

**Comerțul, navigația și construcțiile navale la Dunărea de Jos
în secolul al XVIII-lea. Considerații preliminare**

Cristian CONSTANTIN*

“Dunărea de Jos” University of Galați, Romania

*Corresponding author: cristian.constantin@ugal.ro

Received on 17 April 2025

Accepted on 29 July 2025

**Trade, Navigation and Shipbuilding at the Lower Danube in the 18th Century.
Preliminary considerations**

Abstract

The Danube ports, connected with Ottoman trade even before the conquest of the Black Sea, became increasingly attached to the Ottoman economy with the accentuation of the vassal dependency of the Romanian Principalities to the Porte and their economic integration. They make the course of the Danube a transportation route of great importance for the Empire's supply, military and civilian needs. For the Ottoman, the ports at the Lower Danube fulfilled a threefold function: firstly, outlets for the agricultural, animal and handiwork products of the hinterland, secondly, transit (but also market) points for goods that came from the terrestrial trading of the Ottoman Empire with the entire European area, and thirdly, import and export centers of the Empire's maritime trade. The dispute between the Ottoman Empire, Russia and Austria is that which draws the directions for the events in the space between the Carpathians, the Danube and the Black Sea, from both the economic, political and military perspectives. The events at the end of the 17th and the beginning of the 18th century are the beginning of the fall of the Ottoman Empire, opening the path for a fight for supremacy in Eastern Europe and at the mouths of the Danube.

Keywords: merchants; trade; Romanian Principalities; export; shipyards; trade policies.

Introducere

Dincolo de un amplu prolog, în primul rând ar trebui să vedem care era situația economică a Țărilor Române în perioada analizată. Secolul al XVIII-lea nu se prezintă unitar din punctul de vedere al presiunii economice otomane asupra principatelor române. Obsesia existenței unei perioade a domniilor fanariote pe întregul interval 1711/1716–1821, cu toate conotațiile negative atribuite acestora, i-a împiedicat pe mulți istorici să evalueze realist situația principatelor române în raport cu Imperiul Otoman. Desigur, mulți istorici au observat un aspect esențial: după, 1774 interferențele marilor puteri, îndeosebi ale Rusiei, au limitat exploatarea economică a Țării Românești și a Moldovei de către otomani. Traectoria

ascendentă a presiunii economice otomane a fost întreruptă după 1769–1774 și, în pofida nominalurilor tot mai ridicate, limitările impuse de Rusia și deprecierea monedei otomane au făcut ca sumele reale să fie sensibil mai reduse. Pe de altă parte, discuția evoluției comparative pe intervale mari de timp nu trebuie să ne facă să neglijăm fluctuațiile considerabile pe intervale cronologice mai scurte (Luca, 2015: 335–341).

Lucrarea de față își propune să analizeze caracteristicile comerțului și navigației dunărene în secolul al XVIII-lea. Vom urmări modul în care otomanii manipulează navigația pe Dunărea maritimă și impactul economic al acesteia asupra Țărilor Române (Constantin, 2018: 25–43), precum și tipurile de nave care ajungeau în porturile de pe sectorul maritim al Dunării (vezi aspecte metodologice în: Ardeleanu, 2014: 30–52; Constantin, 2020: 11–25). Un punct important al cercetării îl reprezintă statutul porturilor dunărene și al navigației pentru perioada amintită, evidențiind situația porturilor și a șantierelor navale de la Dunărea de Jos, accentul fiind pus pe ceea ce se întâmplă la Galați și Brăila, unde se manifesta monopolul (relativ) otoman. Destinația predilectă a navelor construite la Dunărea de Jos era Istanbulul, marele centru administrativ și economic al Imperiului Otoman. Istoricii economiei celor două principate române extracarpatice în perioada modernității timpurii se confruntă, în linii generale, cu o multitudine de dificultăți în demersul lor științific, cauzate în principal de caracterul preponderent patrimonial și eterogen al documentelor vremii, de lipsa lor de continuitate, pe fondul penuriei arhivelor de familie sau a documentelor cu valoare financiar-contabilă ale negustorilor (Lazăr, 2016: 5).

Cercetarea noastră pornește de la relatările de călătorie din secolul al XVIII-lea, relatările sunt completate cu diverse informații preluate din studierea documentelor arhivistice. În epocă, șantierele navale de la Brăila și Galați suscită un viu interes în rândul călătorilor străini care ajung la Dunăre în această perioadă. Relatările aparțin atât unor consuli sau ambasadori din Țările Române, cât și unor personaje aflate în trecere prin spațiul românesc. O altă parte importantă a lucrării urmărește comerțul derulat la Dunărea de Jos, volumul mărfurilor comercializate, tipul și valoarea acestora. Altă direcție de cercetare o constituie situația politică a Țărilor Române în contextul disputei politico-economice dintre Imperiul Otoman, Rusia și Austria, urmărind modul în care această chestiune a influențat comerțul Țărilor Române și navigația pe Dunăre. Evenimentele istorice supuse atenției noastre nu pot fi cunoscute printr-o intuiție sintetică și globală, ci printr-o cunoaștere treptată și metodică. În acest sens, vom urma principalele etape ale unei cercetări istorice (vezi pe larg în: Popovici, 2001: 217–244).

Comerțul

Începând cu veacul al XVI-lea și până în prima parte a secolului al XIX-lea, principatele române s-au aflat la întretăierea a două arii ale comerțului internațional cu vite. Aceste direcții erau focalizate în jurul polilor cererii din Europa Centrală și din Imperiul Otoman, iar această situație a condus la o împărțire a piețelor. Transilvania și Moldova exportau precumpănitor în Europa Centrală, iar Țara Românească cu precădere spre Imperiul Otoman. În epocă existau și fenomene de concurență între cele două direcții de export. După 1700, ponderea Țărilor Române în comerțul cu bovine vii din Peninsula Balcanică, controlată de către otomani, nu a crescut, ba dimpotrivă, a cunoscut o ușoară scădere. În schimb, veacul al XVIII-lea și, cu preponderență, în prima jumătate a secolului al XIX-lea au constituit o perioadă de creștere puternică a exportului de derivate animaliere

(brânzeturi, pastramă, cerviș, piei etc.), care în cazul relației cu Imperiul Otoman a surclasat exportul de animale vii (Murgescu, 2012: 223–224). Pentru anul 1775, Jan Baszanowski a estimat aportul boilor moldovenești la 72,6% din totalul traficului de vite prin Polonia; față de doar o treime din total în prima jumătate a secolului al XVII-lea.

Anul 1775 a fost unul deosebit de nefavorabil pentru exporturile polone, pe de o parte, din cauza urmărilor primei împărțiri a Poloniei în 1772 și, pe de altă parte, din cauza instituirii unei taxe de 12% pentru tranzitul vitelor prin regatul Prusiei (care cuprindea și Silezia), astfel încât totalul exporturilor s-a cifrat la aproximativ 30.000 de capete, ceea ce ar da pentru Moldova un export prin Polonia cu puțin mai mare de 20.000 de boi. Așadar, exportul a fost unul nu mult superior celui din secolul al XVI-lea și din primele cinci decenii ale veacului al XVII-lea (Baszanowski, 1978: 113). Pentru Moldova, efectele pozitive au început să se facă simțite din anii 1720, iar creșterea numărului de boi exportați și a veniturilor obținute a continuat până la adoptarea și implementarea prevederilor fiscale ale Regulamentului Organic (1832). Creșteri similare pot fi observate și în ceea ce privește vânzarea de vite transilvănene în Austria, favorizată și de includerea principatului intracarpatic în cadrul Imperiului Habsburgic, precum și în ceea ce privește numărul și valoarea bovinelor exportate de Țara Românească, atât spre teritoriile controlate de curtea imperială de la Viena, cât și spre Imperiul Otoman. Conjunctura favorabilă din secolul al XVIII-lea și din primele decenii ale veacului al XIX-lea nu s-a limitat la exporturile de bovine vii. Exporturile de cai au crescut considerabil, îndeosebi cele din Moldova pentru remonta armatei prusace. Totodată, au sporit foarte mult exporturile de porci vii din Țara Românească spre Transilvania, acestea ajungând în primele decenii ale secolului al XIX-lea la valori cantitative de ordinul zecilor de mii de capete anual. Veacul al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea au fost, dincolo de inflație și variatele încercări otomane de a obține, prin intervenții politice avantaje economice speciale în raporturile comerciale cu Țările Române, o perioadă de creștere a volumului comerțului și a veniturilor obținute din exporturi (Oțetea, 1977: 68–69).

