

CONSIDERAȚII ISTORICE ASUPRA EVOLUȚIEI VĂMILOR PE TERITORIUL ȚĂRII MOLDOVEI ÎN SECOLELE XIV-XVIII

CONSTANTIN TOFAN

Chestiunea înființării și evoluției punctelor vamale reprezintă o problemă fundamentală a organizării și evoluției sistemului vamal în evul mediu. Această problemă deosebit de importantă a fost tratată în acele articole și studii cu caracter special care se referă la organizarea, funcționarea și evoluția sistemelor vamale în Țările Române în evul mediu. Unul dintre aceste studii este acela semnat de Theodor Iordăchescu, care ne oferă informații puține și disparate despre evoluția sistemului vamal moldovenesc¹. Pentru evoluția sistemelor vamale din Țara Românească și din Transilvania există mai multe studii care se referă la această problemă².

În sens strict, pentru problema la care ne referim există doar un singur studiu special, cel semnat de istoricul Ion Nistor³.

Organizarea vamală în Moldova evului mediu a mai fost discutată tangențial în lucrările referitoare la istoria comerțului românesc, la viața economică și civilizația urbană medievală românească⁴.

Disponerea punctelor vamale a fost influențată de formele exterioare de relief, de orientarea rețelei hidrografice, de existența a numeroase trecători cum ar fi: Prislop, Mesteacăniș, Tihuța, Bârgău, Suhard, Rotunda (ambele cunoscute sub denumirea de pasul Rodnei), Ghimeș-Palanca, Racoș, Oituz⁵, de numeroasele vaduri peste apele mari, care au determinat o anumită orientare a drumurilor comerciale.

¹ Theodor Iordăchescu, *Evoluția politicii și legislației vamale a României*, vol.I (1408-1886); vol.II (1886-1904), București, 1935.

² Constantin Șerban, *Sistemul vamal al Țării Românești în secolul al XVIII-lea*, în *SAI*, III, 1961, p. 119-143; Al.Vasilescu, *Vămile Olteniei sub austrieci (1716-1739)*, în *AO*, III, 1924, nr.15, p.370-381; Titus Al. Roșu, *Vămi, vaduri și drumuri comerciale bihorene la jumătatea secolului al XIV-lea*, în *SAI*, III, 1961, p. 69-86; Lidia Demeny, *Regimul tricesimelor și punctelor vamale din Transilvania în perioada principatului autonom*, în *SMIM*, VII, 1974, p. 207-221.

³ Ion Nistor, *Das Moldawische zollwesen in 15 und 16 Jahrhundert*, în *Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft*, XXXVI, 1912. Această lucrare nu ne-a fost accesibilă.

⁴ Referitor la această problemă se pot consulta: C.C. Giurescu, *Târguri și orașe și cetăți moldovene din secolul al X-lea până la sfârșitul secolului al XVI-lea*, București, 1967; Nicolae Iorga, *Opere economice*, ediție de Georgeta Penelea, București, 1982; I.I. Nistor, *Handel in Wandel in der Moldau bis zum ende des 16 Jahrhundert, nach den quellen dargestellt*, Cemăuți, 1912, traducere în manuscris la Institutul de Istorie „A.D. Xenopol” Iași; P.P. Panaitescu, *La route commerciale de Pologne à la Mer Noir Moyen Âge*, în *RIR*, III, 1933, fasc.2-3, p. 172-193; Alexandru Gonța, *Legăturile economice dintre Moldova și Transilvania în secolele XIII-XVII*, ediție de Ioan Caproșu, București, 1989; Constantin A. Stoide și Ioan Caproșu, *Relațiile economice ale Brașovului cu Moldova de la începutul secolului al XVIII-lea până la 1850*, Chișinău, 1992; Ioan Caproșu, *O istorie a Moldovei prin relațiile de credit, până la mijlocul secolului al XVIII-lea*, Iași, 1989; Șerban Papacostea, *Începuturile politicii comerciale a Țării Românești și Moldovei (XIV-XVI)*, *Drum și stat*, în *SMIM*, X, 1983, p. 9-56.

⁵ Vintilă Mihăilescu, *Geografia fizică a României*, București, 1936, p. 14.

Existența unei rețele dense a căilor de comunicație a dus la angrenarea Moldovei în comerțul european medieval și a impus apariția a numeroase vămi care să aducă venituri pentru domnie și să împiedice evaziunea vamală practică de negustori.

Disponerea vămilor a mai fost influențată și de alți factori cum ar fi: așezarea orașelor, evoluția relațiilor politico-militare și comerciale în această zonă a Europei și a frontierelor Moldovei în secolele XIV-XVIII.

Așa cum am arătat pe teritoriul Moldovei au existat numeroase vămi, la hotare sau margine, vămi la vaduri sau trecătoare, cele de la vadurile mici din interior sau brudinele, la bazinele piscicole și în final cele mai importante aflate în diverse localități urbane și uneori rurale din interiorul țării. Această rețea complexă a vămilor de pe teritoriul Moldovei, trebuia în primul rând să evite, practicarea evaziunii vamale de către negustori, prejudicierea domniei de niște posibile venituri preluate de la aceștia.

