

19547 L
Șerban PAPACOSTEA

Virgil CIOCÎLTAN



Biblioteca de istorie

MAREA NEAGRĂ

Răspântie a drumurilor intercontinentale (1204 - 1453)



Ovidius University Press
Constanța, 2007

Șerban Papacostea

Virgil Ciocîltan

**MAREA NEAGRĂ, RĂSPÂNTIE
A DRUMURILOR INTERCONTINENTALE
1204-1453**

Șerban Papacostea

Virgil Ciocîltan

**MAREA NEAGRĂ,
RĂSPÂNTIE A DRUMURILOR
INTERCONTINENTALE**

1204-1453



**Ovidius University Press
Constanța, 2007**

ACADEMIA ROMÂNĂ

BIBLIOTECA NIST DE ISTORIE "N. IORGA"

COTA

1 15347L

104391

INVENTAR

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
PAPACOSTEA, ȘERBAN

Marea Neagră – răspântie a drumurilor
internaționale: 1204-1453 / Șerban Papacostea, Virgil
Ciocîltan. – Constanța : Ovidius University Press, 2007
ISBN 978-973-614-408-0

I. Ciocîltan, Virgil

913(265.5)

CUPRINS

Introducere	5
1. Expansiunea Occidentului în Mediterana Răsăriteană (secolele XI-XII)	11
2. Sfârșitul monopolului bizantin la Strâmători și dominația latinilor la Constantinopol (1204-1261)...	23
3. Expansiunea mongolă și axele comerțului eurasiatic (1206-1260)	43
4. Politica comercială a Hoardei de Aur (1242-1396)	61
5. Politica comercială a Ilhanatului (1261-1335) ...	83
6. Restaurația bizantină la Strâmători și penetrația genoveză în bazinul pontic (1261-1293)	111
7. Primul Război al Strâmătorilor (1294-1299)	135
8. Hegemonia genoveză consolidată. Revenirea Veneției în Marea Neagră (1299-1333)	147
9. Negustorii italieni în Asia	165
10. Al Doilea Război al Strâmătorilor (1350-1355) ..	181
11. Al Treilea Război al Strâmătorilor (1376-1381). Deschiderea drumurilor continentale spre Europa Centrală	197
12. Faza finală a hegemoniei genoveze în Marea Neagră (1381-1453)	213
13. Periplitul bazinului pontic. Nave și navigație	231

14. Comerț, capital comercial și politică comercială...	251
15. Instaurarea dominației otomane la Strâmțori și transformarea Mării Negre în „lac turcesc” (1453-1484)	275
Bibliografie selectivă	297
Anexe	303
Ghid cronologic	347
Hărți	361

INTRODUCERE

La începutul secolului XIII, două mari impulsuri ofensive au modificat masiv situația geopolitică și geoeconomică a spațiului eurasiatic. Din Occidentul Europei, o nouă cruciadă – a patra în numerotarea tradițională –, orientată spre obiectivul simbolic original, Sfântul Mormânt din Ierusalim, a sfârșit prin a fi „deviată” spre Constantinopol, asaltat și cucerit în aprilie 1204 de cavalerii apuseni cu sprijinul decisiv al flotei venețiene. Din Orientul Asiei, o nouă întrupare a „imperiului stepei”, cea mongolă, replică lumească a Cerului Veșnic Albastru, a cuprins cea mai mare parte a spațiului asiatic și est-european.

Cruciada, manifestare a forței în ascensiune a Europei apusene, creștinătatea de expresie latină, *christianitas*, a eșuat în cele din urmă în încercarea de a se instala durabil în spațiul est-mediteranean și de a străpunge barajul islamic care o împiedica să intre în contact direct cu interiorul continentului asiatic, cu locurile de origine ale mult râvnitelor produse orientale, mirodeniile și mătasea. Încercarea similară a Imperiului Mongol de a împinge limitele sale până la Mediterana pentru a prelua controlul integral al străvechiului Drum al Mătăsii a fost stăvilită definitiv de trupele sultanului Egiptului care a oprit la Ain Gealut avalanșa năvălitorilor. Blocată pe țărmul Mediteranei Răsăriteane de rezistența islamică, întâlnirea dintre Extremul Occident și Extremul Orient s-a înfăptuit în Marea Neagră, destinată să devină locul de întâlnire principal al marilor drumuri ale comerțului intercontinental. Deschiderea Strâmtoarelor Mării Negre în

1204 și penetrația negustorilor mediteraneeni în bazinul pontic, de o parte, statornicirea controlului mongol, direct sau indirect, asupra țărmului nordvestic și sudic al bazinului pontic după 1241, de altă parte, au inaugurat o lungă perioadă de legături comerciale nemijlocite între Europa și Asia. Prin poarta deschisă în Marea Neagră, negustorii italieni, venețieni și mai ales genovezi, au pătruns din ce în ce mai îndrăzneț în interiorul continentului asiatic în căutarea locurilor de proveniență ale mărfurilor orientale, unde puteau fi achiziționate în condiții extrem de avantajoase, libere de intermediarul arab. Convergența dintre spiritul de întreprindere al navigatorilor și oamenilor de afaceri italieni și toleranța interesată a mongolilor, lipsiți de înclinație pentru comerț dar știind să tragă folos din încurajarea schimburilor prin teritoriile lor, a produs una dintre cele mai vaste mutații ale istoriei medievale la scară intercontinentală. Urmare a acestei întâlniri și cooperări, Asia și Europa au cunoscut cea mai vastă întrepătrundere de civilizație după cea înfăptuită de Alexandru cel Mare. Tot mai frecvent, în a doua jumătate a secolului XIII și în prima jumătate a secolului XIV, negustorii italieni sunt atestați în Asia Centrală, în China – până la Oceanul Pacific –, în Persia, în India și, bineînțeles, în toate așezările principale ale țărmului Mării Negre; sau, în formula unui document contemporan, „în toate părțile lumii”. O vastă rețea de drumuri comerciale, dezvoltată și exploatată cu precădere de negustorii genovezi, a conectat masiv bazinul pontic cu centrele principale ale Asiei, Mediteranei și ale Europei Centrale. La mijlocul secolului XIV, Marea Neagră devenise, potrivit formulei inspirate a lui Gheorghe I. Brătianu, „placa turnantă a comerțului internațional”, în limitele lumii cunoscute în acea vreme.

Rolul de prim plan asumat de Marea Neagră în comerțul internațional, intensitatea excepțională a activității economice desfășurate în principalele centre pontice, legăturile stabilite cu lumea mediteraneană și cu cea central-europeană au apropiat considerabil Occidentul și Orientul Europei – Cele Două Europe –, separate istoric de apartenența la două arii de civilizație. Tehnicile și regulile navigației mediteraneene s-au implantat durabil în Marea Neagră, ca și instituțiile capitalismului incipient în principalele centre pontice, larg atestate de masa de acte de notariat produse de această intensă activitate comercială.

Marele comerț la scară internațională atrage inevitabil și rivalități, conflicte și înfruntări armate internaționale. Placa turnantă pontică nu se putea sustrage acestei inevitabilități istorice; încă din a doua jumătate a secolului XIII ea a devenit teatrul unei aprige competiții între cele două principale talasocrații mediteraneene, Genova și Veneția. Trei mari războaie veneto-genoveze pentru controlul Strâmtorilor, de fapt pentru exploatarea comerțului intercontinental în Marea Neagră, au dominat scena politică a spațiului pontic și au antrenat vaste coalitii de puteri în Mediterana, Europa Sud-estică și Centrală între 1294 și 1381, de fapt un război de o sută de ani întrerupt de armistiții și rivalități mai mult sau mai puțin surde. Îndârjirea înfruntărilor dintre cele două mari puteri maritime care urmăreau reciproc să se elimine efectiv din competiția pontică a fost la înălțimea obiectului lor: marele comerț intercontinental.

Evoluția Mării Negre de la regimul de lac bizantin, inflexibil străjuit la Strâmtori, la cel de mare răscruce a schimburilor euroasiatice după 1204, când cruciații au înlăturat zăvorul care împiedicase timp de secole îndelungate legătura nemijlocită cu Mediterana, a avut

însemnate consecințe și pentru lumea românească. Funcția economică internațională însemnată asumată de bazinul pontic după 1204 a exercitat o puternică atracție și asupra puterilor în ascensiune ale Europei Centrale, Ungaria și Polonia. După încercări eșuate în prima jumătate a secolului XIII, cele două regate au reușit să stabilească legături comerciale cu bazinul pontic în a doua jumătate a secolului XIV. Între timp însă, în spațiul care despărțea cele două regate de Marea Neagră s-au constituit două state românești – Țara Românească și Moldova – care, înțelegând să tragă foloase de pe urma funcției de intermediar, au preluat controlul segmentului final al legăturii dintre Europa Centrală și Marea Neagră, pe linia Dunării de Jos și a Nistrului. Acest rol, ferm susținut, a devenit una dintre funcțiile cele mai însemnate ale politicii externe a celor două state. Cunoașterea acestei funcții este indispensabilă înțelegerii istoriei românești din vremea constituirii statale până în a doua jumătate a secolului XV.

Rivalitățile și înfruntările armate dintre concurenții care își disputau avantajele comerțului pontic au pregătit calea acaparării totale a acestuia de către o nouă putere, statul otoman dezvoltat în secolul XIV pe țărmul nord-vestic al Asiei Mici. În cooperare cu genovezii, descendenții emirului Osman au pătruns pe țărmul european al Strâmtorilor, s-au instalat la Gallipoli iar apoi, în decurs de un secol, au cucerit vaste teritorii din Peninsula Balcanică. Stăpână pe cea mai mare parte a entității teritoriale Asia Mică-Peninsula Balcanică, reconstituire a cadrului teritorial esențial al Imperiului Bizantin, puterea otomană a ocupat Constantinopolul în 1453, punând capăt nu numai supraviețuirii simbolice a Imperiului Bizantin, dar, fapt mult mai însemnat, legăturii

directe de un sfert de mileniu între Europa occidentală și Asia prin Marea Neagră. „Devierea” din 1204 își epuizase rolul istoric excepțional împlinit timp de un sfert de mileniu. Occidentul s-a orientat spre Oceanul Atlantic în căutarea unui nou drum spre Extremul Orient, nouă „deviere” care avea să aibă consecințe incalculabile în istoria omenirii până în zilele noastre. Europa răsăriteană a intrat pe termen îndelungat în aria de hegemonie a unei puteri orientale. Cele Două Europe au fost din nou separate de istorie. În această evoluție într-un sens și în celălalt, Marea Neagră a avut un loc de primă însemnătate, ceea ce îi conferă locul privilegiat pe care îl ocupă în istoriografia română și străină.

