

**TIPOLOGIA ORĂȘELOR DIN DOBROGEA ÎN TIMPUL STĂPÎNIRII
OTOMANE**
(secolele XV-XIX)

Constantin Șerban și Victoria Șerban

În istoriografia noastră din ultimile trei decenii problemele cu privire la orașul medieval din țările române au atras atenția specialiștilor în mod deosebit nu numai în măsura în care se puteau publica noi documente din arhive ci și unele noi concluzii cu privire la originea lor, la structura populației, la dezvoltarea lor economică, la cultura lor, la lupta populației urbane pentru emancipare socială și economică.¹ Au existat preocupări și pentru alcătuirea unor monografii de târguri și orașe sau de monografii asupra orașelor dintr-o singură provincie istorică.² Cu toate acestea până în prezent încă nu s-a ajuns la alcătuirea unei sinteze a orașului medieval din țările române, lucrare așteptată cu mult interes de istorici și de economiști.

Preocupările privind originea orașelor medievale din țările române nu numai că s-au intensificat în mod deosebit în ultimii ani, dar au obținut rezultate valoroase apreciate în țară și peste hotare de către specialiști. Astfel în 1969 istoricul P.P. Panaitescu a introdus o noțiune nouă în istoriografie, orașul-obște, orașul provenit dintr-o obște sătească care a găsit corespondențe chiar în Dobrogea (de exemplu orașul Dăieni)³, iar autorul rîndurilor de față a schițat în același an un tablou general al genezei orașelor medievale românești inclusiv cele din Dobrogea⁴, arheologul M. Matei în 1970 a căutat să facă unele precizări asupra căilor de formare a orașului medieval din Moldova⁵, în 1972 istoricul St. Olteanu a indicat „premierele majore” ale procesului de constituire a orașului medieval la

1 Constantin Șerban, *Geneza orașelor medievale românești*, în *Studii și articole de istorie* 1968, p. 59-72 ; *idem* *Geneza orașelor medievale europene*, în *Studii și articole de istorie* XXVI, 1974, p. 22 .*ib.* cuprinde materiale noi relativ la orașele românești : M. Buzu, *Castrum, urbs, cetăți, orașe transilvănene din sec. IX-XIII* în *Acta Musei Napocensis*, 1971, p. 197-204.

2 C. C. Giurescu, *Tîrguri sau orașe și cetăți moldovene din secolul al X-lea pînă la mijlocul secolului al XVI-lea*, București, 1967, 379 p.

3 P. P. Panaitescu, *Introducere la istoria culturii românești*, București 1969, p. 223-224.

4 Constantin Șerban, *Geneza orașelor medievale românești*, în *Studii și articole*, 1969, p. 59-72.

5 M. Matei, *Studii de istorie orășenească medievală (Moldova sec. XIV-XVI)* Suceava: 1970, 204 p.

est și sud de Carpați.⁶ Mai mult chiar aceeași problemă a fost dezbătută în cursul unor sesiuni științifice organizate în 1972 la Iași⁷ și în 1974 la Suceava⁸ unde pe baza datelor obținute prin săpăturile arheologice s-a stabilit un schimb de păreri între specialiști privind fie faza preurbană a orașelor din Țara Românească, fie începuturile orașului în Moldova.

Problema tipologiei orașelor românești a fost abordată recent în urmă cu câțiva ani, în 1971 la noi, și anume de către istoricii din Cluj Ștefan Pascu și S. Goldenberg prin studiul intitulat: *Orașele medievale din unele țări dunărene*⁹. Autorii binecunoscuți în țară și peste hotare prin valoroasele lor lucrări consacrate unor probleme ale evului mediu românesc și european, au reușit să stabilească, în acest studiu, condițiile istorice ale apariției orașelor medievale din țările române factorii de care trebuie să țină seama orice cercetător al problemei, în fine tipologia lor în concordanță cu funcționalitatea lor inițială, care ar fi pentru țările dunărene (adică teritoriul actual al R.S.F. Iugoslavia, R.P. Bulgaria și R.S. România) următoarele: 1. centre portuare cu caracter comercial sau comercial-meșteșugăresc; 2. Escale portuare-maritime; 3. Centre comerciale sau comercial-meșteșugărești; 4. Centre miniere. Exemplele care însoțesc această tipologie sînt din țările aflate în spațiul dintre Marea Adriatică și Marea Neagră, deoparte și de alta a Dunării.