Constituirea sistemului vamal moldovenesc a avut loc în perioada anterioară formării statului medieval Moldova, mai ales după apariția Hoardei de Aur, care și-a impus controlul asupra acestei zone și a contribuit la reluarea comerțului între lumea occidentală și cea orientală⁶.

Încă din prima jumătate a secolului al XIV-lea, sunt menționate vămi pe teritoriul Moldovei cum ar fi cea de la Cetatea Albă între 1300-1322⁷, iar în 1340 cea de la Siret⁸.

Sistemul vamal al Moldovei era organizat, ca și cel al Țării Românești, pe corelația dintre o vamă centrală, principală și celelalte vămi de tranzit, așezate pe diversele drumuri străbătute de negustorii străini spre Crimeea, Marea Neagră, Țara Românească, Transilvania, Peninsula Balcanică și Polonia.

Organizarea vamală a Moldovei, așa cum reiese din privilegiul acordat liovenilor de Alexandru cel Bun, confirmat în termeni identici sau cu modificări neesențiale de succesorii săi, inclusiv Ștefan cel Mare, scoate la iveală un sistem vamal puternic centralizat, chiar dacă a rezultat din înglobarea unor structuri vamale cu proveniență diferită, sistem care avea în centrul său vama principală de la Suceava.

Funcția de vamă centrală a rezultat din convergența deliberată aici, a tuturor drumurilor comerciale importante care străbăteau teritoriul Moldovei, din rolul multiplu pe care l-a avut acest oraș cel puțin până în prima jumătate a secolului al XVI-lea.

Suceava și-a asumat începând cu a doua jumătate a secolului al XIV-lea până în prima parte a secolului al XVI-lea, rolul de vamă principală, domnească, obligatorie pentru toți negustorii străini care-și desfășurau comerțul pe teritoriul Moldovei.

Această funcție principală rezultă și din prevederile referitoare la dreptul de depozit sau etapă pe care le impun privilegiile domnilor Moldovei negustorilor străini. Vama Sucevei, spre deosebire de celelalte vămi din Moldova, a aparținut unui centru de desfășurare obligatorie a mărfurilor, orașul beneficiind de dreptul de depozit⁹.

⁶ B.D. Grecov și A.I. Iacubovschi, *Hoarda de aur și decăderea ei*, București, 1953, p. 145.

⁷ C.C. Giurescu, *op.cit.*, p. 202.

⁸ Ștefan Olteanu, *Comerțul Moldovei și Țării Românești în secolele X-XIV*, în *Studii*, t. XXIII, 1969, nr. 3, p. 859.

⁹ Șerban Papacostea, *op.cit.*, 1983, p. 40-41.

Prima mențiune a unei vămi, după întemeierea statului, a fost aceea a Siretului din anul 1384¹⁰. Pentru prima dată sistemul vamal moldovenesc este descris în toată complexitatea lui în privilegiul din 6 octombrie 1408. Astfel sunt menționate ca puncte vamale de hotar (margine): Cernăuți (cu vamă de oraș și de vad – „trecătoare”), Hotin, Tighina (vamă de oraș, vad și strajă), Cetatea Albă, Bârlad, Bacău, Târgu Trotuș, Neamț și Moldovița. În interior, existau următoarele vămi la: Siret, Suceava, Baia, Roman, Iași și Dorohoi. Taxele vamale erau percepute în funcție de drumul parcurs. Astfel pe drumul Siretului erau menționate vămile de la Cernăuți, Siret, Suceava, Roman, Bacău. Cei care mergeau în Țara Românească plăteau numai la Suceava și la Bacău. Vămile de la Roman și Neamț erau pentru cei care mergeau spre Transilvania pe văile Bistriței și a Moldovei. Pe „drumul Băii” vămi existau la Baia și Moldovița. Pe „drumul Brașovului”, în afară de punctul de vamă de la Bacău, exista cel de la Târgu Trotuș. Pe „drumul tătarăsc” puncte vamale existau la Iași, Tighina, Cetatea Albă, iar pe „drumul Cămenitei” taxele vamale se percepeau la Dorohoi și Hotin¹¹.

Din analiza acestui privilegiu comercial, cât și a celorlalte care au urmat, rezultă că locurile de vamă au fost fixate de așa natură, încât să se poată controla traficul comercial pe întreg teritoriul țării și să se evite evaziunea vamală.

După această dată au început să fie menționate și alte puncte vamale.

În anul 1419 este menționată vamă din dreptul localității Soroca, la un vad al Nistrului, aceasta fiind o „vamă de trecere”, utilizată printre alții și de pelerinii ruși care mergeau spre Ierusalim. Această vamă se afla pe traseul unui drum comercial care făcea legătura dintre orașele Novgorod și Pskov din Rusia și portul Cetatea Albă de la Marea Neagră¹².

Anul 1421 aduce, pe lângă o nouă atestare documentară a vămii de la Siret, reprezintă atestarea documentară a punctului de vamă de la Volhovăț, cu prilejul daniei pe care Alexandru cel Bun o face fostei sale soții, Ringailla¹³.

În anul 1431 este menționat punctul de vamă de la Tazlău, care era administrat de vameșii de la Bacău¹⁴. Prin înființarea acestei vămi, se micșorau posibilitățile de contrabandă, pentru negustorii care încercau să evite vămile de la Bacău și Târgu Trotuș.

