

## TRAFICUL FLUVIAL-MARITIM ÎN APELE ROMÂNEȘTI ȘI IMPORTANȚA SA ÎN DEZVOLTAREA ECONOMICĂ A ȚĂRILOR ROMÂNE

Drd. Andreea ATANASIU-CROITORU\*

---

The Fluvial and Maritime Traffic in the Romanian Waters and his Importance in the  
Economical Development of the Romanian Countries

**Abstract:** The development of the commerce and of the navigations ways entails the villages and cities apparition and blowing. All this communities were increased by the permanently products changes between the two shores of the Danube and, also with archipelago markets and with the Mediterranean shores. The fluvial and maritime commerce was, of course, encouraged by the local communities. Over the Danube for example, were villages or cities, any way, harbors from each part of the shore. These cities are pairs and develop over the ears commerce one of each other. Also, they has a strategically importance in our history. The maritime harbors from the Black Sea known from the ancient times continued to be very important cities in the international and national commerce. So, the Romanian Countries look for increasing the maritime traffic not only from the bigger and bigger access of the foreign ships in the Romanian harbors, but also, from a very large number of the Romanian ships which are navigated under national flag.

**Keywords:** commerce, navigation, Danube, Black Sea, Romanian Countries.

---

*Porturi la Dunăre și în Marea Neagră în secolele XIV-XV<sup>1</sup>*

Dezvoltarea comerțului și a mijloacelor de navigație a atras după sine, în mod firesc, apariția și dezvoltarea unor târguri și orașe. Ele au fost favorizate de schimburile permanente de produse între cele două maluri ale Dunării, cu piețele din arhipelag și de pe coastele Mediteranei<sup>2</sup>. Acest comerț dunărean a fost facilitat de faptul că pe întreg cursul fluviului au existat tot timpul așezări omenești de seamă, atât pe un mal cât și pe celălalt. Este interesant faptul că aceste așezări au apărut perechi, una pe un mal, corespunzându-i alta pe malul celălalt. În fața Rusciukului, vechea Sextanta Prista a romanilor, a stat Giurgiu; în fața Turtucaiei, Oltenița; străvechiului Durostorum – Dârstorul românesc – i-a

---

\* Expert muzeograf Muzeul Marinei Române.

<sup>1</sup> Studiu publicat în Andreea Atanasiu, *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră în Evul Mediu românesc*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2006, p. 101-106.

<sup>2</sup> Nicolae, Bârdeanu, Dan, Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române*, vol. I, *Din cele mai vechi timpuri până la 1918*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979, p. 99.

corespuns așezarea de la Lichirești, iar mai târziu, Călărași. Hârșova și-a avut perechea în Orașul de Floci de la Gura Ialomiței – străveche așezare a Țării Românești, de dinaintea întemeierii statului, iar în fața Măcinului a fost Brăila<sup>3</sup>.

Aceste orașe-porturi au avut și o importanță strategică, ca de pildă, Cetatea Severinului zidită în prima jumătate a secolului al XIII-lea. Calafatul, în schimb a reprezentat un important punct de reparare și întreținere a navelor servind scopurilor economice și militare ale statului românesc dintre Carpații Meridionali și Dunăre<sup>4</sup>. Un loc strategic în istoria Munteniei a revenit și Cetății Turnu, situată la confluența Oltului cu Dunărea. Menționată documentar încă din secolul al XIV-lea, ocupată de otomani dar eliberată în mai multe rânduri, a devenit raia turcească din 1417<sup>5</sup>.

Și orașul-port Giurgiu își leagă dezvoltarea medievală de activitatea lui Mircea cel Bătrân. Prima mențiune documentară despre această cetate datează din 1402. Ridicată de Mircea cel Bătrân la sfârșitul secolului al XIV-lea pe o insulă a Dunării, aproape de malul românesc și de așezarea civilă cu același nume, cetatea era unită cu țara cu un pod de lemn, avea ziduri puternice și turnuri de apărare<sup>6</sup>.

Pe malul drept al Dunării, domnii Munteniei au stăpânit și puternica cetate a Silistrei al cărei punct strategic nu a scăpat nici otomanilor și, cu atât mai puțin, domnitorilor români. Mircea cel Bătrân, în al cărui titlu, cetatea apare, menționată în mod deosebit, aflându-se permanent în centrul evenimentelor din epoca sa. El a depus eforturi susținute pentru a o păstra disputând-o cu otomanii tot timpul domniei. Situat la vărsarea Ialomiței în Dunăre, Orașul de Floci a cunoscut o prosperitate deosebită în primele secole ale evului mediu dezvoltat<sup>7</sup>.

O importanță aparte în traficul maritim din Europa medievală răsăriteană a avut-o portul Brăila, punct de descărcare a navelor italiene care aduceau mărfuri din Orient și, totdată, încărcău pentru Apus produsele locale. Pentru 1420, un călător menționează prezența corăbiilor și galioanelor din regiunile aflate sub dominația Imperiului otoman<sup>8</sup>, care și sub raport economic începuse deja să culegă roadele victoriilor militare în zona Dunării de Jos și a Mării Negre.

Așezarea Vicina, puternic centru urban așa cum apare din reconstituirea datelor, a fost semnalată, pentru prima dată de izvoarele bizantine de la sfârșitul

---

<sup>3</sup> C.C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila din cele mai vechi timpuri și până astăzi*, Editura Științifică, București, 1968, p. 35.

<sup>4</sup> Petre George, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, Editura Militară, București, 1991, p. 45.

<sup>5</sup> *Călători străini despre Țările Române*, vol. I, Editura Științifică, București, 1968, p. 112.

