

SISTEMUL VAMAL AL ȚĂRII ROMÎNEȘTI ÎN SECOLUL AL XVIII-LEA

de C. ȘERBAN

Una din problemele de bază în cercetarea istoriei comerțului este stabilirea sistemului vamal care a reglementat circulația de mărfuri pe piața internă și externă. Aceasta are o deosebită importanță pentru că ne ajută la înțelegerea și a altor probleme economice. Astfel, cunoașterea legislației vamale dintr-o țară ne dă întotdeauna indicații prețioase asupra condițiilor de dezvoltare a producției de mărfuri agricole, meșteșugărești și manufacturiere a acelei țări într-o anumită etapă istorică¹.

În trecut, istoricii și economiștii au consacrat un număr apreciabil de articole, monografii și sinteze asupra dezvoltării comerțului pe teritoriul țării noastre², dar mult mai puține care să se ocupe cu studierea organizării și administrației vamale în evul mediu³. Lucrări de acest fel referitoare la secolul al XVIII-lea nu există pînă acum. În schimb, s-a acordat o largă atenție perioadei de după pacea de la Adrianopol căreia i s-au consacrat voluminoase lucrări⁴.

În istoriografia actuală, autorii tuturor lucrărilor referitoare la istoria comerțului pe teritoriul țării noastre s-au ocupat îndeosebi de categoriile de mărfuri, de variația prețurilor lor, de originea, categoriile și rolul social — politic al neguțătorilor, de limitele pieței interne și externe etc. dar, nici unul din ei nu s-a ocupat de organizarea sistemului vamal⁵.

¹ Vezi K. Marx - F. Engels, *Opere*, vol. 3, Editura Politică, București, 1958, p. 59.

² Iată cîteva din asemenea lucrări: N. Iorga, *Istoria comerțului românesc*, București, 1925, 2 vol. I. Nistor, *Die auswärtigen Handelsbeziehungen der Moldau im XIV, XV und XVI Jahrhundert*, Gotha, 1911; *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des XVI Jahrhunderts nach den Quellen dargestellt*, Czernowitz, 1912. Șt. Meșș, *Relațiile comerciale ale țării Romînești cu Ardealul pînă în veacul XVIII*, Sighișoara, 1921.

³ Vezi I. Nistor, *Das Moldauische Zollwesen im 15 und 16 Jahr.*, Leipzig, 1912, pp. 235-282; Th. Iordăchescu, *Evoluția politicii și legislației vamale în România de la 1408-1904*, București, 1934-1935, 2 vol.

⁴ Vezi C. Băicoianu, *Geschichte der rumänischen Zollpolitik seit dem XIV Jahr.* bis. 1874, Stuttgart, 1896, p. 250; *Istoria politicii noastre vamale și comerciale de la Regulamentul Organic și pînă în prezent*, București, 1904, vol. I, P. 1 și P. 2-a.

⁵ V. Neamțu, *Comerțul cu piei și prelucrarea lor în Moldova în sec. XV-XVII*, în „Studii și cercetări științifice”, Academia R.P.R., Filiala Iași II, (1951), nr. 1-2, pp. 531-549; B. T. Cîmpina, *Despre rolul genovezilor la gurile Dunării în sec. XIII-XV*, în „Studii”, 1953, nr. 1, pp. 191-236, nr. 2, pp. 79-119; R. Manolescu, *Relațiile comerciale ale Țării Romînești cu Sibiul la începutul veac. XVI*, în „Analele Universității «C. I. Parhon»”, București, seria Științe

Alegerea secolului al XVIII-lea pentru a cerceta problema sistemului vamal al Țării Românești nu a fost făcută întâmplător, ci pentru că secolul al XVIII-lea în istoria Țării Românești, ca și a Moldovei — perioadă de trecere de la feudalism la capitalism — este o epocă de sudură a acestor două formațiuni social-economice, este începutul epocii numită descompunerea feudalismului și începuturile capitalismului⁶.

Dezvoltarea social-economică a Țării Românești în secolul al XVIII-lea se caracterizează prin creșterea producției și a economiei de marfă-bani care a avut drept rezultat instaurarea iobăgiei a doua, adică aservirea brațelor de muncă pentru mărirea la maxim a cantității de bunuri agricole destinată pieței⁷. În sectorul agricol crește suprafața de cultură prin defrișările pe scară tot mai largă, se extinde cultura unor soiuri noi de plante, ia avânt producția de cereale pentru piață. În cadrul gospodăriei boierești și mănăstirești unde munca se face gratuit, cu claca țăranilor, crește tendința de înmulțire a zilelor de clacă și de reducere a drepturilor de folosință a țăranilor asupra terenurilor comune, fapt care a dus la necesitatea reglementării de către stat a raporturilor dintre stăpînii de moșii și clăcași⁸. Drept rezultat al acestor fenomene social-economice s-a accentuat diferențierea în rîndul țăranimii prin sărăcirea tot mai mare a țăranilor, a crescut împotrivirea țăranilor ajungîndu-se pînă la răscoale împotriva proprietarilor de pămînt.

În sectorul industriei se înmulțesc exploatările miniere (sare, păcură, aur)⁹ și într-o măsură mai mare crește numărul ramurilor meșteșugurilor de la orașe printr-o mai adîncă specializare. În această vreme meșteșugurile orășenești ajung la o formă superioară de organizare prin constituirea de bresle cu conducere autonomă. În același timp, puternica diferențiere social-economică din rîndurile breslașilor meșteșugari a generat forme diferite ale luptei de clasă în cadrul breslelor¹⁰. Pe de altă parte, cum era și de așteptat, au decăzut meșteșugurile sătești și mai ales cele de pe domeniile feudale. În secolul al XVIII-lea, apar primele întreprinderi manufacturiere — al doilea stadiu al dezvoltării capitalismului în industrie — ele „fiind veriga intermediară dintre meserie și mica producție de mărfuri cu forme primitive ale capitalului, de o parte, și marea industrie mecanizată (fabrica), de altă parte”¹¹.

sociale, *Istorie* 5/1956, pp. 207–280; *Schîmbul de mărfuri dintre Țara Românească și Brașov în prima jum. a sec. XVI*, în „*Studii și materiale de istorie medie*”, 1957, vol. II, pp. 117–204; *Aspecte din istoria negofului bucureștean în sec. XVI*, în „*Studii*”, 1959, nr. 5 pp. 25–70.

⁶ G. Georgescu-Buzău, *Descompunerea feudalismului și începuturile capitalismului în Țara Românească și Moldova*, București, 1949, p. 45; S. Vianu, *Cu privire la problema descompunerii feudalismului în Țările Române*, în „*Studii și referate privind istoria României*”, București, 1953, P. I, pp. 801–840.

⁷ A. Oțetea, *Le second asservissement des paysans roumain (1746–1821)*, în „*Nouvelles études d'Histoire*”, Bucarest, 1955, pp. 299–312.

⁸ Vezi Fl. Constantiniiu, *Situația clăcașilor în Țara Românească, în perioada 1746–1774*, în „*Studii*”, 1959, nr. 3, pp. 71–109.

⁹ Vezi „*Studii*” nr. 2, 1959, pp. 131–148.

¹⁰ Vezi „*Studii*” nr. 6, 1959, pp. 55–89.

¹¹ V. I. Lenin, *Opere*, vol. 3, Editura Politică, București, 1961, p. 376; vezi „*Studii*”, nr. 2/1952, pp. 86–105.

În sectorul comerțului, procesul lărgirii pieței interne ia avînt mai ales după 1774, îndeosebi în legătură cu vînzarea produselor agricole, dar, mai ales cu produse animale, se înmulțesc bîlciurile, iarmaroacele și tîrgurile din orașe și de pe moșii, se răspîndește tehnica comercială superioară¹². În asemenea condiții se formează treptat o pătură de negustori autohtoni care, tot mai mult, se opune boierimei și domniei pentru cîștigarea, menținerea și lărgirea drepturilor ei economice. Pe măsura creșterii numărului orașelor și tîrgurilor, crește importanța unora din categoriile sociale din rîndul orașenilor, se intensifică lupta lor pentru menținerea libertăților și autonomiei orașelor¹³.

Din punct de vedere politic se produc de asemenea adînci transformări. În politica internă domină conducerea domnilor fanarioți ale căror reforme politice și sociale, elaborate sub presiunea maselor populare, înseamnă începutul încercărilor de modernizare a instituțiilor noastre publice. Reforma lui C. Mavrocordat pentru dezrobirea țăranilor a însemnat însă suprimarea servituților personale și nu eliberarea reală a țăranilor dependenți¹⁴. În politica internațională, pe teritoriul Țării Romînești ca și al Moldovei s-au desfășurat cîteva războaie austro-rusoturce ale căror rezultate au dus treptat la slăbirea Imperiului Otoman și totodată la intensificarea luptei pentru independență a popoarelor creștine din acest imperiu. Noul statut juridic al Țării Romînești și al Moldovei, stabilit după 1774, a fixat obligațiile bănești ale acestor țări față de Imperiul Otoman, iar prin smulgerea de către diplomația rusă a unei serii de firmane, s-a încercat reglementarea treptată a comerțului nostru cu Turcia¹⁵. Toate acestea au contribuit la grăbirea procesului de descompunere a feudalismului și de formare a relațiilor capitaliste în țara noastră.

* * *

În Țara Romînească în cursul evului mediu¹⁵ ca și în perioada de descompunere a feudalismului, domnia dispunea de importante venituri personale deosebite de veniturile visteriei pe care le încasa, în bani și natură, prin intermediul unui mare număr de slujbași care depindeau de

¹² Vezi A. Oțetea, *Casa de comerț Hagi Constantin Pop și rolul ei în dezvoltarea comerțului din Țara Romînească*, în „Comunicări și articole de istorie”, București, 1955, pp. 29–44.

¹³ Vezi C. Șerban, *Aspecte din lupta orașenilor din Țara Romînească și Moldova împotriva aspirării feudale în sec. XVIII și la începutul sec. XIX*. Studii 6/1960, pp. 27–45.

¹⁴ Vezi A. Oțetea, *Le second asservissement de paysans roumains (1746–1821*, în „Nouvelles etudes d'Histoire”, Bucarest, 1955, pp. 299–312.

¹⁵ Traian Ionescu, *Hatișeriful din 1802 și începutul luptei pentru asigurarea pieței interne a Principatelor Dunărene*, în „Studii și articole de istorie”, vol. I, 1956, pp. 37–78; Maria Matilda, *Alexandrescu-Dersca, Rolul hatișerifulor de privilegii în limitarea obligațiilor către Poartă (1774–1802)*, în „Studii”, 1958, nr. 6, pp. 101–121. *Contribution à l'étude de l'aprovizionnement en blé de Constantinople au XVIII-e siècle*, în „Studia et acta orientalia I”, București, 1958, pp. 13–37.

