

PORTURILE DOBROGENE PE RUTELE MARITIME PONTICE ALE SECOLELOR XIII-XV

În pofida celor peste șapte decenii care au trecut de la apariția volumului consacrat Actelor notarilor genovezi din Pera și Caffa, de către istoricul Gh. I. Brătianu prestigiul autorului rămâne neștirbit pentru toți cei care se preocupă de realitățile pontice în secolele XIII-XV. După cum afirmă Michel Balard, cel care a continuat studiul acestor izvoare, în 1927 înscrisurile notariale păstrate în marea metropolă ligră, nu erau "terra incognito" pentru specialiști și îndeosebi pentru arhiviștii și istoricii locali.¹ Tânărul cercetător român, aflat sub îndemnul lui Nicolae Iorga, a depășit migăloasa transcriere a textelor așternute de un Lamberto di Sambuceto pe la 1288² ș.a și a îmbogățit istoriografia mondială cu studii de incontestabilă valoare descifrând Mării Negre calitatea de "placă turnată de interes continental și intercontinental".³ Prin opera sa și-au definit locul și orașele porturi nord-vest pontice, precum și Dunărea în segmentul ei final. Drumul deschis de Gh. I. Brătianu a fost și este urmat de un prestigios lot de specialiști străini și români care confirmă și îmbogățesc concluziile savantului.⁴

"Mar Maggiore" încorsetează cei 413.488 km² de luciu de apă, cu un litoral divers. Platoul înalt anatolian în Sud, având pandant la Nord stepa rusă și Marea Meotică, blocul caucazian muntos și în vest delta danubiană către care tind Câmpia Română și platforma balcanică. Există o singură intrare plasată în colțul de SV, supravegheată, de totdeauna, de metropola bosforeană.

Harta marilor direcții ale comerțului genovez în Marea Neagră, conform contractelor sfârșitului de veac XIII, datorată aceluiași M. Balard,⁵ indică trei zone mai intens populate cu factoriile italiice. Mai întâi țărmul Asiei Mici cu centre plasate la distanțe mari și aproximativ egale: Sinope, Symesso, Vatisa, Trebizonda, Faxium (Lo Vati) ș.a. Apoi spațiul crimeano-meotic care se înfățișează ca o adevărată aglomerare de porturi, unele dintre ele fiind beneficiarele țărmului înalt, sinuos dintre Kersones și Caffa, altele înșirându-se din vârful Azovului unde se află Tana până la strâmtoarea Kerci, mai importante fiind Zaccaria, Vospo ș.a. Între aceste două mari spații se plasează Sevastopoli, apreciat de Geo Pistorino drept "principal emporiu al litoralului caucasian pontic".⁶ Dacă luăm în seamă numai acele contracte de nolisement (1290) cu care a lucrat autorul hărți mai sus amintite, extrema vest-pontică nu este reprezentată decât de Maurocastro, Vicina și Pera, situație cu totul incompletă. Actele sec. XIV, ca și portulanele de epocă, indică aici un lanț strâns de porturi și locuri de acostaj.⁷ De la

Ahtopol, Sozopol până la Maurocastron sunt consemnate 28 puncte dintre care 17 se plasează de la Varna spre Nord incluzând Pangalia, Constancia, Zanaurada, Kilia, Lycostomo, Sveti Georgi, Vicina, Aspera, ș.a., 11 dintre acestea aparținând țărmului dobrogean românesc de azi. Desigur nu toate se găsesc la același nivel de dezvoltare. Practic în Marea Neagră, în sec. XIII-XIV, se impuseră un mănunchi de orașe - porturi în frunte cu Pera constantinopolitană și Caffa, urmate de Tana, Trebizonda numită și Poarta Asiei, Mesembria, Varna, Vicina, Maurocastro ș.a.