I

EXPANSIUNEA OCCIDENTULUI ÎN MEDITERANA RĂSĂRITEANĂ (SECOLELE XI-XII)

Timp de un sfert de mileniu, de la începutul secolului XIII până la mijlocul secolului XV (1204-1453), Marea Neagră a fost integrată în marile circuite ale comerțului euro-asiatic, devenind una dintre verigile principale ale schimbului de mărfuri la scară intercontinentală. Includerea bazinului pontic în itinerariile comerțului est-vest a fost una dintre manifestările principale ale expansiunii Occidentului în Europa sudestică și răsăriteană, care a avut drept urmare apropierea celor două arii ale civilizației europene și extinderea orizontului de cunoștințe geografice la ansamblul lumii euro-asiatice.

Expansiunea economică a Europei occidentale în secolele XI-XIV. Timp de câteva secole după prăbușirea Imperiului Roman în Occident, în a doua jumătate a secolului V, activitatea economică în teritoriile care se aflaseră sub autoritatea sa a intrat într-o prelungită perioadă de stagnare și regres. Trăsăturile dominante ale economiei occidentale în acest lung răstimp au fost: predominarea covârșitoare a agriculturii; autosuficiența economică (*autarkia*), adică satisfacerea tuturor sau a celor mai multe nevoi materiale din producția proprie a marelui domeniu sau a gospodăriei țărănești și, corespunzător

acestei realități, restrângerea drastică a comerțului și a circulației monetare; contracția orașului, redus, în general, la funcția de centru administrativ, laic sau ecleziastic. Declinul economic al Occidentului a fost accelerat de vertiginoasa cucerire arabă în Africa de Nord și în spațiul vest-mediteranean în secolele VII-VIII. Contracției economice a lumii occidentale, astfel cum a rezultat de pe urma instalării popoarelor germanice pe teritoriul Imperiului Roman de Apus, i-a corespuns pe plan politic și militar fragilitatea statelor întemeiate de acestea, situația lor de arie expusă asalturilor invadatorilor arabi, normanzi, unguri (secolele VIII-X).

În tot acest răstimp, sub raportul vieții economice și al civilizației în general, Occidentul latin s-a aflat în inferioritate marcată față de lumea arabă și de Imperiul Bizantin, care dominau Mediterana și controlau cea mai mare parte a comerțului intercontinental.

Din secolul XI însă, Occidentul a evoluat pe linie ascendentă. Incetarea migrațiilor devastatoare a creat condiții favorabile pentru ieșirea din stagnare. Sporul demografic atestat de surse multiple a avut drept consecință extinderea suprafețelor cultivate, ameliorarea tehnicilor agricole și creșterea randamentului agriculturii.

Eliberate de muncile agricole, forțe de muncă din ce în ce mai numeroase au devenit disponibile pentru alte activități economice, meșteșuguri și comerț în primul rând. Trezit din letargia seculară de impulsurile venite din lumea rurală, orașul se dezvoltă economic și se afirmă pe plan social și politic. Apar acum, în număr din ce în ce mai mare orașe noi, în care pulsează o viață economică intensă. Activitățile comerciale și meșteșugărești iau avânt și precumpănesc asupra funcției lor administrative în vechile centre urbane. Pe cale pașnică sau prin acte de forță,

locuitorii acestor orașe înlătură dominația seniorială, constituie „comune” libere, creind astfel oaze de libertate într-o lume covârșitor rurală, organizată precumpănitor pe baza raporturilor de dependență personală. Activitatea economică specifică desfășurată în aceste orașe avea să dea naștere unor noi realități social-politice și culturale, destinate să influențeze decisiv cursul istoriei europene și mondiale. La loc de frunte între aceste realități noi, deschizătoare de drumuri spre modernitate, a fost comerțul internațional, la care Europa Occidentală a participat tot mai mult ca factor activ, de inițiativă.

Cea mai precoce și rapidă dezvoltare ca centre meșteșugărești și comerciale au cunoscut orașele italiene. Favorizate de poziția centrală a Italiei în Mediterana, orașele din nordul și centrul peninsulei au asumat de timpuriu un rol de prim plan în schimburile de mărfuri dintre lumea islamică și bizantină, de o parte, și Europa Apuseană, de altă parte. Orașele maritime - Veneția, Amalfi, Pisa și Genova - au fost agenții și beneficiarii principali ai acestei funcții, care le-a adus imense câștiguri materiale și o extraordinară afirmare de putere. Antrenate de intensa mișcare comercială declanșată din centrele maritime, numeroase alte orașe s-au dezvoltat în interiorul Italiei, îndeosebi în Lombardia și Toscana, devenind centre meșteșugărești, comerciale și financiare cu rază lungă de acțiune.

O puternică dezvoltare au cunoscut și orașele din Flandra și Franța de Nord - Gand, Bruges, Ypres, Arras - datorită producției de țesături de postav și funcției lor de intermediar între nordul continentului și Mediterana. Legătura dintre centrele flamande și Europa Centrală și Răsăriteană a asigurat prosperitatea orașelor germane grupate în Liga Hanseatică. Din aceste zone cu dezvoltare

precoce legăturile comerciale au cuprins treptat teritoriile din ce în ce mai vaste în care aşezările urbane s-au înmulţit; o dată cu funcţia lor economică în rapidă dezvoltare, oraşele au început să asume şi un rol politic însemnat în vestul şi centrul continentului. Expresie a prosperităţii comerţului, circulaţia monetară s-a intensificat, cuprinzând segmente tot mai largi ale schimbului de mărfuri, care au îngustat sfera schimbului în natură. La mijlocul secolului XIII reîncep emisiunile de monedă-aur, care încetaseră în Europa apuseană cu câteva secole în urmă. Repararea lor este indiciul sigur al volumului considerabil sporit al comerţului, îndeosebi al celui cu Orientul. Concomitent cu această evoluţie şi nu lipsit de legătură cu ea, balanţa comercială est-vest a început să încline în favoarea Occidentului.

Cruciada. Paralel cu avântul economic s-a consolidat şi forţa militară a Occidentului prin constituirea unei mase numeroase de nobili cavaleri, produs al organizării social-politice feudale. Greu înarmaţi, cu arme defensive şi ofensive, cu o dexteritate militară dobândită în ani îndelungaţi de antrenament, cavalerii au devenit o forţă redutabilă şi un factor de anarhie pentru societatea căreia îi aparţineau din cauza nenumăratelor conflicte armate care îi opuneau pe unii altora. Pentru a diminua impactul anarhiei provocate de acţiunile militare ale nobilimii feudale, biserica a introdus răgazuri de pace, armistiţii (lat. *treugae*, fr. *trêves*), sub diferite pretexte, în primul rând în timpul marilor sărbători creştine. La sfârşitul secolului XI, papalitatea a găsit o modalitate superioară de a canaliza energia militară debordantă a cavalerilor apuseni: cruciada, pelerinajul armat pentru eliberarea Sfântului Mormânt.

Cruciada, denumitor simbolic comun al acţiunilor militare întreprinse de puterile apusene în numele credinţei

creștine în secolele XI-XIV, cu prelungiri și în secolele următoare, în ariile de civilizație învecinate - islam, Bizanț, lumea păgână din Europa Răsăriteană - a fost în esență manifestarea cea mai marcată a forței de expansiune regăsite a lumii apusene, după secole de contracție și defensivă politică și militară. Pornită în scopul declarat al eliberării Ierusalimului, a Sfântului Mormânt, din mâinile asupritorilor islamici, cruciada - sau, în pulsațiile ei succesive, cruciadele -, și-a extins din ce în ce mai mult acțiunea în spațiul mediteranean, în cel dominat teritorial de Bizanț și în ariile formate din punct de vedere spiritual sub egida bizantină în Europa Răsăriteană.

Proclamată în 1095 la Clermont de papa Urban II, prima cruciadă a reușit să cucerească în 1099 Ierusalimul. Urmarea șirului de succese militare care a culminat cu instaurarea dominației cruciaților la Ierusalim a fost constituirea unui regat latin și a unor principate latine în Siria și Palestina.

Pe urmele cruciaților au venit negustorii, îndeosebi cei din marile centre comerciale ale Italiei - Veneția, Genova, Pisa. Ei s-au instalat în principalele centre urbane din teritoriile cucerite de cruciați, îndeosebi în cele portuare. În schimbul serviciilor de transport, aprovizionare și, tot mai mult în secolul XII, chiar militare, negustorii italieni au primit largi privilegii care le-au permis să-și desfășoare activitatea în condiții mult mai avantajoase decât înainte. Apropierea negustorilor de sursele produselor orientale mult căutate în Occident, o dată cu instalarea lor pe țărmurile Mediteranei Răsăritene, în orașele cap-de-linie ale drumurilor caravanieră asiatică, a redus simțitor prețul de achiziție al mirodeniilor, spițeriilor, mătăsii și al celorlalte mărfuri orientale și a sporit proporțional și rata profitului comercial.

Cuceririle cruciaților în Orientul Apropiat au desăvârșit preluarea controlului navigației în Mediterana de către puterile latine. Din element auxiliar al cruciaților în timpul primei cruciade, puterile maritime italiene devin un factor indispensabil al înfruntării defensive și ofensive cu islamul în cursul secolului XII. La începutul secolului XIII, dacă nu chiar mai devreme, oamenii mării încep să participe activ la elaborarea strategiei cruciadei, la fixarea direcțiilor ei. Argumentul economic, războiul comercial și subminarea economică a adversarului islamic, cu mijloacele blocadei și ale devierii drumurilor comerciale, ocupă un loc tot mai însemnat în proiectele de cruciadă, direct sau măcar indirect inspirate de exponenții republicilor comerciale și ai intereselor lor. Funcția de intermediar comercial între Orient și Occident a dat puterilor maritime italiene angajate în această activitate nu numai posibilitatea de a realiza rapid mari acumulări de capital dar le-a conferit și un rol politic și militar de prim plan în Mediterana în secolele XIII-XIV.

Cruciada a patra. Din evul mediu timpuriu și până în secolul XIII, lumea occidentală a pierdut contactul direct cu interiorul continentului asiatic de care a separat-o cortina impenetrabilă opusă de lumea islamică și de Bizanț pe țărmurile Mediteranei Răsăritene și la Strâmtoarele Mării Negre.

