

unul dintre locurile principale printre schelele de grâne ale Mării Negre, profitul exporturilor sale fiind luat mai ales de genevezi. Ascensiunea Chilieii în comerțul internațional de grâne s-a produs așadar încă din primele decenii ale secolului al XIV-lea; prezența aici a unui consul genevez la 1332¹ arată că, încă de la această dată, volumul de afaceri crescuse, că negustorii italieni erau tot mai numeroși și că interesele lor în orașul dunărean deveniseră tot mai complexe și, ca atare, trebuiau apărute și supravegheate de un dregător cu rang superior. Or, această situație se datora capacității de producție a Țării Românești și Moldovei, care furnizau cantitățile de grâu corespunzătoare. Prețioasă este indicația asupra aprovizionării schelei: genevezii cumpără grâul; vânzătorii nu pot fi decât marii feudali și neguțătorii fruntași din târgurile românești, care adunau cantități importante de produse, singurii deținători ai puterii politice în această regiune și singurii în măsură să participe la comerțul mare în afara hotarelor. *Această mărturie scrisă asupra cumpărăturilor de cereale efectuate în prima jumătate a secolului al XIV-lea aduce o confirmare cât se poate de limpede a procesului similar de achiziții din ultimele decenii ale veacului al XIII-lea și începutul celui următor, când neguțătorii genevezi din Vicina tratau cumpărarea aceluiași grâu, în mediul local al societății românești*².

Exporturi asemănătoare s-au făcut și din Dobrogea, așa cum prevede, în 1387, tratatul semnat la Pera între genevezi și principele Ivanco³. Este posibil ca și sub stăpînirea lui Mircea cel Bătrîn, între 1404 și 1417, la fel ca în timpul lui Ivanco, exporturile de cereale să fi continuat din Dobrogea, prin porturile Mării Negre — prin Mangalia poate⁴ —, ca și prin Chilia, aflată, din 1403 înainte, tot sub controlul Țării Românești; un act în acest sens nu cunoaștem însă.

După ce Marea Neagră a devenit otomană, transporturile de grâne din Țara Românească, ca și din Moldova, au folosit aceeași rută, dar pe corăbiile negustorilor turci sau levantini, așa cum arată știri dintr-o epocă mai târzie⁵.

Exportul de grâne s-a efectuat și pe drumurile de uscat, trecînd obișnuitele vaduri ale Dunării. Toate tarifele vămii de la Calafat, începînd cu acelea din 30 aprilie 1502, fixează taxa de 2 aspri pentru un sac de grâu⁶. Lipsa catastifelor ne împiedică a cunoaște cantitățile globale trimise în diferite centre ale Peninsulei Balcanice sau la Istanbul.

Se trimitea și orz în cantități apreciabile, așa cum găsim în cîteva acte din secolul al XVI-lea⁷.

¹ W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, vol. I, p. 533.

² Dinu C. Giurescu, *op. cit.*, în Rsl X, 1964, p. 370—371 și 381.

³ *DIR*, XIII—XIV—XV, B, p. 37 (nr. 24), și M. N. Andrejev, *O niekorych ciekawych klauzulach w traktacie kniazia Dobrudzy Iwanki z Genua*, în «*Czasopismo Prawno*» XII/2, 1960, p. 151—175 și nota bibliografică asupra articolului de H. E. Kappesova în «*Byzantinoslavica*», XXII, 1961, nr. 2, p. 360—361. Vezi și F. Thiriet, *Régestes*, vol. I, p. 163 și 167 (nr. 671 și 689).

⁴ I. Barnea, *Descoperiri arheologice din epoca feudală la Mangalia*, în «*Materiale...*», vol. VI, 1959, p. 908—909. Vezi mai jos p. 192—193.

⁵ M. Alexandrescu Dersca, *Contributions à l'étude de l'approvisionnement de Constantinople au XVIII^e siècle* în «*Studia et Acta Orientalia*», 1957, nr. 1, p. 13—57.

⁶ *DIR*, XVI, B, 1, p. 14 (nr. 8). La fel și în confirmările ulterioare din 1 mai 1510, 1 aprilie 1526, 12 mai 1529, 18 septembrie 1533, 10 ianuarie 1533—1534, 10 aprilie 1547 și 5 septembrie 1568: *ibidem*, XVI, B, 1, p. 57 (nr. 53); XVI, B, 2, p. 4, 62, 147, 118, 149 (nr. 5, 60, 147, 121, 366); XVI, B, 3, p. 287 (nr. 332).

⁷ Vezi documentele din 11 noiembrie 1558, 22 ianuarie 1560 și 1566; Mihail Guboglu, *Catalogul documentelor turcești*, vol. I, București, 1960, p. 29 (nr. 3), p. 30—31 (nr. 11) și p. 35—36 (nr. 39, 42, 46 și 47).