

## TULCEA. UN CENTRU ECONOMIC LA DUNĂREA DE JOS ÎN SECOLUL AL XVI-LEA

Aurel Stănică

Începute în anul 1959, cercetările arheologice de pe colnicul Hora au vizat, în primul rând, dezvelirea anticului Aegyssus<sup>1</sup>; acestea au arătat că așezarea s-a înfiripat în epocă elenistică și a continuat să funcționeze până în prima jumătate a secolului al VII-lea p.Chr.<sup>2</sup>

La sfârșitul secolului al X-lea se constată reluarea locuirii pe locul anticului Aegyssus<sup>3</sup>. Fortificația bizantină de la Aegyssus cunoaște o scurtă existență, deoarece la 1064 este distrusă de atacul uzilor<sup>4</sup>, însă continuitatea de locuire pe teritoriul actual al orașului, este demonstrată de descoperirea unui număr mare de monede bizantine, tătarăști, venețiene, sârbești, bulgărești și otomane ce evidențiază mai multe nuclee de locuire<sup>5</sup>.

Începând cu secolul al XIV-lea este atestată arheologic o nouă perioadă de locuire pe colnicul Hora, care depășește vechea zonă fortificată<sup>6</sup>.

La sfârșitul secolului al XIV-lea, otomanii au ajuns pe linia Dunării, amenințând direct Țările Române. În urma campaniilor din 1419 și 1420, au integrat în hotarele statului lor teritoriul Dobrogei până la Isaccea și Enisala, care devin cetăți de margine la frontiera cea mai nordică a statului otoman<sup>7</sup>. Probabil, după acest moment și așezarea de la Tulcea a fost inclusă în sistemul feudal otoman și a primit numele pe care îl poartă astăzi orașul<sup>8</sup>.

Dobrogea a fost deplin integrată în sistemul administrativ otoman la 1484, imediat după cucerirea marilor orașe porturi Chilia și Cetatea Albă<sup>9</sup>. După instaurarea stăpânirii otomane, noile autorități au introdus în provincie instituții și dregători pentru a centraliza și colecta veniturile provenite din taxele de vânzare pe piață (bac), din vamă (gumruk) și din taxele portuare și care erau repartizate între tezaurul public (miri), tezaurul sultanului (hazna) și dregătorii locali<sup>10</sup>.

Datele obținute din cercetările arheologice de la Tulcea sunt completate de mărturiile documentare. De o mare valoare pentru cunoașterea istoriei locale sunt documentele turcești care oferă informații și date importante privind economia, organizarea administrativă, viața politică etc.

Cea mai veche atestare documentară în care apare Tulcea o găsim într-un registru vamal otoman din anul 1506 în care este menționată ca "fiind un important centru în comerțul de

---

<sup>1</sup> Opaț 1977, 307-311; Baumann 1975, 223-232; Vasiliu, Mănușu-Adameșteanu 1984, 143-155; Mănușu-Adameșteanu 1995, 363-372; Lungu 1996, 47-101.

<sup>2</sup> Opaț 1977, 307-311.

<sup>3</sup> Mănușu-Adameșteanu 1995, 363.

<sup>4</sup> Mănușu-Adameșteanu 1995, 363-364.

<sup>5</sup> Oberländer-Târnoveanu 1980, 512; Mănușu-Adameșteanu 1991, p. 585; Mănușu-Adameșteanu 1995, 565.

<sup>6</sup> Mănușu-Adameșteanu 1995, 365.

<sup>7</sup> Ocuparea Dobrogei, cât și organizarea ei administrativă de către otomani a cunoscut diferite etape, indicate de campaniile militare din 1419-1420, 1475-1476 și 1484; Guboglu 1966, 32, 163; Giată 1974, 81; Ciocâltan 1985, 1058-1074.