Deși au realizat un progres imens în sfera comerțului lor oriental, comercianții italieni nu au reușit să străpungă, după instalarea lor în Palestina și Siria, barajul islamic pentru a ajunge direct la sursele mărfurilor orientale. Incercările cruciaților de a-și deschide drumul spre Mesopotamia și Golful Persic în prima jumătate a secolului XII și spre Marea Roșie și Oceanul Indian în a

doua jumătate a secolului au eșuat deopotrivă. Rezistența islamului s-a dovedit mai puternică decât presiunea militară a cruciadei. Eșuată în lumea islamică, străpungerea a reușit însă în aria bizantină.

Principalii agenți ai înlăturării dominației bizantine la Strâmtoni au fost venețienii. Până târziu, Bizanțul a menținut o autoritate superioară asupra Veneției, unul dintre teritoriile Italiei rămase în aria sa de hegemonie. Dar, în decurs de câteva secole, Veneția a evoluat de la poziția de centru urban autonom în cadrul Imperiului Bizantin la cea de talasocrație mediteraneană.

Primele concesiile comerciale obținute de Veneția la Bizanț nu păreau destinate să submineze economia de schimb bizantină, întemeiată pe monopol și privilegii. Dar, pe măsura consolidării Veneției și a declinului puterii bizantine, împărații din Constantinopol au făcut tot mai des apel la concursul naval venețian și l-au plătit tot mai scump. În lupta împotriva normanzilor instalați în sudul Italiei și care tindeau să domine Adriatica și să cucerească Peninsula Balcanică, împăratul Alexios Comnenul (1081-1118) a apelat, repetat, la venețieni. Concursul acestora s-a dovedit deosebit de eficace dar, în lipsă de alte mijloace, împăratul s-a văzut silit să-și răsplătească aliații printr-un privilegiu excepțional, care a modificat radical raportul dintre cei doi parteneri. Într-adevăr, hrisobulul acordat de împărat venețienilor în 1082 le-a asigurat preponderența comercială în imperiu. Principalul avantaj obținut de venețieni din partea împăratului a fost scutirea totală de vămi și de taxe pe vânzarea mărfurilor, privilegiu care îi situa într-o poziție de covârșitoare superioritate nu numai față de negustorii altor comune italiene ci și față de supușii greci ai lui Alexios Comnenul. Privilegiul imperial a transferat funcția principală a comerțului internațional al

Bizanțului și o parte însemnată a comerțului său interior din sfera de activitate a negustorilor greci în cea a venețienilor. De fapt, inițiativa lui Alexios Comnenul din 1082 „a ipotecat viitorul imperiului”, potrivit observației acute a lui Roberto S. Lopez, unul dintre medievistii cei mai de seamă ai secolului XX. Lipsit de una dintre sursele sale principale de venituri - vămile și taxele pe circulația mărfurilor, al căror randament a scăzut pe măsură ce se extindeau privilegiile acordate negustorilor străini -, Imperiul Bizantin a alunecat tot mai mult pe povârnișul declinului în cursul secolului XII.

Condamnat la involuție, Bizanțul a încercat în repetate rânduri și în felurite chipuri să-și apere pozițiile tradiționale și să evite deznodământul spre care era împins. Principala sa reacție a fost atragerea în comerțul imperiului a altor puteri comerciale italiene, Pisa și Genova, care urmau să contrabalanseze hegemonia comercială venețiană, soluție a puterilor slabe care încearcă să-și apere interesele în cadrul echilibrului forțelor concurente. Pisaniii au obținut un însemnat privilegiu în 1111, genovezii în 1155. Ambele privilegii erau inferioare celor acordate anterior venețienilor. Dar, în 1169, Manuel I Comnenul (1143-1180) a acordat genovezilor un privilegiu mult mai larg, care le-a asigurat un statut similar celui obținut de venețieni cu aproape un secol în urmă. Amenințați în supremția lor comercială, venețienii au atacat la Constantinopol cartierul genovez, deschizând seria de lungă durată a rivalității celor două puteri maritime în Imperiul Bizantin, la a cărei dezagregare au avut o contribuție hotărâtoare. Reacția violentă a lui Manuel Comnenul, care în 1171 i-a arestat pe toți venețienii din imperiul său și le-a confiscat bunurile, a fost altă manifestare, directă și brutală, a încercării de a

recupera măcar în parte pozițiile comerciale și vamale pierdute. În 1182, în împrejurările care l-au adus pe tronul imperial pe Andronic I Comnenul (1183-1185), o reacție generală antilatină a lovit nediscriminat pe venețieni, genovezi și pisani, uciși, jefuiți sau, în cazul cel bun, expulzați din imperiu. Incapabil însă de a se redresa cu propriile sale mijloace, statul bizantin a apelat din nou la italieni, care și-au reluat activitatea tradițională pe temeiul privilegiilor reconfirmate. Incercând să salveze măcar unele poziții prin aștărea rivalității dintre venețieni și genovezi, la sfârșitul secolului XII și la începutul secolului XIII, imperiul și-a precipitat sfârșitul. Pentru a-și apăra pozițiile împotriva concurenței care îi submina preponderența, Veneția a adoptat o politică de forță. Un nou impuls al cruciadei avea să-i ofere prilejul de a o pune în aplicare.

Înflăcărați de zel cruciat, un grup de mari nobili francezi, răspunzând apelului papei Inocențiu III, au hotărât, cu ocazia unui turnir desfășurat în 1199 în Champagne, „inima cavaleriei franceze”, să întreprindă o cruciadă de mari proporții. Întrucât transportul urma să fie făcut pe mare, pentru a evita marile dificultăți ale itinerarului terestru, cruciații au negociat cu conducerea Veneției, în fruntea căreia se afla dogele octogenar Enrico Dandolo, condițiile cooperării. În schimbul sumei de 85.000 de mărci de argint, venețienii s-au angajat să transporte în anul 1202 o oaste de 35.000 luptători – cavaleri cu caii lor, scutieri, infanteriști- și să le asigure timp de un an aprovizionarea.

Incapacitatea cruciaților de a face față angajamentelor pecuniare asumate a fost convertită de Veneția în instrument al propriilor ei interese comerciale. Întrucât tendințele autonomiste ale orașului Zara, sprijinite

de Ungaria, constituiau o amenințare pentru hegemonia venețiană în Adriatică, dogele a preluat debitul cruciaților, care, în schimb, s-au angajat să cucerească, în folosul Veneției, orașul rival. Această îndepărtare de la țelul inițial al cruciadei avea să deschidă calea unei devieri încă mai spectaculoase. Comerțul și interesele comerciale începeau să-și spună hotărât cuvântul în determinarea țelurilor și direcțiilor cruciadei. În luna noiembrie 1203, după un scurt asediu, Zara a fost cucerită de cruciați. Aflați în cantonament de iarnă pe țărmul răsăritean al Adriaticei, conducătorii cruciadei au fost sezizați de cererea de ajutor a lui Alexios Anghelos cel Tânăr, fiul împăratului legitim al Bizanțului, Isac II Anghelos (1185-1195), răsturnat de la putere și încarcerat de fratele său, Alexios III Anghelos (1195-2003). În schimbul concursului militar solicitat, pretendentul bizantin oferea cruciaților o imensă despăgubire bănească, ajutor militar la reluarea expediției în Țara Sfântă și supunerea bisericească a imperiului său față de Roma. Pentru Veneția, amenințată în interesele ei comerciale din Imperiul Bizantin de rivalitatea genoveză și pisană, încurajată de guvernul imperial, ocazia era excelentă de a-și consolida cu concursul cruciadei pozițiile periclitate. Enrico Dandolo nu a scăpat prilejul oferit de proiectul lui Alexios cel Tânăr. Rezolvarea prin forță a problemei regimului politic la Bizanț, cu concursul cruciaților și al flotei venețiene, oferea posibilitatea înlăturării concurențelor comerciale ale celorlalte republici comerciale italiene într-o arie geografică în care venețienii obișnuiseră să-și desfășoare activitatea în condiții care le asigurau avantaje covârșitoare. În iunie 1203, cruciații - câți dintre ei au acceptat această nouă "deviere" de la țelul inițial -, purtați de flota venețiană, debarcau la Bosfor. În iunie 1203, cruciații și venețienii au luat cu asalt

Constantinopolul instaurându-l pe tron pe Isac Anghelos, eliberat din închisoare, și pe fiul său Alexios cel Tânăr (1203-1204). Revolta grecilor din capitală împotriva regimului instaurat de latini a fost înfrântă în aprilie 1204. Cruciata și venețienii au cucerit acum a doua oară Bizanțul, punând bazele Imperiului Latin de Constantinopol. Două convenții, una încheiată în martie 1204, înainte de cucerire, a doua în luna septembrie a aceluiași an, au stabilit părțile din prada imperială bizantină pe care și le-au rezervat participanții la acțiune - *Partitio Romaniae*. În cuprinsul acestor acorduri, interesele maritime și comerciale ale Veneției au fost deplin satisfăcute. Orașul lagunelor devenea, în temeiul acestor acte, puterea dominantă în spațiul maritim și în sistemul comercial controlat anterior de Imperiul Bizantin.

Unul dintre rezultatele cele mai însemnate ale celei de a patra cruciade a fost înlăturarea zăvorului bizantin de la Strâmțori, deschiderea accesului spre Marea Neagră.

Tendința venețienilor și a genovezilor de a pătrunde în bazinul pontic se manifestase încă din vremea hegemoniei bizantine la Strâmțori, anume în a doua jumătate a secolului XII, în timpul domniei lui Manuel Comnenul. Venețienii par să fi obținut de la împărat dreptul de a naviga în Marea Neagră. Când, la rândul lor, genovezii au negociat condițiile în care urma să se desfășoare activitatea lor în imperiu, ei au solicitat și dreptul de a face comerț până la Matraca (Tmutarakan) - așezare care veghea la trecerea dintre Marea Neagră și Marea de Azov -, așadar de a naviga în bazinul pontic, invocând dreptul similar acordat venețienilor. Dacă textul care semnalează dreptul venețienilor de a pătrunde în Marea Neagră constituie obiect de controversă, în schimb, concesiile similare acordate genovezilor e o certitudine. In

1169, Manuel Comnenul le-a permis să pătrundă oriunde în regiunile stăpânite de el, exceptând „Rosia și Matraca”, adică zona din nordul Mării Negre care făcea legătura pe uscat cu continentul asiatic. Dacă această permisiune acordată genovezilor, eventual și venețienilor, a fost efectiv exploatată, e o întrebare la care istoricii nu au fost încă în măsură să ofere un răspuns decisiv.