În bazinul pontic Caffa concentra legăturile dintre întreaga jumătate estică a Mării Negre și o bună parte a celor cu Pera. Plasată pe vatra anticei Theodisiei, pe o colină propice activităților portuare,⁸ factoria genoveză era un adevărat punct nodal pentru vaste spații euro-asiatice. Negustorii italici: genovezi, venețieni, pisani au prospectat produsele bazinului pontic constatând abundența și caracterul complementar al economiei respective. Articolul cel mai căutat de ei era grâul oferit de stepele rusești, de Câmpia Română și de ogoarele Thraciei.⁹ În lucrarea sa "La pratica della mercatura" Florentin Francesco Pegalotti stabilește o erarhie calitativă a grâului pontic, plasând pe primul loc pe cel de Caffa apoi pe cele de Anchialo, Moncastro, Varna și Zagora, Vicina și Sozopol,¹⁰ după 1340 intervenind cel de Kilia - Licostomo. Desigur că numărul de așezări portuare maritime reflectă, în primul rând, capacitatea economică a litoralului pontic. Bunurile ce se puteau imbarca proveneau atât din hinterlandul așezărilor-porturi cât și prin oferta pornită din zone mai îndepărtate.¹¹ Analizându-le nu numai prezența ci și capacitățile economice în ansamblul bazinului Mării Negre putem accepta ca orașe porturi nord-vest pontice, în primul rând Vicina, Chilia-Licostomo, Moncastro, urmate de Pangalia și eventual Constanța. Toate acestea ar face parte din categoria orașelor cu funcție de producție și intermediere a comerțului la distanță.¹² Deverul lor depășea producția hinterlandului propriu.¹³ Ele colectau și valorificau bunuri venite pe calea transportului local fluvial sau terestru.¹⁴ Nu erau orașe-porturi precum Tesalonic, puternic centru meșteșugăresc, inclusiv de construcții navale, comercial dar și agricol sau Mesembria cu producție specializată pe textile, marochinărie, orfevrierie și unde hinterlandul asigura mari cantități de grâu, miere, ceară, vin ș.a.

După cum este cunoscut un rol important în stabilirea capacităților unor centre urbane se acoră potențialului lor demografic.

Istoricul Norman Pounds apreciază că așezările urbane cu o populație până la 1000 de locuitori erau așezări agricole locale. Cele cu peste 5000 locuitori alcătuiau lotul centrelor comerciale și meșteșugărești zonale.¹⁵ Deoarece informațiile pe care le avem în prezent nu conțin, pentru orașele dobrogene medievale, date, cât de cât certe, privind populația lor, nu le putem încadra, în mod ferm în schema propusă de specialistul evocat. Ne este însă sigură afirmația că cea mai puternică colectivitate urban-portuară