În secolul al XVIII-lea, negustorii armeni din Polonia, care arendau moșii în nordul Moldovei, au introdus sistemul construirii unor staluri speciale pentru adăpostirea vitelor în sezonul rece și au luat măsuri pentru furajarea animalelor pe timp de iarnă, astfel încât să poată dispune de boi capabili să pornească pe drumul spre piețele de desfacere cât mai devreme în primăvară. Această practică a rămas minoritară conform opiniilor unor cercetători ai economiei spațiului românesc din veacul al XVII-lea (Murgescu, 1998: 113).

Obligațiile de aprovizionare ale Țărilor Române față de Poartă au crescut sensibil în ultimele decenii ale veacului al XVIII-lea, iar la începutul secolului următor contravaloarea produselor și prestațiilor Țărilor Române a ajuns să o depășească pe cea a haraciului și chiar pe cea a peșcheșurilor. Solicitățile otomane de cereale au început să crească treptat după anul 1750. Astfel, începând din 1756 și până în 1769, din Țara Românească a fost percepută o dare specială în cereale, numită *mukayese* și care cuprindea 35.000 de chile de Brăila anual, ceva mai puțin de 11.000 de tone (Alexandrescu-Dersca Bulgaru 1957: 13–37). Era un salt important, mai ales dacă avem în vedere că până la acea dată documentele nu atestă niciodată cantități mai mari de cinci mii de tone anual pentru Țara Românească. Deși cantitățile au crescut în acea perioadă și pentru Moldova, ponderea Țărilor Române în aprovizionarea de ansamblu a marii metropole otomane a rămas minoritară. Astfel, un studiu al lui Lütfti Güçer privind zahirele (*Zahire mühimme defterleri*) (Güçer, 1980: 24–31) a evidențiat că în anul 1758 au fost aduse la Istanbul un total de peste șapte milioane chile de Istanbul (peste

175.000 de tone) de cereale (grâu și orz), dintre care mai puțin de nouă procente proveneau de la Brăila și Galați. Chiar dacă avem în vedere posibilitatea ca cereale moldovenești să fi fost încărcate și prin porturile Ismail, Chilia și Cetatea Albă, precum și dacă adăugăm cantitățile trimise ca *mukayese*, neînregistrate în izvoarele folosite de Lütü Güçer, cota parte combinată a Moldovei și Țării Românești tot nu depășește 20–25% (Murgescu, 2010: 42). Către anul 1750, factorii de decizie de la Istanbul au manifestat o tendință concretă de a insista pe caracterul permanent, regulat, al unora dintre solicitările adresate autorităților provinciale de a trimite în capitală anumite cantități din diferite mărfuri. *Mukayese* a fost desființată în anul 1774, iar acest fapt nu a însemnat și încetarea solicitărilor 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 (Murgescu, 2012: 179).

Conform unui memoriu al divanului Țării Românești, în 1782, au fost expediate, pentru a răspunde unor asemenea cereri oficiale, 712.150 de kile de Constantinopol, ceea ce în sistemul metric ar fi echivalentul a aproximativ 18.000 de tone. Alte solicitări au avut în vedere trimiterea de vite, caii, oi, seu, sare, ceară etc. Pentru români, problema nu erau atât cea a cantităților, care numai rareori erau superioare cantitativ decât disponibilitățile, cât modalitățile de plată pentru aceste mărfuri. Două au fost aspectele cruciale în această privință: mai întâi, dacă se aplica prețul pieței sau, dimpotrivă, se stabilea de autoritățile otomane un preț oficial de stat (*fiat-i miriyye*). Ulterior, 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 (Urechia, 1891: 277).

Ponderea participării directe a Țărilor Române în ansamblul raporturilor româno–otomane a variat de-a lungul timpului, culminând în a ultimele decenii ale veacului al XVIII-lea. Dacă avem în vedere estimarea lui Robert Mantran, potrivit căreia în secolul al XVIII-lea statul asigura doar circa zece procente dintre alimentele care ajungeau în marea metropolă otomană de pe malurile Bosforului, atunci cota parte a statului otoman (în importurile din Țările Române) era de obicei mai mare decât se întâmpla în cazul altor regiuni 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 mărfuri din teritoriile aflate sub directă sa administrație, per total, rolul său era eclipsat de operațiunile efectuate de negustorii agreați de Sublima Poartă (Mantran, 1977: 67).

În Valahia și Moldova au acționat negustori otomani care difereau atât din punctul 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 armenii. Însă dincolo de nuanțele statutelor juridice, comercianții veniți din teritoriile otomane beneficiau de considerabile avantaje economice în relația cu partenerii lor munteni și moldoveni. În primul rând, ei puteau profita de episoadele recurente de penurie monetară, care surveneau 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 natură (Caproșu, 1989).

Poziția avantajoasă de care beneficiau negustorii otomani, care operau în Țările Române, era susținută de autoritățile centrale de la Istanbul nu numai în mod indirect, ci și prin intervenții explicite pe lângă domnii celor două principate române extracarpătice. Aceștia din urmă trebuiau să vegheze pentru ca anumiți negustori să nu fie păgubiți de cineva și să poată realiza profit considerabil. Relația dintre Poartă și negustorii otomani nu era univocă. Statul otoman se folosea de negustori pentru asigurarea aprovizionării capitalei sau a armatei, deseori le încredința firmene care îi ajutau să obțină mărfurile de la producători în condiții avantajoase. Mai mult, autoritățile otomane îi sprijineau frecvent 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 capitala Sublimei Porți au obținut un ordin semnat de sultan și care interzicea această tentativă (Veliman, 1984: doc. 201).

În pofida 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-financiare, autoritățile de la Istanbul s-au dovedit sensibile la plângerile moldo-valahe că abuzurile negustorilor otomani vor împiedica plata dărilor și implicit îndeplinirea obligațiilor financiare față de statul otoman. Cum ordinele imperiale ce recomandau moderație și legalitate nu erau întotdeauna suficiente, Poarta a trebuit să aprobe expulzarea unor categorii de comercianți agreați de Poartă din Țările Române sau să le restrângă accesul la un număr limitat de negustori beneficiari ai unor permise speciale. Aceste restricții nu erau numai concesi făcute domnilor și boierilor din principatele române sau, după 1774, Rusiei, ci și modalități prin care Poarta își întărea controlul asupra negustorilor (Veliman, 1984: doc. 302–305; 473–474).

Veniturile vamale reprezentau o miză importantă în relațiile româno–otomane. Sunt atestate situații în care domnii din Moldova și Valahia au intrat în conflict cu guvernatorii otomani din preajma Țărilor Române sau cu arendașii vămilor otomane cu privire la diversele venituri vamale din regiune. Un exemplu concludent s-a petrecut în anul 1723. Voievodul Nicolae Mavrocordat a solicitat ca Poarta să închidă punctul vamal de la Gârla, de lângă Turnu, care concura cu schela munteană mai veche de la Slatina. Domnul Țării Românești își argumenta demersul, pe lângă deja clasică idee că scăderea veniturilor domniei va afecta nivelul plăților către Poartă, prin faptul că prin schela otomană se scurg spre Oltenia, stăpânită de austrieci între 1718 și 1739, nu numai mărfurile obișnuite ci și multe și felurite lucruri din cele interzise (Veliman, 1984: doc. 162). Așadar, domnii din Țările Române nu au ezitat să încerce diverse tertipuri, transmise pe canale oficiale, uneori în interes propriu, pentru ca autoritățile otomane să interzică exportul unor mărfuri.

Complexitatea raporturilor româno–otomane poate fi ilustrată și astfel: de regulă, autoritățile de la Istanbul erau interesate să asigure o aprovizionare abundentă a capitalei otomane cu tot felul de mărfuri, încurajând sosirea produselor moldo-valahe. Totuși, în 1787, la solicitarea arendașului Seid Halil, nemulțumit public de faptul că tutunul de la nordul Dunării îl concura pe cel produs în teritoriile otomane, îndeosebi în Grecia, sultanul a interzis exportul tutunului din Țările Române spre Imperiul Otoman, poruncind ca acesta să fie vândut numai pe piețele din Moldova și Valahia (Mehmet, 1983: 148–150).