<sup>6</sup> C.C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila din cele mai vechi timpuri și până azi*, Editura Științifică, București, 1968, p. 48.

<sup>7</sup> P. George, I. Bitoleanu, *op. cit.*, p. 45.

<sup>8</sup> *Călători străini...*, I, p. 30.

secolului al XI-lea și apoi, destul de des, din secolul al XIII-lea până la jumătatea secolului al XIV-lea, în portulane și acte comerciale ale vremii. Controversată este însă, localizarea sa în legătură cu care s-au emis ipoteze atât de diferite, încât sunt greu de conciliat. În unele studii și hărți este plasată în apropiere de Isaccea, altele mai noi, o identifică cu cetatea descoperită în insula Păcuiul lui Soare (în apropiere de Ostrov)<sup>9</sup>.

După încetarea administrației genoveze la Licostomo, localizarea așezării era apreciată de unii cercetători, la gura brațului Chilia<sup>10</sup>, preponderența economică și politică în această regiune a fost preluată de Chilia Veche din Deltă, stăpânită de domnii Munteniei, și de Chilia Nouă, de pe malul stâng al Dunării, posesiune a domnilor moldoveni<sup>11</sup>. Însă, pentru secolele XIV-XV, Chilia era un centru important de redistribuire a produselor orientale spre diferitele centre din Estul și Centrul Europei. Principalii ei furnizori erau negustorii genovezi. Acest oraș-port era căutat, foarte probabil și de caravanele negustorilor tătari din Hoarda de Aur, care sporeau prin activitatea lor, comerțul cu mărfuri orientale pe rutele terestre conectate la Dunăre<sup>12</sup>.

În prima jumătate a secolului al XV-lea aflați în Moldova, călătorii străini menționau acele corăbii care, făcând comerț, treceau venind din Constantinopol, prin Chilia și Cetatea Albă unde se afla o schelă și un far pentru orientarea navelor<sup>13</sup>. Însă, așa cum am văzut, în 1484, Baiazid rupe Moldovei, Chilia și Cetatea Albă care devin importante capete de pod în expansiunea otomană spre Moldova și Estul Europei<sup>14</sup>. În 1486 se va încheia pacea moldo-otomană urmată de stabilirea hotarelor acestor două circumscripții de către padișah. Din acest moment, comerțul celor două orașe se va face sub stăpânirea otomană<sup>15</sup>.

În privința vechiului port maritim Tomis, știri cu privire la adoptarea de către acesta a numelui Constanța apar în *Cronica* lui Skylitzes-Cedren, *Historiorum Compendium*, (vol. II, Bonn, 1839) sub forma Konstanela. La pagina 401 a *Cronicii* se vorbește de sosirea la Dristra a unor soli din Kostanela și din „celelalte cetăți de peste Dunăre.” Solii veneau aici pentru a-i cere iertare lui Ioan Tzimiskes pentru greșelile pe care le-ar fi făcut locuitorii acelei așezări față de împăratul bizantin. Aceste fapte se petreceau în vara lui 971.

<sup>9</sup> Petre Diaconu, *Despre localizarea Vicinei*, în „Pontica”, III, 1970, p. 287.

<sup>10</sup> Octavian Iliescu, *Localizare a vechiului Licostomo*, în „Studii”, 1972, nr. 5, p. 435.

<sup>11</sup> P. George, I. Bitoleanu, *op. cit.*, p. 44.

<sup>12</sup> M. D. Popa, *Aspecte ale politicii internaționale a Țării Românești și Moldovei în timpul lui Mircea cel Bătrân și Alexandru cel Bun*, în „Revista de Istorie”, tom 31, nr. 2, 1978, p. 263.

<sup>13</sup> *Călători străini...*, I, p. 31.

<sup>14</sup> I. Chirnoagă, *Din istoria Moldovei de Sud-Est și semnificația noțiunii de Bugeac*, în „Revista de Istorie”, tom VI, 1995, nr. 7-8, p. 636.

<sup>15</sup> Mihai Maxim, *Teritoriul românesc sub administrație otomană în secolul XVI*, în „Revista de Istorie”, 1983, 8, p. 815.

Începând din acest an, vreme de trei secole, numele orașului nu va mai fi amintit de nici o altă sursă literară. Numele Constanței re apare sub forma Constanza de abia în 1313, marcat pe o hartă nautică efectuată de celebrul cartograf Pietro Visconti. De acum încolo, numele orașului nu va lipsi din nici una din hărțile folosite de marinari.

Cu privire la un alt mare port al Mării Negre, Mangalia, Walerand de Wavrin scria că „portul este ocrotit de un zid puternic care înaintează în mare și are o latură de 30 sau 40 de picioare, și marea și portul se află acum între zid și țarm...dar acum acel zid este stricat și dărâmat în multe locuri așa că multe vase se zdrobesc acolo împinse de futună”<sup>16</sup>. Nefiind apărat împotriva furtunilor din cauza faptului că portul era deschis, cu timpul, locul de acostare a fost înămolit. Accesul navelor în portul Mangalia s-a rărit, micșorându-i din însemnătate<sup>17</sup>.

La 50 km de Bazargic și la 15 km de Balcic, se află orașelul Cavarnea, situat pe un podiș de 100 de metri de la nivelul mării și la 3 km de portul cu același nume. Valea și râul Cavarnei duc în Pont. În port era pe vremuri colonia Bizone, distrusă într-un cutremur în secolul I d.C.<sup>18</sup>

Cea mai veche mărturie despre existența Cavarnei, o dau portulanele italiene dintre 1318-1580, în care orașul e numit Gavarna, Camarna, Ganarna. Altă mențiune o găsim prin 1320, cu ocazia unei liste a posesiunilor Patriarhiei din Constantinopol. Din ea înțelegem că orașul Cavarnea a existat în mod indubitabil în secolul al XIV-lea, dacă exista sigur în acel veac, presupunem c-a existat și în cele anterioare, secolele XII și XIII<sup>19</sup>.

