII-lea. De exemplu, în 1731 Mahmud I a poruncit ca numai 20-25 „dintre acei negustori musulmani cunoscuți ca având stare bună și înregistrați ca fiind de onoare și renumiți prin înțelepciune și cinste și pricepuți și de încredere și preferați de toți” să poată rămâne pentru a face comerț în Țara Românească (Valeriu Veliman, *op. cit.*, p. 195), în timp ce în 1755 s-a stabilit ca numai 50 de negustori otomani să poată veni să se stabilească la Iași (*ibidem*, p. 336). Respectarea acestor restricții a fost întotdeauna problematică, mai ales că negustorii înregistrați tindeau să extindă privilegiul obținut și asupra agenților și asociațiilor lor, ceea ce obliga autoritățile să intervină. Nevoile economice și petițiile negustorilor otomani au determinat pe sultanul Mustafa al III-lea să consimtă sporirea numărului „fermanliilor” autorizate să intre în Țara Românească, mai întâi la 100, apoi la 200 de negustori (Mustafa A. Mehmed, *Documente turcești...*, vol. I, p. 294-302). După 1774 musulmanilor le-a fost interzis să mai intre în principate, exceptând un număr fix de negustori ai Capanului, înregistrați într-un registru special (*ibidem*, vol. II, p. 2-8; Valeriu Veliman, *op. cit.*, p. 473-474). În anii următori aceste restricții au fost repetate, dar aplicarea lor nu a putut fi nici acum prea strictă.

români, sau după 1774 Rusiei, ci și modalități prin care Poarta își întărea controlul asupra negustorilor.

-Încă și mai complicate erau disputele referitoare la prețuri. Tradiția musulmană și practicile otomane referitoare la regimul prețurilor erau deosebit de contradictorii⁵⁶. Chiar dacă preferau prețurile fixate oficial prin *narh*, autoritățile otomane au intuit faptul că uneori prețurile libere ale pieții erau mai eficiente în procurarea produselor necesare. Oscilațiile autorităților între prețurile fixate administrativ și cele stabilite de piață au fost amplificate de presiunile pe care diferitele grupuri interesate – consumatorii din Istanbul, negustorii, domnii români și puterile străine, îndeosebi Rusia – le exercitau pentru a impune măsuri într-un sens sau în altul. Exasperarea autorităților otomane din cauza acestor presiuni și mai ales din cauza faptului că realitatea economică scăpa de sub controlul lor este exprimată deosebit de sugestiv de Selim al III-lea în ianuarie 1801: „Vizirul meu: Chestiunea zaherelei a devenit foarte ciudată. Auzind de necazurile poporului, că „nu se găsește absolut nimic!”, mă necăjesc și eu. Să se adauge la preț, să se facă orice, dar să se aducă zaherele. Cervișul care venea cu 40 de parale nu se găsește azi nici cu 3 guruși. Prețul cerut de negustorul aducător e foarte nepotrivit cu prețul fixat (*narh*). E de două ori mai scump. Carnea, săpunul și celelalte, toate, sunt la fel. Nu se poate așa! E iarnă! E sfântul Ramazan! Să se caute să fie procurate!”⁵⁷.

De regulă furnizorii români erau stânjeniți de încercările otomane de a impune prețuri fixe. Existau însă și situații când evoluția liberă a pieței tindea să conducă spre scăderea prețurilor, și atunci domnul și boierii nu ezitau să ceară Porții să intervină pentru ca negustorii otomani „să respecte întocmai prețurile fixate”⁵⁸; este adevărat că nu știm cât de sensibile au fost autoritățile otomane în acest caz la solicitările românești.

Prețurile nu erau singura sursă de situații conflictuale. Veniturile vamale reprezentau și ele o miză importantă în relațiile româno-otomane. Se știe deja că domnii români primeau în secolul al XVI-lea o parte din veniturile vămile de la Dunăre⁵⁹, ceea ce, dincolo de unele momente de tensiune în legătură cu exacta

⁵⁶ Ömer Lütfi Barkan, *Caractère religieux et caractères séculier des institutions ottomanes*, în Jean-Louis Bacqué-Grammont, Paul Dumont (ed.), *Contributions à l'histoire économique et sociale de l'Empire ottoman*, (Collection Turcica III), Leuven-Paris, 1983, p. 48-51; Cemal Kafadar, *When Coins Turned Into Drops of Dew and Bankers Became Robbers of Shadows: The Boundaries of Ottoman Economic Imagination at the End of the Sixteenth Century* (teză de doctorat nepublicată, McGill University, 1986, p. 111-136).

⁵⁷ Mustafa A. Mehmet, *Documente turcești...*, vol. III, p. 132-133.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 135.

⁵⁹ Bistra Tvetkova, *Regimul schimbului economic dintre teritoriile de la nord și sud de Dunăre în secolul al XVI-lea*, în *Relații româno-bulgare de-a lungul veacurilor (secolele XII-XIX)*, vol. I, București, 1971, p. 130-138.

împărțire a acestor venituri, făcea ca ei să fie cointeresați în creșterea volumului general al comerțului. Mai mult, începând cu Matei Basarab domnia Țării Românești a reușit să preia în totalitate arenda vămilei dunărene pe sare în schimbul adăugării echivalentului acesteia la haraci⁶⁰. Dincolo de aceste forme de cooperare, nu au lipsit nici situațiile când domniile române au intrat în conflict cu guvernatorii otomani din preajma Țărilor Române sau cu arendașii vămilei otomane cu privire la diversele venituri vamale din regiune. Un exemplu caracteristic este solicitarea din 1723 a lui Nicolae Mavrocordat ca Poarta să închidă punctul vamal de la Gârla, de lângă Turnu, care concura cu schela munteană mai veche de la Slatina; dintre argumentele aduse de domnul Țării Românești menționăm, pe lângă deja clasică idee că scăderea veniturilor domniei va afecta nivelul plăților către Poartă, și insinuarea că prin schela otomană se scurg spre Oltenia stăpânită pe atunci de austrieci nu numai mărfurile obișnuite, ci și „multe și felurite lucruri dintre cele prohibite”⁶¹. După cum lesne se poate vedea, domniile române nu ezitau să încerce să folosească uneori în folos propriu predispoziția autorităților otomane spre interzicerea la export a unor mărfuri.

Complexitatea raporturilor româno-otomane este ilustrată și de un alt exemplu. De regulă autoritățile otomane erau interesate să asigure o aprovizionare abundentă a Istanbulului cu tot felul de mărfuri, și atunci încurajau sosirea produselor românești în capitala otomană. Totuși, în 1787, la cererea arendașului Seid Halil, care se plânse că tutunul românesc concura pe cel produs în teritoriile otomane, îndeosebi în Grecia, sultanul a interzis exportul tutunului din Moldova și Țara Românească spre Imperiul otoman, poruncind ca acesta să fie vândut numai pe piața internă⁶². Desigur, s-ar putea argumenta că tutunul nu era vital pentru aprovizionarea Istanbulului, și faptul este neîndoielnic corect, dar trebuie totuși remarcat că „provizionismul” otoman era mai puțin o chestiune de principiu, cât una de interes practic, și era deci abandonat atunci când interesul otoman o cerea.

Cu această observație credem că putem deja să tragem câteva concluzii mai generale cu privire la raportul dintre politică și comerț în relațiile româno-otomane.

Mai întâi, nu se poate nega faptul că factorii politici au intervenit adeseori în desfășurarea comerțului româno-otoman. Au intervenit distorsionând jocul forțelor pieței atât autoritățile otomane, cât și domniile române; desigur, exista o disproporție de putere politică, și atunci intervențiile domniilor române au fost mai puțin susținute și eficiente decât cele ale autorităților otomane. Acceptând deci faptul că

⁶⁰ Mustafa A. Mehmet, *Documente turcești...*, vol. I, p. 197-199. Această arendă a vămilei dunărene pe sare a fost păstrată de domniile muntene și în secolul al XVIII-lea, în pofida încercării unui grup de arendași de impozite din Istanbul de a o prelua în anul 1728 (*ibidem*, p. 212-216).

⁶¹ Valeriu Veliman, *op. cit.*, p. 162.

⁶² Mustafa A. Mehmet, *Documente turcești...*, vol. II, p. 135 și 148-150

negoțul dintre Țările Române și Imperiul otoman nu a fost liber de intervenția politicului, trebuie imediat să subliniem faptul că nicidecum în secolele XVI-XIX nu a existat un monopol otoman asupra comerțului Țărilor Române. Nicidecum în acest timp nu a existat o regulă unitară, stabilă, care să dea conținut conceptului eronat de **monopol comercial otoman**⁶³. Au existat în schimb mai multe tipuri de intervenții politice, ocazionale sau recurente, prin care factorii politici din Imperiul otoman (și atât cât le-a stat în putință cei din Țările Române) au încercat să-și promoveze diversele interese economice.

În legătură cu aceste intervenții, trebuie observat că majoritatea restricțiilor edictate de autoritățile otomane au survenit în două perioade distincte, a doua jumătate a secolului al XVI-lea și anii 1730-1820, în timp ce numărul lor scade în secolul al XVII-lea și în deceniul 3 al secolului al XIX-lea. Credem că această distribuție în timp nu este întâmplătoare. Ea coincide cu așa-numitele „faze A” ale economiei europene, faze când creșterea economică generală a determinat o sporire a cererii central-europene pentru produsele românești, care risca să le deturneze de pe piața otomană, sau să le mărească prețurile, afectând astfel interesele otomane. În acest caz, intervențiile politice ale Porții, fie ele sub forma cererilor oficiale de produse, fie sub cea a interdicțiilor de export, fie sub alte forme, erau doar tipice măsuri anticiclice, iar rezultatul lor practic era inevitabil mediocru⁶⁴. Acest caracter conjunctural explică într-o bună măsură variabilitatea și chiar inconsecvențele politicii otomane, prevalența măsurilor ocazionale asupra celor permanente sau pe termen mai lung.

Această observație trebuie imediat nuanțată în funcție de diversele categorii de mărfuri. Trebuie astfel să facem distincția între mărfurile care puteau fi vândute atât în teritoriile otomane cât și în Europa creștină (vite, piei, seu, sare, cai etc.) și produsele care – din motive tehnice sau culturale – erau orientate aproape exclusiv spre piața otomană (cereale, ovine, lemn etc.). În mod evident, conjunctura europeană era relevantă numai pentru prima categorie de mărfuri, în timp ce pentru cea de-a doua prevalau condițiile de pe piața otomană. Se cuvine deci să avem în vedere în egală măsură și evoluțiile economiei otomane, atât în privința cererii cât și în cea a ofertei proprii, cu atât mai mult cu cât măsurile intervenționiste ale Porții răspundeau în primul rând unor stimuli otomani și doar indirect variațiilor conjuncturii europene.

⁶³ Am preferat aceste formulări tranșante, deoarece enunțarea aceluiași idei într-o formă ceva mai nuanțată încă din 1990 (vezi Bogdan Murgescu, *Avatarurile unui concept...*, p. 841) nu a descurajat pe diverși istorici să folosească în continuare cu exuberanță acest concept defectuos, care eludează în mod flagrant orice rigoroasă terminologică.

⁶⁴ Am formulat această idee mai întâi în Bogdan Murgescu, *Impactul conjuncturii europene asupra comerțului românesc în a doua jumătate a secolului al XVII-lea*, în „Revista de istorie”, 41, 1988, nr. 6, p. 588 și mai explicit apoi în idem, *Avatarurile unui concept...*, p. 843.

Totodată, se cuvine să revenim la oscilațiile și inconsecvențele politicii otomane în ceea ce privește comerțul cu Țările Române. După cum am arătat, de cele mai multe ori ele își aveau originea în contradicția dintre interesele fiscal-financiare ale Porții și interesul politic de a menține prețurile scăzute la Istanbul, ca și în divergențele dintre interesele autorităților centrale și cele ale negustorilor sau ale administrațiilor provinciale. Dar, poate că incapacitatea Porții de a adopta o politică sistematică într-un sens sau în altul, și apelul repetat la cutumă, deși „obiceiul” era extrem de maleabil și putea fi manipulat în multiple feluri⁶⁵, nu erau neapărat simptome de neputință, cât mai ales semne de pragmatism, care măreau și nu micșoreau capacitatea statului otoman de a promova interesele sale (pentru a nu mai vorbi de interesele uneori foarte specifice ale elitelor otomane). Pe de altă parte, ineficiența multora dintre măsurile otomane nu a fost determinată de faptul că Țările Române aveau un statut de autonomie în raport cu Poarta; dimpotrivă, unii dintre domnii români erau chiar excesiv de cooperanți, sau cel puțin făceau paradă de zelul lor în îndeplinirea poruncilor otomane⁶⁶, iar rolul statului în aprovizionarea Istanbulului de către Țările Române era probabil mai mare decât în cazul provinciilor otomane obișnuite. Adevărata cauză a eficienței scăzute a măsurilor otomane rezidă în limitele tehnice ale vremii, care făceau ca nici un stat să nu poată controla efectiv și durabil economia; desigur, măsurile politice influențau procesele economice, dar rareori conduceau la efectele anticipate în mod oficial.

Încercând în final să încadrăm discuția referitoare relațiile româno-otomane în dezbaterea mai largă cu privire la ponderea relativă a mecanismelor redistributive și a celor comerciale în funcționarea sistemului otoman, trebuie mai întâi să observăm că în secolul al XVI-lea elementul cel mai dinamic au fost plățile politice ale Țărilor Române către Istanbul, care au depășit ca volum schimburile comerciale. Această situație s-a modificat după 1594, și, chiar dacă ulterior plățile politice au crescut din nou, îndeosebi în secolul al XVIII-lea, ele nu au mai reușit să țină pasul cu volumul și el în creștere al tranzacțiilor comerciale. Dacă ar fi să ne luăm numai după raporturile româno-otomane, atunci în secolul al XVI-lea Imperiul otoman era în mai mare măsură un imperiu-univers bazat pe mecanismele politice de redistribuire a excedentelor economice, în timp ce în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea el a căpătat tot mai mult caracteristicile unei economii-univers bazate pe mecanismele comerciale. Desigur, metodologic este

⁶⁵ Vezi și Viorel Panaite, *Cutumă în relațiile româno-otomane (secolele XVI-XVIII). Puncte de plecare pentru o discuție istoriografică*, în „Anuarul Institutului de Istorie A. D. Xenopol”, XXX, 1993, p. 507-522.

⁶⁶ De exemplu, Alexandru Callimachi, domnul Moldovei, scria că și-a trimis oamenii să rechițișioneze recoltele încă înainte de a fi strânse și a avut grijă ca boabele ce trebuiau să fie trimise la Istanbul să fie „foarte curate și alese” (Mustafa A. Mehmet, *Documente turcești...*, vol. III, p. 89-90).

inacceptabil să tragem concluzii cu privire la un întreg cum era Imperiul otoman pornind numai de la o parte a acestuia, și anume raporturile româno-otomane. Și totuși, sugestiile oferite de studiul raporturilor româno-otomane sunt concordante cu concluziile la care au ajuns renumiții otomaniști cu privire la alte aspecte ale evoluției lumii otomane, cum ar fi de exemplu scăderea către 1600 a părții controlate de stat din produsul social⁶⁷, rolul sporit al relațiilor marfă-bani și al posesorilor de capital din afara elitelor tradiționale, care, chiar și fără a ajunge să predomină în marile dregătorii, au avut un cuvânt tot mai mare în funcționarea întregului sistem otoman⁶⁸. După unii gânditori contemporani cu evenimentele, ca și după unii istorici din zilele noastre, evoluțiile de mai sus sunt simptome ale declinului otoman⁶⁹, care s-ar fi instalat la sfârșitul secolului al XVI-lea; după alți istorici ele sunt semne ale adaptării la cerințele epocii, ale instaurării unui stat modern în lumea otomană⁷⁰. Fără a intra acum în meandrele acestei dispute, să consemnăm doar faptul că incapacitatea factorilor politici otomani de a controla efectiv procesele economice din interiorul lumii otomane s-a reflectat și în raporturile dintre Imperiul otoman și Țările Române.

TRADE AND POLITICS IN THE RELATIONSHIP BETWEEN THE
OTTOMAN EMPIRE AND THE ROMANIAN PRINCIPALITIES
(16th-18th centuries)

Abstract

This study analyses the way trade and politics interfered in the relationship between the Ottoman Empire and the Romanian Principalities. Integrated only loosely in the Ottoman political system, the Romanian Principalities paid a tribute and preserved during the whole period a special political status. Yet, the Ottoman impact caused a complex restructuring of the Romanian Principalities, which were economically tied to the Ottoman territories and especially to Istanbul. In this relationship trade and politics reinforced and competed one with another. The Ottoman financial demands forced the Romanian Principalities to increase taxation and the cash shortage on the Romanian market strengthened the

⁶⁷ Halil İnalcık, *Military and Fiscal Transformation in the Ottoman Empire, 1600-1700*, în „Archivum Ottomanicum”, VI, 1980, p. 283-337.

⁶⁸ Klaus Röhrborn, *Untersuchungen zur osmanischen Verwaltungsgeschichte*, Berlin, 1973.

⁶⁹ Pentru această opinie vezi îndeosebi Halil İnalcık, *Imperiul otoman. Epoca clasică 1300-1600*, București, 1996, p. 89-104

⁷⁰ Rifa'at Ali Abou-El-Haj, *Formation of the Modern State. The Ottoman Empire, Sixteenth to Eighteenth Centuries*, State University of New York Press, 1991.

bargaining position of the Ottoman merchants. For the Principalities exports soon turned out to be the only way to pay the huge sums demanded by the Porte. Therefore, Romanian exports to the Ottoman Empire and to Christian Europe soared. Dependent upon a distant demand, these exports showed a strong correlation with the cyclical evolutions of the Ottoman and European world-systems.

The Ottoman authorities interfered quite often in trade problems, but had divided interests in the Principalities. They tried to secure profitable conditions to the Ottoman merchants and also a smooth provisioning of Istanbul, but they were also interested in collecting as much political money as possible from the Principalities. The Romanian princes were therefore able to play on the Ottoman contradictions and to avoid a complete deterioration of trade terms. The author concludes that the Ottoman attempts to restrict the free trade of Wallachia and Moldavia, by enforcing fixed prices and/or by banning exports to the Christian territories, were discontinuous and conjunctural, and never aimed and/or managed to enforce a complete Ottoman monopoly on the trade of the Romanian Principalities. They harmed the Romanian economy, but met with little success from an Ottoman point of view.

The discussion of the relationship between the Ottoman Empire and the Romanian Principalities is also relevant to the debate whether the Ottoman Empire was a world-economy or a world-empire in the sense Immanuel Wallerstein defined these concepts. The experience of the Ottoman-Romanian relationship confirms the idea that the Ottoman state, as powerful as it seemed to be, simply was not strong and coherent enough to control the economy and to direct it in a predicted direction.

RĂSCOALA ȚĂRILOR ROMÂNE DIN 1594 ȘI CHESTIUNEA APROVIZIONĂRII CONSTANTINOPOLULUI

ȘTEFAN ANDREESCU

Răscoala celor trei state tributare ale Porții de la Dunărea de Jos, în contextul războiului „cel Lung” dintre Casa de Austria și Imperiul otoman, a fost reflectată într-un noian de știri, transmise fie de observatorii din zona operațiunilor militare, fie de agenții diplomatiци de la curțile apropiate, inclusiv de la Stanbul. În afară de date despre succesele înregistrate de partea creștină și de pierderile provocate otomanilor, începând din primăvara anului 1595 printre aceste informații răsar semnale că însăși capitala uriașului imperiu a fost lovită de foamete, din pricina tăierii sursei de aprovizionare de la Dunărea de Jos. Deci, pe lângă întărirea substanțială a frontului creștin, ieșirea din orbita Porții a Transilvaniei, Moldovei și Țării Românești – mai cu seamă a ultimelor două ! – a atras după sine perturbarea gravă a situației alimentare din chiar orașul de reședință al sultanilor, împrejurare cu consecințe ce nu se puteau prevedea...

În istoriografia mai veche cu privire la participarea românească la războiul „cel Lung” asemenea știri au fost consemnate fără alte comentarii¹. În genere, ele au consolidat părerea că, începând cu secolul al XVI-lea, când au intrat definitiv sub dominația Porții, țările românești extracarpatiche au jucat neconținut rolul de „cămări” ale Constantinopolului². Iar într-un studiu foarte bine cunoscut, încercând să răspundă la întrebarea „de ce n-au cucerit turcii Țările Române?” – deși puteau prea bine s-o facă! – , P. P. Panaitescu a socotit că unul din cele două motive de căpetenie a fost tocmai exploatarea lor economică, care era mai profitabilă prin intermediul vechilor stăpâni, decât în cazul introducerii

¹ A. D. Xenopol, *Istoria românilor din Dacia Traiană*, III, ed. a IV-a, București, 1988, p. 141; Ion Sârbu, *Istoria lui Mihai Vodă Viteazul domnul Țării Românești*, ed. îngrijită de Damaschin Mioc, Timișoara, 1976, p. 138-139 și 141; N. Iorga, *Istoria lui Mihai Viteazul*, ed. îngrijită de N. Gheran și V. Iova, București, 1968, p. 160-161.

² Lia Lehr, *Comerțul Țării Românești și Moldovei în a doua jumătate a secolului XVI și prima jumătate a secolului XVII*, în „Studii și materiale de istorie medie”, IV, 1960, p. 245-246; M. Berza, în tratatul *Istoria României*, II, Ed. Acad., București, 1962, p. 785-787; Maria Alexandrescu-Dersca, *Quelques données sur le ravitaillement de Constantinople au XVI^e siècle*, în: *Actes du premier Congrès International des Études balkaniques et sud-est européennes*, III, *Histoire*, Sofia, 1969, p. 661-672 (în special p. 670-671).

administrației otomane directe³. Așadar, din acest unghi de vedere, poziția esențială deținută de țările românești în sistemul economic otoman, în primul rând în raport cu problema aprovizionării străvechii capitale de pe țărmurile Bosforului, a fost percepută mereu aproape ca ceva de la sine înțelese.

De curând, tânărul istoric Bogdan Murgescu, într-un incitant articol, a pus la îndoială întreagă această perspectivă, pornind chiar de la efectul luptelor de la Dunăre din 1594-1595 asupra situației alimentare din Istanbul. Domnia sa admite, pe temeiul câtorva din știrile transmise din capitala imperiului, că fenomenul de criză, reflectat și în evoluția prețurilor alimentelor, a fost „real și indubitabil”. Dar el nu s-a datorat răscoalei Țării Românești și Moldovei din noiembrie 1594. Pe de o parte, cerealele erau expediate către Istanbul, încărcate pe corăbii ce coborau pe Dunăre și apoi navigau pe Marea Neagră, până la începutul toamnei, ulterior, din noiembrie și până în februarie, navigația fiind întreruptă. De asemenea, bovinele și ovinele, ce erau trimise vii, pe căile terestre, aveau nevoie de pășuni în timpul drumului, ceea ce înlătură iarăși sezonul toamnei târzii și al iernii pentru aprovizionarea cu carne din țările române. În al doilea rând, dl. Murgescu a încercat să calculeze, cu aproximație, ce procent reprezentau alimentele din țările române în cadrul consumului populației din Istanbul, pe care o estimează la „circa 500000 de locuitori”, către sfârșitul secolului al XVI-lea. Și rezultatul calculelor sale este următorul: Țara Românească și Moldova „luate împreună asigurau între 10% și 20% din consumul de carne al capitalei otomane și sensibil mai puțin de 10% din consumul său de cereale”. Sunt, într-adevăr, procente suficient de mici spre a desprinde încheierea că răscoala statelor de la Dunărea de Jos nu a putut „în nici un caz să dea peste cap întreaga aprovizionare a capitalei otomane și să provoace o criză de severitatea celei din primăvara anului 1595”. Atunci, care a fost motivul real al crizei?

Potrivit d-lui Bogdan Murgescu, „cheia” pentru găsirea răspunsului se află într-un document din 4 martie 1595, în care se consemna, la Constantinopol, printre măsurile luate de autoritățile otomane, și că „se poruncise ca tot grâul din preajma Mării Negre, din ținuturile Anatoliei, să fie trimis la Dunăre, pentru

³ P. P. Panaitescu, *Interpretări românești (Studii de istorie economică și socială)*, ed. a II-a, îngrijită de Ștefan S. Gorovei și Maria Magdalena Székely, București, 1994, p. 114-116; discuția recentă a acestei teze, pe care o admite, a fost făcută de către turcologul român Mihai Maxim, *Țările Române și Înalta Poartă (Cadru juridic al relațiilor româno-otomane în Evul Mediu)*, București, 1993, p. 129-133. În anul 1592, semnalând fenomenul scoaterii la mezat a tronurilor din cele două țări românești extracarpătice, care le-a ruinat, venețianul Lorenzo Bernardo arăta că, în acest chip, „cava il Gran-Signore ... molto maggior utilità, che se le facesse governar da beilerbei o da pascià” (Eugenio Alberi, *Relazioni degli Ambasciatori Veneti al Senato*, Serie III-a, vol. II-o, Firenze, 1844, p. 388-389).

aprovizionarea oastei”⁴. Astfel, lipsurile din capitală au fost în realitate generate de dirijarea cu prioritate a resurselor alimentare spre armatele otomane de la Dunăre și de pe frontul din Ungaria. Cum, însă, „autoritățile otomane nu puteau explica populației exasperate de lipsuri că armata este mai importantă decât Capitala..., au preferat să lase să se înțeleagă că ghiaurii rebeli erau de vină pentru această nenorocire”. Am avea, deci, de-a face cu o tipică operație de „intoxicare propagandistică”! Iar concluzia demersului de care ne ocupăm este că „ridicarea antiotomană a Țărilor Române a fost nu cauza, ci justificarea oficială pentru criza alimentară de la Istanbul în primăvara anului 1595”⁵.

Mărturisim că, deși ingenioasă, demonstrația d-lui Murgescu nu ne-a convins. De aceea am socotit că întreaga discuție merită a fi reluată. Și, în acest scop, vom trece și noi în revistă, mai întâi, o serie de repere documentare, din preajma și din timpul crizei din 1595. În chip intenționat vom lăsa deoparte, deocamdată, indiciile care îngăduie, după părerea noastră, lămurirea cu adevărat a originilor crizei.

1. Într-un raport al său din 3/13 februarie 1594, așadar puțin anterior izbucnirii războiului Țărilor Române, ambasadorul englez la Poartă, Edward Barton, un om extrem de bine informat, era în măsură să relateze despre discuțiile dregătorilor otomani asupra drumului pe care trebuiau îndreptate forțele auxiliare tătare, spre a ajunge în Ungaria. Unul din aceste drumuri străbătea Podolia și ar fi fost primejdios din pricina unei eventuale intervenții polone. Celălalt trecea prin Moldova și Țara Românească, dar utilizarea lui de către tătari ar fi provocat „infinite pagube sultanului, întrucât cea mai mare parte a proviziilor pentru Constantinopol vin din aceste două provincii” (*the other of infinit damadge unto the Grand Signor in as much as the cheifest part of the victualing of Constantinople, cominge out of those two provinces*)⁶. Și, trebuie adăugat numaidecât, în

⁴ Alexandru Ciorănescu, *Documente privitoare la istoria românilor culese din Arhivele din Simancas*, București, 1940, nr. CCXXXIII, p. 109; act reeditat în: *Mihai Viteazul în conștiința europeană*, IV, București, 1986, nr. 9, p. 41.

⁵ Bogdan Murgescu, *Au provocat românii foametea de la Istanbul, din 1595?*, în „Magazin Istoric”, an. XXIX, 1995, 11, p. 22-24 și 39; vezi și Idem, *Did Moldavia and Walachia export grains during the 16th century?*, în vol. *Miscellanea in honorem Radu Manolescu emerito*, ed. de Zoe Petre și Stelian Brezeanu, București, 1996, p. 190-196.

⁶ E. D. Tappe, *Documents concerning Rumanian History (1427-1601), collected from British Archives*, London, The Hague, Paris, 1964, nr. 92, p. 63. Pe de altă parte, bailul Marco Zane susținea, în 31 decembrie 1593, că de la Poartă a plecat către Crimeea porunca de a ajunge în Ungaria „per li confini della Polonia” (Eudoxiu de Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria românilor*, IV-2, București, 1884, nr. CXXXVII, p. 174-175).

vara lui 1594, hanul Gazi Ghirai, deși a pătruns în Moldova, până la urmă a ajuns în Ungaria prin Pocuția și prin pasurile Maramureșului⁷.

La fel de grăitoare pentru perspectiva otomană asupra însemnătății economice a celor trei state de la Dunărea de Jos este și următoarea știre, consemnată la Constantinopol în 13 decembrie 1594: sultanul și dregătorii săi (*i Bassà*) erau foarte preocupați de răscoala acestora, deoarece „au pierdut un venit de un milion, pe care <sultanul> îl culegea din acele țări și din Transilvania, și pentru proviziile de grâne, carne, miere, ceară, cai și alte lucruri, care de acolo se aduceau pe Dunăre la Constantinopol în mari cantități”⁸. Este vrednic de subliniat că această știre este anterioară cu câteva luni celor dintâi ecouri ale scumpirii excepționale a alimentelor în capitala otomană și izbucnirii foametei. Avem de-a face, în fapt, cu evaluarea consecințelor pierderii controlului asupra celor trei state în mediile politice otomane, înainte ca acestea să devină o realitate vizibilă⁹.

Să trecem acum în tabăra adversă. Foarte probabil în octombrie 1594, când a revenit la Praga însoțit de un sol al lui Aron vodă, emisarul imperial Giovanni de' Marini Poli a întocmit un lung raport asupra misiunii îndeplinite de el, în Transilvania și Moldova, în cursul verii precedente, în vederea pregătirii ridicării lor la luptă contra Porții. Către sfârșitul raportului său, Marini Poli estima numărul de oșteni ce vor putea oferi cauzei creștine Moldova, Țara Românească și Transilvania. Și el adăuga numadecât: „și în felul acesta se va tăia aprovizionarea dușmanului, care în fiecare an scoate din acele provincii grâne fără număr și vite și alte alimente, și dimpotrivă <ele> s-ar da armatelor creștine”¹⁰. Trebuie spus că raguzanul Marini Poli, înainte de a se pune în slujba împăratului Rudolf II, se

⁷ N. Iorga, *Istoria lui Mihai Viteazul*, ed. cit., p. 196 și 124-125; I. Sârbu, *op. cit.*, ed. cit., p. 81-82. Vezi și Tahsin Gemil, *Un yarlig al hanului Crimeii Gazi Ghiray-Bora către domnul Moldovei Aron vodă Tiranul*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, XI, Iași, 1974, p. 245-249.

⁸ Hurmuzaki, *Documente*, XII, București, 1903, Apendice, nr. II, p. 1251. Estimarea citată a ajuns la cunoștința autorităților imperiale, devreme ce o scrisoare redactată la Praga, în 22 februarie 1595, este foarte probabil un ecou al ei (N. Iorga, *Acte și fragmente cu privire la istoria românilor*, I, București, 1895, p. 137).

⁹ De altminteri, încă din 29 noiembrie 1594, când descria evenimentele de la București, bailul Marco Venier explica motivul pentru care, după el, în ziua precedentă a fost proclamat la Poartă războiul contra celor trei state de la Dunărea de Jos; Mihai Viteazul, cu forțele reunite ale Țării Românești, Moldovei și Transilvaniei, beneficia în plus de „grande abbondanza di tutte le vetovaglie”, oastea aceasta găsindu-se „in paese grassissimo et fertilissimo”. Din contră, arăta el mai departe, răscoala de la Dunăre a tăiat turcilor posibilitatea „di condur al campo turchesco gli alimenti necessari et assediando questa città particularmente di carnagi et di latticini” (Hurmuzaki, *Documente*, III-1, București, 1880, nr. XXXII, p. 465). Sigur că bailul nu făcea, de fapt, decât să interpreteze elemente culese chiar de la autoritățile otomane.

¹⁰ Hurmuzaki, *Documente*, III-1, nr. CLXLII, p. 205; vezi și *Călători străini despre țările române*, III, București, 1971, p. 250.

îndeletnicise cu negoțul în Țara Românească și, mai apoi – până în 1591 – a fost vameș în Moldova. Așadar, el cunoștea bine, din proprie experiență, situația raporturilor Porții cu țările românești extracarpătice.

Către sfârșitul anului 1594, adică îndată după declanșarea ostilităților la Dunărea de Jos, principele Sigismund Báthory i-a trimis la Roma solului său, italianul Fabio Genga, instrucțiuni suplimentare pentru convorbirile cu papa Clement VIII. La un moment dat (punctul 7) era scoasă în evidență ideea că pierderea Țării Românești de către otomani avea și o dimensiune economică esențială, deoarece „la Vallachia è la balia di Constantinopoli, perchè da quella provincia vengono per il Danubio trasportati grandissime quantità di grano, carne vaccine salate, butiro, ciera, miele, et per terra condotto gran quantità di bestiame, nè il serraglio particolare del Turco si prevede d'altrove per il suo vivere che di là”¹¹. Iar un sol transilvănean în Polonia, exagerând bineînțeles meritele stăpânului său, spunea – probabil în cursul unei întâlniri cu nunțul Germanico Malaspina – că Sigismund Báthory, prin atragerea Țării Românești și Moldovei de sub ascultarea sultanului „le ha leuata la cucina, soggiogendo che se bene non si sono presi luoghi, de quali sia speranza di poterli ritenere, che nientedimeno con le incursioni hà fatto l'esercito Transilvano molti danni al paese Turchesco”¹². Ca un ecou al acestei afirmații, ceva mai târziu, în 14 octombrie 1595, raportând din Cracovia știrea despre invadarea și ocuparea Țării Românești de către o numeroasă oaste otomană – estimată la ... 240000 de oșteni! – Sebastiano Montelupi comenta pentru uzul marelui duce de Toscana, Ferdinando de' Medici: „Ne si maravigli l'Altezza Vostra Serenissima che in cosi piccola provincia egli via (?) sia andato con cosi grosso esercito perchè la Moldavia <de fapt, Țara Românească> è la cucina di Constantinopoli”¹³.

În fine, într-o audiență pe care i-a acordat-o solului polon Lubienecki, la București, în 27 iulie 1595, adică în ajunul pătrunderii forțelor otomane în Țara Românească, Mihai Viteazul a declarat că a fost informat despre intenția turcilor de a preface țările române în pašalâcuri, din două motive: „întâi pentru că au pierdut toate veniturile pe care le cărau mai înainte de pe teritoriul Moldovei și Țării Românești: tribut, unt, miere, grâu, boi, orz, berbeci, cai; al doilea, pentru că

¹¹ Hurmuzaki, *Documente*, XII, nr. LIX, p. 24; cf. Al. Ciorănescu, *op. cit.*, nr. CCXXIII, p. 103-104. Vezi și Andrei Veress, *Documente privitoare la istoria Ardealului, Moldovei și Țării Românești*, vol. IV, București, 1932, nr. 84, p. 153 (scrisoarea lui Sigismund către Fabio Genga, din 21 noiembrie 1594, împreună cu care au fost expediate desigur instrucțiunile). Pentru misiunea inițială a lui Genga, vezi I. Sârbu, *op. cit.*, p. 112, n. 175.

¹² Claudiu Iosopescu, *Alcuni documenti inediti della fine del Cinquesento*, în „Ephemeris Dacoromana”, II, 1924, nr. XI, p. 484 (comentariu la p. 467).

¹³ Danuta Quirini-Poplawska, *Korespondencya Sebastiana i Valeria Montelupich (1576-1609)*, Wrocław, Warszawa etc., 1986, nr. 74, p. 89.

atunci când vor avea garnizoanele lor aici, mai ușor le va fi tătarilor să năvălească în toate țările creștine”¹⁴.

Credem că mărturiile de mai sus sunt suficiente spre a desprinde încheierea că în ambele tabere ale beligeranților, în preajma începerii ostilităților la Dunărea de Jos rolul economic deținut de țările românești extracarpatice – fără a uita, însă, și Transilvania¹⁵ – în cadrul sistemului otoman era foarte bine cunoscut. Este timpul deci să trecem la știrile propriu-zise asupra *efectului* produs la Constantinopol de răscoala celor trei state de la Dunărea de Jos.

Din Pera, în 6 martie 1595, bailul Marco Venier relatează că pe data de 1 martie a avut loc, la Arsenal, un consiliu de război. Ceea ce s-a discutat acolo au fost măsurile urgente ce trebuiau luate pentru războiul contra Țării Românești și Moldovei, „care pricinuește aici cea mai mare lipsă de toate proviziile, și amenință a se înrăutăți, și se spune că în Adrianopole se moare de foame”¹⁶. Peste nici două săptămâni, în 19 martie, același Marco Venier confirma și întregea: „Între altele, răsculații <munteni și moldoveni>, cucerind țărmurile unde se varsă Dunărea în Marea Neagră, țin strâns asediat acest oraș de toate proviziile. Așa încât pâinea e foarte scumpă, și ceea ce este mai rău, nu se găsește cu bani. Carnea este la un preț excesiv și asemenea este orice alt fel de mâncare, și poporul murmură și se plânge în zadar”¹⁷. Pe de altă parte, știri spaniole, tot din capitala otomană, plecate în 21 și 22 martie, vorbind de biruințele forțelor din cele trei state revoltate, arătau și că „în urma acelor izbânzi s-ar fi ivit mare foamete și lipsă în Constantinopol, nu numai de carne, cum s-a mai zis deja în alte dăți, ci mai cu seamă de pâine, care se vinde aici și puțină și rea”¹⁸. În fine, în 22 martie/1 aprilie

¹⁴ Mihai Viteazul în conștiința europeană, I, București, 1982, nr. 16, p. 107; vezi și *Călători străini*, III, p. 499 (tălmăcirea lui P. P. Panaitescu, care, în chip surprinzător, include și „porcii” între produsele luate de turci!). Pe temeiul unor scrisori ale lui Edward Barton sosite la Camenița, Andrei Taranowski relatează în 14 mai 1595 despre una din măsurile noului sultan Mahomed III, înscăunat în luna ianuarie: „Fiilor voievozilor Moldovei și Munteniei, care se pomeneau că au oarecare apropiere și drepturi la domnie, tuturor a poruncit să li se taie nasul și urechile, pentru acea pricină, că ei, negociând unul după altul domnia, au nimicit aceste țări, prin care fapt în Constantinopol este acum mare scumpete din cauza rușii acestor țări de sub puterea lui” (Ilie Corfus, *Mihai Viteazul și polonia (cu documente inedite în anexe)*, București, 1938, nr. VIII, p. 210).

¹⁵ Știm că Transilvania aprovizionă cu sare teritoriile otomane din lungul Dunării, în spațiul dintre Vidin și Buda (Tahsin Gemil, *Relațiile Țărilor Române cu Poarta otomană în documente turcești (1601-1712)*, București, 1984, nr. 47, p. 145-146). Dar nu cunoaștem în ce măsură produse transilvănene, achiziționate de negustorii otomani, apucau calea Istanbulului, contribuind la aprovizionarea lui.

¹⁶ Hurmuzaki, *Documente*, IV-2, București, 1884, nr. CLII, p. 190-191. Subliniem că majoritatea izvoarelor citate în acest paragraf au fost folosite anterior, în lucrările citate în notele 1-3. Am socotit, însă, pentru discuția de față, că este absolut necesar să le avem „sub ochi”.

¹⁷ *Ibidem*, nr. CLIII, p. 191-192; vezi și trad. lui N. Iorga, *Istoria lui Mihai Viteazul*, p. 161.

¹⁸ MVCE, IV, nr. 15, p. 48; vezi și știrea următoare, de la începutul lunii aprilie, care sună aidoma (*Ibidem*, nr. 17, p. 50).

1595, ambasadorul Edward Barton, după ce consemna ultima veste sosită la Poartă despre operațiunile militare românești la Dunărea de Jos, adăuga: „... și fiind atât de tari, căci aveau felurite corăbii și barcaze pe care le-au purtat pe numitul fluviu chiar și până la Marea Neagră, n-au îngăduit ca vreun fel de provizie, alimente sau muniții să meargă la tabăra turcească din Ungaria și au oprit tot astfel întreg transportul din aceste părți ale Mării Negre până aici, în asemenea măsură încât noi mâncăm pâinea, aici la Constantinopol, câte 60 drahme cu un penny, iar livra de berbec cu 5 pence. Ce scumpete este apoi la hotarele Ungariei, unde sunt de pază oștenii sultanului, sau mai degrabă ce mare lipsă de alimente va fi când oștile sultanului vor fi adunate cu toate la granițe, Excelența voastră își poate da seama”¹⁹. Inutil să mai subliniem că atât Marco Venier – în buna tradiție a diplomației venețiene! –, cât și Edward Barton erau observatori cât se poate de obiectivi, cu atât mai mult cu cât puterile pe care le reprezentau nu erau implicate în războiul „cel Lung”.

Rapoartele din Istanbul pentru intervalul următoarelor trei luni – aprilie, mai și iunie 1595 – nu fac decât să întregască tabloul situației grave din punct de vedere alimentar. Astfel, în 19 aprilie bailul venețian transmitea o știre despre teama turcilor că „până la această oră” Mihai Viteazul se va fi înstăpânit pe toate porturile (*le scale*) de la gurile Dunării. Teamă aceasta se iscase din faptul că „de acolo nu se înapoiază nici o navă, care de o bucată de vreme erau așteptate, demult fiind timpul prielnic navigației lor”. Așadar, corăbiile care odată cu venirea primăverii ar fi trebuit să ridice ancora din porturile din zona gurilor Dunării, negreșit încărcate cu bucate, întârziu să-și facă apariția în Bosfor... Lipsurile din capitală au ajuns atât de mari, scria el ceva mai departe, încât adesea nu se găsesc nici pâine, nici carne, chiar în condițiile în care ocaua de carne de mânzat se vindea cu 14 aspri, iar chila de grâu de calitate proastă contra 100 aspri, celălalt grâu, superior, ajungând să coste 160 de aspri pentru o chilă. În fine, același Marco Venier mai semnala că pentru viitoarea campanie otomană se aduna tot orezul disponibil, astfel încât nu se mai găsea de cumpărat în prăvălii pentru consumul orașului (*non se ne trova da comprar alle botteghe per uso della città*)²⁰.

Corăbiile din Marea Neagră au început, totuși, să sosească la Istanbul. Dar, așa cum va raporta bailul în 18 mai 1595, ele veneau zilnic încărcate nu cu provizii, ci cu ... oameni, „care fug de acolo și vin aici să mărească foamea, care depășește orice închipuire, vânzându-se cu două sute ceea ce nu prețuiește douăzeci; și în chip deosebit prețul nutrețului pentru cai s-a ridicat cu două treimi

¹⁹ E. D. Tappe, *op. cit.*, nr. 116, p. 79 (MVCE, V, București, 1990, nr. 10, p. 51; 1 drahmă – unitate de greutate, egală cu 1,772 g).

²⁰ A. Veress, *op. cit.*, IV, nr. 113, p. 198-200; același text, publicat însă sub data de 2 aprilie, și în Hurmuzaki, *Documente*, IV-2, nr. CLIV, p. 193. Chila de Istanbul echivala cu 25,7 kg. Iar ocaua măsura în greutate 1,285 kg. N. Iorga a tălmăcit cuvântul „l'occà” prin *uncia*, ceea ce nu este corect (vezi mai sus, n. 17).

mai mult decât grâu”²¹. Un grec, fugit cu corabia lui de frică să nu-i fie incendiată, i-a confirmat lui Marco Venier că toate porturile din lungul Dunării, de o parte și de alta a fluviului, începând de la Nicopole și până la vărsarea în Marea Neagră, „în număr de 15 sau 20”, erau într-adevăr cucerite de munteni și moldoveni încă de pe la sfârșitul lunii aprilie²². Tebuie observat, însă, că la Constantinopol au început să sosească, tot în cursul lunii mai, și fugari de pe coastele septentrionale ale Mării Negre. Și asta din pricina incursiunilor căzăcești, care, în chip evident, erau menite să susțină efortul de război de la Dunăre. De pildă, în 3 iunie 1595, Marco Venier era în măsură să consemneze că în portul din Istanbul au ajuns câteva corăbii cu „multe familii” fugite din Tana și îmbarcate la Caffa și la Vosporo. Această împrejurare a făcut autoritățile otomane să decidă armarea a încă patru galere, pe lângă cele patru, care abia plecaseră, cu două zile mai devreme, către Dunăre²³.

În altă ordine de idei, în raportul abia menționat bailul punea în legătură marile pregătiri otomane pentru campania contra Țării Românești și Moldovei cu teama de o răscoală generală a creștinilor din Imperiul otoman. Și el își argumenta părerea semnalând o proaspătă proclamație, potrivit căreia „toți armenii și grecii și albanezii creștini”, care în ultimii cinci ani veniseră și se stabiliseră în Constantinopol, trebuiau să părăsească orașul în termen de șase zile²⁴. Se pare că această măsură a fost într-adevăr aplicată, dar alte mărturii o raportau la problema foametei care bântuia în continuare, și în toamnă, în capitală²⁵.

Spre a ne făuri o imagine cât mai completă a situației alimentare de la Constantinopol la capătul primăverii anului 1595, vom mai trece în revistă alte câteva știri. De pildă, în 21 mai se scria de acolo că otomanii nu vor mai fi capabili în acest an de nici un efort militar. Și asta „deoarece valahii, moldovenii și transilvănenii distrug lumea și nu se găsesc aici grâne pentru trai; orzul pentru cai se vinde cu 80 de aspri chila, șase uncii de pâine pentru un aspru; carnea bovină

²¹ Hurmuzaki, *Documente*, IV-2, nr. CLVIII, p. 198-199; vezi și N. Bănescu, *Adaos la relațiile bailului Marco Venier (Cu privire la campania din 1595 a Domnilor noștri)*, extras din „Anuarul Institutului de Istorie națională”, IV, București, 1927, p. 130. Bailul sublinia și că navigația pe Dunăre „continua à esser in tutto rinchiusa”, așa încât cele trei galere ce fuseseră trimise din Istanbul nu au putut pătrunde pe cursul fluviului.

²² Actul este din 5 mai, iar patronul corăbiei fugise către Istanbul cu zece zile mai devreme (N. Bănescu, *op. cit.*, p. 129).

²³ Hurmuzaki, *Documente*, IV-2, nr. CLIX, p. 199.

²⁴ *Ibidem*, p. 200; cf. *Ibidem*, XII, nr. CCCXLVIII, p. 236; în scrisoarea lui Taranowski din 14 mai se pomenea doar de porunca sultanului să fie prinși și aruncați în temniță „cei mai bogați armeni, jidovi, greci și italieni din Galata”, spre a li se extorca sume mari de bani drept răscumpărare (Ilie Corfus, *op. cit.*, p. 210). Vezi și Maria Alexandrescu-Dersca, *op. cit.*, p. 671.

²⁵ Hurmuzaki, *Documente*, XII, nr. CCCXXX, p. 222; III-2, București, 1888, nr. DXXXVI, p. 498 (MVCE, IV, nr. 47, p. 83).

16 aspri ocaua; și se spune că de acum înainte grânele vor fi și mai scumpe”²⁶. O altă știre, din același moment, consemna că la Constantinopol 50 de drahme de pâine se vindeau contra un aspru, „și nu se găsește”! Iar în loc de orz, caii erau hrăniți cu ... stafide (*passoli*)²⁷. În fine, la Veneția se vorbea de posibile tulburări în capitala otomană, din pricina blocării surselor de aprovizionare de la Dunăre, „di dove si provedeva di bona parte Costantinopoli”²⁸.

Ocuparea temporară a Țării Românești de către oștile otomane (august-octombrie 1595) a fost, bineînțeles, însoțită de jefuirea sistematică a țării. Iată ce a notat, în această privință, un martor ocular: „Pașalele făceau zilnic incursiuni și ridicau turme de vite, cele mai adeseori vaci, în număr atât de mare încât le vedeai trecând mereu în toate zilele peste pod, spre pământul turcilor; erau atât de multe încât părea de necrezut că pe un pământ de o întindere destul de restrânsă ca Țara Românească să fie atâtea vite și ca acestea să-și fi găsit hrana pe câmp. S-ar fi zis în adevăr că jumătate din Europa își trimisese acolo vitele de care ar fi avut nevoie. Timp de două luni turmele și vacile au continuat să treacă mereu, făcând multe stricăciuni podului <peste Dunăre> care trebuia întreținut și reparat zilnic. Mulțimea vacilor și iepelor furate era atât de mare încât o vacă se vindea pe patru reali, un vițel pe doi <reali> și un cal bun pe șase <reali>. Cât despre vitele mici, ca berbeci, capre sau oi, acestea nu aveau nici un preț. Nu se găsea <pentru ele> cumpărător <nici> pentru o *blanca*...”. În schimb, nu s-au găsit grâne, astfel că „... o libră de pâine se vindea mai scump decât o vacă întreagă. Nu rămăseseră nimeni pentru a culege grâul și cerealele celelalte care rămăseseră în picioare”²⁹.

Cu câtă nerăbdare era așteptat succesul expediției otomane în Țara Românească de către populația Constantinopolului se vede limpede din ecoul stârnit acolo de înfrângerea inițială a oștilor lui Sinan pașa, în bătălia de la Călugăreni (13/23 august 1595). Astfel, în 15 septembrie bailul Marco Venier transmitea că de câteva zile locuitorii de rând ai capitalei nu vorbeau aproape decât de izbânzile valahilor, care „amenință aici nu numai cu continuarea, ci cu o mare creștere a lipsurilor tuturor proviziilor și, prin urmare, a oricărui alt lucru, spre disperarea acestor locuitori”³⁰. Pe de altă parte este de observat numai de

²⁶ Hurmuzaki, *Documente*, XII, nr. CVI, p. 49.

²⁷ *Ibidem*, Apendice, nr. VIII, p. 1254 (23 mai 1595). A se compara echivalența 50 drahme – 1 aspru, cu cea indicată de E. Barton, la 1 aprilie: 60 drahme – 1 penny (vezi mai sus n. 19).

²⁸ *Ibidem*, nr. CX, p. 52 (știri înregistrate la Istanbul în 20 aprilie și receptate în Veneția în 27 mai). Vezi, de asemenea, scrisoarea nunțului de la Alba Iulia, din 13 iunie 1595, în care erau reluate spusele unui emisar otoman, sosit cu două zile mai devreme: „Riferisce costui a bocca, ch'era in Costantinopoli grandissima penuria di vivere, gran romori de'moti de'Giorgiani et timore dell'armata di mare di Ponente...” (*Ibidem*, nr. CXXIV, p. 70).

²⁹ *Călători străini*, III, p. 523-533.

³⁰ Hurmuzaki, *Documente*, III-1, nr. L, p. 489. Și în 2 septembrie din Istanbul se expedia știrea că „lipsa era tot mai mare și cu fiecare zi merge crescând și ciurma se face mult simțită” (MVCE, IV, nr. 31, p. 63).

că, în pofida marilor cantități de bovine și ovine scoase din Țara Românească timp de două luni, foametea de la Constantinopol nu a putut fi curmată, decât poate cel mult temporar și parțial. Așa reiese dintr-o scrisoare din 12 noiembrie 1595, redactată la fața locului, în care se susținea că sultanul „se gândea să alunge <din oraș> o bună parte din locuitori, spre a potoli foametea care sporește din zi în zi”³¹. Campania în Țara Românească abia se încheiase, oștile otomane fiind în final respinse peste Dunăre...