În urma instaurării puterii latine la Constantinopol, Marea Neagră a încetat definitiv de a mai fi o anexă a Imperiului Bizantin, subordonată din punct de vedere economic intereselor acestuia. Nici în 1261, când imperiul în exil la Niceea a recuperat vechea capitală, restaurația puterii bizantine la Strâmători nu a putut readuce bazinul pontic la funcția sa anterioară anului 1204. Timp de un sfert de mileniu, Marea Neagră a îndeplinit funcția de punte între Europa și Asia, legătură directă care i-a asigurat rolul cel mai însemnat din întreaga ei istorie.

Bibliografie:

A. Carile, *Per una storia dell'Impero Latino di Costantinopoli (1204-1261)*, seconda edizione ampliata, Bologna, 1978; O. Cristea, *Informații despre Marea Neagră într-un portulan pisan de la sfârșitul secolului al XII-lea*, în vol. *Sud-estul și contextul european*, București, 1998, p. 77-81; *Cruciadele*, București, f. a. (originalul francez apărut în 1998); R. S. Lopez, *Naissance de l'Europe*, Paris, 1962; J. le Goff, *Civilizația Occidentului medieval*, București, 1970; M. E. Martin, *The first Venetians in the Black Sea*, „Arheion Pontou”, 35, 1979, p. 111-122; idem, *The Venetians in the Byzantine Empire before 1204*, în vol. *Byzantium and the West c.850-c.1200*, în vol. *Proceedings of the XVIII Spring Symposium of Byzantine Studies*, Amsterdam, 1988, p. 201-214; M. Nystazopoulou-Pelekides, *Venise et la Mer Noire du XIe au XVe siècle*, Venezia, 1970.

II

SFÂRȘITUL MONOPOLULUI BIZANTIN LA STRÂMTORI ȘI DOMINAȚIA LATINILOR LA CONSTANTINOPOL (1204-1261)

Cucerirea Bizanțului de către cavalerii Cruciadei a Patra în 1204, puternic sprijiniți de Veneția, a pus capăt unui imperiu aflat într-un stadiu avansat de dezagregare. Pierderilor teritoriale suferite în Peninsula Balcanică în favoarea adversarilor externi li s-au adăugat tendințele centrifugale în spațiul rămas sub autoritatea imperială, concesiile tot mai largi acordate negustorilor italieni în detrimentul celor autohtoni și al veniturilor imperiale. Un indiciu important al involuției puterii bizantine a fost pierderea unor poziții însemnate pe țărmurile Mării Negre și, în cele din urmă, chiar la Strâmțori. În 1204, imperiul a pierdut, o dată cu capitala sa, și controlul asupra Bosforului; de acum înainte, timp de un sfert de mileniu, puterile maritime italiene, Veneția mai întâi, apoi Genova, și-au asigurat și au controlat legătura cu spațiul pontic.

Sfârșitul monopolului bizantin în Marea Neagră. Secole îndelungate situația prosperă a comerțului bizantin s-a întemeiat pe o riguroasă aplicare a regulilor monopolului. „Paradis al privilegiului și al monopolului”, Bizanțul a făcut din păstrarea funcțiilor comerciale esențiale ale întinselor teritorii pe care le stăpânea unul dintre principiile de bază ale politicii sale. Atât timp cât sistemul monopolului a funcționat, supușii imperiului au controlat fără concurență piața sa internă, iar Bizanțul și-a

păstrat funcția de intermediar între Orientul asiatic și spațiul mediteranean, funcție pe care nu o împărțea decât cu lumea islamică. Din exercițiul acestei funcții comerciale, din exploatarea ei vamală, vistieria imperială a realizat venituri imense, ca și negustorii imperiului, intermediarii direcți ai legăturii mijlocite de Bizanț între Occident și Orient.

În cadrul acestei funcții, conducerea imperiului a acordat o atenție deosebită Mării Negre. Când, spre sfârșitul secolului XII, sub povara primejdiilor externe, imperiul a fost silit să facă largi concesii republicilor comerciale italiene - concesii care aveau să ia proporții catastrofale în secolele următoare -, împărații au încercat totuși să-și salveze prerogativele tradiționale în Marea Neagră. Cât timp i-a stat în putință, conducerea imperiului a respins încercările republicilor comerciale italiene de a pătrunde în Marea Neagră, iar concurențele efective sau virtuale ale puterilor pontice au fost reprimare. Până spre sfârșitul secolului XII, Bizanțul a refuzat străinilor dreptul de a trece Bosforul și de a naviga în apele Pontului Euxin. Cealaltă primejdie, din lăuntrul bazinului pontic, Bizanțul a conjurat-o ținând sub control direct litoralul mării sau măcar centrele vitale ale comerțului său. Sub împărații Comneni (1081-1185), restaurarea controlului imperial pare a fi fost, îndeosebi în secolul XII, cvasi-totală: titlurile de *lazikos*, *iberikos*, *bulgarikos*, *zichikos*, *chazarikos*, *gothikos* din titulatura lui Manuel Comnenul în 1166 - titluri care corespund principalelor țărături ale bazinului pontic -sunt una dintre dovezile cele mai elocvente ale reușitei politicii pontice a dinastiei Comnenilor.

Capetele de linie ale marilor itinerarii ale comerțului care ajungeau în Marea Neagră - Trapezunt, Soldaia (în Crimeea) și Constantinopol, adevărat centru

redistribuitor al sistemului comercial bizantin -, ca și centrele regionale care colectau produsele hinterlandului, au fost supuse reglementărilor riguroase elaborate de guvernul imperial și controalelor dregătorilor săi. Ermetic închisă la Strâmtori, sever controlată de-a lungul litoralului său, Marea Neagră a fost sub Comneni, încă mai mult decât în trecut, o anexă a economiei bizantine.

Bizanțul a organizat, așadar, exploatarea comerțului pontic potrivit regulilor stricte ale monopolului, formulă care a inspirat, de altminteri, politica tuturor puterilor comerciale ale epocii. În virtutea monopolului, schimburile comerciale din Marea Neagră fuseseră riguros subordonate intereselor comerțului bizantin și ale vămilor imperiale. Eliminând din regiune concurența străină, datorită poziției sale de forță, conducerea statului bizantin a fost în măsură să achiziționeze, după plac, la prețuri impuse de ea însăși, produsele regiunii, necesare întreținerii populației imperiului și în primul rând a capitalei sale. Cel puțin egal era câștigul obținut de conducerea imperiului din exploatarea comerțului cu produse asiatice desfășurat prin Marea Neagră. Două mari porturi ale bazinului pontic concentrau aproape totalitatea schimburilor cu Asia, cu regiunea Caucazului și cu spațiul nord-pontic și aduceau câștiguri mari vistieriei imperiale, spre care se scurgeau veniturile vămilor lor : Trapezuntul singur, potrivit arabului Ibn Haukal (secolul X), vărsa anual zece chintale de aur vistieriei, sumă fabuloasă, care acoperea o parte însemnată a bugetului imperial; Soldaia, a cărei însemnătate în sistemul comercial și fiscal imperial se deduce, în lipsa unei indicații cifrice similare celei cunoscute în cazul Trapezuntului, din efortul desfășurat de guvernul imperial pentru a-i păstra funcția comercială privilegiată. Constantinopolul, bineînțeles, era cheia de

boltă a sistemului, centrul unor vaste rețele de itinerarii comerciale interne și internaționale. Desigur, venitul vămilor sale era superior celui furnizat de celelalte centre comerciale bizantine.

Și totuși, în Marea Neagră ca și în restul imperiului, declinul a urmat îndeaproape apogeului. Însăși domnia lui Manuel Comnenul, care a înregistrat suprema afirmare a puterii bizantine în Pontul Euxin, a cunoscut și primele manifestări ale unei involuții care avea să ia proporții catastrofale sub dinastia Anghelilor (1185-1204).

Silit să obțină colaborarea navală a genovezilor pentru a atenua „protecția” tot mai apăsătoare a Veneției, Manuel Comnenul le-a acordat în anul 1169 un privilegiu foarte larg, care a deschis pentru prima oară, pe baza datelor până acum cunoscute, negustorilor mediteraneeni porturile Mării Negre. Indiferent dacă a fost efectiv exploatată sau nu de către beneficiarii ei, această concesiune este neîndoielnic o mărturie de primă însemnătate a slăbiciunii progresive a Imperiului Bizantin, silit să renunțe la un element esențial al vastului său complex de monopoluri, anume bazinul pontic, ferit cu grijă până la această dată de concurențele străine.

Privilegiul din 1169 a acordat genovezilor accesul liber în teritoriile imperiului; singura excepție de la această concesiune generală o constituiau locurile *Matraka* și *Rossia*, unde, potrivit textului imperial, negustorii liguri nu aveau dreptul să pătrundă decât pe baza unei autorizații speciale bizantine.

Clauza pontică implicită în formula referitoare la *Matraka* și *Rossia* din privilegiul imperial pune o problemă de localizare și alta de apreciere a aplicării ei efective.

Rossia, denumire a cărei localizare exactă încă nu a putut fi determinată, indică foarte probabil fie Marea de Azov în ansamblul ei, fie o așezare de pe țărmul acesteia, anume poziția care domina vărsarea Donului, viitoarea Tana a genovezilor și a venețienilor. Ipoteza anterioară a lui Gheorghe Brătianu, potrivit căreia *Rossia* ar fi desemnat Marea Neagră, e contrazisă de menționarea centrului *Matraka* în acelaș izvor. Or, menționarea acestei așezări ar fi fost lipsită de sens dacă interdicția de navigație ar fi privit întregul bazin pontic. Un interpret mai recent al aceluiași document, Maria Nystazopolou-Pélékides, a constatat cu drept cuvânt că privilegiul din 1169 nu interzicea negustorilor genovezi decât intrarea în lacul Meotidei (Marea de Azov), în vreme ce celelalte regiuni ale imperiului, inclusiv țărmurile pontice, le erau deschise.

Această interpretare e confirmată de situații similare din secolele XIII și XIV. Intr-adevăr, când în a doua jumătate a secolului XIII, Veneția a obținut în temeiul armistițiului încheiat cu împăratul Mihail VIII Paleologul (1259-1282) dreptul de a reveni în Marea Neagră, genovezii au impus comercianților republicii rivale renunțarea la navigația la Tana, așezarea de la gurile Donului (*quod non iretur ad Tanam*). Și când, la mijlocul secolului XIV, în urma unui război cu Bizanțul din care au ieșit învingători, genovezii au dictat condițiile păcii, între ele se afla o clauză care interzicea vaselor grecești să navigheze „la Tana sau în Marea Tanei” (*ad Tanam vel in mari Tane*), – interdicție similară celei impuse genovezilor de împăratul Manuel Comnenul în 1169.