Pierderea de către Țările Române a litoralului maritim dobrogean și a principalelor porturi de la Dunăre, în frunte cu Brăila, instaurarea stăpânirii turcești asupra cetăților-porturi moldovenești din Deltă și de pe țărmul Mării Negre, au încetinit considerabil, dezvoltarea noastră economică și politică. După căderea Constantinopolului, către sfârșitul secolului al XV-lea, legăturile cu principalele puteri navale ale vremii Bizanțul, și mai ales cu Genova și Veneția, se întrerup aproape total. Dominația otomană consolidată la începutul secolului al XVI-lea, a transformat timp de peste 3 secole, Moldova și Țara Românească în surse de aprovizionare ale capitalei de pe malurile Bosforului.

### *Importanța comercială a porturilor românești în secolele XVI-XVII<sup>20</sup>*

---

<sup>16</sup> *Călători străini...*, I, p. 31.

<sup>17</sup> N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 60.

<sup>18</sup> C. Mărculescu, *Cavarnea medievală și modernă*, „Analele Dobrogei”, Revista Societății Culturale Dobrogeane, Editura „Glasul Bucovinei”, Cernăuți, an XVII, 1936, p. 5.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> Studiu publicat în Andreea Atanasie, *Importanța comercială a porturilor românești în secolele XVI-XVII*, în „Lucrările sesiunii jubiliare de comunicări științifice cu participare internațională – 130 de ani de învățământ de marină” (BȘANC), Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 2002, p. 216-220.

Porturile dunărene, legate de comerțul otoman și înainte de cucerirea Mării Negre, sunt tot mai strâns atașate economiei otomane, cu atât mai mult cu cât, începând din a doua jumătate a secolului XVI, accentuarea dependenței vasalice a Principatelor românești față de Poartă și integrarea lor economică, fac din cursul Dunării o cale de transport de primă importanță pentru nevoile de aprovizionare, militare și civile ale imperiului. Pentru otomani porturile de la Dunărea de Jos îndeplineau o întreită funcție: erau debușee pentru producția agro-animalieră și meșteșugărească a hinterlandului, locuri de tranzitare (dar și de desfacere) a mărfurilor provenite din comerțul terestru al Imperiului Otoman cu întreg spațiul european și centre de import și export în cadrul comerțului maritim al imperiului<sup>21</sup>.

Majoritatea transporturilor pe apă se făceau pe corăbiile otomane, în timp ce corăbiile românești care nu fuseseră confiscate de turci erau folosite la transporturi spre punctele de transbordare a produselor în corăbiile de mare. Nicolae Iorga spune că transporturile spre punctele de îmbarcare se făceau cu „lunții românești și cu plata vâslașilor”<sup>22</sup>. Din porturile maritime mărfurile plecau cu nave turcești, românești dar și străine, așa cum reiese din Kanunnamele. Otomanii au utilizat în traficul maritim mai multe tipuri de corăbiile, unele devenind un produs al transformării celor bizantine, ca: sandal, nasad, donbaz - nave cu două catarge. În secolul al XV-lea tipurile de nave denumite: cog și carrak, erau familiare locuitorilor de pe malul vestic al Mării Negre. Cu acordul autorităților otomane, negustorii raguzani au fost prezenți în secolul al XVI-lea și chiar în secolul al XVII-lea, cu navele lor, în Marea Neagră. În ceea ce privește corăbiile românești, acestea n-au lipsit din traficul maritim, dar „circulau sub pavilion turcesc fiind nevoite să servească interesele puterii suzerane”<sup>23</sup>.

În pofida restricțiilor impuse de monopolul otoman asupra navigației, Țările Române reușeau să transporte produse și spre piețele apusene, pe calea apei. Diferiți dregători erau proprietari de nave maritime mari cu care transportau produse autohtone în țările mediteraneene. În instrucțiunile trimise de Veneția reprezentantului său din Constantinopol, la 24 ianuarie 1622, se arată că mărfurile ce veneau din Țara Românească se vor bucura și în viitor de un bun tratament.

Examinarea sortimentelor de mărfuri consemnate în Kanunnamelele centrelor comerciale dunărene din a doua jumătate a secolului XVI, arată că ponderea o dețineau cele care satisfăceau nevoile curente ale populației, în

<sup>21</sup> Anca Popescu. *Circulația mărfurilor la Dunărea de Jos reflectată în Kanunnamele (a II-a jumătate a secolului al XVI-lea)*, în „Revista de Istorie”, Serie Nouă, tom VI, nr. 3-4, 1995, p. 257-258.

<sup>22</sup> Nicolae Iorga, *Istoria comerțului românesc*, Epoca Nouă, Tipografia „Tiparul românesc”, Ediția a II-a, București, 1925, II, p. 209.

