

și Drîstorului sînt numite în actele românești după orașele de pe malul drept al Dunării. În aceste centre se aflau depozite de tranzit pentru mărfuri și numai existența unui circuit continuu spre și din Peninsula Balcanică a putut fixa în toponimia medievală românească, numirile amintite.

Cît de vechi sînt aceste căi? Către mijlocul secolului al XIV-lea ele erau curent folosite: mărturie găsim în privilegiul voievodului Vladislav I, care întărește brașovenilor, la 1368, tranzitul mărfurilor aduse din Peninsula Balcanică. Drumurile nu sînt menționate, la 1368, fiecare în parte, deoarece ele constituiau, la această dată, o realitate de la sine înțeleasă, și ca atare nu mai trebuiau expres amintite. Numai cînd stabilește un tarif aparte pentru una dintre direcții — cazul Brăilei — cancelaria face convenita precizare pentru a marca o deosebire față de regimul de taxare obișnuit, aplicat celorlalte căi de comunicație¹. Tot global, aceste drumuri spre Dunăre sînt menționate și în hrisoavele eliberate brașovenilor la 10 noiembrie 1424 și 30 ianuarie 1431².

Au fost ele folosite însă și înainte de secolul al XIV-lea? Pentru a răspunde, amintim că monezile și mărfurile bizantine s-au răspîndit adînc în teritoriile românești, de-a lungul întregii perioade a feudalismului timpuriu, ceea ce demonstrează existența unor căi de comunicație, unele limitate la o zonă mai restrînsă, legată de centrele de pe malul drept al Dunării, altele, cel puțin valea Oltului în Muntenia și a Trotușului în Moldova, străbătînd pînă în Transilvania, așa cum le arată, de altfel, produsele bizantine și sud-slave din această provincie³.

Pentru primele decenii ale secolului al XIII-lea dispunem însă și de o mărturie directă, aceea a cunoscutei diplome din 1247. Regele Ungariei autoriza pe cavalerii ioaniți să scoată sare din ocnele transilvănene și să o ducă în Oltenia și Banatul de Severin, ca și în părțile « . . . dinspre Bulgaria, Grecia și Cumania. . . », beneficiile împărțindu-se pe jumătate⁴. Sarea circula deci pe drumuri de apă sau de uscat, atît spre Peninsula Balcanică (Bulgaria și Grecia), cît și spre Muntenia (numită în acest document Cumania). Dar diploma din 1247 se referă la o situație reală, de fapt, iar nu la una de viitor; problema pentru regele Ungariei era de a interesa pe călugării ioaniți în stăpînirea teritoriilor cedate, asigurîndu-le venituri efective, și nicidecum de a-i obliga să înceapă un negoț ipotetic în direcții nestrăbătute pînă atunci. *Statul feudal al Țării Românești, în momentul constituirii sale, a găsit și în sectorul căilor de comunicație cu Peninsula Balcanică o situație gata creată, pe care nu a făcut decît s-o consolideze*: de aceea, socotim că drumurile spre Vidin, Nicopole, Siștov și Drîstor datează din veacurile XII—XIII, continuînd, de fapt, pe cele vechi din epoca romană și că toponimia lor a apărut în documentele scrise după unificarea politică a formațiunilor românești, sub cîrmuirea lui Basarab I, la începutul secolului al XIV-lea.

Cercetarea vămilor aduce noi mărturii asupra negoțului cu Peninsula Balcanică. Vămi locale, în cnezatele și voievodatele din prima jumătate a veacului al XIII-lea nu sînt amintite în scris, deși ele au putut funcționa, judecînd după circulația monetară aducătoare de venituri, după sumele de care

¹ Privilegiul în Hurmuzaki-Densușanu, *Documente*, I/2, p. 144—145 (nr. CVIII).

² I. Bogdan, *Documente*, p. 26; cf. p. 22 textul slavon și p. 34.

³ Vezi Dinu C. Giurescu, *Relațiile economice ale Țării Românești cu țările Peninsulei Balcanice în secolele X—XIII*, în *Rsl*, X, 1964, p. 375—378.

⁴ *DIR*, XIII—XIV—XV, B, p. 286 (nr. 1).