Dacă este neîndoielnic că genovezii au primit la acea dată dreptul de a pătrunde în bazinul pontic, lipsesc în

schimb date certe cu privire la prezența lor efectivă în regiune, ca și, de altminteri, a venețienilor.

Prima înfrângere și pierdere de poziție certă a Imperiului Bizantin în Marea Neagră s-a produs pe țărmul apusean al acesteia; ea a fost urmarea răscoalei antibizantine a vlahilor din nordul Peninsulei Balcanice, urmați îndeaproape de bulgari. Încă din 1187, încurajați de succesele lor anterioare, conducătorii răscoalei, Petru (1186-1196) și Asan (1196-1197), schimbând strategia, au părăsit munții și văile în care își organizaseră până atunci rezistența și au început să atace regiunile litoralului; trei ani mai târziu, ei au luat cu asalt marile centre portuare comerciale, Varna și Anghalos. Un ultim mare efort a permis puterii imperiale să recupereze cele două porturi, dar în 1201 Varna a fost din nou pierdută. Epuizat, imperiul a încheiat pacea lăsând Varna în mâna răsculaților și probabil și alte centre vest-pontice. Și gurile Dunării au intrat un timp în stăpânirea răsculaților vlaho-bulgari în anii 1189-1190. Bizantinii au reușit în urma unei expediții navale să reintre în posesia acestei importante poziții, dar nu se știe pentru cât timp.

Contestată pe țărmul apusean, supremația bizantină a fost primejduită și pe țărmul sudic al Mării Negre. În cursul secolului XIII, Comnenii reușiseră să-i înlăture pe turcii selgiucizi de la țărmul mării. Turburările care au provocat sfârșitul dinastiei Comnenilor și procesul de dezagregare care a urmat au favorizat însă tendința firească a sultanului din Iconium de a se infiltra în comerțul pontic. În anul 1200, cel mai târziu, selgiucizii au reușit să creeze o breșă în barajul bizantin de pe țărmul nordic al Asiei Mici, anterior controlat în exclusivitate de bizantini. Instalați în portul Samsun (Aminsos), turcii l-au transformat într-un centru comercial independent de

Bizanț, rival al Trapezuntului. Sistemul pontic tradițional al Bizanțului a suferit așadar și în această zonă o grea lovitură.

Amenințat grav de această evoluție, Bizanțul, aflat în pragul prăbușirii, a reacționat cu ultimele sale forțe. Incapabilă să recucerească poziția pierdută, conducerea imperiului a trimis o escadră care a atacat și prădat vasele turcești angajate în comerțul pontic, încercând să evite astfel o concurență primejdioasă în regiune. Rivalitatea dintre cele două puteri nu a putut fi aplanată pe calea negocierilor. Între bizantini și turci a urmat un război a cărui motivație principală a fost neîndoielnic de natură comercială.

Desigur, portul Samsun nu a fost singurul centru de pe țărmul nordic al Asiei Mici unde sultanul din Konya (Iconium) a reușit să submineze regimul comercial bizantin. Însuși Trapezuntul a fost nevoit să recunoască suzeranitatea turcilor și să accepte un nou regim comercial, favorabil intereselor sultanului și ale supușilor săi. Cum însă suzeranitatea selgiucidă la Trapezunt a fost înlăturată în 1204 de acțiunea reușită a fraților Alexios și David Comnenul (1204-1222), sprijiniți de regina Tamara a Georgiei, sultanul Kai-Kusrau (1192-1196 și 1204-1210) a lansat în anul următor o expediție de recuperare a orașului „rebel”. Nu Bizanțul sleit de puteri, ci Georgia a împiedicat preluarea de către selgiucizi a Trapezuntului și a însemnatelor circuite comerciale pontice pe care le controla. Succesele oștilor georgiene asupra selgiucizilor au devenit și garanția cea mai sigură a independenței noului Imperiu de Trapezunt, la întemeierea căruia avuseseră o contribuție esențială.

Lipsește aproape cu desăvârșire știrile privitoare la situația regiunii nord-pontice. Unii istorici, întemeiați pe

vagi informații de cronică bizantină, au susținut că imperiul și-a menținut pozițiile din Crimeea până în 1204; alții sunt înclinați să creadă că puterea cumanilor din stepa nord-pontică s-a substituit dominației bizantine în regiune. Cu certitudine se știe doar că orașul Cherson și regiunea înconjurătoare au recunoscut suzeranitatea Trapezuntului și că s-au integrat în sistemul comercial al acestuia, care tindea să se substituie Bizanțului și să preia în consecință controlul comerțului pontic.

Nașterea unui imperiu comercial: Trapezuntul.

Dezagregarea teritorială a Imperiului Bizantin părea să condamne fără drept de apel formula de organizare a comerțului pontic elaborată cu secole în urmă de stăpânii Strâmătorilor, formulă care a cunoscut cea mai puternică dezvoltare sub împărații Comneni. Din pricina pluralismului puterilor pontice, rezultat din destrămarea imperiului, revenirea la un sistem centralizat al comerțului pontic, controlat de o metropolă unică, părea sortită eșecului. Totuși, puternica tradiție bizantină a cunoscut o încercare de reîntrupare, e drept de scurtă durată, în vremea când Constantinopolul a pierdut hegemonia asupra Mării Negre.

Această nouă încercare a pornit de la Trapezunt. Sprijiniți de regina Tamara a Georgiei, Alexios și David Comnenul, nepoții lui Andronic I Comnenul, au cucerit Trapezuntul în 1204, smuls pretențiilor de dominație ale turcilor selgiucizi. Alexios a ocupat tronul noului „imperiu” (1204-1222) - cu veleități de a reface Imperiul Bizantin căzut sub loviturile cruciaților - și a întemeiat dinastia „Marilor Comneni”, care avea să dăinuie timp de un sfert de mileniu. Intrarea triumfală a celor doi frați Comneni în Trapezunt în 1204 a pus capăt încercărilor

sultanilor din Iconium de a-și impune durabil dominația asupra acestui nod important al circuitelor comerciale pontice, în ciuda câtorva reveniri ofensive ale turcilor.

Pentru a restitui plenar Trapezuntului funcția sa tradițională în sistemul comercial pontic organizat de Bizanț nu era suficientă înlăturarea suzeranității turcești; se mai impunea înlăturată orice concurență în regiune, țel a cărui atingere presupunea exercitarea controlului asupra întregului țărm pontic al Asiei Mici. Țelul a fost efectiv atins, pentru scurt timp însă, de frații Comneni, îndată după luarea în stăpânire a Trapezuntului. Cu sprijinul latinilor de curând instalați la Constantinopol, ei au înlăturat de pe litoral pe selgiucizi și i-au ținut la depărtare pe grecii din Niceea, principalul stat grecesc rezultat din dezastrul imperiului petrecut în 1204. Cele mai însemnate centre portuare ale țărmului sud-pontic s-au supus Trapezuntului sau s-au integrat în sistemul său de interese comerciale. Imperiul întemeiat de descendenții lui Andronic Comnenul a slujit admirabil interesele marelui emporiu de care era guvernat. Principala funcție a acestui centru era aceea de a asigura Trapezuntului exercitarea fără concurență a rolului său comercial tradițional.

Semnificativă este și colaborarea dintre Imperiul Comnenilor din Trapezunt și cel instaurat de latini la Constantinopol, ambele amenințate de tendința statului rival din Niceea de a recuceri capitala imperiului, de o parte, și de a-și deschide drumul spre Marea Neagră, de altă parte. Cu concursul cruciaților din Constantinopol, Trapezuntul a fost în măsură să stăvilească presiunea Niceei. O a doua încercare de străpungere a împăratului Teodor Lascaris al Niceei (1204-1222), în direcția Mării Negre, anume la Heracleea Pontică în 1208, a fost blocată cu ajutorul latinilor din Constantinopol, fapt care a

consolidat cooperarea dintre cele două imperii. În același an, David Comnenul, devenit guvernator al părții occidentale a Imperiului de Trapezunt, s-a recunoscut vasal al împăratului latin din Constantinopol. Alianța antiniceeană și refacerea în colaborare a unității pontice au fost cele două tendințe care s-au îmbinat în cooperarea dintre cele două imperii.

În nord, orașul Cherson și țărmul apusean al Crimeii s-au integrat în sistemul imperial trapezuntin. Chiar dacă nu s-a supus Trapezuntului, cum au susținut unii istorici, Soldaia și-a continuat funcția tradițională în comerțul pontic. În 1212, când s-a încheiat pacea între împăratul latin din Constantinopol și Boril, țarul statului vlaho-bulgar (1207-1218), unitatea pontică părea refăcută într-o formulă de cooperare: Strâmtoarele se aflau sub controlul cruciaților, țărmul sudic al Mării Negre sub cel al Trapezuntului și al latinilor, cel caucazian era dominat de Georgia aliată, peninsula Crimeea a fost readusă în rețelele comerciale tradiționale, în sfârșit, țărmul apusean dominat de statul vlaho-bulgar a revenit la rândul său în unitatea pontică, refecută într-o nouă formulă, anume a cooperării puterilor riverane.

Acțiunea statului selgiucid, care nu renunțase la ambițiile sale pontice, avea să schimbe radical în 1214 datele comerțului Mării Negre.

Sultanatul Selgiucid – putere pontică. Trapezuntul nu a beneficiat vreme îndelungată de conjunctura favorabilă creată de evenimentele din 1204 și din anii imediat următori. Silit să-și concentreze forțele în Europa, imperiul întemeiat de latini la Bosfor nu și-a mai putut susține aliatul din Asia Mică împotriva adversarilor săi din Niceea și din Iconium, care și-au reluat înaintarea

spre țărmul pontic. În 1214, Imperiul Marilor Comneni a pierdut importanțele așezări Heracleea Pontică și Amastris, cucerite de Teodor Laskaris (1204-1222), împăratul din Niceea; aproape concomitent, selgiucizii au preluat stăpânirea orașului și portului Sinope din care au făcut un important centru comercial. Urmare a acestei evoluții, pluralismul și rivalitățile pe care inevitabil le-a provocat au triumfat din nou în Marea Neagră.