<sup>23</sup> Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă (1895-1995)*, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1995, p. 27.

special în ceea ce privește alimentația oamenilor și animalelor. Produsele de lux și mirodeniile sunt menționate cu o frecvență incomparabil mai mică<sup>24</sup>. Cerealele (grâu, orz, mei, secară) apar la încărcare în toate porturile, mai puțin la Giurgiu și Hârșova. Ele erau vândute pe piețele locale sau transportate spre alte locuri de-a lungul fluviului sau îmbarcate pe corăbii maritime și expediate la Istanbul și Trapezunt (Trabzon). În secolul al XVI-lea, spațiul românesc constituia un rezervor de cereale pentru aprovizionarea nu numai a Istanbulului dar și pentru Sinop sau Tripoli, pe țărmul Siriei. Dinspre teritoriile balcanice ajungea la schelele dunărene, orezul (menționat la Semendria, Nicopole, Rusciuc). Acesta era un articol provenit din regiunile anatoliene. Fructe proaspete și legume sunt menționate din abundență pe segmentul Turnu, Rusciuc, Giurgiu, Silistra și Hârșova. Sporadic, legumele apar în regulamente pentru Semendria, Vidin și Nicopole, iar fructele în cele ale porturilor Brăila, Tulcea, Isaccea, Măcin, Karahman. În regulamentul portului Nicopole se precizează că legumele și fructele (mai ales merele) proveneau fie din Țara Românească, fie din insulele dunărene învecinate<sup>25</sup>.

Se făcea, evident, comerț și cu animale, care treceau în număr mare prin toate porturile otomane de la Dunăre, dinspre țările române spre provinciile balcanice și spre capitala imperiului. De pildă, la Chilia oile și bovinele provenind din Moldova sau Țara Românească erau cumpărate pentru aprovizionarea Istanbulului. Din Țara Românească se aduceau oi la Nicopole, Turnu și Brăila, cai la Vidin, Rahova, Turnu și Giurgiu, bovine la Vidin, Rahova și Turnu și păsări la Nicopole și Rusciuc. Grăsimile (seul, în primul rând, dar și untul), mierea și brânza sunt menționate în toată cvasitotalitatea centrelor dunărene. Excepție fac Isaccea, Tulcea, Măcin pentru miere și brânză și Turnu pentru ultimul articol. În multe porturi grăsimile (animale, în general) erau aduse din Țara Românească, pentru acest import fiind specificată aplicarea vamei<sup>26</sup>. Seul era un articol foarte solicitat pe piața otomană pentru bucătăria imperială și pentru flotă, el fiind folosit și la unsul corăbiilor. Mierea apare, de cele mai multe ori, în cadrul aceluiași dispozitiv fiscal ca și seul. Importul de miere din Țara Românească se făcea în porturile: Vidin, Giurgiu, Rusciuc, Brăila. Abundența mierii românești e un leit-motiv al relatărilor călătorilor străini din secolele XVI-XVII. Ea era foarte căutată pe piața de la Istanbul dar și în alte centre europene ale imperiului, constituind un articol caracteristic al comerțului Principatelor române cu Orientul<sup>27</sup>. După spusele lui Savori mierea de albine și ceara urmau un traseu de uscat la Ragusa unde erau transportate pe Dunăre, cu bărcile, spre

---

<sup>24</sup> A. Popescu, *op. cit.* p. 258.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 259-261.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 263.

<sup>27</sup> Paul Cernovodeanu, *Imaginea țărilor române la călătorii străini din secolele XIV-XVIII*, în „Revista de Istorie”, 2/1972, p. 2360.

porturile Constanța și Varna, de unde, cu corăbiile maritime, ajungeau la Constantinopol și, apoi, la Ancona<sup>28</sup>.

În porturile Moldovei și Țării Românești exista și un comerț de tranzit cu mărfurile care soseau din Polonia, Austria, Ungaria și Transilvania pentru Imperiul Otoman sau din imperiu către aceste țări<sup>29</sup>. De exemplu, în fiecare an veneau de la Constantinopol, 1.000-1.200, până la 1.500 de vase cu vin de Candia. Cea mai mare parte din acest vin, aproape două treimi, era încărcat la Chilia și dus cu căruța prin Moldova până-n Polonia, se arată într-un document din 19 septembrie 1571. În același timp, mari cantități de vin erau obținute din podgoriile locale, iar ele circulau pe Dunăre de la un mal la altul, de la un port la altul. Dinspre teritoriile otomane treceau vinuri spre Țara Românească la Rahova, Turnu, Nicopole (prin Izlaz), Rusciuc (prin Giurgiu), Hârșova (prin Orașul de Floci) și Karaharman. În sens invers, din ținuturile românești, soseau butoaie sau burdufuri cu vin la Nicopole (unde e menționată vama), Silistra și Brăila. În porturile de la Dunărea de Jos ajungeau și vinuri din alte regiuni ale Imperiului Otoman, la Chilia soseau vinurile regiunilor bulgare ale Mesembriei și Varnei sau de pe coasta albaneză a Valahiei. Vinuri scumpe și renumite de Malvasia sau Modon, din sudul Peloponesului sunt menționate la Chilia și Brăila. Tot la Brăila era adus din Creta, de negustorii venețieni, vinul din regiunea Malevizi. Trebuie spus că nici vinurile noastre nu erau mai prejos, adevăr care reiese din numeroasele referiri ale călătorilor străini cu privire la calitatea celebrului „vinum valahicum”<sup>30</sup>.

Sarea românească, considerată ca fiind de cea mai bună calitate și, de aceea, foarte solicitată, este menționată de toate regulamentele schelelor Dunării Inferioare, mai puțin în cele ale Hârșovei, Karaharmanului și Chiliei. În scopul obținerii unei cantități cât mai mari, Poarta introduce între obligațiile economice ale Țării Românești (în ultimii ani de domnie ai lui Radu Paisie) livrarea unei cantități de sare în contul haraciului.