¹⁶ Vezi V. Costăchel, P. P. Panaitescu, A. Cazacu, *Viața feudală în Țara Romînească și Moldova (sec. XIV–XVII)*, Editura Științifică, București, 1957, pp. 355–392.

Cămara domnească. Aceste venituri erau: oieritul, vinăriciul, dijmăritul, ocnele de sare și vămile. La acestea se mai adăugau încă alte 12 venituri ale doamnei, și anume: fumăritul Bucureștilor, cerăritul, luminăria de ceară roșie și albă, sărăria și fierăria Bucureștilor, sărăritul munților, fumăritul bălților, măjeritul, goștinăritul, ierbăritul, săpunăritul, cîntarul domnesc și aurul aflat în nisipul rîurilor¹⁷.

Dintre veniturile personale ale domniei, venitul vămilor ocupa un loc destul de important. După datele statistice parțiale ne putem face totuși o idee de amploarea încasărilor vamale. În 1759, venitul vămilor se ridica la 86 000 taleri și ocupa locul al III-lea în ceea ce privește valoarea, urmînd după oierit (191 000 taleri) și venitul ocnelor (120 000 taleri)¹⁸. În 1766, venitul vămilor era de 100 000 taleri și ocupa de asemenea locul al III-lea după oierit (215.900 taleri) și ocne (150 000 taleri). În 1767, venitul vămilor a atins 115 000 taleri în timp ce oieritul era de 218 500 taleri, iar din venitul ocnelor de 150 000 taleri¹⁹. În 1789—1790 numai vămile din Oltenia au produs 21 983 taleri²⁰. La 1792, se constată că venitul vămilor se ridicase la 131 800 taleri, la care adăugîndu-se și veniturile doamnei, întreaga sumă ajungea la 161 710 taleri²¹.

De acest venit personal domnia dispunea în mod arbitrar, așa cum făcea și cu alte categorii de venituri și bunuri. De aceea, este normal să întîlnim adesea în arhive hrisoave prin care domnia dăruia aceste vămi cu venitul lor, integral sau parțial, unor persoane particulare (mănăstiri, boieri etc.). Acest obicei care își are originile în secolul al XV-lea a continuat în secolele XVI—XVII și a aflat o largă aplicare în secolul al XVIII-lea din partea domnilor fanarioți. Aceștia, pe lingă faptul că întăreau vechile danii, au acordat la rîndul lor danii noi din venitul vămilor. Asemenea vămi se numesc vămi închinete sau concesate. Persoanele beneficiare ale venitului vămilor se bucurau întotdeauna de sprijinul autorităților (ispravnici, vameși, căpitani de margine și vătăfi de plai) atît datorită mențiunilor speciale care se făceau în actul de danie, cit și ordinelor speciale care le erau adresate.

În secolul al XVIII-lea se constată, ca dăruit integral, venitul următoarelor vămi: Focșani (mănăstirea Sf. Ioan Focșani)²², Cimpina (mănăstirile Glavacioc și Snagov)²³, Cerneți (mănăstirile Strehaia și Hurezi)²⁴, Vilcan (mănăstirea Tismana)²⁵, Calafat (mănăstirea Hurez)²⁶. Vămile

¹⁷ Mihai Cantacuzino, *Istoria politică și geografică a Țării Românești*, București, 1863, tr. de G. Sion, pp. 47, 55—56; V. A. Urechia, *Istoria Romînilor*, Buc. 1892, vol. IV, p. 230.

¹⁸ Vezi D. Bauer, *Memoires historiques et géographiques...* pp. 93—94.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 91—93.

²⁰ Arhivele Olteniei, 1930, pp. 306—309.

²¹ Vezi V. A. Urechia, *Istoria Romînilor*, București, 1892, vol. IV, p. 230.

²² Arh. St., Buc., M-rea sf. Ioan Focșani, II,—11 XXXI/6, 17. XVII—2; ms. 464, f. 191, ms. 1221, f. 7—8, 11 v.—12.

²³ Arh. St., Buc. M-rea Glavacioc XXXIV—38, 66, ms. 458, f. 128 v.—129, 132—134; Academia R.P.R. XX—61, 237, 239.

²⁴ *Ibidem*, M-rea Strehaia, XIV—23, 27, 29; Hurezi LV—3, 8.

²⁵ *Ibidem*, M-rea Tismana, LXIV—14, ms. 329, f. 620—622, ms. 377, f. 339—343.

²⁶ *Ibidem*, M-rea Hurezi, LV—8, ms. 449, f. 694—695, ms. 719, f. 211 v.—212. v.

următoarelor orașe erau de asemenea dăruite cu totul: Rușii de Vede (mănăstirea Sf. Spiridon Nou din București)²⁷, Caracal (Cămărașul Constantin Filipescu)²⁸, Ploiești (Vel vornic Ianache Moruzzi)²⁹, Tîrgșor (mănăstirea Tîrgșor)³⁰, Cîmpulung (mănăstirea Cîmpulung)³¹, Tîrgul Urलाți (mănăstirea Sinaia)³².

Vama unor cunoscute bilciuri și iarmaroace era astfel dăruită: tîrgul de la Rîureni, Episcopiei Rîmnic³³, tîrgul Drăgaica, Episcopiei Buzău, iar în 1798 în mod special orfanotrofiei din București³⁴. Tîrgurile de la Obilești, de la Valea Teancului și din Dealul Piteștilor, mănăstirii Pantelimon³⁵, tîrgul de la Lichirești, mănăstirii Colțea, ca și tîrgul de la Stelnica³⁶, tîrgul de la Tohani, mănăstirii Arhimandritului (Sfinții Apostoli)³⁷, tîrgul de la Găgeni, vel vistierului Nicolae Brîncoveanu³⁸, tîrgul de la Drăgășani, Episcopiei Rîmnic³⁹.

În mod parțial erau acordate veniturile unor vămi astfel: $\frac{1}{3}$ de la Orașul de Floci, mănăstirii Cotroceni⁴⁰, 100 taleri din vama Ploieștilor pentru mănăstirea Tîrgșor⁴¹, 100 taleri din vama Dragoslavele, mănăstirii Cîmpulung⁴², 250 taleri din vama de la Buzău și Rîmnic pentru biserica Domnească din Rîmnicul-Sărat⁴³. Din vama orașului București. $\frac{1}{3}$ era dată mănăstirii Văcărești⁴⁴, 120 taleri, mănăstirii Sărindari⁴⁵ și 1000 taleri, marelui Agă. Din venitul carvasaralei din București se dădeau 100 taleri anual mănăstirii Pantelimon⁴⁶ și 200 taleri școlii elinești de la Arnăutchioi⁴⁷. Din vama orașului Craiova erau dăruți 100 taleri

²⁷ *Ibidem*, ms. 8 fila 365 v.

²⁸ *Ibidem*, ms. 23, f. 204v, ms. 26, f. 117–118, V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. 7, p. 32.

²⁹ Academia R.P.R., CXCVI–248.

³⁰ Vezi I. N. Simache, *O străveche așezare din regiunea Ploiești: Tîrgșorul Vechi* în „Din activitatea muzeelor noastre”. Studii, referate, documente, I, Ploiești, 1956, pp. 101–119.

³¹ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. II, p. 91.

³² *Ibidem*, vol. II, p. 94.

³³ Academia R.P.R., XCII–194–195, V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. VII, p. 332.

³⁴ Academia R.P.R., CXXVI–36, 50, 57, 63; Arh. St. Buc., ms. 171 f. 15v–17; V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. VII, p. 385.

³⁵ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. VII, p. 339.

³⁶ Academia R.P.R., CCCLXVII–49, 50, 53, 76, 184, 185, 188; V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. VII, p. 404.

³⁷ Arh. St. Buc., M-rea sfinții Apostoli, XI–XII; V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. II, pp. 113–114.

³⁸ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. I, p. 483.

³⁹ Academia R.P.R., XCII–86.

⁴⁰ Arh. St. Buc., M-rea Cotroceni, 15, 6 XXVIII–3, 9, 44, ms. 3. f. 147–147v. V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. VII, pp. 315, 414.

⁴¹ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. II, p. 93.

⁴² Arh. St. Buc., M-rea Cîmpulung, LX–87, LXI, 83, 102, 106, 120, LXII–132, 141,

149 V. A. Urechia *op. cit.* vol. II, p. 92.

⁴³ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. II, p. 83.

⁴⁴ *Ibidem*, vol. II, p. 52.

⁴⁵ *Ibidem*, vol. VII, p. 392.

⁴⁶ *Ibidem*, vol. VII, p. 400.

⁴⁷ *Ibidem*, pp. 321–322.

bisericii Dudul⁴⁸ și 50 de taleri, mănăstirii Arnota⁴⁹. Sistemul daniilor din venitul vămilor s-a menținut și la începutul secolului al XIX-lea. Pe lângă aceasta trebuie să menționăm și dreptul domniei de a acorda scutiri diferitelor persoane particulare și unor instituții de a nu li se percepe taxa vamală. Asemenea scutiri apar și în hrisoavele de danii și în alte acte ale mănăstirilor pentru produsele pe care acestea le aduceau la oraș sau la diferite iarmaroace spre vânzare⁵⁰.

Acordarea de danii și scutiri din venitul vămilor, numai reprezentanților clasei stăpînitoare, a însemnat o nouă sursă de venituri pentru acești beneficiari pe lângă cele ce obțineau din exploatarea moșiilor. Sumele de bani rezultate din încasarea taxelor vamale erau repuse în circulație pe piața internă prin camătă, prin cumpărări de noi proprietăți funciare care contribuiau la creșterea marii proprietăți latifundiare și prin investirea lor în diferite afaceri comerciale. În acest fel unii reprezentanți ai clasei stăpînitoare contribuiau treptat la creșterea capitalului comercial⁵¹. În același timp, se întăreau raporturile dintre domnie și clasele privilegiate, necesare pentru înăbușirea oricăror încercări ale țăranilor și orășenilor de a obține prin luptă revendicările economice.



La începutul secolului al XVIII-lea modul de organizare al vămilor din Țara Românească avea la bază principiul centralizării. Reprezentantul domniei pentru stringerea vămilor era marele vameș, ales din rîndurile marilor boieri și avînd rang egal cu marele cămăraș; amîndoi depindeau de Cămara domnească. Acesta acționa printr-un personal subaltern care își avea reședința în punctele de vamă stabilite prin domnie și care depindea acolo, în orașe, de pîrcălabi și mai tîrziu de ispravnici, reprezentanții domniei. În condițiile administrării vămilor în regie, marele vameș răspundea personal de încasarea veniturilor vămilor împreună cu personalul său subaltern și era obligat să depună toate sumele de bani la Cămara domnească⁵². Din anul 1733, reședința marelui vameș din București s-a stabilit la vama centrală sau casa vămii, numită carvasara. Denumirea de carvasara este de origine orientală și provine din termenul *caravan-serai*, ceea ce înseamnă casa caravanelor. Caravanseraiul în Orient era locul unde se adăposteau neguțătorii împreună cu mijloacele lor de transport pe timpul unui popas. Asemenea caravanseraiuri erau stabilite la încrucișările de drumuri, în oaze și în orașe⁵³.