Instalarea selgiucizilor pe țărmul pontic a deschis o nouă etapă a rivalității între sultanatul turc din Iconium și Trapezunt, continuator al tradiției în acest segment important al moștenirii Bizanțului. Scurt timp după cucerirea portului Sinope, sultanul a ordonat transferarea în localitate a unor negustori bogați, aleși cu grijă din toate orașele statului selgiucid, indiciu clar al intenției sale de a transforma în scurt răstimp orașul pontic cucerit într-un mare emporiu.

Pentru a-și atinge însă țelul, sultanatul selgiucid avea încă de înlăturat rezistența Trapezuntului, care inevitabil avea să se opună înființării unui centru rival pe țărmul asiatic al Mării Negre. Intre cele două puteri condamnate să-și împartă aceleași linii comerciale, rivalitatea și înfruntările erau inevitabile.

Evoluția situației generale a favorizat țelurile sultanatului ale cărui veleități nu se limitau la poziția câștigată pe țărmul sud-pontic. Primul mare asalt mongol care s-a abătut asupra Georgiei și i-a zdrobit rezistența în 1220-1221 a lipsit Trapezuntul de cel mai puternic aliat și protector. Selgiucizii nu au întârziat să exploateze această conjunctură favorabilă. În 1222 sau 1223, la o dată când invadatorii mongoli bântuiau în sudul Rusiei, selgiucizii s-au străduit să-și extindă influența și în Crimeea, cu intenția de a controla comerțul din peninsula. Această inițiativă a agravat,

firește, rivalitatea între Trapezunt și Sinope. Faptul declanșator al conflictului a apărut curând. Guvernatorul turc din Sinope a capturat un vas care transporta tributul datorat Trapezuntului de orașul Cherson de pe țărmul apusean al Crimeei, a confiscat toate bunurile și i-a arestat pe călători. Incidentul a luat proporțiile unui autentic război când emirul din Sinope și-a trimis vasele pentru a ataca Chersonul și împrejurimile, indiciu clar al intenției selgiucizilor de a intercepta legătura comercială dintre Crimeea și Trapezunt și de a modifica, potrivit propriilor lor interese, sistemul comerțului pontic.

Trapezuntul a reacționat trimițându-și flota la Sinope spre a asedia orașul. La rândul său, sultanul din Iconium a încercat să ocupe capitala imperiului rival, care stătea în calea programului său pontic. Eșecul ambelor încercări militare i-a determinat pe cei doi beligeranți să pună capăt ostilităților. Pacea - de fapt un scurt armistițiu - a garantat, foarte probabil, negustorilor selgiucizi, accesul liber pe țărmul nordic al Mării Negre.

Hotărât să statornicească avantajul obținut pentru comerțul turc în bazinul pontic, noul sultan, Alaedin Kaikobad (1219-1237), a organizat o mare expediție navală pentru a înlătura principalul obstacol din calea negustorilor săi în Crimeea: marele centru comercial de la Soldaia și statutul său privilegiat.

Folosind pretextul arestării unui negustor musulman care trecea marea în țara *kypciakilor* (= cumanii) și a „rușilor”, sultanul a trimis, cel mai târziu, în anul 1227 sau în 1228 în Crimeea, un puternic corp expediționar, indiciu al forței navale de care dispunea statul selgiucid în Marea Neagră. După ce trupele cumane și ruse chemate în ajutor au fost înfrânte de corpul expediționar turc, autoritățile din Soldaia au capitulat.

Orașul a fost silit să găzduiască o moschee și să plătească despăgubiri victimelor „abuzurilor” vameșilor săi.

Evenimentul a modificat considerabil în avantajul supușilor sultanului condițiile comerțului pontic: de acum înainte, Sinope și negustorii săi, care își desfășurau activitatea sub protecția sultanului, vor beneficia de avantaje cel puțin egale celor din celelalte centre privilegiate. Instalată solid atât pe țărmul Mediteranei Răsăritene cât și pe cel al Mării Negre, statul selgiucid a cunoscut în această vreme apogeul activității sale comerciale și al înfloririi sale culturale. Stăpâni pe însemnatul port de la Antalya (Adalia) pe țărmul sudic al Anatoliei, selgiucizii au inaugurat o linie comercială nouă între Marea Neagră și Mediterana, exploatată din plin pentru comerțul cu sclavi. Trapezuntul a fost nevoit să se adapteze la această nouă situație: orașul imperial a recunoscut din nou suzeranitatea sultanului din Konya. Doar a doua invazie mongolă și înfrângerea zdrobitoare suferită de turci în 1243 la Köse Dagh a creat condiții favorabile pentru recuperarea de către Trapezunt a poziției pierdute la Sinope. Zece ani mai târziu, în 1253, imperiul Marilor Comneni, intrat sub suzeranitatea hanatului mongol din Iran, a smuls selgiucizilor importantul centru comercial care era Sinope.

Latinii la Strâmători: venețienii și Marea Neagră (1204-1261). Instalarea cuceritorilor latini la Constantinopol s-a aflat la originea unor mutații majore ale funcției economice și ale statutului Mării Negre în raport cu Mediterana. Dominația la Constantinopol implica și asumarea controlului la Strâmători și, pe cale de consecință, și statuarea regimului comercial al bazinului pontic.

Lipsiți de interes pentru problemele comerțului, cavalerii apuseni au lăsat pe seama aliaților lor venețieni

grija de a stabili regimul comercial al noului imperiu. Încă din luna martie 1204, înaintea asaltului final asupra Constantinopolului, conducătorii cruciadei și dogele Veneției au încheiat un acord cu privire la împărțirea imperiului pe care urmau să-l cucerească. Acordul, reînnoit după cucerire, e cunoscut sub denumirea de *Partitio Romaniae*, „împărțirea Romaniei”, adică a Imperiului Bizantin. Două dintre clauzele acordului au consacrat preluarea prerogativelor în materie comercială de către venețieni. Prima clauză a confirmat Republicii Lagunelor toate privilegiile obținute în trecut din partea împăraților bizantini, atât cele pe care le puteau dovedi pe bază de documente cât și - concesie exorbitantă - cele revendicate fără dovadă scrisă.

Mai mult încă, în temeiul celei de a doua clauze, venețienii au cerut și au obținut din partea aliaților lor dreptul de a refuza accesul la piețele noului imperiu, al Romaniei latine, concurenților lor cei mai primejdioși, cu care se aflau în stare de război (Anexa 1). Imperiul Latin subordona astfel politica sa comercială intereselor aliaților săi venețieni.

Convenția din 1204 nu conține nici o dispoziție specială privitoare la Marea Neagră sau la Strâmțori, probabil pentru că regimul acestora era considerat a fi fost rezolvat implicit prin clauzele care au lăsat pe seama venețienilor dreptul de a reglementa statutul comercial al noului imperiu. De altminteri, la această dată, Veneția nu pare a fi manifestat un interes special pentru comerțul pontic. Republica Lagunelor nici nu a încercat să obțină vreo așezare portuară pe țărmul pontic accesibil latinilor și nici măcar nu a întemeiat vreun emporiu propriu în localitățile de pe litoralul Mării Negre, câtă vreme s-a aflat într-o poziție dominantă la Strâmțori, cu singura excepție

posibilă la Soldaia spre sfârșitul dominației latinilor la Constantinopol, când apar indicii ale sporirii activității comerciale venețiene în regiune.

Interesul principal al venețienilor pentru Marea Neagră, cât timp latinii au dominat la Constantinopol, a fost de natură strategică, legat de apărarea capitalei. Principala amenințare pentru dominația latinilor a venit din partea statului grec de la Niceea, amplificată pe măsură ce acesta și-a construit o flotă, instrument indispensabil pentru cucerirea Constantinopolului. Pentru a conjura acest pericol, venețienii au intervenit în conflictul dintre grecii din Niceea și Comnenii din Trapezunt, după cucerirea Heracleei Pontice de către cei dintâi în 1214. Scopul intervenției lor a fost de a limita consolidarea puterii imperiului grec din exil pe țărmul sudic al Mării Negre. Aceiași preocupare explică clauza din textul armistițiului încheiat între împăratul din Niceea și conducătorul (*podestà*) venețienilor din Constantinopol în 1219, poate încă din 1214, în cadrul acordului realizat de cele două imperii rivale, care interzicea trecerea vaselor împăratului grec dincolo de Constantinopol, adică în Marea Neagră, fără consimțământ venețian. Tendința venețienilor de a împiedica folosirea Mării Negre de către Niceea avea să devină încă și mai evidentă în deceniile următoare, când forța navală a grecilor a sporit considerabil sub împărații Teodor Lascaris și Ioan Vatatzes (1222-1254). Alianța dintre Niceea și statul Asăneștilor a sporit primejdia pentru latinii din Constantinopol, salvați în câteva rânduri datorită forțelor navale venețiene.

Veneția a apărut Constantinopolul nu numai cu mijloacele ei navale dar și cu cele ale diplomației, îndeosebi prin acordurile încheiate cu Genova. Autorizată să instaleze la Constantinopol o comunitate organizată, în

frunte cu un consul, Genova a participat la apărarea Imperiului Latin împotriva atacurilor Niceei și a aliaților ei de la Târnovo.

Aliați cu venețienii din 1232, genovezii au participat și la exploatarea resurselor comerciale ale regiunii, între altele la comerțul cu sclavi - bulgari, ruteni și vlahi - din Marea Neagră, fapt denunțat de papa Inocențiu IV în 1246.

Securitatea de care a beneficiat Imperiul Latin datorită tratatului de alianță venețiano-genovez din 1232 a contribuit la dezvoltarea comerțului pontic, care a cunoscut în anii următori o puternică înflorire. Potrivit unui contract comercial venețian încheiat la Constantinopol în 1232, unul dintre contractanți se angaja să fructifice capitalul încredințat de asociatul său „în tot cuprinsul Mării Negre” (Anexa 2). Formula documentului sugerează că venețienii exploraseră și cunoșteau în această vreme principalele centre ale comerțului pontic. Dealtminteri, un misionar catolic trimis la mongoli, Ioan de Plano Carpini, a aflat în 1246-1247 la Kiev o colonie numeroasă de negustori italieni, indiciu al puternicei atracții exercitate de regiunile nord-pontice și de resursele lor comerciale asupra oamenilor de afaceri latini din Constantinopol (*mercatores de Constantinopoli*) (Anexa 3). Câțiva ani mai târziu, un alt misionar catolic, Guillaume de Rubruck, a descoperit la rândul său, de data aceasta la Soldaia, o colonie de *mercatores constantinopolitani*, care i-au dat sfaturi utile referitoare la condițiile de călătorie în interiorul continentului. În acești ultimi ani ai stăpânirii latine la Constantinopol, vasele venețiene, poate și cele ale genovezilor și ale pisanilor, străbăteau Marea Neagră în toate direcțiile. În 1261, anul revenirii triumfale a grecilor din Niceea la Constantinopol, patru vase venețiene, pe care

fuseseră îmbarcați toți negustorii Serenissimei surprinși de evenimente în Marea Neagră, au fost atacate și capturate de bizantini și genovezi, acum aliați. Deși lipsesc indicii cifrice cu privire la negustorii venețieni, e sigur că numărul lor era mare. Constatarea e întărită de interesul manifestat în acești ultimi ani ai dominației latine la Constantinopol de negustorii italieni pentru Marea Neagră. Când, în 1259 sau 1260, frații Niccolò și Matteo Polo se îmbarcau la Constantinopol pentru a se duce la Soldaia, „în marea grecilor” (*Mar Greignor*) sau Marea Neagră (*Mar Majour*), „pentru a dobândi câștig și profit”, ei erau atrași de faima creată acestei mări de numeroși predecesori.