În 1433 este menționat punctul de vamă de la Adjud¹⁵, care era un centru al comerțului cu Brașovul și Sibiu¹⁶. Prin înființarea acestui punct vamal se putea controla mai bine atât traficul comercial spre Țara Românească pe cursul inferior al Siretului cât și spre Transilvania, pe valea Trotușului.

¹⁰ În anul 1384 Petru Mușat dăruiește „venitul cântarului” din acest târg, bisericii Sfântului Ioan Botezătorul din Siret în DRH, A. Moldova, vol. I, București, 1975, p. 2.

¹¹ Vasile Gh. Miron, Mihai Ștefan Ceașu, Ioan Caproșu și Gavril Ionescu, **Suceava. File de istorie. Documente privitoare la istoria orașului Suceava (1388-1918)**, 1989, vol. I, p. 87-89, doc. nr. 6. În continuare se va cita **Suceava**.

¹² **Călători străini...**, vol. I, București, Editura Academiei, 1968, p. 43.

¹³ DRH, A. Moldova, vol. I, nr. 48, p. 70.

¹⁴ **Ibidem**, nr. 101, p. 150.

¹⁵ DRH, D. Relații între Țările Române, vol. I, p. 305.

¹⁶ Ion Nistor, **Handel und Wandel**, p. 79.

În anul 1445 a fost menționată lângă Pașcani vama de trecere peste Siret din satul Ciumălești¹⁷. Între Ciumălești și Târgul Frumos exista un drum, care făcea legătura între cel de pe valea Siretului și cel care venea de la Camenița prin Hotin, Dorohoi, Iași și se continua spre Tighina și Cetatea Albă pe „drumul tătarăsc”.

Vama de la Chilia este menționată foarte târziu, în 1445, deși aceasta exista încă din timpul genovezilor în această zonă. Această situație a fost determinată de dese modificări politico-teritoriale din această zonă¹⁸.

La 11 februarie 1447 este menționată vama de la Vadul Călugăresc¹⁹, iar într-un document din 25 august 1454 sunt atestate cinci noi puncte vamale în interiorul țării: la Târgu Frumos, Vaslui, Lăpușna, Țuțora și la Mogoșești²⁰.

Ultimele două vămi erau dispuse la vaduri, cel de la Țuțora este așezat pe Prut, iar cel de la Mogoșești pe Siret (în apropiere de Pașcani, în județul Iași). Vama de la Vadul Călugăresc atestată în 1447, dar și în documentul din 25 august 1454, era dispusă probabil pe Prut în zona fostului ținut al Fălciului.

În privilegiul din 1460 acordat de Ștefan cel Mare liovenilor sunt menționate pentru prima dată vămile de la Tecuci și Putna²¹. Prin înființarea acestor două vămi noi, a fost întregit controlul activității comerciale desfășurate pe drumul de la Iași prin Vaslui și Bârlad spre Galați, cât și spre Țara Românească.

În anul 1488 a fost menționat punctul de vamă de la Vicov (Jicov), unde se afla vama mică a Sucevei²².

În urma campaniei lui Ștefan cel Mare din anul 1502 în Polonia, în urma căreia a fost cucerită Pocuția, a fost stabilit un nou punct vamal la Nijniov pe Nistru care a fost evitat de negustorii lioveni, neaducând venituri domnului de la Suceava²³.

Începând cu a doua jumătate a secolului al XV-lea, au avut loc importante transformări în cadrul sistemului vamal moldovenesc, determinate atât de evoluția internă a societății moldovenești cât și de condițiile externe în care s-a încadrat istoria Moldovei.

Astfel în urma unei evoluții care s-a încheiat în a doua jumătate a secolului al XVI-lea, Suceava a fost înlocuită de orașul Iași în funcția de „capitală”, de reședință domnească principală. În aceste condiții rolul de vamă principală a fost luat de orașul Iași. În același timp, descoperirile geografice au determinat o reorientare a marilor drumuri comerciale, făcând ca sectorul moldovenesc al drumului de la Marea Baltică la Marea Neagră să-și piardă importanța.

Pe plan extern, otomanii au încheiat cuceririle în Peninsula Balcanică, intensificând pe cele din bazinul nordic al Mării Negre și Europa centrală. Toate acestea, la care se adaugă instaurarea dominației otomane în a doua jumătate a secolului al XVI-lea, au impus o reorientare a comerțului spre Imperiul otoman.

¹⁷ DRH, A. Moldova, vol. I, p. 356.

¹⁸ Mihai Costăchescu, *Documente moldovenești înainte de Ștefan cel Mare*, Iași, 1932, vol. II, p. 682-683.

¹⁹ DRH, A. Moldova, vol. I, p. 386.

²⁰ *Ibidem*, vol. II, p. 58; C.C. Giurescu, *op.cit.*, p. 248-249.

²¹ Ioan Bogdan, *Documentele lui Ștefan cel Mare*, vol. II, București, p. 272-282.

²² DRH, A. Moldova, vol. III, 1980, p. 63.

²³ Nicolae Iorga, *op.cit.*, p. 495.