<sup>8</sup> Prezența ceramicii otomane, din pastă roșie, atât la Tulcea, cât și la Enisala, confirmă că cele două așezări au fost cucerite de turci încă din prima etapă (1419 – 1420). Vezi Mănușu-Adameșteanu 1993, 454.

<sup>9</sup> Beldiceanu 1964, 36 – 90.

<sup>10</sup> Beldiceanu 1976, 10 - 75.

tranzit”<sup>11</sup>. Din păcate, autorul care menționează acest registru, nu a revenit în lucrările sale cu date noi despre traficul comercial prin acest centru vamal și o analiză care să ne permită o imagine mai amplă despre începuturile Tulcei.

Într-un firman din prima jumătate a lunii februarie a anului 1512 (9-18 februarie), adresat de viitorul sultan Selim I comandantului cetății Chilia, regăsim o altă mențiune a orașului<sup>12</sup>. În document se vorbește de probleme privind pășunatul și ridicarea abuzivă de către oamenii voievodului din Moldova a unei dări pe oi. Viitorul sultan trimite un dregător în Moldova, probabil în regiunea împrecinată, pentru a cerceta la fața locului și a soluționa neînțelegerile, interzicând “necredinciosului domn din Moldova” ridicarea unei dări pe ovine potrivit hotărârilor unor vechi regulamente.

Date amănunțite și precise în privința traficului comercial din zona gurilor Dunării sunt oferite de condica vamală a Tulcei, care consemnează *o intensă activitate economică* între anii 1515-1517.

Acest document a fost studiat și publicat de turcologul maghiar J. Hóvári<sup>13</sup> și reprezintă o sursă de mare însemnătate pentru evaluarea exactă a traficului comercial prin acest centru din zona gurilor Dunării la începutul secolului al XVI-lea, evidențiind rolul important al Tulcei din acea perioadă în desfășurarea comerțului pe axa nord – sud, Polonia – Marea Mediterană<sup>14</sup>.

Registruul vămii tulcene conține informații precise privind: data vămii<sup>15</sup>, numele negustorilor<sup>16</sup>, valoarea mărfurilor în aspri, denumirea și cantitatea, valoarea totală a mărfurilor aduse de fiecare negustor, valoarea vămii percepute pentru fiecare produs, suma încasată de vamă în decurs de o lună, ca și destinația unei părți din banii încasați, bani trimiși pentru plata soldelor celor ce apărau Cetatea Albă<sup>17</sup>. Prin punctul vamal de la Tulcea trecea o parte din mărfurile ajunse, pe calea uscatului, la Chilia, Cetatea Albă, de la Constantinopol și din alte centre din Peninsula Balcanică.

Activitatea vămii a fost împărțită în funcție de taxele percepute, după cum urmează:

Sumele pentru vamă<sup>18</sup>:

- a) pentru obiecte de îmbrăcăminte și obiecte confecționate din piele;
- b) pentru metale prelucrate și postav;
- c) pentru mărfuri alimentare și vin.

Taxele de trecere<sup>19</sup>:

- a) pentru trecerea robilor peste Dunăre;
- b) pentru animale vii;
- c) pentru ambarcațiuni.

Analizând fluxul comercial prin vama tulceană, se pot distinge: îmbrăcăminte și încălțăminte de factură orientală – caftan (halat), dolman, chepenec (pelerină), chuha (glugă), năframe (makrama, yasma și destmal), căciuli, aba (postav gros), pânză (de bumbac și de in), tafta (stofă de mătase), covoare, plăpumi, cizme, papuci. Au mai fost înregistrate: postav de Salonic,

<sup>11</sup> Inalcik 1960, 138; Hóvári 1984, 136.

<sup>12</sup> Beldiceanu 1993, 89,108-110

<sup>13</sup> Hóvári 1981, 430-449; Studiul a fost publicat și în limba engleza (Hóvári 1984, 114-141).

<sup>14</sup> Hóvári 1984, 117 – 118.

<sup>15</sup> Registrul cuprinde toate sumele încasate în perioada 1 octombrie 1515 – 1 august 1517; Hóvári 1984, 131.