⁴⁸ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. II, p. 119, vol. VII, p. 304.

⁴⁹ *Ibidem*, vol. VII, pp. 331, 391.

⁵⁰ Pentru mănăstirea Dealul, vezi Arh. St. Buc., ms. 6, f. 182.

⁵¹ Vezi S. F. Tocmalaev, *Capitalul comercial și profitul comercial*, Editura de Stat, București, 1951, p. 13.

⁵² *Documente Hurmuzaki*, vol. X, p. 532; Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, p. 25.

⁵³ *Enciclopedia islamică*, vol. II, p. 781 (sub voce).

La Iași, în această vreme, carvasaraua era locul unde se adăposteau neguțătorii turci în trecere sau stabiliți în oraș. În curtea carvasaralei se afla sediul vămii centrale⁵⁴.

Pînă în 1778, carvasaraua din București n-a avut un loc fix și era mutată din loc în loc în limitele Țîrgului din lăuntru. Prin 1770, ea se afla pe locul unde azi strada Ion Ghica se întilnește cu strada Doamnei, adică unde se află fostul local al Bursei. Pe acest teren este indicat planul cartografic al orașului București din 1770, aflat la Moscova⁵⁵. În timpul domniei lui Alexandru Ipsilanti în 1778, carvasaraua a fost stabilită, pentru cîteva decenii, pe un loc „sterp“ al mănăstirii Colțea, aflat la sud de spital, unde s-au făcut case și magazii, cu cheltuiala egumenului mănăstirii. Drept chirie pentru locul și casa carvasaralei, mănăstirea Colțea primea din venitul vămii, 180 taleri pe an⁵⁶. În acest loc, o menționează și Borroczin în 1852 pe planul orașului București.

Carvasaraua din București era de asemenea locul unde se păstrau veniturile vămilor, catastifele pentru înregistrarea mărfurilor și a neguțătorilor străini care aduceau mărfuri în țară sau care treceau mărfuri peste hotare. Aici se aflau magaziile pentru depozitarea mărfurilor aflate în tranzit. În 1790, personalul care deservea carvasaraua era format din: 1 vameș, 2 cercători de marfă (I și II), 2 grămățici și 2 trepădători. Toți primeau leafă lunară în bani⁵⁷.

Reședința vameșilor din restul țării se afla în punctele din vamă de pe linia hotarului, numite *vămi de hotar*, care aveau aceeași importanță ca și acelea din țîrguri și orașe numite *vămi interne*. Vămile de hotar, fie că erau la trecătorile Carpaților, fie că se aflau la vadurile Dunării sau la Vadul Milcovului, se numiseră în vechime schele, iar vameșii — schileri. În secolul al XVIII-lea punctele de vamă de la Dunăre se numesc de obicei *schele*, în timp ce punctele de vamă de pe hotarul Carpaților rămîn sub denumirea de *vămi*.

Vămile de hotar în secolul al XVIII-lea, începînd de la Dunăre și mergînd pe linia munților pînă la riul Milcov, erau următoarele: Bahna, Vilcan, Cîineni, Dragoslavele, Cimpina, Văleni și Focșani. *Bahna* era așezată pe Valea Topolniței, accesibilă cu carul în 5 ore pe la Plaiul Lung pe unde se putea trece la Tufa (Tufari) în Banat⁵⁸. *Vilcan* se afla la gura Văii Jiului, lingă Tg. Jiu. De aici se făcea legătura cu Transilvania spre orașul Bălgrad (Alba-Iulia). În primele decenii ale secolului al XVIII-lea se putea trece prin vama Vilcan numai cu cai de povară. În timpul stăpînirii austriece în Oltenia s-au luat măsuri pentru lărgirea drumului în regiunea de munte. Planurile au fost ridicate în 1732, iar în 1734 s-au și

⁵⁴ Carvasaraua din Iași se afla în Țîrgul de Jos lingă biserica Sf. Lazăr.

⁵⁵ Zezi I. Ionașcu, *Planul cartografic inedit al orașului București din anul 1770*, în „Studii“ 1959, nr. 5, p. 124.

⁵⁶ Zezi V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. I, p. 107; Arh. St. Buc., ms. 3, f. 256.

⁵⁷ Arh. St. Buc., ms. 18, fila 196; V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. IV, p. 505.

⁵⁸ Zezi Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, pp. 181–182. Durata de 5 ore trebuie înțeleasă de la punctul de vamă pînă la hotarul țării.

început lucrările⁵⁹. La sfârșitul secolului al XVIII-lea se trecea pe la vama Vilcan cu carul în 6 ore⁶⁰. *Ciineni* se afla pe Valea Oltului la granița cu Austria aproape la Turnul-Roșu. Pe aici se stabilea legătura cu Transilvania spre Sibiu. În primele decenii ale secolului al XVIII-lea, cel mai intens trafic comercial se făcea pe drumul care venea de la București prin Pitești, Curtea de Argeș, Băișoara și Plaiul Loviștea. Trecerea pe la această vamă se făcea cu carul în 2 ore. Cît privește drumul de pe Valea Oltului spre sud era accesibil numai cu cai de povară. În timpul administrației austriece în Oltenia s-a construit o șosea largă numită multă vreme „via Carolina”⁶¹. Se putea circula în bune condiții pe această șosea cu carele, iar mărfurile care veneau de la Craiova spre Sibiu nu mai ocoleau pe la Slatina și Pitești, ci mergeau direct spre nord pe Valea Oltului.

Dragoslavele era unul din cele mai vechi puncte de vamă aproape de Cimpulung, vechea Capitală a țării. De aici se făcea legătura cu Transilvania către Brașov și Făgăraș. Carele negustorilor puteau trece în timp de 6 ore⁶². *Cîmpina* se afla la o distanță destul de mare de hotar, aproape 50 de km. Ea străjuia Valea Prahovei; pe aici se putea face legătura prin mănăstirea Sinaia și Valea Timișului cu Brașovul. De la Cîmpina pînă la hotarul țării așezările erau foarte rare,⁶³ iar drumul dura 11 ore,⁶⁴ fiind accesibil numai cu cai de povară. Abia în timpul războiului austro-rus-turc din 1787–1792 a fost lărgit drumul pentru transportul cu carul⁶⁵. *Vălenii* se aflau pe Valea Teleajenului care ducea prin pasul Bratocea către Brașov și orașele săsești. De fapt, drumul după ce pornea din Văleni pe valea Teleajenului se îndrepta apoi pe valea Drajnei pe valea Cerașul, fiind mai accesibil. În 1774 se putea trece pe aici cu carul în 9 ore⁶⁶. Trecerea neguțătorilor din Țara Românească în Transilvania — obligatorie pe la vămile de hotar — se mai putea face totuși și pe alte drumuri secundare și mai ales pe potecile plaiurilor. O statistică din 1774 arată că pe linia Carpaților, 72 de poteci făceau legătura între Țara Românească și Transilvania⁶⁷. *Focșanii* era așezat în regiunea de cimpie pe malul Milcovului. El făcea legătura cu orașele din Moldova și era accesibil oricărui mijloc de transport.

În timpul stăpînirii austriece în Oltenia au mai existat încă două vămi de hotar. În acea vreme Oltul era granița între Oltenia

⁵⁹ C. Giurescu, *Material pentru istoria Olteniei sub austrieci*, București, 1944, vol. II, p. 533, vol. III, p. 47.

⁶⁰ Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, p. 182.

⁶¹ C. Giurescu, *op. cit.*, vol. I, pp. 114, 322, vol. II., p. 492.

⁶² Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, p. 182. I. Răuțescu, *Dragoslavele Cîmpulung-Muscel*, 1937, p. 22.

⁶³ În 1790 se făcuseră pe acest drum al Timișului cîrciumi și hanuri. Arh. St. Buc., ms. 18, f. 65, 88v, 132v, 176v–177.

⁶⁴ Vezi Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, pp. 181–182.

⁶⁵ Arh. St. Buc., ms. 18, f. 64v.

⁶⁶ D. Fotino, *Istoria generală a Daciei*, București, 1850, tr. G. Sion, vol. II, p. 153.

⁶⁷ Vezi Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, p. 182; D. Fotino, *dă numai 68 de poteci pentru începutul sec. al XIX-lea. op. cit.*, vol. II, p. 180.

și provincia istorică Muntenia. O vamă de hotar era la *Slatina*, pe atunci făcînd parte din Oltenia. Alta era la *Rîmnic*, pe drumul principal de pe Valea Oltului⁶⁸.

Schelele de la Dunăre, așezate mai ales la vadurile prielnice, erau mult mai numeroase; în total 27. Pornind de la răsărit către apus ele erau: *Brăila*, (în raiaua cu același nume ceva mai la nord de cetate; ea făcea trecerea pe malul dobrogean la Măcin), *Bertești* (așezat la marginea hotarului raialei Brăila; pe aici se putea trece prin balta Brăila tot la Măcin în opt ore)⁶⁹, *Plopi* (spre sud de Bertești făcea legătura prin gîrlele bălții Brăila cu unele sate dobrogene), *Orașul* sau *Orașul de Floci* (așezat la gura Ialomiței; de aici se trecea la Hirșova în 12 ore), *Stelnica* (pe malul bălții Ialomița la sud de Oraș), *Timburești* (sau Timpurești, așezat la sud de Stelnica pe malul bălții Ialomița), *Lichirești* (așezat la sud de Timpurești; de aici se trecea balta Ialomița la Silistra), *Ciocănești* (aflat pe malul bălții Ialomița; se putea trece tot la Silistra)⁷⁰. O schelă mai puțin frecventată din cauza diferențelor mari de nivel a apelor Dunării se afla la *Cornățel*, *Chiselet* și *Spantov* (pe aici se putea trece tot la Silistra). *Oltenița*, la gura Argeșului era un sat în secolul al XVIII-lea; pe aici se putea trece în patru ore la Turtucaia.

Pe teritoriul raialei Giurgiu se aflau două schele: *Giurgiu* (lîngă cetate, pe unde se ajungea la Rusciuc în 12 ore) și *Slobozia* lui Celeb Aga (la apus de cetate de unde se putea trece la Rusciuc — numai cînd apele nu erau scăzute — în două ore).