O imagine de ansamblu privind activitatea comercială și traficul maritim în porturile dobrogene o surprinde Portelli în *Descrittione del Mar Nero e dell Tartaria*, text din 1634, păstrat azi în fondul Kinski al Bibliotecii Universale din Praga. Lucrarea vorbește despre comerțul care se făcea în zonă, cu miere, ceară, sare, unt, caviar, piei de boi și bivoli, în direcția Italia, Anglia și Franța. Autorul enumeră cu precizie punctele de escală de pe litoral și confirmă că între acestea se efectua și o navigație de cabotaj<sup>31</sup>.

Marile absențe în comerțul schelelor dunărene din secolul al XVI-lea sunt mirodeniile (piper, cuișoare, ghimbir, scorțișoară). În Kanunnamelele din a doua jumătate a secolului al XVI-lea, ele sunt menționate doar la Semendria,

<sup>28</sup> Ștefan Pascu, *Petru Cercel și Țara Românească la sfârșitul secolului XVI*, Sibiu, 1994, p. 180.

<sup>29</sup> N. Bârdeanu, D. Nicolaescu *op. cit.*, p. 72.

<sup>30</sup> A. Popescu, *op. cit.*, p. 265.

<sup>31</sup> V. Ciorbea, C. Atanasiu, *op. cit.*, p. 27.

Vidin și Nicopole. La care se adaugă două mențiuni la Giurgiu în anii 1506 și 1515, una la Chilia în 1504 și tot una la Tulcea, în 1505<sup>32</sup>. Stofele, la rândul lor, se găsesc într-un număr sărac de sortimente fiind în esență de două categorii: postavuri groase obișnuite și stofe scumpe de mătase (Kumas). Porturile Hârșova, Brăila, Karahman și Chilia erau puncte de iradiere a comerțului brașovean de postav. Stofele de lux veneau, în general, dinspre mare, cu corăbiile la Chilia, Karaharman, Tulcea, Isaccea și Măcin, Brăila și Hârșova. Articole de îmbrăcăminte circulau mai ales pe direcții transdanubiene: de la Adrianopol la Brusa (prin centrele sud-dunărene), spre nordul Dunării și dinspre Țara Românească spre centrele otomane de pe ambele maluri ale fluviului. Asemănătoare e circulația articolelor de încălțăminte (sandale, papuci, cizme)<sup>33</sup>.

Comerțul cu piei (de oaie, capră, bivol) era însă, înfloritor, fapt consemnat în multe documente. De pildă, un act din 7 octombrie 1583, informează că domnul Moldovei, Petru Șchiopul (1574-1591) a protestat către bailul Veneției din Constantinopol, cu privire la faptul că guvernatorul venețian din insula Cerigos (Kythera) a sechestrat o corabie a unui negustor moldovean care transporta piei de bou. Corabia fusese prinsă de furtună la ieșirea din Marea Egee și aruncată spre insula Cerigos. În 1584 o corabie a marelui vameș al Moldovei pleca spre Veneția încărcată cu 12 000 piei de bou, lână și ceară<sup>34</sup>. În același timp erau exportate și blănuri de lup, vulpe și jder în Țara Românească din Vidin, Nicopole, Silistra și Hârșova<sup>35</sup>.

O altă categorie de mărfuri au fost metalele: fier, aramă, oțel, cositor. De pildă, cuțite de fier, renumitele „cuțite valahe” ajung la Rahova, Nicopole și Brăila. Acestea erau cunoscute la mijlocul secolului al XVI-lea pe piețele din Adrianopol și până în sudul Anatoliei sau în Egipt. Foarte des întâlnit în regulamentele centrelor dunărene este lemnul, fie sub formă neprelucrată (bușteni), fie cherestea. De asemenea, pe piețele de la Vidin, Rahova și Nicopole, Giurgiu, Brăila, Tulcea, Isaccea, Măcin și Chilia e semnalat comerțul cu robi.

Mare parte din mărfuri erau transportate cu vase românești, cu atât mai mult cu cât, odată intrate sub monopol otoman, țările române erau obligate să efectueze tot mai multe corvezi pentru Poartă cu navele proprii existente pe Dunăre și cu vâslași români<sup>36</sup>. Un firman turcesc din 1565, adresat domnului Moldovei prevedea obligația pentru acesta de a transporta „50 de mii de kile de orz, cu corăbiile la Constanța, iar alte 50 de mii, pe Dunăre în sus, la Belgrad”<sup>37</sup>. În 1566, în numai patru luni, au fost date patru ordine similare în vederea efectuării unor astfel de corvezi. În 1579 și 1580 turcii au cerut, pentru lungul

---

<sup>32</sup> A. Popescu, *op. cit.*, p. 267.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 269.

<sup>34</sup> A. Doboși, *Relațiile comerciale ale Principatelor române cu Veneția*, Cluj, 1936, p. 13-14.

<sup>35</sup> A. Popescu, *op. cit.*, p. 270.

<sup>36</sup> N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 89.

<sup>37</sup> Academia Română, Secția manuscrise, *Firmane turcești*, nr.18, din 1565 (și traducerea în limba română).



război cu Persia, transportarea la gurile Dunării a unei mari cantități de grâu care să fie dusă pe mare la Trapezunt<sup>38</sup>.