Revenirea grecilor la Constantinopol în 1261 a pus capăt comerțului venețian aflat în plină expansiune în bazinul pontic. Precedată și, în parte, pregătită de un șir de evenimente hotărâtoare petrecute în Marea Mediterană și în Orientul Apropiat și Mijlociu - ruptura raporturilor venețiano-genoveze în urma izgonirii genovezilor din Acra în 1258, cucerirea Bagdadului de către mongoli și suprimarea califatului în același an, încheierea alianței între imperiul grec aflat în exil la Niceea și Genova, în martie 1261, deschiderea unui nou drum al comerțului intercontinental, fără intermediar musulman -, răsturnarea situației la Strâmători a contribuit decisiv la restructurarea raporturilor politice și a comerțului internațional în Asia și în Europa Răsăriteană și Sudestică. Legătura directă stabilită de negustorii italieni cu Orientul de Mijloc și cu Extremul Orient în funcție de această restructurare a fost una dintre urmările cele mai bogate în consecințe însemnate și durabile ale acestei evoluții. Marea Neagră, beneficiară a acestor răsturnări, a cunoscut după 1261 o excepțională înflorire comercială și a devenit obiectul principal al rivalității genovezo-venețiene și al războaielor

declanșate de conflictele de interese comerciale care au opus durabil cele două principale puteri maritime italiene în secolele XIII și XIV. Departe de a rupe legăturile dintre Mediterana și Marea Neagră, restaurarea dominației bizantine la Strâmtori în 1261 le-a intensificat și le-a asigurat o funcție internațională de primă însemnătate, cu deosebirea că beneficiarii principali ai acestei funcții amplificate nu au fost venețienii, ci genovezii.

Veneția a apărut până la capăt, din răsuputeri, poziția ei dominantă la Strâmtori și în Marea Neagră, a cărei însemnătate pentru comerțul cu Asia părea a o fi înțeles într-un târziu. Pentru a face față agresivității sporite a Niceei în bazinul pontic și primejdiei strategice și comerciale care decurgea pentru Constantinopolul latin din ambițiile bizantine de restaurare, Veneția a organizat două mari expediții navale în ultimii ani de existență a Imperiului Latin. În 1257, o flotă venețiană alcătuită din zece galere a pătruns în Marea Neagră și a cucerit Mesembria, unde se instalaseră grecii, în împrejurările favorabile create de anarhia din țaratul de la Târnovo. În primăvara anului 1261, un vas uriaș, escortat de cincisprezece galere, a pornit din Veneția pentru a înfrunța în apele Pontului Euxin flota genovezo-niceeană care ataca pozițiile venețiene și liniile de comunicație cu Constantinopolul. Această desfășurare, semnalată de o cronică venețiană, dezvăluie existența unei cooperări navale între greci și genovezi încă înainte de restaurarea puterii bizantine la Strâmtori.

Sub conducerea căpeteniei lor, venețienii din Constantinopol i-au însoțit, în cursul verii anului 1261, pe concetățenii lor din Veneția în Marea Neagră într-o expediție navală destinată să smulgă grecilor insula Daphnousia, de unde aceștia interceptau liniile de aprovizionare a capitalei. Din nefericire pentru soarta

Imperiului Latin, golul de putere lăsat la Constantinopol de această expediție a înlesnit recuperarea orașului de către greci, care l-au cucerit prin surprindere la 25 iulie 1261. Imperiul Latin își încheia astfel existența, iar Marea Neagră își schimba stăpânul.

Bibliografie:

H. Ahrweiler, *Byzance et la Mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VII^e-XV^e siècles*, Paris, 1966; N. Bănescu, *La domination byzantine à Matracha (Tmutorokan), en Zichie, en Khazarie et en „Russie” à l’époque des Comnènes*, „Bulletin de la section historique de l’Académie Roumaine”, XXII, 1941, 2, p.71-74; Cl. Cahen, *Le commerce anatolien au début du XIII^e siècle*, în vol. *Turco-byzantina et Oriens Christianus*, London, 1974, p. 91-101; A. Carile, *Per una storia dell’ Impero Latino di Costantinopoli*, seconda edizione, Bologna, 1978; V. Gjuzelev, *La Bulgarie, Venise, et l’Empire Latin de Constantinople*, „Bulgarian Historical Review”, III, 1975, 4, p. 38-49; S. P. Karpov, *Empire of Great Comnenoi. Some remarks on particularities of its foundations*, în *Actes du XV-e Congrès international d’études byzantines*, IV, *Histoire*, Athènes, 1980, p. 153-159; Idem, *L’Impero di Trebizonda, Venezia, Genova e Roma. Rapporti politici, diplomatici e commerciali*, Roma, 1986; J. Longnon, *L’Empire Latin de Constantinople et la Principauté de Morée*, Paris, 1949; E. M. Martin, *The first Venetians in the Black Sea*, „Archeion Pontou”, XXXV, 1979, p. 111-122; M. Nystazopolou Pélékides, *Venise et la Mer Noire du XI^e au XV^e siècle*, în vol. *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, II, Firenze, 1973, p. 543-582; Ș. Papacostea, *La Mer Noire: du monopole byzantin à la domination des Latins aux Detroits*, „Revue Roumaine d’Histoire”, XXVII, 1988, 1-2, p.49-71; A. G. Savvides, *Oi Megaloi Komnenoi tou Pontou kai oi Seltzoukoi tou Roum*, „Archeion Pontou”, XXXIX, 1984, p. 169-193; V. Vasiliev, *The Foundation of the Empire of Trebizond*, „Speculum”, XI, 1936, p. 3-37.

III

EXPANSIUNEA MONGOLĂ ȘI AXELE COMERȚULUI EURASIATIC (1206-1260)

Două evenimente, petrecute la doar doi ani distanță, dar la mii de kilometri unul de altul, aveau să-și propage efectele într-un un spațiu imens, să se întâlnească și să marcheze împreună în chip decisiv istoria universală. După ce emisarii Occidentului au perforat în impetuosul lor marș spre răsărit barajul bizantin de la Strâmțori și au penetrat în Marea Neagră în 1204, undeva în extremitatea estică a Eurasiei o căpetenie mongolă punea fundamentul unei împărății care avea să se lățească neconținut până la Eufrat și la Dunăre.

Marile centre comerciale din China, din Asia Centrală, din Iran și din Irak au fost ținte predilecte ale nomazilor, astfel că Drumul Mătăsii a devenit fir călăuzitor al expansiunii și apoi, economic, coloană vertebrală a împărăției.

Geneza imperiului. Kuriltaiul, adică adunarea nobilimii nomade, organizat de Cinghiz-han în 1206, a constituit o cezură profundă nu numai în istoria mongolilor, ci – pe cale de consecințe – și în destinul multor popoare din spațiul cuprins la răsărit de Oceanul Pacific, iar la apus de Mediterană și de Marea Neagră.

Proclamarea imperiului, săvârșită cu acest prilej, a însemnat o ruptură cu trecutul tribal. Sistemul zecimal de organizare a armatei, ridicat la rangul de principiu unic, a însemnat un moment de răscruce în îndelungatul proces de

disoluție a societății gentilice. Liant, dar și sămânță a discordiei, simțământul solidarității consangvine a cedat întâietatea unei fidelități noi, de natură feudo-vasalică. Aceasta din urmă, dislocând solidarități și aversiuni de trib și de clan, a deschis nomazilor calea spre o nouă identitate, imperială: „națiunea mongolă” (*mongghol ulus*), consacrată ca atare de kuriltaiul menționat.

Odată cu ea a luat ființă și armata imperială. Formidabilul instrument al cuceririlor viitoare a fost rodul „ridicării în masă”, rezultat al aceleiași primeniri radicale din lumea stepei. „Fiul” acestei revoluții a fost Cinghiz-han (m. 1227).

Întemeietorului dinastiei îi revine nu numai meritul de a fi înregimentat cu o rigoare exemplară sub un singur stindard forțele războinicilor nomazi, ci și acela, la fel de important, de a le fi dinamizat printr-un ideal mobilizator pe potriva aspirațiilor sale: vocația imperială a lui Cinghiz-han s-a manifestat și ideologic, chiar dacă numai *in nuce*, tot în 1206. Ideea ei de bază, anume dominația universală, a devenit curând doctrină de stat, respectiv țel suprem al expansiunii. Prin mandatul Cerului Albastru, Cinghiz-han și familia sa au fost desemnați ca executori și beneficiari ai acestei misiuni. De la împărații Chinei până la papa de la Roma, cei care nu dădeau curs ultimatumului de supunere necondiționată erau considerați „rebeli” și tratați în consecință. Nu mai era vorba de incursiuni de jaf, ci de luarea în stăpânire a lumii. Această trăsătură definitorie deosebește capital expansiunea mongolă de alte revărsări ale nomazilor dincolo de hotarele stepei.

Voința de înstăpânire peste întreaga suflare omenească a presupus din capul locului elaborarea unei strategii globale. Înlănțuirea logică a marilor campanii

până în 1260 sugerează, într-adevăr, existența unui program coerent, eșalonat pe termen lung.

Oricât de universală a fost aspirația de dominație a hanilor – afirmată simbolic și de atributul „oceanic” din titulatura lor –, puterea mongolă nu s-a extins circular, ca o pată de ulei. Etapele expansiunii dezvăluie direcții și obiective prioritare bine conturate.