<sup>16</sup> Numele negustorilor menționați în registru sunt turcești; Hóvári 1984, 121, nota 42.; 125.

<sup>17</sup> Hóvári 1984, 121-124.

<sup>18</sup> Hóvári 1984, 122-129; 135.

<sup>19</sup> Hóvári 1984, 132-133.

postav englezesc și francez, mătase de Brusa, blănuri de vulpe, piei de oaie și de capră etc. Cantitatea mare de îmbrăcăminte și încălțăminte de factură orientală intrată prin vama de la Tulcea se poate explica prin moda din acele vremuri<sup>20</sup>. În această perioadă ia naștere în Țările Române gustul pentru croiala orientală la veșmintele boierești, dar pe lângă aceasta, se răspândește și utilizarea obiectelor din argint și a ceramicii de factură otomană.

Categoria mărfurilor alimentare deține un rol important în registrul vămii de la Tulcea. Funcționarii de aici au înregistrat vin, făină, zahăr, smochine, stafide, orez, fructe (mere, rodii), nuci, caș, pește, grâu etc.<sup>21</sup>. În veniturile vămii tulcene mai sunt menționate și obiecte din metal (plumb, cuie, potcoave), obiecte din sticlă, vopsele, săpun, ceară etc.<sup>22</sup>.

În conda de venituri întâlnim și sumele plătite pentru trecerea de robi și animale vii peste Dunăre. Traficul cu robi din nordul Mării Negre aducea cele mai mari venituri vămii otomane de la Tulcea<sup>23</sup>.

La capitoul circulației fluviale au fost înregistrate prin portul și vama de la Tulcea nave ce veneau din Marea Neagră, dar și vase de tonaj mic care circulau între porturile dunărene<sup>24</sup>. În registru au fost consemnate un număr de 63 de ambarcațiuni în 21 de luni. Dintre acestea, doar 16 erau corăbii maritime, restul fiind nave mici, de fluviu (dombaz, ladye).

Astfel, în singurul registru vamal din zona gurilor Dunării, valoarea traficului comercial mediu era de circa *1.114.000 de aspri* sau *29.000 de galbeni*<sup>25</sup>.

Registrul vamal al Tulcei reprezintă o sursă importantă privind cunoașterea istoriei românești dintr-o epocă și dintr-o zonă pentru care avem puține știri precise din activitatea orașului medieval.

În 1520, Tulcea este menționată alături de alte porturi de pe linia Dunării, ca unul din centrele „ce deservea în mod activ traficul pe Dunăre”<sup>26</sup>.

De asemenea, Tulcea mai este menționată și în regulamentele vamale ale orașelor și porturilor dobrogene, emise de Soliman I Magnificul (1520 – 1566)<sup>27</sup>. În aceste regulamente se consemnează că, prin portul de la Tulcea treceau vase încărcate cu pește, de la care autoritățile otomane de aici încasau o taxă în bani<sup>28</sup>.

În anul 1570, regulamentele comerciale ale porturilor Tulcea, Isaccea și Macin precizează pentru „*corăbiile care încarcă marfă fie la Brăila, fie în partea Moldovei, la Galați, fie la Tomorova, când merg în josul fluviului, vor plăti taxă vamală în portul Isaccea și taxe de trecere la Tulcea*”<sup>29</sup>.

Acest lucru presupune că negoțul pe Dunăre, între Brăila – capătul drumului comercial al Brașovului, Galați – capătul drumului moldo-polonez, și ieșirea spre Marea Neagră, era controlat prin vămile de la Isaccea și Tulcea<sup>30</sup>.

<sup>20</sup> Alexianu 1978, 127 – 248; Nicolescu 1970, 70-71, 141-144.

<sup>21</sup> În grupa mărfurilor prezentate, grânele sunt în cantitatea cea mai mare; Hóvári 1984, 128.