Factorii politici au acționat deseori în interes propriu în desfășurarea comerțului româno-otoman. Atât autoritățile de la Istanbul, cât și domnii de la Iași și București au intervenit frecvent în cadrul jocurilor schimbului, distorsionând jocul forțelor pieței. Acceptând faptul că negoțul dintre Țările Române și Imperiul Otoman nu a fost liber de intervenția politicului, trebuie să subliniem faptul că în secolele XVI–XIX nu s-a exercitat un monopol (total) otoman asupra comerțului Țărilor Române, ci au existat mai multe tipuri de intervenții administrative, ocazionale sau recurente, prin care factorii politici din Imperiul Otoman și/sau Țările Române au încercat să-și promoveze diversele interese economice. Majoritatea restricțiilor otomane au survenit în perioada 1730–1820. Inconsecvențele politicii otomane în ceea ce privește comerțul cu Țările Române își aveau originea în contradicția dintre interesele fiscal-financiare ale Porții și interesul politic de a menține prețurile scăzute la Istanbul, precum și în divergențele dintre interesele autorităților centrale și cele ale negustorilor sau ale administrațiilor provinciale (Murgescu, 2012: 183).

Pe de altă parte, ineficiența multora dintre măsurile otomane nu a fost determinată de faptul că principatele române extracarpătice aveau un statut de autonomie în raport cu Poarta. Rolul statului în aprovizionarea Istanbulului cu mărfuri provenind din 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 niciun stat să nu poată controla efectiv și durabil economia. În secolul al XVIII-lea, Imperiul Otoman a căpătat caracteristicile unei economii univers bazate pe mecanismele comerciale (Mehmet, 1983: 89–90).

Adaptări ale structurilor productive pot fi observate și în ceea ce privește creșterea oilor. Este adevărat, și în secolele XVI–XVIII majoritatea ovinelor au continuat să fie crescute prin păstoritul sedentar și local sau cel mult prin păstoritul de vară în pășunile de la munte. Noutatea adusă de cererea otomană a fost aceea a unei secvențialități distincte în valorificarea ovinelor ce urmau să fie vândute pentru piața otomană. Astfel, acestea erau mai întâi tunse primăvara, iar lâna era valorificată fie la nivel local, fie în Transilvania; apoi ovinele respective erau scoase la păscut spre a lua în greutate. Vara erau vândute cel mai adesea unor negustori otomani, care organizau transportul pedestru spre Istanbul. Constituirea unor ferme specializate în creșterea ovinelor pentru piața otomană a avut loc la inițiativa unor dregători și negustori otomani, mai întâi teritoriile încorporate Porții de la Dunăre. Un exemplu celebru este în acest sens „Odaia Vizirului” din *kaza*-ua Brăila, care stă la originea actualei așezări Viziru. După cum o arată și acest exemplu, a existat o tendință de a extinde asemenea „odăi”, „câșle” și „saiale” și în teritoriul propriu-zis al Țării Românești și al Moldovei, ceea ce a generat numeroase litigii de hotar în secolele XVII–XVIII (Murgescu, 2010: 49).

Noile interdicții din veacul al XVIII-lea au afectat un număr apreciabil de mărfuri comparativ cu cele din secolul anterior. Au fost vizate nu doar animalele și produsele animaliere, ci și grânele și ceara. În 1750 a fost instituită chiar o interdicție generală a exportului spre alte state, dar ea a trebuit să fie retrasă în cursul anului 1762 (Veliman, 1984: 207–210, doc. 319 și 407). Interdicții similare au avut fost aplicate pe o durată mai scurtă de timp. Concret și pentru a exemplifica: opreliștea emisă în iunie 1721 pentru exporturile de vite moldovenești spre Polonia a fost anulată în luna septembrie a aceluiași an (Iorga 1910: 22–24). La fel, după ce în aprilie 1734 a stopat exporturile de vite spre Polonia și Imperiul Habsburgic, sultanul a revenit după doar trei luni și le-a permis

moldovenilor să-și vândă animalele în alte țări cu condiția mai degrabă formală ca aprovizionarea Istanbulului să nu aibă de suferit (Veliman, 1984: doc. 207 și 210).

Constantin Mavrocordat, domnul Moldovei, a invocat lipsa veniturilor rezultate din vânzarea vitelor pentru a obține anularea oficială a interdicției și dezvăluie contradicția diverselor interese ale autorităților otomane. În plus, autoritățile otomane locale își impuneau propriile interese. Astfel de contradicții subliniază necesitatea de a lua în considerare complexitatea mecanismului de stat otoman și faptul ca diversele măsuri și politici erau gândite mai puțin pentru a îndeplini un program coerent pe termen lung și mai degrabă pentru a promova interesele urmărite de diversele grupuri de influență din societatea otomană (Veliman, 1984: doc. 75). Nu dispunem de cifre pentru a estima volumul exporturilor de vite moldovenești în prima jumătate a secolului al XVIII-lea, dar, în anul 1721, Poarta interzicea pentru scurt timp exportul vitelor moldovenești spre Polonia, ceea ce arată că acest trafic era din nou semnificativ. De altfel, otomanii instalați în raiaua Hotinului după 1713 s-au implicat și ei în traficul de vite spre Istanbul, ceea ce relevă o dată în plus ambiguitatea poziției otomane (Veliman, 1984: doc. 55, 57, 73, 75, 122, 150).

Inconsecvența Porții în a opta ferm pentru aprovizionarea prioritară a Istanbulului în raport cu interesele sale fiscale, stimulată de protestele statelor creștine interesate în negoțul cu Țările Române, în special ale Imperiului Habsburgic, Poloniei și Prusiei, și chiar de amenințările acestora că vor trece la represalii, s-a combinat cu incapacitatea tehnică de a stopa efectiv comerțul cu mărfurile interzise, astfel încât interdicțiile de export au avut o eficacitate redusă în oprirea exporturilor moldo-valahe spre statele Europei Creștine. Desigur, unii negustori erau grav afectați atunci 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 special aprobat de ei. Această opinie a fost însușită și de unii domni ai Moldovei și Valahiei, care au instituit propriile opreliști pentru exporturile și uneori chiar pentru importurile statelor lor. Pe de altă parte însă, aceiași domni eliberau apoi permise speciale de export, astfel încât cel puțin o parte dintre interdicțiile domnești de la sfârșitul secolului al XVIII-lea și din primele decenii ale veacului al XIX-lea au fost mai degrabă o formă nouă de a impozita comerțul și nu încercări de a-l opri (Oțetea, 1977: 42).

La începutul secolului al XVIII-lea autoritățile otomane au încercat instituirea unor **taxe vamale noi** (Luca, 2015: 335–341). În 1728 se percepeau în schelele dintre Vidin și Chilia câte trei aspri noi pentru fiecare o sută de ocale de sare importată din Țara Românească. Arenda acestei vămi noi, în valoare de o mie de guruși, a fost preluată pentru anul fiscal 1728–1729 de un grup de capitaliști din Istanbul, apropiați ai marelui vizir Damad Ibrahim pașa. Instituirea acestei noi taxe a generat imediat un lanț de reacții: negustorii care cumpărau sarea de la ocne au cerut imediat să scadă prețul acesteia, ca să poată plăti vama de la schele, iar domnul muntean Nicolae Mavrocordat, amenințat în privința veniturilor sale, a trimis un arz la Poartă, solicitând anularea noii taxe. Cu ajutorul marelui defterdar El-Hadj Ibrahim, domnul a reușit să obțină anularea taxei, chiar în septembrie 1728, deși vama fusese deja arendată până la sfârșitul lunii februarie (Mehmet, 1983: doc. 208 și 209).

Problema exporturilor românești de sare nu se limitează la perceperea vămile. Un alt aspect interesant este competiția dintre negustorii români și cei otomani în derularea acestui negoț.

În principiu nu existau reglementări care să fixeze cine anume avea dreptul să exporte sarea din Țările Române în Imperiul Otoman. Totuși, cu timpul, negustorii otomani care dispuneau de capitaluri superioare au reușit să dobândească o poziție dominantă, iar negustorii de sare din Țările Române au pătruns tot mai puțin pe piața otomană, trebuind să se mulțumească în cel mai bun caz cu traficul dintre saline și schelele dunărene. Acest proces de excludere nu a fost determinat doar de factorii economici, ci a fost stimulat și de presiunile politice ale negustorilor otomani. Astfel, în 1732, o plângere a negustorilor de sare și a băcanilor din Istanbul împotriva moldovenilor ce încercau să exporte sarea direct în capitala otomană a stat la originea unui ordin al sultanului dat voievodului Moldovei, prin care se cerea ca sarea moldovenească să le fie vândută la Galați negustorilor otomani. Motivele invocate de petenți pentru a exclude concurența comercianților moldoveni sunt puțin convingătoare. Comercianții din capitala Sublimei Porți afirmau în plângerile acestora că moldovenii doreau să monopolizeze transportul sării și să o comercializeze treptat pe piața otomană, majorând substanțial prețul, ajung chiar la valori duble față de cele practicate la Istanbul. Or, sarea moldovenească nu avea o pondere atât de mare în aprovizionarea Istanbulului încât să poată determina fluctuații atât de mari ale prețului (Veliman, 1984: doc. 70).