Alte schele erau: *Petrușani* (la apus de Slobozia; se putea trece în 12 ore la niște sate din Bulgaria), *Zimnicea* (pe unde se putea trece la Șiștov tot în 12 ore) *Turnu* (în raiaua cu același nume; pe aici se putea ajunge la Nicopole în 6 ore), *Izlaz* (la gura Oltului; de aici se ajungea la satul Barnaglu și la Nicopole), *Celei* (de unde se putea ajunge prin gîrlele Dunării la un sat bulgăresc), *Ciolpanu* (la gura Jiului; de aici se trecea în 8 ore la Buslichioi Cassaban), *Nedeia* (tot la gura Jiului, se putea trece prin baltă la Rahova), *Bistreț* (prin baltă se trecea în 8 ore la Cimbru Talega sau Tibre), *Ghidiciu* sau *Tija* (de aici se ajungea în 10 ore la Lom), *Zdelga* (pe unde se ajungea la Palanca Azaru), *Calafat* (schelă mare și veche așezată la Vadul Cumanilor, pe unde se ajungea în 6 ore la Vidin; ea se mai numea și vama Diului), *Salcia* (pe unde se ajungea la Florentin), *Ciorboreni* (de unde se ajungea la Prahova) *Cerneți* (așezată la apus de orașul cu același nume; de aici se ajungea în 8 ore la Cladova sau Fe-tislam) și *Rușava* sau *Orșova* (de unde se ajungea la Cetatea Ada Kaleh în 4 ore)⁷¹.

În timpul stăpînirii austriece în Oltenia (1718—1739) numărul schelelor dintre gura Oltului și Orșova, în număr de 12, s-a redus la jumătate și anume: *Izlaz*, pe vechiul loc, *Oreava* cuprindea teritoriul schelelor *Celei*, *Ciolpanul* și *Nedeia*, *Ghidiciu* cuprindea teritoriul schelelor *Ghidiciu*

⁶⁸ Vezi C. Giurescu, *op. cit.*, vol. I, p. 377.

⁶⁹ Vezi Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, p. 179.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 180; Academia R.P.R., CCCLXVII—46.

⁷¹ *Ibidem*, p. 181.

și Bistrețul, *Coman* cuprindea teritoriul schelelor Zdelgu și Calafat, *Vrața* cuprindea teritoriul schelei Salcia, *Vodița* cuprindea teritoriul schelelor Ciorboreni, Cerneți și Rușava⁷². Cele mai multe din aceste schele de la Dunăre au constituit în vremea Regulamentului Organic reședințele punctelor de carantină.

Vămile de hotar ca și schelele aveau o organizare asemănătoare. La fiecare punct de vamă exista casa vămii — reședința vameșului. De multe ori se întilnesc în același punct de vamă cîte doi vameși. Existența celor doi vameși trebuie pusă în legătură cu evitarea abuzurilor și arbitrarilor cînd punctul de vamă respectiv era administrat în regie. Cînd vama era arendată, întilnim numai un vameș. Cînd erau doi vameși și venitul vămii era dăruit parțial, atunci unul din ei avea în grijă venitul domniei, celălalt venitul beneficiarului particular. Fiecare vameș își exercita slujba în baza unei cărți de vamă nominale, prin care se menționa durata slujbei, specificul venitului vămii, scutirile (de podvoade și angarale) și indicațiile către alți funcționari administrativi de a-l sprijini pe acesta⁷³.

Personalul subaltern al punctului de vamă era redus ca număr. Un grămătic avea în grijă ținerea evidenței trecerii negustorilor prin punctul de vamă. Într-un registru sau catastif se menționa numele negustorului, obiectul mărfaei, cantitatea, taxa plătită la trecere, precum și eliberarea „cărțuliei” cu care făcea dovadă la controlul mortasipiilor de plata taxei vamale. În timpul stăpînirii austriece în Oltenia, vameșii primeau din partea marelui vameș anual un asemenea registru pe care îl predau la sfîrșitul anului o dată cu banii încasați⁷⁴. Casa vămii era păzită de slujitorii vameșului.

Vameșul era ajutat în exercitarea funcției sale de alți slujbași administrativi, care purtau numiri diferite. În schele erau: călărași, sargiale, scăunași și martalogi⁷⁵. La vămile de hotar, de obicei acești slujitori se numesc plăieși, nume derivînd de la sarcina pe care o aveau de a păzi plaiul pe unde trecea hotarul⁷⁶. Alteori, în vremea lui C. Brîncoveanu se întilnesc la vămile de hotar și martalogi. În 1719 erau în Oltenia 72 de martalogi împărțiți în 6 detașamente (cîte 12 oameni pentru fiecare punct de vamă)⁷⁷. În 1740 numărul lor era de 70 de liude⁷⁸. În afară de acestea mai existau în Oltenia și străjerii care îndeplineau aceeași funcție. Plăieșii ajutați de potecași⁷⁹ se aflau sub comanda unui

⁷² Vezi C. Giurescu, *op. cit.*, vol. I, p. 377.

⁷³ Vezi N. Iorga, *Studii și documente*, vol. V, p. 339, Arh. St. Buc. ms. 2, f. 11.

⁷⁴ Academia R.P.R., XII—180 CCCLVII—21, 33—34.

⁷⁵ *Ibidem*, CCCLXVII—51, Arh. St. Sibiu, Fond Bruckenthal, L—5. nr. 204 f. 59v.—60, nr. 205 f. 60v., N. Iorga, *op. cit.*, vol. V p. 338.

⁷⁶ În 1776, erau 18 plaiuri, vezi Arh. St. Buc., ms. 1, f. 90 v.

⁷⁷ Vezi C. Giurescu, *op. cit.*, vol. I, p. 373.

⁷⁸ Academia R.P.R., ms. 5389, f. 77.

⁷⁹ Țărani din satele de pe plaiuri care semnalau trecerea diferitelor persoane cu sau fără marfă pe potecile muntelui; pentru aceasta ei beneficiau de unele scutiri.

vătaf de plai, numit de către ispravnicul județului și mai târziu de către domnie⁸⁰; martalogii se aflau sub comanda unui căpitan⁸¹.

Plăieșii și martalogii care păzeau trecătorile și plaiurile aveau grijă ca să asigure persoana și mărfurile împotriva cetelor de hoți care atacau deseori la drumul mare. Tot ei aveau sarcina să lichideze orice fel de comerț de contrabandă practicat pe scară largă de-a lungul potecilor din plaiuri, slab păzite. De asemenea ei împiedecau trecerea clandestină a țăranilor rumîni fugiți și a oricăror persoane izolate. În 1774 erau în Țara Romînească 16 vătafi de plai a căror reședință era de obicei cit mai aproape de hotar⁸². În 1791 erau 17 plaiuri⁸³.

În schelele de la Dunăre căpitanii călărășilor, scăunașilor, saragealelor și martalogilor își aveau reședința la punctul de vamă cel mai important. Uneori căpitanul de călărăși avea în grijă două, trei schele. Căpitanul de Lichirești se îngrijea și de schela dé la Stelnică⁸⁴. Pe linia Dunării erau căpitani la orașul de Floci, Lichirești, Zimnicea, Cerneți și Hodivoaia.

Slujitorii care erau afectați schelelor apărau hotarul împotriva contrabandelor, a cetelor de ostași și negustori turci care încercau după trecerea Dunării să se stabilească pe malul stîng cu proprietăți imobile; tot ei aveau grija să vegheze ca negustorii și oricare altă persoană ce ar fi trecut prin schelă să plătească taxa vamală.

Personalul vamal și mai ales vameșii aveau obligativitatea cunoașterii unei anumite limbi străine pentru a se înțelege cu negustorii. În schelele de la Dunăre ei trebuiau să cunoască limba turcă, greacă și sîrbă, iar cei din vămile de hotar limba germană, greacă și latină⁸⁵.

Cînd vămile erau administrate în regie, personalul vamal calificat era retribuit din venitul încasărilor vămii, în bani și în natură. În hrisoavele care prevedeau privilegiile păstorilor bîrsani se menționa că în afară de taxa vamală pentru domnie se mai plăteau și unele havaeturi în bani și în natură destinate personalului vamal⁸⁶. În timpul stăpînirii austriece în Oltenia personalul vamal, vameșii și călărășii, numiți de administrația austriacă, primeau salarii fixe în bani, proporționale cu funcția îndeplinită. Vameșul șef avea atunci un venit anual de 800 florini, la care se adăuga o diurnă de 400 florini. Vameșii primeau între o sută și două sute florini anual, precum și o taxă la fiecare adevărîță vamală eliberată. Călărășii primeau 60 florini pe an. În schimb străjerii și martalogii beneficiau numai de anumite scutiri fiscale⁸⁷.

⁸⁰ Vezi V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. I, p. 41; Arh. St. Buc. ms. 2, fila 16 v.-17.

⁸¹ Vezi N. Iorga, *op. cit.*, vol. V., p. 339.

⁸² Vezi Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, p. 182.

⁸³ Arh. St. Buc., ms. 20, f. 84; V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. IV, pp. 273-274.

⁸⁴ Acad. R.P.R., CCCLXVII-51, 54, 61, 71, 72, 74.

⁸⁵ A. Vasilescu, *Vămile Olteniei sub austrieci 1716-1739*, Arhivele Olteni, 1924, pp. 375-376.

⁸⁶ Vezi N. Iorga, *op. cit.*, vol. V, pp. 351-352; vol. X, pp. 373-375.

⁸⁷ Vezi A. Vasilescu, *op. cit.*, p. 375.

Atribuțiile vameșilor erau în primul rînd încasarea taxei vamale potrivit tarifului sau catalogului de vamă. Pe de altă parte însă, ei aveau în jurisdicție pe țărani din cele 12 sate acordate de domnie fiecărui punct de vamă și care erau obligați să aprovizioneze punctul vamal respectiv cu cele necesare pentru hrană⁸⁸.

O categorie de puncte de vamă cu organizare deosebită erau vămile interne. Acestea erau instalate în târguri și orașe, la iarmaroace și bîlciuri, precum și la marginea podurilor de peste ape. La începutul secolului al XVIII-lea târgurile și orașele din Țara romînească unde existau vămii interne erau: Cerneți, Strehaia, Baia de Aramă, Tg. Jiu, Rîmnic, Craiova, Caracal, Calafat, Slatina, Pitești, Tîrgoviște, Cîmpulung, Cîmpina, Văleni, Buzău, Focșani, Gherghița, Orașul de Floci, București, Rușii de Vede⁸⁹. La sfîrșitul secolului al XVIII-lea se mai adaugă Găgeni, Urlați, Filipești, Tîrgșor, Argeș, Urziceni⁹⁰.

La începutul secolului al XVIII-lea reprezentantul domniei în orașe și târguri era pîrcălabul care-și îndeplinea slujba în baza unei cărți domnești. Pe lîngă alte atribuții, el mai avea și pe aceea a strîngerii vămii din orașul respectiv⁹¹, prin intermediul subalternilor săi. O carte de pîrcălabie pentru orașul Rușii de Vede menționează că pîrcălabul respectiv avea datoria să țină vama de acolo de la boieri, slujitori, călărași, dorobanți, scutelnici, preoți, călugări și țărani. În atribuțiile pîrcălabilor de a percepe vama, căpitanul de iuzbași și alți oameni domnești nu se puteau amesteca. De asemenea, în același document se arată că erau impozabili la plata taxei vamale și țărani din cele 12 sate de pe moșia orașului care trebuiau să aprovizioneze cu mărfuri oborul târgului. Pîrcălabul avea dreptul să aibă doi mortasipii⁹², să țină o circiumă în tîrg pe seama pîrcălabiei, scutită de cămănărit, și să beneficieze de scutirea de olăcărit⁹³. Asemenea cărți de vamă s-au dat pîrcălabilor de la Gherghița, Buzău, Rîmnic, Tîrgoviște, Pitești, Slatina, Hodivoaia, Caracal, Cîmpina, Văleni, București, Focșani, Tg. Jiu, Craiova și Strehaia⁹⁴.