Peste ceva mai mult de un an, în pragul lui 1597, au început din inițiativă otomană negocieri de pace cu Transilvania și Țara Românească³². Într-unul din rapoartele sale, cu data 12 aprilie 1597, care, din păcate, a fost publicat doar în rezumat, noul bail venețian, Girolamo Capello, comenta stadiul tratativelor și, totodată, vădea rațiunea pentru care turcii făceau tot ce puteau spre a grăbi pacea: „... Țara Românească și Moldova întrețin în vreme de pace cu provizii Constantinopolul și oastea turcească; de care în prezent, din cauza războiului, acolo e lipsă foarte mare”³³. Și totuși Moldova părăsise frontul creștin încă de la sfârșitul anului 1595, ca urmare a așa-numitului „acord de la Țuțora” (22 octombrie 1595). Deci se poate presupune că, în cursul anului 1596, măcar una din sursele de aprovizionare de la Dunărea de Jos reîntrase în funcțiune!

2. Este adevărat că dispunem de o sumă de izvoare care oferă indicații asupra cantităților de provizii alimentare furnizate turcilor de țările românești extracarpatice. Dar sunt ele oare suficiente de precise și, mai ales, concordante ca să slujească drept bază sigură pentru calcule? Să vedem mai jos cum stau lucrurile în această privință.

Firește, vom începe cu mărturia silezianului Baltasar Walther, care în vara anului 1597 și-a cules datele chiar de la curtea domnească a Țării Românești. Vorbind de supărarea sultanului Murad III la auzul veștilor despre incursiunile românești dincolo de Dunăre, el o adaugă și pe aceea provocată de faptul că „au lipsit chiar aprovizionările alimentare din Transilvania și din grâнарul celor două țări românești, <aprovizionări> atât de folositoare, dar și absolut necesare pentru a putea continua războiul cu Ungaria; întrucât singur domnul Țării Românești dădea pe fiecare an cam o tonă de aur, 20000 oi, 2000 cai, 10000 de măsuri de grâu, tot atâta orz și, pe lângă acestea, mult unt, miere și nu <dădeau> mai puțin și cei doi voievozi vecini <domnul Moldovei și principele Transilvaniei>”³⁴. Să reținem din

³¹ Hurmuzaki, *Documente*, III-2, p. 498 (vezi și mai sus, n. 25).

³² Ștefan Andreescu, *O „pace prefăcută” la Dunărea de Jos: tratativele transilvano-muntene cu Poarta din anii 1597-1598*, în „Revista Istorică”, V, 1994, 11-12, p. 1119-1148.

³³ Hurmuzaki, *Documente*, III-1, nr. XCVII, p. 539.

³⁴ Dan Simonescu, *Cronica lui Baltasar Walther despre Mihai Viteazul în raport cu cronicile interne contemporane*, în „Studii și materiale de istorie medie”, III, 1959, p. 68.

această enumerare cele 20000 de oi care, după Baltasar Walther, plecau anual peste Dunăre din Țara Românească. Căci dispunem și de o altă estimare, tot strict contemporană, care, însă, ne arată cu totul și cu totul altceva.

Un italian ce se găsea în Lvov în pragul anului 1595 a întocmit un consistent raport către regele Filip II al Spaniei despre proaspetele evenimente de la Dunăre. Și, spre a-l face pe rege să înțeleagă însemnătatea pierderii pentru turci a Moldovei și Țării Românești, el a explicat că „numai din Moldova” au fost duse într-un an, în contul haraciului – cu sublinierea: „în afară de cele care se cumpără cu bani” – 360000 de oi, iar din Țara Românească „de două ori pe atât... fiind această țară mai mare”. Este probabil că autorul raportului deținea aceste informații de la fața locului, deoarece în fraza cu pricina întâlnim cuvintele „îmi amintesc” (*m'aricordo*). El pare să fi fost deci în Moldova în acel an când la Constantinopol au fost trimise nu mai puțin de 360000 de oi³⁵. Și asta numai în contul haraciului... Dacă din Țara Românească a fost expediat nu un număr dublu, ci asemănător de oi, cum se împacă acest număr cu cel indicat de Baltasar Walther?

Același italian, pe nume Pompeo Salvago de Campis, vorbea apoi de un „mare număr de viței” care apucau calea Istanbulului, dar de astă dată el nu mai oferea nici un fel de cifre. În schimb, susținea că, tot anual, în portul de la Brăila se încărcău pentru capitala otomană „cel puțin 500 de corăbii, cea mai mare parte cu grâne, dar și cu pastramă, care e carne de vițel sărată și uscată, unt, miere, brânză, seu și alte asemenea”. Pe de altă parte, „din grânele care sunt duse pe uscat din Țara Românească la Constanța, port la Marea Neagră, se încarcă cel puțin o mie de corăbii pentru Constantinopol”³⁶. Ar rezulta prin urmare un număr total de 1500 de corăbii, care în fiecare an aprovizionau cu produse alimentare din țările române orașul de pe țărmurile Bosforului. Dar există un alt document, un raport din Praga, cu data 21 noiembrie 1595, care ocupându-se de chestiunea aprovizionării Constantinopolului semnală că acolo vin anual, pe Marea Neagră, de la 100 până la 150 de corăbii cu provizii provenind din Transilvania, Moldova și Țara Românească³⁷. Cu alte cuvinte, acest act vădește un număr de corăbii de cel puțin ... zece ori mai mic decât raportul italianului din Lvov!

În fine, spre a încheia cu seria izvoarelor contemporane europene ce ne pun la îndemână date „precise” asupra produselor alimentare scoase de otomani din țările române, vom atrage atenția cu privire la raportul concluziv al bailului Agostino Nani, întocmit în 1603. Actul reflectă împrejurări din răstimpul 1600-1602, când autorul lui și-a îndeplinit misiunea la Poartă. La un moment dat Agostino Nani consemna: „... S-a resimțit mare pagubă din pierderea Moldovei și

³⁵ Ultima ediție: MVCE, I, nr. 9, p. 80 (text italian).

³⁶ *Ibidem*, p. 81.

³⁷ Hurmuzaki, *Documente*, XII, nr. CCCXV, p. 208.

Țării Românești, mai cu seamă pentru vitele mari <le carni grosse> care în chip obișnuit veneau în fiecare an din acele provincii, 27000 sau mai multe capete de animale, ceea ce a cauzat lipsa și creșterea prețurilor”³⁸. Cum nu dispunem de un termen de comparație, ne vom mulțumi doar să înregistrăm această informație ca atare. Oricum, este vrednic de subliniat că după atâția ani de la izbucnirea ostilităților la Dunărea de Jos și în pofida răstimpurilor de armistițiu, care au îngăduit cel puțin reluarea negoțului în lungul fluviului, Constantinopolul încă se resimțea de pe urma absenței furnizării regulate de carne de vită din țările române.

Turcologul român Tahsin Gemil a atras atenția asupra unei interesante clauze, propusă de domnul Țării Românești în 1449, în contextul pregătirii unui nou tratat de pace ungaro-otoman. Astfel, din pricina pustiirilor suferite din partea turcilor, se cerea atunci ca Țara Românească să nu plătească sultanului decât „jumătate din darea obișnuită”. Dacă, însă, Poarta ar fi refuzat această doleanță, atunci era acceptată soluția din vremea împăratului Sigismund de Luxemburg, anume „ca Țara Românească să plătească în întregime darea, cu oi” (s. n. – Șt. A.). De unde, pe bună dreptate s-a dedus că anterior mijlocului secolului al XV-lea s-a recurs, într-adevăr, la această modalitate de achitare a tributului³⁹.

Actele otomane cunoscute astăzi ne îngăduie să surprindem doar parțial rolul jucat de țările românești extracarpătice în aprovizionarea Istanbulului. Astfel, o poruncă padișahală din 6 februarie 1545 atestă că încă din anul precedent domnului Țării Românești i se ceruse „să furnizeze în fiecare an o sută de mii de oi”, care însă nu trebuiau să intre în socoteala oilor ce urmau a fi cumpărate de negustorii special veniți din Imperiul otoman. Aceeași poruncă a fost trimisă în paralel și domnului Moldovei, Petru Rareș. Dar este vrednic de observat că cele o sută de mii de oi, călăuzite și păzite de oamenii domniei, urmau a fi vândute la Istanbul în prezența proprietarilor lor sau a celor desemnați să-i reprezinte. Nu era deci vorba de oi expediate în contul haraciului⁴⁰. O altă poruncă, din 11 aprilie 1545, adresată domnului Moldovei, reînnoia ordinul de a „expedia o sută de mii de oi pe an spre a fi vândute în Istanbulul-cel-bine-păzit”, iar pe de altă parte îl împuternicea pe acesta să vegheze dacă gelepii veniți în Moldova să cumpere oi pentru capitala otomană le îndreaptă într-adevăr către destinația anunțată sau „se duc cu ele în alte locuri”⁴¹.

³⁸ N. Barozzi și G. Berchet, *Le Relazioni degli Stati Europei lette al Senato dagli ambasciatori Veneziani nel secolo Decimosettimo, Turchia*, Volume unico, parte I, Veneția, 1871, [pe copertă: 1873], p. 36.

³⁹ Tahsin Gemil, *Români și otomani în secolele XIV-XVI*, București, 1991, p. 220; ultima ediție a actului: *Documenta Romaniae Historica, D, Relații între țările române*, vol. I, București, 1977, nr. 295, p. 405.

⁴⁰ Vezi Mihnea Berindei și Gilles Veinstein, *L'Empire Ottoman et les Pays Roumains (1544-1545). Études et documents*, École des Hautes Études en Sciences Sociales – Paris, Harvard Ukrainian Research Institute – Cambridge, 1987, nr. 28, p. 178-179.

⁴¹ *Ibidem*, nr. 77, p. 211-212; comentarii asupra celor două acte, p. 50-51.

Un alt act otoman, ceva mai apropiat de vremea care ne preocupă, mai exact din 20-29 iunie 1584, cuprinde prețioasa mărturie potrivit căreia domnul de atunci al Moldovei, Petru Șchiopul, a scris la Poartă că „gelepii care vin în Moldova penstru strângerea oilor, cumpărau în fiecare an din vilayetul de Bogdan un număr de 300000 de oi”. Acum, însă, ei preferă să schimbe asprii aduși cu ei pe taleri, în loc să achiziționeze oi „pentru populația Istanbulului”⁴². Ne aflăm deci la începutul crizei monetare din Imperiul otoman, manifestată prin devalorizarea repetată și severă a asprului otoman. Fenomen care explică prea bine faptul semnalat în acest document, anume goana după monedă „forte” a negustorilor însărcinați cu aprovizionarea capitalei otomane⁴³.

Dacă am aduna cele 300000 de oi indicate în actul abia citat cu cele 360000 despre care raportul din Lvov afirmă că au fost trimise din Moldova într-un an neprecizat în contul haraciului, am ajunge la un număr total de 660000 livrate anual pentru Istanbul numai din statul românesc de la răsărit de Carpați. Dar este o asemenea socoteală plauzibilă? În ce ne privește, credem că nu. Și asta din pricina simplului fapt că nu știm dacă livrarea de ovine pe seama haraciului a fost constantă sau doar determinată, la un moment dat, de o situație excepțională. Pe de altă parte, existau și circumstanțe de alt ordin, cum era de pildă schimbarea domnilor, care până la urmă se soldau cu scoaterea altor mari cantități de alimente din țările române. Iată cum era descris acest mecanism chiar de un cronicar otoman: „În Țara Românească fiind multe oi și vite, miere și sare, ori de câte ori se schimbau voievozii, negustorii și bogătașii din Istanbul dădeau bani și apoi mergeau și adunau de la raiale, pentru banii lor, oi și miere și seu. Și cerând aceste lucruri pentru câștiguri mari (*murabaha*), se iscau nenumărate certuri. Negustorii, cerând bani, îi persecutau pe domni (*bey*) cu injurii și afurisenii”. Poate nu este lipsit de interes să menționăm că aceste rânduri slujesc drept introducere pentru capitolul de cronică în care este povestită izbucnirea răscoalei Țării Românești din anul 1594⁴⁴. Cum în primii ani ai celei din urmă decade a secolului al XVI-lea au fost nu mai puțin de trei schimbări în scaunul domnesc al Țării Românești, ne întrebăm – fără nici o nădejde de a găsi un răspuns! – ce cantități de produse i-au putut despăgubi pe creditorii de la Istanbul ai noilor domni?

În aceste condiții, când vedem că nici izvoarele otomane nu oferă date coerente asupra livrărilor de produse din țările române către Poartă la sfârșitul

⁴² Act editat de Mihai Maxim, *Culegere de texte otomane, I, Izvoare documentare și juridice (secolele XV-XX)*, București, 1974, nr. 13, p. 60-61.

⁴³ *Ibidem*, p. 61-62, n. 6. Vezi și mai jos, n. 67.

⁴⁴ *Cronici turcești privind Țările Române (Extrase)*, III, vol. întocmit de Mustafa A. Mehmet, București, 1980, p. 8; pasaj relevant anterior de Aurel Decei, *Istoria Imperiului otoman (până la 1656)*, București, 1978, p. 268, care, pe de altă parte, a apreciat la rândul său că țările române „erau indispensabile aprovizionării Istanbulului ca și armatelor angajate în război în Ungaria” (p. 271).

secolului al XVI-lea, credem că cea mai cumpănită atitudine ar fi să ne însușim afirmația dintr-o scrisoare adresată de sultanul Selim II, în 28 iulie 1574, hanului Crimeii: „Poporul vilaietului Bogdan <= Moldova> ne plătește haraci și *majoritatea zeherelei Istanbulului bine păzit vine de acolo*” (s. n. – Șt. A.)⁴⁵. De bună seamă, această afirmație se potrivea prea bine și pentru Țara Românească învecinată. Deocamdată atât!

*

Negreșit, chestiunea crizei în aprovizionarea Constantinopolului în anul 1595 nu poate fi dezbătută fără a cunoaște necesarul de produse alimentare pentru consumul orașului. Și acest aspect implică mai întâi, bineînțeles, stabilirea numărului locuitorilor către sfârșitul secolului al XVI-lea. Am văzut că dl. Bogdan Murgescu propune – și utilizează în calculele sale – pentru această epocă o populație de o jumătate de milion. Care sunt, însă, sursele în această problemă și ce puncte de vedere s-au exprimat asupra lor până acum?

Este meritul lui Gh. I. Brătianu de a fi arătat că, după cucerirea latină a Constantinopolului (1204), orașul nu s-a mai refăcut niciodată sub raport demografic, așa încât în momentul cuceririi otomane, din 1453, el nu avea decât între 40 și 50000 de locuitori⁴⁶. A urmat o perioadă de creștere demografică neconținută, susținută consecvent, prin măsuri speciale, de sultani, începând cu Mehmed II. Astfel, în 1477, potrivit unui document, capitala de acum otomană număra 16326 de „focuri”. Ömer Lûtfi Barkan a dedus, pe temeiul acestei informații, că populația Istanbulului era în acel moment de 97956 locuitori. Cum a ajuns la acest rezultat? A înmulțit numărul de „focuri” cu 5, adăugând apoi un procent de 20%, reprezentat de anumite categorii (grupuri militare, slujitori ai curții imperiale sau robi) care nu erau puse la socoteală. Apoi, pentru secolul al XVI-lea, folosind aceeași metodă de calcul, Ö. L. Barkan a ajuns la încheieri de-a dreptul spectaculoase. Astfel, între anii 1520-1535 populația Istanbulului ar fi atins un nivel de 400000 de locuitori. Iar pentru perioada 1571-1580, preluând estimarea lui Fernand Braudel – ce-i drept, cu un semn de întrebare! –, presupune că ar fi totalizat nu mai puțin de ... 700000 de locuitori⁴⁷.

⁴⁵ Mihai Maxim, *Culegere de texte otomane...*, nr. 10, p. 49.

⁴⁶ G. I. Brătianu, *La question de l'approvisionnement de Constantinople à l'époque byzantine et ottomane*, în „Byzantion”, V, 1929, p. 95 și 102; vezi și mai jos, n. 48.

⁴⁷ Ömer Lûtfi Barkan, *Essai sur les données statistique des registres de recensement dans l'Empire ottoman aux XV^e et XVI^e siècles*, în „Journal of the Economic and Social History of the Orient”, vol. I, Leiden, 1958, p. 20 și 21; Idem, *Research on the Ottoman Fiscal Surveys*, în culegerea de studii: *Studies in the History of the Middle East (from the rise of Islam to the present day)*, ed. by M. A. Cook, Oxford U. P., London–New York–Toronto, 1970, p. 167-168; vezi și Fernand Braudel, *Mediterrana și lumea mediteraneană în epoca lui Filip al II-lea*, trad. Mircea Gheorghe, vol. II, București, 1985, p. 199.

Calcululele lui Ö. L. Barkan au fost repede și în chip hotărât contestate. Astfel, David Jacoby, care s-a ocupat de problema populației orașului în epoca bizantină, a arătat că în perioadele de maximă înflorire Constantinopolul nu a depășit în nici un caz 400000 de locuitori. Autorul citat a observat cu drept cuvânt că, în genere, cifrele de o jumătate de milion de locuitori sau de un milion pentru orașele mari antice și medievale țin mai degrabă de un mit și că, de altfel, evaluările mai noi tind să scadă neconținut asemenea cifre⁴⁸. Mai trebuie totodată reținută observația că, de fapt, cantitatea totală de grâu care sosea la Constantinopol, în perioada bizantină, nu poate fi stabilită cu exactitate. Și, prin urmare, consumul de grâu anual al orașului nu poate slui drept criteriu pentru estimarea numărului de locuitori în diferite faze ale existenței sale⁴⁹. Credem că același lucru se poate spune și în legătură cu momentul care ne interesează!

Un alt autor, Josiah C. Russell, contestând direct calcululele făcute de Ö. L. Barkan, a susținut că, dacă în anul 1453 populația Constantinopolului era de numai vreo 36000 de locuitori, iar pentru secolul al XVIII-lea se poate admite că atinsese pragul de 300000, în nici un caz între aceste limite cronologice nu a putut exista un „salt” atât de pronunțat – 700000 către finele veacului al XVI-lea! –, deoarece curba demografică și-a urmat drumul ascendent în chip regulat și constant. Pe de altă parte, același autor a subliniat că, dintre sursele disponibile cu privire la populația Imperiului otoman, cele mai bine informate sunt cele venețiene, cu toate că și acestea păcătuiesc printr-o tendință de exagerare⁵⁰. Or, tocmai un asemenea izvor venețian, care indica pentru anul 1573 un număr de aproximativ 300000 de locuitori în Istanbul – „più di trecento mila persone” –, a fost acceptat drept plauzibil și de către marele istoric turc Halil İnalcık⁵¹.

Avem și noi la dispoziție o sursă cu privire la populația Istanbulului în ultimul deceniu al veacului al XVI-lea, care nu a fost folosită în discuția din lucrările mai sus citate. Este vorba de un memoriu, în limba italiană, trimis la Ferrara „la 2 mai 1598” și care a fost redactat de un anonim participant la luptele contra lui Sinan Pașa. Iată pasajul în cauză, în care este mai întâi pusă în lumină, odată mai mult, însemnătatea celor trei state de la Dunărea de Jos pentru aprovizionarea capitalei imperiale: „Veramente le tre provincie di Transilvania, di Valachia et di Moldavia sono tre grandi, abbondanti et perpetue dispense, che apportano vittovaglie a Costantinopoli: grani d’ogni spetie, bestiami, et per conseguente formaggi, butiro, et altri latticinii, et mile, et frutti di state et di verno,

⁴⁸ David Jacoby, *La population de Constantinople à l’époque byzantine: un problème de demographie urbaine*, în „Byzantion”, XXXI, 1961, 1, p. 103, 107 și 109.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 85-93 (în special p. 88).

⁵⁰ Josiah C. Russell, *Late Medieval Balkan and Asia Minor population*, în „Journal of the Economic and Social History of the Orient”, vol. III, 1960, p. 264-274 (în special p. 273).

⁵¹ *The Encyclopaedia of Islam*, New Edition, IV, 1978, p. 243-244.

con la navigazione di X giornate, o vero dodeci, alla seconda del Danubio. Et d'indi su'l Mar Negro perviensi a quella gran città, la quale è habitata (da) forse da 400^m anime. Onde have necessità di provvedimenti assai di viveri. Et è accaduto, che, dopo la perdetta (*sic*) unione <= Liga creștină>, molto habbia patito”⁵². În treacăt fie spus, avem acum atestat, mulțumită acestui document, și termenul de „cămară” (*dispensa*) a Istanbulului, pe lângă cel de „bucătărie” (*cuccina*), folosit în ultimii ani ai secolului al XVI-lea spre a defini rolul esențial al celor trei state în raport cu problema aprovizionării capitalei imperiale. Dar, lăsând la o parte acest aspect, putem oare primi ca sigură estimarea de 400000 de locuitori oferită de acest izvor? Firește că nu! Avem de-a face cu o estimare subiectivă ca oricare alta ce ne stă la dispoziție, ea neavând la bază o statistică sau un recensământ oficial otoman. De aceea preferăm să îmbrățișăm concluzia prudentă a profesorului H. Inalcik, după care „pare mai probabil” că în 1573 Istanbulul avea „peste 300000” de locuitori, în vreme ce la 1829 număra 360000. Ar rezulta că în acest interval creșterea a fost foarte mică, marele oraș având practic un număr constant de locuitori.

Evident, cei 300000 de locuitori – sau un pic peste! –, față de cei 500000 luați în calcul de dl. Bogdan Murgescu înseamnă cu totul altceva... Prin urmare, încercarea temerară de a aprecia procentual contribuția Țărilor Române la aprovizionarea Istanbulului către finele veacului al XVI-lea nu rezistă unei critici cât de cât atente. Și mai trebuie să observăm că, după cum livrările de produse din Țările Române nu pot fi evaluate nici măcar aproximativ, tot așa și estimarea numărului locuitorilor din Istanbul, chiar mult redusă, rămâne totuși o simplă ipoteză. Un singur lucru poate fi afirmat cu siguranță în această din urmă privință: în a doua jumătate a secolului al XVI-lea Istanbulul depășea cu mult cel mai populat oraș al Europei, care era Veneția (168500 de locuitori în 1563). Un observator englez, care l-a văzut în 1605, spunea că este, numai *intra muros*, de două ori mai mare decât Londra, Westminster „și tot restul suburbiilor”⁵³.

3. Gh. I. Brătianu a arătat că, în epoca bizantină, Constantinopolul s-a bucurat de o uimitoare prosperitate nu numai datorită desfășurării normale a traficului prin Strâmtoari, ci și politiciii de stat, care a dirijat afluxul de mărfuri și „l-a reținut pe cheiurile Bosforului”. Iar politica alimentară a sultanilor în privința marelui oraș a fost absolut identică cu cea din vremea înfloririi maxime a Imperiului bizantin. Și, drept exemplu, Brătianu cita împrejurări chiar din a doua

⁵² Hurmuzaki, *Documente*, XII, nr. DXXII, p. 346; vezi și M. Berza, în *Istoria României*, II, p. 787.

⁵³ *Discours of the Turkes by Sir Thomas Sherley*, ed. by E. Denison Ross, în *Camden Miscellany*, vol. XVI, Londra, 1936, p. 15 [Camden Third Series, vol. LII].

jumătate a veacului al XVI-lea, când autoritatea centrală otomană exercita o autentică „tiranie economică” asupra provinciilor, spre a le acapara toate resursele și a asigura astfel aprovizionarea regulată a capitalei⁵⁴.

Aprovizionarea cu grâne a Constantinopolului era făcută aproape exclusiv pe mare. Să vedem cum descriau acest mecanism observatorii din epoca ce stă în atenția noastră. Într-o relație din 1592 asupra Imperiului otoman, venețianul Lorenzo Bernardo scria: „Se ha bisogno di grano con un vento dal mar Nero ne entra in Costantinopoli una incredibile quantità; con un altro vento contrario la Morea, il Volo, Negroponte, e la Natolia lo può somministrare. Si che è gran cosa come con ogni vento si conducano grani e ogn'altra cosa in tanta copia, che possa nutrire cosi popolata e grandissima città, che circonda 18 miglia senza Pera, Scutaretto ed altri luoghi abitati, che fariano certo posti insieme, un altro Costantinopoli”⁵⁵. Deci, în permanență orașul dispunea de surse alternative de aprovizionare. Iar circulația navelor dintr-o parte în cealaltă a Strâmtoarelor era nu numai neconținută, ci și extrem de vie. Faptul era semnalat în 1586, într-o relație a arhiepiscopului de Corfu, Maffeo Venier: „È posta Costantinopoli fra due stretti, l'uno verso Oriente ove ingorga il mare Eusino, e l'altro verso Occidente, ove sbocca il mare di Marmora, e per questo entrano, la primavera e la state, le nave d'Alessandria cariche di riso, usato alimento dei Turchi; le quali scaricate a Costantinopoli, vanno subito nel mar Maggiore a caricare formenti per ritornarsene a soccorrere la città, che vive di giorno in giorno e d'ora in ora”⁵⁶. Așadar, uriașul centru urban trăia „de la o zi la alta” și .. „din oră în oră”, depinzând practic de sosirea ritmică în portul său a corăbiilor, fie dinspre Marea Egee, fie dinspre Marea Neagră.

Un alt observator venețian, Andrea Badoer, explica în 1573 de ce teritoriul din împrejurimile Istanbulului nu este în stare să producă nimic, accentuând astfel dependența totală a orașului de transporturile pe mare, dintre care esențiale – după părerea sa – erau cele din Marea Neagră. Cităm: „Questa città di Costantinopoli non solo è priva d'ogni intrinseca fortezza ... ma è medesimamente così sterile nel suo territorio, e non per la siccità della terra, ma per li pochi abitatori, che il frutto che vi si cava non è bastate a nutrire i lavoratori di essa, non che quelli della città che sono in grandissimo numero; a talchè per necessità è sprovvistissima di vettovaglie, nè mai vi si trova pane per quindici giorni, il quale tutto le è somministrato dal Mar Maggiore d'onde continuamente trae pane, carne e pesce. Talchè che restringesse quella gran città nelli suoi stretti confini dell'Europa, ossia di Grecia, per comune giudizio non si potrebbe conservare. E ben conoscono li

⁵⁴ G. I. Brătianu, *op. cit.*, p. 95, 103 și 105.

⁵⁵ E. Alberi, *op. cit.*, p. 349.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 300.

principali questa imperfezione, poichè per qualsivoglia leggiero sospetto, salvano il loro imperatore nell'Asia"⁵⁷. Iată, deci, cum răsărea parcă de la sine și ideea unei eventuale încercări de cucerire a orașului, după o prealabilă înfometare a lui, prin tăierea sursei de aprovizionare din bazinul pontic ...

De altminteri, relația din 1586 a arhiepiscopului de Corfu, din care am citat mai sus, nu făcea decât să dezvolte, în continuare, această idee, adăugând și argumentul prezenței în Istanbul a nu mai puțin de două sute de mii de creștini și evrei, care, de bună seamă, ar fi ajutat pe asediatori. Ne vom mărgini să mai reproducem doar aceste rânduri: „... Certa cosa è che la città di Costantinopoli non si potrebbe mantenere, non avendo altro da mangiare che quello che li viene di fuori dello stretto; non mettendo in considerazione quello che gli può dare Eraclea, Rodosto e Palermo; che di Palermo sarebbe padrona la nostra armata, essendo quella un'isola e gli altri luoghi in Asia”⁵⁸.

Am văzut că unele surse, cum este relația lui Andrea Badoer, pun accentul pe dependența aprovizionării Istanbulului de controlul navigației în Marea Neagră. Dar ar fi lipsit de obiectivitate demersul nostru dacă nu am spune că alte izvoare contemporane, dimpotrivă, scoteau în evidență însemnătatea surselor de aprovizionare de partea cealaltă a Strâmtorilor, cum erau Alexandria și insulele din Arhipelag. De pildă, Thomas Sherley, care a fost mai întâi prizonier în Istanbul, dar a avut timp să-l cunoască după ce a fost eliberat, în răstimpul 5 decembrie 1605–15 februarie 1606, scria următoarele: „I wyll undertake this upon the hazarde of my heade, yf God please to sende healthe & seasonable weather; & the ilandes beinge taken, wyll starue Constantinople in lesse tyme then can bee imagined; for the Turkes are soe unprovidente, & soe sclenderlye furnished with all kinde of victualle, that there is a greate dearthe in Constantinople yf theyre shyppes that bringe corne from Alexandria & the Arches staye out but 3 weykes beyonde the limited tyme of theyre returne; & I doe assure myself that there is not at this houre corne in the citye to serue it ten weykes; & though the Turks bee noe greater eaters of fleshe & fishe & other delicates, yett they are mighty deourers of breade & oylle, & can woors endure to streyghtened of those foodes then anye other nation”⁵⁹. Să reținem în chip special din acest crâmpei de text precizarea că o întârziere de numai trei săptămâni a flotei din Mediterana putea provoca foamete în Istanbul. Or, mărturiile trecute în revistă ceva mai devreme atestă că – după primele simptome ivite în martie – foamea s-a înțețit în capitala otomană prin întârzierea, în primăvara anului 1595, a sosirii corăbiilor din Marea Neagră...

⁵⁷ *Ibidem*, vol. I-o, Firenze, 1840, p. 353.

⁵⁸ *Ibidem*, vol. II-o, p. 301-302.

⁵⁹ *Discours of the Turkes* ..., p. 34.

Sigur, însă, în legătură cu problema pe care o discutăm, trebuie rostită această întrebare: dacă orașul imperial dispunea de surse alternative de aprovizionare, de ce, în condițiile din 1595, nu s-a recurs la ele? Sau măcar la cele mai apropiate, care erau Anatolia și litoralul mării Marmara și al mării Egee? De ce cvasi-unanimitatea izvoarelor pune în seama răscoalei de la Dunărea de Jos criza alimentară din Istanbul?

A sosit de fapt vremea să introducem în discuție un indiciu documentar în măsură a ne pune pe făgașul găsirii unui răspuns potrivit la ansamblul problemei examinate. El este cuprins în raportul bailului Marco Venier, din 19 martie 1595, din care am citat un fragment și ceva mai înainte, dar într-un alt context. Iată ce adăuga bailul, îndată după ce semnală creșterea excesivă a prețurilor alimentare în Istanbul, din pricina răscoalei de la Dunărea de Jos: „In Natolia ancora per avvisi venuti dal Consule di Panormo la carestia è molto grande, et questi rebelli dovunque vanno distruggendo i seminati per tutte le campagne; quello, che si possa spettar dal mar bianco per l'alimento di questa sopra ogni altra populatissima città vien riputato, convenendo distribuirsi per altri bisogni, et sapendosi, che la maggior parte de i grani è navigata ad altri paesi, et se questa città, che è pur la Metropoli dell'Imperio si va più riducendo a maggiori angustie per conto del vivere, si dubità che siano per esser quasi insuperabile le difficoltà delle provisioni per l'esercito: il quale spaventato dal patimento dell'anno passato, vedendosi hora soprastar molto maggior penuria, è difficile da comprender, come si possa ridur insieme tanta militia, che basti per mantener la guerra diffensiva et offensiva”⁶⁰. Vedem, deci, că în această secțiune a raportului său Marco Venier face tocmai ceea ce ne interesează mai mult, adică analizează capacitatea surselor cele mai apropiate de aprovizionare pentru Istanbul de a suplini absența produselor din Marea Neagră, mai exact din zona gurilor Dunării. Și va trebui, firește, să examinăm cu deosebită atenție fiecare element oferit de acest text, pe care-l socotim esențial.

Este limpede, mai întâi, că bailul venețian se ocupă exclusiv de sursele alternative de aprovizionare *cu grâne*. Iar în privința situației din Anatolia el arată că își întemeia raportul pe știri trimise de consulul Veneției la Panhorma. Ce spuneau însă aceste știri? Că în Anatolia „foametea este foarte mare” și că, pretutindeni unde ajung, „răsculații” distrug câmpurile semănate. Este vorba aici de mișcările ce au precedat îndeaproape marea izbucnire anatoliană cunoscută sub numele *Celâlî*. Cu toate că această revoltă s-a declanșat „oficial” abia în 1596, ea mocnea de cel puțin câțiva ani, de fapt încă de la sfârșitul războiului cu Iranul safavid (1590). Grupuri de bandiți înarmați cutreierau Anatolia, terorizând satele și

⁶⁰ Hurmuzaki, *Documente*, IV-2, p. 192 (vezi și mai sus n. 17).

provocând ruina agriculturii⁶¹. Nu insistăm aici asupra cauzelor marii răscoale, cum ar fi criza sistemului feudal al *timarelor*, care a dus la declinul clasei militare a spahiilor⁶². De ajuns să desprindem concluzia că, în primăvara anului 1595, sursa anatoliană de grâne pentru Istanbul nu putea fi utilizată.

Ce se întâmpla, însă, cu grânele din zona „Mării Albe”, prin care trebuie să înțelegem litoralul mării Marmara și al mării Egee? Potrivit mărturiei lui Marco Venier, ceea ce putea veni de acolo trebuia distribuit „pentru alte nevoi”. Bănuim că era vorba de necesitățile de aprovizionare ale seraiului și ale flotei. Oricum, însă, adăuga bailul, „se știa” la Istanbul că „cea mai mare parte a grânelor” din această zonă a plecat deja, pe calea mării, „către alte țări”. Este locul să zăbovim și să încercăm a explica ce se ascunde în spatele ultimei fraze evocate.

Aprovizionarea cu grâne a Istanbulului era asigurată prin intermediul unor antreprenori particulari. Odată sosite în piețele marelui oraș, acestea erau vândute la prețuri maximale stabilite de autoritățile otomane. Simone Contarini, în 1612, semnala că tocmai acești antreprenori sunt cauza pentru care, în pofida interdicțiilor de la „centru”, o mulțime de grâne în loc să apuce calea capitalei otomane ajung în posesiunile venețiene: „Ne'suoi paesi ha il Re <= sultanul> decime da per tutto de'grani; sono condotte da appaltori particolari che in moneta ne rispondon poi il utile a sua Maestà. Questi appalti sono causa che tanti formenti passan nell'isole di Vostra Serenità, poichè volendo cavar coloro il denaro da soddisfare il Casnà, benchè ci siano proibizioni, e non si possan estrarre formenti senza i comandamenti della Porta, si ingegnano come ho detto ...”⁶³. Și trebuie observat că fenomenul nu era deloc nou. S-a păstrat, de pildă, un ordin al sultanului Soliman Magnificul, datat 21 august 1555 și adresat cadiilor din porturile „Mării Albe”, prin care se interzicea vânzarea de grâne străinilor. Căci, din pricina acestor afaceriști, „in grande abbondantia si sono venduto li formenti nelle scale, e per questo li formenti a Constantinopoli non sono venuti, il che è stata causa che quivi

⁶¹ William J. Griswold, *The Great Anatolian Rebellion, 1000-1020/1591-1611*, Kalus Schwarz Verlag, Berlin, 1983, p. 13-14. O impresionantă descriere a aspectului dezolant al Anatoliei făcută de un martor ocular, care a văzut-o în chiar anul 1595, în cronica editată fragmentar de Aurel Decei și Valeriu Veliman, *Izvoare turcești despre Mihai Viteazul*, în „Revista Arhivelor”, an. LII, vol. XXXVII, 1975, 2, p. 163. Ne întrebăm, în aceste condiții, ce efect mai putea să aibă un ordin trimis în 1596 cadiului din Amasya de a colecta din diferite regiuni ale Anatoliei (*Eyalet-i Rum*) cereale pentru campania contra Țării Românești și Moldovei și a le îmbarca la Samsun cu destinația Brăila? (T. Gökbilgin, *Documents on Ottoman-Wallachian Relations during the reign of Michael the Brave*, în „East European Quarterly”, VII/3, 1973, doc. nr. V, p. 332). Nu este exclus ca acest ordin să fie în realitate databil în anul precedent, în ajunul zilei de 4 martie 1595 (vezi mai sus n. 4).

⁶² Vezi, mai ales, discuția lui Halil Inalcik, *An Economic and Social History ...*, p. 23-25. Vezi și Aurel Decei, *op. cit.*, p. 299-300.

⁶³ N. Barozzi și G. Berchet, *op. cit.*, p. 171.

è grande penurie e strettezza per formento”⁶⁴. Așadar, după cum s-a observat, reglementarea comerțului cu grâne era mult anterioară epocii de sfârșit al secolului al XVI-lea și producția din regiunile litoralului „Mării -Albe” era la fel de însemnată pentru capitală, precum cea din Țara Românească și Moldova⁶⁵.

Principala beneficiară a exporturilor de grâne – ilegale! – din teritoriile otomane a fost, în a doua jumătate a secolului al XVI-lea, Veneția. În chiar anii care ne preocupă, mai exact în 1592-1593, statisticile oficiale venețiene atestă importuri masive de grâne din Levant. Iar aceste importuri coincid atât cu începutul operațiunilor militare din cadrul războiului „cel Lung”, cât și cu reparația foametei la Istanbul. Acest din urmă fenomen era explicat de observatori tocmai prin acoperirea necesităților oștilor otomane care acționau în Ungaria: „a început să se simtă lipsa de provizii ... fiindcă toate sunt îndreptate către armată”⁶⁶. Dar, dincolo de această relație efect-cauză, contrabanda masivă cu grâne din spațiul mediteranean către Veneția a contribuit negreșit la dereglarea profundă a mecanismului de aprovizionare a Istanbulului. Căci, după cum am văzut, și în primăvara anului 1595 în capitală se știa prea bine că majoritatea grânelor din zona „Mării Albe” – era vorba, evident, de recolta anului precedent – fusese vândută și plecase „către alte țări”.

Surgerea grânelor către Vest a fost neconținut favorizată de prețurile de achiziție mai bune decât cele de pe piața internă otomană. S-a adăugat, apoi, ispita grozavă a aurului occidental, mai ales după deprecierea severă, cu 100%, a asprului otoman, în iarna 1585-1586, fapt care a zguduit din temelii viața economică a uriașului imperiu⁶⁷. Spre a înțelege cum se cuvine ce se petrecea acum, în strânsă legătură cu însăși chestiunea aprovizionării Istanbulului, vom recurge din nou la o mărturie directă, unul din primele rapoarte ale lui Edward

⁶⁴ Mario Grignaschi, *Les documents ottomans conservés aux Archives de la Maison d'Este a Modena*, în: *IX Türk Tarih Kongresi, 21-25 Eylül 1981, Kongreye Sunulan Bildiriler*, II. Cilt, Ankara, 1988, doc. nr. IV, p. 825. Actul dovedește, de asemenea, că au existat ordine precedente similare ale lui Soliman.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 821.

⁶⁶ Vezi Maurice Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle*, Paris, 1966, p. 31 și 166-167. Este de remarcat că sursele venețiene au atribuit lipsurile și prețurile ridicate din Istanbul din anii '80 ai secolului al XVI-lea tot dirijării grânelor către armată, în cursul războiului cu Iranul safavid (1578-1590) (H. Inalcik, *An Economic and Social History ...*, p. 184). Or, actul citat de M. Aymard este tot un raport venețian, din 29 august 1593. Și, dat fiind că însăși Veneția era principala „vinovată” de preluarea unei mari cantități de grâne din rezervele otomane, este ușor de înțeles de ce reprezentanții ei nu voiau să vadă decât războiul drept cauză a încercărilor prin care trecea capitala otomană ...

⁶⁷ Vezi, de curând, Cemal Kafadar, *Les troubles monétaires de la fin du XVI^e siècle et la prise de conscience ottomane du déclin*, în „Annales – Économies, Sociétés, Civilisations”, an. 48, 1991, 2, p. 381-400.

Barton, proaspăt sosit pe țărmurile Bosforului, în vara anului 1588. Raportul cu pricina, datat 13/23 septembrie 1588, semnaleză un ordin primit pe neașteptate de noul „amiral” (= *Kapudan*) al flotei otomane, Hasan pașa, de a pleca numaidecăt pe mare. Rugat de bailul venețian să afle motivul acestei porunci, Barton a stat de vorbă cu însuși Hasan pașa. Iar acesta i-a spus că una din cauzele plecării lui privește „aprovizionarea orașului”. Sultanul a fost informat „that all the corne and other victuall bought whensoever in his dominions to be brought hither was by reason of the naughtie aspers carried in most great abondance into Christendome, his owne subiects in the meane time famishinge for the want thereof”. De bună seamă, Hasan pașa trebuia să viziteze porturile „Mării Albe”. Și el a fost împuternicit – adaugă același raport – „să spânzure și să ardă” pe toți cei găsiți că se îndeletniceau cu contrabanda, împreună cu bunurile lor⁶⁸.

Ceva mai devreme, în cuprinsul aceluiași text, Edward Barton – reproducând tot spusele lui Hasan pașa – vorbea de corupția și avariția înalților dregători otomani, care îndreaptă împărăția spre „ruină”. Căderea asprului, însoțită de masive contrafaceri, a făcut nu numai ca toate mărfurile să-și tripleze prețul față de ceea ce fusese cu patru ani mai înainte, dar „also the victuall which had wont to come in great abondance to this cittie beinge formerlye so served as none better is now retayned by reason of the naughtye monney, everie one refusinge to bringe provision ther to least havinge sould that which they brought with great perill and charge they shoulde be forced to take theis false monney therefore which would turne to their great losse not beinge able to passe the half thereof”⁶⁹. Avem aici descrisă convingător mentalitatea negustorilor care aprovizionau capitala, profund descurajați de criza monetară. Măsurile excepționale luate de stat, de felul expediției *kapudan*-ului Hasan pașa în toamna anului 1588, nu puteau desigur redresa situația decât temporar și în chip limitat.

Ținând seama de cele de mai sus putem spune că, indiferent de cât reprezenta procentual, în vremuri „normale”, cantitatea de produse furnizată anual Istanbulului de țările române, acum, în împrejurările de criză și de început al declinului, care au marcat ultimele două decenii ale secolului al XVI-lea, această sursă de aprovizionare a căpătat o însemnătate mult sporită, a devenit *cu adevărat vitală*. Spre a putea compensa cât de cât absența produselor alimentare de la Dunărea de Jos, bănuim că autoritățile otomane au trebuit să facă apel la teritorii

⁶⁸ Edwin Pears, *The Spanish Armada and the Ottoman Porte*, în „The English Historical Review”, VIII, 1893, p. 457. Pentru acțiunea diplomatică a lui Barton în răstimpul misiunii lui (1588-1597), vezi Jan Paul Niederkorn, *Ein englischer Vermittlungsversuch zwischen Kaiser und Sultan während des „Langen Türkenkriegs”*, în „Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchiv”, 49, 1993, p. 259-280.

⁶⁹ Edwin Pears, *op. cit.*, p. 454.

mai îndepărtate, cum era Egiptul. Iar aceasta necesita timp ... Așadar, după părerea noastră, mărturiile din 1595 care atribuiau criza alimentară din Istanbul răscoalei celor trei state – în primul rând Țării Românești și Moldovei – nu au exagerat sau denaturat cu nimic situația⁷⁰.

Lovitura dată Porții prin răscoala celor trei state tributare a avut implicații economice și de alt ordin. Este vorba de comerțul internațional care se desfășura în zona Dunării de Jos, vistieria sultanului încasând, după cât se pare, mari venituri din vămile percepute în porturile și punctele de trecere din lungul fluviului. Or, așa cum nota bailul Simone Contarini în 1612, nici după câțiva ani de la încetarea războiului „cel Lung”, după cum susțineau înșiși turcii, traficul comercial cu Moscova și Polonia pe la Dunăre încă nu-și revenise complet. Astfel, scria Contarini, veniturile sultanului „dalla parte verso il Danubio restano in molto discapito, sendoché le scale e dazii in su quel gran fiume, che molto importanti vi si riscuotono, al dire de'turchi, per le merci che di Moscovia, di Polonia, e da tutte le altri parti inferiori venivano per tutto il paese ed in Constantinopoli, stante le guerre passate non sono ancora ben potuti ristradarsi”⁷¹. Sigur că, pe lângă Rusia și Polonia, acele „altri parti inferiori” care participau la comerțul dunărean nu erau altele decât ... Țara Românească, Moldova și Transilvania! Așadar, și pe această cale, a vămuirii mărfurilor care doar tranzitau prin sau erau exportate din cele trei state, se dovedește că aprovizionarea Istanbulului a suferit într-adevăr din plin în urma răscoalei izbucnite în 1594. Și urmările nu au putut fi complet șterse multă vreme după ce zăngănitul armelor nu se mai auzea ...

THE 1594 REVOLT OF THE ROMANIAN PRINCIPALITIES AND THE ISSUE OF FOOD SUPPLIES IN CONSTANTINOPE

Abstract

Much information in the spring and summer of 1595 was pointing to the food shortage in the capital of the Ottoman Empire which was attributed to the revolt of the three tributary states in the Lower Danube (Wallachia, Moldavia, and Transylvania) occurred during the previous year.

⁷⁰ Profesorul Halil Inalcik (*op. cit.*, p. 186) admite la rândul său dependența crescândă a Istanbulului, la sfârșitul secolului al XVI-lea, de aprovizionarea de la Dunărea de Jos. Dar o atribuie în primul rând „politicii neînțelepte” (*unwise policy*) a prețurilor fixe joase impuse de autoritățile otomane pentru cereale, ceea ce i-a descurajat pe țărani – după cum remarca bailul Giovanni Moro (1587-1590) – să nu producă mai mult decât pentru propriile necesități. Din această perspectivă, H. Inalcik a formulat o concluzie care coincide cu a noastră: „The revolt of the Wallachian Voyvode Michael the Brave (1593-1601), who stopped the requisitesupplies, caused the prices of wheat and meat to soar in Istanbul”.

⁷¹ N. Barozzi și G. Berchet, *op. cit.*, p. 156.

Historian Bogdan Murgescu has recently examined the evidence and concluded that the food shortage in Constantinople, a real phenomenon in itself, could hardly be related to the severing of the supply source in the Lower Danube. In his opinion, Wallachia and Moldavia were at the time providing for only 10% and 20% accordingly of the meat consumption in Constantinople, and for only 10% as far as grains were concerned. Though the existing food stocks had been directed towards the Ottoman troops on the Danube and in Hungary, whose needs had to be satisfied.

The present study makes a new review of all known testimonies, followed by an attempt to consider all the clues prone to throw light upon the true origins of the food shortage in Constantinople. Therefore, it appears that alternative sources of food supplies nearest to the Ottoman capital had ceased to function: Anatolia was experiencing agricultural devastation, while grains on the coasts of the Aegean Sea and the Sea of Marmara, as well as those in the Archipelago, were being sold – despite all interdictions – to the West, especially to Venice. This accounts for the fact that the Black Sea source of supplies would become vitally important to the Ottomans during this period.

FISCALITATE COMERCIALĂ OTOMANĂ ÎN PORTURILE DANUBIANO-PONTICE: UN DOCUMENT

ANCA POPESCU

În directă legătură cu traficul comercial pontic, porturile Dunării de Jos, ocupând o parte apreciabilă din frontiera europeană a Imperiului otoman, au îndeplinit rolul de puncte de tranzit între aria otomană și cea creștină fiind deosebite ale unor importante drumuri, unele de interes internațional.

Regimului comerțului în aceste centre este reflectat în codurile de legi otomane numite *kanunnâme*: sistemul vamal, regimul juridic al negustorilor, structura traficului de mărfuri, ariile de producție, sistemul metrologic, instituții, etc. Cercetarea acestor surse contribuie atât la elucidarea administrației otomane în general, la înțelegerea cadrului (stimulativ sau frenator) în care avea loc schimbul tradițional de mărfuri între Orient și Occident, intermediat de spațiul otoman, cât și la restituirea istoriei din etapa otomană a unor teritorii românești.

Reglementarea fiscal-comercială pe care o publicăm aici (kanunnameaua târgului și portului Brăila), după un manuscris de la *Başbakanlık Arşivi*, fondul *Tapu ve Tahrir* (nr. 483), face parte dintr-un registru amănunțit (*mufassal defteri*) al provinciilor (*sancak*) Silistra și Akkerman. Registrul are 790 de pagini. La începutul lui există precizarea că recensământul este opera lui Mehmed fiul lui Ibrâhim originar din regiunea Varnei (TT, 483, p. 10). Această notă este datată în prima decadă a lunii Ramazân 977 (7-16 februarie 1570). La pagina 49 se găsește *tuğra*-ua lui Selim II. Manuscrisul are o legătură modernă în carton negru care protejează vechea legătură în marochin bordeaux pe care este imprimat un meda-lion cu motive florale. Textul otoman al kanunnamei Brăilei a mai fost publicat de A. Akgündüz, după același manuscris, și de Hadiye Tunçer, după un registru similar dar posterior: nr. 83, fond *Tapu ve Kadastro müdürlüğü*, de la Ankara¹.

¹ A. Akgündüz, *Osmalı kanunnameleri ve hukuki tahlilleri* (Kanunnamelele otomane și analiza codurilor legislative) Istanbul, 1994, vol. 7, p. 732-735; Hadiye Tunçer, *Osmalı imparatorluğunda toprak hukuku arazi kanunları ve kanun açıklamaları* (Legile dreptului funciar în Imperiul otoman, legile agrare și explicarea lor), Ankara, 1962, p. 196-207. Ambele ediții conțin fie inexactități (Akgündüz, pentru termenii românești din document) fie erori sau neglijențe numeroase de lectură (Tunçer). Câteva rânduri pentru Brăila se găsesc printre regulamentele mai multor porturi danubiano-pontice publicate, în registru, de Hammer după manuscrisele de la Istanbul și Viena: J. von Hammer, *Des osmanischen Reichs Staatsverfassung und Statsverwaltung*, Viena, 1815, vol. 1, p. 290.

Kanunnâme-lele², ca acte cu caracter normativ, cuprind descrierea riguroasă a situațiilor caracteristice domeniului de activitate căruia îi sunt destinate, pentru a se evita interpretările greșite, ca și consemnarea diferențelor locale față de sistemul „clasic”. Sunt deci o mină de informații specifice privind practicile otomane în diferite domenii și, nu de puține ori, mărturii ale unor practici din timpurile anterioare cuceririi otomane cărora administrația otomană, puțin înclinată spre inovație – perturbatoare de funcție – le-a prelungit existența în propriul sistem.

Textul pe care îl publicăm, în traducere românească și transliterare în alfabetul turc modern, pretează la numeroase și varii comentarii, de ordin general sau particular. Ne-am limitat la formula unei adnotări mai abundente, renunțând atât la studiul introductiv cât și la glosar³. În transliterația adoptată am notat, pentru cuvintele arabe din osmană, pe „ayn” cu (‘) și pe „hamza” cu (’).