Un alt aspect al competiției comerciale era reprezentat de disputele în problema prețurilor. Având în vedere că **transportul reprezenta o parte importantă din valoarea sării la schele**, era nevoie de o înțelegere prealabilă asupra prețului de vânzare. Se întâmpla frecvent ca negustorii otomani să încerce să achite ulterior un preț mai mic decât cel convenit anterior, fapt care genera plângeri ale românilor către Poartă. Astfel, în 1744, Mihai Racoviță i se plângea sultanului de încercarea negustorilor otomani din schelele dunărene de a scădea prețul, demers care îi păgubea pe cămărașii de la ocne și, implicit, vistieria domnească (Veliman, 1984: doc. 109).

Exporturile românești de sare către Imperiul Otoman au urmat o tendință ascendentă în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea. Conjunctura acestui trafic a fost influențată considerabil de condițiile politice, îndeosebi de războaiele ruso-austro-otomane, care au antrenat și Țările Române, perturbând desfășurarea normală a raporturilor comerciale. Prețurile de pe piața otomană au crescut sensibil în momentele în care conflictele armate au împiedicat importul de sare din Țările Române; au fost înregistrate urcări de la 12 aspri ocaua în 1780–1788 la 42 aspri ocaua în timpul războiului din 1787–1791. Ulterior, prețul a scăzut la 8–9 aspri ocaua în cursul anului 1792. Dincolo de impactul războaielor din arealul Dunării de Jos, tendința generală, în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea și în primele decenii ale veacului următor, a fost însă de creștere a prețului sării, ceea ce a contribuit la stimularea exportului sării românești spre Imperiul Otoman. Extinderea practicii achiziționării de sare pe credit a contribuit la creșterea cantităților exportate și a permis depășirea momentelor prilejuite de penuria de lichidități monetare. În ceea ce privește cantitățile exportate, informațiile de care dispunem sunt de valoare inegală. Mihai Cantacuzino, referindu-se la perioada de dinaintea războiului din 1769–1774, afirmă că în Țara Românească se extrăgeau 17 milioane de ocale din care se exportau 14 milioane de ocale (Murgescu, 2012: 233).

În ultimul sfert al secolului al XVIII-lea, Curtea imperială de la Viena a inițiat un proiect de lansare a comerțului în Imperiul Otoman. Se avea în vedere recuperarea a ceea ce obținuseră alte națiuni mai favorizate, precum; Anglia, Franța și Olanda. Dunărea a devenit o cale comercială ideală către Imperiul Otoman, iar pe acest fluviu otomanii transportau toate mărfurile importate din teritoriile austriece. Convenția încheiată, în 1775, între

Austria și Poartă prevedea și pentru habsburgi libertatea navigației în Marea Neagră, iar de aici au rezultat expedițiile întreprinse de Lauterer în 1779 și 1782, precedat de von Magdeburg, urmat de Mihanoviks și Redange (Căzan, 2006: 319–320).

În 1784 a fost parafat un prim acord comercial între habsburgi și otomani, prin care erau nominalizate produsele cerute pe piața otomană. Această convenție stipula ce mărfuri aveau voie negustorii austrieci să aducă în Imperiul Otoman, iar ca anexă era cuprinsă o listă de prețuri. Textul acestui acord păstrează în vigoare dispozițiile tratatelor de la Passarowitz și Belgrad și adaugă prevederi ce deschid austriecilor libera navigație pe propriile vase în Marea Neagră.

Clauze:

1. Taxa vamală la importuri ca și la exporturi este unică, în valoare de 3%, mărfurile austriece sunt scutite de alte taxe suplimentare (dispoziție valabilă și în Țările Române);
2. Se garantează libertatea comerțului pentru supușii austrieci și se abrogă orice monopoluri în acest domeniu;
3. Se garantează libera circulație a negustorilor pe tot cuprinsul Imperiului Otoman;
4. Se acordă clauza națiunii cele mai favorizate austriecilor, în prezent și în viitor. Pentru vase apare condiția ca tonajul navelor austriece să nu îl depășească pe cel al celor rusești și s-a stabilit un tonaj de 442–500 tone.

Reînceperea războiului otomano–habsburg a dus la pierderea interesului negustorilor austrieci pentru o rută dunăreană (Căzan, 2006: 322–324). Dezvoltarea comerțului dintre Imperiul Țarist și Imperiul Otoman a condus treptat la o creștere simțitoare de-a lungul secolului al XVIII-lea a numărului de negustori ruși în teritoriile considerate otomane, dar și a celor otomani în zonele rusești. Astfel, într-un firman din 1787 se afirma că „moscoviții” dispun de comercianți iscusiți și de încredere în teritoriile otomane de la nordul Dunării și din Peninsula Balcanică. De asemenea, în Imperiul Țarist își desfășurau activitatea numeroși negustori loiali sultanului (Mehmet 1983: 176). Regimul de privilegii comerciale acordat negustorilor ruși în secolul al XVIII-lea era conceput după modelul tratatelor austro–otomane, deci tot în regim de reciprocitate, așa cum apare în tratatul ruso–otoman din 1720. Clauzele în care se preciza ca în cazul declanșării unui conflict armat negustorii celor două părți să aibă libertatea de a se întoarce în siguranță în țările lor erau structurate după principiul reciprocității (Panaite, 2004: 43–44).

Tratatele încheiate cu Imperiul Habsburgic și Rusia, în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, conțin ideea perpetuității tratatelor încă din prima parte a textelor negociate, dispărând orice referire la durata de valabilitate indicată prin numărul de ani. Astfel, tratatul de pace ruso–otoman de la Küçük-Kainargi (10 iulie 1774) se dorea a fi concretizarea diplomatică a unei păci perpetue între Imperiul Otoman și Imperiul Țarist. Tratatele de pace din ultimul deceniu al veacului al XVIII-lea au fost încheiate în același spirit. În tratatul austro–otoman de la Șistov (4 august 1791) se prevedea că cele două părți se angajau încă din primul articol la „o pace continuă și universală”. În tratatul de la Iași (9 ianuarie 1792) era stipulat angajamentul reciproc pentru fixarea unei păci permanente și solide pe mare și pe uscat (Panaite, 2004: 68).

Navigația

Pentru Imperiul Otoman a început o perioadă de declin după înfrângerea suferită la asediul Vienei (1683). Poziția strategică a Dunării de Jos a făcut ca începând cu secolul al XVIII-lea aceasta să se afle pe direcția contra-ofensivei statelor europene împotriva Porții, concretizată în conflictul de lungă durată cunoscut în istorie sub numele de *Criza orientală*. În mod firesc, înfrângerile suferite în secolul al XVIII-lea de Imperiul Otoman din partea Austriei și a Rusiei au determinat o serie de schimbări în regimul de navigație pe Dunăre și Marea Neagră. După ce, timp de aproximativ 150 de ani a deținut monopolul de navigație în aceste ape, în veacul al XVIII-lea, Poarta a fost nevoită să accepte, într-o serie de acorduri bilaterale încheiate cu Austria și Rusia, înscrierea unor clauze privind reglementarea navigației fluviale și maritime, în sensul libertății de navigație comercială pentru părțile contractante. Între acestea, deosebite pentru regimul Dunării de Jos și al Mării Negre au fost tratatul de pace de la Passarowitz (21 iulie 1718), prin care Imperiul Otoman a recunoscut Austriei dreptul de a naviga pe Dunăre, și tratatul de la Kükük-Kainargi (10 iulie 1774), prin care Rusia a obținut de la Poartă dreptul de navigație în Marea Neagră, drept recunoscut și Austriei, zece ani mai târziu prin senedul semnat la 24 februarie 1784. În urma înfrângerilor suferite în cele șase războaie din timpul crizei orientale, otomanii au fost înlocuiți în zona Dunării de Jos de Austria, iar în Marea Neagră de Rusia (Florescu, 1975: 128; Ardeleanu, 2014: 30–52).