Studiind condițiile istorice locale a apariției orașelor în țările dunărene mai înainte amintite, autorii au urmărit nu numai constituirea nucleului de așezare urbană — suburbium — și terminologia sub care acestea apar în documente (civitas, castellum, castrum, urbs, oppidum, villa, burg, tîrg, varoș) dar și clasa socială aflată la conducerea lor. Din păcate studiul amintit, atât de bine documentat, nu acordă nici o mențiune tipologiei orașelor din Dobrogea care a permis investigația noastră în cadrul acestui articol. E drept că spre sfîrșitul expunerii autorii schițează unele păreri relativ la urmările stăpînirii otomane asupra structurii economice și sociale a orașelor din unele regiuni dunărene pentru ca apoi problema să fie abandonată pe motiv că aceste orașe otomane sînt de tip oriental și în consecință nu fac obiectul cercetării lor.

De ce ne-am oprit asupra tipologiei orașelor din Dobrogea în timpul stăpînirii otomane? Pentru că în general această parte a teritoriului românesc de obicei intră destul de rar în preocupările istoricilor noștri pe de o parte, iar pe de alta că ea nu poate fi tratată automat ca o parte a Țării Românești cum s-a încercat de unii istorici. Dobrogea prin condițiile ei geografice, ca parte a teritoriului României, își are istoria sa proprie strîns legată de istoria celorlalte trei țări române. După cum se știe pe aceste locuri în perioada de trecere de la epoca veche la cea medie se înfiripaseră primele formațiuni de stat feudal, care dacă ar fi cunoscut condiții favorabile ar fi permis o mai lungă existență a statului de sine stătător care s-a constituit sub Dobrotici (ca și acelea ale Țării Românești și Moldovei).¹⁰

Dar ceea ce s-a întîmplat în Transilvania la venirea maghiarilor s-a întîmplat aici în Dobrogea la venirea turcilor.¹¹ Mai mult chiar se cunosc împrejurările în care se inițiaseră înființarea primei unități a Țării Românești cu statul lui Dobrotici după moartea succesorului său Ivanco și anume pe vremea lui Mircea

cel Bătrîn.¹² A fost de fapt prima încercare de acest fel în istoria poporului nostru, următoarea avînd loc abia după două secole în 1599. Așa dar Dobrogea poate fi socotită într-un anumit moment istoric ca fiind a patra țară românească, în sens de stat feudal, a cărei istorie s-a împletit tot timpul cu a Țării Românești și Moldovei, chiar după pierderea independenței.¹³

Pentru cine urmărește cunoașterea tipologiei orașelor din Dobrogea în timpul stăpînirii otomane (secolele XV-XIX) este evident faptul că tipul de oraș înființat pe aceste meleaguri se deosebește într-o anumită măsură de acela cunoscut în alte regiuni ale țării noastre, și anume că aici a predominat mai mult tipul de oraș-port maritim sau fluvial. Aceasta pe de o parte iar pe de alta că aici ne întîlnim frecvent cu acel tip de oraș care s-a suprapus pe o așezare urbană antică cu veche tradiție greacă și romană și pe una medievală, bizantină.¹⁴ Așadar ca și în alte regiuni din sud-estul Europei care în evul mediu au cunoscut stăpînirea otomană, în Dobrogea a existat o viață urbană cu o vechime de peste două milenii, căreia autorităților otomane din secolul XV aveau să-i aducă modificările necesare în concordanță cu interesele de stat. Ceea ce s-a făcut atunci în Dobrogea de către cuceritorii turci nu era o excepție. Cazuri similare sînt numeroase pe continentul nostru și este de ajuns să ne gîndim că la fel au procedat maghiarii în Transilvania și ducele Normandiei Wilhelm Cuceritorul din 1066 în Anglia.¹⁵