² Cuvântul „*kanun*” derivă dintr-o rădăcină semitică semnificând „stuf”, „trestie” și pătrunde în limba turcă prin greacă și arabă. În perioada medievală, „*kanun*” se folosea adesea ca sinonim al cuvântului arab „*dustūr*” cu înțelesul de „listă”, „rol de impozite”. În Imperiul otoman este întrebuițat curent pentru a desemna manualul de procedură al diferitelor organizații sau instituții. Existau *kanun*-uri ale unor birouri administrative dar și *kanun*-uri ale unor provincii ale imperiului. „*Kanunnâme*”-lele (lit. „scrisoare de lege”) sunt reglementări juridice destinate să rezolve anumite probleme de guvernare și administrație (apărute în special în teritoriile cucerite) a căror soluție nu era prevăzută în Legea sfântă (*Şer‘a*). Deși erau confirmate de autoritatea supremă religioasă și, în teorie, nu puteau transgresa cadrele coranice, *kanunnamelele* erau sensibil detașate de formalismul religios, inspirate de nevoile vieții cotidiene și de voința suveranului. De aceea cutuma ca și elemente ale legislațiilor anterioare otomanilor sunt integrate adesea în conținutul lor. Vezi, Inalcık, art. „*kanun*” și „*kanunnâme*”, *Encyclopédie de l’Islam*, ediția a 2-a. vol. 4, p. 556-566; B. Lewis, *Le langage politique de l’Islam*, Paris, 1988, p. 173-175. Pentru importanța și limitele *kanunnamelelor* ca izvoare, Br. Djurdjev, *Die kanunnames des Osmanen und ihre Bedeutung für die Wirtschaftsgeschichte der Balkanländer* „*Godisnjak Istoriskog drustva Bosne i Hercegovine*”, Sarajevo, 1956, p. 5-15; J. Kabrda, *Les codes (kanunname) ottomans et leurs importance pour l’histoire économique et sociale de la Bulgarie*, în *Sbornik v cest na akademik Nikola B. Mihov*, Sofia, 1959; N. Beldiceanu, *Les actes des premiers sultans conservés dans les manuscrits turcs de la Bibliothèque Nationale à Paris*, Paris, 1960, vol. 1, p. 40-43; idem, *Recherche sur la ville ottomane au XV^e siècle. Etudes et actes*, Paris, 1973, p. 30-32; Bistra Țvetkova, *Vie économique de villes et ports balkaniques aux XV^e et XVI^e siècles*, „*Revue des Etudes Islamiques*”, 1970, 38, 2, p. 269-275; M. Berindei, Marielle Kalus-Martin, G. Veinstein, *Actes de Murad III sur la région de Vidin et remarques sur les kanun ottomans*, „*Südost-Forschungen*”, 1976, 35, M. Maxim, *Teritorii românești sub administrație otomană în secolul al XVI-lea*, „*Revista de istorie*”, 1983, p. 802-805.

³ Considerațiile asupra funcției comerciale a Brăilei, înainte și după cucerirea otomană, în studiul în curs de apariție, Anca Popescu, *Un centre commercial au Bas-Danube ottoman: Brăila (Bra‘il), XV^e s.*, „*Il Mar Nero*”, 3. Pentru taxele comerciale în porturile Dunării de Jos: N. Beldiceanu și Irène Beldiceanu-Steinherr, *Actes du règne de Selim I^{er} concernant quelques échelles danubiennes, de la Valachie, de Bulgarie et de Dobruđa*, „*Südost-Forschungen*”, 1964, 33, p. 91-115; N. Beldiceanu, *Kilia et Cetatea-Albă à travers les documents ottomans*, „*Revue des Etudes Islamiques*”, 1968, 36, 2, p. 215-262; Bistra Țvetkova, *Vie économique de villes*, M. Berindei,

Un gând deosebit de recunoștință se îndreaptă spre profesorii Nicoară Beldiceanu și soția acestuia Irène Beldiceanu-Steinherr, care, mi-au pus la dispoziție cu generozitate fotocopia acestui document, de ajutorul și încurajările cărora am beneficiat neîntrerupt.

I. Regulamentul (*kanunnâme*) târgului Brăila⁴. TT 483, f. 21-23.

(1) Dacă locuitorii târgului amintit și comunitatea negustorilor (*rençber tâ'ifesi*)⁵ aduc, cu carul (*'araba*)⁶, unt topit (*revgân-ı sâde*)⁷, ceară (*şem'-i 'asel*),

Marielle Kalus-Martin, G. Veinstein, *Actes de Murad III sur la région de Vidin*, p. 11-68; M. Berindei, G. Veinstein, *Règlements fiscaux et fiscalité de la province de Bender-Aqkerman, 1570*, „Cahiers du Monde Russe et Soviétique”, 1981, 22, 2-3, p. 251-328.

⁴ Pentru istoria Brăilei vezi contribuțiile la acest subiect ale istoriografiei interbelice, în primul rând cele publicate în paginile revistei „Analele Brăilei”. De asemenea, Constantin C. Giurescu, *Istoricul oraşului Brăila*, Bucureşti, 1968. Un prim și substanțial adagiu, pentru perioada otomană a oraşului, prin recenzia lui Nicoară Beldiceanu la această carte, N. Beldiceanu, C. C. Giurescu, *Istoricul oraşului Brăilei*, „Revue des Études Ismaïliques”, 1969, 37, 1, p. 179-183. Tot referitor la perioada otomană, mai recent, studiul Ancăi Ghiață, *Brăila în izvoare otomane de la sfârşitul secolului al XVI-lea*, în „Caietul seminarului special de științe auxiliare”, Bucureşti, 1993, p. 126-143. Pentru relațiile comerciale ale Brăilei cu Braşovul vezi, Radu Manolescu, *Comerţul Ţării Româneşti cu Braşovul*, Bucureşti, 1965. Pentru regimul vamal al drumului Brăilei până la cucerirea otomană; Şerban Papacostea, *Începuturile politicii comerciale a Ţării Româneşti și Moldovei (secolele XIV-XVI). Drum și stat*, Studii și Materiale de Istorie Medie”, 1983, 10, p. 9-55, republicat în vol. *Geneza statului în Evul mediu românesc. Studii critice*, Cluj, 1988, p. 151-204. Pentru data cuceririi Brăilei (în intervalul 1538-1540) vezi principalele poziții ale istoriografiei române, rezumate de M. Maxim, *Teritoriile româneşti sub administrație otomană în secolul al XVI-lea*, „Revista de istorie”, 1983, 36, 8, p. 809. Precizări recente sunt aduse de P. Ş. Năsturel, *Vechimea mitropoliei de Proilavon*, comunicare prezentată la simpozionul de la Constanța, 1996 („Marea Neagră – spațiu de convergență a civilizațiilor”), în curs de apariție în revista „Il Mar Nero”, 3. După anexare, Brăila devine centrul unei unități administrative otomane (*kazâ*) cuprinzând 6 sate (cf. A. Ghiață, *op. cit.*, p. 130) situate de-a lungul Dunării, între vărsarea Siretului și a Călmățuiului (aproape baza dunăreană a culoarului comercial preconizat la 1358 de Ludovic I de Anjou).

⁵ *Rençber*: negustor; F. Meninski, *Lexicon Arabico-Persico-Turcicum*, Viena, 1780, vol. 3, p. 87. Cuvântul este polisemantic, având și sensurile: muncitor, muncitor zidar, muncitor la câmp, meșteșugar; el desemnează în general o persoană care își câștigă existența prestând o muncă anevoioasă. Vezi și J. T. Zenker, *Dictionnaire turc-arabe-persan*, Leipzig, 1866-1876, p. 469; A. C. Barbier de Meynard, *Dictionnaire turc-français*, Paris, 1886, vol. 2, p. 24; J. W. Redhouse, *A Turkish and English Lexicon*, Constantinopol, 1921, p. 988. În prima accepție, cuvântul *rençber* se întâlnește în construcția: *rençber gemisi* (corabie de negoț), Zenker, loc. cit.

⁶ *'Araba*: mijloc de transport cu 2 sau 4 roți, de capacitate variabilă; căruță, car. Am preferat traducerea prin „car” întrucât în privilegiile comerciale acordate braşovenilor de către principii Ţării Româneşti se foloseşte acest termen în legătură cu transportul și comercializarea peştelui de la Brăila (lat. *currus*). Carul cu boi era în evul mediu „vehiculul național” al românilor, caii fiind scumpi; vezi Nistor, *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des 16 Jahrhunderts*, Cernăuți, 1912, p. 33.

⁷ *Revgân*: grăsime, unt, untură; Redhouse, *op. cit.*, p. 994. *Revgân-ı sâde*: grăsime folosită la prepararea hranei, *Ibidem*.

seu de lumânări (*revgân-ı şem*⁷), miere curată (*sâfi* 'asel), postavuri (*çuka*) și în afară de acestea, *hâm halat*⁸, cuțite (*biçak*), săpun (*sâbûn*) și alte asemenea mărfuri, se va percepe de la musulmani 3%, de la supușii otomani ne-musulmani (*zimmî*) 4% și de la străini (*harbî*)⁹ 5% ca vamă (*gümriik*)¹⁰. Se va percepe de la supușii otomani ne-musulmani și de la străinii care aduc rachiu ('*arakî*), hidromel (*âb-ı* 'asel), vin muscat (*misket*), [vin] *mervâzî* și malvazia (*benefşe*)¹¹, o taxă vamală [după cuantumul] explicat (mai sus).

(2) dacă lucrurile și mărfurile menționate mai sus nu sunt vândute ci sunt încărcate pe corăbii (*gemi*)¹², se vor percepe de fiecare car câte 50 de acce (*akçe*)¹³ cu titlul de *bâc*¹⁴. Dacă carul nu este plin ci numai pe jumătate sau pe sfert

⁸ *Hâm halat*: expresia este neclară. Dicționarul lui Redhouse o traduce prin „ceva absolut necopt, crud” (însă ortografia celui de-al doilea cuvânt diferă de cea a documentului nostru, respectiv cu t final „dur” față de t simplu); Redhouse, *op. cit.*, p. 825. Principalele dicționare ale limbii turco-osmane menționează pentru cuvântul *hâm* sensul de „crud, necopt, brut”. Redhouse traduce cuvântul *halat* cu „frânghie, otgon, funie”; Redhouse, *op. cit.*, p. 858. Ar putea fi vorba deci de funii, frânghii sau otgoane crude, nerăsucite, nelucrate (cu acest sens cuvântul „hamhalat” apare într-un document românesc din secolul XIX, L. Șăineanu, *Înfluența orientală asupra limbii și culturii române*, București, 1900, vol. I, part. I, p. 149). În traducerea franceză a reglementărilor comerciale ale mai multor porturi dunărene B. Țvetkova oscilează între formulele: „draps”, „produits”, „matières premières”, „produits non-manufacturés”; B. Țvetkova, *Actes concernant la vie économique de villes et ports balkaniques aux XV^e et XV^e siècles*, „Revue des Études Islamiques”, 40, 2, 1972, p. 327, 385 și 490.

⁹ *Harbî*: supuși ai statelor din sfera *Dâr-al-Harb* (Casa războiului), adică acele state care nu făceau parte din stăpânirile otomane.

¹⁰ *Gümriik*: taxă vamală aparținând categoriei taxelor cutumiare otomane. Cuvântul a fost împrumutat de la bizantini (*komerktion*) și provine la rândul său din latinescul „*commercium*”; vezi Hélène Antoniadis-Bibicou, *Recherches sur la douane à Byzance*, Paris, 1963, p. 296; N. Beldiceanu, *Recherche sur la ville*, p. 296. În documentele evului mediu românesc vama este numită (adesea) „*comerc*”; Gr. G. Tocilescu, *534 documente istorice slavo-române din Țara Românească și Moldova privitoare la legăturile cu Ardealul, 1346-1603*, București, 1931, p. 5-6, *passim*. Cuantumul taxei varia după apartenența statală și religia negustorilor impuși: otomani (musulmani sau nemusulmani – *zimmî*), străini (tributari sau supușii unor state suverane – *harbî*). Despre circumscripțiile vamale din Imperiul otoman v. H. Inalcık, *The Customs Register of Caffa, 1487-1490*, Harvard, 1995, p. 91-111. Am încercat examinarea indiciilor referitoare la o circumscripție vamală a Dunării de Jos într-un studiu în curs de tipărire.

¹¹ *Misket*, *mervâzî*, *benefşe*: vinuri de calitate, tranzitate prin porturile Dunării maritime spre Polonia și Rusia, dar făcând și obiceiul comenziilor speciale ale domnilor Țării Românești și Moldovei. *Misket* desemna vinul muscat, „moscatello” din sursele occidentale, Nistor, *Handel un Wandel*, Cernăuți, p. 163-164. Vinul *mervâzî* provenea, s-ar părea, din regiunea Malevisi (Creta), Berindei, Veinstein, *Règlements fiscaux et fiscalité*, p. 316-317. *Benefşe* este numele turcesc al peninsulei Monemvasia din sud-estul Peloponezului, desemnând deci în document, vinul produs în acest loc, *ibidem*.

¹² *Gemi*: ghimie, corabie mică dar și barcă, luntre; *New Redhouse Turkish-English dictionary*, Istanbul, 1968, p. 394.

¹³ *Accea*, din tc. *akçe*: monedă de argint otomană. Era cunoscută de către europeni sub numele grecesc de „*aspron*” (aspru).

¹⁴ *Bâc*: termen, de origine persană și formă arabă, adoptat de otomani pentru a desemna, de obicei, taxa de vânzare; Beldiceanu, *Recherche sur la ville*, p. 292. Cuvântul era folosit și în sensul generic de taxă fiind, cu acest înțeles, echivalentul termenului arab *resm*. Decelarea sensului specific

din capacitatea sa se va percepe numai o jumătate sau un sfert (din taxă) proporțional cu cuantumul de bază de 50 de acele.

(3) Dacă se aduc cu carele butoaie mari, numite *berbeniçe*¹⁵, umplute cu faguri de miere (*mumlu 'asel*), se vor percepe pentru fiecare butoi 50 de acele ca *bâc*. În acest caz, musulmanii, supușii ne-musulmani și străinii vor plăti același cuantum. Dacă un orașean (*şehirlü*) aduce brânză (*peynir*), se vor percepe 2 acele de burduf cu titlul de *bâc*. Dacă se aduc bucăți întregi de pâslă (*kebe*)¹⁶, se vor

al cuvântului „bâc” în sistemul termenilor fiscali otomani este îngreuiată de întrebuințarea lui în două accepții diferite: taxă specializată și taxă în general; Berindei, Kalus-Martin, Veinstein, *Actes du Murad III sur la région de Vidin*, p. 20-32. În ciuda ambiguității create de folosirea neexplicitată a termenului „bâc” în situații fără numitor comun aparent, sensul său fundamental rămâne cel conferit de codul cutumiar al sultanului Mehmed II: taxa care se aplică în cazul vânzărilor de bunuri (neimobiliare) efectuate în cadrul pieței orașenești, Beldiceanu, *loc. cit.*, Idem, *Les actes des premiers sultans conservés dans les manuscrits turcs de la Bibliothèque Nationale à Paris*, I, Paris-La Haye, 1960, p. 159.

¹⁵ *Berbeniçe*, transcrierea cuvântului românesc, de origine maghiară, „bărbântă” (formă întâlnită în Moldova de nord), „berbință” (în Transilvania) sau „berbeniță” (formă curentă în regiunile sud și nord-vestice ale României). Berbenița era o puțină de brad în care se păstrau, de obicei, laptele acru și brânza, *Dicționarul limbii române. Academia Română*, București, 1913, vol. I, partea I, p. 544. În documentele interne românești, cea mai timpurie mențiune a acestui cuvânt datează din secolul al XIV-lea, în Transilvania. În Moldova cuvântul apare în documentele din secolul al XV-lea. Pentru Țara Românească, mențiunile cunoscute sunt mult mai recente, din secolul al XVIII-lea: N. Stoicescu, *Cum măsurau strămoșii noștri. Metrologie medievală pe teritoriul României*, București, 1971, p. 155. Tot aici, prin bărbântă se denumea și taxa comercială percepută pentru o serie de produse ca vin, cereale, pește (măsurate cu această unitate de capacitate), *Instituții feudale din țările române. Dicționar*, coordonatori O. Sachelarie și N. Stoicescu, București, 1988, p. 355. Regulamentul Brăilei aduce deci mențiunea cea mai veche, cunoscută până acum, a acestui termen în spațiul Țării Românești. Încetățenirea cuvântului bărbântă la Brăila, în forma transilvăneană, este o dovadă lingvistică a intenselor relații între principatul intracarpatic și regiunea Gurilor Dunării. Aceste relații, binecunoscute pentru perioada începuturilor, au fost ilustrate de comerțul practicat pe „drumul Brașovului”. Pe de altă parte trebuie relevată și prezența elementelor populației transilvane, inclusiv a maghiarilor, fapt confirmat pentru Brăila de registrul de recensământ din anul 1570 unde figurează o comunitate maghiară formată din 6 familii și un celibatar, *Registrul de recensământ al sancak-ului Silistra și Akkerman*, fond *Tapu ve Tahrir*, nr. 483, p. 191. *Başbakanlık Arşivi*, Istanbul. Dacă ne gândim și la pescarii unguri despre care se știe că își menținuseră drepturile lor de a exploata lacurile din împrejurimile Chilie și după cucerirea acesteia de către Bayazid II (vezi Beldiceanu, *Kilia et Cetatea Albă*, p. 237), avem o nouă reprezentare a unei realități știute: culoarul ungar de la curbura Carpaților la Dunărea pontică.

¹⁶ *Kebe*: cuvânt turcesc indicând fie un sortiment grosier de fetru fie obiectele confecționate din acest material: vestă, jachetă, pătură; Redhouse, *op. cit.*, p. 1523; și ediția New Redhouse, p. 628. În limba română a intrat cu formele *chebe*, „chebă”, „ghebă” desemnând o manta de pâslă, lungă până la genunchi, purtată de țărani, Șăineanu, *op. cit.*, vol. II, part. I, p. 103. Ediția din 1968 (*New Redhouse*), p. 628, menționează și sensurile de „vestă”, „jachetă” sau „pătură”, toate din fetru. Termenul a fost adoptat de limba română sub formele „chebe”, „chebă”, „ghebă”, desemnând o haină lungă până la genunchi, purtată de țărani; vezi Șăineanu, *op. cit.*, vol. II, secțiunea I-a, p. 103, și N. Beldiceanu, *La région de Timok-Morava dans les documents de Mehmed II et de Selim I*, „Revue des Études Roumaines”, III-IV, 1957, p. 122.

percepe 2 acele cu titlu de bâc iar pentru jumătățile de bucată se va percepe jumătate din sumă. Dacă [negustorii] itineranți (*misâfir*) aduc brânză de burduf și o vând la piață, se vor percepe de fiecare burduf de brânză 4 acele și de fiecare bucată de pâslă [de asemenea] 4 acele, ca *bâc*. Dacă nu vând decât o parte și restul îl exportă, nu vor plăti decât taxa pe brânză și pe pâsla vândute la piață, după modul descris mai sus și vor plăti 9 acele de car pentru ceea ce duc afară [de Brăila]. Dar dacă aduc brânză și pâslă cu carele și, fără să le vândă la piață, le încarcă pe corăbii, se vor percepe de fiecare car 50 de acele cu titlu de *bâc*.

(4) Dacă raialele (*re 'âyâ*)¹⁷ din târgurile și satele Țării Românești aduc cu carul sau cu sarcina (de animal de povară)¹⁸, cereale (*gallât*), grâne (*hubûbât*), produse alimentare (*ma'kûllât*), fructe (*meyya*), brânză, oi (*koyun*), miei (*kuzî*), lemne de foc (*hîme*), fân (*gyah*), lemn de construcție (*hatıl*), șindrilă (*padavra*), căpriori de lemne (*mertek*), scânduri (*tahta*), unelte de lemn (*ağaç âletleri*) și le vând la piață, se va percepe dijma ('*öşr*)¹⁹. Pe marfa nevândută și luată înapoi nu se ia nici dijma nici *bâc*. Dacă [negustorii] rezidenți (*mükîm*) și cei itineranți exportă (*taşra alub gitse*)²⁰ lucruri cu carul (căruța) se vor percepe 9 acele de car (căruță). Dacă rezidenții și itineranții din Țara Românească aduc cereale și grâne, plătesc 9 aspri cu titlul de *bâc*. Dacă se importă vin (*hamr*) din Țara Românească, se vor percepe 9 acele [de car] cu titlu de *bâc*. Pentru caii de tracțiune (*bârgîr*) și iepele vândute la piață, se percep 9 acele cu titlul de *bâc*; 8 [acele] erau percepute de către fisc și 1 aceea era luată de cadiu²¹. Când registrul a fost depus

¹⁷ *Re 'âyâ*: pluralul de la *ra'ya*. Termenul denumește, în sens general, pe supusul musulman sau nemusulman, producător, plătitor de impozite. În sens special, se referă la o categorie de agricultori, definită de un anume statut (posesiunea ereditară asupra unei suprafețe agricole numită *çift* și plata anumitor impozite dintre care *resm-i çift* era caracteristic), Beldiceanu, *Recherche sur la ville*, p. 305-306, M. Berindei, G. Veinstein, *L'Empire ottoman et les pays roumains, 1544-1545*, Paris-Cambridge, 1987, p. 329.

¹⁸ *Yük*: aici, sarcină, povară. Greutatea sa varia după marfă și regiune (între 150 și 205,4 kg); Beldiceanu, *Recherche sur la ville*, p. 313.

¹⁹ '*Öşr*: dijma; era prelevată în profitul autorităților, în bani și în natură, pe diferite produse. Cuantumul ei nu reprezenta decât rareori 1/10, documentele înregistrând perceperea sub numele de dijma a unor cote variind între un sfert și o șaisprezecime. Făcea parte din categoria impozitelor *rusûm-i 'üfiyye*; N. Beldiceanu, *Les actes des premiers sultans*, vol. 2, p. 297-298. Putea fi arendată sau acordată timarioților, *vakıf*-urilor sau proprietarilor de bunuri *mülk*, Idem, *Recherche sur la ville*, p. 302.

²⁰ *Taşra*: sensul acestui adverb este ambiguu. Poate avea semnificația generală de „exterior”, „afară”, ca și pe cea relativă, de provincie în raport cu centrul sau (regiunea de la) țară în raport cu orașul; de asemenea mai poate însemna „înuturi, regiuni străine”; Redhouse, *op. cit.*, p. 1240.

²¹ Cadiul (*kâdı*) era conducătorul unei circumscripții judiciare în Imperiul otoman. În afară de atribuțiile judiciare cadiul mai avea funcția de a supraveghea administrația. Veniturile sale proveneau din variante surse, în afară de cea principală reprezentată de posesiunea unui timar: N. Beldiceanu, *Recherche sur la ville*, p. 115-119.

la picioarele Înaltului Tron s-a ordonat ca aceea în cauză să revină [de asemenea] fiscului. De-acum înainte cadiul nu va mai încasa nimic. Se percep 4 acele pentru bivoli (*kara siğır*)²² vânduți. De la persoanele care aduc oi și le vând se percepe dijma dacă numărul [lor] se situează între 1 și 49 de capete. Dar dacă numărul lor atinge 50 de [capete] sau mai mult, se va percepe o taxă de 1 accea pe oaie sau pe 2 miei.

(5) Se percepe 1 accea la 2 oi sau la 4 miei sacrificați de către casapi. Pastrama (*pastrma*) pe care o aduc orașenii pentru propriul consum nu se impozitează.

Pentru boii (*siğır*) tăiați în vederea vânzării se percep 2 acele iar la 2 oi 1 accea. De la cei care trec o turmă de oi prin schelă se percep 50 de acele cu titlul de *bâc*.

(6) Dacă negustorii cumpără cereale de la raiale, vor vărsa în momentul colectării acestora 25 de acele cu titlu de *resm-i kile*.

(7) Taxa de căsătorie (*resm-i 'arûs*)²³ este de 60 de aspri pentru o fecioară și 30 de aspri pentru o văduvă. În această privință, femeile musulmane sunt egale cu cele creștine. Dacă soția provine din afară [de Brăila], se vor percepe 12 acele.

(8) Locuitorii târgului au consimțit să dea pentru vinul nou (*şira*), care provine din viile lor, 6 acele cu titlul de dijma. Este vorba de dijma pe vinul nou. Odată ce vinul este pus în butoaie, s-a dovedit că este mai avantajos pentru bugetul Statului să se exercite monopolul (*monopolya*)²⁴ și să se vândă vinul în perioada stabilită, conform legii (*kanun üzere*). De aceea s-a ordonat să se conformeze acesteia.

Locuitorii târgului dau 9 acele la butoi, cu titlu de *bâc*, când îl vând la piață (după ce înainte achitaseră dijma pe vinul nou). Dacă vinul este dus la casele proprii iar butoaiele se deschid acolo, aceștia nu vor plăti nimic.

(9) Dacă este prins un fugar, acesta va fi vândut la mezat, după intervalul de timp reglementar, iar suma încasată va fi în profitul fiscului. În cazul în care apare

²² În document se menționează două feluri de bivoli: *kara siğiri* și *su siğiri*. Că este vorba de două specii diferite rezultă din faptul că, atât prețurile cât și taxele aplicate la vânzarea pieilor, în cele două cazuri, sunt diferite. După N. Beldiceanu ar fi vorba de, respectiv, „bivoli de uscat” și „bivoli de apă”; Beldiceanu, *Recherche sur la ville*, p. 192, nota 2. Bistra Țvetkova, invocând dialectul turcilor din Bulgaria de nord-est, traduce pe „kara siğiri” prin „boi” și prin „bivoli” pe „su siğiri”; Bistra Țvetkova, *Actes concernant la vie économique des villes balkaniques aux XV^e et XVI^e siècles*, „Revue des Études Islamiques”, 1972, 40, 2, p. 371, nota 1.

²³ *Resm-i 'arûs*: taxă de căsătorie; făcea parte din categoria taxelor cutumiare (*rusûm-i 'ürfiyye*) de tipul *bâd-ı havâ*. Cuantumul ei era în raport cu religia soției și cu situația ei materială; N. Beldiceanu, *Un Paléologue inconnu de la région de Serres*, „Byzantion”, (Bruxelles), 1971, 41, p. 16. Pentru nemusulmani de obicei taxa era mai mică; Beldiceanu, *Les actes des sultans*, vol. II, p. 302.

²⁴ *Monopolya*: monopol; era dreptul exclusiv de a vinde vin (dar și orez și alte cereale), pe o anumită durată. Acest drept era uneori fie acordat timariotului; Beldiceanu, *Un Paléologue inconnu*, p. 16. Kanunnameaua *sancak*-ului Silistra, din care făcea parte și *kazâ* ua Brăila, prevedea un interval de 75 de zile pentru comerțul cu vin, Akgündüz, *op. cit.*, p. 718.

proprietarul și dovedește, conform Legii Sfinte (*Şerî'a*) că este el (într-adevăr) proprietarul, se vor percepe 90 de accele, dacă distanța străbătută de fugar este de 3 zile, 60 de accele, dacă aceasta este de 2 zile și 30 de accele, când este de o zi.

Dacă sunt găsiți boi, iepe sau cai, vor fi vânduți după perioada reglementară care este de o lună; câștigul revine fiscului. În cazul în care apare stăpânul, și dovedește acest lucru, se vor percepe, ca cu *l*²⁵, 20 de accele pentru 1 bou, 42 de accele pentru o iapă sau 1 cal de tracțiune, 2 accele pentru 1 oaie, 1 aceea pentru 1 miel și 5 accele pentru un porc (*hinzır*).

(10) În ceea ce privește bunurile revenind fiscului, cele ale absenților și dispăruților, vor fi percepute conform legii otomane. [Taxa numită] *ih̄tisâb*²⁶ face parte de asemenea dintre cele ce revin fiscului. Cu titlu de taxă de *ih̄tisâb* se percepe dijma de la proprietarul mărfii.

(11) Pe inul (*ketân*) transportat cu carul sau pe spatele cailor se vor percepe de la musulmani 8 accele de sac, de la supușii ne-musulmani și de la străini 10 accele. Dacă transportă oțel (*çelik*), se vor percepe 4 accele pe mănunchi (*demed*). Pe oalele de lut (*çömlek*) provenind din afara târgului, [aduse] cu carul (căruța), se vor percepe 2 accele la 100 de bucăți iar pe merele (*elma*) și perele (*emrûd*), transportate cu carul (căruța) [se vor percepe] 3 accele la 1000 de bucăți cu titlul de dare (*resm*).

(12) [Taxele numite] *bâd-ı havâ*²⁷ și amenziile pentru delictе și crime (*cürm ve cinâyet*) sunt percepute la fel ca în restul Imperiului bine-protejat.

(13) Chila (*kile*)²⁸ care folosește la măsurarea cerealelor în numitul târg se cheamă în românește hârdău (*hırdav*)²⁹. Când se verifică greutatea sa,

²⁵ Cu *l*: desemna răsplata pentru aducerea înapoi a unui rob fugit; Redhouse, *op. cit.*, p. 664. În țările române, în legătură cu recuperarea animalelor rătăcite, exista instituția ispașei și pripasului, vezi *Instituții*, p. 237 și 283-284.

²⁶ *Ih̄tisâb*: taxă percepută concomitent cu *bâc*-ul, având cuantumul inferior acestuia din urmă. Persoana însărcinată cu perceperea acestei taxe se numea *muhtesib*, moștenitorul funcțiilor *agoranomos*-ului bizantin. Cu același cuvânt (*ih̄tisâb*) erau denumite și atribuțiile (care erau de natură economică, religioasă și judiciară) ale *muhtesib*-ului; Beldiceanu, *Recherche sur la ville*, p. 73-81.

²⁷ *Bâd-ı havâ*: categorie de taxe din care făceau parte amenzi (de ex. cele pentru delictе și crime), taxe de înregistrare, o serie de taxe întâmplătoare (*resm-i 'arûs, çiftlik tapusu*, etc.). Aceste taxe sunt incluse în categoria *rusûm-i 'ürfiyye* (impozite cutumiare); Beldiceanu, *op. cit.*, p. 292.

²⁸ *Kile*: chilă, unitate de măsură pentru cereale a cărei valoare varia în raport cu felul de cereale măsurate și cu locul de folosire al acestei unități; H. Inalcık, *Introduction to the ottoman metrology*, „Turcica”, 1983, 15, p. 329-337. Chila (standard) de Istanbul, pentru grâu, avea greutatea de 20 de ocale, adică 25,656 kg (o oca echivala cu 1,2828 kg), iar cea pentru orz avea 22,25 kg; Berindei, Veinstein, *L'Empire ottoman et les pays roumains*, p. 323.

²⁹ Hârdău (*hırdav*): termen românesc de origine maghiară sau slavă; H. Tiktin, *Dicționar român-german*, București, 1903, vol. II, p. 731. Hârdăul era „chila de Brăila”, măsurând 76,968 kg; vezi și N. Beldiceanu, recenzie la C. C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila*, „Revue des Etudes

aceasta corespunde cu 60 ocale (*vukiyya*) ceea ce face 3 kile de Istanbul cel bine păzit.

(14) În împrejurimile Brăilei se află persoane care aduc din afară boi, îi taie și îi fac pastramă. Sunt numiți sălășari (*salaşlar*)³⁰. Ei plătesc 4 acele pentru un bou cu titlu de taxă de abator.

II. Regulamentul fiscal al schelei Brăila TT 483, f. 23-24

(1) Talianele (*dalyan*)³¹ din lacurile care depind de târgul Brăila sunt construite și deținute de necredincioșii numitului târg. Ele sunt păzite de năvodari (*nafodcılar*)³² care sunt scufundătorii și paznicii talianelor. Peștele pescuit la

Islamiques", 1969, 37, 1, p. 182. Era mai mare decât chila de Cetatea Albă (care avea 40 de ocale), sau cea de Oceacov (Cankerman); avea aceeași greutate cu chilele de Șumen, Hezargrad, Târnovo (60 ocale, adică 76,9 kg pentru grâu și 66,7 kg pentru orz). La sfârșitul secolului al XVIII-lea mărimea chilei de Brăila devenise 240 de ocale; D. Mioc, N. Stoicescu, *Măsurile medievale de capacitate din Țara Românească*, „Studii. Revista de istorie”, 1963, 6, p. 1367. Mărimea chilei de Brăila era de asemenea apropiată de „oborocul mare” folosit în Oltenia și care avea 66 de ocale; Mioc și Stoicescu, *Mesures et instruments médiévaux de mesure en Valachie et en Moldavie*, „Revue Roumaine d’Histoire”, 1967, 3, p. 367.

³⁰ Cuvântul „sălăș” este tot un împrumut, în documentul otoman, din limba română, unde aceasta înseamnă un adăpost improvizat pentru oameni și animale. Dacă lectura este corectă atunci „sălășarii” erau persoanele care se îndeletniceau cu prepararea pastramei și a cervișului și care locuiau în afara orașului (călătorii străini vorbesc de o insulă din fața Brăilei, numită Prundu, în care pastrama era pregătită de către „valahi”, vezi C. C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila*, București, 1968, 106-107), într-o așezare improvizată, desemnată în limbajul locului cu acest nume; etimologia termenului este maghiară. În limba română modernă cuvântul este folosit mai ales pentru a desemna locuințele țiganilor.

³¹ *Dalyan*: din grecescul *halianeion*; H. și R. Kahane, A. Tietze, *The Lingua Franca in the Levant. Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, Urbana, 1958, p. 477-481. Este o instalație de pescuit având caracteristici și componente diferite după locul amplasării (pe brațul unui fluviu, la vărsarea acestuia sau pe canalul de scurgere al unui lac fluvial) și după tipul de pescuit căruia îi este destinată. Esențiale sunt trei componente: „aripa” (o plasă întinsă perpendicular pe direcția de înot a peștelui), „oborul” (un spațiu delimitat prin plase sau împletituri de lemn, situat în prelungirea aripii) – ambele având funcția de a dirija peștele spre gura celei de-a treia părți – „vintirul” (o plasă lungă în formă de sac). Descrierea procedurii de instalare și folosire a talianurilor pe Dunăre, la Paul de Alep și Evliya Çelebi, *Călători străini despre țările române*, București, 1976, vol. 6, p. 284 și 442-443. Pentru informațiile din documentele turcești v., N. Beldiceanu, *La Moldavie ottomane à la fin du XV^e siècle et au début du XVI^e siècle*, „Revue des Études Islamiques”, 1969, 2, p. 262; de asemenea, Maria M. Alexandrescu Dersca-Bulgaru, *Pescuitul în Delta Dunării în vremea stăpânirii otomane*, „Peuce”, Tulcea, 1971, 2, p. 267-282.

³² *Nafod*: corespunde cuvântului român de origine slavă „năvod”. Cu ajutorul sufixului „cı” (care, în limba turcă, indică meseria, îndeletnicirea) s-a format cuvântul *nafodcılar*, adică „năvodari”. Pescarii se deosebeau după specializarea lor pe anumite unelte de pescuit. Năvodul era „cel mai mare și cel mai important dintre instrumentele de pescuit din apele României”; Gr. Antipa, *Pescăria și pescuitul în România*, București, 1910, p. 950-951.

taliane, în Dunăre, mai sus de *istobor*³³ de către pomenita comunitate, este adus la schelă. Venitul obținut din vânzarea peștelui este împărțit în două părți: o treime (*sülüs*) și două treimi (*sülüsân*). [Cele] două treimi revin fiscului³⁴ și treimea este dată pescarilor.

(2) Când se găsește pește în boazurile³⁵ care se întind până la marginea târgului numit Floci (*Floç*), aparținând Țării Românești (*Eflâk vilâyeti*), necredincioșii din Brăila vin [acolo] cu bărcile. Pentru peștele pescuit și adus la schelă se ia mai întâi dijma pentru fisc; restul se împarte în două jumătăți: o jumătate (*nısf*) este luată pentru fisc iar cealaltă jumătate este dată pescarilor.

(3) Pentru peștele pe care pescarii îl pescuiesc în lacuri, cu plase numite mreață³⁶ și năvod (*mirâja ve nafod nâm*), și-l transportă cu carul la poarta orașului (*varoş kapusuna*), sau cu barca, la schelă, se ia mai întâi dijma pentru fisc; restul se împarte în o treime și două treimi. O treime se percepe în favoarea fiscului iar două treimi se dau pescarilor.

(4) Pescarii își întind plasele în boazurile care merg de la talian până la Dunăre; din peștele pescuit se percepe o treime.

(5) Pentru peștele proaspăt, pescuit în Dunăre, care este adus [la schelă], se lua până acum dijma. Dat fiind că, după vechea lege, pentru peștele pescuit la schelele Dunării, se lua *rub*³⁷, de-acum înainte se va lua *rub'* pentru peștele pescuit în Dunăre și care se aduce la târgul menționat.

³³ Vezi *supra*, nota 31. „Stobor” este un cuvânt românesc de origine slavă, care desemnează „parii sau ulucile înguste (cu vârful ascuțit) din care se fac gardurile”, *Dicționarul explicativ al limbii române (DEX)*, Editura Academiei R.S.R., 1975, p. 895. Are și sensul de „îngrăditură” sau „împrejmuire”; *Ibidem*; în ambele accepții, cuvântul denumește partea din construcția unui talian având aspectul unei îngrădituri (fie că este numai din lemn fie din lemn și plase). Numele modern al acestei componente a talianului este „obor”, cuvânt tot de etimologie slavă, având sensul de „țarc”, „îngrăditură”, *DEX*, p. 615. Pentru detalii privind părțile componente ale unui talian; D. Munteanu, *Marinărie. Manual*, București, 1982, p. 136-137.

³⁴ *Mîrî*: ceea ce aparține statului, fiscal; Redhouse, *op. cit.*, p. 2053.

³⁵ *Boğuz*: gât (canal), strămoare, gură (a unui râu); Redhouse, *op. cit.*, p. 402.

³⁶ Vezi, *supra*, nota 32. Mreaja (cuvânt de origine slavă) este o plasă de pescuit din fire subțiri, care se așează vertical în apă. Poate fi simplă, cu o singură „rețea”, și compusă, cu două sau trei rețele. Pescarii care o folosesc poartă numele de „mrejari”; C. C. Giurescu, *Istoria pescuitului și a pisciculturii în România*, București, 1964, p. 218.

³⁷ *Rub'*: a patra parte, un sfert; Redhouse, *op. cit.*, p. 963. Această cotă-parte prelevată de stat pare exagerat de mare. Dacă o acceptăm trebuie să presupunem că prin pescuitul în Dunăre se realizau cantități cu totul remarcabile de pește pentru ca o asemenea fiscalitate apăsătoare să nu sufocase această activitate. Supoziția n-ar fi lipsită de temei: toate documentele anterioare cuceririi otomane concordă în a evidenția marele potențial piscicol al regiunii Bălții Brăilei, care aproviziona atât Ardealul cât și Galiția. Această realitate este constatată și exprimată sintetic și de un agent al administrației otomane: „dacă s-ar preleva (numai) o treime din pește (cel pescuit la talianele din zona Brăilei), s-ar putea strânge un capital important”; N. Beldiceanu și Irène Beldiceanu-Stainherr, *Acte*

(6) Pentru peștele pescuit în lacurile depinzând de satul Măcin (*Maçin*), de schelele Isaccea (*Sakçı*) și Tulcea (*Tulça*), ca și în lacurile depinzând de târgurile Chilia (*Kili*), Floci, Tomorova (*Tomaravo*) și Galați (*Galaç*) se ia, pe loc, dijma. De la cei care au chitanță se percepe vama după lege.

(7) Pentru cerealele, grânele, proviziile, stofele (*âkmişe*) de tot felul, obiectele de fier (*demir cinsi*) și alte mărfuri care vin pe Dunăre, din părțile Vidinului sau din părțile Chilieii, vândute în port [la Brăila] sau [numai] descărcate din corabie sau încărcate pe corăbii maritime (*deñiz gemisi*), se ia vama astfel: de la musulmani 3%, de la supușii otomani ne-musulmani (*zimmî*) 4%, de la străinii ne-musulmani (*harbî*) 5%.

(8) Pentru uneltele de lemn transportate cu corabia se ia dijma. Pentru [ambarcațiunile numite] *ladiya*³⁸, vâslele (*kürek*), recipiente de lemn (*ağaç çanak*) sau alte obiecte de lemn vândute, se ia dijma. Pentru ambarcațiunile [numite] *donbaz*, *şayka* și *navrad* pe care negustorii le folosesc pe Dunăre³⁹, dacă se vând, se ia vama.

(9) Se percepe vama pentru *hâm halat*, bumbacul tors (*penbe ipliği*), proviziile și haine (*melbûsât*) transportate de corăbii maritime (*deryâ sefineleri*).

du règne de Selim I concernant quelques échelles danubiennes de Valachie, de Bulgarie et de Dobruja, „Südost-Forschungen”, 1964, 33, p. 102-103. Dar mai este de luat în considerație o posibilitate: se știe, în cazul Chilieii, că otomanii au păstrat vechiul sistem de taxe aplicat pescuitului și comerțului cu pește din timpul stăpânirii moldovenești, cu deosebirea că multiplii beneficiari (voievodul, comandanții cetății, stăpânii lacurilor) sunt înlocuiți de unicul beneficiar care era statul. Darea cuvenită stăpânilor de lacuri consta într-un pește (*bir balık*) la fiecare pescuit, vezi Beldiceanu, *Kilia et Cetatea Albă*, p. 238. În regulamentul Brăilei se menționează că *rub'* se lua „după legea veche”. Termenul, din documentele slavo-române, pentru pește este „râba”. *Rub'* ar putea fi deci transcrierea cuvântului slav „râba” pe care copistul l-a întâlnit în legătură cu o străveche legiuire referitoare la pescuitul în regiunea Brăilei. Taxa în natură de un pește apare și în privilegiile vamale acordate de domnii Țării Românești brașovenilor: din peștele care provine din regiunea Brăilei se reține, ca vamă, un pește de la fiecare car, prelevat la Bran și la Târgșor; Tocilescu, *op. cit.*, privilegiul lui Mircea cel Bătrân din 6 august 1413, p. 5-6 și reconfirmările sale, *passim*.

³⁸ *Ladiya*: cuvânt de origine slavă care desemnează o ambarcațiune cu vele și rame, cu fundul plat. În sârbo-croată există forma recentă „*lađa*” și o formă mai veche „*ladija*”; Burdmani, *Rječnik Hrvatskoga ili Srpskoga jezika* (Dicționar al limbii croate sau sârbe), Zagreb, 1898, p. 866.

³⁹ Aceste mijloace de navigație nu sunt suficient elucidate în privința construcției și a destinației. Par să fie ambarcațiuni ușoare, cu vele sau vâsle, folosite pe Dunăre mai ales, dar și în navigația (costieră) pe Marea Neagră; Bistra Țvetkova, *Vie économique de villes et ports balkaniques*, p. 292, *Donbaz*, cuvânt de origine slavă, desemnează un fel de șlep de dimensiuni mari. *Navrad*, poate tot un cuvânt slav, s-ar părea că era o mică ambarcațiune de cabotaj fluvial; *Ibidem*; *Şayka*, de etimologie neclară (cuvântul se întâlnește în limbile slave, în maghiară, în turcă), desemna fie ambarcațiunile ușoare de război folosite și de cazaci, pe Marea Neagră și pe brațele Dunării, fie luntrile făcute dintr-un trunchi de copac (monoxile), folosite la pescuit, fie ambarcațiuni cu fundul plat cu care se transportau mărfurile; Uzunçarşılı, *Osmalı devletinin merkez ve bahriye teşkilâtı* (Organizarea administrației centrale și a marinei în statul otoman), Ankara, 1948, p. 458.

(10) Dacă se vinde rachiu, hidromel, *mervâzî*, muscat, malvazie, se ia taxa vamală.

Se va percepe o taxă de 10 aspri pe butoiul de vin de Trapezunt (*Trabozan*), adus cu corabia.

Când cumpărătorii transportă vinul la cârciumă pentru a-l vinde se percepe [o taxă numită] *espine* sau *çenber hakkı*⁴⁰, de 15 acele. Dar [atunci] cumpărătorii recurgeau la un șiretlic spunând: „n-am vândut vinul, l-am băut acasă”. În felul acesta ei plăgeau fiscul. [De aceea] s-a poruncit ca, de-acum înainte, cele 15 acele să se perceapă la schelă, în momentul cumpărării vinului.

(11) Dacă se încarcă pe o corabie maritimă grâu (*kendiüm*), se va măsura lungimea, lățimea și adâncimea acesteia și se va lua taxă în modul următor: de la o corabie de Trapezunt, pentru fiecare *arşun*⁴¹, 40 de acele pentru grâu (*buğday*) și 30 de acele pentru orz (*arpa*), furaje (*'alef*) și mei (*erzen*); de la corabia de la Istanbul sau din altă parte, 30 de acele de *arşun* pentru grâu și 20 de acele pentru celelalte cereale. Acest lucru a fost înscris din nou după felul arătat [mai sus].

(12) Dacă negustorii aduc din Țara Românească, din târguri sau din altă parte, mărfuri (*metâ'*) și le încarcă pe corăbii se va lua vamă.

(13) Pentru o [bucată de] pâslă (*kebe*) sau un burduf de brânză care cântăresc un *kantar*⁴² sau mai mult, se ia o taxă de 4 acele; dacă cantitatea este inferioară unui *kantar* se ia o accea pentru un sfert [de *kantar*] și 4 acele pentru un *kantar* [întreg]. Pentru un sac de grâu, de mei, de orz (*şa'îr*), de scumpie⁴³ (*tetre yaprağı*), se iau 2 acele ca taxă (*resm*).

Dacă se încarcă cereale (*tereke*) pe [ambarcațiunile numite] *ladiya*, *nasad*⁴⁴ și *donbaz* se va lua vama, după lege.

⁴⁰ *Espine*, termen de origine italiană („spina”: cercul butoiului); „datium vini ad spinam” era taxa pe vânzarea vinului cu amănuntul; F. Thiriet, *La Romanie vénitienne au Moyen Age, le développement et l'exploitation du domaine colonial vénitien (XII^e-XV^e siècles)*, Paris, 1959, p. 229. În alte texte legislative otomane se explică echivalența termenilor fiscali *resm-i obruçina*, *çenber resni* și *espine*. Ö. L. Barkan, *XV ve XVI-ıncı asırlarda osmanlı imparatorluğunda ziraî ekonominin hukukî ve malî esasları; kanunlar* (Bazele juridice și financiare ale economiei agricole în Imperiul otoman în secolele XV și XVI; reglementări), Istanbul, 1945, p. 284. Într-adevăr, atât *espine*, în italiană, cât și *çenber*, în turcă, cât și *obruç*, în slavă, înseamnă „cerc de butoi”; vezi Berindei, Veinstein, *Règlement fiscaux et fiscalité*, p. 321-322.

⁴¹ *Arşun*: măsură de lungime de aproximativ 67,3 cm; Beldiceanu, *Recherche sur la ville*, p. 290.

⁴² *Kantar*: termenul (derivând din *centenarium* preluat prin filieră bizantină) este folosit atât pentru a desemna balanța romană (cântarul) cât și o anumită unitate de greutate egală cu 56,443 kg; Beldiceanu, *Recherche sur la ville*, p. 303. Inalcık, *Ottoman metrology*, p. 320-321.

⁴³ Scumpia este un arbust ale cărui coajă și frunze se folosesc în vopsitorie și în tăbăcărie (*Cotinus coggyria*), *Dicționarul explicativ al limbii române* (DEX), București, 1975, p. 843.

⁴⁴ *Nasad*: cuvânt de origine maghiară, intrat în limba română, care denumește un tip de ambarcațiune fluvială; N. Iorga, *Chestiunea Dunării. Istorie a Europei răsăritene în legătură cu această chestie*, Vălenii de Munte, 1913, p. 103; v. și *supra*, nota 39.

Pentru pieile de bivol neprelucrate (*tâze sıđırı gönü*) se ia o taxă de o accea iar pentru pieile de bivoli de apă (*su sıđırı gönü*) 2 aspri [de piele]. Dar dacă ele sunt prelucrate, 2 accele de [pielea de] bivol de uscat (*kara sıđırı gönü*) și 4 accele de [pielea de] bivol de apă; în ceea ce privește pielea pentru tălpi (*kösele*), meșina (*meşin*) și marochinul (*sahtiyân*), se va lua vama în funcție de prețul estimat.

Pentru cizmele (*çizme*) și „botușii” (*pôtôş*)⁴⁵, care în limba necredincioșilor înseamnă „cizme”, se ia o taxă de o accea [de pereche].

Pentru sclavii (*esîr*) care vin la schelă, cu corabia, se ia o taxă de 20 de accele de persoană. Iar dacă sunt îmbarcați pe corabie, se plătește de asemenea o taxă de 20 de accele⁴⁶.

Pentru sacii de in, se iau 8 accele de la musulmani și 10 accele de la supușii ne-musulmani ca taxă (*resm*).

Pentru butoaiile de vin care sosesc de la schelele din amonte [cu corabia] sau cu pluta, se iau 25 accele ca taxă.

(14) Pentru caii [de tracțiune] și iepete care trec pe la schelă pe malul celălalt sau viceversa, se iau 5 accele [de cap] ca taxă. [În schimb], dacă negustorii cumpără pe piața Brăilei cai [de tracțiune] și iepe și îi trec prin schelă, plătesc 9 accele ca taxă; dar pentru bivoli de uscat și bivoli de apă se iau 4 accele ca taxă de trecere (*resm-i geçid*).

Pentru trecerea unui car (căruțe) gol(oală) se iau 4 accele ca taxă. Pentru 2 oi se ia o accea ca taxă. La aceasta se adaugă o accea la 4 oi ca *vozarlık*⁴⁷. Jumătate

⁴⁵ *Pôtôş(a)*: cuvântul, care în acest document denușește „un fel de cizme ghiaurești”, evocă fonetic termenii „botuș”, „botuș”, „botăș” atestați în Transilvania septentrională și în Moldova de nord. Aici însă ei denușec un fel de încălțăminte ușoară în genul sandalelor sau chiar papuci. Sensul de „cizmă” este înregistrat doar în limba bulgară, forma fiind „botuș”; *Dicționarul Academiei*, vol. 1, p. 628. În reglementările comerciale ale porturilor dunărene acest termen mai este întâlnit la Hârșova și la Nicopole.

⁴⁶ Taxa de 20 de accele, menționată în acest document, a înlocuit „pengyek”-ul (taxa tradițională de 25 de accele) în porturile Dunării de Jos prin reglementarea de la 1520; vezi Beldiceanu și Irène Beldiceanu-Steinherr, *Acte du règne de Selim I*, p. 99.

⁴⁷ *Voazarlık*: termen cu o istorie controversată; Bistra Țvetkova, puse vocabula în legătură cu cuvântul „vizir” și-l explicase ca „taxă a vizirilor”, percepută în beneficiul sangiacbeului locului. În altă interpretare, N. Beldiceanu derivează cuvântul dintr-un etimon sârb care semnifică „vizitiu”, „vâșlaș”, „barcagiu” (cel care efectuează traversări de pe un mal pe altul). Pentru acest serviciu se percepea o taxă numită *vozarıyye*. Agentul însuși se numea *vozar*. Dificultatea teoretică a explicației, semnalată de autorul însuși, constă în paradoxul că instituția denumită cu un termen sârbesc nu e atestată nicăieri în teritoriile sârbești; N. Beldiceanu, *Le vozarlig: une institution ponto-danubienne*, „Südost-Forschungen”, 1973, 22, p. 75-90. Dar ea se întâlnește în aproape toate schelele Dunării bulgaro-românești. De asemenea la Tighina, pe Nistru. Enigma așteaptă încă precizări. Este de remarcat că, în secolul al XV-lea, este atestată atât în Țara Românească cât și în Moldova o instituție similară *vozarlık*-ului, numită „brodină”, „brudină” (deservită de „brudinari”) cuvânt provenind dintr-o formă serbo-croată (și înrudit cu slavul „brod” însemnând „vad”); vezi, *Instituții*, p. 60. De asemenea instituția „podăritului”, deservită de „podari”, termen tot slav desemnând persoanele care conduc un pod umblător, *op. cit.*, p. 366. S. Iosipescu în recenzia la N. Beldiceanu, *Le monde ottoman des Balkans (1402-1566). Institutions, société, économie*, Variorum Reprints, Londra, 1976,

(din această taxă) se reține pentru Stat și cealaltă jumătate se dă *vozar*-ilor care sunt în serviciul schelei.

