

PREMISELE DEZVOLTĂRII NAVIGAȚIEI ÎN CONDIȚIILE FORMĂRII ȘI CONSOLIDĂRII STATELOR MEDIEVALE ROMÂNEȘTI

Sfârșitul marilor invazii suportate, timp de un mileniu, de către români, urmate de constituirea statelor medievale, au favorizat o puternică circulație la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră. În porturile românești de pe litoralul vest-pontic veneau, pentru a desface și a procura mărfuri, negustori din Imperiul Bizantin, din ținuturile Mediteranei orientale, din marile orașe maritime italiene, Genova și Veneția, de la Barcelona, din îndepărtata Catalonie. Acest intens trafic maritim continua pe calea fluvială a Dunării și pe uscat, urmând două dintre importante drumuri comerciale ale timpului: cel care pornea de la Brăila spre nord-est, prin pasul Branului, în direcția Transilvaniei și, de aici, în Ungaria și centrul Europei; un altul pleca din cetățile-port ale Moldovei, spre nord, în direcția regatului Poloniei și Baltica. În această conjunctură, *“în care domnii români au înțeles importanța încurajării intensului trafic comercial de la Dunăre și din Marea Neagră, dar și a creării unor mijloace de luptă pentru a-l apăra”*, putem vorbi despre începuturile unei marine românești, în adevăratul înțeles al cuvântului.

Aceste începuturi se leagă, în mod deosebit, de unele evenimente petrecute în secolul al XIV-lea, când marele voievod al Țării Românești, Mircea cel Bătrân și cel al Moldovei, Petru Mușat, au izbutit să-și întindă stăpânirea până la Marea cea Mare.

“Dacă ținem seama de stăpânirea lui Mircea în toată moștenirea lui Dobrotici, la posesiunea Chilieii insulare, a Vicinei, însemnătatea comercială a Brăilei, de stăpânirea trecătoare a Vidinului, de Banatul Severinului cucerit de la unguri, constatăm întinderea autorității muntene de la acest Severin și până la gurile Dunării și de la Chilia, pe o insulă a Dunării, până la Varna. Se adaugă Turda ce și-a dat-o Mircea ca să întărească și malul stâng al nostru; Giurgiu ajuns o puternică cetate cu praful sării din ocnele lui și Nicopolul Mic, adică Turnul de la vărsarea Oltului în fluviu. Dacă ținem seama de toate acestea- spunea Nicolae Iorga- înțelegem în istoria noastră puterea poziției la Dunăre în apropierea lui 1400.”¹ De altfel, perioada de maximă înflorire a Țărilor Române în Evul Mediu a corespuns prezenței lor politico-economice în aceste străvechi teritorii românești

a căror pierdere, la un moment dat, le-a întârziat, în mod considerabil, dezvoltarea.

Marele pericol pentru Țările Române l-a constituit, în acele vremuri, înaintarea otomană în Peninsula Balcanică, inclusiv de-a lungul țărmului de vest al Mării Negre. Înaintare care, spre sfârșitul veacului al XIV-lea și începutul veacului următor, devenise din ce în ce mai amenințătoare. În a doua jumătate a secolului al XV-lea, presiunea otomană pe linia Dunării, la gurile marelui fluviu și în direcția litoralului maritim al Moldovei a avut mari repercusiuni asupra traficului maritim comercial. Stăpânirea Dunării și a gurilor ei trebuia să asigure Porții o cale de comunicare strategică de prim ordin spre centrul Europei, iar cucerirea cetăților-porturi ale Moldovei avea menirea să pună la dispoziția armatelor sultanului bazele de operații necesare înaintării spre nord și Răsărit.

