

VĂMILE DE LA DUNĂRE, DIN ZONA DE LA PORȚILE DE FIER PÂNĂ LA VĂRSAREA OLTULUI (SECOLELE XIII-XVIII)

DINICĂ CIOBOTEA, ILEANA CIOAREC

Dezvoltarea comerțului a determinat organizarea unui sistem vamal corespunzător. Multe indicii (Diploma Cavalerilor Ioaniți, „Vadul cumanilor”) demonstrează existența unor vămi în Oltenia, înainte de formarea statului feudal. Profesorul Henri Stahl, într-un temeinic studiu având ca obiect de cercetare aplicarea sociologiei la domeniul istoriei, a enunțat ideea că organizarea vamală și cea fiscală datează cel puțin din secolul al XIII-lea din perioada conviețuirii românilor cu cumanii și tătarii¹.

Atestată documentar în privilegiul comercial acordat de Vladislav I Vlaicu negustorilor brașoveni, la 20 ianuarie 1368, cea mai veche vamă olteană este cea de la Slatina: „... în afară de acestea, scutim pe toți negustorii din Brașov și din acel district de toată vama de la Slatina”².

Apropiată în timp de vama slătineană este și cea de pe linia Dunării, de la Calafat. Deși, documentar, apare într-un act de la Dan al II-lea, din 5 august 1424, în cuprinsul actului se specifică faptul că această vamă, împreună cu balta Bistreț și Vadul Cumanilor, fuseseră dăruite mănăstirii Tismana de înaintașii săi Radu I (circa 1377-1383) și Dan I (1383-1386)³: „Cele dăruite de sfânt răposații părinții domniei mele: satul vadul Cumanilor și vama de la Calafat și balta Bistreț”⁴. O altă mențiune, ulterioară celei din 1424, datează din vremea lui Basarab Țepeluș. Acesta, la 3 aprilie 1480, întărea aceleași mănăstiri vama de la

¹ Henri H. Stahl, *Studii de sociologie istorică*, București, Editura Academiei Române, 1972, p. 128.

² Acest document a fost publicat în numeroase colecții de documente: Eudoxiu Hurmuzachi, *Documente privind istoria românilor*, vol. IV, București, 1911, p. 1-2; M. Mitileneu, *Colecțiunile de tratatele și convențiunile României cu puterile străine de la 1364 până în zilele noastre*, București, 1874, p. 1-2; Marta Andronescu, *Repertoriul documentelor Țării Românești*, vol. I, București, 1937, p. 17; Bogdan Ion, *Documente privitoare la relațiile Țării Românești cu Brașovul și Țara Ungurească în secolele XV și XVI (1413-1508)*, București, 1905, p. LIV; Nicolae Iorga, *Brașovul și românii, scrisori și lămuriri*, București, 1905, p. 8-9; Dimitrie Onciul, *Titlurile lui Mircea cel Bătrân și posesiunile lui*, în „Convorbiri literare”, XXXV, p. 1014; Gheorghe Mihai, Badea Geucă, *Istoricul orașului Slatina în documente*, vol. I (1368-1918), Slatina, Editura Casa Ciurea, 1998, p. 21-22.

³ Ilie Minea, *Câteva vămi vechi oltene. Vama de la Jiu. Vama de la Calafat. Vama Oltului de la Genune. Cea mai veche mențiune a părpăritului și câteva venituri ale mănăstirii Cozia*, în „Arhivele Olteniei”, an XII, 1933, nr. 67-68, p. 343-344.

⁴ *Documente privind istoria României, veacul XIII, XIV, XV, B, Țara Românească (1247-1500)*, București, Editura Academiei Române, 1953, p. 80 (în continuare se va cita DIR); Vasile Petrișor, Lelius Mândroiu, *Calafat. Trepte de istorie*, Craiova, Editura Scrisul Românesc, 1977, p. 24.