Pentru [a trece] bivoli de pământ, bivoli de apă, cai (*ati*) și iepe se ia o accea [de cap] ca *vozarlık*. Din această sumă nimic nu se oprește pentru fisc, totul fiind dat *vozar*-ilor.

(15) Sarea (*tuz*) importată din Țara Românească este cumpărată de Stat cu 12 accele de *kile*. Este vândută cu 24 accele de *kile*⁴⁸. Se percepe de la negustorii care cumpără această sare pentru a săra peștele și pleacă [apoi] cu corabia, o taxă de o accea la 2 *kile* (de sare).

Dacă căruțașii care sărează peștele la schelă sunt din Țara Românească, plătesc 9 accele de car, cu titlul de *bâc*; dacă sunt din burgul (*kasaba*) Brașov, din țara ungurească (*macar vilâyetinde*) plătesc 20 de accele la car ca *bâc*.

(16) Musulmanii târgului Brăilei care au un lot de pământ (*çift*)⁴⁹ și-l ară, plătesc 22 accele ca taxă [numită] *resm-i çift*⁵⁰, după lege, și de asemenea dijma și *sâlâriyye*⁵¹; cei care nu ară pământul nu plătesc nimic. Necredincioșii (*kâfir*) care cultivă pământul plătesc dijma și *sâlâriyye*.

recenzie publicată în Anuarul Institutului de istorie și arheologie „A. D. Xenopol”, Iași, 1979, p. 579-584, propune „un etymon romanic/românesc (vad vâdar; latin vadum)”; Iosipescu, *op. cit.* p. 583. În afară de expresia „vada Danubii” invocată de autorul recenziei, relevăm menționarea unui „praefectus vadorum” în descrierea călătoriei sale peste Dunăre de către Bandius, la mijlocul secolului al XVII-lea: *Die quarta Octobris ad transitum Danubii prosperè appulimus. Praefectus vadorum aderat conditionem nostrae personae scire voluit...*; V. A. Urechia, *Memoriu asupra scrierii lui Bandinus de la 1646. Următ de text, însoțit de acte și documente*, „Analele Academiei Române”, 1895, 16, p. 179.

⁴⁸ Pentru comerțul cu sare în porturile Dunării de Jos; vezi L. Güçer, *XV-XVII asırlarda osmanlı imparatorluğunda tuz inhisarı ve tuzların işletme nizamı* (Monopolul sării în Imperiul otoman în secolele XV-XVII și regulamentele exploatarei salinelor), în „İktisat Fakültesi Mecmuası”, 1962-1963, 23, p. 117-118; Bistra Țvetkova, *Vie économique*, p. 300-304 și M. Maxim, *Ottoman documents concerning the wallachian salt in the ports on the lower Danube in the second half of the sixteenth century*, „Revue des Etudes Sud-Est Européennes”, 1988, 26, 2, p. 113-122.

⁴⁹ *Çift* (*lik*): suprafață de pământ care poate fi lucrată cu o pereche de boi. În general, *çift*-ul sau *çiftlik*-ul avea o întindere cuprinsă între 60 și 150 de *dönüm*, variind în funcție de fertilitatea solului (un *dönüm* avea aproximativ 1000 metri pătrați); N. și Irène Beldiceanu, *Recherche sur la province de Qaraman au XVIe siècle. Étude et actes*, „Journal of the economic and social history of the Orient”, 1968, vol. 11/1, p. 86-87.

⁵⁰ *Resm-i çift*: impozit plătit de raialele musulmane care făceau agricultură. Varia în funcție de întinderea suprafeței de pământ posedate.

⁵¹ *Sâlâriyye*: termen care desemnează partea din recoltă datorată stăpânului, reprezentând în general un sfert din dijma. Derivă din cuvântul persan *sâlâr* care înseamnă „stăpân”. În documente se mai întâlnesc formele *salârlık* și *salâr*, Irène Beldiceanu-Steinherr, *Fiscalité et formes de possession de la terre arable dans l'Anatolie pré-ottomane*, „Journal of the Economic and Social History of the Orient”, 1976, 19, p. 263-264.

TRANSLITERARE:

Kanunâme-i Bra'il:

Kasaba-i mezbûre ahâlîsî ve rencber ta'ifesi 'araba ile revgân-ı sâde ve şem '-i 'asel ve revgân-ı şem' ve sâfî 'asel ve çuka ve gayrî / hâm halat ve bıçak ve sâbûn ve bunlara beñzer nesne getürseler müslimânlar tâ'ifesinden yüzde üç akçe ve zimmîden yüzde / dört akçe ve harbîden yüzde beş akçe gümrük alınur; ve 'arakî ve âb-ı 'asel ve misket ve mervâzî ve benefşe getüren zimmîden ve harbîden vech-i meşrûh üzere gümrük alınur; ve zikr olan esbâbı ve metâ'î satmayub gemiye tahmîl eylese her 'arabadan ellîşer / akçe bâc alınur; ve 'arabaya tamâm yük tahmîl olunamyub nısf ve rub' tahmîl olunmalu olsa elli akçe kıyâsı üzere nısf ve rub' alınur; / ve bir 'araba büyük fuçî ile ki istilâhlarında *berbeniçe* derler mumlu 'asel tahmîl olunub getürülse fuçıdan elli akçe bâc alınur; / müslîm ve zimmî ve harbî bu husûsda beraber verürler; ve şehirlüden bir kimesne peynir getürse her tulumdan ikişer akçe bâc alınur; / ve bütün kebe getürse iki akçe ve nısf kebe getürse bir akçe bâc alınur; ve misâfir tâ'ifesi tulûm ile peynir getürüb/bâzârda satsa her peynir tulûmından dörder akçe ve kebeden dörder akçe bâc alınur; bir mikdârın satub bir mikdârın taşra/alub gitse bâzârda satduđu peynirin ve kebenîñ uslûb-ı mezbûr üzere resmin verüb taşra alub gitdüđü için / 'arabada dokuz akçe bâc verür; ve 'araba ile peynir ve kebe getürüb bâzârda satmayub gemiye tahmîl eylese her 'arabada elli akçe / bâc alınur. Ve vilâyet-i Eflâkda olan kasabât ve kurâ re 'âyâsı 'araba ile ve yük ile gallât ve hubûbât ve ma'kûlât/ve meyva ve peynir ve koyun ve kuzı ve hîme ve gıyah ve hatıl ve padavra ve mertek ve tahta ve ağaç âletleri getürüb / bâzârda satsalar 'öşr alınur; ve satılmayub gerü alub gitse 'öşr ve bâc alınmaz. Mukîm ve misâfir 'araba ile taşra / esbâb alub gitse dokuz akçe bâc verir; ve vilâyet-i Eflâkdan mukîm ve misâfir taşradan gallât ve hububât getürse / dokuz akçe bâc verür; ve vilâyet-i Eflâkdan 'araba ile hamr getürseler dokuz akçe bâc alınur; ve bâzârda satılan bârgîrden / ve yunddan dokuz akçe bâc alınub sekizi mîrî için zabt olunub bir akçesin kâdılar alurlarmış; defter pâye-i serîr-i 'alâya / 'arz olundıkda ol bir akçe mîrî için zabt olunub min ba ' d kâdılar almaya deyü fermân alundı ve kara sığır / satılsa dörder akçe bâc alınur. Ve bir koyundan kırk dokuz koyuna varınca koyun getürüb satandan ' öşr alınur / ve koyun elli olub yâ dahâ ziyâde olsa bir koyuna bir akçe ve iki kuzuya bir akçe resm alınur. Ve kassâblar boğazladıkları / koyunuñ ikisinden bir akçe ve dörd kuzıdan bir akçe alınur; ve şehirlü yemek için getürdükleri pastırmadan nesne alınmayub / ve satmağičün boğazladuđu sığırden iki akçe ve iki koyuna bir akçe alınur; ve iskeleden geçürdükleri bir süri koyundan elli akçe bâc alınur. Ve rencber tâ'ifesi re 'âyâdan gallât satun alub zikr olan gallâtı cem ' etdükde resm-i kile deyu / yiğirmi beş akçe verür. Ve resm-i ' arûs bâkireden altmış akçe ve seyyibeden otuz akçe alınur. Bu husûsda müslim(e)/ve zimmîye berâberdir. Ve taşradan kız alub getürseler on iki akçe alınur. Ve kasaba-i mezbûre âhâlîsî bâğlarından / hâsıl etdükleri şıradan verdükleri 'öşr-i şıranunñ

medresine kendü rızâlarıyla altışar akçe verürlerimiş. Lâkin zikr olan / 'öşür der fuçı olub kanun üzere zamânında monopolya tutulub satılmak mâla enfa 'olduğu ecelden min ba ' d vech-i meşrûh üzere / fermân olundu. Ve âhâlî-i kasaba-i mezbûre ' öşrün verdikleri sırayı bâzâra getirüb satdukları bir fûçıya dokuz akçe bâc / verürler; ve evlerine illedüb kendüler açsalar nesne vermezler. Ve yava oğlan tutulsa müddet-i 'örfiyyesi tamâm olduktan / soñra 'âdet üzere sük-ı sultânîde bi ' men yezîd olub bahâsı mîrîçün zabt oluna ve eğer sâhibi zâhir olub şer ' le / isbât edüb aldukda üç günlük yoldan abâkat etse doksan akçe ve iki günlük yoldan altmış akçe ve bir günlük yoldan / otuz akçe cu ' l alınur; ve kara sığır ve yund ve bârgîr tutulsa müddet-i 'örfiyyesi ki bir âydır tamâm oldukda satulub / bahâsı mîrîçün zabt olunur. Eğer sâhibi zâhir olub isbât idüb alursa kara sığırdan yiğirmi akçe ve bârgîrden ve yunddan / kırk ikişer akçe ve koyundan iki akçe ve kuzıdan bir akçe ve hınzırdan beş akçe cu ' l alınur. Ve beyt-ül mâl ve mâl-i gâ ' ib ve mâl-i / mefkûd dahi kanun-ı ' osmânî mûcibince zabt olunur. Ve ihtisâb dahi mîrîdir meydûn habs olundukda resm-i ihtisâb / deyu mâl sâhibinden ' öşr alınur. Ve ' araba ile ve bârgîr ile ketân gelse müslimândan her çuvalda sekir akçe ve zimmî ve harbîden / her çuvalda on akçe alınur; ve çelik getürse her bir demedde dörder akçe alınur; ve taşradan ' araba ile çömlek gelse her / yüz ' adedden iki akçe resm alınur; ve ' araba ile elma ve emrûd gelse elmanîñ biñ ' adedine üç akçe resm alınur; / ve bâdihavâ ve cürm ve cinâyet dahi sâ'ir memâlik-i mahrûse kanunı üzere zabt olunur; ve kasaba-i mezbûrede isti ' mâl olunan kile-i / gallâta Eflâk dilince *hırdav* derler; ' ayâr olundukda altmış vukiyya olub ki mahrûse-i Istanbulñ üç kilesidir. Ve Bra'il/kurbunda hâricden pasdırmacılar sığır getirüb boğazlayub pasdırma eder[ler] ki anlara ol yerde *salaşlar* derler; anlar dahi boğazladıkları sığır başına dörder akçe kanare bâcı vereler.

Kanun-ı iskele-i Bra'il

Kasaba-i Bra'ile tâbi ' / olan göllerin dalyanların kasaba-i mezbûre keferesi yapub tutduklarından soñra nafodcılar ki dalyanların gavvâsları ve hâfızlarıdır / zikr olan tâ'ife yukarı *ıstobor* yanında tütulan dalyandan Tuna'ya varınca sayd etdükleri mâhîyi iskeleye getirüb satduklarında/hâsıl olan akçe sülüs ve sülüsân olub sülüsânı mîrîçün zabt olunub ve sülüsü sayyâdlara verilür ve nice müddetden soñra dalynlardan / yukarı boğazlarda Eflâk vilâyetine tâbi' Floç nâm kasaba dalyanları sınırına varınca mâhî zâhir olsa Bra'il keferesi gemilerile/varub sayd etdükleri mâhî iskeleye getürdüklerinde evvelâ ' öşri mîrîçün ihrâc olunduktan soñra mâhî tansîf olunub / nısfı mîrîçün zabt olunub nısfı sayyâdlara verilür ve mirâja ve nafod nâm ağlar ile sayyâdlar göle girüb sayd etdükleri / mâhîyi ' araba ile varoş kapusuna veya gemi ile iskeleye getürseler evvelâ ' öşri mîrîçün alınub bâkî kalan sülüs ve sülüsân / olub sülüsü mîrîçün zbat olunub ve sülüsân sayyâdlara verürler. Ve dalyandan Tuna'ya varınca boğazlarda sayyâdlar ağ / gerüb sayd etdükleri mâhîden sülüs alınur; ve Tuna yüzünde sayd olunub gelen

tâze mâhîden şimdiye deġin ' öşr alınugelüb / amma Tuna iskelelerinde sayd olunan mâhîden rub ' alınmak kanun alduġu cihetden kasaba-i mezbûreye Tuna yüzünden gelen mâhîden / mia ba ' d rub ' alınmak fermân olundu. Ve kariye-i Maçin ve Sakçı ve Tulça iskelelerine tâbi ' göllerde ve kasaba-i Kili ve Floç ve Tomarav(o) ve Galaç göllerinde sayd olunan mâhîden anda yerinde ' öşr verdiklerinden soñra ' öşr verdiklerine ellerinde temessükleri olandan kanun üzere / gümrük alınur. Ve Tuna yüzünden ve Vidin cânibinden ve Kili cânibinden gelen gallâtdan ve hubûbâtdan ve ma'kûlâtdan ve âkmişe-i mütenevvi ' adan ve demir cinsinden ve gayriden her ne ki getirüb iskelede satılsa ve yâhûd gemiden taşra çıkarılsa ve yâhûd deñiz / gemisine tahmîl olursa müslümândan yüzde üç akçe ve zimmîden yüzde dört akçe ve harbîden yüzde beş akçe gümrük alınur / ve gemi ile âġaç âlâtı gelse ' öşr alınur; ve ladiya ve kürek ve âġaç çanak ve buña beñzer âġaçdan her ne kim yapılub satılsa ' öşr alınur / ve rençber tâ'ifesi Tuna üzünde istihdâm etdikleri donbaz ve şayka ve navrad satıldıġunda gümrük alınur; / ve deryâ sefinelerinden hâm halatdan ve penbe ipliġinden ve ma'kûlâtdan ve melbûsâtdan gümrük alınur ve; ' arakîden / ve âb-ı ' aselden ve mervâzîden ve misket ve benefşeden satduklarında gümrük alınur. Ve Trabozandan gemiyle gettirdükleri / hamr fuçusundan on akçe resm alınur; zikr olan fuçı(yı) satun alan kimesneler varub meyhânede satsa on beş akçe *espine* ki / aña çenber hakkı derler alını gelmişdi; zikr olan müşteriler hîle ve hud'a idüb meyhânede satmadım kendü evimde sarf eyledim / deyu mâla noksân etdikleri ecelden min ba ' d zikr olan beş akçe iskeleden fuçı alan kimesneden alduġu hînde alınmak fermân / olundu; ve deryâ sefinelerine kendüm tahmîl olursa bennâ zirâ ' ile tûlan ve ' arzan ve ' umkân her gemi zirâ ' lanub Trabozan / gemisinden buġdaydan her arşuna kırkar akçe ve arpadan ve ' alefden ve erzenden otuzar akçe; ve İstanbuldan ve sâ'ir vilâyetden/gelen gemilerden her arşuna buġdaydan otuzar akçe ve sâ'ir hubûbâtdan yiğirmişer akçe alınıb yine vech-i meşrûh üzere / kayd olundu; ve rençber tâ'ifesi ve vilâyet-i Eflâkdan ve nefsi kasabadan ve gayriden metâ ' getirüb gemiye tahmîl eylese gümrük alınur / ve bir kebeden ve bir tulum peynirden ki kantardan aşâġa olmaya ziyâde olursa olsun dörder akçe resm alınur / ve kantardan aşâġa olursa çârşekine bir akçe alınur; ve kantardan dörder akçe resm alınur; ve kendüm ve erzen / ve şa ' îr ve tetre yapraġı çuvalından ikişer akçe resm alınur; ladiya ve nasad ve donbaz içine tereke tahmîl olursa / kanun üzere gümrük alınur; ve tâze sığır gönünden bir akçe ve su sığırı gönünden ikişer akçe resm alınur; debâgat olunmuş / olsa kara sığırdan iki akçe ve su sığırdan dörder akçe alınur; ve kösele ve meşin ve sahtiyân geçşe bahâyâ tutulub/gümrük alınur; ve çizmeden ve *pôtôş(a)*dan ki kâfir çizmesine derler birer akçe resm alınur; ve iskeleye gemiyle esîr gelse her neferen / yiğirmişer akçe resm alınur; ve gemiye girüb geçşe gerü yiğirmişer akçe resm verür; ve ketân çuvalından müslümândan sekiz / akçe ve zimmîden on akçe resm alınur; ve yukarı iskelelerden ve yâhûd sâl ile hamr fuçusu gelse yiğirmi beşer akçe resm alınur / ve

iskeleden öte yakaya ve yâhûd berü yakâya bargîr ve yund geçse beşer akçe resm alınur; ammâ rencber tâ'ifesi Bra'il/bazârında bârgîr ve yund satun alub iskeleden geçürdükde dokuz akçe resm alınur; ve kara sığır ve su sığırı geçürseler / dörder akçe resm-i geçid alınur; ve boş ' arabaya geçse dört akçe resm alınur; ve iki koyundan bir akçe resm alınur / gerü dört koyuna vozarlık deyu bir akçe alınur; ol bir akçeniñ nısfı mîrîçün zabt olunub nısfı iskelede hizmet / eden vozarlara verilür; ve kara sığırdan ve su sığırdan ve atdan ve yundan birer akçe vozarlık alınur; ammâ zıkr / olan akçeden mîrîye nesne verilmeyüb küllîyen vozarlara verürler; ve vilâyet-i Eflâkdan getürdükleri tuzı mîrîden / kilesi on ikişer akçeye alınur; ve satıldukda yigirmi dörder akçeye satılır; zıkr olan tuzdan gemile balık tuzlamağa / giden rencber tâ'ifesi kile ile tuz alduklarında iki kileye bir akçe resm alınur; ve iskelede balık tuzlayan / ' arabacılar eflâk tâ'ifesinden ise her ' arabaya dokuz akçe bâc verürler; ve macar vilâyetinde Braşov(a) nâm kasaba tâ'ifesinden / ise her ' arabaya yigirmibeşer akçe bâc verürler; ve kasaba-i Bra'il müslümânlarından çift tutub zirâ ' at edenler / kanun üzere yigirmi ikişer akçe resm-i çift ve ' öşr ve sâlâriyye verürler; zirâ ' at etmeyen nesne vermez; ve kâfirlerden / zirâ ' at edenler dahi ' öşr ve sâlâriyye verürler.

OTTOMAN FISCALITY IN THE DANUBIAN-PONTIC PORTS. A DOCUMENT

Abstract

The Ottoman regulation (*kanunâne*) concerning trading operations in the market town and port of Brăila in 1570 is a document liable to throw light upon the history of this town, as well as upon the general characteristics of commerce at the Lower Danube during Ottoman occupation.

The document, which is for the first time published here in Romanian version, can be found in Ledger No. 483 of the *Tapu ve Tahrir* funds of *Başbakanlık Arşivi* (Archives of the Council of Ministers) of Istanbul. The same text was published in Istanbul in 1994 by A. Akgündüz, with a transliteration into the modern Turkish alphabet. It contains a host of economic, fiscal, administrative, institutional, and other pieces of information.

ECONOMIE ȘI SOCIETATE ÎN EPOCA CONTEMPORANĂ

ROMÂNIA ȘI COMERȚUL CU STATELE DIN SUD-ESTUL EUROPEI (1900-1914)

DANIELA BUȘĂ

În ansamblul relațiilor internaționale, schimburile comerciale au jucat și joacă un rol deosebit de important în strânsă legătură cu politica și diplomația. Importantele și multiplele cuceriri ale științei și tehnicii din secolul al XIX-lea au contribuit, prin larga și diversă lor aplicabilitate în practică, la dezvoltarea industriei, transporturilor, la diversificarea căilor și mijloacelor de comunicație, la scurtarea distanțelor. State și zone geografice devin astfel mai apropiate, intrând într-o strânsă colaborare economică prin circulația ideilor, oamenilor și mărfurilor. Schimburile comerciale deveniseră o necesitate stringentă. Valoarea comerțului exterior mondial sporise de la 63 miliarde franci aur în 1875 la 120 miliarde franci aur în 1900, pentru ca în 1914 să atingă 210 miliarde franci aur¹, adică circa 50 de miliarde dolari. Aproape jumătate din sumă, respectiv 21 miliarde de dolari, revenea Europei: Marea Britanie participa cu 5,7 miliarde, Germania cu 4,9 miliarde, Franța cu 2,9 miliarde².

Înfăptuirea unirii și proclamarea independenței de stat au creat României premise pentru dezvoltarea unei economii armonioase care să pună în valoare resursele naturale și potențialul uman. Marile modificări de natură tehnico-științifică, petrecute în zona capitalismului dezvoltat industrial, parțial adaptate și integrate mecanismului economiei naționale, au influențat cursul evoluției societății românești. Organizarea de întreprinderi de tip capitalist, fie ele industriale, bancare, comerciale s-a realizat pe baze moderne cu sprijinul în mare parte a capitalului străin, dar și al celui autohton.

Extinderea și diversificarea producției de mărfuri industriale, creșterea producției agricole și forestiere, diversificarea mijloacelor de transport și sporirea capacității lor atât pentru mărfuri cât și pentru călători pe calea ferată, lărgirea pieței interne, creșterea exportului de produse agroalimentare, petroliere, forestiere, atragerea de capital străin, sporirea venitului național și a produsului social,

¹ *Larouse commercial*, Paris, 1930, p. 456-457.

² François Caron, *La France des patriots de 1851 à 1918*, Paris, 1985, p. 502.

conturate clar încă din ultimul deceniu al secolului al XIX-lea drept trăsături esențiale ale politicii economice a României, s-au accentuat la începutul secolului al XX-lea. Cu toate acestea România continua să fie o țară slab dezvoltată din punct de vedere industrial, cu un pronunțat caracter agrar, tributară importului de mărfuri din apusul și centrul Europei. Analiza stadiului de dezvoltare a forțelor și relațiilor de producție evidențiază faptul că țara se afla încă în prima fază a capitalismului, constituind o sursă sigură și ieftină de materii prime și o piață avantajoasă de desfacere.

Sporirea producției materiale și lărgirea pieței interne au influențat cantitativ și valoric comerțul exterior. Participarea României la schimburile internaționale s-a intensificat și într-o oarecare măsură chiar diversificat. În 1910 valoarea comerțului exterior depășea pentru prima dată cifra de un miliard lei (1 026 220 448) pentru ca în 1911 să se ridice deja la 1 262 038 152³ lei, iar în 1912 să atingă cifra record a perioadei investigate: 1 279 509 343 lei⁴. Din păcate, curba ascendentă a comerțului exterior nu a fost continuă, recoltele proaste ale unor ani și evenimentele politico-militare din 1912-1913 au influențat-o negativ, așa cum se poate constata din tabelul de mai jos.

Tabel 1

Valoarea în lei a comerțului exterior al României în etapa 1900-1914⁵

Ani	Import Valori în lei	Export Valori în lei	Total general Valori în lei
1900	216 985 878	280 000 431	496 986 309
1901	292 435 760	353 830 877	646 266 637
1902	283 344 549	374 819 219	658 163 968
1903	269 923 710	355 630 307	625 554 017
1904	311 371 613	261 872 339	573 243 952
1905	337 573 985	457 101 394	714 639 379
1906	422 114 125	491 360 178	913 474 303
1907	430 509 115	554 018 631	984 527 746
1908	414 058 479	379 430 871	793 489 350
1909	368 300 099	465 056 619	833 356 718
1910	409 715 576	616 564 872	1 026 220 448
1911	570 317 744	619 920 468	1 262 038 152
1912	637 405 560	642 103 783	1 279 509 343
1913	590 012 640	670 705 835	1 260 718 475
1914	504 240 522	451 890 823	956 131 345

³ *Comerțul exterior al României și mișcarea porturilor în 1910*, București, 1911, p. 4.

⁴ *Comerțul exterior ... 1912*, București, 1913, p. 4.

⁵ *Ibidem ... 1905*, București, 1906, p. 4-11; *Ibidem ... 1914-1915*, București, 1921, p. 4-11.

Cât privește structura comerțului exterior ea a suferit mutații față de etapa 1880-1900 datorate sporirii producției agricole, ce depășea în unii ani cu mult nevoile interne, înființării unei industrii naționale, ramura extractivă deținând ponderea cea mai ridicată, răspândirii folosirii pe scară largă de către țările industrializate în diverse domenii a noilor combustibili, de tipul benzinei, motorinei, păcurii. Deși cantitativ și valoric exportul cerealelor și derivatelor s-a aflat în creștere, ponderea lor a înregistrat o scădere și anume de la 84,48% între 1891-1900 la 83,30% între 1901-1910 și 77% între 1911-1915. Fenomenul este valabil și pentru exportul de animale și produse animale. În schimb, a crescut ponderea lemnului, dar mai ales a petrolului. Acesta din urmă reprezenta în medie 1,27% din totalul exportului în prima etapă, 4,20% în cea de-a doua și 14,70% în cea de-a treia⁶.

Importul era alcătuit în cea mai mare parte din produse semifabricate și fabricate. Media anuală a sporit de la 346 milioane lei între 1901-1910 la 527 milioane lei între 1911-1915⁷. Datorită politicii protecționiste, inaugurată în secolul trecut, îmbunătățită prin legi de încurajare a industriei și prevederi tarifare la începutul secolului XX, se constată, în special după 1910, o scădere a ponderii unor produse ce constituiau baza importului: textile, pielărie, obiecte de sticlă, hârtie etc. și o creștere a ponderii mijloacelor de producție (mașini, utilaje). Astfel, între 1911-1915 produsele fabricate, mijloacele de producție și bunurile de consum dețineau 80-85% din totalul importului, semifabricatele 8-10%, iar materiile prime 5%⁸.

Conform datelor statistice comerțului exterior al României era dominat în proporție de 90-95% de cinci mari puteri europene. Dintre acestea Germania și Austro-Ungaria dețineau o poziție de cvasimonopol, absorbind împreună în 1913, de exemplu, 40,5% din întregul export al țării și plasându-și 62,6% din totalul importului⁹.

Asemănătoare ca structură socio-economică, țările din sud-estul Europei aveau restrânse schimburi comerciale reciproce, exportul lor luând calea statelor din centrul și apusul continentului, în timp ce importul, în cea mai mare parte, făcea drumul invers. Țări agrare, cu o industrie slab dezvoltată, fără capitaluri, cu mijloace de transport și căi de comunicație insuficient dezvoltate, exportatoare în principal de produse agricole și materii prime, statele din sud-estul european constituiau piețe sigure de plasament pentru capital, produse fabricate și semifabricate. Interdependența între economic și politic explică aria geografică de

⁶ Vezi Georges D. Cioriceanu, *La Roumanie économique et ses rapports avec l'étranger de la 1860 à 1915*, Paris, 1928, p. 280-292.

⁷ *Ibidem*, p. 394.

⁸ Victor Axenciuc, Ioan Tiberian, *Premise economice ale formării statului național unitar român*, Editura Academiei, București, 1979, p. 291.

⁹ *Ibidem*, p. 292.

desfășurare a schimburilor comerciale. Comerțul exterior strâns legat de dezvoltarea forțelor de producție, influențează nivelul producției, productivitatea, venitul național.

În general în perioada 1900-1914 comerțul României cu țările din sud-estul Europei a înregistrat valoric un curs ascendent, de la 34 478 721 lei în 1901, la 43 073 518 lei în 1910, la 55 865 576 lei în 1912, pentru ca în 1914 să depășească 58 000 000 lei. Ponderea, în schimb a variat între 6,33%, 4,19%, 4,37%, respectiv 6,06%. Creșterea a fost imprimată de export ce a cunoscut valori de 17 257 000 lei, reprezentând 4,87% din total, 25 644 000 lei, reprezentând 4,15%, 36 407 006 lei, reprezentând 5,63%, respectiv 38 489 596, reprezentând 8,51%. În medie, în etapa analizată, mărfurile livrate Imperiului Otoman constituiau 3,84% din total, Bulgariei 1,12%, Greciei 0,37%, iar Serbiei 0,28%. Importul României din aceste state a înregistrat valori mult mai modeste: 17 221 000 lei în 1901, 17 428 767 lei în 1910 și 19 459 127 lei în 1912, iar ponderi într-o continuă scădere: 5,89%, 4,26%, respectiv 3,06%¹⁰. În ce au constat schimburile comerciale cu aceste țări, ce valori și ponderi s-au înregistrat cu fiecare, ce rol au deținut acestea în ansamblul comerțului exterior al României sunt numai câteva chestiuni la care ne propunem să aflăm răspuns în investigația noastră. Ele vin să completeze și să susțină datele de mai sus.

BULGARIA

Între 1880-1908 volumul comerțului exterior al Bulgariei a crescut de 3 ori¹¹, iar între 1900-1907 balanța comercială a devenit excedentară. Valoric, între 1900-1907, de exemplu, exportul s-a dublat și anume de la 53,9 milioane franci la 114,4 milioane franci¹², din care cerealelor și produselor alimentare le reveneau o cotă însemnată. În 1911 primele ajunseseră să reprezinte 4/5 din export¹³. Principalul client al mărfurilor bulgare era Imperiul Otoman. El era urmat de Belgia, Germania, Italia, Franța. În 1903, de pildă, Belgia a cumpărat 24% din cantitatea de cereale, iar Imperiul Otoman 21,4%¹⁴. La rândul-i, importul a sporit de la 46,3 milioane franci în 1900 la 160,4 milioane franci în 1909¹⁵ și consta în mașini, utilaje, lemn, obiecte de lemn, combustibili etc. El provenea din Austro-Ungaria, Marea Britanie, Germania etc.

¹⁰ Valorile și ponderile au fost calculate pe baza datelor statistice din *Comerțul exterior... 1905*, p. 4-11; *Ibidem... 1910*, p. 4-11; *Ibidem... 1912*, p. 4-11; *Ibidem... 1914-1915*, p. 4-21.

¹¹ Rene Ristelhueber, *A history of the Balkan people*, New York, 1971, p. 169.

¹² Koloman Balkanyi, *Le traité de commerce entre l'Autriche-Hongrie et la Bulgarie* în „Le mouvement économique”, vol. XIV, nr. 79, 1^{er} Juin 1911, p. 18.

¹³ Kiril Popoff, *La Bulgarie économique 1879-1911*, Sophie, 1920, p. 405.

¹⁴ Edmond Théry, *La situation économique et financière de la Bulgarie*, Paris, 1904, p. 57.

¹⁵ Koloman Balkanyi, *op. cit.*, p. 17.

În cantități, valori și ponderi mult mai reduse decât cele cu statele din centrul și apusul Europei, schimburile comerciale ale României cu Principatul bulgar au înregistrat o creștere evidentă față de ultimele decenii ale secolului trecut. La aceasta au contribuit aranjamentul comercial din 1895, reînnoit anual până în 1907, dar mai ales tratatul de comerț și navigație încheiat în noiembrie 1907, primul de acest fel între cele două țări. Bazat pe clauza națiunii celei mai favorizate, tratatul garantează egalitatea de tratament a mărfurilor de import, excluzând diferențierile și restricțiile. În 1905, pentru prima dată valoarea comerțului dintre cele două țări a depășit cifra de 10 milioane lei, pentru ca în 1914 să ajungă la peste 13 milioane lei, cifră record pentru etapa analizată. Exportul României a reprezentat 1,44%, respectiv 0,87% din total. Cea mai ridicată valoare a exportului a fost înregistrată în 1913, peste 9 milioane lei, iar a importului în 1914, peste 4 milioane lei.

Tabel 2

Comerțul României cu Bulgaria între 1900-1914¹⁶

Ani	Import		Export	
	Valori – în lei –	% din total	Valori – în lei –	% din total
1900	2 631 318	1,21	3 547 157	1,27
1901	2 149 994	0,74	3 108 337	0,88
1902	2 495 331	0,89	2 768 990	0,74
1903	3 695 493	0,99	2 984 842	0,84
1904	3 872 977	1,24	5 554 163	2,12
1905	3 417 720	1,01	6 614 345	1,44
1906	2 530 299	0,60	3 927 226	0,80
1907	1 468 390	0,34	3 010 563	0,54
1908	1 800 737	0,44	3 569 281	0,94
1909	831 715	0,23	4 390 710	0,94
1910	1 333 917	0,33	5 391 121	0,87
1911	1 398 783	0,25	5 944 908	0,86
1912	2 048 021	0,32	8 208 597	1,28
1913	1 509 875	0,26	9 650 346	1,44
1914	4 361 678	0,87	8 772 714	1,94

Principalele mărfuri ce făceau obiectul exportului României în Bulgaria erau: lemnul și obiectele din lemn, petrolul, sarea, materiale de construcții (ciment).

¹⁶ Tabel întocmit după *Comerțul exterior... 1905*, p. 4-11; *Ibidem... 1911*, București, 1913, p. 4-11; *Ibidem... 1914-1915*, p. 4-21.

Deși pădurile ocupau în Bulgaria cca 1/3 din suprafața țării, respectiv 3 041 763 ha, reprezentând 30,5% din totalul de 9 981 600 ha¹⁷, ele nu constituiau o valoare economică deosebită fiind alcătuite în principal din crânguri și tufișuri. Defrișările haotice cât și lipsa de interes a oficialităților de a replanta zonele exploatate au dus la secătuirea aproape a acestei bogății naturale. În această situație țara s-a văzut nevoită să importe tot mai mari cantități de material lemnos pentru construcții sau pentru foc. Cea mai mare parte provenea din România. Dacă în primii ani ai secolului XX valoarea lemnului românesc nu depășea un milion lei, din 1903 s-a înregistrat o creștere spectaculoasă, astfel încât în 1905 s-a ajuns la 2 618 273 lei¹⁸. La acea dată România participa la importul bulgar cu 41 704 t, reprezentând 63% din totalul de 66 918 t, pentru ca în anul următor ea să livreze numai 19 508 t reprezentând 38% din total. În 1902 România a expediat partenerului de la sudul Dunării 2 584 000 kg lemn pentru construcții și peste 1 milion kg lemn pentru foc¹⁹. Potrivit statisticilor bulgare, în 1903 țara noastră deținea primul loc la importul de rășinoase brute cu 4 443 t și locul secund, după Austro-Ungaria, la cel de cherestea cu 7 415 t²⁰. În 1905, de la același importator proveneau 48% din lemnul brut și 5,3% din cel prelucrat²¹.

Lemnul se încărca la Galați, fiind transportat pe Dunăre până la Sulina și de aici pe mare până în porturile Burgas și Varna. Cantități mai mici erau importate prin portul Ruse și celelalte porturi dunărene. Numai prin Sulina au fost destinate Bulgariei în 1905, 7 561 m³ de scânduri, în 1906, 4 500 m³ și în 1907, 5 800 m³ scânduri²².

Până la izbucnirea primului război mondial exportul românesc de lemn la sudul Dunării nu a mai atins valoarea din 1905. Acest articol a continuat însă în toată perioada să dețină întâietatea în cadrul schimburilor dintre cele două state. Potrivit statisticilor bulgare în 1909, de exemplu, din valoarea totală a importului de lemn prelucrat de esență moale de 2 431 818 franci, România participa cu mai mult de jumătate, adică cu 1 554 374 franci (1 franc = 1 leu). Tot la acea dată, valoarea lemnului moale românesc destinat construcțiilor se ridica la 625 208 franci din importul total al Bulgariei de 1 014 900 franci (locul întâi), iar a celui dur la 33 951 franci (locul trei după Imperiul Otoman și Rusia)²³.

¹⁷ Petre Antonescu, *Comerțul și industria lemnului în România*, București, 1907, p. 116.

¹⁸ *Comerțul exterior...* 1905, p. 25-33.

¹⁹ Dr. I. Colescu, *La politique économique de la Roumanie en Orient*, în „Le mouvement économique”, vol. I, nr. 1, 1904, p. 23.

²⁰ Petre Antonescu, *op. cit.*, p. 117.

²¹ *Comerțul exterior al Bulgariei* în „Foaia de informațiuni comerciale”, an I, nr. 17, 1908, p. 1.

²² *Exportul nostru de lemne în Bulgaria* în „Foaia de informațiuni comerciale”, an IV, seria III, nr. 37, p. 13.

²³ *Statistique du commerce de la Principauté de Bulgarie avec les pays étrangères pendant l'année 1909*, Sophie, 1910, p. 221-222.

Până în 1892 România fusese furnizorul în exclusivitate de păcură pe piața bulgară. Tot atunci pătrundeau și primele cantități de benzină. Către sfârșitul secolului al XIX-lea și în primii ani ai secolului XX se constată o diminuare a livrărilor cauzată atât de calitatea produsului, de ambalajul neadecvat, de inexistența unor birouri în Bulgaria care să reprezinte interesele românești dar și de concurența acerbă a Rusiei. În 1902 exportul Rusiei a fost de 12,5 milioane kg, iar al României numai de 1,5 milioane kg. În 1905 petrolul rusesc reprezenta 36,5% din totalul importului bulgar, pentru ca anul următor să atingă 79%, în timp ce exportul României scăzuse de la 18% la 9%²⁴.

Până în 1909 exportul petrolului românesc în Bulgaria nu a depășit 500 000 lei. Valori însemnate au fost înregistrate abia în ajunul izbucnirii primului război mondial: 2 684 474 lei în 1913 și 3 034 015 lei în 1914²⁵. Referitor la anul 1909 statistica bulgară consemnează cifra totală a importului de petrol din România de 696 750 franci din care: păcură în valoare de 152 891 franci, petrol lampant 145 406 franci și benzină 398 453 franci. România continua să domine piața bulgară la livrările de păcură, situându-se pe locul secund, după Rusia, la celelalte două produse²⁶.

În virtutea contractului încheiat între Regia monopolurilor statului din România și guvernul princiar a fost reglementat importul de sare de la nordul Dunării. Anual, Bulgaria consuma 40-44 milioane kg sare din care 3/4 provenea din import, României revenindu-i numai 40-50%, deși, prin situația geografică, abundența produsului și calitatea lui superioară ar fi putut monopoliza importul²⁷. În 1902 livrările de sare s-au cifrat, conform statisticilor bulgare, la 12 800 000 kg în valoare de 462 255 lei²⁸. În exercițiul financiar 1906-1907 cantitatea de sare exportată de România a fost de 39 955 195 kg în valoare de 1 213 897 lei, din care 17 710 000 kg au luat calea principatului sud-dunărean. Aceasta reprezintă o creștere față de exercițiul financiar 1905-1906 când volumul exportului a fost de 15 955 000 kg²⁹.

O altă categorie de mărfuri cu un volum mai însemnat în exportul României către Bulgaria o constituiau materialele de construcții. În 1905, de pildă, din totalul importului bulgar de ciment de 6 360 t și var de 3 793 t, România participa cu 1 751 t, reprezentând 27% din total, respectiv 120 t reprezentând 3,9% din total. În 1906 livrările au crescut de peste 3 ori la var, ajungând la 389 t, reprezentând 6,6% din total și au scăzut la ciment 1 296 t³⁰.

²⁴ *Importul petrolului în Bulgaria*, în „Foaia de informațiuni comerciale”, an I, nr. 13, 1908, p. 2; *Comerțul exterior al Bulgariei*, p. 1.

²⁵ *Comerțul exterior... 1913*, București, 1914, p. 16-22; *Ibidem ... 1914-1915*, p. 18-33.

²⁶ *Statistique du commerce de la Principauté de Bulgarie... 1909*, p. 164-165.

²⁷ Dr. I. Colescu, *op. cit.*, p. 24.

²⁸ *Ibidem*, p. 23.

²⁹ *Les mines de sel en Roumanie* în „Le mouvement économique”, vol. IX, nr. 49, p. 37.

³⁰ *Relațiunile comerciale dintre România și Bulgaria* în „Foaia de informațiuni comerciale”, nr. 7, 1908, p. 1; *Comerțul exterior al Bulgariei*, p. 1.

În cantități mai reduse România exporta piei de animale, animale vii, zahăr. În 1906 cantitatea de zahăr de proveniență românească a fost de 2 145 t, reprezentând 13% din totalul importului, dar în 1907 ea a scăzut vertiginos până la 53 t, reprezentând 0,5% din total, în condițiile în care importul bulgar s-a aflat în creștere³¹. În Bulgaria se consumau anual 10-12 milioane kg, 90% provenind din import, cea mai mare parte din Austro-Ungaria. Taxele ridicate de intrare, politica protecționistă a statului bulgar, concurența străină, dar și lipsa unor prime la export constituiau principalele cauze ale îngrădirii pătrunderii pe piața bulgară a acestui produs românesc.

Importul României din Bulgaria consta în țesături din lână și obiecte de pasmanterie, țesături din păr de capră, piei, piatră de construcție, semințe, taninuri. În statisticile ambelor țări figurează cu valori ridicate și cerealele, dar acestea erau numai tranzitate prin România.

Țesăturile din lână și obiectele de pasmanterie au deținut întâietatea până în primii ani ai secolului XX înregistrându-se în 1901 cifra record de 738 442 lei. Începând cu anul 1904 se constata însă o scădere aproape la jumătate a acestui import față de anul precedent. Diminuarea a fost și mai drastică pentru perioada următoare când s-a situat constant sub 100 000 lei³².

Importul de piei și obiecte din piele a cunoscut o creștere până către sfârșitul primului deceniu (19 449 lei în 1900, 41 676 lei în 1906 și la 51 819 lei în 1908), pentru ca apoi să devină simbolic (4 611 lei în 1909, 6 612 lei în 1911, 6 665 lei în 1913)³³.

În schimb importul de legume, flori și în special semințe a sporit de la 187 310 lei în 1900 la 817 600 lei în 1906. Chiar în anii războaielor balcanice valoarea acestuia nu a scăzut sub 200 000 lei³⁴.

GRECIA

Dintre ramurile economiei Greciei, comerțul exterior deținea întâietatea. El crescuse de la 80,23 drahme aur pe cap de locuitor între 1891-1900 la 94,94 drahme aur între 1901-1910. Acest salt s-a datorat în cea mai mare măsură progresului rapid cunoscut de navigație. Dacă în 1875 existau 37 nave cu abur cu un tonaj de 824 t, în 1915 numărul lor ajunsese la 475 cu un tonaj de 893 650 t³⁵. Din cele 3 088 nave intrate în portul Pireu în 1910, 1313 nave erau sub pavilion

³¹ *Comerțul exterior al Bulgariei*, p. 1.

³² *Vezi Comerțul exterior... 1905*, p. 24-32; *Ibidem... 1909*, p. 16-23; *Ibidem... 1913*, p. 16-23.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ N. Svoronos, *Histoire de la Grece moderne*, III^e edition, Paris, 1972, p. 72.

elen, portul deținând locul 6 între porturile bazinului mediteranean, înaintea Triestului.

Deși valoric și procentual s-au situat la cote modeste, schimburile comerciale româno-elene și-au avut importanța și semnificația lor.

Tabel 3

Comerțul exterior al României cu Grecia între 1900-1914³⁶

Ani	Import		Export	
	Valori – în lei –	% din total	Valori – în lei –	% din total
1900	1 224 952	0,56	188 773	0,07
1901	3 775 573	1,29	1 525 873	0,43
1902	3 732 986	1,32	1 349 184	0,36
1903	2 981 556	1,10	1 138 772	0,32
1904	2 837 529	0,91	1 456 565	0,55
1905	1 653 997	0,49	2 411 173	0,52
1906	944 788	0,22	1 056 511	0,22
1907	612 622	0,14	497 706	0,09
1908	1 469 926	0,35	631 334	0,17
1909	1 364 776	0,37	666 015	0,15
1910	1 737 490	0,43	895 533	0,14
1911	1 932 004	0,34	807 506	0,12
1912	2 072 775	0,33	635 789	0,10
1913	2 743 780	0,46	5 676 891	0,85
1914	1 657 278	0,33	6 871 159	1,52

Deși cantitativ și mai ales valoric exportul s-a aflat în evident progres față de ultimul deceniu al secolului trecut, balanța comercială a României a înregistrat în schimburile cu Grecia un sold predominant pasiv. Dacă între 1892-1900 exportul nu a depășit un milion de lei, între 1901-1905 valorile înregistrate au fost net superioare: 1 525 873 lei în 1901, 1 349 184 lei în 1902 și 2 411 173 lei în 1905. Aceasta s-a datorat în cea mai mare parte convenției comerciale din 1900³⁷ ce a constituit un stimulent și pentru importul grec a cărui valoare aproape s-a triplat și anume de la 1 224 952 lei în 1900 – la 3 775 573 lei în 1901. Între

³⁶ Vezi *Comerțul exterior... 1905*, p. 4-11; *Ibidem... 1911*, p. 4-11; *Ibidem... 1914-1915*, p. 4-21.

³⁷ Pentru detalii privind prevederile convenției și modul cum aceasta a influențat taxarea unor produse românești pe piața elenă vezi Daniela Bușă, *Politica comercială a României în sud-estul Europei. Convenții, tratate și aranjamente comerciale (sfârșitul secolului al XIX-lea începutul secolului XX)*, în „Studii și materiale de istorie modernă”, vol. VIII, Editura Academiei, București, 1994, p. 135-136.

1888-1900 aceasta a reprezentat numai 0,75 din valoarea totală a importului României³⁸ pentru ca între 1901-1903 să se situeze constant peste 1%: 1,29% în 1901, 1,32% în 1902, 1,10% în 1903.

Denușarea convenției și instituirea unor taxe restrictive de ambele părți în iulie 1906³⁹ s-a repercutat negativ asupra schimburilor comerciale reciproce. Dacă la București se estima că loviturile cele mai dure le va primi comerțul grec, România urmând să-și procure mărfuri de pe piața turcească⁴⁰, la Atena opinia era diferită. Portivit informațiilor furnizate de ministrul Franței în capitala elenă, guvernul grec considera că cel mai mult de suferit va avea România, care, potrivit statisticilor locale, exporta aici anual mărfuri în valoare de peste 2 milioane lei și importa numai de 900 000 lei. Singura temere se referea la eventualitatea retragerii persoanei juridice atribuită comunităților grecești din câteva orașe ale României prin protocolul fostei convenții⁴¹. Cel mai afectat s-a dovedit a fi însă exportul românesc care a scăzut de 5 ori într-un an de la 2 411 173 lei în 1905 la 497 706 lei în 1906. La rândul-i, importul s-a diminuat de peste 2 ori, de la 1 653 997 lei la 612 622 lei. Produsele românești au fost practic eliminate de pe piața elenă.

Revocarea în iunie 1907 a măsurilor restrictive instituite de ambele părți asupra importului a permis taxarea acestuia conform tarifului general. Cu toate acestea exportul României a continuat să înregistreze valori modeste. Un revirement s-a produs abia în 1913 când s-a cifrat la 5 676 891 lei, ceea ce înseamnă o creștere de peste 9 ori față de anul precedent. În 1914 a depășit 6 milioane lei. În schimb, importul nu a mai atins cotele primilor ani ai secolului XX, el reprezentând numai 0,46% din totalul importului României în 1913 și 0,33% în 1914 față de 0,85%, respectiv 1,52% cât constituia exportul României în Grecia.

Principalele produse exportate de România erau: lemnul și produsele din lemn, cerealele, făina și produsele animale alimentare, reprezentând în total între 1885-1904, 98,5% din întreaga cantitate cu destinația Grecia și 86,56% din valoare⁴².

³⁸ Constantin Velichi, *Les relations roumano-grecques pendant la periode 1878-1911*, în „Revue des etudes sud-est européennes”, nr. 3, 1969, p. 532.

³⁹ Denușarea convenției comerciale româno-elene încheiată în 1900 s-a făcut în iulie 1906, după ce partea română a epuizat toate încercările de prelungire. Se conturau clar aspectele nu numai ale unei crize economice, dar și politice și diplomatice, generate de refuzul sistematic al Greciei de a recunoaște drepturile populației românești din Macedonia și Epir. Incidentele din septembrie 1905 de la Giurgiu în care etnicii greci au avut de suferit a dus la ruperea relațiilor diplomatice în perioada 1905-1911. În iulie 1906 s-a declanșat războiul vama ce a durat până în iulie 1907.

⁴⁰ Arhivele Statului București (în continuare Arh. Stat. Buc.) Microfilme Franța, rola 57, vol. 8, f. 62, Annexe au rapport politique no. 32, Bucharest, le 12 Octobre 1905, Grimault à Rouvier.

⁴¹ *Ibidem*, rola 60, vol. 18, f. 14, note no. 138, Athènes, octobre 1905, Lefevre – Pontalis către Rouvier.

⁴² *Comerțul exterior al României cu Grecia de la 1885-1904*, București, 1906, p. XXVIII.

Cererea sporită de material lemnos de pe piața elenă determinată de folosirea acestuia pe scară largă în construcțiile navale în plin avânt, dar și resursele modeste ale Greciei au necesitat o sporire a importului. În primii ani ai secolului nostru el s-a ridicat la 42,5 milioane franci, cea mai mare parte constituind-o lemnul pentru construcții adus din Austro-Ungaria și România. În 1903, de pildă, importul acestui produs a fost de 59 282 m³ în valoare de 5 098 000 franci, țării noastre revenindu-i 9 012 m³⁴³.

Lemnul românesc era apreciat pe piața elenă datorită elasticității, facilității prelucrării și prețului de cost redus, fiind cotate înaintea celui din Austro-Ungaria, Norvegia și Suedia. Cu toate acestea, taxe ridicate, chiar prohibitive, prevăzute de tariful general elen și aplicate cu scrupulozitate lemnului de proveniență românească, mai ales în ultimul deceniu al secolului trecut, au făcut ca valoarea acestuia să fie modestă. Odată cu semnarea convenției comerciale din 1900, lemnul a beneficiat de o taxare conform clauzei națiunii celei mai favorizate, ceea ce însemna de fapt pentru lemnul destinat construcțiilor, desființarea taxelor de intrare la 3 din cele 4 articole⁴⁴. Aceasta a influențat favorabil livrările României către Grecia: 71 193 lei în 1900, 975 105 lei în 1905⁴⁵. Denunțarea convenției în 1906 a prejudiciat și exportul de lemn, ce nu a mai atins valorile anului 1905 nici după revenirea la normalitate a raporturilor comerciale româno-elene în vara anului 1907. Evenimentele politice din Balcani din 1912-1913 au provocat la rândul-le pierderi considerabile. Închiderea, fie și pentru scurt timp, a strâmtonii Dardanele, calea cea mai scurtă și avantajoasă spre Grecia, a avut drept consecință scăderea vertiginoasă a exportului de lemn de la 814 902 lei în 1910 la 156 418 lei în 1912⁴⁶.

