

Giurgiul) poartă numele localităților situate în fața lor, pe malul drept: o dovadă în plus, ca și la drumuri, a circuitului legat de Peninsula Balcanică. Ele se regăsesc, de-a lungul Dunării, pînă în secolul al XIX-lea, iar funcționarea lor face dovada continuității traficului în ambele direcții. Nici unul dintre catastifele amănunțite ținute de dregătorii domnești în secolele XIV—XVI, nu a ajuns pînă la noi. Actele de scutiri acordate de obicei unor mănăstiri, marcînd o excepție de la normele obișnuite de impunere, deși departe de a ilustra complexitatea și volumul schimburilor comerciale, dau totuși informații prețioase asupra naturii mărfurilor, a unor tarife și a categoriilor sociale anghinate în aceste schimburi ¹.

Exporturile Țării Românești cuprindeau în secolele XIV—XVI aceleași produse ca și în perioada precedentă, legate de principalele ramuri de producție, ale țării.

Grînele au continuat să fie aduse la Constantinopol pe calea Mării Negre, din Crimeea și de la Dunărea de Jos, mai ales de către genovezi și venețieni ².

Exportul de grîu din Țara Românească și din Moldova, la finele secolului al XIII-lea și în primele decenii ale celui următor, este confirmat de cartea lui Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, scrisă către 1335 ³. Alături de Vicina, care continuă exporturile, dar într-un ritm tot mai scăzut, se ridică Chilia (Licostomo), unde se instalează, spre paguba venețienilor, notari genovezi. Protestul înaintat Genovei, în 1359, de către Damian Andrea, ambasadorul republicii rivale, arată și rosturile Chilieii în exportul cerealelor. « Mulți venețieni — spune Andrea — se plîng de genovezii care stau în părțile Licostomului și în alte părți chiar, unde sînt schele pentru grîu în Marea Neagră, zicînd că nu li se permite de genovezi a cumpăra grîu în acele părți, dacă nu se unesc cu dînșii în societate de cumpărat grîu: și, dacă se unesc cu ei în societate, genovezii îi înșală, căci cumpără pe ascuns grîul și, la urmă, venețienii nu mai au nimic dintr-însul. Și, de aceea, două corăbii venețiene au plecat în acest an din Licostomo, fiindcă din pricina genovezilor, care nu lasă pe venețieni să cumpere, cum s-a spus, și-i înșală, corăbiile acelea n-au putut avea jumătate din capacitatea lor, spre cea mai mare pagubă și daună a negustorilor noștri și a comunei Veneției » ⁴. O întregă corespondență urmă acestui conflict, obișnuit de altfel, între cele două republici italiene ⁵. Chilia ocupa deci, la 1359,

¹ Sub Mahomed al II-lea (1451—1481) arendașii vămilor de pe malul bulgăresc al Dunării dădeau vistieriei sultanului 30 000 de stateri de aur anual, suna fiind inferioară încasărilor reale; o nouă dovadă deci a traficului de mărfuri: P. P. Panaitescu, *Mircea cel Bătrîn*, p. 105. Și vămile de pe linia Carpaților ilustrează traficul neîncetat al mărfurilor din Peninsula Balcanică. Vezi prevederile actelor din 20 ianuarie 1505 privind vama de la Genuie, *DIR*, XVI, B, 1, p. 26, 27 (nr. 20) și din 26 martie 1570 pentru aceea de la Vilcan (*ibidem*, XVI, B, 3, p. 350, nr. 403).

² G. I. Brătianu *La question de l'approvisionnement de Constantinople, à l'époque byzantine et ottomane*, în « Byzantion », vol. V, 1929—1930, p. 100—101. Vezi și deliberările senatului venețian la 5 iunie 1341, 26 octombrie 1369 și 12 martie 1376: F. Thiriet, *Régestes*, I, Paris, 1958, p. 47, 122 și 142 (nr. 128, 482 și 575).

³ Ed. din 1776, Lisboa e Luca, p. 25. Cf. ed. Allan Evans, Cambridge, Massachusetts 1936, p. 42.

⁴ N. Iorga, *Studii istorice asupra Chilieii și Cetății Albe*, p. 49—50.

⁵ *ibidem*. Vezi și N. Iorga, *Veneția și Marea Neagră*, vol. I, *Dobrotici*, în « AAR, Mem. sect. ist. » seria a II-a, t. XXXVI—XXXVII, p. 1 049—1 050; N. Iorga, *La politique vénitienne dans les eaux de la mer Noire*, în « Académie Roumaine. Bulletin de la section historique », 1914, p. 297.