

COMERȚUL BALTIC AL CLUJULUI ÎN PRIMA JUMĂTATE A SECOLULUI XVII

Analiza materialului integral al registrelor vamale clujene între anii 1599—1637 (registre al căror microfilme se păstrează la Arhivele Statului Filiala Cluj) ne dă posibilitatea să întregim cu aspecte inedite sau cu precizări concrete imaginea acelei activități de mare însemnătate economică pentru orașul medieval și modern incipient, pentru Transilvania, care a fost comerțul desfășurat în afara orașului Cluj. Între aceste aspecte, localitățile de proveniență sau destinație a transporturilor de mărfuri taxate la vamă prezintă un interes deosebit, făcând posibilă întregirea cunoștințelor noastre asupra ariei geografice-economice cuprinse de comerțul clujean. Un loc de seamă îl ocupă informațiile privitoare la intrarea de mărfuri ajunse pe continent pe cale maritimă, prin portul baltic Gdańsk.

Dacă în sec. XVI relațiile comerciale ale Clujului cu aria actualmente poloneză se concretizau în primul rând în schimbul de mărfuri cu Cracovia¹ — care, de altfel, a continuat și în sec. XVII² —, de asemenea și cu orașul Lwów³, amintitele registre menționează relații comerciale directe cu: „Polonia“ (fără specificarea vreunei localități), precum și cu orașele Cracovia, Jarosław, Lwów, Lublin și Gdańsk.

Menționarea acestor zone, respectiv localități denotă faptul că, pe lângă conservarea vechilor legături comerciale, clujenii și-au extins aria călătoriilor lor comerciale implicând *nemijlocit* cel mai de seamă emporiu baltic, portul Gdańsk, precum și, *indirect*, importantul centru comercial din zona Poloniei Mari, orașul Poznań (Posen), prin intermediul orașelor Jarosław și Lublin. Pe lângă aceste orașe, nu este exclus ca în rețeaua relațiilor neguțătorești să fi fost implicate și alte localități, fără să fie însă nominalizate, căci mențiunile „Polonia“ pot ascunde pe oricare din orașele amintite, ca și altele, aflate pe rutele de acces. Rolul de intermediare al orașelor Jarosław și Lublin în comerțul desfășurat de Poznań a fost deja prezentat în istoriografia poloneză⁴. Dacă Cracovia polariza importul și exportul de mărfuri venite pe cale continentală, prin Viena, Nürnberg, în schimb Poznańul deținea rolul de distribuitor a produselor aduse în marele port al Balticii, orașul Gdańsk, ca și în celelalte porturi baltice, fie străbătând drumul mării din extremitatea sud-vestică a Europei (din Portugalia) — coasta vest-euro-

¹ V. M. P. Dan, în *RRH*, 1969, 3, p. 621—634; Fr. Pap, în *ActaMN*, XIII, 1976, p. 351—370.

² Pap, *ActaMN*, XIII, *passim*.

³ Francisc Pap, în *ActaMN*, XIV, 1977, p. 373.

⁴ M. Grycz, *Die Rolle der Stadt Poznan im Innen- und Aussenhandel bis Ende des XVII. Jahrhunderts*, în *Der Aussenhandel Ostmitteleuropas 1450—1650*, Köln-Wien, 1971 (în continuare: Aussenhandel), p. 106, 113—116, 118; M. Hroch, *Die Rolle des zentral-europäischen Handels im Ausgleich der Handelsbilanz zwischen Ost- und Westeuropa 1550—1650*, în *Aussenhandel*, mai ales p. 12—13.

peană a Atlanticului — canalul Mânecii — Marea Nordului — strâmtoarea Sund — Marea Baltică (în special în cazul produselor coloniale), fie colectate de orașele hanseatice și transmise mai departe pe Marea Baltică până la Gdańsk (coloniale, chimicale, postavuri apusene). Debarcate în portul baltic, produsele urmau direcția sudică, trecând prin Toruń (de unde se îndreptau spre răsărit și nord-est, înspre Lituania și Rusia), mai departe spre Poznań, de unde erau duse spre Silezia sau își continuau drumul atingând orașele Jarosław, Lwów sau Lublin. Aici erau ele achiziționate de negustorii clujeni.

Traseul urmat de clujeni până la orașele amintite străbătea zona nord-vestică a Transilvaniei, Slovacia de mijloc (cu binecunoscutele centre Košice, Prešov, Bardejov); de unde ajungeau prin Przemyśl la Jarosław sau la Lwów, iar prin alte localități situate pe valea râului San la Lublin. Până la Gdańsk se puteau urma fie așa-numitul „drum prusac” (Košice — Prešov — Nowy Sącz — Cracovia — Varșovia — Toruń — Gdańsk), fie linia nord-vestică Cześćochowa — Łódź — Toruń — Gdańsk⁵.