Cerealele (în special grâul) și făina dețineau locul secund în exportul României spre Grecia. Între 1885-1904 valoarea medie anuală a exportului de grâu a fost de 151 349 lei, porumb 15 634 lei, orz 15 536 lei și făină 125 547 lei⁴⁷. În 1905 exportul cerealelor și făinei se ridica la 1 083 834 lei, reprezentând aproape jumătate din totalul livrărilor către Grecia, pentru ca în 1906 să scadă la 414 578, iar în 1909 la 6 160 lei⁴⁸. Valorile cele mai ridicate, peste 4 milioane lei, au fost înregistrate în 1913 și 1914: 4 236 896 lei, respectiv 4 283 432 lei⁴⁹, reprezentând peste 74%, respectiv 62% din total.

Cât privesc produsele animale alimentare valoarea acestora se află în evident regres față de cea a ultimului deceniu al secolului al XIX-lea. Astfel, dacă între

⁴³ Petre Antonescu, *op. cit.*, p. 129.

⁴⁴ Vezi Daniela Bușă, *op. cit.*

⁴⁵ Petre Antonescu, *op. cit.*, p. 148-149.

⁴⁶ *Comerțul exterior... 1910*, p. 16-23; *Ibidem... 1912*, p. 25-33.

⁴⁷ *Comerțul exterior al României cu Grecia de la 1885-1904*, p. XXVIII-XXXII.

⁴⁸ *Comerțul exterior... 1905*, p. 25-33; *Ibidem... 1906*, p. 14-21; *Ibidem... 1909*, p. 16-23.

⁴⁹ *Ibidem... 1913*, p. 16-26; *Ibidem... 1914-1915*, p. 18-33.

1890-1899 se exportau în medie anual produse în valoare de 47 811 lei, între 1900-1909 media a scăzut la 25 631 lei. Deși fuseseră reduse la jumătate față de etapa anterioară, taxele plătite de animalele vii la intrarea în Grecia continuau să fie destul de ridicate pentru vitele românești. Această măsură nu a contribuit la redresarea exportului de la nordul Dunării, grevat de cheltuieli costisitoare de transport, întreținere și debarcare și puternic concurat de Imperiul Otoman și Rusia.

În cantități mult mai reduse pătrundeau lâna, legumele uscate, fructele și produsele vegetale, grăsimile. Cât privește petrolul românesc, tot mai bine cotate pe plan extern după 1900, el a intrat târziu și cu dificultate pe piața elenă, unde monopolul acestuia era deținut de americani. Până în 1912 livrările de petrol lampant și benzină erau sporadice și simbolice: 325 lei în 1907, 2 285 lei în 1909, 7 638 lei în 1911⁵⁰. De la această dată cifrele cresc spectaculos de la an la an ajungând, în 1914 la 1 297 378 lei⁵¹, ceea ce reprezenta o valoare dublă față de anul precedent și un spor de 13 ori față de 1912.

Din Grecia se importau: ulei de măsline, măsline sărate sau murate, roșcove, smochine, stafide, citrice, tutun în foi, produse de cofetărie (rahat, fistic, fructe conservate în miere sau zahăr), vinuri, marmură, piei tăbăcite, toate acestea constituind 89,39% din valoarea totală a importului României din Grecia între 1885-1904⁵².

Cel mai însemnat articol era uleiul de măsline al cărui import a crescut de la 300 000 lei în ultimii ani ai secolului al XIX-lea la 1 569 070 lei în 1901 și 1 482 478 lei în 1904⁵³. Beneficiind atât de convenția comercială din 1900 cât și de cele similare semnate de România cu Imperiul Otoman și Italia din 1901, ce prevedeau taxe reduse la import pentru o serie de produse între care și uleiul de măsline⁵⁴, Grecia a devenit între 1901-1905 principala noastră furnizoare de ulei de măsline. După această dată, până la izbucnirea primului război mondial cifrele acestui import au variat, înregistrându-se fie valori mai reduse ca cele dinainte de 1900 (60 578 lei în 1907, 51 436 lei în 1909), fie apropiate (306 819 lei în 1912, 473 304 lei în 1914), fără însă a depăși pe cele de la începutul acestui secol.

La importul de măsline Grecia s-a situat pe locul al doilea după Imperiul Otoman, cu valori între 200 000 și 300 000 lei. Conform statisticilor elene în 1911-1912 exportul acestui articol a fost de 4 032 000 franci din care României îi

⁵⁰ *Ibidem...* 1907, p. 14-21; *Ibidem...* 1909, p. 16-23; *Ibidem...* 1911.

⁵¹ *Ibidem...* 1914-1915.

⁵² *Comerțul exterior al României cu Grecia de la 1885-1904.*

⁵³ *Ibidem*, p. (X).

⁵⁴ În baza acestor acte comerciale taxa uleiului de măsline a scăzut la jumătate și anume de la 10 lei la 100 kg la 5 lei la 100 kg.

reveneau 269 000 franci⁵⁵. Cât privesc livrările de stafide la piața externă, ele au însumat în 1914 1 219 000 franci, țara noastră importând în valoare de 147 000 franci⁵⁶.

SERBIA

Dependentă din punct de vedere economic până în 1905 de Austro-Ungaria în baza acordurilor din 1881 și 1892, Serbia și-a îndreptat cea mai mare parte a comerțului spre puternicul său vecin. Astfel, în 1903 valoarea exportului sârb a fost de 60 milioane de dinari (1 dinar = 1 franc) din care 52 milioane dinari, adică 93% reprezenta cel către Austro-Ungaria (importul de aici constituia 66% din total)⁵⁷. Reorientarea raporturilor economice, începută timid în 1903 și tot mai îndrăzneț din 1905⁵⁸, a contribuit la reintegrarea Serbiei în circuitul de valori european. Tratatetele comerciale încheiate, începând cu 1907, cu Franța, Marea Britanie, Italia, Turcia, România, Elveția i-au permis Serbiei să facă față cu succes sancțiunilor economice impuse de dubla monarhie. Mai mult chiar, departe de a paraliza comerțul sârb, războiul vamal cu Viena a avut un efect invers: balanța comercială a înregistrat un sold activ, iar valoarea comerțului exterior a crescut de la 81 milioane dinari în 1907 la 92 milioane dinari în 1909 și la 98 milioane dinari în 1910⁵⁹.

Dacă schimburile comerciale cu statele din centrul și apusul Europei s-au diversificat și amplificat, cele cu România au rămas în limitele acelorași valori, fapt explicabil de altfel dacă avem în vedere similitudinea importului și exportului celor două. Deși nu dispunem de date statistice comparative, decât

⁵⁵ H. Lefevre Maule, *La Grece économique et financière en 1915*, Paris, 1916, p. 112.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 114.

⁵⁷ E. Denis, *La grande Serbie*, sixième édition, Paris, 1915, p. 124.

⁵⁸ În 1905 Serbia a denunțat acordul comercial semnat în 1881 și reînnoit în 1892, iar în 1906 a introdus un tarif vamal protecționist ce a nemulțumit profund Austro-Ungaria. Uzând de presiuni, guvernul de la Viena a interzis în perioada iunie 1906 – august 1908 importul de animale și produse animale din Serbia. Anexarea Bosniei – Herțegovinei la dubla monarhie în 1908 și refuzul Serbiei de a o recunoaște au avut urmări și pe plan economic, materializate prin declanșarea unui război vamal între cele două în perioada 1908-1911. În acest fel, importul din Serbia era practic interzis fiind prevăzute taxe extrem de ridicate (în cazul produselor principale ele se dublaseră sau chiar se triplaseră). Conflictul vamal a fost favorizat și întreținut și de concurența dintre Germania și Franța, determinată de comenzile de armament. Viena dorea ca armata sârbă să-și procure armamentul, în special piesele de artilerie, de la fabrica Skoda din Pilsen, unde moștenitorul tronului, Franz Ferdinand, era unul din principalii acționari. Petersburgul îi sfătua însă pe sârbi să se adreseze Franței, care de altfel a și obținut câștig de cauză prin firma Schneider-Creuzot.

⁵⁹ Vezi Kosta Stojanovitch, *État économique de la Serbie depuis l'occupation de la Bosnie-Herzégovine jusqu'à l'annexion (de 1878 à 1908)*, Belgrad, 1909, p. 133-140; Georges Devas, *La nouvelle Serbie. Origines et bases sociales et politiques*, Paris, 1918, p. 292.

sporadic, ca și în celelalte cazuri, ne vom limita investigația noastră, la cele oferite de statistica română.

Tabel 4

Comerțul exterior al României cu Serbia între
1900-1914⁶⁰

Ani	Import		Export	
	Valori – în lei –	% din total	Valori – în lei –	% din total
1900	676 784	0,31	865 432	0,31
1901	300 838	0,10	1 096 989	0,31
1902	220 009	0,08	930 557	0,25
1903	517 336	0,19	1 112 190	0,31
1904	441 545	0,14	1 003 735	0,38
1905	310 871	0,09	846 608	0,19
1906	327 920	0,07	724 314	0,15
1907	663 927	0,16	898 136	0,16
1908	311 776	0,08	829 048	0,22
1909	463 010	0,13	1 309 726	0,28
1910	506 237	0,12	757 926	0,13
1911	254 583	0,04	715 813	0,10
1912	510 385	0,08	1 694 112	0,26
1913	264 000	0,04	2 752 721	0,42
1914	223 707	0,04	3 275 706	0,73

O primă constatare ce se impune în urma analizei acestor date este alături de cota foarte redusă a schimburilor comerciale și soldul activ al balanței comerciale a României. Valoarea exporturilor României a oscilat între 715 813 lei în 1911 (cota inferioară) și 3 275 706 în 1914 (cea superioară), situându-se sub 1% din total. Dacă până în 1912 inclusiv, exportul nu a depășit, cu o singură excepție, 1 500 000 lei, în următorii doi ani se constată o creștere importantă: 2 752 721 lei în 1913 și 3 275 706 lei în 1914. Mult redus valoric și procentual, importul a depășit rar 600 000 lei. Similitudinea exportului este desigur o cauză, și nu una de neglijat, atunci când analizăm caracterul aproape simbolic al schimburilor comerciale reciproce. Dar nu este singura. Ei i se adaugă și tratamentul diferențiat aplicat produselor de import. Astfel, la intrarea în România mărfurile sârbești erau taxate până în 1906 conform tarifului general din 1891, modificat în 1893, adică nediferențiat față de mărfurile provenite din state ce semnaseră convenții cu România. În schimb, cele românești nu beneficiau pe piața sârbă de reducerile acordate

⁶⁰ Vezi *Comerțul exterior... 1905*, p. 4-11; *Ibidem... 1911*, p. 4-11; *Ibidem... 1914-1915*, p. 4-21.

mărfurilor Austro-Ungariei, Germaniei, Rusiei, Marii Britanii, Franței, Italiei, Olandei, Belgiei, Imperiului Otoman, Bulgariei, Greciei, Elveției, Muntenegrului. Tariful sârb din martie 1904 a accentuat și mai mult diferențierile. Aceste realități au impus semnarea convenției comerciale româno-sârbe în decembrie 1906 prin care se asigura egalitate de tratament pentru produsele românești cu produsele similare ale celorlalte state.

Principalul produs de export al României în Serbia era sarea. În statul vecin ea constituia obiect de monopol încă din 1882 și fusese concedat prin contract întâi filialei din Budapesta a societății Anglo-Bank, apoi statului. Administrația monopolurilor din Serbia încheiase din 1890 un contract cu Regia Monopolurilor Statului din România, modificat și prelungit în 1895 și apoi în 1900 până în 1910. Ca atare, sarea nu a putut face obiectul unor concesiuni cu prilejul semnării convenției din 1906. Între 1896-1905 România livrase, în medie anual Serbiei peste 20 000 t în valoare de peste 700 000 lei⁶¹. Conform statisticilor sârbești, în 1906 din întreaga valoare a importului din România de 769 190 dinari, reprezentând 1,74% din total, sarea constituia 698 644 dinari, în creștere față de 595 395 dinari cât fusese în anul precedent. Pentru aceeași dată, statistica română ne oferă valoarea sării de 600 000 lei din totalul exportului de 724 314 lei⁶². Restul exportului era alcătuit din petrol, lemn de construcții, piei brute animale vii, băuturi (în special bere) etc., în cantități și valori foarte reduse.

Petrolul, al cărui monopol era deținut de stat, se procura în principal până în 1906 din Austro-Ungaria și apoi din Rusia. Petrolul românesc începuse să pătrundă pe piața sârbă în cantități foarte mici încă de la începutul secolului XX dar, abia după 1910 valorile sunt demne de reținut: 101 686 lei în 1911, 279 752 lei în 1912 și 594 403 lei în 1914⁶³. În 1910, potrivit informației furnizate de statistica sârbă, România expediase produse în valoare de 1 810 291 dinari constând în: 194 065 dinari produse agricole alimentare și băuturi, 214 924 dinari uleiuri minerale și derivate, 744 500 dinari produse chimice și farmaceutice, uleiuri eterice, lacuri pentru lustruit⁶⁴.

Importul României consta în lemn pentru construcții și lemn pentru foc, animale vii, materiale pentru construcții (var, piatră, în special marmură), cărbuni, etc. În baza clauzei națiunii celei mai favorizate, huila sârbească se bucura la importul în România de toate reducerile de taxe acordate Marii Britanii prin

⁶¹ Vezi Debaterile Adunării Deputaților (în continuare D. A. D.), 1906-1907, nr. 20, ședința din 19 ianuarie 1907, p. 184.

⁶² C. I. Băicoianu, *Comerțul nostru cu Serbia* în „Foaia de informațiuni comerciale”, an I, nr. 9, p. 1.

⁶³ *Comerțul exterior... 1911*, p. 16-23; *ibidem... 1912*, p. 16-23; *ibidem... 1914-1915*, p. 18-33.

⁶⁴ *Le commerce de la Serbie avec la Roumanie en 1910*, în „Le mouvement économique”, vol. XV, nr. 88, 1912, p. 252.

convenția din 18/31 octombrie 1905. În 1906, de exemplu, din totalul importului de 2 354 451 lei, cel de huiilă în brichete era de 362 724 lei⁶⁵. Cât privesc cerealele ce apar în statisticile sârbe, ele erau destinate tranzitului. România ar fi putut livra Serbiei zahăr, hârtie, ciment, produse ce figurau cu valori crescânde în statistica sârbă, dar provenite din centrul și apusul continentului. Pentru țara noastră piața sârbă continua să rămână aproape închisă pentru o serie de produse.

IMPERIUL OTOMAN

Prelucrarea datelor Departamentului de Statistică al Ministerului Agriculturii și Ministerului Comerțului al Imperiului Otoman i-au îndreptățit pe istorici să estimeze pentru etapa 1897-1914 o sporire a producției agricole cu 44 procente, imprimată de creșterea recoltelor de tutun, fructe și bumbac între 112% și 300%, a celor de cereale cu 34% și a producției de textile și țesături din bumbac cu 100%⁶⁶. Aceasta nu s-a reflectat însă în structura comerțului exterior. Creșterea schimburilor comerciale de la 855 milioane franci în 1886 la 1200 milioane franci în 1906⁶⁷ s-a realizat în cea mai mare parte pe seama importului, a cărui medie a sporit de la 20 milioane lire otomane între 1880-1900 (1 liră otomană = 23 franci francezi) la 40 milioane lire otomane între 1910-1912. Alimentele, textilele, combustibilii și alte bunuri proveneau 90% din import unde poziția cheie era deținută de Marea Britanie, urmată de Austro-Ungaria, Franța și Germania.

Dacă până la obținerea independenței României, Sublima Poartă era principalul client al mărfurilor românești, după această dată ea și-a pierdut din importanță, ocupând o poziție secundară în ansamblul schimburilor comerciale ale statului de la nordul Dunării. A continuat însă să fie pentru România partenerul cu cele mai mari valori ale comerțului exterior din zona sud-estului european. Astfel, între 1901-1910 România a expediat în Imperiul Otoman în medie anual mărfuri în valoare de 16 700 000 lei, reprezentând 3,74% din totalul exportului, ceea ce înseamnă un spor de peste 3 milioane față de perioada 1892-1900⁶⁸, pentru ca între 1911-1914 livrările să crească la 25 500 000 lei, reprezentând 4,22%. Media importului în schimb a fost de numai 12 741 000 lei, reprezentând 3,69%, respectiv 13 694 000 lei, adică 2,98%.

⁶⁵ C. I. Băicoianu, *op. cit.*

⁶⁶ Osman Okyar, *A new look at the problem of economic growth in the Ottoman Empire (1800-1914)*, în „The Journal of European Economic History”, nr. 1, 1987, p. 34-35; Jean Paul Garnier, *La fin de l'Empire Ottoman (du Sultan Rouge et a Mustafa Kemal)*, Paris, 1973, p. 67.

⁶⁷ Georges D. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 416.

⁶⁸ Între 1892-1900 media anuală a exportului României în Imperiul Otoman a fost de 13 226 606 lei, reprezentând 4,85%.

Tabel 5

Comerțul exterior al României cu Imperiul Otoman
între 1900-1914⁶⁹

Ani	Import		Export	
	Valori – în lei –	% din total	Valori – în lei –	% din total
1900	10 931 495	5,04	12 225 425	4,37
1901	10 994 897	3,76	11 526 220	3,26
1902	9 234 426	3,30	7 387 618	1,97
1903	10 889 425	4,04	9 453 800	2,66
1904	9 218 600	2,96	6 318 194	2,41
1905	12 880 880	3,82	14 108 732	3,09
1906	15 847 766	3,75	27 964 873	5,69
1907	18 593 264	4,32	30 921 877	5,58
1908	14 291 365	3,45	19 348 012	5,10
1909	11 607 149	3,15	21 473 690	4,62
1910	13 851 123	3,38	18 600 171	3,02
1911	11 264 204	2,38	21 030 477	3,04
1912	14 827 092	2,33	25 868 805	4,03
1913	15 255 999	2,59	36 852 640	5,49
1914	13 427 607	2,66	19 570 017	4,33

Datele de mai sus evidențiază soldul activ, cu unele excepții, al balanței comerciale a României. Dacă până în 1905, inclusiv, exportul s-a situat între limitele ultimilor ani ai secolului trecut, începând din 1906 livrările de mărfuri ale României către fosta putere suzerană au înregistrat un vădit progres, depășind constant 18 000 000 lei. În 1913 s-a ajuns la cifra record pentru etapa analizată de 36 852 000 lei. Importul în schimb a fost staționar, oscilând până în 1905 în jurul valorii de 10 000 000 lei, fără a cunoaște nici după această dată salturile exportului.

Cerealele (în special grâul), făina, lemnul, petrolul, animalele și produsele animale își găsiseră un plasament sigur și avantajos pe piața otomană. De altfel, Sublima Poartă continua să fie principalul client al făinei românești. În 1904, de pildă, din exportul total al României de 12 milioane kg, Poarta cumpărase mai mult de jumătate (6,5 milioane kg) pentru ca în 1906 achizițiile sale să reprezinte 2/3 din totalul exportului românesc de făină de 66 milioane kg⁷⁰, ceea ce a permis expeditorului un salt pe piața otomană de la locul 4 la primul loc⁷¹. Conform

⁶⁹ Vezi *Comerțul exterior... 1905*, p. 4-11; *Ibidem... 1911*, p. 4-11; *Ibidem... 1914-1915*, p. 4-21.

⁷⁰ S. Ulubeanu, *Importul de grâu și de făină la Constantinople*, în „Revista cercului comercial și industrial”, nr. 1, ianuarie 1909, p. 28.

⁷¹ Al. Drăghicescu, *Importul de făină în Turcia*, în „Foaia de informațiuni comerciale”, an IV, Seria III, nr. 38, 1908, p. 1.

statisticilor Constantinopolului, în 1907 importul din România era de 4 milioane franci, adică 1/3 din totalul de 12 745 880 franci⁷². Ridicarea taxei vamale de la 8% la 11% începând cu 1907, cât și avântul luat de industria morăritului (în jurul Constantinopolului existau peste 20 de mori, dintre care 10 puteau lucra 24 de ore) au frânat, pentru un timp, creșterea exportului de făină pe piața turcă sporindu-l în schimb pe cel de grâu. La acestea se adăuga concurența Rusiei, Franței, Italiei și Bulgariei. În 1910, de exemplu, prin portul Salonic, Imperiul Otoman importase 31 700 t făină în valoare de 7 469 000 franci, din care României, situată pe locul al treilea după Italia și Bulgaria, îi revenea 3 600 t în valoare de 1 008 000 franci. Costul ridicat al transbordării cât și lipsa unor curse de transport regulat împiedicau pătrunderea acesteia în cantități mai mari. Astfel, dacă pentru 100 kg făină de Genova se plătea la Salonic 1 franc aur navlu, pentru aceeași cantitate sosită de la Galați prețul era de 1,25, chiar 1,35 franci aur, datorită taxelor de transbordare⁷³. Făina italiană cât și cea bulgară sosea pe nave ce făceau curse regulat.

Sporirea numărului de mori la Constantinopol a determinat și o creștere a cantității de grâu importate de la 67 500 t în 1904 la 129 606 t în 1907. În 1905, de pildă, România a furnizat morarilor otomani 11 979 t grâu din totalul importului de 118 619 t, în 1906, 74 096 t din 130 715 t, în 1907, 65 590 t din totalul 129 605 t, ocupând locul doi în primul caz și primul loc în următoarele două. Astfel, importul de grâu românesc la Constantinopol reprezenta 60% în 1906, 50% în 1907 și peste 80% în primele 6 luni ale anului 1908 (41 751 t din totalul de 52 821 t)⁷⁴.

După 1910 livrările de cereale și făină către Poartă au cunoscut o perioadă de avânt. Astfel, în 1911 valoarea acestora a fost de 10 800 000 lei, în 1912 de 16 400 000 lei, pentru ca în 1913 să atingă cifra record pentru etapa 1900-1914 și anume de 25 800 000 lei. În anul 1914 datorită evenimentelor politice, exportul a scăzut la 14 000 000 lei⁷⁵.

Foarte căutat și apreciat în Imperiul Otoman, lemnul românesc era expedit în principal prin portul Galați. În 1910, potrivit unor relatări de la fața locului, la Salonic au sosit 2 500 vagoane cu lemne (cca. 55 000 m³). 2/3 din acest volum provenea din România. Galații constituiau portul de export și pentru lemnul din Austro-Ungaria fără a i se specifica uneori originea. Prețul varia între 65 și 75 franci m³ în funcție de calitate⁷⁶.

Conform statisticilor românești între 1901-1906 valoarea lemnului livrat Imperiului Otoman a fost în continuă creștere de la 700 000 lei în 1901, la

⁷² *Importul făinurilor noastre în Turcia*, în loc. cit., nr. 28, octombrie 1908, p. 1.

⁷³ N. Răducanu-Popescu, *Raport economic asupra Salonicului*, București, 1911, p. 10-11.

⁷⁴ Al. Drăghicescu, *op. cit.*, p. 2.

⁷⁵ *Ibidem*; S. Ulubeanu, *op. cit.*, p. 31.

⁷⁶ N. Răducanu Popescu, *op. cit.*, p. 4.

2 200 000 lei în 1904 și la 4 000 000 lei în 1906. Între 1907-1911 exportul s-a situat în jurul valorii de 3 000 000 lei, pentru ca în 1912 să scadă la 2 300 000 lei, iar în 1914 la 1 200 000 lei⁷⁷.

Poarta constituia un client bun și pentru petrolul românesc. Expediat din portul Constanța sub formă de petrol lampant (gazoil) și păcură, mai puțin benzină, acest articol era preluat de destinații în porturile: Salonic, Constantinopol și Smirna. Dacă până în 1905 cantitățile exportate au fost puțin însemnate, fără a depăși un milion lei, începând cu anul următor Poarta își sporește cererile. Astfel, în 1906 i-au fost expediate 22 524 t, reprezentând 7% din volumul total al exportului acestui produs de 247 307 t, iar în anul 1907, 32 800 t reprezentând 8% din total⁷⁸. Tot în 1907 în portul Salonic din totalul de 424 000 lăzi⁷⁹ cu produse petroliere în valoare de 3 milioane franci, 365 000 lăzi proveneau din portul Batumi (350 000 lăzi expediate de casa Mantasoff), 16 000 lăzi din Austro-Ungaria, sosite pe calea ferată, 20-25 000 lăzi tot de aici expediate însă pe apă și 18 000 lăzi din România⁸⁰. Spre sfârșitul primului deceniu numărul acestora din urmă a crescut vertiginos: 68 549 lăzi în 1909 și 155 235 lăzi în 1910 din totalul de 583 033 lăzi, respectiv 592 157 lăzi⁸¹, concurând cu tot mai mult succes petrolul rusesc și american. Dacă până în 1908 Rusia deținea primul loc pe piața Salonului, după această dată datorită atât unor tulburări interne în zona Batumi, cât și prețului de cost mai ridicat cu cca. 1-1 1/2 piaștrii (100 piaștri = 1 liră otomană = 23 franci francezi) el este tot mai mult înlocuit de cel românesc și american. De altfel, societatea „Steaua Română” cumpărase la sfârșitul primului deceniu al secolului XX un teren în portul Salonic și obținuse din partea guvernului otoman autorizația de a construi rezervoare, aflându-se din acest punct de vedere înaintea americanilor.

Cât privește prețul petrolului provenit din România acesta varia, după informațiile furnizate de consulul României la Salonic, între 28-28 1/2 piaștri aur adică 6,43-6,55 franci aur pentru cel destinat consumului local și 26 1/2-27 piaștri pentru cel destinat tranzitului⁸². În ianuarie 1911 petrolul românesc în tranzit era vândut cu 17 1/2-17 3/4 franci lada, pentru ca în iunie prețul să crească la 19 1/2-19 3/4 franci lada⁸³. Cea mai mare parte din petrolul destinat consumului

⁷⁷ *Ibidem*, p. 13-14.

⁷⁸ Arh. Stat. Buc., Microfilme Franța, rola 60, vol. 19, f. 53, Viceconsulat de France, rapport no. 6, Constantza le 13 Mai 1908; *Ibidem*, vol. 18, f. 163, Viceconsulat de France, rapport no. 8, Constantza le 20 Mai 1907.

⁷⁹ O ladă conținea 2 bidoane a 14,6 kg fiecare.

⁸⁰ *Situația pieței la Salonic*, în „Foaia de informațiuni comerciale”, an IV, Seria III, nr. 28, 1908, p. 3.

⁸¹ N. Răducanu-Popescu, *op. cit.*, p. 6.

⁸² *Situația pieței la Salonic*,

⁸³ N. Răducanu-Popescu, *op. cit.*, p. 7.

local, importat sub formă de petrol lampant și păcură, era folosit pentru iluminat, numai Societatea de electricitate, al cărui furnizor era „Steaua Română”, consumând anual 500 t⁸⁴.

Dacă înainte de 1908 Imperiul Otoman constituia un debușeu sigur și avantajos pentru animalele și produsele animale provenite din România, după această dată comercializarea lor a întâmpinat o serie de dificultăți cauzate de taxe ridicate la import, tranzitare defectuoasă și cheltuieli mari de întreținere și transport, ce sporeau prețul de vânzare, dar și de concurența tot mai puternică a Rusiei și chiar a Bulgariei. Cifrele sunt și de această dată revelatoare: în 1902 valoarea a fost de 1 100 000 lei, pentru ca în 1910 să fie de numai 300 000 lei, iar în 1912 de cca. 200 000 lei⁸⁵.

Un articol, practic dispărut din statistici în primul deceniu al secolului XX, care în ultimii ani ai secolului trecut înregistra valori peste 300 000 lei anual, era spirtul. Grevat de o serie de taxe la ieșirea din țară, lipsit de prime de export, alcoolul românesc a cunoscut valori modeste și după 1911: 1 763 lei în 1912, 8 040 lei în 1913, 74 098 lei în 1914⁸⁶.

Importul României din Imperiul Otoman consta în cafea, orez, tutun, obiecte din picle, ulei de măsline, fructe meridionale produse de cofetărie, produse textile. În întreaga perioadă ce face obiectul investigației noastre, Sublima Poartă a deținut locul întâi la importul fructelor meridionale și produselor coloniale cu o medie anuală în creștere de la 6 200 000 lei între 1901-1909 la 10 500 000 lei între 1910-1914⁸⁷. Astfel, numai în 1903 prin portul Constanța, a cărui modernizare a permis preluarea unei părți din mărfurile de import, au intrat 4 691 394 kg fructe meridionale și produse coloniale, cea mai mare parte fiind expedită de fosta putere suzerană: 3 008 101 kg lămâi, portocale, rodii, chitre, 696 260 kg smochine în păpuși și stafide obișnuite, 100 062 kg smochine în cutii sau saci, stafide roșii, curmale, 157 910 kg fisticuri⁸⁸.

Convenția comercială din 1901, ca de altfel și cele din 1887 și 1897 prin tablourile anexate, asigurau Porții o tarifare redusă la jumătate față de cea la care erau impuse produsele coloniale și fructele meridionale provenite din Grecia în perioada neconvențională. Astfel, la 100 kg, mărfurile elene plăteau 5 lei pentru citrice, 12 lei pentru smochine în cutii și stafide roșii și 2,50 lei pentru roșcove,

⁸⁴ *Ibidem*, p. 9.

⁸⁵ S. Ulubeanu, *Comerțul vitelor de măcelărie în Turcia și în special la Constantinopol*, în „Revista cercului comercial și industrial”, nr. 5, mai 1909, p. 163; Georges D. Cioriceanu, *op. cit.*, p. 416.

⁸⁶ *Vezi Comerțul exterior... 1912*, p. 16-33; *Ibidem... 1913*, p. 16-26; *Ibidem... 1914-1915*, p. 18-33.

⁸⁷ Georges D. Cioriceanu, *op. cit.*

⁸⁸ G. Christodorescu, *Portul Constanța. Mișcarea comercială și maritimă în anul 1903*, Constanța, 1905, p. 43-47.

smochine în păpuși și stafide obișnuite în timp ce mărfurile similare otomane plăteau numai 2 lei, 4 lei, respectiv 1 leu⁸⁹.

Grație taxelor vamale prevăzute în actele comerciale de mai sus, Imperiul Otoman fusese până la începutul secolului al XX-lea principalul furnizor de ulei de măsline al României, depășind anual între 1895-1899 suma de 1 500 000 lei. Odată cu intrarea în vigoare a convenției comerciale româno-elene în 1901, Grecia a devenit pentru scurt timp principalul expeditor, furnizând cca. 1/3 (1 307 558 kg) din importul României, Poarta ocupând locul secund (1 270 329 kg)⁹⁰. Odată cu denunțarea actului de mai sus, Imperiul Otoman și-a recâștigat poziția cheie, participând, de pildă, în 1905 cu 2048 t (2/3 din totalul importului României de 3451 t) față de numai 411 t ale Greciei⁹¹.

Poarta a mai deținut supremația absolută pe piața românească și la importul măslinelor sărate sau murate, ambalate în butoaie sau cutii, furnizând 88% în 1900, 72% în 1902 și 91% în 1905 din totalul importului României.

Cât privește tutunul importat de țara noastră, cea mai mare parte provenea din Imperiul Otoman, Germania și Spania. În 1901, de pildă, din volumul total al importului de 378 293 kg, tutunul turcesc reprezenta 217 704 kg⁹². Calitatea lui superioară cât și prețul de cost redus al transportului au îndreptățit România să solicite partenerului său, cu ocazia negocierii convenției comerciale din 1901, o reducere, dacă nu o suprimare, a taxei de export de 312,5 piaștri la 100 kg. Dar existența monopolului statului asupra tutunului cât și a contractului dintre guvernul otoman și Regia tutunului au făcut, ca și cu alte prilejuri, inutile demersurile importatorului.

Dezvoltarea industriei și transporturilor feroviare au necesitat cantități sporite de combustibili, în special de cărbune superior. Importurile de huilă și cocs ale României proveneau din Marea Britanie, Austro-Ungaria, Germania, dar și Imperiul Otoman. Acesta din urmă expediase prin porturile Constanța, Galați și Brăila, 30 519 t în 1900⁹³, 21 906 t în 1903⁹⁴ și 38 000 t în 1907 (acest produs deținea locul patru în traficul portului Constanța)⁹⁵. Majoritatea huilei provenea de la minele din Heraclea și era destinată Societății de gaz din București.

Analiza cantitativă și valorică a comerțului României cu țările din sud-estul Europei relevă importanța secundară a acestora pentru economia românească. Ea a

⁸⁹ Vezi „Monitorul Oficial” nr. 253 din 17 februarie/1 martie 1898, p. 8859-8860; D. A. D. nr. 12, ședința din 3 decembrie 1897, p. 47; Desbaterile Senatului (D. S.) 1900-1901, nr. 10, ședința din 28 noiembrie 1901, p. 58.

⁹⁰ *Comerțul exterior... 1901*, p. 120.

⁹¹ *Ibidem...* 1905, p. 153.

⁹² *Ibidem...* 1901, p. 97.

⁹³ *Ibidem...* 1900, p. 158.

⁹⁴ G. Christodorescu, *op. cit.*, p. 30.

⁹⁵ Arh. Stat. Buc., Microfilme Franța, rola 60, vol. 19, f. 57, Viceconsulat de France, rapport no. 6, Constanța le 13 Mai 1908.

fost determinată de stadiul de dezvoltare al Bulgariei, Greciei, Serbiei, Imperiului Otoman și României, cel mai bine ilustrat de componența importului și exportului. Reflectând caracterul unilateral al economiilor lor, exportul a continuat să fie dominat de materii prime și produse agricole, deși încep să-și facă simțită prezența unele produse semifabricate (cazul zahărului, materialelor de construcții și benzinei românești). Cantitativ și valoric comerțul României cu țările din sud-estul Europei a fost influențat direct de politica lor comercială, de existența sau nu a acordurilor bilaterale cât și de concurența produselor similare provenite din alte state.

ROMANIA'S TRADING RELATIONS WITH STATES IN SOUTH EAST EUROPE (1900-1914)

Abstract

In 1900-1914 Romania's trading relations with Southeast Europe took an upward course from 34,478,721 lei in 1901 to 43,073,518 lei in 1910, 55,865,576 lei în 1912, and over 58,000,000 lei in 1914. Their share would nevertheless vary between 6.33%, 4.19%, 4.37% and 6.06% accordingly. This upward course was given by exports which reached values of 17,257,000 lei, 4.87% of the total, 25,644,000, 4.15%, 36,407,000 lei, 5.63% and 38,489,596 lei, 8.51% accordingly. Goods delivered to the Ottoman Empire accounted for 3.84% of the total, to Bulgaria for 1.12%, to Greece for 0.37%, and to Serbia for 0.28%. Romania's imports from these countries were less considerable in value – 17,221,000 lei in 1901, 17,426,767 lei in 1910, and 19,459,127 lei in 1912 –, with shares on the decrease – 5.89%, 4.26% and 3.06% accordingly.

An analysis in terms of quantity and value of Romania's trading relations with Southeast Europe reveals a secondary importance of this region to Romanian economy attributable to the economic development of Bulgaria, Greece, Serbia, the Ottoman Empire and Romania, and best mirrored in the structure of imports and exports. Given the unilateral character of the economic systems in question, raw materials and agricultural products would be preponderant, albeit the sizeable presence of semimanufactured products in Romania's exports, such as sugar, building material, and petrol.

Romania's trading relations in Southeast Europe were considerably influenced by the latter's economic policies, the existence of bilateral agreements and of similar competitive products. The similarity of exports and the interference of the Great Powers interested in this developing area led to considerable tension and disfunction to be solved only by diplomatic approaches.

DEZVOLTAREA ECONOMICĂ ȘI SOCIALĂ A ROMÂNIEI ÎNAINTE DE PRIMUL RĂZBOI MONDIAL (1910-1914)

ANASTASIE IORDACHE

Caracteristica fundamentală a economiei românești era aceea a unei țări în curs de dezvoltare, cu un pronunțat caracter agrar. Eliberată de servituțile dependenței politice seculare, economia se dezvolta într-un ritm sporit. Sistemul protecționist adoptat pentru industrie și reforma agrară din 1864, pentru agricultură, favorizau o dezvoltare economică fără precedent. Revoluția tehnică, pe plan mondial, avea consecințe benefice pentru toate țările.

Industria, înainte de primul război mondial, se dezvolta în condițiile unei aprige concurențe, îndeosebi după apariția monopolurilor pe plan mondial.

Fără o politică protecționistă judicioasă și fără sprijinul permanent al statului era greu de conceput o dezvoltare cât de cât a industriei naționale. De aceea, oamenii de știință și oamenii politici ai vremii cu vederi înaintate, sub imboldul unui sentiment patriotic, au militat consecvent pentru dezvoltarea economică a României, pentru încadrarea ei în mod armonios în concertul civilizației europene și mondiale.

Eforturile au fost mari, greul suportându-l întregul popor român, dar mai cu seamă țărănimea, care reprezenta imensa majoritate, fiind, în acel timp, și principala producătoare de bunuri materiale.

Piedici numeroase stăteau în calea dezvoltării industriei românești. Cea mai importantă era lipsa de capitaluri și, prin urmare, necesitatea recurgerii la importul capitalului străin, în condițiile binecunoscute ale lezării suveranității naționale. La aceasta, se adăugau: lipsa de experiență, neconsolidarea burgheziei, greutățile în formarea unui proletariat de fabrică. În România primei faze a dezvoltării capitalismului, întreprinzătorul capitalist provenea, mai ales, din rândurile marilor proprietari rurali, ceea ce explică, în bună parte, de ce capitaliștii români nu investeau bani în întreprinderi ale căror rezultate erau mai îndepărtate, ci în realizarea lor imediată, cum ar fi: creditele funciare, societățile de transporturi, în bănci. Așadar, în ramuri economice unde concesionarea se făcea fără concurență. Or, se știe că activitatea industrială presupune curaj și, prin urmare, riscuri,

perseverență și profituri mici la început. De aceea, în industria românească se găsesc investiții numeroase de capital străin sub forma societăților anonime¹.

Pentru industria oricărei țări e nevoie de capitaluri străine, dar trebuie păstrată o proporție convenabilă, căci „el nu va trebui să devină mijloc de acaparare și de exploatare colonială a bogățiilor noastre naționale, ci numai factorul de colaborare loială cu capitalurile românești în interese pur economice și în afara oricăror interese politice”².

În întregul industriei românești, ponderea o deținea industria prelucrătoare și, în mai mică măsură, cea a produselor finite și de mare precizie.

Sub binefacerile politicii protecționiste, industria românească se dezvoltă considerabil atât sub aspectul cantitativ, cât și calitativ. Astfel, de la 1887 la 1912³ numărul fabricilor protejate a crescut de la 30 la 769, dintre care: 330 întreprinderi de construcții, 143 de textile și confecții, 158 de produse alimentare, 41 de hârtie și celuloză, 95 de produse chimice, 2 de produse electrice.

La 25 ani după intrarea în vigoare a legii de încurajare a industriei din 1887, se vedeau pregnant lipsurile sale și necesitatea adoptării în 1912 a unei noi legi. După aplicarea acestei legi, numărul fabricilor încurajate a crescut considerabil: de la 495 în 1911, la 847, în anul 1914, ceea ce înseamnă o sporire cu 353 de fabrici, în decurs de 3 ani. Majoritatea erau mici stabilimente din orașe și sate dintre care cele mai numeroase fiind atelierele mecanice de tâmplărie cu motoare de benzină și morile. În 1912, au fost construite 10 mori mici, în 1913–22 și în 1914–48. Multe întreprinderi au fost construite din nou, altele extinse: 11 mori mari sistematice, câteva fabrici de căramidă și țiglă, 1 fabrică de șuruburi la Galați, 1 fabrică de uleiuri vegetale la Botoșani și 1 la București care și-a dezvoltat considerabil instalațiile. La București, a fost construită o fabrică de gaz de iluminat, 2 mari ateliere pentru reparații și construcții de automobile. Au mai fost instalate: o mare fabrică de zahăr la Giurgiu, aparținând Societății Anonime „Danubiana”, o fabrică de vagoane la București, o fabrică de ciment la Fieni, una de acid carbonic la Bragadiru și una de sticlă la Dudești⁴.

Analiza dezvoltării industriei pe ramuri relevă creșterea întreprinderilor mari. Astfel, în industria mecanică metalurgică erau 41 fabrici în 1904, 43 în 1907, 53 în 1910 și 62 în 1912. Dacă numărul lor crește numai cu 50%, forța motrice crește de 5 ori: 1031 C. P. în 1904, 2780 în 1907, 4260 în 1910 și 5370 în 1912. În această ramură a industriei numărul fabricilor încurajate în 1912 era de 61, iar în 1913 de 69⁵.

¹ Vezi mai pe larg aprecieri și date statistice în: Nicolae P. Arcadian, *Industrializarea României. Studiu evoluiv-istoric, economic și juridic*, Teză..., București, 1935, p. 132-136.

² *Ibidem*, p. 138.

³ Intervalul de timp dintre prima și a doua lege pentru încurajarea industriei naționale.

⁴ Vezi: N. P. Arcadian, *op. cit.*, p. 130-131, 133; D. St. Emilian, *op. cit.*, p. 48-49.

⁵ I. Gigurtu, *Industria mecanică metalurgică. Studiu economico-statistic*, Craiova, 1916, p. 30.

În anii 1912-1913 erau 63 fabrici mecano-metalurgice care aveau următorul personal: administrativ 354, tehnic 317, lucrători: români 6304 și străini 982, fără protecție 144, în total, 7430. Pentru comparație, în anul 1907 erau 6140 lucrători, iar în 1904 erau doar 2113⁶.

Ca importanță pentru avuția națională, producția de petrol era, după cereale, una din principalele surse. În 1911, România se situa pe locul 4 în lume cu o producție de 1 545 299 tone, după S.U.A., Rusia și Indiile orientale, iar în 1912 a trecut pe locul 3, după S.U.A. și Rusia, cu o producție de 1 807 000 tone. În acești ani, producția mondială era de 45 427 899 și, respectiv 48 731 000 tone⁷.

Personalul întreprinderilor în industria petrolieră era în februarie 1913, în număr de 12 235, dintre care 11 460 (93,66%) români sau supuși români și 775 (6,34%) străini⁸.

După aplicarea legii de încurajare din 1912, industria petrolieră se dezvoltă intens. *Steaua Română* își sporește capitalul de la 60 la 100 milioane lei. Se constituie 22 de societăți engleze, între 1912-1914, pentru exploatarea petrolului. În 1913, producția de petrol atinge cifra record de 1 885 389 tone. Calea ferată, devenind insuficientă pentru transportul său, se decide construcția unei conducte de petrol Câmpina–Ploiești–Făurei–Constanța⁹.

Industria morăritului cunoaște, de asemenea, o perioadă de intensă dezvoltare. De unde, în 1886, se importau 4 581 000 kg făină de grâu, în 1913, în loc de a importa, România exporta 123 125 190 kg reprezentând o valoare de 34 044 155 lei. La această dată (1913), în România existau 98 mori sistematice cu o producție de 360 vagoane grâu măcinat în 24 ore. Capitalul investit în 1913 era reprezentat prin: terenuri în valoare de 5 milioane lei, întreprinderi în valoare de 17 milioane, instalații și mașini în valoare de 19 milioane; în total, 41 milioane lei. Forța motrice întreprinderilor era de 22 120 C. P.¹⁰

În circuitul economiei naționale, transporturile aveau un rol deosebit. În anii 1910-1911, pentru întreținerea liniilor, repararea materialului rulant, erau aproape 4 000 muncitori, costând circa 9 800 000 franci pe an. Dacă în 1909 erau 3100 kg cale ferată cu 300 stații, 464 locomotive, 12 048 vagoane și 107 575 trenuri în circulație, în 1911 erau 3 437 km cale ferată, 369 stații, 691 locomotive, 18 676 vagoane și 181 786 trenuri în circulație. Pe cei 3 437 km cale ferată au rulat, în afară de 10 250 000 călători și 20 000 tone bagaje, 8 243 000 tone mărfuri, cifrele fiind în creștere în 1911-1912. În privința drumurilor, România avea în total 43 293 km în 1909-1910, față de 42 558 în 1905. Poduri în bună stare erau 28 788;

⁶ *Ibidem*, p. 31.

⁷ *Statistica minieră a României pe anii 1906/1907 – 1912/1913*, București, 1914, p. 4.

⁸ *Ibidem*, p. 10.

⁹ N. P. Arcadian, *op. cit.*, p. 131.

¹⁰ Nicolas Xenopol, *La richesse de la Roumanie*, Bucarest, 1916, p. 35.

6 830 încă utilizabile și 6 813 inutilizabile. Navigația maritimă și fluvială se afla în continuă dezvoltare¹¹.

În ansamblu, principalele bogății ale României, provenite din agricultură, păduri, petrol, au determinat dezvoltarea celor mai numeroase întreprinderi, care dispuneau de cel mai mare capital. La începutul anului 1914, valoarea industriei naționale¹² era următoarea:

Industria alimentară avea 226 fabrici cu un capital fix de 110 638 567 lei și o producție de 215 139 889 lei. Din această ramură, cea mai importantă era industria morăritului.

Industria chimică avea o valoare a producției anuale de 155 milioane lei, grupă principală fiind a rafinărilor de petrol: 40 rafinării cu un capital investit de 50 milioane lei.

În *industria lemnului* grupul cel mai important era al ferăstrierilor electrice în număr de 98, dintre care 14 mari întreprinderi ale societăților anonime, industria de mobilă ce dispunea de 70 tâmplării mecanice. Marile fabrici erau doar 11, dintre care 1 la Iași și 10 la București.

În *industria materialelor de construcții* cele mai importante erau fabricile de cărămizi și țigle.

În *industria hârtiei și celulozei* era cuantumul cel mai mare de capital investit din cauza utilajului perfecționat.

În *industria metalurgică* cele mai importante sunt uzinele de construcții mecanice, iar în *industria textilă* fabricile de textile și postav.

În *industria electrică* mai importante erau cele două uzine de la Sinaia și Câmpina și fabrica de acumulatori electrici din București.

Analiza datelor statistice evidențiază o dezvoltare în ritm accentuat a industriei românești în anii premergători primului război mondial. Se conturează tot mai distinct diferitele ramuri ale industriei, iar, în cadrul lor, diversele specializări ale muncitorilor. Sub impulsul capitalului străin investit, apare fenomenul concentrării unor întreprinderi, expresie a expansiunii economice și financiare a țărilor capitaliste dezvoltate. Industria românească, în acel timp, constituia obiect al expansiunii economice, fenomenul concentrării fiind de natură externă și nu internă, cum în mod eronat s-a încercat să se acrediteze în unele lucrări.

Concentrarea întreprinderilor se făcea sub imperiul concurenței acerbe pe plan mondial și purta pecetea marelui capital financiar, ca rezultat al împleririi

¹¹ H. Lefevre-Méaulle, *op. cit.*, p. 126.

¹² Vezi: N. P. Arcadian, *op. cit.*, p. 131-132.

capitalului bancar cu cel industrial. România ducea lipsă de capital financiar. Apariția și dezvoltarea lui depindea de forme mai avansate ale economiei.

Caracteristică pentru industria României era frecvența întreprinderilor prelucrătoare de materii prime provenite din ramurile de bază ale economiei: agricultura, pădurile și subsolul. Lipseau sau erau în faze incipiente ramuri ale construcției de mașini, mecanică de precizie etc. Era o industrie a unei țări în curs de dezvoltare, cu tendințe vădite spre împlinirea majorității dezideratelor societății românești. Eforturile în această direcție se concentrău.

Agricultura României înainte de primul război mondial se dezvolta încet, dar în mod cert și firesc pe calea deschisă de pătrunderea capitalului în domeniul relațiilor agrare. Ritmul unei viguroase dezvoltări era diminuat de insuficiența investițiilor de capital, slaba dotare tehnică, lipsa de personal calificat. Trăsătura caracteristică fundamentală era a perioadei de tranziție, de la vechile la noile relații de proprietate modernă, eliberată de servituțile feudale, precum clăcășia. Calea evolutivă, deci, s-a impus în mod obiectiv. Trecerea agriculturii pe făgașul relațiilor de proprietate și cultură moderne era de neconceput fără mecanizare. De aici, necesitatea adoptării unor soluții tranzitorii. Toate categoriile sociale legate de activitatea agrară erau de tranziție. Astfel, țăranul dijmaș era o categorie intermediară între țăranul clăcaș și muncitorul agricol, moșierul între proprietarul feudal și fermier. Arendașul nu era, în majoritatea cazurilor, un întreprinzător capitalist, ci mai degrabă un intermediar, un cămătar, de îndată ce exploata moșia cu inventarul țărănesc, fără investiții de capital sau în foarte mică măsură.

Menținerea latifundiilor după reforma agrară din 1864, derogarea de la dreptul comun prin adoptarea legii învoielilor agricole în 1867, paliativele încercate pentru împlinirea necesității stringente de pământ a țărănimii caracterizau o stare de lucruri permanent tensionată în lumea satelor.

Nedreapta repartitie a pământului se adâncea treptat prin creșterea populației rurale și a nevoilor sale. Așa, spre exemplu, în 1913 proprietarii foarte mici, sub 2 ha erau în număr de 476 649 adică 42% din totalul deținătorilor de pământ; proprietarii mici, între 2 și 10 ha erau 602 886 adică 53,3%; proprietarii mijlocii, între 10 și 100 ha erau 50 247 reprezentând 4,4%, iar cei mari peste 100 ha, erau 3420 adică 0,3%. Exploatarea agricolă în proprietate se ridicau la 3 504 921 în procent de 40, iar în arendă sau dijma 5 840 621 în procent de 60.

Învoielile agricole se prezentau astfel: pentru pământul arendat în bani existau: 4511 contracte; 239 132 de învoieli prin contract; 410 212,80 ha date țăranilor prin contract. Pentru pământul dat în dijma existau: 3915 contracte; 194 830 învoieli prin contract; 424 789,31 ha date țăranilor prin contract. Pământul arendat în bani și dijma: 8426 contracte; 433 962 învoieli și 835 002, 11 ha date

prin contract¹³. Predomina, deci, arenda mixtă, în bani și dijmă, foarte apăsătoare pentru țărâtime. Având în vedere că, în genere, arenda în bani era convertită în muncă, țărâni neputând să achite sumele prevăzute în contract, caracterul relațiilor agrare apare în deplina sa acuitate.

Învoielile la pășunat în 1913 aveau următoarea situație: învoieli pe cap de vită: 2206 contracte; 132 690 învoiți prin contracte; 405 633 vite mari învoite la pășunat prin contract. Învoieli cu hectarul: 1108 contracte; 45 270 învoiți prin contracte; 65 095,45 ha acordate prin contract¹⁴. Moșierilor și arendașilor le convenea să învoiască mai mult pe cap de vită și nu cu hectarul, profitul fiind mai mare. Vitele țăranilor ajungeau muritoare de foame datorită numărului prea mare învoit la pășune pe hectar.

Suprafața arabilă în 1910 totaliza 6 036 357 ha., iar în 1911, 6 021 168 ha, cu 15 189 mai puțin. Marii proprietari posedau 1 924 885 ha în 1910 și 1 838 359 ha în 1911, iar micii proprietari 4 111 472 ha și respectiv 4 182 809 ha. De la un an la altul se observă un minus de 86 526 la marii proprietari și un plus de 71 337 la micii proprietari¹⁵. În anul 1912, suprafața arabilă a ajuns la 6 126 127 ha, reprezentând 47,06% din suprafața totală a țării. Această suprafață cultivată nu a fost depășită decât în 1905-1906. Față de perioada 1907-1911, suprafața totală e mai mare cu 200 022 ha în medie. Comparativ cu anul precedent, s-a înregistrat un plus de 104 959 ha. Proprietarii peste 100 ha dețineau 1 851 180 ha, iar cei sub 100 ha dețineau 4 274 947 ha¹⁶.