Calafat cu târgul, ca și alte vămi și bălți. El preciza că aceste venituri au fost întărite mănăstirii de Dan al II-lea, moșul său. În acest hrisov domnul arăta că orice boier ridicat la visterie urma să ia numai vama de la Jiu, cum a fost și înainte, iar călugărilor de la Tismana să le fie dată pe veci „vama de la Calafat cu târgul pentru că le-au fost date de bătrânii domni și de bunicul domniei mele, de Dan voievod. Astfel și domnia mea le-am dat, ca să fie sfintei mănăstiri cum le-au fost și mai înainte”⁵. Se menționa că orice boier sau curtean și orice altul va aduce sare sau oi sau orice alte dobitoace și le va vinde la schela de la Calafat, să plătească vama călugărilor, ai căror vameși vor fi volnici a scrie în „catastih” pe cei care refuză a-i aduce la domn⁶. De la 30 aprilie 1502 datează un alt hrisov, dat de către Radu cel Mare, care întărește mănăstirii Tismana „vama de la Calafat, ca să fie de ocină și de ohabă și să ia vama de la Calafat”. Astfel, călugării de la acest lăcaș de cult primeau dreptul să ia vamă „de la un cal 6 aspri, iar de la un bou 3 aspri, de la o vacă 2 aspri, de la două oi un aspru, de la un sac de grâu 2 aspri, de la 100 de bolovani de sare 3 bolovani, de la un butoi de vin 10 aspri”⁷. Cât privește bălțile din jur, „de la Bistreț până la Calafat, ei erau împuterniciți să ia „de la 20 pești unul”. Asemenea acte de reîntărire a stăpânirii asupra vadului de la Calafat au mai fost date de către Mihnea cel Rău (26 iunie 1508), Vlad cel Tânăr (1 mai 1510), Vladislav al III-lea (10 mai 1523), Radu de la Afumați (1 aprilie 1526), Moise Vodă (12 mai 1529), Vlad Înecatul (18 septembrie 1532), Mircea Ciobanul (26 aprilie 1547).

Data fiind situația ei, la trecerea în sudul Dunării, și veniturile mari care se încasau la Calafat, de stăpânirea ei era interesată domnia, dar și marii boieri și mănăstirile. Înt-un act din 12 mai 1529 se arată că o parte a vămii fusese deținută de banul Craiovescu, parte pe care acesta o cedase mănăstirii Bistrița⁸. În alte documente se menționează că în timpul domniei lui Mircea Ciobanu, Tismana ținea „vama de la Calafat, jumătate”⁹, cealaltă fiind proprietatea domniei sau marilor boieri. La 17 aprilie 1568, Petru cel Tânăr confirmă „părintelui și egumenului ieromonah Ioan de la sfânta mănăstire de la Tismana pentru ca să fie volnic cu această carte a D-mele să țină vama de la Calafat jumătate, cum au ținut și mai înainte vreme, în zilele părintelui domniei mele Mircea Voievod”. Spre sfârșitul secolului al XVI-lea, dată fiind importanța tot mai mare a vămilor de la Dunăre ca surse mari de venituri, domnia va retrage treptat și acest privilegiu de jumătate de vamă, acordând Tismanei, în mod sporadic, numai anumite beneficii. La 5 iunie 1568, Mihnea Turcitul scria vameșilor de la Vadul de la Diiu că în momentul când primesc „această carte a domniei mele, voi să

⁵ *DIR, veacul XIII, XIV, XV, B, Țara Românească (1247-1500)*, p. 167.

⁶ *Ibidem*.

⁷ *DIR, B, veac XVI, vol. I (1501-1525)*, București, Editura Academiei Române, 1951, p. 14.

⁸ *Ibidem*, vol. II (1525-1550), București, Editura Academiei Române, 1951, p. 61.

⁹ Vasile Petrișor, Lelius Mândroi, *op. cit.*, p. 27.

căutați să dați părintelui egumen de la sfânta mănăstire de la Tismana 3.000 de aspri, pentru că am miluit domnia mea”¹⁰.

La dezvoltarea acestei vămi a contribuit și rețeaua de drumuri, care fie plecau de aici, fie ajungeau în acest loc.

În această perioadă Calafatul a constituit punctul terminus al unui important drum comercial, cunoscut sub numele de „Drumul sării”. De aici, produsele excedentare ale Țării Românești ajungeau în Peninsula Balcanică până pe țărmurile Adriaticii și tot pe aici mărfurile negustorilor turci și greci pătrundeau în Muntenia și mai departe în Transilvania și Ungaria. Importanța deosebită a acestui drum, care asigura traficul cu Vidinul rezulta și din prima mențiune documentară din 1369, când țarul Stracimir chema pe brașoveni pentru a se aproviziona cu mărfuri¹¹.

Un alt drum comercial, care ajungea la Calafat, era cel care pornea de la Sibiu și parcurgea Valea Oltului pe la Căineni, Râmnicu Vâlcea, Slatina, trecea Oltețul la Balș, apoi la Craiova. Pe aici s-au scurs mari cantități din produsele Olteniei, ca și mărfuri din Transilvania. Mai exista și drumul de la Islaz, care, ocolind mai spre nord bălțile dunărene, ajungea la Calafat și de aici la Cerneți și Porțile de Fier. Un alt drum venea din Transilvania prin pasul Vâlcan, ajungea la Târgu Jiu, Craiova și de aici spre Dunăre la Calafat.