Navigația s-a practicat și în legătură cu pescuitul și comerțul cu pește - ocupații amintite în toate Kanunnamelele porturilor dunărene mai puțin la Giurgiu. Se pescuia atât în la Dunăre cât și în lacurile învecinate ei, aflate în general pe malul stâng<sup>39</sup>. Direcția de deplasare a navelor fluviale încărcate cu pește era de cele mai multe ori din aval în amonte, peștele fiind exportat de obicei în țările creștine. De exemplu, de la Brăila peștele se îndrepta spre Țara Românească și Brașov, iar cel provenit de la Chilia aprovizionă piața poloneză din Lemberg<sup>40</sup>. Ca și în trecut, la pescuit erau folosite luntrile și șăicile. Călătorul turc Evlia Celebi scria că a văzut în 1658-1659, două mii de țărani valahi și moldoveni cu circa 200 de vase, încărcând stâlpi pentru „garduri de plasă” de prins pește și ducându-I pe Dunăre<sup>41</sup>. Un alt călător, Andrei Tarnovschi, spunea că pe ambele maluri ale Dunării trăia o populație de pescari. Pe brațul Chilia, de exemplu, se prindeau moruni „la un sfert de zi cu luntrile”<sup>42</sup>. Sivori scria, la rândul său, că pescăriile primeau pește din Dunăre, în special “o abundență de crapă ... Acești pești -adaugă el- tăiați în lungime în patru bucăți, sunt sărați și puși la afumat și ies tot așa de buni și de fini ca și șunca. Se trimit la Constantinopol unde sunt foarte apreciați”<sup>43</sup>. De aceste pescării pomenește și Fourquenat, călător francez, trecător prin Moldova în timpul lui Petru Schiopul, el scria că a găsit la gurile Dunării pescării mari care aduceau venituri însemnate visteriei<sup>44</sup>. Știri despre pescuirea morunilor la gurile Dunării, cu mijloace de navigație autohtone, avem și de la François de Pavic. Se mai cunoaște și faptul că icrele de moruni prinși de pescării români, erau mult apreciate în lumea greacă și în alte părți.

Concomitent cu știrile despre navigația comercială pe Dunăre și în Marea Neagră, numeroase izvoare străine menționează și practicarea unei navigații românești și pe râurile interioare ale țărilor române: Olt, Mureș, Someș, Siret, Prut, Bistrița, Trotus, Argeș<sup>45</sup>. Pe toate aceste râuri au coborât până în epoca modernă plute încărcate cu cereale, sare, cherestea. Lemnul adus pe aceeași cale în porturile de la gurile Dunării era folosit la construcția de nave în schelele de la Galați sau era încărcat pe nave maritime de comerț și transportat la Istanbul. Afirmații interesante despre navigația pe râurile interioare se găsesc în

<sup>38</sup> N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 73.

<sup>39</sup> A. Popescu, *op. cit.*, p. 262-263.

<sup>40</sup> Radu Manolescu, *Comerțul Țării Românești și Moldovei cu Brașovul (sec. XIV-XVI)*, București, 1965, p. 112.

<sup>41</sup> C.C. Giurescu, *Istoria pescuitului și pisciculturii în România*, Editura Academiei, București, 1965, p. 92.

<sup>42</sup> Nicolae Iorga, *Trecutul românilor prin călători*, București, 1920, p. 149.

<sup>43</sup> Ștefan Pascu, *op. cit.*, p. 177.

<sup>44</sup> N. Iorga, *Istoria comerțului românesc*, vol. II, București, 1925, p. 211.

<sup>45</sup> N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 74.

poemul *Stavromachia id est cruciatorum servile bellum*, redactat în 1519, poem în care Stephan Taurinus descrie Mureșul și Someșul. Primul este descris ca un important râu aurifer al Daciei (sau al Transilvaniei) izvorând din munții Transilvaniei în hotar cu Moldova, el curge mai întâi de-a lungul ogoarelor secuilor, apoi, deja navigabil, scaldă aproape jumătate din Dacia. Și Someșul, la rândul său, apare ca navigabil autorul arătând că acest râu scaldă incinta cetății Cluj, se întoarce spre răsărit și „îndoindu-se spre nord devine navigabil pentru ca oficiul sării regești să transporte în toți anii năvile încărcate cu sare (...)”<sup>46</sup>.

În legătură cu râurile transilvane, Antonio Possevino scrie în lucrarea sa de geografie că nici un râu nu intră în Transilvania, dar ies din ea patru: Mureșul, Oltul, Crișul și Someșul. „Dar -spune el- Mureșul e cel mai mare dintre toate (...), pe el plutesc luntre, cu care se cară sarea și orice alte lucruri spre Ungaria...”, în continuare este descris „Oltul care poartă pe apele sale un fel de luntre -zate mai curând decât luntre- cu ajutorul cărora se transportă sarea sau alte lucruri...”<sup>47</sup>

De-a lungul istoriei navigației noastre nu trebuie omisă importanța pe care au avut-o porturile românești atât cele de la Dunăre și Marea Neagră cât și cele de pe râurile interioare. În epocile de avânt și prosperitate economică dar și în cele de restriște marcate de intrarea țărilor române sub dominație otomană, orașele-porturi românești și-au continuat existența ca centre comerciale sau de tranzit și ca șantiere navale având ecouri de netăgăduit în lucrările redactate de „martorii oculari” ai vremii.

#### *Activitatea porturilor fluviale și maritime românești în secolul XVIII – începutul secolului al XIX-lea*

Deși bulversate de războaiele ruso-austro-turce porturile maritime ca și cele fluviale, de altfel, și-au continuat existența, fapt confirmat și de călătorii străini pe aceste meleaguri. De pildă, Charles Claudel de Peyssonel (1727-1790) arăta, referindu-se la portul Constanța, că datorită radei sale deschise corăbiile staționau cu mare greutate pe mare rea. Portul era frecventat de multe vase întrucât pe aici continuau să se trimită la Constantinopol, cantități mari de grâu<sup>48</sup>.