În 1913, din suprafața arabilă totală de 6 003 520 ha, marii proprietari dețineau 1 696 906 ha, iar micii proprietari 4 306 614 ha. Față de 1912, suprafața totală, s-a micșorat cu 122 607 ha¹⁷. Suprafața arabilă totală crește, în anul 1914, la 6 279 606 ha, depășind toți anii precedenți. Crește numărul de hectare deținute de micii proprietari la 4 590 236 ha și scade cel al marilor proprietari la 1 690 085 ha. De unde, în 1909, marea proprietate reprezenta 31,25% din suprafața totală, în 1914 ajunge la 26,92%. Mica proprietate urcă, în aceeași perioadă, de la 68,75% la 73,08%¹⁸. Procesul transferului pământului de la marea spre mica proprietate se desfășura lent, dar continuu și sigur. Legiuirile adoptate după război își dovedeau utilitatea lor, chiar dacă nu rezolvau problema agrară. Îndeosebi, au îngădit unele abuzuri, permițând o ameliorare temporară a relațiilor agrare. Astfel, în perioada 1910-1913 scade suprafața de pământ arendată în dijmă și crește cea arendată în bani.

¹³ „Anuarul statistic al României”, 1915-1916, p. 57, 58. Vezi și Mihai Șerban, *Problemele noastre social-agrar. Studiu din domeniul politicii economice și sociale*, București, 1914, p. 25.

¹⁴ „Anuarul statistic al României”, 1915-1916, p. 57, 58.

¹⁵ „Anuarul statistic al României”, seria III, an XI, 1912, nr. 22-23, p. 313-315.

¹⁶ Ibidem, an XII, 1913, nr. 28, 29, p. 15, 16.

¹⁷ Ibidem, an XI, 1914, nr. 34, 35, p. 321, 324.

¹⁸ Ibidem, an XII, 1915, nr. 36, 37, p. 483.

În cunoscuta sa lucrare, *Problemele noastre social-agrare*, Mihai Șerban prezintă următoarea statistică după „Dărilor de seamă asupra aplicării legii pentru învoielile agricole” în hectare:

Pământul arendat la țărani pentru cultură	1910	1911	1912	1913
în bani	352 409	258 971	304 774	410 212
în dijmă	352 742	510 692	479 704	424 788
pentru pășunat cu ha	73 651	63 879	61 706	65 095

Principalele produse agricole erau grâul și porumbul. Marile exploatări agricole cultivau în cea mai mare parte aproape numai grâu, neglijând cultivarea plantelor industriale, leguminoaselor, viței de vie și pomilor, care necesitau investiții de capital și mână de lucru calificată.

Toate celelalte produse agricole, inclusiv cele animaliere, erau furnizate de mica proprietate. Porumbul era în mare parte cultivat de țărani.

Între 1901 și 1915 suprafața cultivată cu grâu crește, însă scade randamentul mediu la hectar, ceea ce evidențiază caracterul extensiv al culturii. O statistică concludentă în această privință¹⁹:

Anii	Întinderea în ha	Randamentul mediu la ha în hl	Producția medie
1901-1905	1 681 467	15,9	26 900 000
1905-1910	1 835 000	14,2	26 072 000
1911-1915	1 922 333	15,0	29 835 000

Randamentul era diferit de la un an la altul. Dacă între 1906 și 1910 randamentul mediu a depășit 20 hl la ha, în 1904 și 1914 a fost de abia de 8 hl. După randamentul mediu, România, în 1912, era totuși pe al 6-lea loc între țările producătoare de grâu, în privința producției globale, pe locul 10 cu 2 491 300 tone. Dacă se are în vedere numărul locuitorilor, se plasa pe locul 4.

Cu tot consumul mare intern, cultura porumbului a rămas aproape aceeași. În 1912, România, cu o producție totală de 2 822 000 tone, devenise a doua producătoare de porumb în Europa, Ungaria precedând-o cu 4 888 000 tone. Pe plan mondial, era pe locul 4²⁰.

¹⁹ După: Georges D. Cioriceanu, *La Roumanie économique et ses rapports avec l'étranger de 1860 à 1915*, Paris, 1928, p. 332.

²⁰ *Ibidem*, p. 333.

Valoarea cerealelor era în creștere, cu variații în minus sau în plus de la un an la altul. Potrivit unor date din „Buletinul statistic al României”²¹, recolta pe anul 1911 valora 1 394 149 950 lei, cu 79 milioane mai mult decât în anul precedent.

Comparativ cu anii anteriori, situația era următoarea:

Anul	Valoarea totală	Valoarea medie pe ha
1906	1 214 419 621 lei	196,78 lei
1907	743 563 696 ”	131,79 ”
1908	958 318 184 ”	160,35 ”
1909	1 055 617 115 ”	177,29 ”
1910	1 304 609 855 ”	216,13 ”
1911	1 394 149 950 ”	231,54 ”

În ajunul primului război mondial, problema agrară devenise obiectivul central al politicii interne. Programul liberal de reforme, prezentat în scrisoarea-program a lui Ion I. C. Brătianu din 7 septembrie 1913, a imprimat o notă acută vechilor divergențe dintre liberali și conservatori. Lupta se dă apoi cu îndârjire, primii având de partea lor majoritatea opiniei publice.

Relațiile agrare recapătă acuitatea marilor momente de tensiune. Dar, izbucnirea războiului amână reforma agrară până în anul 1921, când se realizează în limite mult mai largi, adâncite și neprevăzute încă în 1914. Condițiile istorice erau diferite.

Comerțul era în continuă dezvoltare și prezenta progresiv balanțe excedentare la export, cu toate pierderile suferite din cauza conflictului italo-turc și războaielor balcanice. Într-un raport al ministrului Franței la București, C. Blondel, către ministrul de Externe, de Selves, din 3 decembrie 1911, se relatează că, într-o audiență, regele Carol I i-a spus că pierderile cauzate comerțului românesc, până la acea dată, erau de aproape 50 milioane lei. Negocierile pentru cereale cu Italia au fost aproape toate denunțate de teama de a nu putea fi livrate comenzile sau de a fi luate de Turcia. Prețul făinei a scăzut considerabil. Regele era neliniștit de perspectiva prelungirii conflictului în Balcani²².

Criza economică din 1912-1913 începe ca o consecință a conflictului italo-turc din 1911, apoi a celor două războaie balcanice. Comerțul este afectat în primul rând.

²¹ Vezi: „Românul”, Arad, an II, nr. 154 din 13 iulie 1912, p. 7.

²² *Documents diplomatiques français (1871-1914)*, 3^e série (1911-1914), tome premier, Paris, 1929, p. 265. În continuare prescurtat: Doc. dipl. fr.

Cauzele și efectele acestei crize sunt analizate în Parlament, precum și în diverse studii. În raportul general asupra proiectului de buget pe exercițiul 1913-1914²³, prezentat în Cameră de N. Comșa, se dezvoltă pe larg aceste cauze și efecte: „E bine înțeles că un război în vecinătatea noastră are o influență deprimantă asupra stării noastre economice și financiare; ceea ce însă a înrăutățit această situație au fost temerile de alte complicații, cari ar fi putut atrage în război și țara noastră. Au stagnat subit toate afacerile, negustorii care importaseră mărfuri n-au putut vinde, agricultorii și industriașii n-au putut exporta. Debitorii n-au fost în stare să plătească la scadență”. Cu toate acestea, comerțul a continuat să se dezvolte. Piedicile erau doar temporare. Dardanelele nu fuseseră închise decât pe un timp scurt. Era mai de grabă o perturbare, decât o stagnare. Datele statistice evidențiază progrese incontestabile. Astfel, în 1910, comerțul efectuase schimburi în valoare totală de 1 027 000 000 lei, din care 616 000 000 lei la export și 411 000 000 lei la import. Exportul întrecea importul cu 205 milioane lei²⁴.

În anul 1912, erau înscrise 4 813 firme dintre care: individuale 2 466 la orașe și 1 475 la sate; sociale – 528 la orașe și 74 la sate. Balanța comercială înclina tot mai mult în favoarea exporturilor. În anii 1910-1911 și 1911-1912, valoarea importurilor era de 409 715 576 și respectiv de 465 100 000 lei, iar a exporturilor de 616 504 872 și respectiv 691 200 000 lei, soldându-se astfel cu un excedent la export de 206 789 296 și 226 200 000 lei. Între 1907-1908 și 1911-1912, importurile s-au ridicat de la 430 509 000 la 465 100 000 lei, pe când exporturile au crescut în această perioadă de la 554 018 631 la 691 200 000 lei, constând în animale și produse animaliere, produse ale solului și subsolului, produse combinate²⁵.

În cunoscutele sale *Note politice*, Al. Marghiloman consemna o audiență acordată de rege la 11 ianuarie 1913: „Am raportat că încasările sunt bune, că petrolul și zahărul sunt în creștere chiar, asupra anului trecut, că vămile au scăzut, ceea ce este bine, căci nu se exportă aurul nostru”²⁶. Confruntarea surselor documentare interne cu cele externe reflectă cu certitudine o continuă dezvoltare a comerțului românesc și a economiei în general.

Finanțele cunoșteau o perioadă de redresare. Fiecare din bugetele României din perioada 1910-1914 erau excedentare. Dacă în 1894-1895 veniturile bugetare erau de 199 620 000 lei, în 1910-1911 erau de 506 056 000 lei, având un excedent,

²³ *Dezbaterile Adunării Deputaților* (D. A. D.), sesiunea 1912-1913, nr. 53, ședința din 30 martie 1913, p. 918-920. Vezi și: Vintilă I. Brătianu, *Crize de stat 1900-1907-1913*, București, 1913, p. 29, 30.

²⁴ „Conservatorul”, an XII, nr. 20 din 27 ianuarie 1912, p. 1.

²⁵ H. Lefevre-Méaulle, *op. cit.*, p. 89-90.

²⁶ Al. Marghiloman, *Note politice*, vol. I, București, 1927, p. 141.

de 58 649 482 lei²⁷. Bugetul din 1911-1912 s-a soldat cu un surplus de 110 000 milioane lei. Bugetul pe 1912-1913 prevedea un venit de 505 646 930 lei, prevăzându-se și un împrumut de 405 milioane lei pentru extinderea căilor ferate²⁸.

Această situație bună a finanțelor României determina pe H. Lefevre-Méaulle să conchidă în lucrarea sa, *La Roumanie*, scrisă în 1914, astfel: „Acum, România este extrem de bogată, și bogăția sa este practic inepuizabilă, fiindu-i furnizată de solul și subsolul său. O criză financiară nu va putea decât să atingă ușor țara fără a se resimți prea grav; ea va constitui o dificultate trecătoare și nimic mai mult”²⁹.

Lipsa marelui capital bancar a determinat o intensă acțiune pentru înființarea de bănci populare și cooperative sătești în scopul satisfacerii necesităților de credit. Dezvoltarea băncilor populare a cunoscut un progres remarcabil. Dacă în 1891 era numai o singură bancă populară, în 1902, s-a ajuns la 700, în 1904 la 1625, în 1910 la 2656, 1911 la 2755 și 1912 la 2862 bănci populare. Numărul membrilor asociați a crescut de la 59 618 în 1902 la 563 270 în 1912. Deosebit de importantă e creșterea capitalului subscris de la 10 086 024 lei în 1904 la 76 938 728 lei în 1912³⁰.

În anul 1913, numărul total al băncilor populare era de 2 901, cu un capital vărsat de 107 142 209,10 lei. Numărul membrilor societari era de 583 632, dintre care 228 202 muncitori fără pământ; 302 258 proprietari de pământ; 10 382 comercianți; 14 957 meseriași; 14 196 funcționari; 4726 proprietari și 3 885 preoți. Din total, 323 006 erau știutori de carte și 260 626 neștiutori. Băncile au acordat 840 289 împrumuturi în valoare de 149 929 980 lei³¹.

Datele statistice prezentate confirmă mersul ascendent al economiei românești înainte de primul război mondial. Piedicile mari, care stăteau în calea unei dezvoltări rapide, nu constituiau totuși motive de stagnare. Eforturi considerabile contribuiau la depășirea sau chiar înlăturarea lor. Fapt cert e că avuția națională și venitul național erau în creștere. În 1913-1914, avuția națională era de 1 460 miliarde lei, revenind pe cap de locuitor 96 000 lei, iar venitul național era de 160 miliarde lei, revenind 9 880 lei pe cap de locuitor. Pentru comparație: în Rusia avuția națională era de 8 410 miliarde lei, revenind 64 000 lei pe cap de locuitor, iar venitul național era de 1 308 miliarde lei, revenind 9 560 lei pe cap de locuitor³².

²⁷ Vezi și *Dezbaterile Senatului* (D. S.), 1911-1912, nr. 30, ședința din 20 ianuarie 1912, p. 517. Excedentul bugetar pentru anul 1910-1911 a fost de 46 189 115 lei rămas după deducerea sumei de 12 460 367 lei, reprezentând excedentele Caselor și fondurilor speciale.

²⁸ H. Lefevre-Méaulle, *op. cit.*, p. 145-162.

²⁹ *Ibidem*, p. 162.

³⁰ *Ibidem*, p. 19. Vezi și „Buletinul statistic al României”, an XII, 1915, nr. 38-39, p. 604; N. Chicireanu, *Politica noastră economică*, Brăila, 1912, p. 25.

³¹ „Anuarul statistic al României”, 1915-1916, p. 82, 86, 87, 95.

³² Vezi N. P. Arcadian, *op. cit.*, p. 13.

Clasele sociale. Societatea românească la începutul secolului al XX-lea, era în continuă transformare. Pătrunderea capitalismului a zdruncinat vechile structuri. Clasele vechi, boierimea și țărănimea, nu mai sunt omogene, încetează treptat de a mai fi clase sociale propriu-zise, devin categorii sociale de tranziție de la feudalism la capitalism. Boierimea se transformă în moșierime, iar țărănimea clăcașă devine dijmașă. Din ambele categorii sociale, precum și din cea a meseriașilor, numeroase elemente ori se proletarizează, ori trec în rândurile burgheziei. Mica burghezie își îngroașe rândurile îndeosebi cu elemente noi provenite din țărănime sau meseriași.

Elementele avansate ale *burgheziei* promovau progresul economic, social și cultural, fiind direct interesate în acest proces. Curentele ideologice și politice reflectă pregnant stadiul istoric de dezvoltare a societății românești în diverse etape, preocupările și frământările unei societăți în mers. Toate îndreptățesc afirmația că burghezia românească își continua rolul său istoric în promovarea progresului economic. Conștiința mereu trează a poporului român era alimentată de convingerea neșrămutată că nu poate exista libertate socială fără eliberare națională, fără înlăturarea îngrădirilor aduse suveranității tânărului stat român prin diverse mijloace fie economice, politice sau culturale. În asemenea condiții, prefacerile adânci, de structură, trezeau suspiciunea Marilor Puteri, cum au trezit de altfel, în trecut evenimentele cruciale ca: revoluția de la 1848, unirea, independența. Poporul român a răzbit cu greu în strădania seculară de afirmare a ființei sale naționale. Mersul înainte avea loc lent, greoi, ca în majoritatea țărilor din centrul și răsăritul Europei.

În mijlocul frământărilor și la mijloc de veac, în secolul al XIX-lea, apare și se dezvoltă *proletariatul*. Condiții favorabile formării sale se creează îndeosebi după războiul de independență, când apare proletariatul de fabrică. Procesul era însă de lungă durată. Eterogenitatea elementelor din care era format proletariatul, ritmul mai lent de dezvoltare al economiei, în raport cu țările occidentale, întârzia procesul constituirii sale, precum în aceste țări.

Moșierimea pierdea neconținut teren în favoarea burgheziei. De altminteri, elementele sale cele mai avansate treceau în rândurile Partidului Liberal, făcând cauză comună cu acesta în îndeplinirea programului de reforme economice, politice și sociale, în ansamblu, o caracteriza opoziția la prefacerile sociale, conservatorismul. Ea nu căuta să mai câștige, ci să apere din ceea ce obținuse. Dispunând de vechi cadre, bine pregătite ideologic și politic, era încă puternică și de temut pentru adversar. Coalizarea tuturor forțelor conservatoare în jurul unor personalități ca: Petre Carp, Al. Marghiloman, Gh. Gr. Cantacuzino, N. Filipescu, i-a dat, o vreme, tăria necesară rezistenței împotriva îmfăptuirii reformei agrare, avansată de liberali începând de la 1913, și realizată după primul război mondial.

Țărănimea reprezenta peste patru cincimi din populația țării. Extinderea noilor relații de producție în agricultură a determinat prefaceri și stratificări. Țăranii săraci îngroapă rândurile proletariatului agricol. Procesul de proletarizare era însă frânat de sistemul muncii în dijmă, care-l lega pe țăran de un petic cât de mic de pământ. Necesitatea mai mare de pământ era satisfăcută prin învoielile agricole la moșieri sau arendași.

Agricultura, constituind ramura de bază a economiei naționale, cele mai grele sarcini cădeau în sarcina țărănimii. Sistemul de exploatare a pământului era în mare parte cel vechi, adică se efectua cu inventarul țăranului.

Cuantumul rentei funciare era foarte ridicat, comparativ cu țările dezvoltate, creșterea sa fiind favorizată de starea mizerabilă, în genere, a țăranului român. Analfabetismul, înapoierea culturală, cerințele minime ale satisfacerii nevoilor de trai, îngăduiau forme de exploatare rapace, îndeosebi din partea arendașilor, uzufructuarii vremelnici ai unui contract de arendare. Așa se explică faptul că, deși tehnica exploatarea pământului era mai puțin dezvoltată, deci un randament scăzut al producției la hectar, se realizau profituri de multe ori superioare unei culturi intensive.

Strădaniile elitei conducătoare tindeau să împiedice procesul de proletarizare a țărănimii, să creeze o pătură înstărită la sate. Difereau numai mijloacele de realizare. Prin vânzări succesive de loturi mari, crearea de instituții de credit funciar, s-a reușit formarea acestei pături înstărite. Marele potențial uman de care dispunea, ridicările violente, numeroasele revolte, nemulțumirile și permanenta efervescentă făceau din țărănime o forță socială reală și de temut. Elitele conducătoare erau constrânse la facerea unor concesiuni și, în parte, le-au și făcut.

Meseriașii erau superiori ca număr muncitorilor. O stratificare socială se producea și se adâncea și în interiorul acestei categorii sociale. Patronii și lucrătorii aveau interese divergente, unii tinzând spre îmburghezire, alții împinși spre proletariat.

Pentru a împiedica absorbirea meseriașilor de către marile întreprinderi s-au luat măsuri de protecție. Legea meseriilor din 1902 a favorizat ameliorarea meseriilor în general, însă a impus restricții mișcării revendicative a lucrătorilor prin înființarea de bresle pe profesii.

Funcționarii constituiau o categorie socială distinctă, dar mult mai eterogenă decât celelalte. Sursele funcționării erau în toate clasele și categoriile sociale. Fără conduită politică proprie, funcționarii erau strâns legați de partidul de guvernământ, părăsind slujbele o dată cu căderea guvernului. În opoziție, se situau în fruntea nemulțumirilor împotriva guvernului, inițiind întruniri violente și contribuind la mărirea vacarmului politic ce preceda demisia fiecărui guvern. În genere, funcționarismul era o plagă a societății românești, prin amploarea ce o căpătase mai ales după războiul de independență.

Populația României sporea considerabil în anii de după războiul de independență. Dacă la sfârșitul anului 1870 populația era de 4 924 201 locuitori, la începutul secolului XX, în 1901, ajunsese la 6 045 352. În anul 1910, erau 6 966 002, în 1911 – 7 086 796; 1912 – 7 230 418; 1913 – 7 351 665 și 1914 – se ajunsese la 7 771 341 locuitori³³.

Din totalul populației, țărănimea cuprindea 4/5. După recensământul din 1912, numărul familiilor țărănești era de 1 120 000, ceea ce reprezenta 96,2% din numărul total al proprietarilor și 83% din numărul total al populației agrare, deținând o suprafață de 3 600 000 ha, în medie 3,21 ha la fiecare familie³⁴.

Structura populației agrare, potrivit datelor aceleiași recensământ, era de 1 234 849 capi de familie din totalul capilor de familie din întreaga țară. Din numărul capilor de familie de la sate, 1 112 578, reprezentând 83,3%, erau agricultori cu gospodării: mari proprietari, arendași, dijmași; 222 271 adică 16,7% fără o gospodărie agricolă propriu-zisă; salariați agricoli și de alte profesii. Din cei 1 112 578 capi de familie, 967 897 aveau pământ în proprietate, restul de 144 681 exploatând numai pământ arendat. Salariații agricoli și de alte profesii, împreună cu locuitorii lipsiți de proprietate, totalizau 366 952 capi de familie³⁵.

Numărul proprietarilor rurali sub 10 ha era în 1913 de 920 939, reprezentând 95,40% din total și posedau o suprafață de 3 153 645 ha, adică 40,29% din total³⁶.

Cu toate că exista un proletariat agricol, acesta era insuficient pentru a face față necesităților de mână de lucru. De aceea, se recurgea la aducerea de muncitori agricoli din străinătate. Din cauze diverse, cererile erau mari și aprobările se dădeau pentru un număr mai mic. În anul 1911, s-au cerut 52 691 muncitori, din care s-au aprobat 38 342 și au fost introduși în țară doar 21 338. În 1912, din 65 163 de cereri au fost aprobate 51 683 și au intrat numai 10 382 muncitori agricoli³⁷.

Muncitorii din industrie și alte ramuri ale economiei naționale erau încă puțini. În anii 1911-1912, numărul muncitorilor din industria mare se ridica la 46 280; la căile ferate erau 18 556; în mine 1 009; în cariere 1 573; în industria petroliferă 7 496; în total, 74 914 muncitori. În același timp, existau 95 630 meseriași, din care: 36 678 patroni – meseriași; 58 952 calfe și ucenici. Muncitorii și meseriașii erau, în total, 170 544, din care 149 801 bărbați și 20 743 femei³⁸.

³³ „Anuarul statistic al României”, 1915-1916; Mitiță Constantinescu, *L'évolution de la propriété rurale et la réforme agraire en Roumanie*, Bucarest, 1925, p. 266.

³⁴ Mihai Șerban, *op. cit.*, p. 15.

³⁵ *Ibidem*, p. 26-27.

³⁶ *Ibidem*, p. 20.

³⁷ „Anuarul statistic al României”, 1915-1916, p. 59.

³⁸ Arhiva Istorică Centrală, fond Parlamentul, dos. 1609, sesiunea 1911-1912, f. 53. Vezi și N. P. Arcadian, *op. cit.*, p. 122.

Numărul cel mai mare de muncitori și meseriași se afla în capitala țării. Dintr-o statistică întocmită de biroul de cercetări al Prefecturii poliției Capitalei, în 1912, rezultă că în București erau 14 corporații, cuprinzând 56 697 meseriași din cele mai diverse profesii ca: tinichigii, tâmplari, sculptori, mecanici, cizmari, fierari, dogari, arte grafice, brutari, etc.³⁹.

Funcționarismul se dezvoltă într-un ritm sporit, birocrăția tindea să crească, încă din timpul domniei lui Alexandru Ioan Cuza. Bugetul statului e afectat în mare măsură de creșterea considerabilă a numărului funcționarilor. Astfel, numai într-o perioadă de 10 ani, între 1902-1903 și 1912-1913, numărul funcționarilor aproape s-a dublat, de la 57 743 la 95 147⁴⁰.

Populația activă la 1 ianuarie 1913 era de 3 925 968, din care 591 408 în mediul urban. Pe profesii, populația activă avea următoarea împărțire: patroni sau persoane lucrând pe cont propriu 1 419 959; slujbași 265 251; lucrători 405 075; ucenici 30 403; membri familiei auxiliari în profesie 1 810 280 din care 378 358 femei. Persoanele fără profesie, întreținute de activi, erau în total 3 195 657, din care 1 389 471 bărbați și 1 806 186 femei. Servitorii pentru uzul casnic erau în număr de 113 294, din care 44 967 bărbați și 68 327 femei, peste jumătate fiind în mediul urban. În total, locuitorii care aparțineau diverselor profesii sau trăiau din ele, erau 7 234 919, din care în mediul urban: 1 330 132; 3 655 573 erau bărbați și 3 579 346 femei⁴¹.

Dinamica socială reflectă cu certitudine tendința spre consolidarea societății românești moderne și redimensionarea valorilor morale și naționale ale poporului român. Reîntinerit prin idealuri și noi forțe sociale, poporul român își croia drumul său pe făgașele civilizației moderne. L-a caracterizat totdeauna dragostea de libertate, de dreptate socială și națională, atribute esențiale care l-au îndepărtat să și le făurească în dauna libertății și independenței altor popoare. Ajunul primului război mondial îi pune spre rezolvare marea problemă a împlinirii idealului național al unității statale.

ROMANIA'S ECONOMIC AND SOCIAL DEVELOPMENT BEFORE WORLD WAR I

Abstract

Before the outbreak of World War I Romania was a developing, basically agrarian, country. The political independence it had acquired in 1878 and the

³⁹ Arhivele Statului București, fond Prefectura poliției capitalei, dos. 40/1912, f. 14.

⁴⁰ „Conservatorul”, an XII, nr. 53 din 8 martie 1912, p. 1.

⁴¹ *Statistica profesiunilor din România după recensământul general al populațiunii din 1 ianuarie 1913*, București, f. a., p. 8-9.

beneficial effects of protectionism in the field of industry and the land reform would foster rapid economic development.

On the one hand, protectionism was called for by the lack of capital. The liberal governments would actually promote a policy of economic nationalism by creating and preserving a fair distribution of the Romanian and foreign capital. An increase occurred in the number of large companies. Industrial branches gained specificity and triggered the specialization of workmen. Under the impact of foreign capital, a concentration of companies occurred as an expression of the economic and financial expansionism of the developed capitalistic countries.

On the other hand, the introduction of new technologies failed to secure a rapid development of agriculture in which the sharecropping and the large landed properties persisted even after the 1864 reform. All the involved social categories were transitional – share croppers, tenants, landlords – and prone to develop conflictory relations.

Commerce, finance, transports, and communications were basically dependent on the development of industry and agriculture – the two main sources of wealth.

After the War of Independence a population growth occurred, with the peasants accounting for as much as eighty percent.

There was a clear tendency for consolidation of the modern Romanian society, and for the calling to question of all moral and national values. The new outlook would channel all efforts to the achievement of national unity.

CĂI ȘI MIJLOACE DE COMUNICAȚIE – STUDII DOCUMENTARE

ÎNCEPUTURILE TRANSPORTURILOR FERROVIARE ÎN BALCANI

ROBERT PĂIUȘAN

Construcțiile feroviare au reprezentat unul dintre principalele domenii ale modernizării economice în Europa sud-estică în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Ele s-au realizat fie prin concesiuni acordate unor întreprinzători străini ori, mai rar, localnici, fie prin intermediul unor regii specializate aparținând statelor din regiune.

Convenția de concesiune feroviară, încheiată între stat și antreprenor stipula, între altele, obligația ultimului de a realiza un tronson feroviar în anumite condiții tehnice și într-un anumit interval de timp, și obligația statului de a-i acorda, după caz, dreptul de exploatare a construcției feroviare pe o anumită perioadă de timp și/sau plata unor indemnizații pentru amortizarea cheltuielilor efectuate. Pentru a se pune la adăpost de posibile riscuri financiare, antreprenorii solicitau includerea în convenția de concesiune a unei garanții kilometrice (la un nivel ce depășea, de regulă, nivelul prezumat al încasărilor) din partea statului. În calitate de concesionari ai liniilor ferate din Balcani apar fie antreprenori specializați, fie emisari ai unor grupuri financiare străine sau indigene interesate.

Concesiunile feroviare implicau un transfer de tehnologie, concretizat în material rulant, instalații, lucrări de artă etc. Pe de altă parte, ele prezentau diverse dezavantaje, cum erau stăpânirea de către grupuri private a unor căi de transport cu valoare strategică, obligația de a construi și alte linii ferate prin intermediul aceluiași ori aceluiași antreprenori sau de a nu răscumpăra linia ferată un anumit timp etc.

Autoritățile țărilor din regiune au recurs la concesionarea construcției de căi ferate, chiar și atunci când au exprimat rezerve de principiu față de practica concesiunilor, datorită lipsei de tehnologie și specialiști. Pe măsura acumulării unei experiențe în domeniu, a fost posibilă trecerea la construcția de căi ferate prin regiile specializate ale statelor din regiune sau prin intermediul unor firme constructoare indigene sau străine, care erau simpli executanți, și nu concesionari, ai liniei ferate. Studii efectuate în țările sud-est europene evidențiază faptul că prin construcția în regie proprie ori prin firme specializate, selectate prin licitație publică, costul pe kilometru de cale ferată a scăzut considerabil, iar nivelul tehnic de realizare nu a avut de suferit.

Modalitățile de finanțare și realizare ale construcțiilor feroviare s-au modificat în timp. Acordarea de concesiuni feroviare s-a practicat în Imperiul Otoman începând din anii 1850, în Grecia din anii 1860, iar în Bulgaria și Serbia după 1880, finanțarea lucrărilor realizându-se din fondurile proprii ale concesionarilor sau din produsul unor împrumuturi pe piețele europene de capital. Către sfârșitul secolului al XIX-lea, fără a se renunța la practica concesiunilor, s-a trecut, după cum aminteam și mai înainte, la realizarea construcțiilor feroviare de către regiile specializate ale statelor din regiune, care dispuneau de fonduri provenite din resurse bugetare sau din împrumuturi de stat interne sau externe. Tot în această perioadă începe procesul de etatizare a rețelei feroviare, prin

răscumpărarea acestora de la companiile private proprietare, proces finanțat pe calea unor împrumuturi de stat.

Trecând la istoricul problemei studiate, notăm că la sfârșitul anilor 1850 și începutul anilor 1860, în Imperiul Otoman au fost realizate primele linii ferate în părțile Dunării de Jos, și anume tronsoanele Cernavodă-Constanța și Rusciuk-Varna, asupra cărora nu mai insistăm, dată fiind bogata istoriografie a problemei.

În a doua jumătate a anilor 1860, guvernul otoman și-a făcut cunoscută intenția de a concesiona realizarea unei rețele feroviare balcanice, ce urma să fie conectată cu cea deja construită în monarhia austro-ungară. Dar, atât grupurile bancare, cât și firmele specializate au manifestat reticență față de propunerile făcute de emisarii Porții. Motivul acestei atitudini consta în caracterul mai puțin remunerativ și, în parte, mai nesigur al acestei forme de investiții, în raport cu altele.

În cele din urmă, baronul Mauriciu Hirsch, investitor și antreprenor – dar nu dintre cei mai însemnați – din Bruxelles, a acceptat condițiile oferite de autoritățile otomane. Potrivit convenției de concesiune semnate în 1869, el se obliga să construiască 2 000 kilometri de cale ferată în teritoriile balcanice ale Imperiului Otoman, în schimbul unei rente anuale de 28 milioane franci, respectiv de 14 mii franci per kilometru cale ferată. Asociindu-și investitori francezi și austrieci, Hirsch a organizat o societate de construcții feroviare, pe care o conducea în calitate de antreprenor. Pentru a-și completa fondurile, societatea de construcții a lansat pe piețele europene de capital împrumutul cunoscut ca „loturile turcești”, constând din 1,98 milioane obligațiuni în valoare unitară de 400 franci, cu rata dobânzii de 3% și prime plătibile din renta oferită de guvernul otoman¹. „Loturile turcești” au fost lansate în două tranșe: cea dintâi, însumând 0,75 milioane obligațiuni, a fost oferită pe piață în 1870.

Durata concesiunii nu a fost stabilită prin convenție, fapt de natură să diminueze interesul investitorilor străini pentru construcțiile feroviare otomane. Dreptul de exploatare a rețelei feroviare fusese inițial concesionat unei firme austriece, ce se obliga să achite statului otoman o redevență anuală de 8 000 franci per kilometru; în urma unor neînțelegeri, firma austriacă a reziliat contractul. În această situație, bucurându-se de sprijinul unor investitori francezi, englezi și austrieci, Hirsch și-a întemeiat propria societate de exploatare feroviară, numită „Societatea Căilor Ferate Orientale”, care urma să-i plătească concesionarului o redevență de 8 000 franci per kilometru.

Liniile ferate care urmau să fie realizate prin concesiunea Hirsch se compuneau, de fapt, din tronsoane izolate, care – cu o singură excepție – nu aveau legătură între ele. Astfel, șesul Traciei urma să fie străbătut de linia Constantinopol-Plovdiv-Saranbey-Belovo, în lungime totală de 561 kilometri. De pe tronsonul Constantinopol-Adrianopol se desprindea o ramificație spre sud, de-a lungul Mării, către Dedeagaci, de 149 kilometri. De pe tronsonul Adrianopol-Plovdiv, din dreptul localității Târnovo-Seimen, se desprindea o ramificație pe direcția nord-est, către Stara-Zagora și Iambol, de 106 kilometri. În Macedonia a fost proiectată linia Salonic-Üsküb-Mitrovița, de 363 kilometri. Liniile ferate menționate mai sus, însumând 1179 kilometri, aveau să formeze așa-numita rețea veche, exploatată de Societatea Căilor Ferate Orientale².

Lucrările de construcții feroviare începuseră în Bosnia și Tracia când, în 1870, s-a declanșat războiul franco-prusac, iar în Bosnia s-a produs o revoltă chiar în apropierea șantierului căii ferate. Pentru a evita eventuala utilizare a rețelei feroviare, în cazul unor conflicte militare interne sau internaționale, în scopuri potrivnice intereselor otomane, autoritățile i-au cerut lui Hirsch modificarea unor clauze ale convenției de concesiune din 1869. Potrivit noii convenții din 1872, se reducea lungimea totală a liniilor ferate la numai 1 260 kilometri și se renunța la tronsoanele de joncțiune cu

¹ Ch. Morawitz, *Les finances de la Turquie*, Berlin, 1903, p. 61.

² *Ibidem*, p. 64.

căile ferate austro-ungare. În schimbul reducerii lungimii rețelei feroviare, concesionarul renunța la redevența de 8 000 franci per kilometru, care avea să fie plătită guvernului otoman. Invocând rentabilitatea redusă a liniilor în construcție, Hirsch a obținut înscrierea în noua convenție a unor obligații din partea Porții, cum erau conectarea tronsoanelor deja realizate, construirea unor drumuri de acces, modernizarea porturilor și altele. Durata concesiunii a fost stabilită la 50 de ani.

După semnarea noului contract, Hirsch a negociat cu un sindicat bancar parizian, în frunte cu Paribas, preluarea fermă a celorlalte 1,23 milioane obligațiuni, în aceleași condiții ca și prima serie a împrumutului³.

Autoritățile austro-ungare obținuseră acordul de principiu al Porții privind joncțiunea rețelelor feroviare ale celor două state. Guvernul otoman nu a repudiat formal acest angajament, totuși, începând de prin 1871, date fiind motivele prezentate mai sus, devenise limpede că nu era interesat să îl respecte. Nemulțumite de atitudinea Porții, autoritățile austro-ungare au condiționat admiterea „loturilor turcești” la Bursa din Viena de realizarea liniei ferate de joncțiune în Bosnia. În aceste împrejurări, a fost proiectat și a început execuția tronsonului Banja Luka-Doberlin (frontiera dintre Imperiul otoman și dubla monarhie austro-ungară), lung de 102 kilometri.

Realizarea rețelei feroviare otomane a fost marcată de diverse disensiuni apărute între autorități și concesionar. Sub motiv că autoritățile otomane nu și-ar fi onorat obligațiile inserate în convenția din 1872, baronul Hirsch a suspendat la sfârșitul anului 1874 plata redevenței datorate pentru exploatarea rețelei feroviare. Câteva luni mai târziu, el a notificat Porții încheierea lucrărilor la ansamblul liniilor ce formau obiectul concesiunii. Pentru expertiza tehnică a lucrărilor, fiecare parte a desemnat câte o comisie. Comisia de experți numită de guvernul otoman a refuzat recepția lucrărilor, socotindu-le necorespunzătoare și a solicitat plata unor despăgubiri de către antreprenorul-concesionar. În schimb, comisia desemnată de Hirsch a apreciat lucrările drept corespunzătoare. Pentru deblocarea situației s-a apelat la arbitrajul unor experți britanici; concluziile acestora, favorabile concesionarului, au fost respinse de autoritățile otomane. Fiecare parte a formulat pretenții pe seama celeilalte⁴.

Escaladarea litigiului a coincis cu agravarea situației financiare a statului otoman și declanșarea crizei balcanice din anii 1875-1878. În timpul acesteia din urmă, liniile ferate realizate prin concesiunea Hirsch au fost operaționale, permițând transportul trupelor, armamentului și alimentelor.

Un caz aparte avea să îl constituie linia ferată de joncțiune Banja Luka-Doberlin care, fiind nerentabilă, producea pierderi financiare Societății Căilor Ferate Orientale. De aceea, în 1876, Hirsch a cedat exploatarea ei autorităților otomane, dar acestea, lipsite de posibilitatea de a o rentabiliza sau măcar întreține, aveau să o abandoneze, pur și simplu, câteva luni mai târziu.

Textul Tratatului de la Berlin din 1878 conținea referiri exprese la construcția de căi ferate în Balcani. Astfel, articolul 10 definea obligația Principatului bulgar, căruia i se transferau liniile deja realizate pe teritoriul său, de a prelua angajamentele anterioare ale guvernului otoman privind joncțiunea cu căile ferate austro-ungare. Articolul 21 menținea neschimbate obligațiile otomane, aplicabile în ținuturile balcanice ce continuau să se afle între fruntariile sale. Cele mai însemnate reglementări ale Tratatului priveau Serbia care, mărită teritorial, juca un rol cheie în legăturile feroviare dintre centrul și sud-estul continentului. Principatului dunărean îi revenea obligația să încheie o înțelegere cu Austro-Ungaria, Bulgaria și Imperiul otoman privind asigurarea continuității rețelei feroviare⁵.

³ „Rèvue Commerciale du Levant”, 1899, I, p. 134.

⁴ Ch. Morawitz, *op. cit.*, p. 71.

⁵ *Der Berliner Kongress von 1878*, Wiesbaden, 1982, p. 47 și urm.

În perioada imediat următoare semnării Tratatului, s-au purtat mai multe runde de negocieri bi- și multilaterale între părțile interesate – practic între autoritățile austro-ungare, care se bucurau de sprijinul diplomatic al altor puteri europene, și guvernele țărilor balcanice. Printr-o convenție comună a celor patru state interesate, încheiată în mai 1883, s-a hotărât construirea unei magistrale care să unească rețeaua feroviară otomană cu cea austriacă pe traseul Belovo-Văcărel-Sofia-Ţaribrod-Niș-Belgrad-Semlin cu ramificația Niș-Vranje-Zibevce-Ūsküb-Salonic. Prin aceasta, Viena avea să dispună, după 1884, de o legătură feroviară directă cu orașele Constantinopol și Salonic.

Potrivit celor convenite, statului sârb îi revenea construcția tronsoanelor Semlin (frontiera austro-ungară) – Belgrad-Niș-Pirot (frontiera bulgară) și Niș-Vranje (frontiera otomană). Ele aveau să fie finalizate, în etape succesive, până în 1887.

La rândul lor, autoritățile otomane aveau să asigure construcția a două tronsoane: Ūsküb-Zibevce (frontiera sârbă), de 85 kilometri și, respectiv, Belovo-Văcărel (frontiera bulgară), de 46 kilometri. Guvernul otoman avea motive să nu se grăbească cu îndeplinirea obligațiilor asumate prin convenție. Astfel, pe de o parte, invocând și pretențiile arbitrare ale Companiei Hirsch, unele cercuri din jurul sultanului cereau sistarea construcțiilor feroviare. Pe de altă parte, cum eventualitatea declanșării unui alt conflict balcanic nu putea fi exclusă, existența unei magistrale feroviare până la porțile capitalei era un factor de neascunsă îngrijorare. Până la urmă, guvernul otoman nu a rezistat presiunilor austro-ungare și germane, precum și ale investitorilor străini, în general. Construirea celor două linii a fost concesionată în 1885 unui grup francez legat de Banca Imperială Otomană. Linia Ūsküb-Zibevce, realizată de antreprenorii francezi menționați, a fost încredințată spre exploatare Societății Căilor Ferate Orientale.

Construirea și exploatarea liniei Belovo-Văcărel avea să determine, în anii și deceniile următoare, numeroase complicații politice. Linia era situată în Rumelia Orientală, deci – în momentul inaugurării lucrărilor – înăuntrul frontierelor otomane. În septembrie 1885, în urma unirii Rumeliei Orientale cu Principatul bulgar, calea ferată a trecut pe teritoriul bulgar. Construcția ei a fost continuată potrivit înțelegerii inițiale și finalizată în 1888⁶. Exploatarea acestei linii era revendicată atât de grupul francez concesionar al construcției, cât și de Societatea Căilor Ferate Orientale. La rândul său, guvernul bulgar a solicitat renegocierea clauzelor convenției încheiate de autoritățile otomane cu investitorii străini, ceea ce aceștia au refuzat. Autoritățile bulgare au dispus atunci ocuparea militară a perimetrului căii ferate, pe care aveau să o exploateze în anii următori, în calitate de locator al autorităților otomane. Potrivit unei noi convenții din 1894, guvernul bulgar a acceptat să plătească pentru exploatarea liniei ferate o garanție de 2 250 franci pe kilometru, reprezentând peste 104 000 franci anual⁷.

Construcția de căi ferate în Bulgaria a fost marcată de confruntări între diferite grupuri de interese. În anii 1880 au avut loc dispute între investitorii ruși și cei austro-ungari, sprijiniți și de diplomațiile țărilor respective, privind stabilirea traseelor liniilor ferate ce urmau a fi construite. Antreprenorii ruși propuneau linia Șiștov-Sofia, iar cei austro-ungari – prelungirea liniei Constantinopol-Belovo și racordarea ei la rețeaua feroviară europeană. Din diverse rațiuni, nici unul dintre proiecte nu avea să fie concretizat în acel moment.

Și investitorii francezi s-au arătat interesați în construcția de căi ferate în Bulgaria. Paribas a propus executarea liniei ferate Șiștov-Târnovo, străpungerea Balcanilor pe la pasul Șipka și racordarea la linia Iambol-Constantinopol în dreptul localității Nova-Zagora. Să propunea încredințarea execuției unui grup austriac, reprezentat de V. Offenheim, care construise anterior linii ferate în

⁶ G. Bousquet, *Les chemins de fer bulgares*, Paris, 1909, p. 10.

⁷ *Ibidem*, p. 21.

România. Paribas urmărea să conecteze linii ferate turcești, bulgărești și românești, cu ocolirea teritoriului Serbiei, pe motiv că autoritățile sârbești favorizau investițiile austro-ungare în detrimentul celor franceze⁸.

Cu scopul declarat de a nu conferi concesiunilor feroviare acordate antreprenorilor străini, semnificația unei preferințe de politică externă, autoritățile bulgare au adoptat în 1883 o lege, potrivit căreia construcția de căi ferate urma să fie efectuată prin licitații publice organizate de către statul bulgar. La acestea, se puteau prezenta antreprenori locali sau străini. În Adunarea Deputaților, s-a cerut să se dea preferință antreprenorilor bulgari, fapt primit cu iritare de investitorii străini.

În anii următori, antreprenorii bulgari au realizat câteva linii ferate de anvergură, între care Țaribrod-Sofia-Belovo, inaugurată în 1888; Iambol-Burgas, dată în exploatare în 1890; Sofia-Roman-Plevna-Șumen-Kaspician, construită pe tronsoane și finalizată în 1899, Ruse-Târnovo, inaugurată în 1901. A fost, de asemenea, răscumpărată calea ferată Ruse-Varna, realizată în perioada dominației otomane, cu suma de 44,7 milioane franci. În acest fel, statul bulgar dispunea de o rețea feroviară proprie ce lega principalele localități ale țării, cu excepția parțială a celor din Tracia centrală, deservite de liniile exploatare de Societatea Căilor Ferate Orientale: tronsonul Saranbey-Ibivcevo de pe magistrala feroviară către Constantinopol și linia laterală Târnovo Seimen-Iambol, însumând cca. 300 kilometri⁹.

Între Compania Hirsch, pe de o parte, și statul bulgar, pe de altă parte, au izbucnit conflicte. Întreprinzătorii bulgari erau nemulțumiți de faptul că tarifele pe căile ferate exploatare de Companie erau excesive, iar portul Burgas era dezavantajat în favoarea portului Dedeagaci¹⁰. Sub presiunea angroșiștilor locali de produse agroalimentare, Adunarea Deputaților a adoptat o lege vizând construcția unei linii ferate paralele pe traseul Saranbey-Plovdiv-Cirpan-Stara Zagora-Nova Zagora-Iambol, ce urma să fie conectată la linia Iambol-Burgas, aflată în exploatare. Execuția căii ferate paralele a demarat cu tronsonul Nova Zagora-Cirpan, de 82 kilometri.

Intențiile guvernului bulgar au provocat un veritabil șoc Societății Căilor Ferate Orientale, care a apelat la sprijinul băncilor vieneze și al diplomațiilor austro-ungară și germană. Pentru a determina stoparea executării căii ferate, banca vieneză Länderbank a sistat tranșele scadente din împrumutul extern acordat Bulgariei, iar diplomațiile de la Viena și Berlin au acționat pe lângă guvernul bulgar pentru găsirea unei soluții reciproc acceptabile. În cele din urmă, s-a convenit ca guvernul bulgar să abandoneze construcția liniei ferate paralele, iar Compania să achite garanția pentru exploatarea liniei Nova Zagora-Cirpan, deja construită, să finalizeze lucrările începute și să ieftească tarifele pe rețeaua feroviară situată pe teritoriul Bulgariei.

Pentru a aplană în viitor izbucnirea unor conflicte similare, unii întreprinzători străini s-au asociat în afaceri cu antreprenori sau oameni politici bulgari interesați în construcțiile feroviare. Astfel, în 1891 antreprenorul francez Guillou a câștigat licitația pentru construcția liniei ferate Sofia-Pernik. Acesta, intenționând să-și extindă afacerile, s-a asociat cu antreprenorul Hagienu și cu omul politic Grekov, ministru de externe în guvernul bulgar. Asociația acestora a câștigat licitația pentru linia Sofia-Roman prin defileul Iskăr, 109 kilometri, la preț de 22 milioane leva. În raport cu proiectul inițial, la cererea autorităților, concesiunii au executat unele modificări, pentru care au revendicat și primit ulterior o diferență de preț de 5 milioane leva¹¹.

În Grecia, multă vreme, condițiile naturale și tradiția transportului pe apă au servit ca argumente pentru amânarea începerii construcțiilor feroviare. În condițiile modernizării treptate a

⁸ S. Damianov, *La pénétration du capital français en Bulgarie*, Sofia, 1973, p. 117 și urm.

⁹ G. Bousquet, *op. cit.*, p. 38.

¹⁰ „Révue commerciale du Lévant”, 1902, II, p. 873.

¹¹ S. Damianov, *op. cit.*, p. 129.

economiei țării, această situație nu mai putea dura, chiar dacă, spre deosebire de alte țări din Balcani, în Grecia nu au fost exercitate presiuni pentru realizarea anumitor tronsoane de interes strategic.

Cea dintâi cale ferată a fost linia Peloponezului, pe traseul Pireu-Patras-Corint-Milies; împreună cu alte patru linii laterale, ea însuma 752 kilometri. Realizată prin concesiuni acordate unor antreprenori străini, linia Peloponezului a fost încheiată în 1872¹².

În 1882, la puțin timp după restabilirea suveranității grecești asupra Tesaliei, a fost concesionată executarea și exploatarea unor linii ferate în această provincie bancherului grec Theodor Mavrocordat din Constantinopol. Potrivit înțelegerii, acesta a constituit în același an o societate anonimă cu sediul la Atena, căreia i-a transmis contractul de concesiune. Societatea dispunea de un capital de 23 milioane franci vărsați integral, împărțit în 92 000 de acțiuni a 250 franci. Potrivit proiectului inițial, au fost construite liniile ferate Volos-Larissa și Volos-Kalabaka, însumând 204 kilometri, care au fost inaugurate în 1886. Ulterior, a fost construită linia Volos-Lechonia-Milies, de 29 kilometri, pentru a face joncțiunea cu linia Peloponezului. Exploatarea celor trei tronsoane realizate în Tesalia era deosebit de rentabilă: de pildă, în 1900, încasările societății se ridicau la 1,815 milioane drahme, iar cheltuielile la 0,935 milioane drahme¹³.

Prelungirea liniei ferate a Peloponezului către nord-estul țării și conectarea sa la rețeaua feroviară otomană intrase treptat în atenția cercurilor politice și de afaceri din Grecia. O convenție de concesiune a fost semnată în 1890 cu o firmă britanică, care nu și-a onorat obligațiile asumate. Mai târziu, din inițiativa lui Société des Batignolles, ce formase un grup financiar interesat în extinderea liniilor ferate balcanice, guvernul grec a concesionat executarea acelorasi lucrări baronului Reuter, ce acționa în numele firmei britanice Compania construcțiilor de căi ferate orientale. Această Companie urma să înființeze Societatea căilor ferate grecești, căreia să îi transmită drepturile și obligațiile sale. Potrivit convenției, Compania urma să construiască și să exploateze magistrala Pireu-Demerli, în lungime de 305 kilometri, liniile ferate laterale Skymatari-Chalkis și Bralo-Anghia Marina, însumând 45 kilometri, precum și, opțional, prelungirile Demerli-Larissa, de 40 kilometri și Larissa – frontiera otomană, de 45 kilometri¹⁴. Construcția acestor căi ferate s-a realizat până la sfârșitul secolului al XIX-lea, cu excepția celei a tronsonului Larissa – frontiera otomană, care avea să fie amânată din considerente politice.

Compania căilor ferate ale Atticii, societate întemeiată de un grup de investitori greci și străini cu interese în industria extractivă, a obținut concesiunea construcției și a exploatarei liniilor Atena-Laurium și Atena-Kifissia, însumând 94 kilometri; lucrările de construcție au fost finalizate în 1903.

În ultimul deceniu al secolului al XIX-lea, interesul economic și politic pe care îl prezenta ținutul Salonicului, atât pentru Imperiul otoman – căruia îi aparțineau Tracia și Macedonia –, cât și pentru investitorii și diplomații străini, a determinat multiplicarea inițiativelor de construcții de căi ferate.

După mai multe proiecte eșuate, în 1890 a fost concesionată realizarea liniei ferate Salonic-Monastir, 219 kilometri, ce traversa părțile sud-vestice ale Macedoniei, unui antreprenor german ce reprezenta grupul Deutsche Bank. Acesta a constituit o societate intitulată Compania Otomană a căii ferate Salonic-Monastir, cu capital social de 46 milioane franci și sediul la Constantinopol. Deși strâns legată de Societatea căilor ferate orientale, ea și-a păstrat, de formă, autonomia și s-a înregistrat ca firmă otomană. Guvernul otoman i-a oferit o garanție kilometrică de 14 300 franci, pentru achitarea căreia erau afectate veniturile din sangeacurile Monastir și Salonic. Exploatarea acestei căi

¹² E. Théry, *La Grèce actuelle*, Paris, 1910, p. 61.