Privilegiile referitoare la vama de la Calafat, acordate de către domnii Țării Românești în secolele XV și XVI, demonstrează atât caracterul permanent al relațiilor comerciale cu sudul Dunării, cât și rolul activ al acestei vămi ca important punct de tranzit pentru comerțul țării cu Peninsula Balcanică. Prin acest loc erau trimise în Imperiul Otoman mari cantități de cereale (grâu, orz), vite (boi, vaci, bivolițe), cai, oi, pește, vin, ceară, sare, miere, cherestea. Tot pe aici intrau în țară obiecte de îmbrăcăminte, podoabe, stoffe orientale, covoare, mirodenii.

Vama de la Calafat constituia un centru important al comerțului dintre Occident și Orient, îndeplinind rolul de bursă a valorilor negoțului intern, extern și de tranzit. Aici se întâlneau negustori munteni, olteni, transilvăneni, levantini și italieni.

În strânsă legătură cu vama a apărut și s-a dezvoltat târgul de la Calafat, menționat într-un document emis la 3 aprilie 1480, când Basarab Țepeluș îl întărește mănăstirii împreună cu vama: „... vama de la Calafat cu târgul pentru că le-au fost date de bătrânii domni și de bunicul domniei mele, de Dan voievod. Astfel și domnia mea le-am dat, ca să fie sfintei mănăstiri cum le-au fost și mai înainte”¹².

¹⁰DIR B, veac XVI, vol. I, p. 222.

¹¹ Grigore Tocilescu, *534 de documente slavo-române din Țara Românească și Moldova privitoare la legăturile cu Ardealul 1346-1603*, București, 1931, p. 3.

¹² DIR veacul XIII, XIV, XV, B, *Țara Românească (1247-1500)*, p. 167; Cezar Avram, Dinică Ciobotea, Virgil Joița, Vladimir Osiac, Ion Pătroiu, Ileana Petrescu, *Istoria comerțului în sud-vestul României. Secolele VIII-XX*, Craiova, Editura de Sud, 1999, p. 29.

În fața Vidinului se găsea și un alt punct vamal, cunoscut în documentele interne sub numele de „vadul Diului”. Acesta era în funcțiune și înainte de data când este menționat prima dată, în documentul din 12 mai 1529, emis de către Moise voievod¹³.

Tot pe linia Dunării, lângă balta Bistreț¹⁴, la capătul ei vestic, funcționa încă din 1419 punctul vamal Vadul Bistrețului¹⁵. Istoricul Dinu C. Giurescu susține că acesta exista încă din secolul al XIV-lea, deși primele mențiuni despre balta Bistreț nu cuprind vreo referire la vamă¹⁶.

Din cauza repetatelor incursiuni și invazii otomane, acest loc de trecere a Dunării a fost depopulat treptat. Așa se explică de ce, la 18 septembrie 1531, mănăstirea Tismana era constrânsă să ia măsuri „să facă sat la Vadul Bistrețului”¹⁷. Cei care se așezau în noul sat urmau să fie scutiți de orice „slujbe și dăjdii”, în afară de bir și oastea cea mare pe o perioadă de doi ani, fiind obligați numai să păzească balta¹⁸.

Secolul al XVII-lea nu a marcat modificări esențiale în structura sistemului vamal al Țării Românești. Voievozii, din nevoia de a-și umple visteria, au mai instituit câteva taxe vamale, iar la mijlocul secolului au introdus obiceiul arendării vămilor de la margine¹⁹.

Constantin Brâncoveanu a fixat taxa vamală pentru oluc-hac, adică pentru vitele cumpărate în vederea comercializării, pentru cotărit (vânzarea mărfurilor cu cotul), pentru măjărit, de la aceia „ce port maja de pește sărat” prin târguri și prin sate, și chiar asupra săpunului vândut la 3% ad valorem²⁰. Dările acestea trebuiau să fie respectate chiar de către negustorii străini, care erau în țară, excluși fiind doar cei veniți cu firmele turcești sau care obțineau carte de scutire domnească²¹.

¹³ *Documenta Romaniae Historica, B, Țara Românească*, vol. III, București, Editura Academiei Române, p. 118 (în continuare se va cita DRH).

¹⁴ Este menționată într-un document din 3 octombrie 1385, când Dan I întărește mănăstirii Tismana „balta Bistreț de la Toplăța până la Bârzogârla, mai sus de Covacița”, datorite de tatăl său Radu I (*Ibidem*, vol. I (1247-1500), București, Editura Academiei Române, 1966, p. 21).

¹⁵ *Ibidem*, p. 113; *** *Marele Mircea Voievod* (coord. Ion Pătroiu), București, Editura Academiei Române, 1987, p. 70.