La venirea turcilor în Dobrogea orașele din această țară erau de tipul asemănător existent fie pe țărmurile mării Adriatice, Ionice, Egee, fie pe malurile cursului mijlociu al Dunării și anume: 1. orașe porturi maritime: Pangalia (mai tîrziu Mangalia), Constantina (Constanța); Zinaurda (azi comuna Vadu); 2. orașe porturi fluviale: Licostomo, Vicina (Isaceea), Măcin, Hirșova, Cernavodă; 3. orașe centre meșteșugărești comerciale: Babadag, Ester (azi dispărut). Ce modificări structurale avea să aducă în viața urbană din Dobrogea noua stăpînire? Așa cum au dovedit-o lucrările lui O.L. Barcan și A. Miguel¹⁶ consacrate cuceririlor stăpînirii statelor islamice în regiunile cucerite mai întîi s-a trecut la crearea unor noi instituții caracteristice orașelor de tip otoman sau oriental.¹⁷ Apoi a avut loc o colonizare otomană. Un număr de locuitori otomani din alte părți ale imperiului cu precădere din Anatolia au fost aduși și colonizați aici în părțile europene, deci și în Dobrogea. Unii călători străini ca de exemplu Evlia Celebi ne dau amănunte interesante privitoare la această problemă¹⁸; trebuie precizat totuși faptul că dacă în orașele din Dobrogea a fost colonizată o populație turcească¹⁹ totuși autohtonii au continuat să dețină un rol important în viața economică rurală și urbană, mai ales că în multe locuri numărul coloniștilor era inferior celui al localnicilor.

13 Recent relativ se știe că s-a inițiat și s-a realizat publicarea unei ample monografii în mai multe volume privind istoria Dobrogei din care au apărut 3 volume și care tratează istoria acestei provincii românești din cele mai vechi timpuri pînă în secolul al XV-lea.

14 Lucrarea care este proiectată să trateze și perioada stăpînirii otomane ca și epoca modernă și contemporană a fost privită cu mult interes în cercurile specialiștilor din țară și de peste hotare.

15 Constantin Serban, *Geneza orașelor medievale europene*, în *Studii și articole de istorie*, XXVI, 1974, p. 28-29.

16 A. Zeroy, *Historie de la civilisation anglaise*, Paris, 1965, p. 13-19 vezi și I. Z. Titow, *English Rural Society, 1200-1350*, London, 1969, p. 17-18.

17 A. Miguel, *L'Islam et sa civilisation*, Paris, 1968, p. 167. O. L. Barcan *Quelques observations sur l'organisation économique et sociale des villes ottomanes des XVI^e et XVII^e siècles*, în „La ville”, vol. III, Bruxelles, 1955, p. 239-311.

18 Idem p. 147. În noul oraș oriental întreaga viață a acestuia va pulsa în jurul gîmicii, unde se intersectează drumurile, cel străbat, în apropierea căreia se ridică baia, școala, instituțiile administrative, fîntna cu apă. În schimb locul vîmii este la poarta orașului unde se ridică și hanul sau caravanseraiul unde se află bazarul dar și cimitirul unde sînt amplasate și mahalalele.

19 Mustafa Mehmed, *Aspecte din istoria Dobrogei sub dominația otomană în veacurile XIV-XVII*, *Mărturiile călătorului Evlia Celebi*, în *Studii* 5/1965, p. 1097-1118; vezi și M. Gugogiu, *De la situation social-économique des Pays Roumains vers le milieu du XVII^e siècle*, în *Studia et acta orientalia*, IV, 1962, p. 153-193, de consultat și V-VI, 1967, p. 1-48.

20 C. C. Giurescu — *Informations sur la population roumaine de la Dobrođa dans les cartes médiévales et modernes*, în *Revue Roumaine d'Histoire* 1/1965, p. 441-475.

6 St. Olteanu, *Prezilete majore ale procesului de constituire a orașelor medievale la est și sud de Carpați*, în *Studii*, 5/1972, p. 833-849.

7 G. Ignat, Stela Chepten, *Les commencements de la ville medievale en Moldavie A la lumiere des données archeologiques et historiques*, în *Revue Roumaine d'Histoire*, 5/1972, p. 881-883.