În aceste împrejurări, mijloacele de navigație și porturile au servit, destul de des, scopurilor militare. Voievozii români s-au folosit de propriile ambarcațiuni în lupta pentru independență, unii chiar au organizat adevărate flotile militare, care au participat la războaiele de apărare, iar colaborarea pe Dunăre împotriva invaziei străine s-a manifestat chiar de la întemeierea statelor feudale românești. În general, mijloacele navale folosite în expedițiile de pe malul drept al Dunării au fost grupurile mari de monoxile. Deși nu sunt menționate expres în izvoare, asemenea ambarcațiuni au transportat, se pare, peste Dunăre, trupele lui Vlaicu Vodă, spre a da asistență militară principilor sud-dunăreni bulgari și sârbi, precum și lui Mircea cel Batrân, cu prilejul mării bătălii de la Nicopole, din 1396².

Izvoarele semnaleză o flotă militară a Moldovei în Marea Neagră, la 1455. Într-un raport venețian, care înregistra conflictul dintre negustorii republicii ligure și moldoveni, se arată că cei din urmă au plecat din Cetatea Albă și, pretextând o acțiune de pescuit, au atacat, prin surprindere, dinspre mare și au cucerit cetatea genoveză Lerici, de la gurile Niprului³. O deplasare pe mare, la o distanță apreciabilă, nu se putea face dacă Moldova nu ar fi avut nave care să poată "*ține marea*" și marinari specializați pentru navigație și luptă.

La nivel tactic, însă, flotilele maritime acționau atât în mare deschisă, cât și în lungul litoralului, excelând în abordaj, procedeu de luptă ce pune în valoare forța de lovire de aproape a infanteriștilor și a marinarilor români. Pe Dunăre, inamicul era, de obicei, anihilat prin operații combinate în care se întrebuintau flotele monoxile, artileria forțelor terestre și cetățile-porturi⁴.

În același timp, intensificarea comerțului intern și extern a atras după sine și dezvoltarea navigației comerciale, care a funcționat, de altfel, neîntrerupt încă din antichitate. Fiind interesați în schimbul de

produse și în deplasarea mărfurilor spre locuri mai îndepărtate, negustorii români și-au construit sau și-au procurat nave, obținând dreptul de a naviga și a face negoț. În Țara Românească, Moldova și Dobrogea, care aveau ca hotar Dunărea și Marea Neagră, marina a ajuns, în anumite situații, la o dezvoltare deosebită.

În secolul al XV-lea, Moldova, de exemplu, întreținea un trafic intens de mărfuri pe Marea Neagră spre Constantinopol și chiar mai departe, în Marea Egee și în Marea Mediterană, până în Creta, de vreme ce, în 1456, sultanul Mehmed al II-lea acorda negustorilor români permisiunea "*să vie cu corăbiile lor la Edirne, la Brusa și la Istanbul*", adică în porturile turcești⁵, și de a practica nestingherit comerțul în teritoriile aflate sub administrația Porții. Dacă această măsură venea în întâmpinarea unui comerț maritim dezvoltat pentru acea epocă, se poate admite existența unei flote moldovene încă din vremea lui Alexandru cel Bun și chiar, socotesc unii istorici, încă din timpul lui Petru Mușat⁶.

O categorie importantă de negustori o reprezentau italienii, stabiliți și organizați în puternice colonii. Ei practicau un comerț deosebit de avantajos, ce implica, alături de unele produse ale economiei locale, diverse alte mărfuri sosite în lumea tătară, din regiunile învecinate și mai ales, cele aduse din Extremul Orient, prin intermediul caravelor, ce străbăteau una din cele trei rute "clasice" ale mirodeniilor. Acestea erau încărcate pe vase și transportate spre alte porturi pontice și mediteraneene⁷. Contactul dintre reprezentanții puternicelor orașe maritime italiene și români a contribuit, din plin, la progresul navigației în zonă.