Datele de care dispunem atestă, în special din a doua jumătate a deceniului al doilea al sec. XVII, intensificarea treptată a importului de mărfuri aduse la Cluj din zona Balticii. În 1616, orașul Jarosław apare pentru prima oară în înregistrări, participarea sa intensificându-se treptat și ajungând să depășească cota-parte a importului de la Cracovia la începutul celui de al patrulea deceniu. Considerând orașele Jarosław, Lwów și Lublin ca aparținând sferei comerciale a centrului din zona Poloniei Mari, Poznań, putem stabili procentual participarea în comerțul clujean a orașelor Cracovia (deci a orientării în primul rând spre preluarea produselor venite în Polonia pe cale continentală) și Poznań (orientarea baltică și în mai mică măsură ruso-lituaniană, în special prin mijlocirea orașelor Lwów și Lublin):

		taxe vam. %	nr. transp.
1599, 1610:	Cracovia	83,98	76,19
	Poznań	16,02	23,81
	Total	100,00	100,00
1616—1619:	Poznań	67,10	56,52
	Cracovia	32,90	43,48
	Total	100,00	100,00
1621—1622:	Cracovia	100,00	100,00
1622—1623, 1630—1634:	Poznań	75,31	68,12
	Cracovia	24,69	31,88
	Total	100,00	100,00
1635—1636:	Poznań	61,53	56,79
	Cracovia	34,93	40,74
	Gdańsk	3,54	2,47
	Total	100,00	100,00

Din această situație am exclus mențiunile referitoare la „Polonia” fără precizarea localității, denumire care se poate referi la oricare din

⁵ V. harta, F. Pap, în *ActaMN*, XIV, p. 375.

orașele precis numite, ca și eventual la altele. Situația anului vamal 1621—1622, când Cracovia este singura localitate poloneză menționată în registre, ascunde de fapt un trafic comercial foarte redus, când absența celorlalte orașe poate fi întâmplătoare. În 1635—1636 apare în înregistrări orașul Gdańsk, marcând relații comerciale directe cu Baltica, motiv pentru care acești ani i-am considerat separat în calcule. Lărgirea ariei comerciale în a doua parte a deceniului 2 se datorește în bună parte politicii economice a principelui Gabriel Bethlen, de sprijinire a orașelor, a păturii meșteșugărești și negustorești, de favorizare a negustorilor autohtoni în importul de produse în detrimentul traficului vehiculat de negustorii străini, de îmboldire a activității productive în Transilvania și de urmărire a unei politici economice tinzând spre o balanță echilibrată, în primul rând cu export de produse naturale și vite, creându-se astfel o bază materială consistentă a păturii meșteșugărești-negustorești pentru aprovizionarea ritmică a pieții transilvane cu produsele mai necesare consumatorilor⁶. Urmașul lui Bethlen, Gheorghe Rákóczi I, a continuat politica înaintașului său și rezultatele se văd în evoluția comerțului clujean, întrucât anii de după 1630 sunt cei de maximă pondere valorică în înregistrările vamale clujene. Acestei orientări economice i se datorește și sistematizarea relațiilor comerciale ale Clujului pe linia nord-vestică, liberă de influența restrictivă exercitată de supremația otomană în zona cea mai frecventată de negustori în veacul anterior, cea a Ungariei centrale⁷. Această evoluție a comerțului clujean o constatăm pe fundalul unei situații europene în plină preschimbare (o sensibilă creștere a activității productive, intensificarea exploatarei bogățiilor coloniale și a importului din colonii), comportând și consecința creșterii traficului maritim centrat în jurul Mării Baltice.

Dacă, în ansamblul noii orientări economice, exportul clujean în Polonia este mai redus, fiind puțin rentabil în comparație cu scoaterea de mărfuri din orașul Cluj în direcții mai accesibile și în locuri mai apropiate, cu regie mai mică, în schimb importul vădește lărgirea ariei comerciale a clujenilor. În ceea ce privește sorturile aduse direct din Gdańsk sau indirect dinspre Baltica, nu se pot efectua evaluări cantitative precise, deoarece nu există mențiuni separate pentru proveniența fiecărei mărfi aduse chiar și prin localitățile legate de traficul maritim baltic și în însemnări doar incidental găsim corelarea exactă a cantității cu prețul. Totuși, se pot preciza sortimentele de proveniență probabil apuseană sau colonială, pătrunse în centrul și apoi estul și sud-estul continentului prin poarta baltică. Este vorba în primul rând despre unele postavuri apusene importate de clujeni de la Jarosław, Lwów, Lublin sau Gdańsk în anumite perioade în cantități mai însemnate decât de la Cracovia; astfel, postavurile englezești fine numite *failondis*, cele mai de rând *karasia* (de Kersey), care au fost aduse chiar și de la Gdańsk direct, postavul londonez de rând *londis*, postavul *kentuła* (de

⁶ V. mai recent, în detaliu, I. Imreh, *A fejedelmi gazdálkodás Bethlen Gábor idejében, Kolozsvár*, 1992, mai ales p. 11—12, 18—20, 40—51, 64—69, 76—87.