În timpul cit vama orașului era arendată, atribuțiile pîrcălabului în legătură cu încasarea vămii reveneau arendatorului. Vameșul era sprijinit în orașe de către ispravnicii de județ și căpitanii de tîrg. La sfîrșitul secolului al XVIII-lea se constată în orașul București existența a trei categorii de slujbași care aveau sarcina să perceapă taxa vamală: vameșii domnești, vameșii agiei și vătășii de harabagii⁹⁵. Se pare că

⁸⁸ Vezi I. Răuțescu, *op. cit.*, p. 26.

⁸⁹ Academia R.P.R., ms. MLXIX f. 2, 3, 5, 9, 12, 13, 14, 15, 35, 38.

⁹⁰ Vezi V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. IV, p. 230.

⁹¹ Academia R.P.R., ms. MLXIX f. 2, XII—180 CCCLVII—21, 33, 34; N. Iorga, *op. cit.*, vol. V., p. 337. Această atribuție a pîrcălabului era valabilă numai cînd vămile erau administrate în regie.

⁹² Slujbași ai vameșului care controlau plata taxelor vamale de către negustori pentru combaterea contrabandei.

⁹³ Vezi N. Iorga, *op. cit.*, vol. V, pp. 339—340.

⁹⁴ Academia R.P.R., MLXIX f. 9, ms. 5389, f. 6v—7v.

⁹⁵ Vezi V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. I, p. 113.

existența celor trei categorii de slujbași era stabilită în mod special numai pentru Capitala țării.

O altă categorie de vămi interne care aveau o organizare specială erau acelea din târgurile și iarmaroacele ținute pe la mănăstiri și pe diferite moșii. De obicei venitul acestor târguri și iarmaroace era dăruit de domnie proprietarului moșiei. În actul de danie se prevedea că veniturile vămii ce rezultau în zilele iarmarocului și bilciului reveneau beneficiarului. Țăranii care aduceau marfă spre vânzare la aceste bilciuri și iarmaroace trebuiau să respecte drepturile proprietarului moșiei de a vinde în mod exclusiv vinul și rachiul. Încasarea taxelor vamale se făcea în aceleași condiții ca și în orașe, dar prin oamenii proprietarului.

O ultimă categorie de vamă internă era brudina, taxa pentru trecerea podului (pod fix sau umblător) și a vadului apelor. Brudina era un monopol al domniei și se păstra de obicei pentru acele locuri aflate pe principalele drumuri comerciale. Pentru celelalte locuri secundare aflate pe diferite moșii, brudina devenea un venit al proprietarului moșiei respective în baza unei întăriri domnești. Domnia putea acorda brudina ca danie unor persoane particulare, fie boieri, fie mănăstiri, episcopii, mitropolii.

Brudina era încasată de către podari care nu trebuie confundați cu cei care făceau poduri sau care le îngrijeau mai ales în orașe; de asemenea strângerea acestei taxe revenea și ispravnicilor arendașilor.

Brudina era arendată de către domnie separat de celelalte venituri ale ei, tot pe timp de un an. De obicei arendarea brudinei se făcea separat pe podul și vadul respectiv sau pe grupuri de poduri aflate de-a lungul unei aceleiași ape, de exemplu podurile de peste Argeș, sau podurile de peste Olt.

În secolul al XVIII-lea nu fuseseră construite prea multe poduri peste ape. De cele mai multe ori carele neguțătorilor treceau prin vad. Peste unele ape din Țara Românească, cum erau Buzăul și Râmnicul, nu au fost poduri pînă la începutul secolului al XIX-lea⁹⁶. Pe harta stolnicului C. Cantacuzino de la începutul secolului al XVIII-lea sînt menționate 23 de poduri mari și mici de lemn⁹⁷, iar pe harta austriacă din 1790 sînt arătate aproape 40 de poduri de lemn. La sfîrșitul secolului al XVIII-lea cele mai cunoscute poduri de lemn erau: peste Jiu la Jitianul și Tîntăreni; peste Amaradia la Ișalnița; peste Motru la Strehaia și Cotujești; peste Olt la Slatina și Cîineni⁹⁸; peste Teleorman la Recea de Jos; peste Neajlov, la Călugăreni, (trei poduri) și Clejani; peste Argeș la Căscioarele, Copăceni⁹⁹, Hierăști, Corbi¹⁰⁰ lîngă Potlogi și Pi-

⁹⁶ În 1790 s-a făcut vremelnice un pod peste apa Buzău consumîndu-se 1180 ocale fier, Arh. St. Buc., ms. 18, f. 64.

⁹⁷ Vezi C. Giurescu, *Harta stolnicului C. Cantacuzino...* pp. 12-13.

⁹⁸ În 1790 s-au făcut 4 poduri între Râmnic și Cozia. Arh. St. Buc. ms. 18, f. 185v-186.

⁹⁹ În 1793 se făcea din nou, provizoriu, un pod umblător. Arh. St. Buc. ms. 2 f. 159v-160.

¹⁰⁰ Arh. St. Buc., ms. 18 fil. 40v. În 1790 se cer 200 ocale de fier și mult lemn de construcție pentru acest pod, 15 podari și 6 țigani fierari.

tești; peste Dimbovița la Brezoaia, Popești și Mănăstirea Nucet; peste Prahova la Podul Văleni; peste Ialomița la Tîrgoviște, Moldoveni¹⁰¹. Gherghița și Slobozia; peste Colentina la Herăstrău lingă București¹⁰².

Trecerea apelor se mai făcea cu luntrile și cu podurile umblătoare. Pe harta austriacă din 1790 sînt menționate în cîteva locuri trecerile peste Olt cu luntrea (la Rîmnic, Călimănești); de cele mai multe ori însă se trecea apa prin vad.

Valoarea brudinei era uniformă la sfîrșitul secolului al XVIII-lea, indiferent cine trecea vadul sau podul respectiv. De exemplu, se plătea cite o para pentru vita mare sau pentru un cal, sau pentru un om trecător. Cînd carele erau trase de mai multe vite sau cai se plătea pentru fiecare animal cite o para¹⁰³. Uneori arendașii săvîrșeau abuzuri mărînd cu de la sine putere valoarea brudinei. În 1793 se lua la podul de Corbi de lingă Potlogi, peste Argeș, cite 15—16 parale de carul de sare, ceea ce revenea la aproape 2 $\frac{1}{2}$ ori mai mult peste taxe normale¹⁰⁴, iar la podul de la Ipotești, peste Olt, de la 70 de parale la 2 lei de fiecare car, fapt care a determinat intervenția domniei¹⁰⁵. Venitul brudinei de la podul Călugărenilor și al Fălăstoacei era acordat epitropiei orașului București. În 1794 valoarea brudinei era aici ceva mai mică pentru un car încărcat se plătea 6 bani, iar pentru unul descărcat, 3 bani, pentru o vită, cal sau bivol destinați vînzării se lua cite doi bani, iar pentru vitele mărunte, cite un ban. Pentru omul călare taxa era de 3 bani, iar pentru un cal impovărat, numai o para (3 bani)¹⁰⁶.

.

.

.

Pină la începutul secolului al XVIII-lea, vămile din Țara Romînească au fost administrate uneori în regie, adică direct de către domnie prin slujbași care depindeau de marele vameș; alteori prin arendare. În prima jumătate a secolului al XVIII-lea se constată extinderea sistemului de administrare al vămilor prin arendare, adică al vînderii veniturilor vămii pe timp limitat. Înlocuirea tot mai mult a vechiului sistem de exploatare al vămilor în regie cu cel nou al arendării a fost rezultatul interesului crescînd manifestat de domnii fanarioți în a acumula sume mari de bani pentru plata haraciului și a peșcheșurilor mereu în creștere¹⁰⁷. Acumularea de capitaluri prin arendarea nu numai a vămii-

¹⁰¹ F. I. Sulzer arată că lingă Potlogi erau în 1781 două poduri (unul fix și altul umblător) vezi *op. cit.*, vol. I pp. 301—302.

¹⁰² Arh. St. Buc., ms. 24, f. 287v—288.

¹⁰³ *Ibidem*, ms. 21, f. 83—83v.

¹⁰⁴ *Ibidem*, ms. 23, f. 85v.

¹⁰⁵ *Ibidem*, f. 123v—124.

¹⁰⁶ Arh. St. Buc. f. 290.

¹⁰⁷ M. Berza, *Haracii Moldovei și Țării Romînești în sec. XV—XIX*, în „Studii și materiale de istorie medie”, vol. II, Buc., 1958, pp. 7—48. *Variațiile exploatareii Țării Romînești de către Poarta Otomană în sec. XVI—XVIII*, în „Studii”, 1958, nr. 2, pp. 59—71.

lor, dar a tuturor veniturilor domniei și visteriei, percepute de la populație s-a generalizat în secolul al XVIII-lea și la începutul secolului al XIX-lea; aceasta a fost una din formele acumulării primitive a capitalului în Țara Românească.

Arendarea veniturilor vămii se acorda pe termen de un an de zile și prin strigare la mezat. Strigările se făceau prin intermediul cămării domnești, în trei rinduri: de două ori în luna decembrie și o dată în ianuarie, anul în curs, cind vămile erau arendate. Cu prilejul strigării vămilor erau comunicate și „ponturile vămilor“, un adevărat regulament de administrare.

Ponturile ca și cataloagele de vamă erau stabilite de către o comisie de boieri hotărîta de domnie, care boieri erau ajutați de persoane cu practică „obrazе ce au praxis“, și de unii reprezentanți ai negustorilor¹⁰⁸. În fiecare an se revizuiu ponturile și cataloagele de vamă pentru a fi puse în acord cu creșterea prețurilor. Cu acest prilej, uneori, se mai adăugau și articole noi la conținutul ponturilor. Urmărind ponturile vămilor pe anii 1776—1786, constatăm că în 1777 s-au introdus cinci articole noi¹⁰⁹, în 1778 încă șapte articole noi¹¹⁰, în 1779 încă două articole noi¹¹¹, iar în 1785 încă patru articole¹¹².

În anii războiului austro-ruso-turc din 1787—1891 din cauza evenimentelor, această comisie pentru revizuirea ponturilor vămilor și-a întrerupt lucrările. În același timp s-a produs o mare discordanță între nivelul prețului mărfurilor mereu în creștere și valoarea taxelor vamale care se menținea la nivelul anului 1786. Această discordanță aducea mari prejudicii veniturilor Cămării domnești¹¹³.