¹⁶ Dinu C. Giurescu, *Țara Românească în secolele XIV-XV*, București, Editura Științifică, 1973, p. 196.

¹⁷ *DIR, B, veac XVI*, vol. II, p. 101.

¹⁸ *DRH, B*, vol. III, București, Editura Academiei Române, 1975, p. 189-190; Mihai Chiriță, *Bistreț-Dolj. Repere istorice*, vol. I (1378-1948), Craiova, Editura Sitech, 2000, p. 21.

¹⁹ Lia Lehr, *Comerțul Țării Românești și Moldovei în a doua jumătate a secolului al XVII-lea*, în „Studii”, tom 21, 1968, nr. 1; Paul Cernovodeanu, *Comerțul Țărilor Române în secolul al XVII-lea*, în „Revista de istorie”, tom 33, 1980, nr. 6.

²⁰ Cristian Luca, *Țările Române și Veneția în secolul al XVII-lea. Din relațiile politico-diplomatice, comerciale și culturale ale Țării Românești și ale Moldovei cu Serenissima*, București, Editura Enciclopedică, 2007, p. 232.

²¹ Lia Lehr, *op. cit.*, p. 36.

De pe urma vămile domnia obținea importante venituri. La sfârșitul secolului al XVI-lea, Franco Sivori a consemnat că acestea se ridicau la 60.000 de scuzi/an²².

Politica vamală a voievozilor nu s-a limitat la fixarea taxelor, a punctelor de vamă și la dirijarea negustorilor către târguri pe drumurile prestabilite – deci numai la îmbogățirea veniturilor personale, ea a avut în vedere, însă, și asigurarea unor activități comerciale necesare dezvoltării și înfloririi anumitor localități, atragerea negustorilor străini, realizarea de prietenii și relații de colaborare cu vecinii.

În vremea domniei lui Constantin Brâncoveanu s-a ajuns ca metoda vămării să fie generalizată pentru toate orașele și locurile unde se făcea comerț, cât și pentru activitatea „de negustorie”, cu excepția produselor destinate domniei sau expediate de aceasta și a celor scutite din poruncă domnească. Se lua vamă „de la tot omul”, ori „ce fel de bucate ar vine”, de la toți „care trec cu marfă și cu vite”²³. Aceste prevederi nu se aplicau pentru „boierii mazili”, „boierii aleși”, mănăstiri sau oamenii domnului.

În acest secol vămile de la vadurile de trecere peste Dunăre au rămas tot cele vechi: Calafat, Oreahova, Grojdibod, Turnu și Islaz.

Vameșul de la Grojdibod, Stoica logofăt, în 1605, primea dispoziție de la marele ban, Preda Buzescu să delimiteze hotarele bălților care aparțineau mănăstirii Bistriței de cele ale lui Mihăilă postelnicul deoarece ultimul luase „vama ce se cade a mănăstirii din baltă și gârle”²⁴. La 2 aprilie 1690, voievodul Constantin Brâncoveanu întărea mănăstirii Bistrița ca să ia, între altele, venitul de la Balta Albă și gârla Celeiul, „toate prin două, din vama carelor, din pârpar și din toate vânătorile, din doi bani un ban”. Tot acest mare chivernisitor de țară scria la 14 ianuarie 1695 vameșilor de la Bistreț și Măceș, că au fost pârpați de egumenul Varlaam al mănăstirii Arnota că opresc „ce ar fi parte mănăstirii din vamă din balta Măceșul”, de aceea le poruncește „să dea mănăstirii ca și până acum”.

Tot mănăstirea Tismana stăpânea, încă din secolele anterioare, atât jumătate din vama de la Calafat cât și jumătate din veniturile bălții Bistrețului²⁵. În anul 1602, Simeon Movilă porunca călugărilor mănăstirii Tismana să fie „volnici”, „să țină balta ce se numește Bistrețul cu toate gârlele; însă să ia vamă sft. Mănăstiri din mai sus spusa baltă, jumătate din vamă și cealaltă jumătate de vamă să rămână să fie vamă domnească, cum a fost și mai dinainte vreme”²⁶. La

²² *Călători străini despre Țările Române*, vol. III, București, 1971, p. 14.

²³ Dinu C. Giurescu, *Anaferul, condice de porunci a visteriei lui Constantin Brâncoveanu*, în „Studii și materiale de istorie medie”, V, 1962, p. 366-368, 437.

²⁴ *DIR, B, veac XVII*, vol. I, p. 203-204.

²⁵ La 15 mai 1601, Simion Movilă, având mărturie de la Radu Buzescu, întărește jumătate din venitul acestei bălți, căci și pe timpul altor „domni bătrâni” pentru aceasta „vameșii lucru n-au avut nice ei n-au ținut în seama” (*Ibidem*, p. 16).