Neputința Porții de a-și menține imperiul cu forțe proprii a determinat-o să apeleze tot mai mult la țările vasale. De-a lungul numeroaselor războaie din secolul al XVIII-lea, Poarta a căutat să folosească cât mai mult mâna de lucru și posibilitățile materiale ale Țărilor Române. În 1776, sultanul le-a oferit domnilor români Alexandru Ipsilanti (1774–1782) din Țara Românească și Grigore Ghica (1774–1777) din Moldova dreptul să-și construiască fiecare câte o navă, pentru a o utiliza în scopuri militare. Galioanele au fost puse în construcție la șantierele navale de la Galați, aveau lungimea de 41 și ½ coți (27,5 m) și erau armate cu tunuri. Domnitorul Țării Românești, Nicolae Mavrogheni (1706–1790), a luat măsuri pentru achiziționarea de nave și recrutarea de marinari pentru flota de galioane. Aceștia primeau o soldă regulată și erau supuși unei riguroase instrucții militare în spiritul disciplinei armatelor europene. Flota Țării Românești mai avea în componența sa bolozane, șeici și caice (Urechia, 1891: 139; Atanasiu-Găvan, 2006: 100).

În 1793, după mai bine de trei veacuri de dominație otomană la Dunăre și la Marea Neagră, la cererea velspătarului Ienăchiță Văcărescu, domnitorul Alexandru Moruzi a înființat slujba de corăbieri domnești necesară pentru a transporta cu ușurință, acolo unde se cerea, proviziile și zaharele pentru Înalta Poartă. Cu aceste argumente a intervenit Alexandru Moruzi la Istanbul obținând dreptul ca Valahia să poată construi bastimente fluviale și maritime (Atanasiu 1990: 1014). În temeiul Hâtîșerifului, domnul a dat „Hrisovul pentru corăbiile Țării Românești ce sunt a umbla pe Dunăre”, semnat la 23 noiembrie 1793, de către Ienăchiță Văcărescu în calitatea sa de mare spătar. Până la acea dată, flota număra 17 nave, exact câte județe avea țara, aceasta pentru început. Aplicarea prevederilor din Hâtîșerif a sporit numărul corăbiilor românești pe Dunăre, creând baza reluării și dezvoltării transporturilor pe Marea Neagră. Flota domnească era organizată în nave domnești, nave ale județelor, nave ale satelor, la care se adăugau nave ale particularilor. Tipurile de nave care alcătuiau flota erau: bolozane, șăici, caice, ceamuri și acicuri sau șlepuri acoperite cu punte (Atanasiu-Găvan, 2006: 101). Primele trei tipuri sunt

menționate de hrisov, iar celelalte în documente de la sfârșitul secolului al XVIII-lea. În mai multe documente de epocă sunt evocate demersurile pentru construcțiile navale din acea perioadă: un act din 24 septembrie 1798 în care este menționat Damian Șeicarul implicat în afacerile cu cherestea de la Ismail; raportul din 22 februarie 1794 al velspătarului Ienăchiță Văcărescu, comandantul flotilei, către domn în care se vorbește despre trei „acicuri”, dintre care două erau mai vechi (recondiționate). În aprilie 1783, divanul Țării Românești a răspuns Sublimei Porții că a luat măsurile necesare pentru construirea a 50 de ambarcațiuni de tipul „acicuri” pentru navigația pe Dunăre (Urechia 1891: 275). **Șaica** era bastimentul amintit drept navă de război; beneficiem de o descriere detaliată a ei, pe care o datorăm căpitanului austriac G.L. Lauterer, din 1779, și era pomenit încă din vremea domniei lui Mihai Viteazul (vezi la Giurescu, 1965: 111).

Aceluiași căpitan austriac Lauterer i se datorează și o descriere exactă a „bolozanului”, vas comercial, construit tot din lemn de stejar, având o lungime ce varia între 18,96 metri și 34,12 metri, o lățime cuprinsă între 3,79 și 5,68 metri și o adâncime la mijloc de 1,32–1,98 metri. Pupa și prova erau foarte arcuite. În față exista o punte unde, în bordaj, erau fixate vâslele, așa încât, puteau să vâslească trei până la cinci perechi de oameni. În spate, era amplasată o cabină, iar în spatele acesteia se afla butucul cârmei pe care era fixată cârma în formă de gât de lebădă. Catargul era prevăzut cu o pânză latină, mai adesea și cu o pânză în patru colțuri (Giurescu 1965: 113). O descriere completă a unei nave asemănătoare apare în 1779 și în însemnările căpitanului Lauterer. Acesta nota că acest tip de navă, caicul, avea o lungime de 24 de metri, o lățime de 4,6 metri, un pescaj de 0,7 metri și un deplasament de 20 tone. Marinarii purtau uniformă de postav, primită gratuit, precum hrana. Caicele aveau un pavilion albastru pe care se afla un vultur, cu o cruce în cioc, și o coroană deasupra capului, în dreapta era soarele cu trei stele, iar în stânga era desenată luna cu alte trei stele. În epocă s-a continuat navigația pe râurile interioare și pe Dunăre până la porturile de la Marea Neagră. În baza prevederilor fiscale din Moldova, la 1 septembrie 1776, s-au fixat următoarele taxe vamale pentru vasele care coborau pe Siret: 2 lei pentru șeica mare și 1 leu pentru șeica mică (Popescu-Spineni, 1977: 176).

În secolul al XVIII-lea se dezvoltă parțial porturile Brăila și Galați, cu rol important în comerțul maritim și cel de tranzit, progres facilitat de legăturile comerciale cu Anglia, Austria, Franța, Italia, Țările de Jos, Polonia, Rusia. Creșterea traficului pe Dunărea maritimă în secolul al XVIII-lea a necesitat măsuri pentru întreținerea canalului navigabil Sulina. Această misiune revenea pârcălabului de Galați care era și comandantul portului Galați, de care depindea și Sulina, poarta principală de intrare a navelor din Marea Neagră pe Dunăre (Atanasiu-Găvan, 2006: 103).

Traficul prin porturile Galați și Brăila apare consemnat în diferite documente. Deja din 1759 la schelele și magazia docurilor din Galați soseau neconținut corăbii care transportau grâu sub grija pârcălabului (Iorga, 1925: 48). În 1779, în timpul călătoriei sale pe Dunăre, efectuată în anul 1779, căpitanul austriac Lauterer a remarcat modul în care se desfășura cu comerțul cu lemne de la Galați, port devenit rapid o schelă a lemnului (Popp, 1988: 86). Franz Mihanovici a călătorit la Brăila și Galați în decursul anului 1783. Cu acest prilej a întocmit și un plan al portului Brăila (Popescu-Spineni 1977: 185). În acea perioadă, la Galați era o forfotă de nedescris în micuțul „șantier naval” local. Meșterii executau comenzi de nave. I. Severin, consulul general al Imperiului Țarist în Moldova și Țara Românească, îl informa pe I. Bulganov, ambasadorul Rusiei la Constantinopol, în 1786, despre construcția de fregate la Galați pentru flota otomană. În raportul din august 1794,

consulul rus nota informații despre cele zece vase de război intrate în lucru la Galați, ale căror cheltuieli erau suportate de cele două principate române extracarpatice. În februarie 1795, Schilling, agentul austriac în Moldova, îl informa pe cancelarul Thugut că cele șase șalupe canoniere aflate în lucru la Galați ar fi trebuit terminate încă din 1794 (Toderășcu 1972: 206–208), an în care acest port avea în așteptare, la încărcat, 150 de nave. Suleiman-pașa, șeful administrației otomane din Brăila, raporta la 16 octombrie 1794 că în port se aflau circa o sută de nave și erau așteptate încă 150 la Sulina. La sfârșitul secolului al XVIII-lea, șantierul naval de la Galați lucra, conform unor opinii, doar pentru cererile venite din partea Imperiului Otoman. Moldova nu dispunea de o flotă comercială sau militară (Cernovodeanu, 1980: 1078).