<sup>22</sup> Hóvári 1984, 129.

<sup>23</sup> Hóvári 1984, 133.

<sup>24</sup> Hóvári 1984, 132.

<sup>25</sup> Hóvári 1984, 136; Murgescu 1988, 247.

<sup>26</sup> Alexandrescu-Dersca Bulgaru 1977, 259-260;

<sup>27</sup> Șerban, Șerban 1971, 285.

<sup>28</sup> Maxim 1983a, 802- 817; Maxim 1983b, 879-890; Maxim 1988, 113; Popescu 1995, 255 -258.

<sup>29</sup> Popescu 1998, 317; Maxim 1997 – 1998, 220 – 221; Maxim 1995, 255 –258; Țvetkova 1967, 30 – 33.

<sup>30</sup> Popescu 1998, 317.

La 1582, în călătoria sa pe Dunăre, John Newberie menționează că „la Tulcea a plătit o taxă de vreo două sau trei coroane”.

Amplourea comerțului practicat la Dunărea de Jos rezultă și din arenda veniturilor din schelele dunărene Hârșova, Măcin, Isaccea și Tulcea care aducea visteriei otomane 3 milioane de aspri (50.000 de galbeni)<sup>31</sup>.

De mare importanță pentru completarea informațiilor despre istoria orașului sunt și documentele care provin din cancelaria otomană. Astfel, orașul este menționat în registrele turcești – *defterele* – din 1543, 1569<sup>32</sup>, 1573 și 1584<sup>33</sup>.

De asemenea, Tulcea este menționată și în relatările cărturarilor, diplomaților și comercianților care au vizitat orașul și portul. Andrei Taranowski la 1570, John Newberie la 1582<sup>34</sup>, Paulo Giogi la 1595 vorbesc în însemnările lor despre orașelul, târgul sau orașul numit Tulcea. La 1599, Diego Galán relatează despre „gallerele” otomane care „s-au oprit la Beștepe, ...au ajuns apoi la Tulcea, un port mare ...”<sup>35</sup>.

Documentele turcești și informațiile călătorilor străini care menționează Tulcea în secolul al XVI-lea oferă temeieri pentru ipoteza că această așezare medievală a constituit o circumscripție vamală în cadrul sistemului fiscal-comercial otoman. Comerțul regional sau de tranzit desfășurat prin Tulcea a avut o importanță covârșitoare, contribuind la stabilitatea economică a regiunii de la gurile Dunării<sup>36</sup>. În cadrul sistemului vamal otoman, portul și orașul Tulcea au reprezentat un element cheie. Putem presupune că acele corăbii, care treceau prin portul de la Tulcea și plăteau taxa de trecere, plecau mai departe pe brațul Sf. Gheorghe (pentru secolul al XVI-lea nu avem știri despre navigația pe brațul Sulina) și, de aici, prin Marea Neagră spre Istanbul. Navigația era mai avantajoasă față de drumul pe uscat în ceea ce privește costul încărcăturii transportate, dar nu și în ceea ce privește rapiditatea. Pe brațul Sf. Gheorghe sau pe brațul Chilia și prin Marea Neagră, calea maritimă a fost infinit mai comodă și mai sigură decât drumurile litoralului sau drumurile cu surprize ale regiunii balcanice<sup>37</sup>.

O dovadă în acest sens a fost trecerea prin porturile dunărene, de la Brăila, Măcin, Isaccea sau Tulcea, a navelor ce veneau din porturile pontice: Sinope, Trapezunt, Caffa sau Istanbul<sup>38</sup>. Porturile de la gurile Dunării erau vizitate de negustori din Moldova, Țara Românească, Transilvania, Polonia, de negustori armeni, greci, tătari, evrei, raguzani și otomani<sup>39</sup>. Mărturiile istorice ne permit să constatăm, încă din secolul al XVI-lea, existența bazarelor în aceste orașe, cum ar fi cel din Tulcea, unde veneau negustori din Chios, cu mărfuri din belșug (vin, pește)<sup>40</sup>.