se află la Cetatea Albă. Unii specialiști apreciază aici o populație, în sec. XV, de 20.000 de suflete.¹⁶ În privința portului fluvial Chilia s-a estimat o populație de cca. 10.000-15.000 de suflete, tot așa pentru Vicina.¹⁷ Alte orașe-porturi precum Pangalia, Constanța, Isaccea puteau tinde în jur de 1.000 de locuitori. Ca atare, cu excepția Cetății Albe, Chiliei și Vicinei, centre portuare angajate direct în valorificarea produselor locale pe rute maritime, toate celelalte prezentau interes local, fiind puternic legate de îndeletniciri agrare. Comparând cele trei orașe-porturi cu marile factorii pontice: Pera, Caffa, Trebizonda, așezările noastre ocupă poziții secundare. M. Balard reține în opera sa "Genes et l'autre Mer, I" numai 3 acte comerciale privind Vicina la sfârșitul sec. al XIII și 62 pentru Tana, 66 pentru Trebizonda ș.a.. Se pare că cele mai multe din așezările noastre de acostaj erau profilate pe obținerea bunurilor alimentare: grâu, pește, vin, miere, activitatea lor portuară fiind sezonieră. De aceea și prezența acestora în tranzacțiile maritime era de această natură. Prin astfel de porturi se încărcau mari cantități de grâu care ajungeau la Pera sau erau vândute chiar pe teritoriul vest-pontic. Ruta principală a transportării articolelor nord-vest pontice era cea spre Bosfor. De regulă se foloseau ambarcațiuni cu tonaj redus care se deplasau, conform sistemului navigării costiere (balbotaj).¹⁸ Ajunse la Pera aceste vase transferau încărcătura lor în vase mari care spintecau apele mărilor Egee, Mediterana, Adriatica și ale Mării Ionice. Asemenea ambarcațiuni pătrundeau însă și în Marea Neagră, cunoscută fiind prezența vasului Sfânta Maria servit de 80 de marinari, ancorat la Caffa în 1298-1299.¹⁹ Practic însă pe Dunăre, ajungându-se, după părerea specialiștilor la Porțile de Fier,²⁰ navigau ambarcațiunile de mic tonaj, ușor de acostat la schelele temporare ale fluviului.²¹ Unele dintre ele se încumetau pe drumul maritim, fără a putea evita naufragiul. Cele mai mari cantități de produse ale spațiului Dunării de jos ajungeau pe piețele bosforene, sau ale Mării Mediterane, asigurând hrana unor mari centre urbane. Așa erau Istanbulul cu o populație de 300.000 în epoca clasică,²² Tesalonic cu 23.000 locuitori,²³ Genova cu 50.000 de suflete,²⁴ ș.a. Pentru toate acestea se naviga pe ruta țarmului bulgar și bizantin, până la Pera.²⁵ Pe aceste traseu se interceptau o serie de porturi cum erau cele de la Caliacra, Cavarina, apoi Varna și în sud Mesembria, Anhialo, Sozopol²⁶ ș.a. unde se făceau și unele tranzacții comerciale.

Analizată în ansamblu oferta pontică, se constată o relativă uniformitate a produselor naturale. Ce mai mare parte a articolelor spațiului românesc se regăsesc și în economia litoralului nordic și vestic al Mării Negre. Este vorba de grâu, ceară, miere, lemn, chiar sare, pește, vite, lână, piei ș.a. care apar pe listele mărfurilor oferite de pe piața bulgară, românească, ruso-tătară și chiar caucaziană. Mai mult, grâul de Caffa, ca și cel sud-dunărean, prezenta calități superioare. Ca atare nu se punea, decât accidental, problema desfacerii acestor bunuri în lumea pontică. Documentele amintesc palid prezența unor sortimente de pește expediate la Caffa, a cuprului dobrogean apreciat

la Trapezunt a unor legături mai vechi cu portul Kersones socotit atunci "principalul și cel mai puternic oraș-port bizantin în regiunea de N a Mării Negre"²⁷ ș.a. Este mult mai firav acest negoț față de cel practicat de navigatorii mediteraneeni și apoi otomani direct și aceasta în pofida prezenței, în porturile pontice, a unor negustori români²⁸ unii dintre aceștia precum Teodorcha de Telicha manevrând importante sume de bani.²⁹ Legătura Constantinopol - gurile Dunării - Moncastro a fost direcția principală a valorificării bunurilor realizate de români în sec. XIII-XV.