8 N. Stoicescu, *A VIII-a Conferință națională de arheologie*, în *Revista de istorie* 7/1974 p. 1091-1093 cu observații asupra raportului lui M. Matei și St. Olteanu: *Conținutul economic-social și rolul formelor preurbane la est și sud de Carpați*.

9 St. Pascu, S. Goldenberg, *Despre orașele medievale din unele țări dunărene* în *Anuarul Institutului de istorie*, Cluj, 1971, p. 29.

10 I. Barnea, St. Ștefănescu, *Din istoria Dobrogei*, vol. III. *Bizantinii, românii și bulgarii la Dunărea de Jos*, București, 1971, p. 346-355.

11 Bistra A. Cvetkova, *Vie économique des villes et ports balkaniques aux XV^e et XVI^e siècles*, în *Revue des études islamiques* 2/1970, p. 276-278; Anca Gheorghiu, *Condițiile instaurării dominației otomane în Dobrogea*, în vol. *Studii istorice sud-est europene*, I, București, 1974, p. 43-125.

12 I. Barnea, St. Ștefănescu, *op. cit.*, p. 363-378.

Dar orașele din Dobrogea au suferit și altfel de schimbări și anume unele și-au modificat numele, de exemplu acum apare denumirea de Isaccoea având un sufix similar cu orașul Tulcea, Zinauarda devine Karahirman, Constantinia devine Kiustengé, Pangalia se transformă în Mangalia, Ester în Esterbad sau Istrabad²⁰. Orașele fortificate cu ziduri de incintă care în momentul cuceririi opuseseră rezistență au fost lipsite de acestea lucrări de apărare de exemplu Pangalia, Constantinia, Zinauarda, o spune tot călătorul Evlia Celebi.

În noile condiții istorice, politice și administrative funcțiile economice inițiale se vor menține indiferent de ce confesiune sau de ce neam era producătorul de bunuri materiale. Această populație urbană eterogenă trebuia hrănită, din resurse locale. De aceia pe calea unor reglementări (Kanun namé) date de puterea centrală, de sultan, se indică modalitatea intrării și ieșirii din orașe a bunurilor de larg consum, multe din ele (de exemplu cerealele) fiind considerate de importanță strategică.

Comerțul, până atunci liber, este acum derijat de stat prin aceste regulamente despre care ne-au dat amănunțe interesante în studiile recent apărute istoricii M.M. Alexandrescu Dersca Bulgaru și T. Mateescu.²¹ Regulamentele la care ne referim împiedicau apariția speculanților, interziceau stocarea mărfurilor, căutând să evite comerțul de intermediar. Prin aceste măsuri se stabileau prețurile fixe pentru mărfuri, prețul maximal, aprovizionarea meșteșugarilor cu materii prime pe piața locală concurența pe piața locală a producătorilor acelui tip de marfă era reglementată de stat.

După felul cum acționau aceste regulamente și consecințele care decurgeau din ele putem afirma că din acest punct de vedere orașele din Dobrogea sub stăpânirea otomană aveau o organizare multilaterală similară cu a orașelor din Europa occidentală. Așa dar orașele din Dobrogea după cucerirea otomană și-au păstrat funcționalitatea inițială timp de câteva secole și numai în anumite împrejurări o vor modifica parțial și uneori total.²²

Această situație a durat atâta timp cât pătrunderea otomană în Europa centrală s-a făcut ușor ajungând chiar până la Viena în 1529, cind după asediul acestui oraș Austria a început să plătească tribut înaltei Porți. În această vreme Dobrogea s-a aflat în afara direcției principale de înaintare a armatei otomane spre centrul continentului nostru. Din secolul al XVII-lea însă ofensiva otomană spre lumea civilizată occidentală nu se mai desfășoară cu mari succese. Contra ofensiva statelor europene organizată sub conducerea ligii creștine a dus la desfășurarea luptelor pe teritoriul Imperiului otoman și chiar la sud de Dunăre, temporar dar se duc. Dar tot în secolul al XVII-lea sînt destul de frecvente incursiunile cazacilor, pe uscat și pe mare, împotriva cetăților turcești din Dobrogea.²³ De acum Dobrogea începe să se afle pe direcția contraofensivei statelor europene împotriva Imperiului otoman. Războaiele polono-turce sînt tot mai frecvente, Polonia este ajutată deseori de cazacii din Ucraina, de Rusia care însăși ea duce lupta pentru ieșirea la Marea Neagră (de exemplu cele două campanii contra cetății Azov).