Aceste transformări au fost însoțite de pierderea în anul 1484 a orașelor porturi Chilia și Cetatea Albă, iar în anul 1538 a cetății Tighina, care au fost transformate în raiale. Teritoriul Moldovei a cunoscut începând cu acești ani o stare de insecuritate permanentă, determinată de vecinătatea turcilor și tătarilor stabiliți în raialele otomane din sudul acestui teritoriu. În aceste condiții drumurile comerciale din acest spațiu și-au pierdut importanța, transformări care au fost însoțite de modificări în organizarea sistemului vamal moldovenesc, în primul rând prin dispariția unor puncte vamale care se aflau în aceste teritorii.

Astfel vămile de la Chilia, Cetatea Albă și Tighina nu mai aduc venituri pentru vistieria țării. Dintr-o vamă internă, Lăpușna a devenit o vamă de margine deosebit de importantă care aducea venituri mari, fapt demonstrat și de faptul că la 30 septembrie 1557, fratele lui Alexandru Lăpușneanu era titularul acestui punct vamal²⁴.

În același timp, influența marilor descoperiri geografice au determinat o orientare a marilor drumuri comerciale, impunând ca sectorul moldovenesc al drumului de la Marea Baltica la Marea Neagră să-și piardă importanța pentru comerțul european, devenind foarte importante drumurile comerciale dintre Carpații Orientali și Prut.

Fenomenul dispariției unor puncte vamale a fost însoțit de menționarea existenței celor de la Oblucița, Reni și Galați.

Încă de la începutul secolului al XVI-lea este menționat punctul de vamă de la Oblucița care a aparținut Moldovei cel puțin între 1484-1538. Astfel printr-un document din 25 ianuarie 1512 emis din Cetatea Albă de către prințul Selim, viitorul sultan, confirmă lui Bogdan al III-lea vama de la Oblucița, inclusiv dreptul de proprietate asupra lacurilor de la Cahul și Cartal. Redate de Baiazid al II-lea, atât vadul de la Oblucița-Isaccea cât și cele două lacuri au fost confirmate de Selim al II-lea în 1512 lui Bogdan al II-lea.

Astfel voievozii Moldovei au controlat și după 1484 importantul vad de la Oblucița-Isaccea și au instalat un punct de vamă pe malul moldovenesc al fluviului.

Importanța comercială, dar mai ales strategică-militară a vadului de la Oblucița, au făcut ca otomanii să încerce ocuparea și instaurarea controlului asupra acestuia. O problemă foarte importantă care trebuie rezolvată, este aceea a momentului în care otomanii au instaurat controlul asupra vadului, care s-a putut face în opinia noastră între anul 1538 și cel mai târziu la începutul secolului al XVII-lea, când de altfel Moldova a pierdut ultimul mare lac din această zonă, Cahulul²⁵.

În noile condiții a crescut foarte mult importanța comercială a orașului Galați, transformându-se într-un port și stabilindu-se aici o vamă menționată pentru prima dată în anul 1580²⁶. Importanța vămii de la Galați a crescut foarte mult în secolele următoare, devenind una din principalele vămi ale Moldovei, după cele de la Iași, Hotin și Cemăuți.

În anul 1582 este menționată vama orașului Reni care, alături de aceea a Galațiului, au preluat parțial rolul vechilor orașe porturi maritime ale Moldovei. Această

²⁴ Călători străini..., vol. II, p. 121.

²⁵ Marcel Dumitru Ciucă, *Din relațiile Moldovei cu Imperiul otoman în timpul lui Bogdan al III-lea*, în *Revst*, tom 31, nr. 7, 1978, p. 1256-1257.

²⁶ Dimitrie Ciurea, *Câteva date pentru istoricul Galaților (secolul XVI-XVIII)*, în *SCS/Iași*, 1957, VII, fasc. 1, p. 228.

vamă a fost menționată pentru ultima dată în anul 1617²⁷. În mod cert vămile de la Olucița, Reni, Galați au fost înființate cel mai târziu după cucerirea cetăților maritime Chilia și Cetatea Albă de către turci, deși unele dintre ele sunt menționate la un secol după evenimentele mai sus menționate.

Asemenea transformări în dispunerea vămilelor au avut loc și în alte zone ale Moldovei.

Anul 1499 a fost ultimul în care a fost menționată vama de la Moldovița. În locul ei pe „drumul de sus”, este menționată vama de la Câmpulung²⁸, care a avut o importanță deosebită în controlul traficului comercial care s-a efectuat pe acest drum între Suceava și Bistrița.

Această importanță deosebită a vămii de la Câmpulung în secolele XVI-XVII reiese și din sumele mari încasate în acest loc din taxarea intensei activități comerciale ce s-a desfășurat între Moldova și Transilvania pe acest drum comercial. De altfel vameșii și vomicii de Câmpulung au devenit persoane foarte importante în rezolvarea diverselor litigii comerciale care au apărut între Moldova și Transilvania, ocupând locuri importante în ierarhia dregătorilor Țării Moldovei.

În anul 1582 a fost menționată o nouă, vamă cea de la Lucăcești, dar care este mult mai veche, situație demonstrată și de formularea documentului ”așa cum au ținut-o ei din vremurile de demult”²⁹.