⁷ F. Pap, în *ActaMN*, XVII, 1980, p. 214—215.

Kendale) aduse de la Jarosław și Lwów, sorturile *perpeta* și *lazur* care apar pentru prima oară în materialul documentar al veacului al XVII-lea, nefiind întâlnite anterior la Cluj. Trebuie specificat, în același timp, că la sfârșitul veacului al XVI-lea și în prima jumătate a celui următor atelierele sileziene produceau deja o serie de imitații după postavuri apusene, precum și sorturi proprii de bună calitate, dar întâlnind paralel cu acestea din urmă, precum și cu sorturile ce poartă nume apusene și provin din surse nemaritime sorturile de postavuri cu denumiri apusene intrate pe filieră baltică, avem justificarea de a presupune că ele sunt realmente originale din Europa de vest⁸.

O altă categorie de mărfuri venite pe calea porturilor baltice este cea a *produselor coloniale*: piperul, ghimberul, zahărul din trestie, cuișoara, scorțișoara, nucșoara, dintre care primele trei importate în cantități masive. Față de sec. XVI, când importul clujean se făcea prin Cracovia, constatăm largirea ariei de achiziționare și ajungerea pe prim plan a căii baltice de aducere a acestor foarte solicitate produse⁹, a căror prezență se constată documentar de pildă și în listele de meniuri prezente în documentele arhivale clujene, întocmite pentru felurite ospetii organizate de municipalitate (primiri de soli străini, banchete în cadrul diferitelor bresle etc.).

În privința importului clujean de *produse chimice și coloranți*, înregistrările indică prezența constantă a căii baltico-poloneze-slovace, paralel cu cea continentală, întrucât, pe de o parte, se înregistrează o serie de chimicale și coloranți pe care îi regăsim și în traficul comercial Viena — Cluj și Ungaria — Cluj (băcanul, șofranul simplu, ort și vienez, miniul, piatra vânăată, sulful, vitriolul, litarga, alaunul, vopseaua galben-aurie etc.)¹⁰ — denotând, deci, un paralelism în import —, pe de altă, în cadrul produselor înregistrate ca provenind din Polonia se menționează câțiva coloranți care nu mai figurează decât în rândul produselor aduse la Cluj din orașul slovac Prešov (vopseaua de India — *indifestek* —¹¹, vopsea *lazur* și *lattka*, aduse de la Jarosław,¹² camforul

⁸ V. și F. Pap, *A posttőkereskedelem a kolozsvári vámnaplókban (1599—1637)*, în *Emlékkönyv Jakó Zsigmond nyelocvanadik születésnapjára*, Kolozsvár, 1996, p. 445—446; SOC, 19, VII, 4—5 (29 febr. 1632, import din Lwów); 19, VII, 97 (la 7 sept. 1633 se aduc diverse sorturi de postav din Jarosław); SOC, 20, II, 10 (17 febr. 1635, postav adus din Lwów); SOC, 20, I, 22 (la 15 sept. 1635 se aduc de la Jarosław, printre altele, și postavuri apusene); SOC, 20, V, 8 (21 febr. 1636, transport din Lwów); etc.

⁹ De pildă SOC, 19, VII, 5 (29 febr. 1632, se aduc coloniale și vopsele din Lwów); SOC, 19, VII, 41—42 (6 sept. 1632, mai multe transporturi înregistrate în aceeași zi, aduse de la Jarosław); SOC, 19, VII, 97 (7 sept. 1633, coloniale aduse din Jarosław); SOC, 19, XI, 7 (la 12 febr. 1634 se aduc din Lwów coloniale și postavuri); SOC, 19, XI, fasc. 1, 21 (13 sept. 1634, se aduc, printre altele, coloniale, postavuri de la Jarosław); SOC, II, 11 (mai multe transporturi taxate în 21 febr. 1635, cuprinzând și coloniale, de la Lwów); 20, I, 22 (15 sept. 1635, mărfuri aduse de la Jarosław); etc.

¹⁰ Printre altele, un transport din 15 sept. 1635 (SOC, 20, I, 21).