Pentru lichidarea acestei anomalii, în decembrie 1791, Mihai Suțu a hotărît alcătuirea unei comisii de boieri pentru modificarea catalogului de vamă. Din această comisie făceau parte: biv vel ban Nicolae Brîncoveanu, biv vel vistier Ianache Văcărescu, vel logofăt de Țara de sus Manolache Brîncoveanu și vel vistier Scarlat Greceanu¹¹⁴. Motivul instituirii comisiei este arătat de către domn în pitacul său în care spune că „negustorii mărfurilor din vreme în vreme au scumpit prețul la toate felurile mărfurilor, încît să ciștig și să folosesc îndoit și întreit“ în timp ce „la plata vămilor nici o deosebire sau folos vedem că nu este din ceea ce era în vechime, cind prețul mărfurilor era scăzut“. În consecință se arată în pitac necesitatea pentru „o îndreptare, o întocmire cuviincioasă după prețul mărfurilor, după ciștigul și folosul ce au neguțătorii vînzători“¹¹⁵. În urma lucrărilor comisiei alături de „obrazele cu praxis“ și reprezentanții neguțătorilor a fost alcătuit un nou catalog de

¹⁰⁸ Arh. St. Buc., ms. 20 f. 119v.

¹⁰⁹ *Ibidem*, ms. 2, f. 69—72v.

¹¹⁰ *Ibidem*, ms. 2, f. 78, 80—83.

¹¹¹ *Ibidem*, ms. 2, f. 85v—88.

¹¹² *Ibidem*, ms. 14, f. 29v—33.

¹¹³ *Ibidem*, ms. 20, f. 119v.

¹¹⁴ *Ibidem*, ms. 20, f. 119v.

¹¹⁵ *Ibidem*, f. 119v—120; V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. IV, p. 232.

vamă și noi ponturi ale vămilor. Noile ponturi din 1792 cuprindeau 38 articole din care opt erau cu totul noi¹¹⁶.

Din momentul cumpărării veniturilor vămii, arendatorul era obligat să depună la Cămara domnească valoarea venitului vămii pe primele două luni (ianuarie—februarie), adică $\frac{1}{6}$ din valoarea totală. Totodată el trebuia să-și asigure „chezaș” pe bani, un negustor „om de creștință” care urma să garanteze plata restului de bani „la soroace”, adică în prima zi a lunilor următoare grupate în „ciferturi”¹¹⁷. O dată cu cartea de vamă, vameșul primea și o copie după aceste ponturi. În același timp se trimitea la isprăvnicia fiecărui ținut câte un exemplar al catalogului de vamă ca și la căimăcămia Craiovei și două exemplare la Carvasara, unul pentru grămătic și altul pentru vameș¹¹⁸.

Arendarea vămilor se făcea global — adică toate vămile o dată, dar și parțial, pe grupuri de puncte de vamă. Stabilirea veniturilor vămilor era întocmită pe puncte de vamă separat, pe grupuri de puncte de vamă și în totalitatea lor. În 1792 vămile: Focșani, Râmnic și Grădiștea ca și Găgeni, Urlați cu Bucov ca și Ploiești, Filipești și Tîrgșor erau calculate împreună. De asemenea, vama Văleni cu păcurile, Cîmpina cu păcurile erau calculate tot împreună. Separat erau stabilite veniturile pentru vămile de la Gherghița cu 12 sate, Tîrgul de afară al Bucureștilor, Craiova cu 5 județe, Giurgiu cu mortasipiile Vlascei și Teleormanului, Oltenița cu Ciocănești și Lichirești, Pitești cu Argeș și Muscel¹¹⁹.

Printre arendatorii vămilor din Țara Românească au fost admiși să concureze la început numai marii boieri, deși aceștia la rîndul lor le puteau vinde ulterior neguțătorilor. În a doua jumătate a secolului al XVIII-lea întîlnim ca arendatori ai vămilor pe unii reprezentanți din rîndul boierilor mici și chiar pe unii mari negustori, ca: Nicola Lazăr, Hagi Chiriac Arbut, Hagi Moscu. Pe acești negustori îi constatăm în aceeași epocă ca arendași ai monopolului de producție al unor manufacturi recent înființate, de exemplu Nicola Lazăr la manufactura de hîrtie, în anul 1783, Hagi Chiriac Arbut la manufactura de postav de la Pociovașițe și București, Hagi Moscu la ocele de sare și minele de la Baia de Aramă. Acesta din urmă a arendat în același timp și ocele de sare și vămile sării, la sfîrșitul secolului al XVIII-lea.

În cazul cînd venitul vămilor nu se putea arenda — și acestea sînt cazuri rare, în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea¹²⁰ — atunci domnia continua vechiul sistem de administrație în regie. Cu acel prilej era numit de către domnie un mare vameș, care la rîndul său porunca ispravnicilor de județe să trimită la fiecare vamă de hotar și schelă cite un om de încredere. Acest sistem de administrație se mai numește și

¹¹⁶ Arh. St. Buc., ms. 20, f. 146v—161; V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. IV, pp. 233—249.

¹¹⁷ *Ibidem*, ms. 2, f. 80v.

¹¹⁸ *Ibidem*, ms. 14, f. 193v.

¹¹⁹ În 1764—1765 vămile, dijmăritul și ocele au fost arendate în tovărășie de către Vasile vameșul și Chircă cămărașul. Arh. St. Buc., ms. 4, f. 90.

¹²⁰ *Documente Hurmuzaki*, vol. X, p. 532.

„în credință“¹²¹. Slujba de mare vameș fiind întimplătoare, nu dădea dreptul titularului ei de a participa la adunările divanului.

Pînă în secolul al XVIII-lea taxele vamale erau plătite în două feluri: 1) vama cea mare care se lua după valoarea mărfurilor aflate în carele neguțătorilor; 2) vama cea mică care se lua după cantitatea globală de marfă aflată în carele neguțătorilor și după ce aceștia declarau că nu posedă marfă interzisă și că o va desface într-un anumit timp¹²². Această situație s-a continuat și la începutul secolului al XVIII-lea pînă la 1733, cînd Grigore Ghica a desființat vama cea mică și a extins sistemul plății vămii celei mari, la toate categoriile de marfă¹²³.

Plata taxei vamale se făcea numai o dată la vama de hotar sau la schelă potrivit catalogului de vamă¹²⁴. Tarifele vamale erau liste care specificau numele mărfurilor, valoarea acestei taxe în bani și în natură, unitatea de măsură stabilită pentru fiecare fel de marfă. Ele „își au obîrșia în dările pe care seniorii feudali le percepeau de la negustori, la trecerea acestora prin domeniile lor, pentru a nu-i jefui, dări care mai tîrziu au fost percepute și de orașe...“¹²⁵.

În prima jumătate a secolului al XVIII-lea întilnim tarife vamale care aveau o valabilitate numai pentru fiecare punct de vamă, întrucît se pare că la intrarea și ieșirea unor anumite mărfuri din țară se stabiliseră anumite puncte de vamă. Acest sistem s-a menținut din secolul al XVI-lea pînă la începutul secolului al XVIII-lea. De exemplu, un tarif vamal din 1552, era destinat numai pentru mărfurile care treceau pe la vama Ciineni¹²⁶. Tot pentru vama de la Ciineni mai sînt cunoscute tarife din anii 1676, 1691, 1705, 1706, 1717. Pentru mărfurile care treceau numai prin vama de la Calafat se cunoștea un tarif vamal din 1568¹²⁷, iar pentru cele de la vama Vilcan, tariful vamal din 1717¹²⁸.

În general, numărul articolelor menționate în aceste tarife vamale speciale — pentru un anumit punct vamal — este limitat. În cel din 1691, sînt menționate 78 de articole¹²⁹, în cel din 1705, 81 de articole¹³⁰, în cel din 1706, 46 de articole¹³¹ în cele din 1717 aflăm la unul 41 de articole¹³², la altul 74 de articole¹³³ și în fine la al treilea, 76 de articole¹³⁴.

¹²¹ Arh. St. Buc., ms. 12, f. 218v, 339; ms. 17, f. 112; mr. 20, f. 120v; Vezi Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, p. 47.

¹²² I. Brezoianu, *Vechile instituții ale României de la 1327 la 1866*, Buc. 1882, p. 56—57.

¹²³ *Ibidem*, p. 154.

¹²⁴ Arh. St. Buc., ms. 8, f. 13v—10.

¹²⁵ K. Marx - F. Engels, *Opere*, vol. 3, Editura Politică, București, 1958, p. 59.

¹²⁶ *Documente Hurmuzaki*, vol. II, P. 5-a, pp. 3—4.

¹²⁷ *Documente privind istoria României B. sec. XVI* vol. 3, p. 287.

¹²⁸ C. Giurescu, *op. cit.*, vol. I, pp. 136—137.

¹²⁹ N. Iorga, *op. cit.*, vol. V, pp. 364—367.

¹³⁰ N. Iorga, *op. cit.*, vol. XII, pp. 12—17.

¹³¹ *Documente Hurmuzaki*, vol. XV P. 2., pp. 1510—1511.

¹³² C. Giurescu, *op. cit.*, vol. I, pp. 136—137.

¹³³ *Ibidem*, pp. 139—140.

¹³⁴ *Ibidem*, pp. 137—139.

Pe la jumătatea secolului al XVIII-lea se întilnesc primele tarife vamale generale, mult mai bogate, și a căror valabilitate era pentru oricare punct vamal și schelă, cît și pentru piața internă. Alcătuirea tarifelor vamale generale a fost o măsură luată de domnie, datorită faptului că majoritatea tarifelor vamale și speciale ajunseseră în această vreme mult asemănătoare, drept rezultat al creșterii procesului de lărgire a pieții noastre interne. Începutul îl constatăm în perioada existenței stăpînirii austriece în Oltenia. Din 1732, s-a păstrat un tarif vamal general care conține 598 articole valabil pentru punctele de vamă: Ciîneni, Vilcan, și toate schelele de la Dunăre și de pe Olt¹³⁵. Pentru tot teritoriul Țării Romînești, cel mai vechi tarif vamal general este din 1767 valabil și în 1775 și care conține 283 articole¹³⁶. Tariful vamal general din 1784 avea tot 283 articole¹³⁷, cel din 1785, 275 articole¹³⁸, cel din 1786, 276 articole¹³⁹, cel din 1792, 386 articole¹⁴⁰. După 1783 apar și tarife vamale preferențiale pentru negustorii ruși și austrieci, drept rezultat al încheierii unor tratate comerciale de către Imperiul Otoman cu Rusia și Austria. Tariful vamal preferențial din 1784 avea 357 articole¹⁴¹, ca și cele din 1785¹⁴², și din 1786¹⁴³. Cel din 1792 conținea 355 de articole¹⁴⁴, iar cel din 1795, numai 195 articole¹⁴⁵.