Într-o călătorie întreprinsă în anul 1786, Wentzel von Brognard a inclus în itinerariul său și țărmul de apus al Mării Negre. Cu această ocazie, referindu-se la regimul portuar, autorul preciza că toate navele care acostau la Constanța erau obligate să plătească 15 parale pe cap de om. La Midia, Ahtopal, Varna, constata un transport de coastă dezvoltat, iar la Nesebar, un puternic șantier naval unde se construiau 80 – 100 nave pe an, de o calitate foarte bună. După constatările călătorului austriac bazate pe imaginea detaliată oferită de realitățile portului

---

<sup>46</sup> Marin Popescu-Spineni, *România în izvoare geografice și cartografice*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1977.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 142.

<sup>48</sup> V. Ciorbea, *Portul Constanța, 1896-1996*, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1996, p. 38.

Varna, pe litoralul Mării Negre se utilizau 5 tipuri de nave: caique, chektaime, volik, gemie și kolyun cu echipaje care variau ca număr între 5 și 22 de marinari<sup>49</sup>.

Activitatea de trafic maritim la Dunărea de Jos la sfârșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea este cunoscută și din numeroase alte surse. Agentul Poloniei pe lângă Înalta Poartă, trecând prin Constanța în 1780, informează că portul era frecventat de corăbii grecești și turcești. Dintr-un document rămas de la o familie din Tassos cunoaștem că în 1804 o corabie cu numele „Evanghelistă” efectua transporturi de mășline și undelemn spre Constanța<sup>50</sup>. În 1805, Adam Neabe, engez de origine, trece prin Vaslui și Bârlad, ajunge la Galați, cunoaște localitățile Isaccea, Tulcea și ajunge cu corabia la „ruinele orașului Kustendje”<sup>51</sup>.

O lucrare publicată la Odessa în 1830 de către N. Taibout Marigny, de fapt, un portulan al Mării Negre și al Mării de Azov, confirmă atenția dată de diferite cercuri rusești, cunoașterea bazinului pontic și, în acest context, a litoralului dobrogean. Despre portul Constanța se menționează în primul rând acele date care interesează buna desfășurare a navigației. Se precizează că la est de port se află un banc de nisip de mică adâncime, iar la extremitatea de sud-vest a promontoriului se găsea în poziție emersă un cheu ruinat ce se întindea spre sud-vest pe lungimea unui cablu, zonă în care puteau ancora corăbiile, adâncimea fiind de 12-17 picioare.

La rândul lor, porturile dunărene continuau să desfășoare o activitate comercială susținută. În secolul al XVIII-lea, se descărcau produse de pe nave în porturi ca: Zimnicea, Giurgiu sau Orașul de Floci. În legătură cu acesta din urmă, Nicolae Iorga arăta că domnul Țării Românești, Alexandru Ipsilanti (1796-1798) s-a ocupat de alegerea locului și dezvoltarea schelelor, „unde pot veni corăbii cu lemn, și Islazu și Zimnicele, până la care umblă căici și bolozane”<sup>52</sup>. Porturile care au jucat un rol însemnat în comerțul de tranzit și maritim au rămas însă Brăila și Galați. În diferite documente acest trafic apare consemnat, de exemplu Franz Mihanovici în 1783 călătorește la Brăila și Galați. El va face un plan al portului Brăila<sup>53</sup>. În 1794, acest port avea în așteptare la încărcat 150 de nave<sup>54</sup>. Suleiman-pașa, șeful administrației otomane din Brăila raporta la 16 octombrie că în port erau circa 100 de nave și erau așteptate încă 150 la Sulina<sup>55</sup>.

<sup>49</sup> V. Ciorbea, C. Atanasiu, *op. cit.*, p. 29.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

<sup>51</sup> M. Popescu-Spineni, *op. cit.*, p. 224.

<sup>52</sup> N. Iorga, *Istoria comerțului...*, p. 54.

<sup>53</sup> M. Popescu-Spineni, *op. cit.*, 185.

<sup>54</sup> M. Guboglu, *Catalogul documentelor turcești*, București 1960, rezumat 1361, I, p. 335-336.

<sup>55</sup> *Ibidem*, rezumat 1501, p. 428.

În însemnările călătorilor străini prin aceste locuri, activitatea portului Galați ocupă un loc important. Călători ca Locadello, Bakisić și Paul de Alep relevă cu amănunte însemnatul trafic dintre Țările Române și Imperiul turcesc care se desfășura în bună măsură prin Galați. La fel, Cantemir observa că în acest port ancorau corăbii „nu numai din locurile învecinate cu Marea Neagră – Crimeea, Constantinopol – dar și din Egipt și chiar din Barbari” (Africa de Nord), întorcându-se încărcate cu produse moldovenești<sup>56</sup>. Dimitrie Cantemir continuă spunând că „târgul Galați este cel mai vestit al întregii Dacii”<sup>57</sup>. Într-un document din 1759 se spune că la „schelele” și la „magazia docurilor” din Galați, vin neconținut „corăbii încărcate cu grâu...sub îngrijirea pârcălabului”<sup>58</sup>. În 1779 coborând pe Dunăre, căpitanul austriac, Lauterer, dă informații utile în legătură cu comerțul cu lemne de la Galați<sup>59</sup>, acest port se va dezvolta mai mult ca port al lemnului<sup>60</sup>.