În secolul următor al XVIII-lea aceste acțiuni se continuă și ele vor avea o mare importanță asupra funcționalității orașelor din Dobrogea, mai întii că pen-

²⁰ T. Mateescu, Un oraș dobrogean dispărut: Ester, în Pontica, II, 1969, p. 413-426; Idem, Une ville disparue de la Dobrogea: Karahirman, în Tarih Enstitüsü Dergisi İstanbul, II, 1971, p. 297-344; M. M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, Aspecte ale vieții economice din Orașele și argurile Dobrogei sub stăpânirea otomană în sec. XV-XVII, în Studii 1/1973, p. 33-48.

²¹ Ibidem T. Mateescu, op. cit., p. 297-344 M; M. Alexandrescu Dersca Bulgaru, op. cit., p. 33-48.

²² Vezi impresiile unor călători străini comentate de P. Cernovodeanu, Societatea feudală românească văzută de călători străini (sec. XV-XVIII), București 1973, p. 181, 205-206, 216-217.

²³ C. Serban, și V. Serban, Rolul economie și politica-militară al orașelor din Dobrogea de nord în sec. XVI-XVIII, în Peuce, II, 1970, p. 282-291.

tru apărarea contra atacurilor prin surprindere, fiecare oraș fără excepție, începe să-și construiască o incintă de zid, apoi o citadelă (cetate) în perimetrul urban sau în imediata sa apropiere. Această citadelă este de formă poligonală prevăzută cu turnuri la fiecare colț, are o artilerie proprie, o garnizoană permanentă. Relatările călătorilor străini se referă la orașele Tulcea, Isaccoea, Babadag, Constantinia (Kustengé). În vederea susținerii unor campanii militare contra Poloniei și Austriei multe orașe își construiesc magazii din zid pentru subsistențe (cereale, pesmeți, carne sărată, cervia), destinate armatei otomane, produse aduse cum era și firesc din Țările române, pe atunci „cheierul imperial“.

Pînă în această vreme existau în Dobrogea orașe porturi maritime dar aceste porturi n-aveau decît debarcader, clădire pentru vameș. De acum înainte se ridică în incinta lor magazii de zid, cu destinație de depozit, pentru mărfuri de diferite categorii. Același fenomen se petrece și în orașele porturi fluviale. În documentele interne dar și externe din vremea lui Constantin Brîncoveanu sau în jurnalele călătorilor străini este consemnată această schimbare în fizionomia și funcționalitatea orașelor din Dobrogea.

Aflăte pe direcția principală de apărare a posesiunilor Imperiului otoman (în secolul al XVIII-lea în special), orașele din Dobrogea vor fi în același timp și etape pentru deplasarea armatei otomane aflată în campanie. E vorba de acele orașe de pe marele drum care străbătea Dobrogea ca o axă de la nord la sud, care venind de la Bazargic ajungea prin Carasu (viitorul oraș Medgidia) și Ester, la Babadag și apoi la Isaccoea. Aceste orașe din centre comercial-meșteșugărești devin cu timpul orașe etapă, stații de menzil iar dacă orașele porturi maritime și fluviale își continuă funcționalitatea inițială o fac pînă ajung orașe porturi (schele, depozite).

Aceste modificări în tipologia orașelor din Dobrogea avea să aibe urmări dezastruoase pentru ele și anume că în timpul războaielor ruso-turce din secolul al XVIII-lea și de la începutul secolului al XIX-lea ele vor deveni obiectivele principale ale atacurilor armatei ruse, care nu numai că va lupta să le cucerască dar să le și neutralizeze pînă la distrugerea totală, așa cum s-a arătat într-un articol anterior acestuia publicat.²⁴ Așa se face că la sfîrșitul secolului al XVIII-lea și la începutul celui următor orașele din Dobrogea se ruinează foarte repede cu fiecare război cărora li mai fac față sau li supraviețuiesc. Multe din ele de pe urma distrugerilor decad pentru a deveni sate.