Numeroase documente confirmă comerțul practicat pe apă de către români. De pildă, cunoscutul cronicar al expediției burgunde în Marea Neagră și pe Dunăre, din 1445, Walerand de Wavrin, descrie luntrile românești, pe care le numea "*monoques*", ca fiind "*dintr-o bucată..., lungi și strâmte*"⁸. Într-un raport genovez, din același an, se precizează că moldovenii aveau ambarcațiuni folosite la pescuit și asigurare portuară⁹, iar într-unul venețian, din Candia (Creta), din 1462, se amintește despre existența lor în apele otomane. În acest document, se spune că o corabie românească "*la nave del valacho*", ca multe altele, a fost reținută la Constantinopol și apoi eliberată¹⁰. La rândul său, Hans Schiltberger mărturisea, după ce trecuse prin Muntenia, că la Brăila "*își au locul lor de așezare luntriile și corăbiile cu care negustorii aduc mărfuri din țara păgânilor*"¹¹. Astfel, și în registrul unui notar turc se nota, în aprilie 1520, că, în Brăila, peste 70-80 de nave maritime, dintre care unele românești, descărcau mărfuri și încărcau cereale¹².

Informații prețioase asupra comerțului și a navigației la gurile

Dunării conțin și hărțile nautice, de proveniență italiană, din prima jumătate a secolului al XIV-lea, portulanele grecești și italiene, datate către sfârșitul aceluiași veac și actele emise de casele de comerț italiene¹³. Astfel, orașele-porturi Pangala (Mangalia), Constanța, San Giorgi, Vicina, Licostomo apar notate, încă de la mijlocul secolului al XIII-lea, într-un portulan italian¹⁴, în timp ce portulanul lui Angelino Dulcert, alcătuit în 1339, pentru uzul corăbierilor și negustorilor ce străbăteau Marea Neagră și ținuturile românești, însemna târguri precum Baia, Siret ș.a., pe drumul comercial care pornea de la mare, traversa teritoriul Moldovei și ajungea la Liov¹⁵. Din actele întocmite de notari genezezi la Pera și la Caffa și, mai cu seamă, din registrul notarial de la 1360-1361, redactat la Chilia, reiese, de asemenea, amploarea navigației la gurile Dunării, pe cursul inferior al fluviului și legăturile constante cu Mesembria, Constantinopol, Trebizonda, Murano, Genova, Veneția ș. a.¹⁶.

Izvoarele atestă, pentru perioada timpurie a Evului Mediu românesc, continuitatea navigației și pe râurile interioare: Tisa, Mureș, Olt, Argeș, Ialomița, Someș, Siret, Prut¹⁷, în legătură, mai ales, cu transportul de sare, pe Mureș până în Ungaria, sau lemn și cereale spre Europa Centrală sau Peninsula Balcanică. Tot pe râurile românești navigabile, o mare cantitate de mărfuri ajungea în porturile de la gurile Dunării, unde erau încărcate pe vase maritime¹⁸.

Ajungând cu navele lor în Marea Egee și chiar în Marea Mediterană, pare posibil ca personalul navigant al corăbiilor românești să fi practicat o navigație "științifică", bazată pe tratatele întocmite, mai ales, în Italia, rezumând experiența câștigată de generații de marinari, cu prețul vieții lor. Cele mai răspândite "manuale" erau redactate sub formă de întrebări și răspunsuri, ca un catehism. Se găseau în ele informații cu privire la navigația de atunci, fapt demn de menționat, în lipsa unei științe ce nu se născuse încă, autorii lor dând dovadă de mult spirit de observație și de logică¹⁹.

Interesant pentru noi este celebrul Portulan Motzo, ce poartă numele cercetătorului Bachizio Motzo, care l-a publicat, integral, la Cagliari, în 1947. Acesta a fost datat ca fiind realizat în a doua jumătate a secolului al XIII-lea. Portulanul constituie un veritabil pilot al Mării Negre și confirmă buna cunoaștere de către autor a căilor maritime ce o "brăzdau". După ce descrie intrarea în "*Marea cea Mare*" și enumeră, pe drumul costier către nord, primele așezări, documentul precizează, în continuare, distanțele dintre porturi. Harta, ce conține, după părerea editorului său, "*informații de aur*", oferă, în continuare, detalii privind navigația la gurile Dunării, informații ce au facilitat accesul corăbiilor spre porturile din zonă²⁰.