²⁶ Henri H. Stahl, *op. cit.*, p. 95.

27 martie 1627, Alexandru Coconul voievod întărește lăcașului de cult menționat mai sus jumătate din balta Bistrețului cu vama și pârparel: „Să ție din toată balta Bistrețului jumătate și den baltă și de în cârmă și den pârpare dă la cară și din tot ce le va cădea, cum au ținut și mai dănaente vreme pre semne bătrâne”²⁷. El precizează că această jumătate de baltă cu vama și cu pârparel a fost întărită mănăstirii de către Dan, Mircea cel Bătrân și Alexandru II Mircea. În timpul domniei tatălui lui Alexandru Coconul, călugării au venit la divanul domnesc și i-au reclamat pe vameșii de la Dii pentru acea baltă, însă vameșii au rămas „de lege și de judecată”. Alexandru Coconul le cerea vameșilor de la Dii să nu oprească nimic din veniturile mănăstirii, ci să le împartă pe din două cu aceasta²⁸. În același an, la 24 august, Aslan fost mare vornic, ispravnic al scaunului Craiovei, scria stolnicilor de la Balta Bistrețului să dea jumătate din tot venitul de la acea baltă mănăstirii Tismana. Călugării se plânseseră de faptul că nu li se dă „jumătate din baltă și di în cârmă și di în pârpare de la cară și di în tot venitul”²⁹. În timpul domniei lui Radu Mihnea (1658-1659), egumenul mănăstirii, Ioan, a reclamat domnului că vameșii de la Dii au împresurat cea mai mare parte a bălții, lăsând lăcașului de cult doar a patra parte. Radu Mihnea a stabilit ca de acum înainte vameșii să împartă veniturile obținute din exploatarea bălții cu mănăstirea pe din două³⁰. Hrisoave de întărire, referitoare la balta Bistreț, va mai primi mănăstirea Tismana și în a doua jumătate a secolului al XVII-lea, de la domnitorii: Grigore Ghica (1660-1664), Radu Leon (1664-1669), Antonie Vodă (1669-1672), Șerban Cantacuzino (1678-1688) și Constantin Brâncoveanu (1688-1714)³¹.

Numeroasele puncte de vamă îi determinau pe negustori să le ocolească, în ciuda asprelor porunci domnești, întrucât taxele ridicau prețul produselor și micșorau veniturile obținute. Pentru împiedicarea trecerii mărfurilor de contrabandă sau prohibite exportului fără plata vămii, statul a organizat instituția plăieșilor și, pe cea a vătafilor de plai³².

Așa cum legislația vamală prevedea și aparatul de stat veghea la plata vămii, tot așa existau pedepse pentru vameșii care nu respectau taxele vamale. Fixarea taxelor vamale îi revenea numai domnitorului și era strâns legată de dinamica comercială. Tendința scăderii valorii taxelor vamale, vizibilă pentru tot secolul al XVII-lea, mai ales în comerțul de tranzit spre Sibiu, atrăgea după sine scăderea prețurilor, încurajarea importului, creșterea cantității de mărfuri. Aceste raporturi între vamă, prețuri și piață prevalează rolul important de

²⁷ DRH, vol. XXI (1626-1627), 1965, p. 350-351.

²⁸ *Ibidem*, p. 351.

²⁹ *Ibidem*, p. 426-427.

³⁰ *Catalogul documentelor Țării Românești din Arhivele Naționale*, vol. VIII (1654-1656), București, 2006, p. 390.

³¹ Mihai Chiriță, *op. cit.*, p. 25.

³² Nicolae Stoicescu, *Despre organizarea pazei hotarelor în Țara Românească în secolele XV-XVII*, în „Studii și materiale de istorie medie”, IV, p. 192 și urm.

regularizare al vămii și, totodată, domniei îi crează posibilitatea de a exercita controlul asupra mișcării tuturor bunurilor materiale destinate comerțului în țară. Cedarea de vămi unor feudali sau particulari nu a exclus această posibilitate, întrucât reconfirmările se făceau tot de către autoritatea centrală. Numai interesele economice l-au determinat pe Matei Basarab când, la 4 decembrie 1644, a scutit pe băieșii de la Baia de Aramă de vama de aramă la toate vadurile de vamă, pentru toate bucatele aduse de aceștia „de peste Dunăre sau de peste munte în orice vad sau la orice scală pe unde vor trece”³³.

Perceperea taxelor vamale era diferită în punctele vamale interne față de cele de margine, în sensul că ea nu se făcea în primele pentru cei care călătoreau fără scopuri negustorești și chiar pentru carele goale, fără marfă.