¹¹ SOC, 19, VII, 99 (9 sept. 1633, se aduce, printre alte produse, vopsea *endi* din Jarosław); SOC, 20, I, 22—23 (15 sept. 1635); SOC, 20, VI, 19 (9 sept. 1636); ș.a.

¹² De ex. SOC, 19, VII, 46 (8 sept. 1632, vopsea adusă din Jarosław); *lazur* și *lattka* aduse de la Jarosław în 15 sept. 1635 (SOC, 20, I, 22—23); SOC, 20, VI, 11.

și cinabru importate de la Jarosław¹³). Prezența vopselelor de India, lazur, lattu, a cinabrului în stocurile importate direct de la Gdańsk¹⁴ dovedește concret importul de chimicale-coloranți din portul baltic și indică o situație analoagă pentru orașul Jarosław.

În afară de aceste trei categorii de produse importate cu regularitate și în cantități mari, se pot indica și alte mărfuri care vor fi fost aduse dinspre Marea Baltică: unele metale, obiecte de metal, cuțite și alte produse, care însă nu provin în mod cert din comerțul baltic¹⁵. Postavurile, coloniile și chimicalele, dar în special primele două categorii de produse, care dădeau grosul importului polonez în general și formau și cantitatea cea mai masivă a importului din direcția baltică, dovedesc că, față de situația din secolul anterior, avem de-a face cu imaginea unui comerț din Polonia orientat spre Cluj în paralel pe filieră continentală, centrat în jurul orașului Cracovia și pe filieră baltică, reprezentată prin celelalte orașe amintite. Ponderea crescândă a comerțului baltic al Clujului este o consecință firească a lărgirii cadrului productiv în apusul Europei, a traficului maritim circumcontinental sistematic, dar și a lărgirii pieții interne a Transilvaniei, corespunzător evoluțiilor socio-culturale, sporului demografic (înregistrat și la Cluj), creșterii și diversificării necesităților de consum. Întrucât pentru evoluția în același secol a comerțului clujean nu mai dispunem, după anul 1637, de documente analoage registrelor vamale ce formează sursa cercetării noastre, nu putem preciza dinamica în continuare a dezvoltării. Cert este însă că activitatea comercială intensă în primele patru decenii ale secolului al XVII-lea — în componența căreia intră și aspectul expus — nu poate fi ignorată în emiterea unor judecăți de valoare privind întregul veac al XVII-lea. Concret: constatările făcute în unele lucrări de bază privind istoria medie și modernă timpurie conform căroră secolul al XVII-lea consemnează un declin general al activității comerciale este necesar să fie revăzute și cel puțin nuanțate, operându-se o distincție necesară între situația primei jumătăți și a celei de a doua a secolului al XVII-lea.

FRANCISC PAP

LE COMMERCE DE LA VILLE DE CLUJ AVEC LA RÉGION BALTIQUE (FIN DU 16^e S. — PREMIÈRE MOITIÉ DU 17^e S.)

(Résumé)

À la base de la connaissance intégrale des registres de trentième de l'office douanier de la ville de Cluj (hongr. Kolozsvár, all. Klausenburg), on présente les informations et on tire les conclusions concernant l'entretien — parmi d'autres régions géographiques de l'Europe Centrale — d'un commerce systématique, régu-

¹³ De pildă SOC, 19, VII, 97—98 (7 sept. 1633; printre alte mărfuri, se aduce camfor de la Jarosław); SOC, 20, I, 22—23 (15 sept. 1635, se aduce cinabru).

¹⁴ De pildă, SOC, 20, VI, 11 (30 iul. 1636).

¹⁵ De pildă, 20, I, 19 (3 sept. 1635, se aduc, printre altele, cuțite din Jarosław).

lier, intensif des négociants de Cluj (citoyens de cette ville, *civitas primaria* de Transylvanie à l'époque de la principauté autonome) avec le port baltique Gdańsk (l'ancien Danzig), aussi qu'avec d'autres villes commerciales polonaises directement liées de Gdańsk et du commerce baltique (Jarosław, Lwów-Lemberg, Lublin) spécialement par l'intermède de la ville de Poznań (Posen).

Le commerce baltique des négociants de Cluj a été, à prépondérance, d'importation. On a acheté et on a apporté au marché de Cluj, de la région baltique, des draps, de tissus de toute sorte, de produits coloniaux, de colorants, de l'Europe d'Ouest ou bien d'outremer. Une bonne partie de ces produits, achetée à Cluj par d'autres négociants, a suivi sa voie vers les Balcons et l'Empire Ottoman, ce que montre encore une fois que la ville de Cluj a été à ce temps-là peut-être le plus important centre de transit commercial de la Principauté de Transylvanie et l'un des centres notables de transit commercial de l'Europe Centrale.