În afara portulanului Motzo, mai beneficiem, pentru secolul al

XIII-lea, de cartografii ale litoralului dobrogean, realizate de frații Pizigani, de Viladestes și de Giovanni da Carignano care, în vechea sa hartă (1309), trasează, aproape exact, Marea Neagră și bazinul dunărean²¹.

NOTE

1. Nicolae Iorga, *Chestiunea Dunării-istorie a Europei răsăritene în legătură cu această chestie*, Editura Societății Vălenii de Munte, 1913, p. 157
2. Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române*, vol.I, *Din cele mai vechi timpuri până în 1918*, Ed. științifică și enciclopedică, București, 1979, p. 63
3. Nicolae Iorga, *Acte și fragmente privind istoria românilor*, III, 1897, p. 32
4. George Petre, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, Ed. Militară, București, 1991, p. 72
5. Mihai Guboglu, *Paleografia și diplomatica turco-osmană*, Ed. Acad. R. S. R. , București, 1958, p. 131-132
6. G. Petre, I. Bitoleanu, *op. cit.*, p. 52
7. Marcel D. Popa, *Aspecte ale politicii internaționale a Țării Românești și Moldovei în timpul lui Mircea cel Bătrân și Alexandru cel Bun*, în "Revista de Istorie", tom 31, nr. 2, 1978, p. 263
8. N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 51
9. Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă (1895-1995)*, Ed. Fundației "Andrei Șaguna", Constanța, 1995, p. 22
10. R. I. Perianu, *Un negustor brăilean prieten cu Matei Basarab*, în "Revista Istorică Română", vol. XVI, fasc. IV, p. 345
11. *Călători străini despre țările române*, I, Ed. științifică, București, 1968, p. 30
12. N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 52
13. *Călători străini...*, p. 14
14. P. George, I. Bitoleanu, *op. cit.*, p. 40-41
15. N. Grămadă, *Vicina. Izvoare cartografice*, în "Codrii Cosminului", I, 1924, p. 442
16. P. George, I. Bitoleanu, *op. cit.*, p. 40-41
17. Constantin C. Giurescu, *Istoria pescuitului și pisciculturii în România*, Ed. Academiei, București, 1965, p. 51
18. P. Cernovodeanu, *Comerțul țărilor române în secolul al XVII-lea*, în "Revista de Istorie", tom 33, 1980, 6, p. 1084
19. A. Thomazi, *Istoria navigației*, Ed. Contemporană, București, 1942, p. 49
20. V. Ciorbea, C. Atanasiu, *op. cit.*, p. 18-19
21. Marin Popescu-Spineni, *România în izvoare geografice și cartografice*, Ed. științifică și enciclopedică, București, 1977, p. 107

PREMISES FOR THE DEVELOPMENT OF NAVIGATION IN FOUNDING AND CONSOLIDATION CIRCUMSTANCES OF THE ROMANIAN MEDIEVAL STATES

Abstract

The article presents the beginnings of the development of navigation tied to some events that occurred during the 14th century, when great princes such as Mircea cel Bătrân and Petru Mușat managed to extend their rule to the Great Sea.

In the conditions of the formation and the consolidation of the Romanian medieval states navigation means and ports served quite often for military purposes in the fights for independence and the defensive wars. In most cases the naval means used for expeditions on the right side of the Danube were large groups of dugout canoes.

Sources indicate the continuity of navigation on the internal rivers as well during the early part of the Romanian middle ages.

Narratives, charts of the Dobrudjan seaside, the 1309 map made by Giovanni di Carignano give a rather accurate description of the Black Sea and the Danube river basin.