În Evul Mediu, până în secolul al XVIII-lea, taxele vamale cuprindeau vama cea mare (raportată la valoarea mărfurilor aflate în carele negustorilor) și vama cea mică (la cantitatea globală de marfă aflată în care).

Puține sunt izvoarele care să cuprindă tarifele vamale, mai ales pentru vămile interne. Între acestea, cel mai cuprinzător privește vama de la podul de peste Jiu, încasată de mănăstirea Jitianu, din 9 aprilie 1679, întrucât din el se puteau desluși nu numai sumele încasate, dar și varietatea mărfurilor, necesitățile pieței, direcțiile de vehiculare a principalelor produse dintr-o regiune comercială: „Însă să aibă a luare de la tot omul... veri ce om ar trece pe pod, să ia de carul încărcat cu 6 boi, bani 8 și de carul încărcat cu 4 boi, bani 6 și de carul încărcat cu 2 boi, bani 4 și de carul ce ar trece cu pâine sau cu sare sau cu altă povară, ceri ce ar fi încărcat, să ia și de carul încărcat cu 2 boi, bani 2 și de alte care încărcate veri cu ce fel de povară ar fi să ia după cum scrie mai sus, iar de carul sec să nu ia nimic. Așijderea să ia și de la călători, de om câte un ban cine ar fi iar de la călătorul pedestru să nu ia nimic. Iar de vită ce ar trece cai, boi, vaci, vite mari, să ia de vită bani 1 și de calul ce ar fi însămanat ce ar fi de povară bani 2 și de ori negustorești sau veri al cui fi din 10 oi bani 1 și din rămători iar din 10 bani 1. Însă să se socotească ce ar fi vite mari, iar mici, porcei, mănji, viței să nu se socotească la număr, nici să ia nimic”³⁴.

În general, tarifele vamale se alcătuiau pe principiul valabilității numai pentru un anumit punct de vamă. Acest mod a făcut ca tarifele vamale să fie menținute multă vreme după instituirea lor, iar menționarea lor să fie făcută numai cu ocazia unor modificări. Pe parcursul secolului al XVII-lea și începutul secolului al XVIII-lea, punctele de vamă de la margine, din Oltenia, au folosit tarifele vamale stabilite la 1568 pentru Calafat, 1552, 1676, 1691, 1705, 1706, 1717 pentru Căineni și 1717 pentru Vâlcan.

³³ Lia Lehr, *Comerțul Țării Românești și Moldovei în a doua jumătate a secolului al XVI-lea și prima jumătate a secolului al XVII-lea*, în „Studii și materiale de istorie medie”, IV, 1960, p. 291.

³⁴ Dinică Ciobotea, *Vămile din Oltenia în secolul al XVII-lea și începutul secolului al XVIII-lea*, în „Arhivele Olteniei”, Serie Nouă, nr. 3, 1984, p. 93-94.

Pentru secolul al XVIII-lea, studiul istoricului Constantin Șerban³⁵, consacrat sistemului vamal al Țării Românești, rămâne de referință. În această vreme, unele forme ale sistemului vamal din secolele anterioare s-au păstrat, dar altele au pierit sub impulsul ideilor mercantile și a consensului progresist, pe care l-a urmat societatea românească.

Organizarea vamală era perpetuată în formele ei vechi și pentru interesele domniei, deoarece aceasta obținea, astfel, importante venituri. În tot secolul al XVIII-lea, venitul vămilor a ocupat locul al treilea după cel al oieritului și al ocnelor³⁶. La 8 decembrie 1716, reprezentanții boierimii și cei ai clerului îi scriau împăratului Carol al VI-lea, privitor la închinarea țării Austriei, că: „Țara Românească era bogată în tot felul de alimente, ocne de sare, mine de aramă, fier și aur din care, chiar în acest an nenorocit, domnul a avut un venit de 50.000 de taleri”.

Pe Dunăre, punctele de vamă, zise schele, erau mult mai numeroase: Orșova (Rușava), Cerneți, Cioroboreni, Salcia, Calafat, Zdelga, Ghidiciu (Tija), Bistreț, Nedeia, Ciolpanu, Celei, Izlaz. Aici vameșul era ajutat de călărași, saragiale, scăunași și martalogi³⁷. În timpul stăpânirii austriece, punctele de vamă erau clasificate în principale (Vodița, Comani, Vrața-Salcia, Ghidici, Oreava și Islaz) și filiale³⁸.