<sup>31</sup> Anghel 2003, 188.

<sup>32</sup> Dimitrov, Jecev, Tonev 1988, 62, 68.

<sup>33</sup> Tulça, Tolça nahia Hârșova în *defterele* din 1543 și 1584, Tulça caza Isaccea în *defterul* din 1573 ; Ghiață 1980, 30, 59.

<sup>34</sup> Călători II, 515.

<sup>35</sup> Călători III, 523-524.

<sup>36</sup> Dimitrov, Jecev, Tonev, 1988, 62

<sup>37</sup> Veinstein 2001, 188 – 191.

<sup>38</sup> Alexandrescu Dersca Bulgaru 1977, 260.

<sup>39</sup> Probabil, mulți dintre negustorii care veneau în porturile de la gurile Dunării (Tulcea, Chilia, Isaccea, Măcin) își câștigau mijloacele de trai din comerțul local și de tranzit din această zonă; Șerban, Șerban 1971, 285; Beldiceanu 1964, 49-50; Beldiceanu-Steinherr, Beldiceanu 1964, 101, nota 64; Alexandrescu Dersca Bulgaru 1977a, 252; Alexandrescu Dersca Bulgaru 1977b, 260 – 264.

<sup>40</sup> Iorga 1917, 8.

Drumul transdobrogean era cunoscut și utilizat de caravanele de negustori care urmăreau să ajungă în Moldova sau Polonia<sup>41</sup>. El reprezenta calea cea mai scurtă de legătură între capitala otomană și Moldova, Polonia și stepele nord-pontice<sup>42</sup>. Pe această rută s-au deplasat armatele otomane pornite în campanie împotriva Moldovei sau Poloniei; tot pe acest drum mergeau solii trimiși la domnii Moldovei, la regii Poloniei sau mai departe în Lituania și Rusia.

În literatura istorică se pomenește de un „drum turcesc”<sup>43</sup>, care venea din sud și ajungea la Tulcea<sup>44</sup>.

Din jurnalul de călătorie al lui Andrei Taranowski, ambasadorul polon la Istanbul în anul 1570, știm care a fost „drumul turcesc”. Acesta spune: „am sosit într-un oraș turcesc cu numele de Chilia (Kylia); din Chilia am călătorit pe Dunăre în sus, într-o corabie, până la un râu mare, în care se pescuiește morunul și care se află la un sfert de zi de drum de Chilia; de la Chilia, am ajuns la un orașel cu numele Tulcea (Tulza) și de acolo într-un oraș numit Babadag; am călătorit cu cai de poștă până la un sat grecesc”<sup>45</sup>.

Pe la 1574-1575, Maciej Strykowski la întoarcerea din Turcia, urmează calea obișnuită prin Dobrogea și Moldova, spre Hotin și Polonia<sup>46</sup>.

Acesta era „drumul turcesc” ce lega Istanbulul de teritoriile de nord-est ale imperiului și Țările Române de-a lungul căruia erau transportate produsele din Levant: mătase, bumbac, țesături din lână, mirodenii etc. și pe acest drum au fost mânași sclavii, caii, cirezile de vite, turmele de oi din părțile nordice ale Mării Negre etc.

De asemenea, în documente este amintit „drumul moldovenesc” de la Liov, zis și „tătărăsc”, spre Cetatea Albă și Chilia, care se prelungea până la Ismail<sup>47</sup>. De aici, prin Vadul lezilor se făcea legătura pe uscat sau pe Dunăre, cu Tulcea unde funcționa un important punct vamal<sup>48</sup>.

După cucerirea Chilie și Cetății Albe în 1484 și anexarea sudului Basarabiei de către Süleiman Magnificul, otomanii au realizat o unitate economico-politică între Anatolia și Peninsula Balcanică. Această unitate economico-politică a reprezentat o componentă de bază în marele sistem politico-economic al Mării Negre și Dunării, concentrat în jurul Constantinopolului<sup>49</sup>. Siguranța rutelor comerciale adusă de otomani a dus la o expansiune a traficului comercial balcanic, conectat la traficul european și asiatic<sup>50</sup>.