¹³ „Rèvue Commerciale du Levant”, 1902, II, p. 962.

¹⁴ E. Théry, *op. cit.*, p. 63.

ferate a fost încredințată Societății Căilor Ferate Orientale, care urma să amortizeze cheltuielile efectuate de firma constructoare¹⁵.

Construcția unei linii ferate care să unească orașele Constantinopol și Salonic a stârnit numeroase controverse atât în epocă, cât și mai târziu. Autoritățile otomane, ce acordau acestei legături feroviare o deosebită însemnătate strategică, ezitau în alegerea celui mai convenabil traseu. În cele din urmă, ele au decis să fie continuată linia ferată Adrianopol-Dedeagaci, ocolindu-se, însă, portul Dedeagaci și, înaintând paralel cu litoralul Mării Egee, să se facă joncțiunea cu linia Salonic-Üsküb, nu departe de Salonic. Linia ferată, lungă de 510 kilometri, avea și o certă însemnătate economică, traversând o regiune cu importante resurse agricole, forestiere și minerale. Realizarea ei a fost concesionată unui antreprenor francez, legat prin interese de afaceri de Banca Imperială Otomană, care a constituit Societatea căii ferate otomane joncțiunea Salonic-Constantinopol¹⁶. Capitalul acestei societăți se ridica la 111 milioane franci. Statul otoman garanta un venit de 15 500 franci pe kilometru, căruia îi afecta veniturile din sangeacurile pe care le traversa (mai puțin Salonic), la care se adăugau excedentele din veniturile afectate căii ferate Salonic-Monastir. Linia ferată Salonic-Constantinopol a fost dată în exploatare în primii ani ai secolului nostru.

Construcția de căi ferate își are începuturile în Balcani, așa cum a reieșit din cele arătate, în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea. În desfășurarea ei s-au împletit și s-au confruntat imperatiivele modernizării infrastructurii economice cu interesele investitorilor străini, ale celor indigeni și ale autorităților publice din statele sud-est europene.

¹⁵ „Le mouvement économique”, 1905, 4, p. 274.

¹⁶ Ibidem, p. 281 și urm.

DATE NOI DESPRE CONTRIBUȚIA ROMÂNEASCĂ LA CONȘTRUIREA ȘOSELEI RASOVA-CONSTANȚA (1855)

TUDOR MATEESCU

Spre mijlocul secolului al XIX-lea Dobrogea – străvechiul pământ românesc dintre Dunăre și Marea Neagră – intră pregnant în atenția vieții politice europene. Totodată, se lansează ideea revenirii Dobrogei la patria mamă, idee vehiculată îndeosebi în timpul războiului Crimeii, când provincia pontică devine pentru un timp, teatru de operațiuni al acestui conflict militar. Astfel, la 1854, demnitarul austriac Prokesch-Osten întocmește un memoriu în care propunea ca Poarta otomană să recunoască unirea Principatelor și alipirea, prin răscumpărare bănească, a Dobrogei la noul stat¹. Acest lucru era cerut însă și de către opinia publică românească, așa cum găsim într-un număr din 1856 al ziarului „Zimbrul”².

Un prim eveniment legat de realizarea, în timp, a acestui proiect îl constituie construirea în 1855 a șoselei dintre localitățile dobrogene Rasova (Răsuhată) la Dunăre și Constanța (Chiostengea, tc. Köstence) la Marea Neagră. Deoarece Rusia stăpâna gurile Dunării, controlând ieșirea la mare pe cale fluvială, s-a hotărât, din necesități militare imperioase, construirea cu asentimentul Porții otomane, a acestei șosele strategice, lucrarea fiind încredințată statului francez³. Așa cum se arăta într-un document din 5 mai 1855, rezultatele acestei acțiuni urmau să fie „extrem de profitabile” și pentru Țara Românească, „asigurând acestui stat un debușeu pentru produsele solului său”⁴. În legătură cu proiectul noii șosele există o prevedere cuprinsă în convenția austro-turcă din 7 februarie 1855 privind păstoritul mocanilor în Dobrogea, în care printre locurile de trecere a Dunării, figurează și punctul Rasova⁵.

Nu vom stăruii asupra detaliilor tehnice ale acestei întreprinderi, deoarece problema a făcut destul de recent obiectul unui studiu de specialitate⁶. Lucrarea a fost încredințată de către miniștrii lucrărilor publice și de război ai Franței inginerilor Léon Lalanne și Jules Michel, specialiști în poduri și șosele, primul fiind chiar șeful misiunii⁷. La începutul anului 1855, aceștia au fost trimiși de guvernul francez pentru a explora Dobrogea și a stabili o cale de comunicație între Dunăre și Marea Neagră, alta decât cea a gurilor fluviului⁸. Construcția șoselei a început în vara lui 1855 și a fost

¹ L. Boicu, *Austria și Principatele Române în vremea războiului Crimeii (1853-1856)*, București, 1972, p. 77, 336.

² Paul Cenovodeanu, *Românii și primele proiecte de construire a canalului Dunăre-Marea Neagră (1838-1856)*, în „Revista de istorie” XXIX (1976), nr. 2, p. 203.

³ *Ibidem*, p. 200.

⁴ Arh. St. Buc., fond Ministerul Lucrărilor Publice, dosar 49/1855, f. 4.

⁵ Léopold Neumann, *Recueil des traités et conventions conclus par l'Autriche avec les puissances étrangères, depuis 1763 jusqu'à nos jours*, vol. VI, Leipzig, 1859, p. 217.

⁶ Nicolae P. Leonăchescu, *Drumul Rasova-Constanța*, în „Construcții”, nr. 2-3/1987, p. 87-92.

⁷ Jules Michel, *Les travaux de défense des Romains dans la Dobroudcha*, Paris, f. a., p. 1.

⁸ Camille Allard, *Mission médicale dans la Tartarie-Dobroudcha*, Paris, 1857, p. 6.

terminată până la sfârșitul anului⁹, data precisă a încheierii lucrărilor fiind 25 noiembrie¹⁰. Noul drum avea o lungime de 63 km¹¹ și era prevăzut cu mai multe puțuri izolate¹².

Misiunea franceză mai cuprindea doi conducători de poduri și șosele: Louvel și Bienfait, un topograf, Lerniteurd și un medic, Camille Allard¹³. Ultimul, deși a sosit mai târziu în Dobrogea, la începutul lui iulie, a rămas șase luni¹⁴ și a lăsat însemnări amănunțite, deosebit de valoroase, asupra acestei provincii. La cererea expresă a inginerului Lalanne, după o intensă corespondență cu autoritățile românești, guvernul de la București desemnează mai mulți specialiști care să participe la construirea șoselei Rasova-Constanța¹⁵. Dintre aceștia s-au remarcat inginerul topograf Constantin Aninoșanu, arhitectul Mihail Cazachi și antreprenorul Andrei Stamate¹⁶. Contribuția lor la realizarea noului drum este de cea mai mare importanță¹⁷.

Au fost folosiți totodată și lucrătorii manuali aduși de la stânga Dunării. La 10 iulie 1855, inginerul șef Lalanne se adresa Departamentul Trebilor din Lăuntru de la București cu cererea de a se acorda muncitorilor angajați la construirea șoselei din Dobrogea libera trecere din principat în teritoriul otoman, unde urmau să rămână timp de patru luni¹⁸. Așa cum consemna medicul Camille Allard, primii lucrători terasieri au sosit din Țara Românească la mijlocul lunii iulie, numărul lor crescând apoi rapid¹⁹. În total, după cum preciza ziarul „Zimbrul”, au fost folosiți 300 de lucrători „aduși din Moldova și Valahia”, constituind „o trupă de oameni tari, cumpătați și deprinși cu munca”²⁰. Au fost utilizați însă și români dobrogeni autohtoni, apreciați de același doctor Allard ca buni muncitori²¹. Numărul lucrătorilor care au participat la construirea noii șosele a ajuns în final la 500 (români, bulgari, cazaci și turci)²².

Medicul Allard menționează apoi că a remarcat un tânăr lucrător român, Costache, cu o fizionomie plăcută și inteligentă, „unul din tipurile românești cele mai remarcabile”, pe care l-a îmbrăcat după moda occidentală și l-a luat pe lângă sine ca infirmier²³. Muncitorilor veniți din Țara Românească le erau atașați doi „felceri”, care de asemenea l-au ajutat pe medicul francez „în momentul lucrărilor cele mai importante ale misiunii”²⁴. Camille Allard amintește de vizitiul misiunii, Tudor, „un transilvănean care, după ce slujise în războiul din Ungaria, se refugiasse în Țara Românească”²⁵. Este vorba așadar de un fost luptător în armata revoluționară a lui Avram Iancu.

⁹ Paul Cernovodeanu, *op. cit.*, p. 200. Informații despre începuturile lucrărilor șoselei se găsesc și într-un raport din 14 iulie 1855 al lui M. Kalisch, consulul Prusiei la Rușciuc. Vezi Hr. Hristov, V. Paskaleva, *Dokumenti za bălgarskata istorija iz germanski arhivi. 1828-1877* (Documente privind istoria bulgară din arhivele germane. 1828-1877), Sofia, 1963, p. 251.

¹⁰ Nicolae P. Leonăchescu, *op. cit.*, p. 90.

¹¹ Camille Allard, *Souvenirs d'Orient. La Bulgarie orientale*, Paris, 1864, p. 99.

¹² *Ibidem*, p. 99-100; Nicolae P. Leonăchescu, *op. cit.*, p. 90-91.

¹³ Jules Michel, *op. cit.*, p. 1.

¹⁴ Camille Allard, *Mission médicale ...*, p. 6, 21.

¹⁵ Arh. St. București, fond Ministerul Lucrărilor Publice, dosar 49/1855, f. 4, 8, 10, 22.

¹⁶ Nicolae P. Leonăchescu, *op. cit.*, p. 88-89.

¹⁷ *Ibidem*, p. 92.

¹⁸ Arh. St. Buc., fond Ministerul Lucrărilor Publice, dosar 49/1855, f. 46.

¹⁹ Camille Allard, *Souvenirs ... La Bulgarie ...*, p. 48.

²⁰ Paul Cernovodeanu, *op. cit.*, p. 200.

²¹ Camille Allard, *Souvenirs d'Orient. La Dobroutcha*, Paris, 1859, p. 17, 50-51.

²² *Idem*, *Mission médicale ...*, p. 6.

²³ *Idem*, *Souvenirs ... La Bulgarie ...*, p. 56-57.

²⁴ *Ibidem*, p. 248, în notă.

²⁵ *Ibidem*, p. 57.

De la stânga Dunării au fost aduse totodată mai multe utilaje și materiale necesare construirii noii șosele din Dobrogea. Astfel, la 10 mai 1855, conducătorul Ioan Zotu luase în acest scop, prin Teodosie Cristescu, de la magazia „instrumentelor și oșebitelor obiecte ale Direcției lucrărilor publice”: 1 nivelă de apă cu trepidul ei, 2 mire, 2 lanțuri, 20 fișe și 4 sticle pentru nivelă²⁶. Într-un raport din 25 noiembrie către Departamentul Trebilor din Lăuntru al Ocârmuirii județului Vlașca se arăta că dintre instrumentele luate de inginerul Lalanne se primiseră, prin arhitectul Mihail Cazachi, următoarele: 1 nivocer, 3 mire în cutie, 2 nivele de apă și 3 grepicioare, care erau înaintate la departament²⁷. Deoarece erau „foarte stricate”, acesta ordona, la 22 decembrie, conducătorului Ioan Zotu a le „repara îndată”²⁸.

Într-un ordin al departamentului din 3 august 1855 se menționa că Ioniță Rădulescu fusese „însărcinat cu facerea unor roabe și predarea altor obiecte către inginerul Lalanne, numitul dând „încredințare că până la 8 august corent va preda toate acele obiecte”²⁹. La 24 august, Nistor Filoti, foarte probabil un negustor, exporta pe la Brăila, pentru Rasova, 30 roabe cu cerc de fier și 200 „scânduri tinechele de 12 palme”³⁰. Alt negustor, Marin Treția, trecea pe la Călărași, la 12 septembrie, o ladă cu „mărunțișuri” cu aceeași destinație³¹. Tot pe acolo, la 22 octombrie, Ilie Panaiot exporta, de asemenea pentru Rasova, mai multe mărfuri, printre care figurau 50 ocale lumânări de seu, 1 top hârtie groasă, 20 căpestre subțiri, 10 lacăte, plus obiecte de îmbrăcăminte și încălțăminte³². Ele erau destinate, în mod sigur, trebuințelor șantierului șoselelor.

Hrana personalului angajat în construirea noului drum a fost asigurată, la fel, prin aducerea celor necesare de la stânga Dunării. Pentru aceasta a fost desemnat pitarul Andrei Stamati³³ care, la 29 iulie 1855, a încheiat cu Administrația financiară un contract în vederea „aprovizionării obiectelor de hrană trebuincioase lucrătorilor întrebuințați în lucrările drumului ce se esecutează în Imper<iu> Turcii în direcția dintre Rasova și Custenge”³⁴. Aprovizionarea urma să se facă din județele învecinate Dunării, de la Giurgiu până la Brăila³⁵.

Dintre alimentele aduse, pe primul plan se pare că se afla fasolea³⁶, produs care făcea în mod obișnuit obiectul unui comerț al Țării Românești cu zonele de la dreapta fluviului³⁷. La 22 octombrie 1855 se exporta, pe la Vama Oltenița pentru Rasova, în primirea lui Prosper Durat, cantitatea apreciabilă de 160 000 ocale fasole uscată³⁸, iar a doua zi alte 17 000 ocale³⁹. Este vorba de Prosper Durand, „negustor francez stabilit la București”, care la 22 decembrie același an, propunea „exploatarea în Țara Românească a unui nou sistem de panificație”⁴⁰. Este de presupus, de aceea, că

²⁶ Arh. St. Buc., fond Ministerul Lucrărilor Publice, dosar 49/1855, f. 54.

²⁷ Ibidem, f. 52.

²⁸ Ibidem, f. 53.

²⁹ Ibidem, f. 51.

³⁰ Ibidem, fond Vistieria Țării Românești, dosar 61 I/1855, f. 557.

³¹ Ibidem, dosar 67/1855, f. 453.

³² Ibidem, f. 528-529.

³³ Ibidem, fond Ministerul Lucrărilor Publice, dosar 49/1855, f. 46-48.

³⁴ Ibidem, f. 47-48.

³⁵ Ibidem, f. 46.

³⁶ Nicolae P. Leonăchescu, *op. cit.*, p. 90.

³⁷ Vladimir Diculescu și colab., *Relațiile comerciale ale Țării Românești cu Peninsula Balcanică (1829-1858)*, București, 1970, p. 101-102.

³⁸ Arh. St. Buc., fond Vistieria Țării Românești, dosar 70/1855, f. 610.

³⁹ Ibidem, f. 598.

⁴⁰ Ibidem, fond Secretariatul Statului, dosar CVI/16, f. 2.

el s-a ocupat și cu aprovizionarea cu pâine a lucrătorilor șantierului, mai cu seamă că pâinea locală era rară și de calitate proastă⁴¹. La 9 iunie îl găsim printre pasagerii care treceau, pe la Călărași, venind de la București, „în Turchia”⁴².

La 2 noiembrie 1855 se mai exportau, pe la Oltenița, tot pentru Rasova, 10 000 ocale fasole uscată⁴³, iar la 6 ale aceleiași luni alte 12 800 ocale⁴⁴. Odată cu fasolea, la 2 noiembrie, erau trecute și 700 „verde albe”⁴⁵. În legătură cu aprovizionarea personalului șoselei Rasova-Constanța credem că este și venirea, pe la Călărași, de la București la Siliștra, la 12 septembrie 1855, a negustorului „franzez” D. Merre⁴⁶, ca și a lui Nicola Iancu, „rumân”, supus otoman, la 3 octombrie, pe la Brăila, la „Roșoat”⁴⁷. Pentru mămăligă, remarcată de medicul Camille Allard ca făcând parte din hrana zilnică a lucrătorilor români⁴⁸, mălaiul necesar era adus, în mod sigur, tot de la stânga Dunării. Aceeași sursă o aveau și dulciurile consumate de personalul de specialitate al șantierului⁴⁹.

Medicul francez arată apoi că vinul local era de calitate proastă și se casa repede⁵⁰. A fost adus însă din Țara Românească, de la Drăgășani, un butoi de „vin alb excelent”⁵¹. La 24 august 1855 era adus de la stânga Dunării, pe la Brăila, pentru Rasova, un butoișag cu vin de 8 vedre⁵². Rachiul de Dobrogea, preparat din struguri, prune sau cereale, deși era „o băutură foarte agreabilă”⁵³, nu era probabil suficient, deoarece unele cantități erau importate de asemenea din Țara Românească. Tot la 24 august era trecut pe la Brăila, cu destinația Rasova, un butoișag de 11 vedre cu „rachiou-sacâz”⁵⁴, iar la 22 octombrie un butoi de 28 vedre cu același produs, pe la Călărași, „pentru Răsuhată”⁵⁵.

Construirea șoselei Rasova-Constanța n-a avut pentru Țara Românească urmările benefice scontate⁵⁶. Cu toate că în convenția austro-turcă din februarie 1855, amintită mai sus, printre punctele de traversare a Dunării de către mocani figurează și Rasova, acest loc de trecere n-a existat niciodată, deoarece în dreptul acela se afla Balta Ialomitei, greu de străbătut⁵⁷. Situația a fost remarcată, de altfel, și de către unul din martorii vremii⁵⁸.

Pentru Dobrogea însă, această realizare a avut o însemnătate deosebită. Medicul Camille Allard aprecia că, în momentul în care membrii misiunii franceze părăseau Dobrogea, putuseră asista

⁴¹ Camille Allard, *Mission médicale* ..., p. 18, 39-40.

⁴² Arh. St. Buc., fond Obștescul Control, dosar 562/1855, f. 8-9.

⁴³ *Ibidem*, fond Vistieria Țării Românești, dosar 70/1855, f. 612.

⁴⁴ *Ibidem*, f. 637.

⁴⁵ *Ibidem*, f. 612.

⁴⁶ *Ibidem*, fond Obștescul Control, dosar 562/1855, f. 22-23.

⁴⁷ *Ibidem*, dosar 617/1855, f. 13-14.

⁴⁸ Camille Allard, *Souvenirs ... La Bulgarie* ..., p. 233.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 237.

⁵⁰ *Ibidem*; idem, *Mission médicale* ..., p. 40-41.

⁵¹ Idem, *Souvenirs ... La Bulgarie* ..., p. 237.

⁵² Arh. St. Buc., fond Vistieria Țării Românești, dosar 61 I/1855, f. 557.

⁵³ Camille Allard, *Mission médicale* ..., p. 41.

⁵⁴ Arh. St. Buc., fond Vistieria Țării Românești, dosar 61 I/1855, f. 557.

⁵⁵ *Ibidem*, dosar 67/1855, f. 529.

⁵⁶ La 1870, inginerul Constantin Aninoșanu menționa transportul care se efectua „pe la Sulina și pe la Rasova spre Kiustenge”. (Nicolae P. Leonăchescu, *op. cit.*, p. 91). La Rasova însă, n-a funcționat niciodată vreun port.

⁵⁷ Tudor Mateescu, *Păstoritul mocanilor în teritoriul dintre Dunăre și Marea Neagră*, București, 1986, p. 74.

⁵⁸ O. Squarr, *La guerre européenne contre la Russie*, Bruxelles, 1854, p. 78.

„la un soi de resurecție a întregii țări”⁵⁹. Se adaugă scoaterea la lumină a ruinelor vestitului val al lui Traian, pe care noul drum îl intersecta pentru ai urma apoi traseul în cea mai mare parte⁶⁰. La realizarea acestui obiectiv contribuția românească a fost de o mare importanță⁶¹, constituind totodată, un pas înainte spre reintegrarea materială și spirituală a Dobrogei în vatra națională strămoșească.

A N E X E

1

1855 mai, 7, București. Adresă a Secretariatului Statului către Departamentul Trebilor din Lăuntru privind sprijinul care trebuie acordat inginerului francez Lalanne în vederea construirii unei căi de comunicație între Dunăre și Marea Neagră.

I. N. 5765/No. 965. Priimită 7 mai.

Secretariatul Statului. Anul 1855. Luna mai. Nr. 1703.

București

Onor Departament din Lăuntru.

Împăratescul Minister al Trebilor din Afară al Franței, prin comunicația sa de la 19 apr. s. n. anul corect, aducând la cunoștința Guvernului Românesc că dlu. inginer de căpetenie Lalann, unul din funcționarii distinși ai Administrației podurilor și șoselelor din Franța, a priimit porunca Guvernului împăratesc de a străbate lunca Dunării ca să verifice importanța depozitelor de cereale aflătoare în partea locului și să înființeze căi de comunicație între Dunăre și Marea Neagră spre înlesnirea transportului de provizii pentru împărăteasca armie expediționară, recomandă pe dlu. Lalan și persoanele ce au a lucra sub a d-sale direcție la bine voitoarea sprijinire a înaltei stăpâniri, spre îndeplinirea acestei misii.

Subînsemnatul, din înaltă poruncă, poștește pe onor. Depart. să bine voiască a da convenitele porunci autorităților competente ca să aibă a face mai sus numitelor persoane putincioasele înlesniri pe unde trebuința va cere mergerea d-lor în îndeplinirea misii mai sus zisă.

Secretarul statului,
ss. Indescifrabil
Ind<eplinitor> de șef
de secție,
ss. I. C. Petrescu

<Rezoluție:> Să se scrie la Administrația de Ialomița ca, înfățișându-se acolo d. Lalan, precum și lucrătorii de supt d-lui, să le dea tot convenitul ajutor și înlesnirile de care vor avea trebuință.

ss. Indescifrabil

Arh. St. Buc., fond Ministerul Lucrărilor Publice, dosar 49/1855, f. 22, Original.

⁵⁹ Camille Allard, *Mission médicale ...*, p. 6.

⁶⁰ Idem, *Souvenirs ... La Bulgarie ...*, harta nr. 1.

⁶¹ Nicolae P. Leonăchescu, *op. cit.*, p. 92. Într-un raport din 29 iulie 1855 al lui M. Kalisch se arată că inginerul Lalanne s-a adresat și lui Said Pașa de la Rușciuc pentru procurarea de lucrători necesari la construirea șoselei. Se menționează că li se oferea hrană ca și ostașilor francezi: pâine, carne, vin și cafea. Plata era de 8 piaștri pe zi, iar în caz de boală îngrijirea era gratuită. (Hr. Hristov, V. Paskaleva, *op. cit.*, p. 254).

2

1855 iulie 10/12, București. Cerere a inginerului francez L. Lalanne către Departamentul Trebilor din Lăuntru prin care solicită înlesnirea aducerii în Dobrogea a lucrătorilor, proviziilor și materialelor pentru șoseaua Rasova-Constanța.

Primită 11 iulie.

Corps Impérial des Ponts et Chaussées de France.

Mission dans la région danubienne.

À Bucarest le 10/22 Juillet 1855.

À l'honorable Département de l'Intérieur.

Le soussigné réclame de l'honorable Département la continuation du concours bienveillant et si utile qui lui déjà été prêté pour l'accomplissement de sa mission. Il demande en faveur du pitar André Stamati, sujet valaque, qui vient de conclure un contrat avec le Gouvernement français pour l'exécution des travaux dirigés par le soussigné entre Rassoava et Kustendjé, toutes les facilités que l'honorable Département pourra accorder, tant à cet entrepreneur qu'aux ouvriers qu'il a engagés ou qu'il engagera, pour les transportés eux et leur outils à Giurgevo, pour leur permettre de sortir librement de la Principauté et de séjourner sur le territoire ottoman, pendant un laps de temps qui n'excédera pas quatre mois.

Le pitar André Stamati paraît très digne d'obtenir une recommandation de l'honorable Département auprès des administrateurs des districts voisins du Danube, depuis Giurgevo jusque et y compris Braila, parce qu'il aura très souvent à aller dans ces districts, à y faire des approvisionnements en vivres et en matériaux des transports.

ss. L. Lalanne

Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

Arh. St. Buc., fond Ministerul Lucrărilor Publice, dosar 49/1855, f. 46, Original.

VAMA MEDIEVALĂ DE LA BRAN (secolele XIV-XVII)

IOAN PRAHOVEANU

Înscrise în traficul european, relațiile comerciale dintre Transilvania și Țara Românească sunt atestate documentar de la mijlocul secolului XIV când, prin constituirea statelor, feudale centralizate, puterea centrală, interesată în dezvoltarea economică a orașelor și în atragerea acestora în sprijinul consolidării politice, căuta să le dea o consacrare juridică prin acordarea de privilegii.

La baza acestor relații a stat caracterul complementar al economiei celor trei țări românești, Transilvania, oferind produse meșteșugărești în schimbul produselor naturale moldo-muntene.

Dezvoltarea comerțului intern în acea perioadă este favorizată și de înscrierea țărilor române în rețeaua europeană a comerțului de tranzit care lega Centrul și Apusul Europei de gurile Dunării. „Veacul al XIV-lea și mai ales al XV-lea – după cum arată istoricul P. P. Panaitescu – au fost pentru istoria noastră economică o epocă deosebită atunci și nu numai atunci au trecut prin țările noastre drumuri de negoț de importanță internațională”¹.

Ca urmare a privilegiilor primite din partea regalității maghiare de către populația săsească colonizată în Transilvania (orașele Sibiu, Bistrița, Brașov) devin cele mai importante centre meșteșugărești și comerciale prin care se realiza schimbul de mărfuri al Transilvaniei cu Țara Românească și Moldova. În cadrul acestora, atât prin poziția geografică cât și prin situația prosperă pe care o creează raporturile atât cu Moldova cât și cu Țara Românească, Brașovul deține preponderența și constituie în evul mediu centrul economic și cultural al Țărilor Române.

Primul document care reglementează comerțul Brașovului la sud de Carpați este salvconductul acordat de către Ludovic I, regele Ungariei, la 28 iunie 1358, care asigură locuitorilor acestui oraș dreptul de a circula cu mărfuri la sud de Carpați până la Dunăre, pe un teritoriu situat între cursurile râurilor Prahova, Ialomița, Buzău și cursul Dunării de la vărsarea Ialomiței până la vărsarea Siretului². Iar primul privilegiu comercial acordat brașovenilor de către domnul Țării Românești datează din ianuarie 1368 și emană din cancelaria lui Vlaicu Vodă fiind o confirmare a unor rânduieli comerciale anterioare. La 1369 Brașovul obține privilegiul de etapă și de depozit pentru postavurile aduse de negustorii poloni și germani, iar la 1395 acest privilegiu se extinde la toate mărfurile transportate spre Țara Românească³.

Principalele căi de comunicație ale Brașovului cu Țara Românească în evul mediu erau: Drumul Branului, Drumul Prahovei, Drumul Teleajenului și Drumul Buzăului. Dintre acestea cel mai important era drumul care, prin trecătoarea Branului, traversa culmea Giuvalei, legând Brașovul de Câmpulung Muscel și de aici ramificația principală ducea spre Târgoviște, de unde, o parte mergea spre București-Giurgiu, alta îndreptându-se spre Băila. O arteră secundară era de la Câmpulung spre Pitești – Slatina – Turnu.

¹ P. P. Panaitescu, *Interpretări românești*, București, 1994, p. 103.

² Cf. R. Manolescu, *Comerțul Țării Românești și Moldova cu Brașovul secolele XIV-XVI*, București, 1965, p. 25.

³ *Ibidem*, p. 24.

Transportul mărfurilor peste culmea munților se făcea în condiții grele, carele fiind ridicate sau coborâte cu frânghiile, după cum consemnează, în jurnalul său, călătorul italian Filippo Pigafetta, care în 1595 trece pe la Bran: „De aici (de la locul numit „La Cruce” – n.n.) se cobora munții drept la vale spre miază-zi și se da de o trecătoare a unui munte înalt numit Sâmpetru (Piatra Craiului – n.n.) pe vârful căruia se trag carele cu multă trudă și la coborât e nevoie să fie folosite funii din cauza prăpăstiei uriașe. De acolo drumul este săpat de râul Dâmbovița”⁴.

O importantă sursă de venituri rezultată din activitatea comercială desfășurată pe căile de comunicație care traversau Carpații o constituia taxele vamale, care, potrivit normelor juridico-administrative ale evului mediu, în Transilvania era un drept regal, în cele mai multe cazuri arendat unei persoane fizice sau publice⁵. Această taxă – după cum rezultă din documentele vremii – se numea tricesima (3,33% din valoarea mărfii) și se percepea negustorilor în Transilvania de sud-est, la intrarea cât și la ieșirea mărfurilor.

În timp ce spre Moldova punctul vamal era la Brețcu, pe drumul Branului spre Țara Românească vama funcționa în apropierea Castelului Bran.

Pe lângă vama tricesimală pe care o plăteau la hotar, negustorii din Transilvania, Țara Românească și Moldova plăteau la Brașov, la intrarea și ieșirea mărfurilor, vama vigesimală (5%). Pentru negustorii din Țara Românească această taxă se percepea pe baza unor adevărîțe – inventar („adevărîțe vigesimale”) eliberate de către vameșul de la Bran.

Dacă salvconductul din 1358 nu amintește de plata vreunei vămi la trecerea în Țara Românească, în privilegiul din 1368 se prevedea pentru negustorii brașoveni care circulau pe drumul Brăilei o singură vamă la Câmpulung, la întoarcerea cu mărfurile răsăritene, în timp ce pentru negustorii de tranzit se percepeau două tricesime: una la Câmpulung, iar alta la trecerea peste Dunăre, la Vaduri. Acest privilegiu se referea la vama percepută pe seama visteriei Țării Românești în timp ce pentru Transilvania, înainte de construirea cetății Bran, vama se percepea la Rucăr. În privilegiul din 19 noiembrie 1377 acordat Brașovenilor pentru construirea cetății se face mențiunea „dacă Țara Românească va ajunge în mâinile noastre după cum sperăm, vom ordona ca impozitul obișnuit a se da pentru maiestatea noastră lângă Rucăr să se perceapă în jurul cetății”⁶. Dacă planurile regalității maghiare de a cucerii Țara Românească nu s-au putut realiza, vama s-a mutat de la Rucăr la Bran; aici, instituindu-se vama tricesimală potrivit căreia negustorii plăteau lângă cetate 3,33% la intrarea și ieșirea cu mărfuri din Transilvania⁷.

La începutul secolului al XV-lea Cetatea Bran a fost conferită domnului muntean Mircea cel Bătrân, se pare, în urma întâlnirii dintre acesta și Sigismund la sfârșitul anului 1406, când s-a alcătuit un plan de luptă împotriva turcilor otomani⁸. De la această dată – după cum rezultă din Privilegiul dat brașovenilor la 7 septembrie 1412 de către Ștîbor, Voievodul Transilvaniei – vama de la Bran, percepută pe seama visteriei regale, se muta la Brașov, întrucât conducerea cetății Bran a trecut în mâna părțialabilor lui Mircea cel Bătrân, iar la vamă s-au instalat vameși munteni. „Ne amintim că împreună cu voi – menționează voievodul Ștîbor – am hotărât de curând cu privire la taxa vamală care acum se strânge în acel oraș Brașov (n.n.) prin oamenii voștri și care mai înainte se obișnuia să se perceapă sub cetatea Bran, iar pentru faptul că cetatea sus numită se afla în mâini străine s-a

⁴ Călători străini despre Țările Române, București, 1971, vol. III, p. 551.

⁵ S. Goldenberg, *Despre vama (vigesima) Sibiului în secolul al XVI-lea*, în „Acta Musei Napocensis”, II, 1965, p. 673.

⁶ Emil Micu, *Castelul Bran*, București, 1957, p. 9.

⁷ Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria românilor*, vol. IX, p. 191.

⁸ Cf. Gernat Nussbacher, *Hotarul Bran*, p. 4 (în mss.).

mutat acea vamă în orașul sus notat, în care am rânduit împreună cu voi plata acelei taxe vamale”⁹. Din acest document rezultă și faptul că vameșii de la Bran care funcționau „pe baza autorității Majestății sale regelui” erau numiți ca și castelanii de către comitele secuilor sub administrarea căruii se afla sud-estul Transilvaniei.

Privind sistemul de impunere la vama de la Bran avem dovezi detaliate doar pentru perioada când cetatea și punctul vamal s-au aflat în stăpânirea domnilor munteni, iar cel mai însemnat document este privilegiul de comerț acordat brașovenilor de către Mircea cel Bătrân în anul 1413.

Potrivit acestui privilegiu brașovenii plăteau taxe vamale în bucăți după cum urmează:

– pentru produse naturale cumpărate din Țara Românească plăteau taxe vamale pe bucată sau pe unitate de măsură la Rucăr;

– pentru carele cu pește plăteau taxe vamale și la Brăila, Târgșor, Târgoviște, Dâmbovița și Bran, după locul unde cumpărau marfa și pe drumul pe care mergeau;

– plăteau taxe vamale și pentru numărul de cai înhămați, pentru calul împovărat, pentru calul slobod și pentru pedestrași la Târgoviște, Dâmbovița, Rucăr și Bran;

– pentru postavurile apusene pe care le desfăceau în Țara Românească sau numai le tranzitau plăteau taxe vamale la Rucăr și Dâmbovița;

– „mărunțișurile” (postavul tăiat, boboul, ciorapii, șepcile, pânza, inul, fierul, sabiile, cuțitele, traistele, arcurile, funiile, cojoacele), erau complet scutite de vamă;

– pentru mărfurile apusene și brașovene tranzitate prin Țara Românească și trecute peste Dunăre se mai plătea o taxă vamală de 3% la vaduri. Iar pentru mărfurile orientale aduse de peste Dunăre sau de peste mare și tranzitate prin Țara Românească spre Brașov se plătea o taxă vamală de 3% la Rucăr¹⁰.

În timp ce la Rucăr taxarea se făcea pe sortimente de mărfuri de import, export și tranzit, la Bran vămuirea era globală¹¹: „călărețul – 3 bani, pedestrul – 1 ban și cei care trec cu pește de la 1 car – 1 pește, iar pentru ce va fi pe deasupra să nu dea nimica”. În privilegiul acordat de către Dan al II-lea, la 1422 brașovenilor se prevedea în plus să se plătească vama la Bran: „de la verigele la vulpi și iepuri și jderi sau râși din 30 unul”¹².

Din privilegiile și numeroasa corespondență comercială privind relațiile Brașovului cu Țara Românească, rezultă că în secolul al XV-lea și prima jumătate a secolului al XVI-lea în cadrul comerțului intern erau trecute prin trecătoarea Branului spre târgurile muntene produse meșteșugărești: pânza, fier, săbii, cuțite, iar spre Transilvania produse naturale muntene.

Numeroase sunt documentele din secolul al XV-lea, privilegiile și scrisorile, emanând atât de la domnii munteni cât și de la regii Ungariei sau voievozii Transilvaniei din care rezulta abuzurile comise de către vameși și intervenția hotărâtă a puterii centrale în favoarea brașovenilor. Astfel la 7 iunie 1419 Sigismund, regele Ungariei scrie lui Michael, fiul lui Solomon, comitele secuilor poruncindu-i că atunci când vor primi „ocârmuirea castelanatului numitei cetăți a noastră Bran să nu mai perceapă pentru lucrurile și bunurile lor (ale brașovenilor n.n.) comerciale nici un impozit și nici o plată cu caracter de impozit”¹³.

Într-un privilegiu de confirmare a așezământului „ce l-au avut și în zilele lui Mircea Voievod”¹⁴ acordat de către Dan al II-lea, ulterior privilegiului datat 23 octombrie 1422, se dau

⁹ Radu Manolescu, *op. cit.*, p. 28.

¹⁰ *Ibidem*, p. 31.

¹¹ Dinu Giurescu, *Țara Românească în secolele XIV-XV*, București, 1973, p. 200.

¹² I. Bogdan, *Documente și regeste privitoare la relațiile Țării Românești cu Brașovul și cu Ungaria în secolele XV-XVI*, București, 1902, p. 16-17.

¹³ Arhivele Statului Brașov, fond „Primăria orașului Brașov”, Colecția de privilegii, nr. 66.

¹⁴ I. Bogdan, *op. cit.*, p. 13-14.

dispoziții precise privind vămile de la Rucăr și Dâmbovicioara. Faptul că în acest act nu mai apare menționată vama de la Bran ne poate duce la concluzia că cetatea a reintrat în stăpânirea comitetului secuilor, însă într-un document din 10 noiembrie 1424 cetatea Bran este amintită ca și în documentul lui Mircea cel Bătrân fiind o vamă a Țării Românești. După această dată, „cel mai târziu în decembrie 1424, cetatea Bran a reintrat sigur în posesia lui Sigismund”, care o dă în grijă comiților secuilor¹⁵.

După reintrarea cetății în administrația comitelui secuilor și mutarea din nou a vămii tricesimale la Bran, repetatele abuzuri comise de către castelani și vameși împotriva negustorilor brașoveni determină pe aceștia să se plângă regelui. Printr-o scrisoare din 3 februarie 1426 adresată castelanilor cetății Bran, „precum și către vameșii și încasatorii de impozite ce aparțin de obicei acestei cetăți”, Sigismund arăta că aceștia „neținând seama de adevăratul uz ce trebuie observat la încasarea vămii și a impozitului”¹⁶, au pus să se încaseze o vamă exagerată atât brașovenilor cât și negustorilor munteni. Se poruncește ca „de acum înainte să nu îndrăzniți în nici un fel de a cere sau pretinde ori de a dispune să se ceară și să se pretindă vreo plată vamală sau de import exagerată necuvenită, nedreaptă și neobișnuită de la orice negustori și călători care ajung la locurile acestui fel de vamă și de impozit”¹⁷. În același timp se constată și intervenția domnului muntean, Dan al II-lea (1427-1431), care scrie pârgarilor din Brașov că „părcălabii Branului pradă pe oamenii domniei mele și au ridicat vămi grele și prigonesc pe săraci și le fac rău fără nici o vină”¹⁸.

Privind obligațiile vamale ale negustorilor brașoveni într-un ordin din 27 iulie 1428, adresat vameșilor de la Bran, regele Sigismund precizează că: „să nu fie constrânși și obligați la plata vreunui impozit la vama Bran, ci să fie scutiți cu totul de plata impozitului, însă, să rămână cu plata tricesimală conform vechilor lor privilegii”¹⁹.

Acordând o atenție deosebită relațiilor economice dintre cele trei țări române în sprijinul realizării mărețelor planuri politice, Iancu de Hunedoara poruncește în 1448 castelanilor de la Bran să primească „ca impozit pe negoț” de la negustori „de orice categorie ar fi la locurile de impozit ce se găsesc în acel Bran și în posesiunile sale, ceea ce se cuvine conform străvechiului obicei și conform registrelor întocmite”²⁰.

Din documentele vremii rezultă că și castelanul de la Bran promovează politica economică a voievozilor Transilvaniei. Astfel în scrisoarea din 27 februarie 1458 Michael Masa de Kasimir, vice-comitele secuilor și castelan al cetății Bran scrie negustorilor „care se afla în Târgoviște sau din orice parte ar voi să-și trimită și să-și aducă mărfurile în orașul nostru Brașov pentru uzul lor propriu adică bunuri sau mărfuri în valoare de 1000 sau 2000 florini vă promitem sub jurământ creștinesc ... că toți cei din mijlocul vostru sau negustori de acest fel care ar veni la noi cu bunurile sau mărfurile lor, îi vom ierta și le vom da scutire pentru jumătate din bunurile și mărfurile lor după cum am jurat”²¹.

Abuzurile vameșilor de la Bran atât asupra brașovenilor cât și asupra negustorilor munteni continuă și în a doua jumătate a secolului al XV-lea. În anul 1468 voievodul Transilvaniei scrie vicecastelanilor de la Bran²²: „Ni se aduce la cunoștință prin castelanii și locuitorii orașului Brașov că

¹⁵ Gernat Nussbacher, *op. cit.*, p. 5.

¹⁶ Zimmermann, Werner, Muller, Gundisch, *Urkundenbuch*, vol. IV, p. 248.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ I. Bogdan, *op. cit.*, p. 43.

¹⁹ Szabo Karoly, *Szekély Okleveltar*, Cluj, 1890, vol. III, p. 69.

²⁰ Arhivele Statului Brașov, fond „Primăria orașului Brașov”, Colecția de Privilegii nr. 110.

²¹ I. Prahoveanu, *Aspecte privind funcțiile castelanilor de la Cetatea Bran*, în „Cumidava”, VIII, 1974-1975, p. 99.

²² Emil Micu, *op. cit.*, p. 17.

voi împiedicați foarte mult pe toți negustorii care vin din Valahia cu mărfurile lor în Brașov și apoi se întorc la locurile lor, că le luați lucrurile și mărfurile pe nedrept și mai ales arcurile lor de mână pe care le poartă la șold pentru apărarea lor. Iar Basarab Laiotă, domnul muntean scrie brașovenilor pentru niște săraci ai săi Neacșul și Ilie care trecând prin Bran părălăbii le-au luat 200 *bogasii*.

Brașovenii, nemulțumiți de numeroasele abuzuri comise de către vameși, intervin la regele Ungariei, Matei Corvin. Ca urmare, acesta arendează în 1484 vama mărfurilor aduse din Țara Românească și Moldova pentru suma de 2 500 f.²³

Veniturile rezultate din vama tricesimală de la Bran le întâlnim consemnate pentru prima dată în Registrul de socoteli al castelanilor pe anul 1504 sub denumirea de veniturile din caseta cetății²⁴. Din această mențiune documentară rezultă că o parte din taxele vamale percepute la Bran intrau în veniturile cetății. Iar funcționarul vamal, care percepea taxele pe seama vistieriei regale, locuia în cetate și în contul acestuia vameșii plăteau castelanului o taxă, care pe anul 1504 s-a ridicat la suma de 12 fl.²⁵

Din a doua jumătate a secolului al XVI-lea, ca urmare a instaurării dominației otomane și a instituirii în anul 1568 a monopolului comercial otoman asupra comerțului Țărilor Române, în comerțul extern al acestora vor căpăta pondere relațiile cu Orientul, ceea ce va avea ca urmare pătrunderea negustorilor greci pe piața principalelor orașe transilvănene „Orașele săsești – după cum remarca Șt. Metes – își pierd însemnătatea pentru mișcarea comercială universală, nemaifiind depozitul de mărfuri apusene care se revărsau prin Țara Românească spre Orient”²⁶.

Privind structura comerțului Brașovului cu Țara Românească pentru această perioadă izvoarele menționează comenzi ale muntenilor precum și praf de pușcă și plumb, în timp ce brașovenii aduceau din Țara Românească vite, arsenic, argint, vin, de la Dunăre carmasin (postav roșu), veșminte bisericești s.a.²⁷

Relațiile comerciale erau reglementate fie prin acordarea de privilegii comerciale²⁸ brașovenilor, fie prin întocmirea unor „cărți de tocmeală” în scris²⁹.

Privind perceperea taxei vamale tricesimale începând din a doua jumătate a secolului al XVI-lea, într-un raport din anul 1552, comisarul Ferdinand Werner – arăta că: brașovenii, sibienii și bistrițenii au avut întotdeauna în arendă vama, brașovenii cu suma de 2 000 fl.³⁰. Același document precizează că: „singurul slujbaș vamal al filialei Brașov își are reședința în castelul Bran, iar toate mărfurile din districtul Brașovului se aduc în Țara Românească prin pasul Bran”. Un an mai târziu, însă, regele Ferdinand a ordonat tezaurariului „să nu mai arendeze vămile”, ci să le administreze prin

²³ Trausch, *Collectanea*, vol. II, p. 311-313.

²⁴ Pe anul 1504 în perioada 17 ianuarie – 25 noiembrie s-au încasat 19 fl. și 35 aspri. Dintre încasările făcute menționăm: Mai 11... de la 2 care ce au mers în Valahia, aspri 15; de la fiul lui Drencea pentru o căruță care a mers în Valahia aspri 15; Sept. 21... de la 2 piei de bou – aspri 25, Noiembrie 25... de la Francisc din Câmpulung de la 4 roți – aspri 25 (*Quellen zur Geschichte der Stadt Kronstadt*, vol. II, p. 82-92).

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ Șt. Meteș, *Relațiile comerciale ale Țării Românești cu Ardealul până în veacul al XVIII-lea*, Sighișoara, 1921, p. 153.

²⁷ *Ibidem*, p. 155-168.

²⁸ La 18 martie 1659 Mihnea acorda brașovenilor un privilegiu de comerț (cf. Șt. Meteș, *op. cit.*, p. 169).

²⁹ Brașovul avea cu domnul muntean Radu Mihnea o „carte de tocmeală” în scris în ce privește negoțul reciproc (cf. Șt. Meteș, *op. cit.*, p. 155).

³⁰ Trausch, *Collectanea*, vol. II, p. 311-313.

slujbași proprii și să supună spre cercetare scriptele pe care le pretind brașovenii că le au”³¹. Nu peste mult timp vama de la Bran a fost din nou arendată orașului Brașov, pentru că la 10 martie 1607 dieta să hotărască, a reda „vămile fiscului, după achitarea multor înscrise”³².

În anul 1639 vama tricesimală de la Bran a fost arendată din nou brașovenilor, de data aceasta, însă, cu suma de 10 500 fl.³³.

În timpul evenimentelor care au urmat înfrângerii coaliției antiotomane din anul 1659, cetatea Bran a fost ocupată de către generalul principelui Gh. Rákóczi al II-lea, Mikes Mihaly. În urma tratatelor, însă, la începutul anului 1660 cetatea este redată Brașovului împreună cu vama tricesimală cu condiția ca brașovenii să rămână credincioși Principelui³⁴.

Cu toate că vama era arendată Brașovului, documentele atestă intervenția voievodului Transilvaniei, atât în paza trecătorii cât și în fixarea taxei vamale. Astfel Gh. Rákóczi, auzind că pe drumul Valea cu Cale de din sus de Bran trec negustori ocolind punctul vamal „spre paguba însemnată a fiscului”, scrie brașovenilor la 6 februarie 1642: „să-l înfundăți și să dați de știre în satele din apropiere și să opriți atât umblarea acelu drum cât și a oricărui drum oprit”³⁵.

La 1668 în timp ce vama Bran era administrată direct de către slujbașii principelui Transilvaniei, principele Mihai Apafi poruncește administratorului Branului și „socotitorului în serviciu la aceea vamă” să le ia măcelarilor din Brașov care aduc vite din Țara Românească numai jumătate din tricesima³⁶.

În a doua jumătate a secolului al XVII-lea sunt numeroase comenzile de produse brașovene: hamuri³⁷, scaune³⁸, frânghii³⁹, precum și vase de argint pentru curtea domnească, mai ales în epoca lui Constantin Brâncoveanu.

Și în secolul al XVII-lea ca de altfel și în veacurile ce vor urma trecătoarea Branului continuă să rămână principala arteră de legătură a Transilvaniei cu Țara Românească.

Iar „elementul de dinamizare a «drumului Branului» l-a constituit în mod cert încă din secolul al XIV-lea, orașul Brașov”, a cărui „poziție preponderentă deținută vreme de sute de ani pe piața munteană, se explică prin larga audiență pe care «brașoveniile» au avut-o la populația cu putere de cumpărare mică și mijlocie, dar majoritară”⁴⁰.

³¹ *Ibidem.*

³² *Ibidem.*

³³ Arh. Bisericii Negre, Acte Honterus, nr. 123.

³⁴ *Quellen zur Geschichte der Stadt Kronstadt*, vol. VI, p. 214. La 24 sept. 1663 dieta hotărăște să preia de la brașoveni vama Bran iar la 21 nov. 1676 decide ca brașovenii să nu fie împiedicați de a încasa tricesima (Trausch, *Collectanea*, vol. II, p. 311-313).

³⁵ Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria românilor*, vol. VIII, p. 50.

³⁶ Ahivele Statului Brașov, Actele Magistratului nr. 54/1668.

³⁷ Radu, mare logofăt cumpăra în 1645 din Brașov două perechi de hamuri (cf. Șt. Meteș, *op. cit.*, p. 166).

³⁸ La 7 februarie 1657 Constantin Șerban cere la Brașov să-i trimită cu cai de poștă, până la Rucăr 2 scaune comandate la ei de jupâneasa lui Hrizea (*ibidem*, p. 168).

³⁹ La 8 mai 1684 Constantin Șerban scrie că a cumpărat de la Brașov pentru Poartă 1000 de legături de sfoară dar n-au putut sosi în timpul fixat fiindcă tricesimatorul de la Bran a oprit-o. Tot la Bran sunt oprite în 1687 – 200 000 de sfori comandate pentru Poartă (*Ibidem*, p. 174).

⁴⁰ Georgeta Penelea, *Les foires de la Valachie pendant la période 1774-1848*, București, 1973, p. 78.

NOTE ȘI RECENZII

JOAN CARLES MAIXÉ ALTÉS, *Comercio y banca en la Cataluña del siglo XVIII. La compañía Bensi y Merizano de Barcelona (1724–1750)*, La Coruña, 1994, 360 p.

Cartea istoricului Maixé Altés nu își propune să trateze numai activitatea comercială a unei întreprinderi singulare, în cazul de față o companie comercială catalană din prima jumătate a secolului XVIII, ci încearcă, de asemenea, să clarifice orizonturile în care evoluau și alte întreprinderi comerciale de același tip, să definească rețeaua financiară și de plăți a acestor companii, să analizeze geografia financiară spaniolă și piețele monetare.

În linii generale, lucrarea poate fi împărțită în două părți principale. Prima, relativ scurtă, de numai 120 de pagini, studiază, printr-o abordare microeconomică, originile familiei Bensi, de proveniență geneveză, instalată la Barcelona în secolul XVII, și activitatea companiei comerciale Bensi y Merizano între anii 1724 și 1750, o întreprindere tradițională consacrată importului și exportului de mărfuri. Este analizată structura de organizare și contabilă, natura comerțului, mediul în care acționează, rețelele comerciale și strategia economică, totul pe baza unei solide documentații de arhivă (arhive italiene, arhiva notarială din Barcelona, arhiva particulară a firmei) și a unei bibliografii exhaustive.

Cea de-a doua parte, ceva mai amplă, de 162 de pagini, consacră trei capitole analizei rețelei financiare în care evoluau companii ca aceasta. Primul capitol prezintă o panoramă detaliată a mijloacelor de plată existente în Spania secolului XVIII, luând Barcelona ca punct de referință, sistemul monedei metalice, bazat pe aur, circuitelor financiare interne și cele externe, mai ales cele geneveze și sarde, precum și caracterul speculativ crescând al acestor fluxuri economice.

Următoarele două capitole examinează modul de funcționare al piețelor financiare din Madrid și Barcelona. Analiza cazului firmei Bensi y Merizano, contactele ei cu diferiți bancheri madrileni, permit definirea poziției bancare a Madridului în ansamblu. Este vorba de un oraș care, devenind definitiv capitala țării la începutul secolului al XVII-lea, a atras o importantă activitate financiară orientată spre satisfacerea cerințelor statului și ale curții regale, mai ales în privința armatei, cu o importantă participare a băncilor străine, în special geneveze. Din această cauză, în secolul al XVIII-lea Madridul devine principalul centru financiar al Spaniei, în ciuda activității sale economice reduse și a unui trafic comercial inferior altor orașe precum Cádiz și Barcelona. De asemenea se studiază procesul de intrare al Barcelonei în rețeaua financiară internațională. Diferența care se constată între Barcelona și Madrid, din punct de vedere economic, constă în faptul că prima este mai mult un centru comercial și productiv, pe când al doilea este un centru predominant financiar. Barcelona este centrul unei zone geografice cu o piață în expansiune și, în cele din urmă, ajunge și un centru financiar regional, pe când Madridul este centrul politic și bancar al țării și își bazează activitatea economică pe consumul de obiecte de lux al curții regale.