La începutul secolului al XVIII-lea a avut loc războiul dintre austrieci și turci, confruntare care a afectat schimburile comerciale care se desfășurau în vămile dunărene. După încheierea păcii, în anul 1718, în vama de la Calafat va fi reluată activitatea comercială de tranzit, schela intrând în atenția noilor stăpânitori ai Olteniei, datorită poziției strategice pe care o avea (vad de trecere). Astfel, I. C. Weiss a întocmit, la 17 august 1731, un raport în care arăta că la Calafat exista o Casă lazaret „pentru neguțătorii și mărfurile lor”, care se găsea în stare foarte rea. Prin urmare, el cerea construirea uneia noi, lucru care s-a și realizat în perioada 1735-1739. Declanșarea unui nou război între Austria și Poartă a afectat evoluția vămilor oltene de la Dunăre, care au reintrat sub stăpânirea otomană. După încheierea păcii de la Belgrad (1739), principala vamă din această zonă, Calafatul, a cunoscut o perioadă mai îndelungată de liniște, ceea ce a permis dezvoltarea tranzitului de mărfuri. Acest lucru s-a resimțit și mai puternic după pacea de la Kuciuk Kainargi, din 1774, care a facilitat activitatea economică-comercială a schelei de la Calafat. În anul următor, sultanul a dat un firman prin care turcii erau opriți să mai intre în țară după zaharele, Dunărea nemaiputând fi trecută decât de neguțătorii care aveau

³⁵ Constantin Șerban, *Sistemul vamal al Țării Românești în secolul al XVIII-lea*, în „Studii și articole de istorie”, vol. III, p. 119-143.

³⁶ *Ibidem*, p. 122.

³⁷ Al. Doboși, *Considerațiuni asupra istoriei comerțului ardelean în veacul al XVIII-lea*, București, 1936, p. 4.

³⁸ Constantin Giurescu, *Material pentru istoria Olteniei supt austrieci*, vol. I, p. 377 și urm.

aprobare în acest sens. S-a mai stabilit ca întregul comerț al Țării Românești din zona Olteniei cu sudul Dunării să fie dirijat de la Craiova prin punctul de tranzit de la Calafat, situat „mai susul Vidinului”. Negustorii olteni, în special cei din Craiova, au cerut Porții ca, pentru a putea să-și desfășoare mărfurile lor direct la Vidin, „să se orânduiască locu de târgu înaintea cetății și care se numește Calafatu”. Activitatea de schimb urma să se facă „numai la zisu târgu”, mărfurile cumpărate fiind transportate de negustorii turci „cu ale lor caiace la Diiu”³⁹.

Pentru o mai bună funcționare a vămii, domnii munteni au luat măsuri atât pentru paza și supravegherea granițelor, cât și pentru desfășurarea normală a activităților comerciale. Astfel, în 1785, din ordinul caimacamului Craiovei, Ianache Hrisoscoleu, căpitanul vămii de la Calafat a arestat acolo „niște făcători de rele”, care au fost trimiși sub pază la închisoarea de la Craiova. Peste doi ani, domnul Țării Românești, Nicolae Mavrogheni, a hotărât ca prin punctul de trecere de la Calafat să nu mai poată părăsi nimeni țara fără teșcherea (ordin scris)⁴⁰.

Importanța care s-a acordat Calafatului în secolul al XVIII-lea a fost determinată și de faptul că, fiind așezat în fața Vidinului și la răscruce de drumuri, pe aici se scurgeau mărfurile ce veneau sau plecau din părțile de apus ale Bulgariei, Macedoniei, vestul Serbiei și chiar mai departe, din Ragusa și Dalmația. De la Calafat-Vidin pornea un drum comercial spre sudul Peninsulei Balcanice, ajungând până la Salonic, traversând Bulgaria de vest și Macedonia. Acest drum făcea legătura cu cel ce venea de la Ragusa, traversând Serbia și ajungând la Niș și, de aici, intra în Bulgaria. Tot de la Calafat se putea face ușor legătura cu Craiova, pe unde trecea principalul drum comercial care străbătea Oltenia de la est la vest. Acesta pornea de la București, trecea prin Pitești, Slatina, Craiova și ajungea la Cerneți și Vârciorova. Mărfurile care plecau de la Calafat puteau să ajungă fie la Târgu Jiu și, de aici, prin pasul Vâlcan în Transilvania sau, trecând prin Slatina, urmau drumul pe Valea Oltului până la Sibiu⁴¹.

La începutul secolului al XVIII-lea, în apropiere de balta Bistrețului, în satul Cetate de la Vadul Țibrului, se afla un punct vamal locuit de 7 familii și un corp de martalogi pentru pază⁴².