În textele cărților imperiale de legământ, acordate de sultanul de la Istanbul statelor occidentale, nu sunt specificate interdicții privind accesul în anumite zone controlate de otomani, care să confirme și din punct de vedere diplomatic politica mărilor închise practică de Imperiul Otoman în privința bazinului pontic. Asemenea stipulații, cu referire directă la comerțul în Marea Neagră apar în tratatele de pace și comerț încheiate cu Imperiul Habsburgic și Imperiul Rus, dar nu era vorba de o interdicție totală a comerțului în bazinul pontic. În tratatul de comerț de la Passarowitz (27 iulie 1718), care însoțea tratatul de pace, după ce era confirmată în regim de reciprocitate libertatea de circulație și comerț, se consemnau câteva precizări speciale privind navigația comercială în Marea Neagră. Era vorba de obligația negustorilor austrieci de a-și descărca mărfurile (aduse cu navele imperiale) în porturile dunărene (Brăila, Isaccea, Chilia) și reîncărcarea pe nave comerciale pentru a le putea duce în porturile de la Marea Neagră (Panaite, 2004: 92).

Nicolae Mavrogheni, domnitorul Țării Românești între anii 1786 și 1790, din ordinul otomanilor, a luat măsuri pentru achiziționarea de nave și recrutarea de marinari pentru flota de galioane. Marinarii primeau o soldă regulată și erau supuși unei riguroase instrucții militare în spiritul disciplinei armatelor europene. În afară de galioane, flota Țării Românești mai avea în componența sa și bolozane, șeici și caice (Atanasiu-Găvan, 2006: 100). Conform vechilor tradiții, în toată această perioadă a continuat să se practice navigația și pe unele râuri interioare. Printre ele, Oltul a fost cel mai navigat. În decursul anului 1785, un negustor din Sibiu, pe nume Püthner, căpăta un privilegiu, ca două „lunții” ale sale să transporte pe Dunăre și Olt, postav, sticle și potcoave. La Galați, Püthner și-a încărcat mărfurile în corăbii de mare pentru Constantinopol. Cu aceste ambarcațiuni se transporta pe Olt și sare până la Dunăre, la Islaz. Totodată, transportul se efectua și pe Siret, Prut și Mureș. La 1 septembrie 1776, în Moldova s-au fixat următoarele taxe vamale pentru vasele care coborau pe Siret: 2 bei pentru șeica mare și 1 beu pentru șeica mică. Dimitrie Cantemir, amintind și el Siretul în *Descrierea Moldovei*, menționează că pe alocuri existau chiar căi pentru vasele cu pânze (Iorga, 1925: 93; M. Popescu-Spineni, 1977: 176).

Activitatea traficului maritim în regiunea Dunării de Jos (sfârșitul veacului al XVIII-lea – primele decenii ale secolului al XIX-lea) poate fi observată și prin recursul la numeroase alte surse. În 1780, agentul Poloniei la Istanbul, în drumul său către capitala Imperiului Otoman, a trecut prin Constanța. Conform relatărilor acestuia, portul de pe țărmul vest-pontic era frecventat de corăbii otomane și grecești. În cursul anului 1804, conform unui document păstrat de la o familie din Tassos, știm astăzi că acea corabie, denumită „Evanghelistă”, a efectuat transporturi de untdelemn și măslina spre Constanța (Atanasiu-Găvan, 2006: 105). Încă de la jumătatea secolului al XVIII-lea, Duclos, consulul francez la Iași, remarca ponderea pe care încă o avea, în dezvoltarea economică a Valahiei,

construcțiile navale, traficul maritim și fluvial din aceste regiuni de la gurile Dunării. Reprezentantul diplomatic la Franța la Iași considera în scrierile sale că portul Galați este vital pentru comerțul internațional Moldovei. Dezvoltarea firească a celor două țări române extracarpătice și constituirea pieței interne continuau să fie stânjenite de dominația economică a Imperiului Otoman. Poarta era conștientă de faptul că desființarea definitivă a propriului monopol (relativ) asupra comerțului moldo-valah era o condiție determinantă pentru reabilitarea stării lor economice. Cele două principate au înscris această cerință de 22 de ori în memoriile și proiectele de reformă elaborate între anii 1769 și 1830 (*Memoires et projets de reforme dans le Principotes Roumaines, 1769–1830*, p. XI și XVII).

Construcțiile navale

La începutul războiului dintre ruși și otomani, Grigore Ghica Vodă (28 octombrie 1768 – 16 noiembrie 1769) a ordonat marelui vistier construirea a 24 de șeici, realizate înainte de sosirea marelui vizir la Isaccea (Giurescu, 1965: 324). Luntrele de diferite mărimi construite în Țara Românească constituiau și un articol de export. În tariful vamal reprodus în opera descriptivă și statistică a lui Mihail Cantacuzino, alcătuită în 1776, se specificau diversele taxe percepute pentru exportul de ambarcațiuni. Sumele sunt aproape similare și în tariful vamal aplicat din 1 ianuarie 1792. În Moldova, tariful vamal din 1761 se percepeau 12 lei pentru exportul unei șeice mari și doar 6 lei pentru o șeică obișnuită; construite în șantierele din Galați (Giurescu, 1965: 324). În decursul anului 1776, Poarta solicita domnilor Alexandru Ipsilanti și Grigore Ghica să construiască fiecare câte un galion de 41,5 coți în lungime (circa 25 m) și să-l prevadă cu tunuri, ancore, parâme și tot ce trebuie (Urechia 1891: 139). Voievozii din Valahia și Moldova s-au conformat. În Moldova, în același an, 14 contribuabili lemnari din ținutul Covurluiului, scutiți de dare deoarece au lucrat galion în șantierele de la Galați. În 1780, un călător polon întâlnea la gura Siretului cele două vase de război (Giurescu, 1965: 325).

În 1620, Poarta ceruse să se trimită făină și lemn la Brăila din județele Săcuieni, Buzău și Râmnic pentru a se construi aici dubase. Tot la Brăila se construiau vasele din primul an de domnie al lui Nicolae Mavrogheni (1786–1790). Conform mărturiei lui Ahanasie Comnen Ipsilanti, voievodul, imediat ce a ajuns la București s-a ocupat să isprăvească galionul împărătesc comandat încă din timpul predecesorului său Șuțu. Apoi a construit un chirlanchici (vas ce putea încărcă până la 500 de tone), pe care încărcându-l cu 18.000 de chile de grâu (chile constantinopolitane, nu brăilene) l-a trimis sultanului; apoi a construit un perganti (vas comercial similar chirlanchiciului), pe care, încărcându-l cu orz, l-a trimis de asemenea sultanului. În afară de primul galion, expedit la Constantinopol cu 40.000 chile de mei, a scris vizirului că a început să construiască un alt galion, pe care, încărcându-l cu 40.000 chile de orz, îl va trimite tot la Constantinopol (Giurescu, 1965; Atanasiu-Găvan, 2006: 124).

Anul 1794 aduce noi știri despre Brăila prin consulul rus din Iași, care la 1/12 aprilie nota că în Țara Românească a sosit dispoziția Porții pentru construirea a trei corăbii mari și 16 vase mici la Dunăre, la Silistra și la Brăila. La 21 septembrie/2 octombrie, după ce arăta că la Galați se construiau din partea voievodului Moldovei, în portul său de la Dunăre, cinci vase în lungime de câte 70 de picioare și patru fregate mici pe care vor fi așezate câte 20 de tunuri, domnul Țării Românești, construia tot atunci, la Brăila, cinci vase în lungime de câte 70 de

picioare. Șantierul naval de la Brăila era capabil de a construi vase de transport de tip șăici sau dubase, dar și bastimente de război, înarmate cu tunuri (Atanasiu-Găvan, 2006: 125).

Un alt șantier naval important pe linia Dunării era cel de la Galați. În secolele XVII–XVIII, la Galați au fost construite caice, șăici, fregate, canoniere, corăbii maritime, cele mai mari fiind galioanele, vase de război cu 40–60 de tunuri. Din registrele visteriei aflăm despre diferitele materiale folosite în acest șantier: pânză, frânghii, ancore, fier, cărbuni, smoală. Informații despre vasele construite la Galați sunt prezente în rapoartele consulilor sau în relatări ale unor călători străini. Consulul francez din Crimeea, Peyssonel, afirma, în 1760, că la Galați se găsesc mai multe „șantiere” navale și că bastimentele se construiesc ieftin, cu un tonaj care permite navigația pe Dunăre și Marea Neagră. Totodată, Peyssonel menționa că aproape toate catargele moldovenești sunt de o calitate similară celor din Scandinavia. Călătorul raguzan Boscovich, ajuns la Galați în cursul anului 1762, consemna caracteristicile unui vas de 45 metri construit pe socoteala lui Isac Aga, vameș al Constantinopolului. Ambarcațiunea construită la Galați i se părea „dezagreabilă”, iar sculpturile păreau detestabile. Modelul de construcție a navelor de la Galați era inspirat din cel otoman, iar multe vase erau lucrate din lemn încă verde și obținut din tăierea copacilor din vecinătatea orașului moldav (*Călători străini despre Țările Române*, vol. IX, 1997: 400, 460; Atanasiu-Găvan, 2006: 126).