Astfel după războaiele ruso-turce din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, orașul Karahirman nu mai este decît un sat mare ca și Ester-ul²⁵. Călătorul francez Lechevalier care a văzut Karahirman-ul ni-l descrie și ne explică decăderea lui și a altora. El mai vedea în aceiași vreme fosta citadelă dar nu și cazarmile care fuseseră aruncate în aer de armata rusă, nici magaziiile care arseseră, nici o parte din zidul de incintă care dărnit nu mai fusese reparat. Tot așa spune despre Constanța și Mangalia. La Sulina în schimb ororile războiului nu distruseră gîmăia, baia și cele 20 case.²⁶ Un deceniu și ceva mai tîrziu, decît după 1812, orașul Tulcea este complet distrus și locuitorii săi vor reconstrui un altul nou lîngă ruinele celui vechi la o distanță de aproape 1 km.

După războiul ruso-turc din 1828-1829 relatăriile privind starea orașelor din Dobrogea sînt mai ample. Un ofițer german von Molke care mai tîrziu va ajunge mareșal spune despre Dobrogea, în general, pe care a vizitat-o după 1829, că atunci era „un adevărat pustiu“ și că populația orașelor sale nu era mai mare de 300 locuitori la o milă pătrată.²⁷ Cit privește funcționalitatea lor ea era cu precădere militară. Isaccoea, Măcin, Hirșova, Tulcea la izbucnirea războiului din 1828-1829 erau fără excepție orașe fortificate, înconjurate de șanțuri adînci și valuri de pămînt, aveau bastioane (5 la Hirșova, 7 la Măcin) erau prevăzute cu depozite pentru muniție și armament (arsenale). În aceeași epocă le vizitează și

²⁴ Ibidem p. 282-291.

²⁵ T. Mateescu, op. cit., p. 297-345.

²⁶ L. B. Lechevalier, Voyage de la Propontide et du Pont Euxin, Paris, 1800, vol. I, p. 369-370.

²⁷ Le Molke, Campagnes des Russes dans la Turquie d'Europe en 1828, Paris 1854 I, p. 34, 75-78.

călătorul francez Felix de Beaujour care le găsește în completă ruină ca pe niște orașele, de exemplu Hirșova, Măcin, Isaccea, Tulcea, Carasu, Rasova, lipsite de acum de orice importanță militară.²⁸ Despre aceeași stare de ruină relatează și economistul Ion Ionescu de la Brad care le cunoaște după anul 1848. „Carasu, spune el, este un tirg numai cu numele și din care n-a mai rămas decât cimitirul”.²⁹

La o distanță de aproape două decenii de la războiul ruso-turc din 1828-1829, unele din orașele din Dobrogea se refăcuseră și și reluaseră vechea funcționalitate de orașe porturi maritime; de exemplu la Mangalia veneau anual 7-8 vase, la Constanța 30 nave pe an. Începuseră să se construiască și chefurile pentru acostarea navelor, dar încă se simțea nevoia unui dig pentru mărirea portului la Mangalia și Constanța. După războiul Crimeii orașele din Dobrogea sînt vizitate de călătorii străini C. Allard și baronul d'Hogguer. Primul care și tipărește jurnalul de călătorie în 1859 recunoaște dispariția orașelor Karahırman și Carasu și constată apariția pe ruinele orașului Carasu a orașului Medgidia³⁰ fapt remarcant și într-un ziar austriac al vremii,³¹ tot el atestă ruina orașului Rasova și transformarea Dătenilor într-un sat. În schimb subliniază o adevărată renaștere a orașelor Constanța, oraș-port dar cu magazinele ruinate, Tulcea și Babadagul care și-au refăcut geamiile, băile publice și sînt acum orașe comerciale-meșesugărești. Al doilea care și tipărește jurnalul de călătorie în 1879³² după călătoria făcută la 1876, deci înainte de ultimul război ruso-turc desfășurat pe pămîntul Dobrogei, avea să vadă o refacere promițătoare a orașelor din Dobrogea pe care le consideră fără excepție orașele a căror populație scăzuse considerabil. Tulcea rămăsese cu populația la jumătate, Mangalia la o pătrime ca și Medgidia. La toate însă constata existența bazarului, a locului pentru schimbul de mărfuri, a produselor atelierelor meșesugărești locale, a unor preocupări pentru dezvoltarea comerțului. În felul acesta în deceniul al VIII-lea al secolului al XIX-lea tipologia orașelor din Dobrogea avea să fie următoarea: 1. Orașe porturi maritime, Constanța — al cărui port avea să fie construit de ingineri englezi în 1859, — Mangalia, Sulina. 2. orașe porturi fluviale: Tulcea, Cernavodă; 3. orașe centre comerciale-meșesugărești: Babadag, Măcin, Medgidia, Isaccea. După cum se observă orașele Măcin și Isaccea, deși sînt pe malul Dunării, nu au încă o activitate portuară.