În concluzie putem spune că este o carte foarte solid construită, foarte utilă pentru istorici în general și pentru istoricii economiei în special, care deschide noi câmpuri de cercetare și începe să limpezească funcționarea mecanismelor financiare ale Spaniei de la sfârșitul Vechiului Regim.

Eugen Denize

SULTANA CRAIA, *Francofonie și francofilie la români*, București, Edit. Demiurg, 1995, 150 p.

Prima impresie care se formează în urma lecturii acestui volum este de temeritate, fără de care autoarea n-ar fi putut aborda un asemenea subiect care necesită analize ample și de durată. Intenția este de a se oferi o sinteză ce poate incita la reluarea demersurilor, dar în mod obligatoriu pe bază documentară mult sporită, care să ducă la evitarea limitelor și concluziilor neconvingătoare.

Introducerea lucrării ar fi dorit să stabilească amploarea influenței franceze în teritoriile românești, în primul rând impactul limbii franceze, și etapele pe care le-ar fi parcurs aceasta. Apelul la Charles Drouhet, care detectează trei perioade în receptarea limbii și culturii franceze (1750-1830, receptare prin carte și profesori, 1830-1870 invazia francezei în toate domeniile, după 1870 concurența între franceză și germană) are un interes istoric, analizele acestuia fiind departe de a fi definitive. Afirmatia autoarei că românii transilvăneni ar fi fost francofoni este cel puțin suspectă. Surprinzătoare prin idilismul lor sunt concluziile privind perioada de după 1948 când interesul pentru limba și cultura franceză ar fi rămas important. Or, până la începutul anilor 1960 autoritățile comuniste au căutat și în bună măsură au reușit să limiteze impactul culturii occidentale în general asupra societății românești, fapt denunțat de altfel sistematic de diplomații francezi aflați la post în România. Dar principalul reproș care se poate aduce acestor pagini introductive este lipsa desăvârșită a explicației orientării românilor către Franța atât sub raport cultural cât și politic.

În continuare, capitolele care urmează pot forma direcții distincte de cercetare, care odată finalizate pot conduce la eliminarea improvizațiilor. În *Avangarda francofoniei – femeile și tinerii* sunt surprinși vectorii care au dus la francofonia și francofilia invocate de titlul lucrării. În special formarea unei elite la Paris este de reținut din acest capitol, care este determinată fie de opțiuni oficiale, fie de inițiative particulare. Este interesantă tentativa din 1847 de creare a unui învățământ liceal în limba franceză (care ulterior trebuia să devină nucleul învățământului de rang universitar) atât în Țara Românească cât și în Moldova, care a eșuat în perioada revoluției din 1848, animată totuși de tineri politicieni formați în Franța și inițiați tot acolo în francmasonerie.

O clasă politică francofonă oferă dimensiunea politică a influenței franceze bazându-se pe un element statistic: din 141 miniștri care au funcționat în perioada 1866-1916, 101 au studiat în Franța sau în limba franceză (?). Numeroși ofițeri s-au format în Franța și ulterior au ocupat funcții însemnate de comandă (aici putea fi amintită prestigioasa Ecole Polytechnique). În mod justificat se menționează frecventarea Ecole libre des sciences politiques după care s-a creat una similară la București. Capitolul este ilustrat de numeroase exemple. Totuși, până la 1914, România nu a dezertat de la alianța sa cu Puterile Centrale.

Capitolul *Cartea franceză la români* demonstrează predilecția pentru cartea franceză și se ia în discuție bibliotecii particulare cum este cea a lui Gheorghe Asaki sau bibliotecii publice cum este cazul bibliotecii de la colegiul Sf. Sava. Autoarea recunoaște situația minoritară a cărții franceze în bibliotecile din Transilvania, deși aristocrații maghiari posedau uneori un fond fabulos de cărți și periodice franceze. Este importantă afirmația că limba franceză a constituit un intermediar pentru accesul la literatura universală, dar pare îndoielnică o alta după care apogeul cererii de carte franceză s-ar situa în a doua jumătate a secolului al XIX-lea.

Un capitol de importanță excepțională pentru demonstrația cărții este cel relativ la *Publicații franco-române* care ar constitui un imens domeniu de cercetare încă nedefrișat. Într-adevăr prima publicație periodică în limba franceză apărută pe teritoriul românesc ar putea fi „*Courier de Moldavie*” editată de trupele ruse de ocupație la 1790. Cel mai ilustru exemplu îl constituie „*L'Indépendance roumaine*” care apare la 21 septembrie 1877 și își va încheia existența în 1945 după

o eclipsă în timpul celui de-al doilea război mondial. Și aici ne confruntăm cu o afirmație discutabilă după care apogeul publicațiilor franco-române ar fi fost cunoscut în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. În calcul ar trebui incluse și publicațiile periodice cu caracter științific total sau parțial în limba franceză care au abundat în perioada interbelică.

Capitolul *Scrisul în limba franceză* ocazional evocă o numeroasă personalități din lumea scrisului, unele de notorietate, altele mai puțin cunoscute. Din prima categorie cităm pe Ana de Noailles, Martha Bibescu, Elena Văcărescu, Panait Istrati, Tristan Tzara, Mircea Eliade, Eugen Ionesco, Emil Cioran etc. Din domeniul criticii și istoriei literare de amintit numele lui Pompiliu Eliade, Basil Munteanu sau Alexandru Ciorănescu (cu a sa *Bibliographie de la littérature française* publicată între 1959-1966). Există și scriitori mai puțin cunoscuți, cum ar fi Charles Cristophe Cantacuzène sau Georges Bibesco. La acest capitol autoarea nu discută problema apartenenței personalităților respective la orizonturile culturale naționale și oricum discuția ar fi fost mult prea vastă pentru economia acestei lucrări. În orice caz probabil ar fi nevoie de multe artificii pentru a se demonstra, de exemplu, apartenența Anei de Noailles la cultura română pe care în fond a refuzat-o. Aproximativ aceleași perspective le abordează și următoarele trei capitole *Franța și scriitorii români*, *Cercetătorii români și literatura franceză* și *Franzeza de sertar* (aici fiind vorba de corespondența unor scriitori români în limba franceză și unde înregistrăm o absență inacceptabilă, cea a lui Alexandru Odobescu).

Sub titlul *România artistică și Franța* sunt făcute substanțiale referiri la relațiile artiștilor plastici români cu Franța, iar enumerarea este impresionantă: Nicolae Vermont, Ștefan Popescu, Nicolae Tonitza, Theodor Pallady, Nicolae Grigorescu, Ștefan Luchian, Gheorghe Petrașcu, Nicolae Dărăscu, Camil Ressu. Alte referiri privesc lumea teatrală sau cea muzicală prin George Enescu și Dinu Lipatti. Evident nu putea lipsi aici Constantin Brâncuși.

Interesant este capitolul intitulat *Ofensiva pentru cucerirea conștiinței publice franceze* care trece în revistă eforturile românești de a influența în mod favorabil opinia publică franceză. Prima lucrare de acest gen, în fond veritabilă propagandă, aparține lui Ion Ghica, publicată în 1835. O bine meritată mențiune se face asupra lui Alexandru A. C. Sturdza, un autor foarte valoros și din păcate puțin cunoscut în țară. La fel de substanțial este și capitolul următor *România științifică și Franța*, în care se citează fără o autentică ierarhizare nume prea cunoscute pentru a mai fi reproduse de noi acum, și ar fi exagerat să se insiste asupra omisiunilor care și ele sunt numeroase. Dezirabil ar fi fost să apară concluziile care s-ar fi putut degaja. Este indiscutabil că Franța universitară domina ca autoritate în trei direcții și anume medicina, atât umană, cât și veterinară, științele juridice și matematica.

Sunt numeroase datele și exemplele prezentate în lucrare, după cum sunt foarte utile deschiderile pe care le operează autoarea, sugerând viitoare cercetări. Probabil, având în vedere caracterul sintetic al volumului precum și ambiția de a realiza o anchetă globală, ar fi fost necesar un capitol privind relațiile politice între Franța și români, care să recunoască și eclipsa de după 1947. Oricum sunt de semnalat lacune majore precum lipsa oricărei mențiuni despre Institutul Francez creat în 1924 la București, piesa centrală a dispozitivului cultural francez și chiar politic în România (și care și-a încetat existența în 1950 în urma ultimatumului guvernului român), despre crearea la începutul anului 1970 a Bibliotecii Franceze, în fond o formă mascată a defunctului institut, despre Misiunea Universitară Franceză înființată la cererea autorităților românești în 1919, despre învățarea limbii franceze atât în școlile publice cât și în cele particulare, despre acordul cultural din 1939 sau despre acordurile culturale de după 1957 etc.

Nu credem că este sever să conchidem că este vorba de o lucrare de circumstanță, agreabilă pentru marele public, dar fără deosebită relevanță pentru specialiști.

ION DONAT, *Domeniul domnesc în Țara Românească (sec. XIV-XVI)*, ediție îngrijită de Gheorghe Lazăr, București, Edit. Enciclopedică, 1996, 246 p.

Lucrarea de față, datorată unuia din cei mai avizați cercetători pe tărâmul toponimiei istorice, a evoluției structurilor marilor domenii ale domniei, boierimii și ale mănăstirilor, așteptată de mai bine de 20 de ani, vede în sfârșit lumina tiparului la inițiativa prof. univ. Șerban Papacostea, directorul Institutului de istorie „N. Iorga”, și nu întâmplător în Colecția „Biblioteca Enciclopedică de istorie a României”. Ea aparține studiilor de mare anvergură și de angajantă analiză a realităților socio-economice, dar și politice, definitorii în ce privește evoluția domeniului domnesc din Țara Românească și ale unor frunțași ai boierimii, timp de mai bine de două secole.

Amplul material utilizat de I. Donat formează obiect de discuție în cele trei capitole ale lucrării: I *Domeniul domnesc în Țara Românească (sec. XIV-XVI)* – p. 3-150; II *Domeniul Craioveștilor* – p. 153-190; III *Satele lui Mihai Viteazul* – p. 193-239, acesta a mai fost tipărit în 1960, într-o publicație a Institutului.

Cuvântul înainte (p. V-VI), al prof. univ. Șerban Papacostea, subliniază rostul cercetării stăpânirii pământului pentru cunoașterea structurilor lumii evului de mijloc în Țările Române și meritul lui Ion Donat de a fi deschis noi direcții de investigație în sfera istoriografiei naționale, prin prospectarea procesului de constituire a marilor domenii funciare, a problematicii existenței lor.

Nota asupra ediției (p. VII-VIII), aparține tânărului istoric Gheorghe Lazăr, cel ce a îngrijit cu deosebită dăruire și pricepere lucrarea, avizându-l pe cititor în privința unor operații de uniformizare necesare textului, de identificare a toponimelor, cu trimitere la județele actuale, nu la determinativele în uz la vremea alcătuirii studiului. De asemenea, referitor la necesitatea întocmirii *Bibliografiei* titlurilor folosite de autor (p. IX-XVI), a tablei *Abrevierilor* (p. XVII), G. Lazăr dezvăluind astfel cadrul larg în care distinsul specialist și-a întreprins investigațiile.

Rezultatele obținute, remarcabile prin noutatea și dimensiunile lor, sunt rodul metodologiei de abordare a temelor, fondate pe o impresionantă bază documentară, ce dezvăluie informații de mare complexitate, pe care I. Donat le-a introdus sistematic în desfășurarea și susținerea demersului său, opus afirmațiilor și opțiunilor conjecturale.

Încă de la început autorul evidențiază pozițiile exprimate în istoriografia noastră în legătură cu dreptul de *dominium eminens* al voievozilor înscăunați, înțeles fie ca *deplină patrimonialitate a domnului asupra pământului* (Dimitrie Cantemir; A. D. Xenopol ș.a.) sau ca *un atribut exercitat de el* (I. Bogdan; R. Rosetti; N. Iorga; C. Giurescu; D. Arion; P. P. Panaiteșcu; Valeria Costăchel).

Marcând stadiul investigațiilor cu privire la procesul de constituire a stăpânirii funciare a domniei, I. Donat a stăruit în paragraful următor: 2. *Izvoare și metodă* (p. 13-17), asupra necesității studierii domeniului princiar pornind de la realitățile cuprinse în sursele istorice, cu deosebire de la Corpusul de acte interne, tipărite până la 1625 și de la valoroasa ediție a celor două volume de indici toponimici apărute sub îndrumarea sa. Se deschidea astfel calea unor laborioase cercetări fondate pe temeinice analize cantitative, pe prospectări în sfera genealogiei, a cartografiei – cu rezultate marcante despre geografia socială, ca rod al reportării judicioase, la hartă, a informațiilor relativ la structurile satelor. Pe aceste baze și-a desfășurat autorul studiul în următoarele subcapitole și anume: B. *Domnii Țării Românești și satele lor* (p. 18-91); C. *Structura domeniului domnesc rural* (p. 92-115); D. *Orașele domnești* (p. 116-123), subcapitole urmate de: E. *Anexe a. Bunurile domnești rurale și domnii care le-au stăpânit* – în jur de 695 așezări și moșii nominalizate (p. 124-140), ce s-au aflat de-a lungul vremilor, pe durate mai lungi sau mai scurte de timp, în patrimoniul funciar al

voievozilor din scaunul țării. Apoi, b. *Viclenii cărora li s-au confiscat bunuri și beneficiarii daniilor din viclenii* – lista conținând referiri la 176 mari boieri, dregători, slujitori ș.a. (p. 140-150).

În *Capitolul I*, pentru o mai bună înțelegere a problemelor supuse discuției, sunt exemplificate cu ajutorul a 10 tabele relații definitorii cu privire la constituirea și structura domeniului domnesc, cel de al 11-lea grafic (înainte de p. 153), dând o perspectivă totalizatoare despre bunurile funciare ale domniei – în număr de 842 (și anume 574 sate întregi și 268 părți), pornind de la Nicolae Alexandru voievod, la Mihai Viteazul. Este cea mai pertinentă analiză a dinamicii încorporării – în diferitele segmente de timp – a atâtor moșii în patrimoniul domnesc, dar și a translării multora dintre acestea către boierime, pentru dreaptă și credincioasă slujbă, și către mănăstiri.

În *Capitolul II, Domeniul Craioveștilor* (p. 153-190), Ion Donat fixează de fapt noi coordonate în studierea structurilor patrimoniului funciar al domniei, având în vedere relațiile familiale dintre Craiovești și Basarabi, readucând totodată în discuție – în primele două paragrafe – date din istoriografia cercetărilor consacrate puternicilor boieri stăpânitori în provincia din dreapta Oltului.

Studiul din *paragraful 3. Domeniul funciar al Craioveștilor cca. 1480-1539* (p. 156-172) și din cel următor, *4. Structura și repartitia teritorială a domeniului Craioveștilor* (p. 173-176), învederează faptul că, din totalul de 133 de sate și moșii de certă stăpânire, marea majoritate – 91 – sunt de moștenire, rămase de la înaintașul lor, Neagoe Strehăianul banul, din domnia lui Vlad Călugărul, dovadă a vechimii stăpânirii acestuia. Așa cum se arată în documentul de la 1589 mai 17, voievodul Mihnea Turcivul a luat asupra domniei 12 sate din partea de moștenire rămasă de la Neagoe Basarab în fieful Craioveștilor, schimbând însă nouă dintre acestea pentru jumătate din Prundul, jud. Ilfov, pe care le-a lăsat urmașilor lui Radu Craiovescu postelnicul.

Conotații cu aspect geografic referitor la răspândirea moșiilor de baștină ale familiei cunoscătorilor boieri figurează extensiunea lor în spațiul Dunării și în partea de jos a Olteniei, domeniul fiind constituit din mari complexe teritoriale aflate sub autoritatea aceluiași stăpân, ceea ce „a făcut posibilă fărâmișarea feudală”, cum remarca I. Donat. El precizează că în situația existenței unor stăpâniri funciare boierești de mică întindere și depărtate unele de altele regimul imunității ar fi fost imposibil de pus în practică (p. 174-175).

Din alte unghiuri de vedere fixarea pe hartă a satelor Craioveștilor arată și faptul că moșiile de baștină se învecinau, de regulă, cu domeniile rudelor mai apropiate sau ale altor mari feudali din veacurile XV-XVI. Astfel complexul lor de la *Cătărlui*, moștenit de Nica al doilea postelnic (ulterior mare armaș) și jupanița lui, Maria, fiica Ancăi din Coiani, nepoata lui Părvu Craiovescu banul, era înconjurat de sate ale boierilor din Mărgineni, Șuici, Periș și Florești. Cel de la *Gura Călmăzuiului*, tot al lui Nica postelnicul, se învecina la est cu moșiile lui Ivan clucerul soțul Margăi, nepoata Margăi cea Bătrână și a lui Marcea mare postelnic, dinte urmașii lui Părvu Craiovescu mare vornic, cu posesiunile lui Hamza banul din Obislav și el nepot al puternicilor boieri olteni, dar și cu ale Goleștilor. Către nord amintitul complex îi avea ca vecini pe Mărgineni și Calomfirești, iar în zona Dunării pe stăpânitorii din Hotărani, pe Bengești, Drăgoești, Golești și Buzești, toți înrudiți cu Craioveștii.

Alte concluzii desprinse din pătrunzătoarea anchetă a lui I. Donat și ca rezultat al investigațiilor conexe din sfera genealogiei, toponimiei și topografiei în legătură cu familia, moșiile și domeniul Craioveștilor, ne înfățișează acum într-o imagine mai clară structura marii boierimi din Țara Românească, „categorie socială închisă și puțin numeroasă”, grupată „în facțiuni politice adverse”, care, în funcție de opțiuni și interese „sprijinea pretendenți diferiți”, cum remarcă autorul (p. 175). Parte din stăpânirile lor funciare erau constituite probabil, înainte de întemeierea statului. De aceea, trebuie acceptat faptul că preexistența „elementului feudal” încă de atunci, implică și prezența

„vecinilor” în epocă, procesul aservirii țărănimii cunoscând însă intensități diferite. El a atins amplitudini deosebite în două perioade, mai întâi în vremea ce a premers fundarea țării, iar apoi către sfârșitul secolului al XVI-lea, conform constatărilor lui I. Donat (p. 175).

Aplicând metode comparative în investigarea marilor domenii boierești din Țara Românească în evul de mijloc, în raport cu fiefurile din Apusul Europei, unele adevărate ținuturi „d'un sel tenant”, autorul precizează că, complexe de moșii ale stăpânilor localnici din arealul românesc erau separate prin alte grupări de posesiuni funciare, fără a putea cuprinde totalitatea așezărilor dintr-o regiune administrativă, dovadă a împrejurărilor istorice diferite în care acestea s-au format față de marile domenii învederate de sursele din lumea Occidentului (p. 176).

Lectura studiului de față al lui I. Donat ne poartă însă și pe alte tărâmurii restituite prin puterea sa de pătrundere și de analiză și anume pe acela al geografiei sociale a Olteniei, materialul investigat vădind cu certitudine că în nordul provinciei istorice menționate se află cea mai întinsă și mai compactă zonă moșnenească din țară și în care boierii dețineau puține moșii ce s-au constituit în „enclave mânăstirești”. La sud de acest ținut cu extensiune spre Severin și Craiova sursele atestă un vast areal dominat de feudali, mai ales de Craiovești, păstrând totuși două arii locuite de o țărănime liberă, cele mai sudice întâlnite în spațiul din întreaga țară, de asemenea, unele sate moșnenești risipite. Ceea ce este relevant pentru cunoașterea proceselor petrecute în structurile așezărilor, ale vechilor domenii boierești, ale populației în plan zonal, este observația lui I. Donat că distribuția teritorială mai sus amintită s-a păstrat și ulterior în Oltenia, cu toate că proprietatea megieșască din spațiul de la nord a scăzut, ca de altfel și în sud, odată cu intensificarea rumânilor localnicilor de către Mihai Viteazul și dregătorii săi apropiați.

Stăruința autorului asupra datelor ce oglindesc compoziția socială pe pământul stăpânit de feudali din dreapta Oltului i-a prilejuit constatarea că „domeniile boierești de aici au avut toate aceeași origine și vechime” (p. 176), iar discuțiile referitoare la *Vechimea domeniului Craioveștilor* (paragraful 5), duc la concluzia că fieful lor era format înainte de „mijlocul secolului al XV-lea” (p. 180).

Printre problemele legate de tematica volumului și care i-au suscit interesul autorului se numără și aceea ce privește bănia Olteniei (paragraful 6, p. 180-186), cu noi abordări și ipoteze vizând cu deosebire etapa de la 1422-1495 (mai exact până la 1486), când dregătorul respectiv (marele ban), nu mai este întâlnit între boierii divaniți în actele vremii. Având în vedere contextul evenimential și alte considerații, Ion Donat a apreciat că lipsa sa este explicabilă, fie atunci când domnul era interesat să-i limiteze atribuțiile, în momente de instabilitate în țară, astfel să nu se poată „scorni gâlcevi”, cunoscute fiind poziția și legăturile lui cu alți influenți boieri, fie datorită pezenței sale la curtea domnească; posibil însă ca rostul său să fi fost îndeplinit în plan teritorial de un „locjiitor”. În opinia autorului absența mențiunii banului în perioada citată ar mai putea fi explicată și prin faptul că o parte din boierii divaniți figurează în sfatul țării doar cu apelativul de *jupan* (p. 182), I. Donat apreciază însă că limita hiatusului atestării dregătorului din scaunul Craiovei ar putea fi coborâtă la 1475, când Neagoe Strehăianul îndeplinea – posibil – această dregătorie în vremea lui Basarab cel Bătrân (Laiotă) p. 182-183.

În concluziile sale despre banatul Olteniei, relativ la banii de Mehedinți (bănișori) sau de Tismana, primii menționați cu rosturi teritoriale în subordinea dregătorului divanit, pentru ceilalți, o parte din sursele documentare făcând probabilă alăturarea lor slujbașilor din sfatul domnesc, autorul arată că marii boieri deținători ai amintitei funcții (bănia), până la 1421 sau de la 1486, au reprezentat însă altceva decât fusese *bănia ungurească de Severin* (p. 184).

I. Donat consideră de asemenea că această importantă instituție a statului feudal „nu a fost un instrument de centralizare”, cum s-a susținut de către alți cercetători, „ci dimpotrivă”, ținând seama că

povincia din dreapta Oltului a avut „o anumită autonomie”, nemaîntîlnită în altă parte, teritoriu asemănător unui „principat deosebit sub domnia munteni” și în care „domeniul Craioveștilor a dominat întreaga Oltenie” (p. 185).

Din lista *trupurilor de moșie* aparținătoare stăpînirii funciare a puternicii familii, cu care se încheie Capitolul II, rezultă că aceasta totalizează 180 de sate și locuri (p. 186-189).

În *Capitolul III: Satele lui Mihai Viteazul* (p. 191-236), I. Donat restituie mai întîi imaginea *Domeniului de boier* – al său (p. 194-202), analizând și exemplificând cu ajutorul câtorva tabele și a unei hărți stăpînirea lui în 37 de sate întregi și șapte părți cu vii, în total 44 moșii, prețuite la 1 515 700 asprii, cele mai multe cumpărături (28) efectuate din satele moșnenești (tabelul 1, p. 196). Toate acestea ocupă o întinsă zonă din județul istoric Romanați, din dreptul Caracalului către Olt și spre sud, până în Dunăre, fiec ce ar fi depășit 80 000 hectare (cf. harta nr. 1, p. 200 și p. 202).

O interesantă constatare cu raportări și la domeniul menționat al lui Mihai Viteazul se desprinde din cercetarea cantitativă operată cu ajutorul *tabelului 2: Bunurile rurale ce s-au cumpărat în Țara Românească în domnia a doua a lui Mihnea Turcitul și în cea a lui Ștefan Surdul (1585-1592)* – p. 198, vădind că cel ce avea să le urmeze în scaunul țării a cumpărat atunci 36 de sate din totalul de 40 dobîndite, iar numai patru au intrat în posesiunea altor boieri. Suntem – cum remarca I. Donat – în etapa de început a „marii crize țărănești de la finele secolului al XVI-lea”, când Mihai Viteazul a fost primul boier care a alăturat domeniului său un „mare număr de sate libere” (p. 201). Se cunoaște de altfel că până la sfîrșitul domniei lui Petru Cercel (1584), nu sunt înregistrate vânzări de sate megieșești întregi către boieri (p. 199; în această piviță să se vadă și p. 201, nota 5).

Demersul autorului se îndreaptă apoi către *Satele cumpărate de Mihai Viteazul în timpul domniei* (paragraful 3, p. 202-206), totalizând 149 de bunuri (129 întregi și 20 de părți – cf. tabelul 3). Cel de al patrulea grafic vădește că din 231 moșii (170 de sate și 61 părți) ajunse în stăpînirea voievozilor țării 64,5% (149) au aparținut viteazului principe, marea majoritate a acestora – 113 din totalul de 118, provenind din posesiunile moșnenilor siliți să le înstrăineze, ceea ce reprezintă 95,7% (p. 204).

Sunt dătătoare de seamă și observațiile autorului asupra evoluției structurilor domeniului domnesc până la 1593, vreme în care cele cca 600 de sate aflate sub stăpînirea atîtor principii români, nu s-au constituit într-un puternic fief cu caracter permanent, așa cum va lăsa Mihai Viteazul urmașilor săi 83 de sate (p. 203-204), cumpărate cu banii vistieriei, căci voievodul căutase să creeze astfel „o bază economică a domniei”. Era probabil, după opinia lui I. Donat, o influență a stărilor din Ardeal, Viteazul principe fiind hotărât să pună temei și la „o dinastie ereditară proprie” (p. 205).

După pieirea dramatică a marelui voievod la 1601 avea să urmeze ceea ce I. Donat numește: *Desfacerea domeniului domnesc al lui Mihai Viteazul* (paragraful al patrulea, p. 206-210), tabelul nr. 5 (p. 207), înfățișând *Sumele încasate de domni și boieri* până la 1627, din eliberarea sau vânzarea satelor cumpărate de voievod, care se ridica la 1 490 300 asprii, provenind în cea mai mare măsură – 1 121 610 asprii de la moșneni. Tabelul nr. 6 (p. 209), înregistrează apoi *Daniile făcute de domni (1600-1625)*, din stăpînirea funciară a voievodului însumând 57 sate, cele mai multe – 54 oferite boierimii și trei mănăstirilor.

Anexele încorporează date despre *Istoricul satelor cumpărate de Mihai Viteazul în boierie* (paragraful nr. 5, p. 210-215) și *ca domn* (p. 216-236) și sunt urmate de o discuție relativ la *Plasa lui Mihai Vodă. Accepțiunea „plasă” în documente interne* (p. 236-239), care vădește că termenul în cauză nu definește o „circonscripție administrativă”, cum s-a crezut, ci se referă la o *parte de moșie* – trupul funciar aparținător unor megieși (p. 238).

Harta nr. 2, care marchează încheierea Capitolului III, cu *Satele cumpărate de Mihai Viteazul*, stă mărturie faptului că o bună parte din așezările cartate, unele de mai mică întindere, se găsesc în

zona de câmpie, supuse atacurilor oștilor străine, deci mai ușor de destabilizat, și unde procesul de pătrundere al cumpărătorilor, în special al domniei, era mai ușor de întreprins.

O privire de ansamblu asupra lucrării lui I. Donat dezvăluie faptul că ne aflăm în fața unora din cele mai ample și mai metodice cercetări pe tărâmul domeniului domnesc, dar și pe acelea ale marii boierimi, înfăptuite parcă cu mijloacele tehnicii actuale de studiu. Căci ele, deși sunt bornate în principal pe stăpânirea funciară a marilor feudali, demersul lui I. Donat se deschide către un spectru larg de probleme și teme, unele reprofilând imagini figurate greșit sau inconsistent în abordări precedente.

Conștient de dificultatea realizării unor lucrări de acest gen, care trebuiau să dea răspunsuri și la alte probleme, spre pildă la cele privind începuturile constituirii domeniului domnesc, a fiefurilor boierimii, dificil de abordat datorită inconsistenței surselor interne din secolele XIV-XV, I. Donat a urmărit ca printr-o nouă metodologie să pătrundă mai adânc vasta informație documentară utilizată, să așeze pe un temeinic fundament datele receptate din izvoarele vremilor trecute, atât cât se cunosc. Este edificator în acest sens și modul în care a fost ordonat materialul în Capitolul I, B. *Domnii Țării Românești și satele lor*, așezat în ordinea cronologică a domniilor, de la Nicolae Alexandru voievod la Mihai Viteazul sau în subcapitolul D. *Orașele domniei*, fapt ce înlesnește posibilitatea completării informației pe baza documentelor inedite sau tipărite în ultimele decenii. Menționăm în chip deosebit dania făcută la 1433 martie 15, de Alexandru Aldea mănăstirii *Bolintin*, aidoma – moșilor și strămoșilor Basarabi – și anume o jumătate din satul în care se afla lăcașul, scutindu-l de dări, tot astfel un obroc de vin, găleți de grâu și două sălașe de țigani¹.

Numărul localităților care au aparținut domeniului domnesc ar mai putea fi întregit cu părțile din *Bărbătești*, sat dispărut, aflat în perimetrul com. Nicolae Titulescu, jud. Olt, vândute de popa Dara și sătenii de acolo, lui Mihai Viteazul și fiului său Nicolae Pătrașcu, la 1600 iunie 20². Tot astfel moșia de la *Mititei*, sat de lângă Coroteni, Râmnicu Sărat, cumpărată de același domn în 1594 aprilie 5, de la Balița³ sau partea din *Peștișani*, jud. Gorj, plătită în 1599 august 4, de asemenea de Mihai vodă, lui Calotă din Cocorăști⁴ ș.a.

Volumele de documente din noua serie a Corpusului DRH, B, ca și *Cataloagele* publicate în ultimele decenii de Arhivele Statului din București sau diferite alte studii și lucrări cuprinzând acte interne din evul de mijloc, pot aduce completări sub diverse aspecte la informația utilizată de I. Donat, în volumul la care ne referim. Pentru a avea o imagine cât mai veridică asupra problemelor abodate ar trebui să le raportăm însă și la studii întocmite referitor la domeniile boierești – în ansamblul lor – la stăpânirea funciară a mănăstirilor și schiturilor din țară, la satele obștilor moșnenești în epocă, prin urmare o cercetare totală, acum mai ușor de realizat prin folosirea tehnicii calculatorului.

Pentru perioada de început a formării și existenței domeniilor boierești sau al domniei, o abordare vizând și realitățile din statul moldav de la est de Carpați sau de dincolo de munți, în Țara Făgărașului, extinsă și la situația domeniilor din Ungaria, Polonia ș.a. țări, ar aduce încă nu numai noi date dar și deschideri mai largi de orizont.

Dificultățile inerente efortului de tipărire a lucrărilor de acest fel au condus la apariția unor inadvertențe în textul de față, și anume la citarea defectuoasă a diferite toponime, la localizări ce

¹ Cf. P. Ș. Năsturel, C. Bălan, *Hrisovul lui Alexandru Aldea pentru mănăstirea Bolintin (1433)*, în RI, III (1992), nr. 5-6, p. 477-488.

² Cf. DRH, B, XI, București, 1975, p. 548-549.

³ Act la Arhivele Statului București, Documente Istorice, MCDLXXXVIII/34, copie.

⁴ Cf. DRH, vol. cit., p. 472.

tebuie amendate, la alte omisiuni. Astfel satul *Liești*, dispărut, aflat odinioară lângă Berislăvești, jud. Argeș, confiscat de Radu Paisie de la pretendentul Ivan Viezure, nu figurează în această formă în lista de la p. 132, unde în schimb poate fi întâlnit toponimul „*Licați* (lângă Berislăvești, jud. Argeș): Radu Paisie” – desigur eroare pentru forma mai înainte citată. La p. 125, la toponimul „Bălteni, probabil jud. Olt”, trebuie amintit Basarab cel Tânăr, nu „Basarab Laiotă”. La p. 127, pentru „Câmpenii de la Gârla Neagră (?)”, identificarea ar fi „Câmpenii de la Ciorogârla”, de lângă Bolintin, jud. Ilfov. La p. 141, în legătură cu partea primită de Balaur mare logofăt, trebuie citit *Bădeni*, jud. Saac (nu Băieni), iar satul confiscat de la Drăghici Gogoășe, p. 143, este *Bărbătești* (nu Băroatești). Apoi așezarea de la *Nicuia* (neidentificată la p. 170) se află în jud. Dolj, ca și *Cornățelu*, din hotar cu Bucovățul (p. 161), deci nu în „j. Olt”. În jud. Argeș a fost plasat apoi satul „Runcu” (p. 189, nr. 141), acesta fiind de fapt în jud. Gorj. În ce privește satul *Țâmburești*, din jud. Ialomița, era necesar să se precizeze că este *dispărut* (p. 138), iar lectura Tihuiești – trebuie redată în forma *Tihuleștii* de la Plopi. Pentru „Buciumeni (?)”, menționați la p. 217, ca sat neidentificat, este situat, ca și Câmpenii, pe lângă Bolintin, deci în jud. Ilfov, în timp ce *Despicații* – sat dispărut citat la p. 222, se afla în jud. Ialomița. Relativ la așezările de la *Bunești* și *Urluești* situate una lângă alta ele au aparținut jud. istoric Argeș, fiind cuprinse apoi – la 1968 – în perimetrul jud. Vâlcea, fapt ce implică unificarea indicativelor de identificare a celor două localități (p. 126 și 129). Într-o situație asemănătoare se găsesc *Goleștii* (p.131), *Mărăcineni* (p. 133) și *Vieroșul* (p. 140), care se aflau în județul istoric Muscel, încorporat la 1968 în jud. Argeș, prin umare locul unde trebuie citate acum.

Dar, în pofida unor lipsuri, inerente publicării studiilor de o atât de complexă alcătuire, volumul datorat lui Ion Donat este unul dintre cele mai prețioase daruri făcute istoriografiei naționale în pragul mileniului trei.

Constantin Bălan

MIHAI RACHIERU, *Istorie și comerț pe văile Prahovei și Teleajenului 1774-1848*, București, Edit. Silex, 1996, 134 p.

Etapă extrem de complexă în istoria societății moderne românești, perioada cuprinsă în arcul de timp dintre pacea de la Kuciuk-Kainargi și revoluția de la 1848 constituie o fază de multiple acumulări în toate planurile, cel economic nefiind cătuși de puțin lipsit de importanță. În acest context datele oferite de cercetările de istorie locală vizând evoluția unor căi de comunicații terestre (în cazul de față cele ale Prahovei și Teleajenului), precum și dezvoltările comercial-meșteșugărești înregistrate în zona administrativă aferentă acestora capătă, de aceea, o particulară importanță, contribuind la îmbogățirea incontestabilă a tabloului *global* al epocii.

Meritul, fără îndoială incontestabil, al unei asemenea lucrări, și în egală măsură migăloase întreprinderi, aparține lui Mihai Rachieru, un nume suficient de cunoscut în lumea arhivistică, actualmente directorul Direcției județene Prahova a Arhivelor Statului.

Din informațiile de care dispunem, lucrarea de față reprezintă forma, evident comprimată din rațiuni editoriale, dar și economice (acestea fiind avatarurile cărții de istorie astăzi), a tezei de doctorat a d-lui Rachieru, susținută cu mai mult timp în urmă la Facultatea de istorie din București. Suntem de aceea convingși că anumite carențe de organizare a materialului documentar, care însă nu afectează arhitectura de fond a volumului, se datorează acestei situații obiective. Monografia propriu-zisă grupează trei capitole care tratează problemele specifice ale tematicii propuse de autor, un capitol

distinct de documente, o anexă cuprinzând o serie de genealogii, concluziile de rigoare și o bibliografie destul de cuprinzătoare.

Un prim capitol, destul de documentat oferă o *Privire generală asupra istoriei județelor Prahova și Saac* (p. 7-24). Este urmărit aici de autor rolul jucat de această zonă și de populația aferentă ei într-o serie de momente însemnate ale istoriei noastre moderne, începând cu sfârșitul secolului al XV-lea și încheindu-se cu anumite aspecte particulare privind desfășurarea revoluției pașoptiste în teritoriul menționat. Tot în cuprinsul capitolului menționat autorul furnizează prețioase informații de ordin demografico-statistic ce îngăduie cititorului o mai lesnicioasă integrare a zonei prahovene în aspectele istorice de ordin mai general ale Țării Românești.

Complexele probleme de topografie și geografie istorică formează substanța capitolului II, care urmărește *Drumurile comerciale Prahova și Teleajen*. O bogată documentație, din care nu lipsește elementul inedit, îi îngăduie lui Mihai Rachieru minuțioasa reconstituire a celor două căi de circulație comercială și rutieră din epoca propusă. Este de relevat faptul că, fără a ignora dificultățile de parcurs menționate de majoritatea izvoarelor, autorul emite ipoteza curajoasă potrivit căreia în ciuda asperităților reliefului din zonă „s-a făcut comerț cu carul și căruța cu mult înainte de 1800” (p. 30); este evident aici vorba de traseul comercial al văii Prahovei.

În ceea ce privește drumul Teleajenului, din lucrare se desprinde ideea că și acesta prezenta greutăți de acces pentru vehicule, că se completa cu o serie de poteci de munte și că a beneficiat totuși de o frecventă utilizare mai ales de către mocanii transilvăneni, atât în periplurile lor de natură transhumantă, cât și în circulația interioară între cele două țări românești.

După opinia noastră, cap. III *Mărfuri și negustori. Urmări ale legăturilor economice cu sud-estul Transilvaniei* se desprinde ca cel mai dens în bogăție informațională ca și, mai ales, în pistele de investigație ulterioară pe care le sugerează. Sunt identificați numeroși dintre artizanii acestui fecund și înfloritor comerț interromănesc, sunt precizate cu acribie și minuție documentară principalele categorii de produse vehiculate în cadrul acestui flux reciproc de mărfuri. În final autorul încearcă și o serie de interesante concluzii de ordin genealogic, cât și socio-cultural, evidențiind faptul că pe lângă aspectele de ordin economic, acest comerț a avut și importante implicații în cristalizarea și întărirea conștiinței naționale a românilor de pe ambele versante ale Carpaților.

O bogată anexă documentară oferă capitolul IV, ce conține cca 33 documente, în totalitate inedite, ce ilustrează în chip armonios fondul de idei al lucrării.

În concluziile finale ale monografiei sunt subliniate potențialul și diversitatea schimburilor economice practicate pe văile Prahovei și Teleajenului, semnificația acestora pentru dezvoltarea economică generală a principatului muntean, pendulările umane permanente între cele două părți ale munților, și la urmă, dar și nu cel mai puțin important, acumulările cantitative care fac ca atare ca „schimbările politice să devină și ele – inevitabile” (p. 129).

Opinăm, totuși, că trebuie amendată formularea autorului potrivit căreia „evenimentele politice după 1821 (subl. ns. M.S.) în viața politică economică și culturală a Țărilor Române contribuie la pătrunderea negustorilor și produselor românești în circuitul economic european” (p. 128).

În realitate, procesul de puternic demaraj economic care poate fi detectat incontestabil în evoluția celor două principate are ca punct de pornire nu atât 1821, cât mai ales anul 1829 – când o dată cu prevederile Adrianopolului sunt eliminate majoritatea barierelor care zăgăzuiu dezvoltarea impetuoasă a comerțului din și spre principate. Multe din datele furnizate în anexele lucrării (vezi de pildă, comparația între anexele 9 și 11 și cele nr. 13, 19, 20, 22 – acestea din urmă vizând situația de după 1829) întăresc cu prisosință această aserțiune a noastră.

Aceste observații de natură mai ales metodologică-teoretică nu afectează însă – și o susținem cu convingere – meritele incontestabile ale lucrării prezentate aici. Întărind cu noi dovezi susținerile predecesorilor în această problematică, îmbogățind cu numeroase date noi fondul documentar asupra

acestei perioade, deschizând prin aceasta și noi piste și canale de investigație și analiză, lucrarea lui Mihai Rachieru răspunde cu prisosință nevoilor istoriografiei noastre de a spori cercetarea asupra perioadei în discuție, de multe ori controversată încă. Nu putem încheia fără a expune aici cuvântul nostru de prețuire și recunoștință pentru editura Silex și entuziaștii săi promotori. Într-o epocă în care rentabilitatea și interesul mercantilor joacă, vai, un rol atât de esențial, preocuparea de a încuraja prin editare (și nu numai cu volumul de față) cercetarea autohtonă de profil, binemerită respectul și prețuirea noastră.

Marian Stroia

HARALD ROTH, *Kleine Geschichte Siebenbürgens*, Köln, Weimar, Wien, Böhlau Verlag, 1996, 198 p.

După câteva istorii ale Transilvaniei apărute în deceniile din urmă, dominate de vechiul demon al controverselor naționale și naționaliste – între care disputa între contestatarii și adepții continuității dacoromane a ocupat și mai ocupă un loc de frunte, fără ca majoritatea istoricilor implicați să sesizeze caducitatea ei politică în condițiile de azi –, microsinteza lui Harald Roth încearcă și, în parte, reușește, să se distanțeze de punctele de vedere partizane. Țelul declarat al lucrării este să atragă atenția cititorilor de limbă germană asupra „problematicii pe care o comportă inserarea istoriei unor regiuni pluri-etnice în istoria statelor naționale moderne” (p. 7). O istorie lipsită de pretenția de a expune ultimul „adevăr istoric”, dar care tinde să înfățișeze, „în spiritul toleranței”, trecutul acestei regiuni situate „la punctul de întretăiere între Europa central-răsăriteană și cea sud-estică” (p. 7). Cartea oferă o sinteză sobră, care își concentrează expunerea fenomenelor politice și instituționale, și care reușește să salveze, în linii generale, echidistanța pe care și-a propus să o respecte.

Opt capitole își împart materia istorică: descrierea geografică a Transilvaniei; antichitatea și migrațiile; Transilvania în regatul medieval al Ungariei; Transilvania principat autonom; Transilvania provincie a monarhiei habsburgice; Transilvania în vremea dualismului austro-ungar; Transilvania ca parte a României; starea cercetărilor cu privire la Transilvania.

Cu drept cuvânt istoricul afirmă că, dată fiind situația demografică neechivocă din Transilvania de astăzi, „nu mai e cazul să fie utilizată istoria pentru legitimarea stăpânirii” (p. 23); ceea ce ar putea deschide calea spre discutarea fără patimă a problemei continuității și a altor teme controversate.

Deși intenția echidistanței – cum am afirmat – e nefindoelnică, unele goluri de informație sau deformări de optică istorică îndătinată provoacă alunecări de la obiectivul propus. Se impun așadar unele rectificări și adăugiri. La paginile consacrate reconstituirii voievodatului transilvan, așezării secuilor și sașilor și organizării provinciei în secolele XII-XIII, se cuvine rectificată afirmația potrivit căreia până la sfârșitul secolului XIII nu apare menționată „o entitate de români organizată politic” (p. 35). Încă de la începutul secolului, „țara” românilor din vecinătatea așezării cavalerilor teutoni și unitățile militare românești sunt menționate de izvoare.

Cea mai probabilă explicație a neconstituirii unei „natio valachica” în Transilvania trebuie căutată în politica regilor angevini care, desăvârșind o tendință transparentă încă în vremea ultimilor regi arpadieni, au anihilat autonomiile teritoriale românești (Selbstverwaltungsgebiete), bază a „națiunilor constituționale” (Hațeg și Maramureș sunt cazurile cele mai lesne de urmărit). Pe această

bază, pregătită de evoluția din secolele XIII-XIV, s-a constituit în secolul al XV-lea „fraterna unio trium nationum”.

Corect expuse sunt limitele impuse „toleranței” religioase de constituția Principatului, care a acordat confesiunii ortodoxe statut doar de religie „tolerată”, nu „receptă”, ceea ce lipsea de unele drepturi esențiale pe aderenții ei ecleziastici și laici (p. 55). Dacă e adevărat, cum susține autorul, că personalitatea lui Mihai Viteazul a fost obiectul unei „retroproiectări” a istoriografiei naționale din secolul al XIX-lea, în ceea ce privește acțiunea de unificare a românilor, în schimb e inexactă afirmația că voievodul, în timpul stăpânirii sale în Transilvania, „nu a întreprins aproape nimic, care ar indica un efort în direcția recunoașterii românilor ca atare sau a ortodoxiei ca o comunitate religioasă receptă” (p. 60-61). Există suficiente date documentare care contrazic afirmația autorului.

Dacă adoptăm punctul de vedere modern, demografic, formula de „Țară Românească” aplicată Transilvaniei e acceptabilă, întrucât sursele, cel puțin din secolul XVI, atestă precumpănirea demografică a românilor (p. 71). Statul, desigur, nu era românesc, ba chiar dimpotrivă, a fost alcătuit de națiunile privilegiate prin excluderea românilor de la drepturi politice.

Clar și exact prezentată e evoluția Principatului sub stăpânire habsburgică, îndeosebi situația românilor, efortul lor de eliberare socială și națională. Nu este exact că Dimitrie Cantemir e printre primii care au formulat teza romanității și continuității românilor (p. 89) și nici că „numele comun de popor român” a devenit curent doar în secolul al XIX-lea (p. 90).

Observații similare se impun și în ceea ce privește istoria modernă și contemporană.

Oricum, lucrarea e binevenită întrucât constituie un pas însemnat în direcția cercetării obiective a unui trecut foarte controversat, a cărui cercetare, desprinsă de considerente politice actuale, se cuvine încurajată.

Șerban Papacostea

JEAN-FRANÇOIS THOMAS, *Simone Weil, Edith Stein. Nefericire și suferință*, Iași, Edit. Ars Longa, 1996, 238 p.

Volumul este dedicat „În memoria celor Drepti, omagiu lui Elie Wiesel” (născut la Sighetul Marmăției, județul Maramureș – n.n).

Edith Stein – beatificată la 1 mai 1987 de Papa Ioan-Paul al II-lea la Köln și Simone Weil (moartă la 24 august 1943, la Ashford, de tuberculoză pulmonară, spre deosebire de Edith Stein și sora ei Rose, care au dispărut în camera de gazare de la Auschwitz – Birkenau la 9 august 1942, unde a fost încarcerat și Elie Wiesel, în prezent stabilit în S.U.A.) – sunt două femei victime ale chinurilor celei de-a doua mari conflagrații mondiale (1939-1945). Ele sunt femei-filosof ce nu cultivă suferința în sine – subliniază Jean François Thomas –, ci „înfruntă, lucid, realitatea acesteia ușurându-se de greutatea ei prin compasiune, dăruindu-se în mod personal, recunoscând în suferință calea ce le e rezervată”.

În volumul prezentat, împărțit în cinci părți, cu „Sigle și abrevieri”, „Introducere”, „Concluzii”, două „Anexe” cu jaloane biografice ale lui Simone Weil și Edith Stein, „Note”, precum și o vastă „Bibliografie” de specialitate, suferința devine astfel nu înțelepciunea lor, ci „mama” înțelepciunii, aceea care dezvăluie lumi necunoscute, nefericiri nebănuite, tot cortegiul suferințelor omenești, al nenorocirii celor sărmani din prajma și din timpul celui de-al doilea război mondial.

Ioan Babici

„REVISTA ISTORICĂ” publică în prima parte studii, note și comunicări originale, de nivel științific superior, în domeniul istoriei vechi, medii, moderne și contemporane a României și universale. În partea a doua a revistei, de informare științifică, sumarul este completat cu rubricile: Surse inedite, Probleme ale istoriografiei contemporane, Opinii, Viața științifică, Recenzii, Note, Buletin bibliografic, Revista revistelor, în care se publică materiale privitoare la manifestări științifice din țară și străinătate și sunt prezentate cele mai recente lucrări și reviste de specialitate apărute în țară și peste hotare.

NOTĂ CĂTRE AUTORI

Autorii sunt rugați să trimită studiile, notele și comunicările, precum și materialele ce se încadrează în celelalte rubrici, dactilografiate la două rânduri, trimerile infrapaginale fiind numerotate în continuare. De asemenea, documentele vor fi dactilografiate, iar pentru cele în limbi străine se va anexa traducerea. Ilustrațiile vor fi plasate la sfârșitul textului. Rezumatele vor fi traduse de autori în limbi de circulație internațională. Responsabilitatea pentru conținutul materialelor revine în exclusivitate autorilor. Manuscrisele nepublicate nu se restituie. Corespondența privind manuscrisele, schimbul de publicații se va trimite pe adresa redacției, B-dul Aviatorilor, nr. 1, București – 71247.

REVISTE PUBLICATE ÎN EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE

REVISTA ISTORICĂ

REVUE ROUMAINE D'HISTOIRE

REVUE DES ÉTUDES SUD-EST EUROPÉENNES. Mentalités – Civilisations
THRACO-DACICA

DACIA – REVUE D'ARCHÉOLOGIE ET D'HISTOIRE ANCIENNE.

NOUVELLE SÉRIE

STUDII ȘI CERCETĂRI DE ISTORIE VECHĂ ȘI ARHEOLOGIE

MATERIALE ȘI CERCETĂRI ARHEOLOGICE

STUDII ȘI CERCETĂRI DE NUMISMATICĂ

BULETINUL SOCIETĂȚII NUMISMATICE ROMÂNE

ARHEOLOGIA MOLDOVEI

ARHIVELE OLTENIEI

ARHIVA GENEALOGICĂ

EPHEMERIS NAPOCENSIS

ARS TRANSILVANIAE

ANUARUL INSTITUTULUI DE ISTORIE, CLUJ-NAPOCA

ANUARUL INSTITUTULUI DE ISTORIE „A. D. XENOPOL”, IAȘI

STUDII ȘI MATERIALE DE ISTORIE MEDIE

STUDII ȘI MATERIALE DE ISTORIE MODERNĂ

DIN SUMARUL NUMERELOR VIITOARE

Ostaticii în relațiile daco-romane.

Conquista și reconquista peruana.

Țările Române și Marea Neagră în a doua jumătate a secolului al XVI-lea.

Imperiul spaniol – etapele destrămării sale.

Două familii de „clienți” domnești în Moldova secolului al XVII-lea.

Armata otomană la începutul secolului al XVIII-lea.

Situația economică și socială în Țara Românească în prima jumătate a secolului al XVIII-lea.

Structura domeniului boieresc.

Rapoarte diplomatice americane (1806-1829).

Aspecte ale istoriei militare a poporului român în Revoluția de la 1848.

Tranziția către modernitate în viziunea contemporanilor (secolul al XIX-lea).

Independența României și Italia.

Oamenii de știință și viața politică a României.

Tratatele de pace și perioada primei conflagrații mondiale.

Cooperarea românească interbelică între deziderat și realitate.

I. C. Filitti: Pagini de jurnal.

Mișcarea legionară și extrema dreaptă europeană (1927-1933).

Poziția statelor europene față de războiul italo-etioopian văzută de diplomația S.U.A.

O alternativă de colaborare în interiorul Axei (1941-1944).

Documente diplomatice franceze inedite.

Toponimie și demografie istorică.

Calculatorul și metoda cantitativă în cercetarea istoriei.

O nouă direcție de cercetare: băncile de date istorice.

ISSN 1018 – 0443

43 356

Lei 6 000