În condițiile în care în secolul al XVII-lea comerțul cu Imperiul Otoman a cunoscut o anumită intensificare, existența la 18 ianuarie 1641 a vameșilor de Focșani nu trebuie să ne mai surprindă³⁰. La 5 februarie 1656 sunt menționați vameșii de la schela Focșani³¹, urmată și de alte mențiuni documentare, situație care ne conduce la concluzia că acest punct vamal de la granița dintre Moldova și Țara Românească a funcționat în mod neîntrerupt în acest secol.

La 27 martie 1674 și 28 decembrie 1675 sunt menționați vameșii de Huși, ceea presupune cu necesitate existența instituției deservite³².

La 25 februarie 1692 și 1 septembrie 1693 sunt menționați pentru prima dată vameșii de Fălciu³³.

Ambele vămii, atât cea de Huși cât și cea de Fălciu, sunt mult mai vechi, probabil din prima jumătate a secolului al XVII-lea, în urma ultimelor rășluiri teritoriale pe care Moldova le-a cunoscut în această perioadă din partea turco-tătarilor din Bugeac.

La 8 august 1660 sunt menționați vameși de Orhei, ceea constituie o dovadă sigură a existenței vămii din această străveche localitate românească³⁴. Punctul vamal de la Orhei controla traficul comercial cu lumea căzăcească și bineînțeles pe cel local.

²⁷ *Călători străini...*, vol. II, p. 515; H.H. Stahl, *Studii de sociologie istorică*, București, 1972, p. 144.

²⁸ Mihail Dan și Samuil Goldenberg, *Bistrița în secolul al XVII-lea și relațiile comerciale cu Moldova*, *Studia Universitatis Babeș-Bolyai*, Cluj, 1964, fasc. II, p. 258.

²⁹ *DIR*, A. Moldova, veacul al XVI-lea, vol. III, p. 191.

³⁰ *CDM, Suplimentul I* (1403-1700), p. 200, nr. 604.

³¹ *Ibidem*, vol. III, p. 56, nr. 162.

³² *Ibidem*, vol. III, p. 488, 520, nr. 2347, 2520.

³³ Gheorghe Ghibănescu, *Ispisoace și zapise*, vol. IV, partea a II-a (1692-1694), p. 7, 10.

³⁴ *CDM Supliment*, vol. I, (1403-1700), p. 251, nr. 77.

Izvoarele documentare ale secolului al XVII-lea nu mai menționează deloc, sau de foarte puține ori, o serie de vămi interne importante din secolele anterioare, cum ar fi: Suceava, Baia, Roman, Dorohoi, Vaslui, Adjud, Moldovița, Lăpușna etc. Lipsa mențiunilor acestor puncte vamale se datorează mai multor cauze: unele și-au pierdut importanța transformându-se în vămi secundare, iar altele și-au încetat rolul de centru vamal.

O altă categorie de vămi sunt cele de la târgurile periodice, în secolul al XVI-lea fiind menționate pentru prima dată. Înființarea târgurilor periodice a fost o încercare de intensificare a comerțului cu Transilvania și cu Polonia în special și de a obține venituri mai importante încasate de la un număr cât mai mare de negustori străini. În același timp era o încercare de a se institui un mai vechi „drept de depozit”, acum însă pe o scară mai largă.

Cele mai importante târguri periodice au fost cele fixate în centrele vamale de la marginea țării, cum ar fi: Baia, Târgu Trotuș, Cernăuți și Hotin. O primă mențiune a târgurilor periodice o avem din timpul lui Alexandru Lăpușneanu, când la 17 septembrie 1561 au fost stabilite 4 târguri la Baia și 4 la Târgu Trotuș³⁵. Alte târguri existau la Șipeniț și la Lențești, fiind mutate de altfel de Alexandru Lăpușneanu și Ion vodă la Hotin. La 8 ianuarie 1579, Petru Șchiopul a readus iarmarocul de la Hotin,³⁶ la Șipeniț și Lențești. Locurile de târg dispuneau de oficii vamale unde erau taxate operațiunile comerciale efectuate acolo.

În afara acestor puncte vamale au existat și altele de o natură aparte. În secolele XV-XVI, izvoarele care ne-au fost accesibile ne-au condus la evidențierea mai multor mențiuni de vaduri la care se percepeau taxe vamale. O parte dintre acestea sunt menționate nominal, cum sunt cele de la Ciumălești (1445), Vadul Călugăresc (1447, 1454, 1470), Țuțora (1454, 1470, 1471), Mogoșești (1454) și bineînțeles Oblucița, analizate de altfel și în paginile anterioare.

Prima mențiune probabilă a unor vămi de acest gen, este din 29 iunie 1400, când Alexandru cel Bun întărește hotarul unui sat de lângă Tazlău care cade în drum până la „vadul mare”³⁷. În acest caz în fixarea hotărâcii sunt menționate „drumul”, „drumul mare” cât și „vadul mare”. Tocmai menționarea acestor elemente în hotărâca respectivă, ne determină să considerăm că este vorba de un vad utilizat de negustori. La 16 septembrie 1408, Alexandru cel Bun întărește bisericii Sf. Vineri din Roman (Episcopia de Roman) două sate și un vad pe Moldova³⁸. În mod cert, în cazul de față este vorba de un vad utilizat de negustori, Moldova fiind un râu mare. În același timp, această danie va fi confirmată și de alți domni, menționându-se elemente noi care atestă caracterul de vad utilizat de negustori.