Din studiul comparat al acestor tarife vamale se pot trage concluzii interesante în ceea ce privește direcțiile comerțului nostru exterior (import-export), categoriile de mărfuri și materii prime străine care intrau sau care treceau prin țara noastră, categoriile de mărfuri și de materie primă de proveniență locală care erau exportate, precum și politica economică aplicată de domnii fanarioți.

Ne vom referi numai la unele din aceste probleme. Categoriile de mărfuri și materii prime de proveniență locală care ieșea din țară oglindesc în primul rînd stadiul de dezvoltare al producției meșteșugărești și manufacturiere din Țara Romînească, precum și limitele pieței de desfacere ale acestei producții. Din tarifele vamale generale și cele preferențiale pînă la 1786 reiese că erau exportate următoarele categorii de marfă: abale, piei de capră neargășite, găietane de lînă, postav de țară, păcură, sticlă de Tîrgoviște, tutun de țară, ceară, sare, șalvari de postav, cherestea, meșină¹⁴⁵. Din tariful vamal general aplicat în 1792.

¹³⁵ Arh. St. Buc., ms. 12, f. 218v, 339, ms. 17, f. 112; ms. 20, f. 120v; vezi Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, pp. 499–527.

¹³⁶ *Ibidem*, ms. 2, f. 3–9v, vezi Mihai Cantacuzino, *op. cit.*, pp. 39–44 (din 1774 cu 199 de articole).

¹³⁷ Arh. St. Buc., ms. 14, f. 5v–11.

¹³⁸ *Ibidem*, f. 34–39.

¹³⁹ *Ibidem*, f. 56–62.

¹⁴⁰ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. IV, pp. 233–241, Arh. St. Buc., ms. 20, f. 146v–161.

¹⁴¹ Arh. St. Buc., ms. 14, f. 11–17.

¹⁴² *Ibidem*, f. 39–44v.

¹⁴³ *Ibidem*, f. 62–68.

¹⁴⁴ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. IV, pp. 241–249.

¹⁴⁵ *Documente Hurmuzaki*, vol. XVI, p. 647–649.

¹⁴⁶ Arh. St. Buc., ms. 2, pp. 3–9v.

rezultă că pe lângă cele menționate mai sus se mai exportau din țara noastră: bumbac tors, cuie de fier, doage de stejar, pietre de moară, piei de cal, blănuri de lup, de urs și de vulpe, holircă și oale de pământ smălțuite¹⁴⁷.

Tot din analiza tarifelor vamale din secolul al XVIII-lea rezultă că se importau mărfuri din următoarele țări: Anglia (postav), Austria (cuțite cu plăsele negre, șofran de la Viena), Mesopotamia (brîie mari din Bagdad), Brazilia (lemn special), Franța (satin de Lyon, ulei, zahăr, pînză și postav de Tours, postav de Paris), Egipt (alagea, în alb, în vinăt, zahăr, cumășuri), Moldova, (cai, pietre de moară de Hîrlău), Olanda (pînză), Polonia (cuțite de Dansk, pînză, blănuri de samur, hîrtie, chilimuri de Broclaw), Rusia (pînză lată, postav, guși de vulpe, blănuri de vulpe, de iepure, de ciine, de pisici, blănuri siberiene, în, cojoace din țara căzăcească, pielicele de Crimeea și Azov), Siria (alagea, arnici roșu și vinăt de Alep), Italia (satin din Florența, pahare, zahăr, mîrgelărie, cumășuri, hirtie din Veneția), Transilvania (în, sîcrie, vite, porci, postav de Brașov, pielicele, brîne, sîngepi, sfoară, ștreanguri, samuri, sticlă, hirtie) și din Turcia (pînză de Trapezunt, vin, rachiu, cai. abale, cafea Mocca, lămii din Atena, ghermesuturi, piei de capră din Angora, lînă țigaie, arnici din Constantinopol, satin de Chios, ceai, pește proaspăt și sărat, șaluri din Cairo, borangic, covoare de Smirna și Sălonic, hirtie, pastramă, halva de Adrianopol, fesuri din Fez, scumpie din Bulgaria, cingători de Tirnova, blănuri albe subțiri și negre de Rumelia etc.).

În secolul al XVIII-lea plata taxelor vamale de către negustorii străini se făcea la vămile de hotar numai în cazul cînd, potrivit declarației acestora, mărfurile lor urmau să fie desfăcute în unele tirguri din țară. În cazul cînd ei declarau că posedă marfă de tranzit sau că urmează să desfacă marfa în București, atunci plăteau taxa vamală numai la carvasara. La București, după plata taxei la carvasara, neguțatorul putea să desfacă marfa cu toptanul în hanul cel mai apropiat în prezența starostelui de neguțatori și a staroștilor breslelor de meșteșugari care beneficiau de dreptul de protimisii în cumpărarea mai ales a materiilor prime¹⁴⁸. În ceea ce privește mărfurile străine care intrau în țară și nu erau cuprinse în tariful vamal, ele erau supuse la o taxă generală de 3%¹⁴⁹.

Plata taxei vamale era obligatorie pentru neguțatori. În cazul cînd unul din ei era dovedit că s-a sustras de la această obligație, ca și în Moldova, acela trebuia să suporte plata îndoită a taxei respective¹⁵⁰.

În a doua jumătate a secolului al XVIII-lea mai ales, se constată numeroase cazuri de practicare a comerțului de contrabandă care se făcea prin vadurile Dunării și prin plaiurile de la munte. În acest fel,

¹⁴⁷ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. IV, p. 230.

¹⁴⁸ Vezi G. Ionescu-Gion, *Istoria Bucureștilor*, București, 1899, pp. 458–460; vezi și „Studii” 1959, nr. 6, pp. 55–89.

¹⁴⁹ Arh. St. Buc., ms. 12, f. 177–178.

¹⁵⁰ Arhiva Romînească, 1860, p. 259.

o mare cantitate de mărfuri era sustrasă de la plata taxelor vamale, fapt care aducea mari prejudicii veniturilor vămii, mai ales că după 1774 circulația de mărfuri prin țara noastră s-a intensificat în mod vădit.

Din jalbele înaintate de vameși rezultă că în general comerțul de contrabandă se făcea cu vite, cu cereale, cu vinuri și cu rachiuri. Printre cei care favorizau exercitarea acestui fel de comerț erau vătăfii de plai. Pentru descoperirea contrabandiștilor, vameșii aveau prin orașe oameni tocmiți anume, numiți mortasipii care primeau drept răsplată un procent din valoarea mărfii. Pentru combaterea contrabandei efectuată prin plaiurile de la munte, și plăieșii erau stimulați prin acordarea unei cantități în natură din marfa descoperită¹⁵¹.

Încasarea taxei vamale în orașe și târguri se făcea numai asupra acelor mărfuri desfăcute la Tîrgul din Afară și la Oborul de vite unde erau vîndute mărfuri de strictă necesitate: cereale, făină, vite, păsări, oi, mărfuri meșteșugărești de țară, legume, zarzavaturi, vinuri etc. Încasarea taxei se făcea după un catalog anumit, în bani și în natură. Din 1767, taxele vamale menționate în tariful vamal general erau valabile și pentru vămile interne. Taxa vamală se plătea de cumpărătorul mărfii¹⁵². La sfîrșitul secolului al XVIII-lea țărani din cele 12 sate de pe moșia orașului București erau scutiți să mai plătească taxa vamală pentru marfa pe care o vindeau sau o cumpărau pentru folosul lor propriu¹⁵³.

Existența vămilor interne în Țara Romînească pînă la Regulamentul Organic — cînd au fost desființate — a avut un rol negativ în dezvoltarea comerțului. Taxele vamale contribuiau la creșterea prețului de vînzare și frînau activitatea comercială. La acestea trebuie să adăugăm nesfîrșitul șir al abuzurilor săvîrșite de slujbașii care erau numiți cu încasarea lor¹⁵⁴. Jalbele neguțătorilor arată că la aceeași categorie de marfă li se lua în diferite locuri taxe deosebite; reamintim că în București aceeași marfă era supusă la sfîrșitul secolului al XVIII-lea la plata a trei categorii de taxe vamale. În 1778, se desfășoară la Craiova un proces între 8 negustori din Sibiu și vameșul orașului pentru motivul că în anul precedent aceștia fuseseră siliți să plătească vama de două ori la 300 de vite mari, și anume, pe lingă 49 de parale luate pentru fiecare vită s-a mai cerut o sumă globală de 35 de taleri, ceea ce era ilegal¹⁵⁵. Într-un act din 1783 se arată că negustorul Ioan Saghitul, care plătise vama pentru pește la Brăila, a mai fost obligat să plătească la Cîmpina din nou vamă pentru aceeași marfă¹⁵⁶. Un alt act din aceeași epocă prezintă jalba unor negustori din Transilvania care fuseseră obligați să plătească vama pentru vite și la București și la Dragoslavele; de asemenea, negustorul Ion din Brașov, care plătise la Siștov vama pentru

¹⁵¹ A. Vasilescu, *op. cit.*, p. 375.

¹⁵² Vezi V. A. Urechia, *op. cit.* vol. V, p. 253.

¹⁵³ *Ibidem*.

¹⁵⁴ Arh. St. Buc., ms. 8, fila 93v—94, 140, 160, 203.

¹⁵⁵ *Ibidem*, ms. 4, f. 111v.

¹⁵⁶ Vezi V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. I, p. 473.

161 poveri de bumbac, a fost obligat să plătească din nou vamă la Zimnicea¹⁵⁷.

Cit privește prețurile mărfurilor aduse de peste hotare, ele erau de obicei peste puterea de cumpărare a țirgoveților săraci și a țăranilor. Din această cauză, dezvoltarea unui comerț liber în Țara Românească era frînată, fapt care lovea în interesele economice ale negustorilor, țirgoveților și chiar a unei părți din boierime interesați în dezvoltarea relațiilor capitaliste. De aceea, în 1770 delegația boierilor din Țara Românească, care a prezentat guvernului rus cererile lor „în numele poporului“ pentru reorganizarea țării, a menționat printre altele și schimbarea sistemului și a tarifului vechi vamal, urmînd ca pe viitor să se stabilească legături comerciale cu Rusia în condiții mai bune¹⁵⁸.