O informație similară și cu detalii tehnice găsim în relația de călătorie a lui Boscovich, care a trecut prin Galați în iunie 1763. El arată că în acest port a văzut un vas de dimensiuni considerabile, de soiul acelor pe care otomanii le numeau caravele, vas care era pe șantier, gata să fie lansat și fusese construit pe socoteala lui Isaac aga, mare vameș al Constantinopolului. Acesta poseda mai multe alte bastimente și făcea un comerț însemnat. El destina vasul de la Galați negoțului cu Alexandria. Tot la Galați, Boscovich a observat diferite șalupe, de fapt luntre făcute dintr-un singur trunchi scobit, cu o lungime de treizeci de pași parizieni lungime și patru pași lățime interioară (9,74 m lungime și 1,30 m lățime). Observațiile lui Boscovich sunt subiective, unele dintre galioanele construite la Galați câțiva ani mai târziu au rezistat o perioadă lungă de timp (Boscovich, 1772: 196–199; Giurescu, 1965: 325).

Un călător francez, Saint-Priest, vizitând Moldova, arată în notele sale, redactate în 1768, că locul de desfășurare al lemnului de construcție este portul Galați, pe teritoriul căruia funcționează șantier pentru repararea și construcția de corăbii (Holban, 1942: 9). Într-un raport din 1776 al bailului venețian către dogele Veneției se arată că la Galați se construiesc pentru Poartă o mare caravelă pentru transportul de mărfuri. În toamna aceluiași an se construiesc în portul moldav două galioane în lungime aproximativă de 28 de metri cu cabluri, ancore și înarmate cu tunuri, construite de Țara Românească și Moldova. Două nave în construcție se regăsesc și în 1778, nave de război armate cu câte 60 de tunuri (Atanasiu-Găvan, 2006: 127).

Căpitanul austriac Georg Lauterer, în 1783, arată că orașul Galați este un port cu o activitate continuă în ceea ce privește industria navală, aproape anual construindu-se aici 10–12 bastimente noi, cu 2–3 catarge, și reparându-se multe altele (Docan, 1914: 95). Un raport al francezului Le Roy către ministrul Afacerilor Externe la Paris, la 24 octombrie 1786, prezintă că nu era cunoscut stadiul construcției celor două bastimente („fregate”) care se executau la Galați după planurile acestuia. Cele două fregate urmau să aibă fiecare câte 26 de tunuri; ne-o spune un raport anterior al ambasadorului francez de la Constantinopol, de care depindea

expertul Le Roy. Puțin timp după declararea războiului ruso-otoman, la 11 octombrie 1787, același expert anunța la Paris că, în afară de „bombardele”, care se construiau la Constantinopol și în porturile Mării de Marmara, ale arhipelagului și ale Mării Negre, domnitorii de la Iași și București au solicitat să construiască și aceștia câteva vase militare la Galați după modelul celor schițate de Le Roy. Un raport al lui Raicevich din 14 iunie 1793 arată că în șantierul din Galați se construiau constant bastimente cu utilizare comercială și s-au fabricat chiar și două nave de război, care dispuneau de 60 de tunuri fiecare. Data indicată de Raicevich pentru construcția navelor de război, 1778, este ulterioară construcției galioanelor. Este foarte probabil ca, după efectuarea acestei comenzi, să fi urmat o alta, privind două vase de război mai mari, două fregate, cu câte 60 de tunuri (Giurescu, 1965: 326).

Construcția podurilor revenea tot administrației din Principate. Un cărturar otoman care a zăbovit o vreme la Hotin, în timpul domniei lui Mihai Racoviță (1716–1726), și care ne-a lăsat o descriere a principatelor române, arată cum se proceda. El spune că pontoanele se fixau nu prin ancore de fier, ci prin cutii de lemn, în patru colțuri, umplute cu piatră și lăsate în albia Dunării; în loc de cabluri de oțel, se întrebuintau curpeni de viță răsuciți, lungi de 120–150 de stânjeni (aprox. 220 m). În 1795, un raport din Constantinopol ne informează că, spre sfârșitul domniei, fostul voievod al Moldovei, Mihai Sutz (ianuarie 1793 – 6 mai 1795), a construit zece canoniere (Iorga 1932: 506). În diferite documente se regăsesc informații privitoare la costurile corăbiilor, de pildă registrul visteriei Moldovei consemna în 1795 alocarea sumei de 36.307 lei pentru construcția corabiei de mari dimensiuni, iar în condica visteriei lui Alexandru Callimachi era înregistrată suma de 66.592 lei și 19 bani – în scopul construirii unei corăbii, în 1797 (Iorga, 1932: 508). Registrele visteriei Moldovei consemnau în 1814 alocarea sumei de 94.712 groși pentru construcția unei canoniere (Atanasiu-Găvan, 2006: 118–119).

În documentul lui Alexandru Ipsilanti referitor la schelele de la Dunăre (5 mai 1775) rezultă că „șăicile” și „bolozanele” erau mai mici decât „corăbiile”, puteau sui mai mult în susul Dunării. Într-adevăr, enumerând aceste schele pentru transportul proviziilor destinate serviciilor de aprovizionare a Porții, domnul precizează că acestea erau: orașul de Floci (în fața Hârșovei) din jud. Ialomița; Zimnicea, în județul Teleorman, și Izlaz, în județul Romanați de la acea vreme (Furnică, 1908: 34). Șantierele navale de la Galați puteau prin urmare să construiască orice fel de vase, chiar fregate cu zeci de tunuri; acestea coborau pe Dunăre și, apoi, prin Marea Neagră, ajungeau la Constantinopol.

Meșterii români erau renumiți pentru construcția de bărci, luntrii, vase pentru transport și pescuit. Ei aveau denumiri diferite în funcție de ambarcațiunile pe care le construiau. Cei care construiau dubase și caice se mai numeau și dubăsari, iar cei care făceau funii și odgoane pentru corăbii se numeau funari și odgonari. Cei care confecționau năvoade și mreje pentru vasele de pescuit mai erau numiți năvodari și mrejeni. Un factor important în dezvoltarea construcțiilor navale l-a reprezentat calitatea materialelor. În timpul domniei lui Mihail Șuțu (1793–1795), în Moldova, marele vizir a cerut printr-o scrisoare 200.000 de bucăți de cherestea pentru Arsenalul Amiralității din Constantinopol. Această cantitate trebuia transportată cu plute până la Galați și ulterior încărcată pe nave maritime (Guboglu, 1965: 386). Din pădurile Moldovei se exploata o mare cantitate de lemn de construcții, care era transportat pe plute până la Galați, așa cum reiese din o serie de documente, precum nota consulului austriac Merkelius trimisă cancelarului Thugut la 26 decembrie 1793; dar și rapoarte ale viceconsulului francez la Iași, Perraut. Moldova și Țara

Românească furnizau aproape toate materialele necesare construcțiilor navale (Atanasiu-Găvan, 2006: 113–116).

Informații referitoare la anul 1786 identificăm și în condica visteriei lui Alexandru I Mavrocordat, care nota că în lunile septembrie–octombrie s-au cheltuit 10.662,74 lei necesari construirii unui galion la Galați. În lunile octombrie și noiembrie s-au cheltuit 6.917 lei și 28 de bani pentru construirea galionului: 1.152 lei pentru trierea și transportul a 118 catarge (dintre acestea, 24 au fost întrebuințate la construcția galionului, iar celelalte trimise la Constantinopol), 1.752 lei a costat cheresteaua, 794 lei smoala, care s-au trimis de la Țarigrad de către capuchehaie pentru facerea galionului, 646 lei s-au plătit pentru 3.692 oca de fier cumpărat de pârcălabul de Galați cu același scop. În octombrie 1787, Le Roy anunța la Paris că în afară de bombardele, care se construiau la Constantinopol și în porturile Mării Negre, domnitorii de la Iași și București au cerut să construiască și ei câteva la Galați. În lunile octombrie și decembrie ale aceluiași an, Poarta cerea insistent terminarea și expedierea celor 14 caice-donbazuri care fuseseră repartizate spre construcție Moldovei (Atanasiu-Găvan 2006: 128–129). Diplomatul rus Ioan Cristian Strune (1791–1793) nota că „la Galați, o mulțime de lucrători ciopleau, adunau și așezau lemne pe corăbii. Dulgherii, lucra cu materiale moldovenesti la corăbiile sultanului (Bezivroni, 1947: 105).