La sfârșitul secolului al XV-lea, Chilia și Cetatea Albă erau adevărate „puncte nodale” ale traficului comercial otoman cu Europa Centrală, țările nordice și stepele din nordul Mării Negre<sup>51</sup>.

<sup>41</sup> Gemil 1991, 204.

<sup>42</sup> *Călători I*, 5-8 (Ibn Battuta – 1330-1331); 15-16 (Itinerariul grec, de la sfârșitul secolului al XIV-lea); 134-137 (G.M. Angiello – 1476); 382-384 (Itinerar turc – campania din 1538).

<sup>43</sup> „Drumul turcesc” se bifurca la Babadag, către Tulcea și Isaccea; Gemil 1991, 204, nota 52.

<sup>44</sup> Nistor 1912, 21 – 22.

<sup>45</sup> *Călători II*, 399.

<sup>46</sup> *Călători III*, 449.

<sup>47</sup> Localitatea Ismail, aflată în fața Tulcei, dar pe brațul Chilia, purta denumirea de „Vadul Ismail” (Ismail Geçidi); Gemil 1991, 204.

<sup>48</sup> Guboglu 1974, 112; Mehmed 1976, 10, doc. 9; Hóvári 1984, 117; Popescu 1997-1998, 220; *Călători III*, 523-524.

<sup>49</sup> Gemil 1991, 197-198.

<sup>50</sup> Gemil 1991, 197.

<sup>51</sup> Gemil 1991, 202-203.

În afara comerțului regional, se desfășura și un comerț local între locuitorii din Dobrogea și cei din Țara Românească și Moldova<sup>52</sup>.

În secolul al XVI-lea, Tulcea capătă o organizare citadină, cu o structură socială complexă, cu organizare administrativă și devine un puternic centru economic, cu un hinterland agrar, situată la intersecția unor centre mari rute comerciale<sup>53</sup>.

Putem afirma că Tulcea devenise în secolul al XVI-lea un port activ și un important centru în comerțul balcanic și în cel de tranzit pe axa nord – sud, efect al „închiderii” Strâmtoarelor.

Acest rol al Tulcei, în contextul internațional, trebuie înțeles în limitele ponderii pe care drumurile din zona gurilor Dunării le aveau în marele trafic de mărfuri din acea vreme.

Am considerat ca foarte importante informațiile furnizate de registrele vamale asupra porturilor și punctelor vamale din zona gurilor Dunării. Coroborate datelor oferite de cercetarea istorică și arheologică, ele pun într-o nouă lumină istoria orașului Tulcea în secolul al XVI-lea.

### Bibliografie

*Călători străini despre Țările Române*, I, 1968, (ed. Holban, M.), București.

*Călători străini despre Țările Române*, II, 1970, (eds. Holban M., Alexandrescu-Dersca Bulgaru M.M., Cernovodeanu, P.), București.

*Călători străini despre Țările Române*, III, 1971, (eds. Holban M., Alexandrescu-Dersca Bulgaru M.M., Cernovodeanu, P.), București.

Alexandrescu-Dersca Bulgaru, M.M. 1977a, *Date asupra cetății și orașului Chilia sub stăpânirea otomană (sec. XV-XVII)*, Peuce 6, 247 – 257.

Alexandrescu-Dersca Bulgaru, M.M. 1977b, *Aspecte ale vieții economice din porturile și schelele Dobrogei în secolele XV-XVII*, Peuce 6, 259 - 269.

Alexianu, Al. 1978, *Mode și veșminte din trecut. Cinci secole de istorie costumară românească*, I, București.

Andreescu, Ș. 2001, *Din istoria Mării Negre (Genovezi, români și tătari în spațiul pontic în secolele XIV - XVII)*, București.