Aflată în condiții de vasalitate față de Poarta otomană, Țara Românească a fost obligată, în secolul al XVIII-lea, să se integreze în sistemul economic al suzeranului său. În acest scop a trebuit să fie furnizată Turciei o mare cantitate de provizii în timp de război și mari cantități de cereale, vite, oi, miere, ceară, unt și seu în timp de pace. Publicarea recentă a unui manuscris turc aflat la Academia R.P.R.¹⁵⁹ și a unui fond important de documente turcești la Biblioteca „V. Kolarov“ din Sofia¹⁶⁰ arată un aspect al acestei aprovizionări forțate a Turciei de către Țara Românească. Zecile de mii de kile de orz, griu, porumb, ovăz, pesmeți, procurate an de an Imperiului Otoman, pe uscat și pe apă, au stînjinit în mare măsură exportul acestor categorii de mărfuri în alte direcții. Cererile turcilor trebuiau îndeplinite fără răgaz și în orice moment. Aprovizionarea silită obliga conducerea Țării Românești ca să cumpere cereale din alte părți în cazul cînd, din pricina secetei, țara nu putea să procure cantitățile necesare de asemenea produse¹⁶¹. Această mare cantitate de mărfuri era în același timp sustrasă de la plata taxelor vamale, uneori chiar prin însăși porunca sultanului¹⁶². Dependența economică a Țării Românești față de Turcia mai reiese și din analiza tarifelor vamale generale unde se constată că o mare parte a schimbului de mărfuri se făcea cu puterea suzerană.

Puși în această situație, domnii Țării Românești au fost nevoiți să adopte o politică economică corespunzătoare. Cunoașterea modului de organizare și administrare a vămilor din Țara Românească în secolul al XVIII-lea, studiul comparat al tarifelor vamale, precum și analiza capitulațiilor Porții otomane încheiate cu unele puteri europene și în special

¹⁵⁷ Vezi V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. I, p. 475.

¹⁵⁸ Arhiva Românească, Iași 1860, pp. 211–214.

¹⁵⁹ Mehmet Mustafa, *O condică domnească din a doua jumătate a sec. XVIII scrisă în limba turcă privind Țara Românească*, în „Revista arhivelor“, 1958, nr. 2, pp. 248–260.

¹⁶⁰ M. Guboglu, *Despre arhiva turco-orientală din Biblioteca de Stat V. Kolarov, Sofia*, în „Revista arhivelor“, 1959, nr. 2, pp. 180–214, 1960 nr. 1, pp. 132–182.

¹⁶¹ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. I, p. 278.

¹⁶² M. Guboglu, *op. cit.*, p. 202.

cu Rusia și Austria ne pot ajuta să conturăm politica vamală dusă de domnia fanarioți în această vreme.

În politica economică a domnilor Țării Românești se constată extinderea tot mai mare a tendinței opririi în țară a unei mari cantități de bani pentru a nu ieși peste hotare. În acest scop, domnia a practicat pe scară tot mai largă sistemul arendării veniturilor ei personale și ale vistieriei, întrucît numai în acest fel își putea asigura deodată mari sume de bani. Cu acești bani a fost posibil în Țara Românească să se înființeze întreprinderi manufacturiere, de către domnie și de unii mari boieri, care urmau să producă mărfuri de larg consum (postav, hîrtie, sticlă, paste făinoase etc.) în scopul limitării importului unor asemenea mărfuri¹⁶³. De asemenea prin dispoziții severe, începînd din vremea lui C. Brîncoveanu, s-a interzis — chiar cu aplicarea pedepsei capitale — libera circulație a aurului în țară¹⁶⁴ și a exportului de argint¹⁶⁵. Prohibirea importului caretelor de lux și a butcilor în timpul lui Alexandru Ipsilanti trebuie considerată tot ca o măsură pentru reținerea de bani în țară¹⁶⁶. Rezultă din acestea că, în timpul regimului turco-fanariot, se practica mercantilismul potrivit căruia singura bogăție adevărată nu era producția socială și produsele ei, ci banii! Reforma vamală a lui Grigore Ghica din 1733, și alcătuirea de tarife vamale generale veneau în sprijinul mercantilismului. Politica economică a domnilor Țării Românești nu s-a oprit aici, ea a mers mai departe și a cunoscut chiar unele forme de protecționism pentru anumite mărfuri datorită cererilor tot mai numeroase din partea negustorilor. Astfel, din cînd în cînd, domnii interziceau importul unor mărfuri străine pentru a nu concura pe cele produse în țară, de exemplu: sarea¹⁶⁷, rachiul și vinul¹⁶⁸, păcura¹⁶⁹. Importul de cereale era de asemenea oprit; măsurile domniei erau anulate numai cînd producția internă era sub nivelul consumului populației și a cerințelor pentru Imperiul Otoman. Pe lîngă cereale se mai interziceau vitele mari, oile, seul, ceara și tabacul¹⁷⁰, piei, saftiane¹⁷¹.

Măsurile economice luate de domnii Țării Românești s-au izbit însă de prevederile capitulațiilor încheiate de Imperiul Otoman și unele puteri europene. Capitulațiile erau acte cu caracter internațional în baza cărora, din punct de vedere comercial, negustorii străini se bucurau de protecția autorităților turcești în schimbul plății taxei vamale (pentru import sau

¹⁶³ „Studii“, 1952, nr. 3, pp. 86–105.

¹⁶⁴ *Ibidem*, 1959, nr. 2 p. 131–147.

¹⁶⁵ Arh. St. Sibiu, Fond Bruckenthal, Sibiu, L 5 nr. 205, f. 190.

¹⁶⁶ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. V, p. 307, vol. 7, p. 58.

¹⁶⁷ Muzeul Bruckenthal, Sibiu, L 5 nr. 205, f. 262, nr. 206, f. 84.

¹⁶⁸ V. A. Urechia, *op. cit.* vol. I, p. 462, 467, vol. III, p. 354, 355; Arh. St. Buc. ms. 3, f. 333, 334 v., ms. 8, fila 396v–397, 423, ms. 11, fila 5–6, ms. 12, fila 48, 49 ms. 13, fila 152 v. ms. 20 f. 26v.

¹⁶⁹ V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. III, p. 671, vol. IV. p. 231.

¹⁷⁰ Arh. St. Buc., ms. 9 f. 56v, ms. 12, f. 69v., V. A. Urechia, vol. III, pp. 381–382, 348, 349–350, 618; vol. IV, pp. 231, 244, 247, 641.

¹⁷¹ *Ibidem*, ms. 20, f. 103v–104.

export) numai de trei la sută. Prima țară europeană care a încheiat capitulația cu Turcia a fost Franța în sec. XVI¹⁷²; apoi au urmat în secolul al XVII-lea, Republica Genova, Anglia, Olanda¹⁷³ în secolul al XVIII-lea, Austria, Suedia, Regatul celor două Sicilii, Danemarca, Prusia, Spania și Rusia¹⁷⁴. Pînă în 1782 numai Franța s-a bucurat de aplicarea capitulațiilor pe teritoriul Țării Românești cu toată opoziția unora din domnii țării. O dovadă că negustorii străini beneficiau de aplicarea capitulațiilor în Țara Românească sînt două firmane prin care se poruncește lui Alexandru Ipsilanti că ori de cîte ori se va exporta zaharea peste hotare să se țină seamă și de tratatele încheiate cu austriecii pentru a nu mai da loc la „gilceavă și reclamații” din partea ambasadurilor Austriei și Sardiniei la Constantinopol¹⁷⁵.

Măsurile luate de domnie pentru atenuarea prevederilor capitulațiilor pe teritoriul Țării Românești au întîmpinat și mai mari greutăți după ce Austria și Rusia au început să beneficieze în aceeași măsură ca Franța și Anglia de prevederile capitulațiilor¹⁷⁶. Prin tratatele comerciale din 1783 și 1784, negustorii ruși și austrieci obțineau tarife vamale preferențiale potrivit cărora plăteau o taxă vamală numai de 3% pentru mărfurile aduse sau scoase din țară. Drept urmare, în scurt timp piața noastră internă a fost inundată de o mare cantitate de mărfuri manufacturate și meșteșugărești aduse de negustori străini de peste hotare¹⁷⁷, care, concurînd mărfurile similare locale, au determinat o restrîngere a activității atelierelor meșteșugărești și totodată innăbușirea activității manufacturilor recent înființate. Respectarea acestor măsuri se făcea cu sprijinul autorității centrale. Un pitac din 18 iulie 1784 adresat marelui vameș conține dispoziții cu privire la modul cum trebuie taxate mărfurile aduse din Austria și Rusia¹⁷⁸.

Aceste măsuri loveau în interesele negustorilor localnici, care, pe lîngă concurența negustorilor străini, trebuiau să răspundă în același timp la obligațiile fiscale față de visterie, de care negustorii străini erau scutiți. O consecință imediată a fost aceea că mulți dintre negustorii localnici încep să solicite supușenia străină, pentru ca sub protecția consulilor Rusiei, Austriei, Franței și Angliei să obțină profituri comerciale tot atît de mari ca și neguțătorii străini propriu-zisi. Acest sistem inaugurat la sfîrșitul secolului al XVIII-lea a luat o mare amploare în secolul următor și a durat pînă la desființarea capitulațiilor. În același timp, unii boieri interesați în dezvoltarea comerțului acționează prin memorii cerînd desființarea taxei de 3% și chiar promovarea unui comerț

¹⁷² G. Noradounghian, *Recueil d'actes internationaux...* Paris 1897, vol. I, p. 83–89, 88–93, 93–102, 136–145, 277–300.

¹⁷³ *Ibidem*, vol. I, pp. 124–132, 146–169, 169–181.

¹⁷⁴ *Ibidem*, vol. I, pp. 220–227, 243–254, 279–382, 270, 239–242, 308–314, 315, 344–349; vol. II, pp. 6–16, 16–21.

¹⁷⁵ Vezi M. Guboglu, *op. cit.*, p. 208.

¹⁷⁶ *Documente Hurmuzaki*, vol. XIX, partea I, pp. 125, 155–162.

¹⁷⁷ *Ibidem*, pp. 180–184.

¹⁷⁸ Vezi V. A. Urechia, *op. cit.*, vol. I, pp. 469–470.

liber pe piața internă și externă, ca fiind singura soluție pentru anihilarea aplicării regimului capitulațiilor în Țara Românească, acțiune încununată cu succes abia în 1829 prin Tratatul de la Adrianopol.

*

În secolul al XVIII-lea sistemul vamal al Țării Românești a fost nevoit să țină seama de condițiile de vasalitate pe care le avea țara față de Imperiul Otoman și să mențină unele forme anterioare specifice orînduirii feudale. Așa se explică existența vămilelor interne care au constituit o frînă în dezvoltarea comerțului pe piața internă și externă. Extinderea administrației vămilelor prin sistemul arendării — o formă a acumulării primitive a capitalului — a determinat aplicarea în practică a ideilor mercantiliste în dezvoltarea economică. Spre sfîrșitul secolului al XVIII-lea se întrevăd unele tendințe sporadice de protecționism vamal impuse de cerințele interne. Trecerea la un sistem protecționist s-a izbit de persistența relațiilor feudale în majoritatea sectoarelor de producție și de existența capitulațiilor valabile pe teritoriul Țării Românești. În asemenea forme se menține sistemul vamal al Țării Românești pînă la aplicarea Regulamentului organic, cînd el a fost complet reorganizat pentru a sprijini relațiile capitaliste care-și făcuseră loc tot mai mult în economia țării.