Concluzii provizorii

Aprovizionarea Istanbulului cu mărfuri provenind din 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 epocii, care au condus la situația ca niciun stat să nu monopolizeze economia pe o durată. Măsurile politice a influențat procesele economice și în unele ocazii au condus la efectele anticipate în mod oficial. În secolul al XVIII-lea, Imperiul Otoman a căpătat caracteristicile unei economii univers bazate pe mecanismele comerciale. Porturile dunărene, conectate de comerțul otoman și anterior cuceririi Mării Negre de către otomani, au devenit tot mai strâns atașate economiei Sublimei Porți, aspect accentuat din cauza dependenței vasalice a Țărilor Române față de sultanul otoman și integrarea lor economică, au făcut din cursul Dunării o cale de transport de primă importanță pentru nevoile de aprovizionare, militare și civile ale Imperiului Otoman. Porturile de la Dunărea de Jos îndeplineau o întreită funcție pentru Sublima Poartă: erau debarcouri pentru producția agro-zootehnică și meșteșugărească a hinterlandului, locuri de tranzitare (dar și de desfacere) a mărfurilor provenite din comerțul terestru al teritoriilor otomane cu întreg spațiul european și centre de import-export în cadrul comerțului maritim al Imperiului Otoman.

Disputa dintre Imperiul Otoman, Imperiul Țarist și Imperiul Habsburgic a trasat liniile directoare ale evenimentelor din spațiul danubiano-pontic, atât în plan economic, cât și politico-militar. Evenimentele de la sfârșitul secolului al XVII-lea și începutul veacului al XVIII-lea, reprezintă începutul decăderii Imperiului Otoman și deschideau lupta pentru întâietate în estul Europei și la gurile Dunării; un conflict care s-a derulat până târziu, în secolul al XIX-lea și trebuie analizat pe larg cu o altă ocazie.

Bibliografie/ References

- Alexandrescu-Dersca Bulgaru, M. M. 1957. Contribution à l'étude de l'approvisionnement en blé de Constantinople au XVIIIe siècle. *Studia et Acta Orientalia* **1**, 3–37.
- Ardeleanu, C. 2014. The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774–1853). *Euxeinos* **14**, 30–52.
- Atanasiu, C. 1990. Contribuții la o posibilă istorie a marinei comerciale române. *Revista Istorică*, Serie Nouă, **1**(11–12), 1014–1025.
- Atanasiu-Găvan, A. 2006. *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră în Evul Mediu românesc*, Constanța: Editura Muzeului Marinei Române.
- Baszanowski, J. 1978. *Ochsenzuchtgebiete und Ochsenausfuhr aus Polen vom 16 bis 18 Jahrhundert*. In: *International Ochsenhandel (1350–1750). Akten des 7th International Economic History Congress Edinburgh 1978*. Ediție îngrijită de Ekkehard Westermann. Stuttgart: Klett-Cotta.
- Boscovich, J. 1772. *Journal d'un voyage de Constantinople en Pologne*. Lausanne.
- Călători străini despre Țările Române. 1997. vol. IX. București: Editura Academiei Române.
- Caproșu, I. 1989. *O istorie a Moldovei prin relațiile de credit până la mijlocul al XVIII-lea*. Iași: Editura Universității „Al. I. Cuza” din Iași.
- Căzan, I. 2006. Habsburgii și Marea Neagră: De la utopia eliberării Constantinopolului la libera navigație. In: Ovidiu Cristea (coord.), *Marea Neagră. Puteri maritime-puteri terestre (sec. XIII–XVIII)*. București: Editura Institutului Cultural Român, p. 319–320.
- Cernovodeanu, P. 1980. Comerțul Țărilor Române în secolul al XVII-lea. *Revista de istorie*, **33**(6), 1071–1908.
- Constantin, C. 2018. *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829–1940)*. Brăila: Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”.
- Constantin, C. 2020. *O istorie a companiilor de navigație străine de la Dunărea de Jos*. București: Editura Etnologică.
- Docan, N. 1914. *Explorațiuni austriece pe Dunăre la sfârșitul secolului XVIII*. București.
- Florescu, G. G. 1975. *Navigația în Marea Neagră prin strămtori și pe Dunăre. Contribuții la studiul dreptului riveranilor*. București: Editura Academiei R.S.R.
- Furnică, D. Z. 1908. *Din istoria comerțului la români*. București.
- Giurescu, C. C. 1965. Construcții navale în Principatele române în secolele al XVII-lea și al XVIII-lea. In: *Omagiu lui P. Constantinescu Iași*. București: Editura Academiei R.P.R.
- Guboglu, M. 1965. *Catalogul documentelor turcești*. București: Direcția Generală a Arhivelor Statului.
- Güçer, L. 1980. Grain supply of Istanbul in the eighteenth century. In: Charles Philip Issawi (coord.), *The Economic History of Turkey, 1800–1914*. Chicago: Chicago University. p. 24–31.
- Holban, Th. 1942. *Contribuție la istoria comerțului românesc în sec. XVIII*. București.
- Iorga, N. 1910. Știri despre veacul al XVIII-lea în țările noastre după corespondența diplomatică străină. *Analele Academiei Române. Memoriile secțiunii istorice*, seria II, **37**, 22–24.
- Iorga, N. 1925. *Istoria comerțului românesc*, vol. II. București.
- Iorga, N. 1932. *Documente privitoare la familia Callimachi*, vol. II. București.
- Lazăr, Gh. 2016. *Catastife de negustori din Țara Românească (secolele XVIII–XIX)*. Iași: Editura „Universității Alexandru Ioan Cuza” din Iași.
- Luca, C. 2015. “Romanian principalities, eighteenth century”, *Revue de l'OFCE*, **140**(4), 335–341.
- Mantran, R. 1977. Centralisation administrative et financière. Problèmes du ravitaillement d'Istanbul aux XVII–XVIII. In: *Istanbul à la jonction des cultures balkaniques, méditerranéennes, slave, aux XVI–XIX*. București: Association internationale.
- Mehmet, M. 1983. *Documente turcești privind Istoria României*, vol. II. București: Editura Academiei R.S.R.
- Memoires et projets de reforme dans le Principotes Roumaines, 1769–1830*. 1970. Bucarest.

- Murgescu, B. 1998. Participarea Țărilor Române la comerțul european cu vite în secolele XVI–XVIII. Regularități și fluctuații conjuncturale. *Studii de istorie economică și istoria gândirii economice*, **3**, 101–122.
- Murgescu, B. 2010. *România și Europa. Acumularea decalajelor economice (1500–2010)*, Iași: Polirom.
- Murgescu, B. 2012. *Țările Române între Imperiul Otoman și Europa creștină*. Iași: Polirom.
- Oțetea, A. 1977. *Pătrunderea comerțului românesc în circuitul internațional (în perioada de trecere de la feudalism la capitalism)*. București: Editura Academiei R.S.R.
- Panaite, V. 2004. *Diplomație occidentală, comerț și drept otoman (secolele XV–XVII)*. București: Editura Universității din București.
- Popa, M. 1978. *La circulation monétaire et l'évolution des prix en Valachie (1774–1831)*. București: Editura A.I.E.S.E.E.
- Popescu-Spineni, M. 1977. *România în izvoare cartografice și geografice*. București: Editura Științifică și Enciclopedică.
- Popovici, B. 2001. Câteva considerații asupra metodologiei realizării unei lucrări științifice în domeniul istoriei. *Hrisovul*, **6–7**, 217–244.
- Popp, N. 1988. *Bazinul Dunării. Natură și om*. București: Editura Litera.
- Toderașcu, I. 1972. Informații privind șantierul naval din Galați (sfârșitul secolului XVIII – prima jumătate a secolului XIX). *Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie A. D. Xenopol din Iași*, **9**, 205–220.
- Urechia, V. A. 1891. *Istoria Românilor*, vol. I. București: Editura Lito-Tipografia C. Goebel.
- Veliman, V. 1984. *Relațiile româno–otomane (1711–1821). Documente turcești*. București: Editura Direcția Generală a Arhivelor Statului.