După 1878, după ce Dobrogea s-a unit cu România sporind teritoriul acesteia după unirea din 1859 cu încă un teritoriu românesc, orașele din Dobrogea cu funcționalitate nouă menită să contribuie la dezvoltarea economică a întregii Românii vor cunoaște un sprijin efectiv din partea guvernelor și a autorităților locale românești. Ele vor deveni locul de atracție al populației rurale, al unor întreprinzători deținători de capitaluri, autohtoni și străini iar Constanța va intra foarte curînd în circuitul internațional comercial.

LA TYPOLOGIE DES VILLES DE DOBROUDJA PENDANT LE GOUVERNEMENT OTTOMAN (XV—XIX SIÈCLES)

Resumé

L'histoire des villes de Dobroudja au Moyen âge est peu connue. Même les études consacrées aux divers aspects de leur existence, jusqu'à aujourd'hui ont contribué à enrichir l'historiographie du problème. En ce qui regarde la connaissance de leur typologie est très important à surprendre l'évolution de leur fonction à travers les siècles. Ainsi les recherches des auteurs, du présent article, nous permettent d'envisager cette typologie et sa transformation pendant une longue époque historique très riche en événements politiques et militaires sourients.

Au XV-ème siècle on a été trouvé la suivante typologie: 1. des villes ports maritimes (Mangalia, Constantina, Zinsuarda); 2. des villes ports fluviales Licostomo, Vicina, Măcin, Hirșova, Cernavoda); 3. des villes centres artisanales et commerciales aussi (Babadag, Ester). Au début de la seconde moitié du XIX-ème siècle, en échange, on a trouvé une typologie semblante, mais les villes étaient en grande partie les autres, ainsi: 1. des villes ports maritimes (Constanța, Mangalia, Sulina) 2. des villes ports fluviales Tulcea Cernavoda) 3. des villes centres artisanales et commerciales aussi (Babadag, Isaccea, Măcin, Medgidia).

En ce qui concerne la mutation de leur fonction on constate, pendant le gouvernement ottoman que presque toutes les villes de Dobroudja ont eu une militaire, leurs fortifications étant détruites plus tard pendant les guerres de la Russie contre l'Empire ottoman. En fin la renaissance de ce villes s'est produit seulement après l'union de cette province roumaine à la Roumanie moderne en 1878.

²⁸ Felix de Beaujour, Voyage militaire dans l'Europe ottoman, I, Paris, 1829, p. 445-458.

²⁹ I. Ionescu, Excursion agricole in cimpia Dobrogei, București, 1879, p. 31-32.

³⁰ C. Allard, Mission médicale dans la Tartarie Dobrouschka, Paris, 1857, p. 8-37; idem, Souvenir d'Orient. La Dobrouschka, Paris, 1859, p. 49, 65, 87.

³¹ Oesterreichischer Zeitung febr. 1855.

³² Baron d'Hogguer, Renseignements sur la Dobroudja sur état actuel ses ressources et son avenir, febr. 1879, Bucarest, 1879, p. 21-43.