La 8 august 1461 Ștefan cel Mare întărește lui pan Ivul Solca, printre altele, a treia parte din vadul de pe Moldova de lângă satul Miculești, care din secolul al XVI-lea a început să se numească Trifești³⁹.

³⁵ Ion Nistor, *op.cit.*, p. 78.

³⁶ Al.Gonța, *op.cit.*, p. 164.

³⁷ DRH, A. Moldova, vol. I, nr. 10, p. 15.

³⁸ *Ibidem*, nr. 23, p. 33.

³⁹ *Ibidem*, vol. II, nr. 99, p. 141-142.

Pe 20 aprilie 1488, același domnitor reîntărește dania făcută de Alexandru cel Bun Episcopiei de Roman, în 1400. În actul de danie se menționează în mod expres vadul, podul umblător și faptul că vameșii de Roman să nu încaseze această vamă, ci ea să fie percepută de episcop⁴⁰.

Există și alte mențiuni ale unor vaduri, care în opinia noastră se referă la această categorie analizată mai sus, a vadurilor cu rol comercial, cum sunt cele din 1423⁴¹, 1490⁴², 1493⁴³.

Desigur vadurile sunt menționate de numeroase ori în izvoarele medievale românești, dar multe dintre aceste mențiuni se referă la acele locuri favorabile instalării de mori. În același timp menționarea vadurilor în diferite hotamice ale moșiilor, poate să ne ducă la concluzia că acestea nu erau numai niște simple repere geografice, ci și locuri de percepere a unor taxe cu caracter comercial. De altfel, această problemă poate constitui un subiect aparte de studiat.

Rețeaua punctelor vamale de pe teritoriul Moldovei a mai fost completată în perioada analizată de acele „vămi de uscat” și de „apă” din cadrul marilor bazine piscicole din sudul țării, unde s-a dezvoltat o economie complexă, reglementându-se atât pescuitul cât și comerțul cu pește.

Domnia a acordat în special mănăstirilor anumite scutiri vamale pentru peștele și icrele cumpărate din aceste zone, care s-au transformat în cantități gratuite, în drepturi de încasare a taxelor vamale și în final în drepturi de proprietate asupra bazinelor piscicole⁴⁴.

În anul 1442 mănăstirea Moldovița a primit două care de pește scutite de vamă pentru hrana călugărilor, pentru ca în anul 1445, același voievod să acorde mănăstirii jumătate din ieșărul de la Covur (Covurlui, Cohurlui – lac la Dunăre în sudul Basarabiei unit cu lacul Ialpuș – lângă Ismail) și vama din toate părțile lacului respectiv⁴⁵.

Cele mai multe mențiuni se referă la marile lacuri din sudul Basarabiei de la nord de Delta Dunării: Cahul, Cartal, Covur, Ialpuș, Cătlăbuga (Catalpuș), dar și la alte zone, cum ar fi cel de la vărsarea Botnei în Nistru (ieșărul de la Zagorna).

Atât vămile de la vaduri cât și cele piscicole au devenit, în urma unui proces complex, proprietatea particulară a unor boieri, sau mai ales a unor mănăstiri. Astfel, mănăstirile au cerut, iar domnia a acordat reînnoiri permanente ale vechilor documente de scutire și donație până la începutul secolului al XVII-lea. În această perioadă a avut loc ocuparea de către otomani a ultimelor lacuri din sudul Basarabiei, existând o ultimă mențiune în 1617 a ieșărului de la Cavov (Cahul) și a vameșilor de la Reni⁴⁶.

⁴⁰ *Ibidem*, vol. III, nr. 39, p. 72.

⁴¹ *Ibidem*, vol. I, nr. 53, p. 78 (vadul Putnei).

⁴² *Ibidem*, vol. III, nr. 175, p. 146. Autorizația acordată mănăstirii Putna de a avea un pod umblător pe Siret, în apropiere de târgul Siret.

⁴³ *Ibidem*, vol. III, nr. II, p. 535. Chiar dacă documentul respectiv este fals, fiind vorba de un toponim Vadul Neguțătorului aflat la confluența dintre Tazlăul Mare și Tazlăul Sărat, denumire de altfel extrem de sugestivă, informația poate fi luată în considerare. În apropierea vadului se afla seliștea Stețcani (satul Tescani). Există posibilitatea ca vadul menționat în documentul din 29 iunie 1400, locul vămii Tazlăului atestată la 1431 și acest „Vad al Neguțătorului” să fie identice.

⁴⁴ Henri H. Stahl, *op.cit.*, București, 1972, p. 135-138.

⁴⁵ DRH, A., Moldova, vol. I, p. 314, 358, 410, nr. 223, 253, 287.

⁴⁶ Henri H. Stahl, *op.cit.*, p. 144.