NOTE

- x. Comunicare prezentată la Sesiunea PONTICA, CONSTANȚA, 5-6.XI.1999.
1. Michel Balard, Georges I. Brătianu, **Historie de la Mer Noir, II, Mar Nero**, I, 1994, p. 9.
2. Idem, **Gênes et l'autre Mer**, Paris, 1973, I, p. 15.
3. Gh. I. Brătianu, Marea Neagră, ed. V. Spinei, București, 1988, II, p. 112. Șerban Papacostea, **Genovezii în Marea Neagră și integrarea Europei centale în comerțul intercontinental**, Revista Istorică, SN, tom VII, 1996, 7-8, p. 481.
4. Ovidiu Cristea, **Bibliografia istorică românească a Mării Negre**, București, 1996.
5. M. Balard, **Gênes et l'autre Mer**, I.
6. Geo Pistarino, **Presenze Abkhaze nel mondo medievale genovese**, II **Mar Nero**, I, 1994, p.217.
7. V. Gjuzelev, **Du commerce Génois dans les terres bulgares durant le XIV-e siècle**, **Bulgarian Historical Review**, Sofia, tom VII, 1979, 4, p. 46.
8. Sainte Marie Mévil, **Caffa et les colonies génoises de la Crimée**, Paris, 1856, p. 6.
9. Robert S. Lopez, **L'importance de le mer Noire dans l'histoire de Gênes**, în Colocviul româno-italian **"Genovezii la Marea Neagră în secolele XIII-XIV"** Buc., 1977, p. 13.
10. V. Gjuzelev, **op. cit.**, p. 46.
11. Panait I. Panait, **Economia Țărilor Române și Marea Neagră**, **Analele Dobrogei**, SN, an. III, 1997, p. 113.
12. V. Hrochov, **Le littoral et l'arrière - pays de la Mer Noire au XIII-XV e siècle**, **Byzantino - Bulgarica**, Sofia, VII, 1981, p. 227.
13. Panait I. Panait, **op. cit.**, p. 113.
14. Traian Valentin Poncea, **Geneza orașului medieval românesc în spațiul extracarpatic**, București, 1999, p. 111-112.
15. Piotr S. Wandycz, **Prețul Libertății**, București, 1998, p. 32-33.
16. **Istoria Românilor**, Compendiu, Iași, 1996, p. 183. Alte aprecieri la Mihai Bărbulescu și col.; **Istoria României**, București, 1998, p. 167.
17. Radu Ștefan Ciobanu, **Considerații asupra situației demografice din Dobrogea în sec. XIII-XIV**, **Muzeul Național**, VII, București, 1983, p. 113-115.
18. Gh. I. Brătianu, Marea Neagră, ed. V. Spinei, București, 1988, p. 95.
19. Laura Bolleto, **A Caffa nel 1298-1299, I problemi del Mar Nero**, **Genova**, 1993, VIII, p. 21-32.
20. Guido Astudi, **Le colonie genovesi del Mar Nero e i loro ordinamenti giuridici**, **Colocviul Româno-Italian**, București, 1977, p. 107.
21. Traian Valentin Poncea, **Geneza orașului**, p. 111-112.
22. Halil Inalcik, **Imperiul Otoman. Epoca clasică**, București, 1996, p. 241.
23. Giles, Veinstein, **Villes des provinces cetrates, La Culture Urbanine des Balkans**, Belgrad - Paris, 1991, p. 31-52.
24. **Enciclopedia Italiană**, Roma, 1950, XVI, p. 551.
25. Dinu C. Giurescu, **Țara Românească în secolele XIV-XV**, București, 1973, p. 160-161.
26. **Istoria na Bălgaria**, Sofia, 1982, III, p. 350.

27. I. Barnea, **Cu privire la relațiile dintre Dobrogea și Chersones în secolele IV-X**, "Omagiu lui P. Constantinescu - Iași", București, 1965, p. 161.
28. N. Bănescu, **Vechi legături ale țărilor noastre cu genovezii**, vol. "Închinare lui Nicolae Iorga cu prilejul împlinirii vârstei de 60 de ani", Cluj, 1931, p. 32-37.
29. Ștefan Andreescu, **Un om de afaceri român în spațiul pontic la mijlocul veacului al XV-lea**, Teodorcha de Telicha, SMIM, XVI, 1998, 23-30.

LES PORTS DOBROUDJIENS SUR LES ROUTES MARITIMES PONTIQUES DES XIII^e - XV^e SIECLE

Résumé

L'auteur fait tout d'abord une présentation des directions principales du commerce génois de la Mer Noir, tout en soulignant pour les XIII^e - XIV^e siècles l'affirmation exceptionnelle de certains centres maritimes pour une multitude d'aspects d'ordre économique-portuaire comme Pera, Caffa, Tano, Messembria etc.

On y étudie aussi le flux commercial fluvial et maritime de Dobroudja (où, le rôle important revenait aux produits et aux biens roumains), c'est-à-dire l'axe Moncostra - les bouches du Danube - Constantinople.