La Galați se executau comenzi de nave, aici funcționând din totdeauna un foarte bun șantier naval. De pildă aflăm de la I. Severin, consulul general al Rusiei în Principate, care îl informa pe I. Bulganov, ambasadorul Rusiei la Constantinopol, în 1786, despre construcția la Galați de fregate pentru flota turcă. Mai târziu, în 1794 la Galați intraseră în lucru zece vase de război, cheltuielile fiind suportate de Moldova și Țara Românească, nota consulul general al Rusiei în raportul său din august același an. În februarie 1795, Schilling, agentul austriac în Moldova, informa pe cancelarul Thugut că cele șase șalupe canoniere care se aflau în lucru la Galați trebuiau terminate încă din 1794<sup>61</sup>. La sfârșitul secolului al XVIII-lea șantierul naval Galați lucra, după părerea unor specialiști, numai pentru Turcia, Moldova nedispunând atunci de o flotă comercială și cu atât mai puțin de una militară. Însă, printre navele otomane și grecești și ale altor state, care au plecat în 1817 din Galați spre Constantinopol era și o navă românească de tip bric construită la Galați. Proprietar era domnul moldovean Scarlat Calimachi<sup>62</sup>.

La jumătatea secolului al XVIII-lea, Duclos, consulul francez la Iași sublinia, în mod categoric impresionat, marea pondere pe care au avut-o și continuau să o aibă în dezvoltarea economică a Țării Românești, construcțiile navale, traficul maritim și fluvial din aceste ținuturi. Referindu-se la importanța portului Galați pentru economia Moldovei, consulul francez scria: „Principatul

---

<sup>56</sup> P. Cernovodeanu, *Comerțul țărilor române în secolul al XVII-lea*, în „Revista de Istorie”, nr. 6, tom 33, iunie, 1980, p. 1078.

<sup>57</sup> D. Cantemir, *Descriptio Moldaviae*, Editura Academiei, București, 1973, p. 76-84.

<sup>58</sup> N. Iorga, *Istoria comerțului...*, p. 48.

<sup>59</sup> M Popescu-Spineni, *op. cit.*, p. 185.

<sup>60</sup> N. Popp, *Bazinul Dunării. Natură și om*, Editura Litera, București, 1988, p. 86.

<sup>61</sup> I. Toderașcu, *Informații privind șantierul naval din Galați (sf. Sec. XVIII – I jum. a sec. XIX)*, în Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie „A.D. Xenopol”, Iași, IX (1972), p. 206-208.

<sup>62</sup> Al. Vianu, *Date cu privire la exportul Moldovei în 1817*, în „Revista Arhivelor”, VII (1964), p. 280-285.

nu atinge decât în acest punct Dunărea; numai de aici își primește bogăția și viața”.

Totuși dezvoltarea liberă, firească a principatelor, constituirea pieței interne, continua să fie stânjenită în mare măsură de dominația economică a Porții conștiente de faptul că desființarea definitivă a monopolului turcesc asupra comerțului românesc era o condiție esențială pentru reabilitarea stării lor economice. Moldova și Țara Românească au înscris această cerință de 22 de ori în memoriile și proiectele de reformă elaborate între anii 1769-1830<sup>63</sup>.

Libertatea comercială revendicată atât de insistent și conjugată de cele mai multe ori cu libertatea de navigație a constituit o componentă a programului antiotoman și ilustra, alături de celelalte idei incluse în scrierile politice ale vremii, o necesitate obiectivă de natură internă<sup>64</sup>. Ea a fost obținută prin tratatul de la Adrianopol (1829), document în baza căruia a fost creat cadrul juridic internațional care a deschis o nouă epocă<sup>65</sup>, în dezvoltarea navigației comerciale maritime românești. Tratatul, ce pune capăt războiului ruso-turc din 1828-1829, prevedea în articolul 7 deschiderea strâmtorilor Bosfor și Dardanele „tuturor bastimentelor de comerț aparținând puterilor aflate în stare de pace cu Sublima Poartă”<sup>66</sup>. Astfel, prin internaționalizarea traficului în Marea Neagră, Principatele reintrau după o lungă absență, în marele circuit maritim internațional. Mai mult, tratatul de la Adrianopol a prevăzut pentru Țările Române, între altele „deplina libertate de comerț pentru toate produsele lor, fără nici o restricție”<sup>67</sup>. Prin firmane speciale, Moldova și Țara Românească au câpătat, în 1834 libertatea navigației pe Dunăre sub pavilion național iar în anul 1836 aceeași înlesnire a fost extinsă și pentru navigația pe mare<sup>68</sup>.

În noua conjunctură Principatele se vor implica în traficul maritim nu numai prin accesul din ce în ce mai mare al navelor străine în porturile lor, ci și prin numărul apreciabil al navelor plutind sub pavilion propriu.

<sup>63</sup> *Memoires et projets de reforme dans le Principates Roumaines, 1769-1830*, Bucarest, 1970, p. XI și XVII.

<sup>64</sup> Gh. Platon, *Despre programul național al revoluției de la 1821 – 150 de ani de la revolta națională condusă de Tudor Vladimirescu*, în *Analele Științifice ale Universității „Al. I. Cuza”*, Iași, Istorie, fasc. 1, 1971, p. 25.

<sup>65</sup> I. Toderășcu, *Marina Țării Moldovei până la Unirea Principatelor române*, în *Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie „A.D. Xenopol”*, XIV, 1917, p. 31.

<sup>66</sup> G.G. Florescu, *Navigația în Marea Neagră, prin strâmtori și pe Dunăre. Contribuții la studiul dreptului riveranilor*, Editura Academiei, București, 1975, p. 21.

<sup>67</sup> D.A. Sturdza, C. Colescu Vartea, *Acte și documente relative la istoria Renașterii României 1391-1841*, București, 1900, I, p. 328.

<sup>68</sup> M. Guboglu, *Catalogul...*, I, p. 540, nr. 2727.