S-a încheiat în felul acesta procesul început în 1484 prin ocuparea Chilie și a Cetății Albe și bineînțeles a marilor lacuri din această zonă. O etapă a fost în anul 1520, când s-a interzis moldovenilor pescuitul fără taxe în cele 15 lacuri controlate direct de otomani⁴⁷. O altă etapă a fost probabil în anul 1538 când, în urma expediției conduse de Soliman Magnificul împotriva lui Petru Rareș, a fost preluat controlul asupra vadului de la Oblucița și a lacului Cartal. De altfel, vama de la Oblucița și vameșii turci din această localitate sunt menționate în 1557 cu prilejul călătoriei unei solii poloneze la Constantinopol⁴⁸.

O ultimă etapă a acestui proces s-a încheiat, așa cum am arătat de altfel, în anul 1617.

Transformări în cadrul sistemului vamal moldovenesc prin apariția sau dispariția unor puncte de vamă, sau prin modificarea importanței unora dintre ele, au avut loc și în primele decenii ale secolului al XVIII-lea. Astfel în 1713, turcii au instalat o garnizoană în cetatea Hotinului, iar până în luna august a anului 1715 ținutul respectiv a fost transformat în raia. În aceste condiții au fost înlăturați dregătorii domnului de la Hotin, pârcălabul, căpitanii mari și mici. În urma intervenției seraschierului de Hotin, marele vizir a decis ca vama să fie percepută de turci. Pierderea vămii Hotinului a avut loc după 24 octombrie 1715, când s-a întors marele vizir din campania de cucerire a Moreii de la venețieni. Domnii Moldovei nu mai aveau dreptul să perceapă taxe vamale de la negustorii care mergeau de la Chilia și Ismail la Zvanca⁴⁹.

Astfel Moldova nu a pierdut numai o fortificație, un ținut întins și populat ci și o vamă importantă care a adus venituri importante țării, cel puțin până la începutul secolului al XVII-lea, deoarece otomanii au organizat mai multe campanii după 1621, care au vizat cucerirea atât a Hotinului cât și a Cameniței, încercând în felul acesta rezolvarea unei mai vechi rivalități cu regatul Poloniei, pentru controlul asupra acestei zone.

După pierderea dreptului de a staționa în Hotin, vameșii Moldovei și-au stabilit sediul în satul Mămăliga unde controlau negustorii și călătorii veniți din Polonia, care tranzitau prin raia, după cum menționează un călător polonez în anul 1782⁵⁰.

În urma unui demers imprudent făcut de Mihai Racoviță pentru recuperarea a 4000 de țărani fugiți în raiaua Hotinului, turcii hotinceni au ocupat temporar în 1719 ținutul și târgul Cemăuților și au încasat numai din vama boilor și cailor vânzându-i la iarmaroc 10000 de lei, iar de la negustorii care comercializau alte mărfuri, alți 10000 de lei, bani pierduți atât de vameșul lui Mihai Racoviță, Grigorașcu (Gligoraș) Bozagiul cât și de țară. Cu eforturi diplomatice și bineînțeles financiare, ținutul Cemăuților a fost realipit Moldovei⁵¹.

⁴⁷ Marcel Dumitru Ciucă, *op.cit.*, p. 1256.

⁴⁸ *Călători străini*, vol. II, p. 119-120.

⁴⁹ Axintie Uricanul, *Cronica paralelă a Țării Românești și Moldovei*, vol. II, ed. critică de Gabriel Ștrempel, București, 1994, p. 302: Ținutul Hotinului a fost organizat în raia în vara anului 1715, deoarece pe 15 august 1714, Nicolae Mavrocordat întărește stăpânirea unui boier asupra unor sate din ținutul respectiv, inclusiv dreptul de a încasa brudina de la podul de peste Prut de la Medvica în CDM, vol. V(1701-1720), doc. nr. 1244, p.340.

⁵⁰ Nicolae Iorga, *Istoria românilor prin călători*, ed. de Adrian Angheliescu, București, 1981, p. 433.

⁵¹ *Cronica Ghiculeștilor*, p. 229; Pseudo-Amiras, *Cronica anonimă a Moldovei (1661-1729)*, ed. de Dan Simonescu, București, 1975, p. 94.

În aceste condiții, în secolul al XVIII-lea, după pierderea vămii Hotinului, Moldova dispunea de următoarele puncte vamale mai importante pe valea Nistrului, în dreptul localităților Movilău, Soroca, Vadul Rașcu (Rașcov), Dubăsari⁵², existând și alte vămi secundare în dreptul unor vaduri.

Vama de la Movilău subordona și vadurile de la Iarova și Cremenciuc. Acestea din urmă aduceau venituri mici, care se ridicau la cel mult 30-40 de groși, mai ales în lunile de iarnă. La vama principală, veniturile puteau să ajungă și la 567 groși și 102 aspri în ianuarie 1765, sau la 396 groși și 12 aspri în februarie 1766⁵³. În comparație însă cu veniturile încasate de vameșii Moldovei la fosta vamă a Hotinului, aceste venituri apar modeste.

Tot din prima jumătate a secolului al XVIII-lea, datează primele mențiuni referitoare la punctul de vamă de la Chișinău, deși în mod cert acesta este mult mai vechi, preluând rolul vămii de la Lăpușna din secolele anterioare⁵⁴.

În secolul al XVIII-lea, rețeaua punctelor vamale dinspre Transilvania a mai fost completată de cele de la Comănești, Hangu și Grozești.