Arendarea vămilor s-a utilizat și în secolul al XVIII-lea. Când acestea nu erau arendate se folosea sistemul în regie. Un exemplu grăitor în acest sens au fost condițiile în care s-a făcut arendarea pe anul 1795. Atunci, voievodul a hotărât să se revizuiască catalogul vămii și ponturile, deoarece erau „multe pricini de judecată, care apurarea” se întâmplau „între vameși și neguțatori și locuitori pentru ale vămilor”. La 8 septembrie 1794, voievodul țării a poruncit

³⁹ Cezar Avram, Dinică Ciobotea, Virgil Joița, *op. cit.*, p. 144.

⁴⁰ Vasile Petrișor, Lelius Mândroi, *op. cit.*, p. 37-38.

⁴¹ Vladimir Diculescu, *Bresle, negustori și meseriași în Țara Românească (1830-1848)*, București, Editura Academiei Române, 1973, p. 22-23.

⁴² Mihai Chiriță, *op. cit.*, p. 25.

tuturor ispravnicilor de județe „să dea de știre la toți de obște că este a se striga și a se vinde vămile de la 1 ianuarie; ca să vină mușterii a le cumpăra, și că până la arendarea vămilor de la 1 ianuarie, ispravnicii să rânduiască vechili și câte un vameș vechi în așa fel încât să nu se facă vreun sfeterimos, sau vreo pagubă venitului vămilor”⁴³. Arendarea vămilor a fost mai puțin folosită în Oltenia. Aici principalele vămi erau donate total sau parțial unor mănăstiri sau boieri.

Pe timpul ciumei, negustorii care veneau din sud de Dunăre „cu marfă la Craiova” treceau pe la Zimnicea și Islaz. Totuși, vameșii de la Giurgiu le-au făgăduit să le facă „oareșicare sincatavasis din dreptul vămii”, dacă trec pe la ei. O asemenea practică era în neconcordanță cu orânduiala domnească, deoarece „câți negustori craioveni și alții, ce trec cu marfă pe la acea schelă Girgiuvu mergând la Craiova”⁴⁴ nu trebuiau supuși la vamă fiindcă ei o plăteau la Craiova. De partea cealaltă a Dunării, ofițerii de ieniceri trebuiau să vegheze „ca să nu intre nimeni în Valahia, afară de negustorii de kepan cu firman și cu defter”⁴⁵.

În ceea ce privește taxele vamale, în secolul al XVIII-lea situația lor s-a schimbat întrucâtva. Începând cu anul 1733 s-a desființat vama cea mică, rămânând doar vama cea mare pentru toate categoriile de marfă.

Intensa activitate comercială care se desfășura în vămile oltene din zona Dunării demonstrează rolul important pe care l-a avut Oltenia în viața economică a societății românești în secolele XIII-XVIII.

LES DOUANES DU DANUBE DE LA RÉGION PORTES DE FER EN PAYANT OLT (XIII-XVIII SIÈCLES)

(Résumé)

Le développement du commerce sur le Danube a attiré l'organisation d'un système douanier approprié. Les nombreux indices, soit documentaires, telle *Diploma cavalierilor Ioaniți* (Le Diplôme des chevaliers de Saint Jean) soit toponymiques, telle Vadul Cumaniților (le Gué des Coumans) démontre l'existence des douanes en Olténie, avant la formation des pays féodaux roumains. Dans une étude approfondie le professeur Henri Stahl a fait preuve à l'histoire que l'organisation douanière et fiscale remonte au moins au XIII^e siècle pendant la coexistence entre les Roumains et les Tatars Coumans. Du point de vue documentaire la plus ancienne douane est celle de Slatina-Olténie, du privilège commerciale accordé par Vladislav Vlaicu aux marchands de Brașov, le 20 Janvier 1368. Très proche de cette douane il y a la douane de Calafat était un centre important du commerce entre Occident et Orient; el jouait le rôle d'échange commercial des biens internes, externe et de tranzit. Des marchands roumains, levantin set italiens s'entrecroisant à Calafat.

⁴³ V. A. Urechia, *Istoria românilor*, vol. VI, p. 647.

⁴⁴ V. A. Urechia, *op. cit.*, p. 641.

⁴⁵ Mustafa A. Mehmed, *O cronică domnească*, în „Revista Arhivelor”, nr. 2, 1958, p. 257.

Un autre douane se trouva en face de Vidin, connu dans les documents internes sous le nom Vadul Diului. Elle fonctionait auparavant la date de sa première mention, dans le document du 12 Mai 1529, émis par la chancellerie du prince Moise. Au bout de l'ouest de la mare Bistreț il y avait depuis 1419 une autre douane, Vadul Bistrețului (le Gué de Bistreț). Conformément à l'opinion de l'historien roumain Dinu C. Giurescu, cette douane-ci était présente encore depuis le XIV^e siècle, biens que les premières mentions de la mare Bistreț n'en faissent pas aucune référence.

Mots clefs: douanes, commerce, Danube, Calafat.