Anghel, G. 2003, *Rolul porturilor dunărene și pontice în dezvoltarea legăturilor comerciale româno-otomane*, RevArh 1-2, 181-192.

Barnea, A. 1950, *O inscripție de la Aegyssus*, SCIV, 2, 175-184.

Baumann, V.H. 1975, *Noi mărturii istorice rezultate dintr-un sondaj arheologic*, Peuce 4, 213-232.

Beldiceanu, N. 1964, *La conquête des cités marchandes de Kilia et de Cetatea Albă par Bayazid II*, SOF 23, 36 – 90.

<sup>52</sup> Popescu 1998, 321 – 322.

<sup>53</sup> Se poate spune că prezența mărfurilor, negustorilor și piețelor au fost factori care au contribuit decisiv la ridicarea orașului. Generalități privind înfățișarea târgurilor în secolele XIV-XVI la: Giurescu 1997, 99-107; Rădvan 2004, 71-78.

- Beldiceanu, N. 1976, *Le monde ottoman des Balkans (1402 – 1566). Institutions, société, économie*, Londra.
- Beldiceanu, N., 1993, *Știri otomane privind Moldova Ponto-Dunăreană (1486-1520)*, AIIAI 30, 85-111.
- Beldiceanu-Steinherr, I., Beldiceanu, N. 1964, *Acte du regne Selim I concernant quelques échelles danubiennes de Valachie, de Bulgarie et de Dobrudja*, SOF 33, 91-115.
- Ciocâltan, V. 1985, *Poarta osmană și gurile Dunării în secolul al XV-lea*, RdI 11, 38, 1054-1074.
- Dimitrov, C., Jecev, N., Tonev, V. 1988, *Istoria na Dobrudja*, Sofia.
- Gemil, T. 1991, *Români și otomanii în secolele XIV-XVI*, București.
- Ghiață, A. 1974, *Condițiile instaurării dominației otomane în Dobrogea*, Studii istorice sud-est europene, 1, 43-126.
- Ghiață, A. 1980, *Toponime și geografie istorică în Dobrogea medievală și modernă*, AARMSI, s.IV, t. V, 21-61.
- Giurescu, C. 1997, *Târguri sau orașe și cetăți moldovene din secolul al X-lea până la sfârșitul secolului al XVI-lea*, București.
- Gonța, A.I. 1989, *Legăturile economice dintre Moldova și Transilvania în secolele XIII-XVII*, București.
- Guboglu, M. 1966, *Cronici turcești privind Țările Române, I. Sec. XV – mijlocul sec. XVII*, București.
- Hóvári, J. 1981, *Az 1515-17. évi Tulcsqi torok vamnaplo; Torténelmi Szemle*, 3, 430-449.
- Hóvári, J. 1984, *Customs register of Tulça (Tulcea) 1515-1517*, Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungariae 38, 115-141.
- Inalcik, H. 1960, *Bursa and the commerce of the Levant*, Journal of the Economic and Social History, 3, Londra, 135-163.
- Inalcik, H. 1978, *The Ottoman Empire conquest. Organization and economy*, Londra.
- Inalcik, H. 1998, *Istoria Imperiului Otoman. Epoca Clasică 1300-1600*, București.
- Iorga, N. 1917, *Histoire de relations anglo-roumaines*, Iași.
- Lungu, V. 1996, *Aegyssus – documentare arheologică preromană*, Peuce 11, 47-111.
- Maxim, M. 1983a, *Teritorii românești sub administrație otomană în secolul al XVI-lea*, RdI 36, 8, 802-817.
- Maxim, M. 1983b, *Teritorii românești sub administrație otomană în secolul al XVI-lea*, RdI 36, 9, 879-890.
- Maxim, M. 1988, *Ottoman documents concerning the Wallachian salt in the ports on the lower Danube in the second half of the sixteenth century*, RESEE 26, 2, 113-122.
- Mănucu-Adameșteanu, Gh. 1991, *Cronica descoperirilor monetare din nordul Dobrogei (III)*, Peuce 10, 575-587.
- Mănucu-Adameșteanu, Gh. 1993, *Considerații finale asupra locuirii medievale (sec. XIV-XV) de la Aegyssus, jud. Tulcea*, Materiale 18, II, 439-454.
- Mănucu-Adameșteanu, Gh. 1995, *Raport final asupra locuiri timpurii de la Aegyssus-Tulcea*, Peuce 11, 363-372.
- Mănucu-Adameșteanu, Gh. 2001, *Istoria Dobrogei în perioada 969-1204. Contribuții arheologice și numismatice*, București.
- Murgescu, B., 1998, *Circulația monetară în Țările Române în secolul al XVI-lea*, București.
- Nicolescu, C. 1970, *Istoria costumului de curte în Țările Române. Secolele XIV – XVIII*, București.