Astfel vama de la Comănești este menționată în prima jumătate a secolului al XVIII-lea în anii 1729, 1734, 1735 și 1741⁵⁵, iar cea de la Hangu pe 14 noiembrie 1741⁵⁶.

În opinia noastră vama de la Comănești a apărut în urma mutării vămii de la Tazlău și apoi a celei de la Lucăcești, în centrul respectiv, deoarece aceste vămi numai sunt menționate în secolul al XVIII-lea.

Ultimul punct de vamă din această parte a țării, care a fost înființat și menționat, este cel de la Grozești, localitate atestată de altfel încă de la 15 martie 1410⁵⁷.

Atestată la 30 octombrie 1782⁵⁸, vama de la Grozești este menționată expres pe 12 septembrie 1785, într-un raport al agentului austriac Raicevich⁵⁹.

Decăderea lentă a localității Târgu Trotuș până la transformarea acesteia într-un sat, la care s-au adăugat pozițiile geografice extrem de favorabile ale celor trei localități mai sus menționate, a făcut ca acest punct tradițional de vamă să-și piardă importanța.

Prin înființarea acestor noi vămi se realiza un control mai bun a următoarelor trecători și drumuri spre Transilvania: pasul Oituzului și drumul Brașovului prin vama de la Grozești; pasul Ghimeș-Palanca și drumul spre scaunul Ciucului prin vama de la Comănești și drumul de pe valea Bistriței prin vama de la Hangu.

Probabil vămile de la Comănești, Grozești și Hangu, au fost înființate la sfârșitul secolului al XVII-lea, după pacea de la Karlowitz (1699), sau cel mai târziu după pacea de la Passarowitz (1718), în timpul domniei lui Mihai Racoviță.

⁵² Gheorghe Ghibănescu, *Catastihul vămilor Moldovei (1765)*, în *Ion Neculce. Buletinul Muzeului municipal Iași*, Anul I, Fascicula II, iulie, 1922, p. 201.

⁵³ *Ibidem*, p. 223, 228.

⁵⁴ *Condica lui Constantin Mavrocordat*, ed. de Corneliu Istrati, Iași, vol. II, p. 454-456, nr. 1121.

⁵⁵ *Ibidem*, nr. 11, 67, 226, p. 8, 9, 10-11, 96.

⁵⁶ *Ibidem*, nr. 227, p. 96.

⁵⁷ DRH, A. Moldova, vol. I, p. 40, nr. 28.

⁵⁸ C.A. Stoine și Ioan Caproșu, *op.cit.*, p. 21, 40.

⁵⁹ Andrei Veress, *Păstoritul ardelenilor în Moldova și Țara Românească (până la 1821)*, în *ARMSI*, Seria III, Tom VII, Mem. 6, 1927, p. 159 (p. 33 în extras)

De altfel documentele menționează concomitent cu vameșii, în cazul vămii de la Comănești, pe „străjerii de la Comănești și Dărmănești” ca element de pază și control a graniței cu Imperiul Habsburgic, în condițiile în care tendințele expansioniste ale acestui imperiu erau evidente în secolul al XVIII-lea.

Situate în imediata apropiere a graniței, cele trei noi puncte vamale au contribuit la limitarea evaziunii vamale practicăată atât de negustorii autohtoni cât și de cei transilvăneni.

Existența a numeroase vămi, la hotarele țării, diversitatea acestora „vămi de hotar”, „de trecătoare”, „oraș” și „strajă”, la care s-au adăugat cele interne cum ar fi cele din orașe și târguri, de la vaduri, poduri fixe și mobile, bazine piscicole au avut drept obiective limitarea evaziunii vamale practicăată atât de negustorii autohtoni cât și de cei străini, la care se adaugă firește obținerea unor venituri cât mai însemnate pentru domnie. În același timp, evoluția vămilor în perioada analizată a fost legată de evoluția politico-teritorială a Moldovei.

Considérations historiques sur l'évolution des douanes sur le territoire du Pays de Moldavie depuis le XIV^e jusqu'au XVIII^e siècles

- Résumé -

Cette étude présente l'apparition et l'évolution des douanes sur le territoire de la Moldavie, depuis leurs premières attestations (XIV^e siècle) jusque dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle.

La présentation chronologique des types de douane du territoire mentionné met en évidence leur diversité, depuis les frontières jusqu'aux lieux commerciaux, aux bassines piscicoles, jusqu'à celles des villes et des bourgs.

On y analyse les nombreuses douanes de Moldavie: celles de Cetatea Albă (1300, 1322) et de Siret (1340); les douanes des frontières, après la fondation de l'état: Cemăuți, Hotin, Tighina, Cetatea Albă, Bîrlad, Bacău, Țirgu Trotuș, Neamț, Moldovița; les douanes de l'intérieur du pays, suite au privilège commercial d'octobre 1408: Siret, Suceava, Baia, Roman, Iași, Dorohoi.

On y analyse le phénomène de l'apparition et de la disparition de certaines douanes aux XV^e – XVIII^e siècles, dans le contexte des transformations politiques-territoriales subies, pendant cette période, par la Moldavie et l'Europe du sud-est. L'existence de nombreux postes de douane devait contribuer à diminuer l'évasion douanière et assurer des revenus à la trésorerie de l'état.