- Nistor, I., 1912, *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des 16. Jahrhunderts*, Czernowitz (Cernăuți).
- Oberländer-Târnoveanu, E., 1980, *Cronica descoperirilor monetare din nordul Dobrogei*, Peuce 8, 499-513.
- Opaiț, A. 1977, *Aegyssus'76 – Raport preliminar*, Pontica 10, 307-311.
- Popescu, A. 1995, *Circulația mărfurilor la Dunărea de Jos reflectată în kanunname-le (a doua jumătate a secolului al XVI-lea)*, RI 3-4, 255- 278.
- Popescu, A. 1997-1998, *Un centre commercial du Bas-Danube ottoman au XVI<sup>e</sup> siècle: Brăila (Bra'il)*, IL MAR Nero 3, Roma-Paris, 209-237.
- Popescu, A. 1998, *Circumscripții vamale otomane în zona Pontului stâng și a Dunării de Jos*, în *Național și Universal în Istoria românilor. Studii oferite prof. dr. Șerban Papacostea cu ocazia împlinirii a 70 de ani*, București.
- Popescu, A. 2003, *Flotila Dunării otomane (secolul al XVI-lea)*, SMIM 21, 151-160.
- Rădvan, L. 2004, *Orașele din Țara Românească până la sfârșitul secolului al XVI-lea*, Iași.
- Șerban, C., Șerban, V. 1971, *Rolul economic și politico-militar al orașelor din Dobrogea de nord în secolele XVI-XVIII*, Peuce 2, 283-291.
- Țvetkova, B. 1967, *Le régime de certains ports dans les terres balkaniques aux XVe et XVIe siècles*, Revue d'histoire économique et sociale. Etudes d'histoire maritime 45, 1-2, 29-39.
- Țvetkova, B. 1971, *Regimul schimbului economic dintre teritoriile de la nord și sud de Dunăre în secolul al XVI-lea*, în *Relații Româno - Bulgare de-a lungul veacurilor (sec.XII – XIX)*, I, București, 107-150.
- Vasiliu, I., Mănușu-Adameșteanu, Gh. 1984, *Considerații finale asupra locuirii feudal-timpurii (sec.X-XI) de la Aegyssus-Tulcea (Campaniile 1959-1980)*, Peuce 9, 143-155.
- Veinstein, G. 2001, *Imperiul în secolul de aur (secolul al XVI-lea)*, în *Istoria Imperiului Otoman* (coordonator Robert Mantran), București, 167-211.

### ***Tulcea. An economic center from the flow of the Danube in the 16<sup>th</sup> century***

#### *Abstract*

*The archeological researches from Tulcea offered the possibility to establish some chronological steps for the living town's territory.*

*The results of the archeological researches from Tulcea are completed with documentary testimonies.*

*An important value for knowing the local history is the Turkish documents and the foreign travelers' relates.*

*Based on Turkish documents, the oldest certification comes down to 1506, where Tulcea city appears.*