Imaginea forței covârșitoare, căreia sedentarii nu i s-au putut opune în nici un chip, răzbate constant din scrierile medievale. Cronicarii – ca, de altminteri, majoritatea istoricilor de mai târziu – au acordat incomparabil mai puțină atenție dificultăților enorme întâmpinate de călăreții nomazi după părăsirea habitatului lor obișnuit. Or, dacă ele sunt trecute cu vederea, o seamă dintre cele mai substanțiale capitole ale expansiunii mongole rămân de neînțeles.

Raportat la năzuința de dominație universală, proclamată constant, bilanțul final al cuceririlor arată că posibilitățile armatelor mongole nu au fost nepuizabile. Cinghizhanizii înșiși au definit plastic hotarele reale, continuu lărgite, ale stăpânirii lor: „până unde ajunge copita calului mongol”. Fără însușirile extraordinare ale acestui animal – mereu laudate de contemporani – gloria casei lui Cinghiz-han este de neconceput. Dar tot calul, de care a depins în mod covârșitor expansiunea, i-a determinat în ultimă instanță marginile succesive și conturul definitiv.

Superioritatea forței realizate în raport cu adversarul în momentele decisive a fost, ca în atâtea împrejurări de același fel, rezultatul unei combinații reușite de mongoli între viteză și masă. Sarcina de a le realiza a căzut, firește, în seama calului, vehiculul militar prin excelență. Proba de foc la care a fost supusă neconținut și necruțător cavaleria nomadă îndată ce a ieșit din cadrul

ei natural și a pătruns în căutarea prăzii pe pământurile aride sau cultivate, în ambele cazuri cu pășuni neîndestulătoare, ale sedentariilor, a fost procurarea hranei pentru animale. Dificultățile satisfacerii acestei nevoi zilnice creștea proporțional cu numărul erbivorelor angajate într-o campanie. Oricât de inepuizabil a alimentat economia pastorală din stepele eurasiatice „supraputerea” militară a Cinghizhanizilor, de rezolvarea acestei probleme logistice au depins capital forța de șoc și raza de acțiune ale oștilor mongole într-o ambianță ecologică neprielnică.

Considerată din această perspectivă, „tentația mondială” a lui Cinghiz-han și a urmașilor săi a fost marcată profund de efortul – unic prin anvergura sa – de transgresare a faliei care desparte de milenii pe nomazii și sedentarii aceleiași imense Eurasii. Înveșmântată în specific local, această fatalitate i-a însoțit permanent și pretutindeni pe năvălitorii călări veniți din stepă. Primele ei manifestări cunoscute datează din vremea fondatorului imperiului.

Dificultățile de ordin logistic, care au întârziat considerabil progresul puterii mongole în părțile vestice ale Asiei, au fost remediate parțial printr-un dar natural. Însemnătatea lui în istoria Cinghizhanizilor nu poate fi îndeajuns subliniată. Este vorba de pășunile Azerbaigeanului și Aranului care, brăzdate de ape numeroase și acoperite tot timpul anului de iarbă, au alcătuit o veritabilă oază pentru populațiile turanice. Nu este de mirare că pentru aceste neamuri, bogate în turme și herghelii, habitatul Transcaucaziei a constituit o atracție permanentă. Așezată geografic în mijlocul sedentariilor caucazieni și iranieni, această enclavă nomadă era predestinată să-și exercite de jur-împrejur puterea – calitate apreciată de timpuriu de strategii cinghizhanizi.

Încă din primul an de domnie al marelui han Ögödei (1229-1241), ocuparea acestui cap de pod îndepărtat s-a impus ca obiectiv prioritar. Probabil însă că dificultățile amintite mai sus au făcut ca emirul Ciormaghan, însărcinat cu îndeplinirea misiunii, să ia regiunea transcaucaziană în stăpânire fermă abia în 1232. De acum încolo însă, ea va servi neîntrerupt ca bază a puterii mongole în Orientul Mijlociu și Apropiat.

O funcție similară ca „marcă de frontieră” a uriașei stepe din Răsărit a îndeplinit în inima Europei în cursul istoriei pusta maghiară. Spre deosebire de Azerbaigean și de Arran, mongolii n-au valorificat această virtute a Pannoniei, n-au transformat-o precum precursorii lor huni și unguri în sălaș permanent. Între alte cauze ale abandonului, practic definitiv după retragerea din primăvara anului 1242, este de remarcat distragerea interesului general de pe acest front – inclusiv al tătarilor Ulusului Giucid, proaspăt instalați în stepa cumană –, absorbit de o zonă incomparabil mai ispititoare economic decât Europa acelei vremi: Levantul și, mai cu seamă, inima lui, care a fost Semiluna Roditoare.

Urmărită în manifestările ei pe harta fizică a Asiei și a Europei, dependența indisolubilă a calului mongol de iarba verde a pajiștilor a fost, așadar, un factor de căpătâi, limitativ, în desfășurarea concretă a puterii cinghizhanide. Alt element, tot atât de însemnat, anume atracția exercitată de avuțiile sedentarelor, a acționat în sens opus, smulgându-i pe nomazi din mediul lor genuin.

Între acești doi poli, care sunt termenii marii dileme a expansiunii mongole, s-a înfăptuit opera lui Cinghiz-han și a descendenților săi.

Drumul Mătăsii – fir călăuzitor al expansiunii.

Consumată la interferența a două sisteme gravitaționale, „istoria mare” a mongolilor a fost rezultanta acestei fatalități, care s-a concretizat, la rândul ei, în necesitățile înfățișate mai sus.

Transpusă în termeni geografici, ea arată că șirul de cetăți prospere – centre artizanale și comerciale deopotrivă, întins de-a lungul uriașei fâșii locuite de sedentarii din China, Asia Centrală, Iran și din Orientul Apropiat, a constituit pentru Cinghizhanizi – la fel ca și pentru toți nomazii din vasta stepă eurasiatică – marea atracție. Deși au cunoscut în decursul timpului modificări spațiale la nivel local, traiectele de unire a acestor puncte au fost percepute ca segmente ale unuia și aceluiași traiect comercial, care a intrat în conștiința publică ca Drum al Mătăsii.

Problema luării în stăpânire a mării artere transasiatice a fost pusă de însuși fondatorul imperiului. Uimitoarea perspicacitate cu care acest nomad – probabil analfabet – a abordat chestiunea marelui negoț, precum și însemnătatea covârșitoare care i-a atribuit-o sunt înfățișate edificator de așa-numitul „incident de la Otrar”, aflat la originea conflictului dintre Cinghiz-han și șahul Mohamed II, stăpânitorul Asiei Centrale și al Iranului oriental.

Apreciat din perspectivă cronologică și geografică, „incidentul de la Otrar” își dezvăluie semnificația de episod crucial al expansiunii vestice, întrucât el a constituit uvertura strădaniei gigantice a cinghizhanizilor de cucerire a Drumului Mătăsii.

Decretată ca acțiune de răzbunare a negustorilor veniți din teritoriile stăpânite de mongoli și uciși de guvernatorul șahului din localitatea amintită, campania declanșată de Cinghiz-han în 1219 împotriva șahului

Mohamed a urmărit două obiective distincte: în timp ce grosul trupelor a devastat în lung și în lat Transoxania și Horezmul, pe care le-au anexat apoi împărăției, un corp expediționar a întreprins sub comanda generalilor Gebe și Sübödei, porniți în urmărirea șahului, un raid de jaf și prospecțiune, care i-a purtat pe călăreții mongoli între 1219-1223 din Asia Centrală prin Iran, Munții Caucaz și stepa cumană din sudul Rusiei, înapoi la bazele lor de pornire de dincolo de Sâr Daria.

Luarea în stăpânire a Drumului Mătăsii din China până în Horezm este incontestabil una dintre cele mai însemnate realizări ale lui Cinghiz-han. Sta în logica lucrurilor ca succesorii lui să-i continue opera, urmând același fir călăuzitor. Deși privirile conducătorului celui de-al doilea mare val expansiv spre apus, Batu-han, nu s-au desprins de pe traiectul luminos care ducea la Marea Mediterană, el a fost constrâns să se abată de la proiectul inițial.

Potrivit dispozițiilor finale ale lui Cinghiz-han, întreaga fâșie a stepei eurasiatice, întinsă din Mongolia până la gurile Dunării și Carpați, fie că aparținea imperiului, fie că abia urma să fie cucerită, a fost împărțită între cei patru fii ai săi: Giuci, Ceaghatai, Ögö dai, Tului. Ei s-au așezat cu familiile și cu ostașii, repartizați fiecăruia cu același prilej, în aceste habitate nomade, numite iurte, și au alcătuit împreună cu populația, de asemenea nomadă, găsită la fața locului cele patru mari ulusuri ale împărăției mongole. Sursele de venit din ținuturile sedentarelor au fost și ele împărțite – după criterii greu de reconstituit – între aceste căpetenii, partea leului revenind însă capului statului, rezident în capitala Karakorum din Mongolia. Ales de un kuriltai, alcătuit neapărat din reprezentanții tuturor ramurilor familiei domnitoare, marele han, căruia

toți îi datorau supunere necondiționată, întruchipa garantul solidarității generale, respectiv al unității imperiului. În viziunea creatorului de stat, pătrunsă de respectul profund față de virtuțile traiului nomad, implanturi mongole între agricultori și orășeni – cum vor lua ființă peste câteva decenii în China și în Iran – nu și-au găsit cu siguranță locul.

În conformitate cu obiceiul nomazilor de a da ca moștenire fiului celui mai vârstnic locurile de păscut cele mai periferice, în lotul lui Giuci (m. 1227) au căzut pășunile din extremitatea vestică a stăpânirilor cinghizhanide. Nucleul inițial, mărginit la răsărit de Îrtâș, cuprindea doar teritoriul Kazahstanului actual și bazinul inferior al Sâr Dariei. Marele avantaj al acestui succesor față de frații săi, cazați în cantonamente nomade care nu mai puteau fi lărgite, a constatat în orizontul deschis al stăpânirii sale: covorul de iarbă, întins de la hotarele Turkestanului până la poalele Carpaților, era destinat să fie luat în stăpânire de călăreții mongoli. Beneficiar al transformării acestei virtualități în realitate nu a fost însă Giuci, ci fiul său, Batu-han (1242-1256), adevăratul fondator al Hoardei de Aur.

Punerea în posesie a Giucizilor a fost una dintre cele mai de seamă și mai urgente sarcini pe care și-a asumat-o marele han Ögödei, primul dintre succesorii lui Cinghiz-han: la kuriltaiul din 1229 a fost decisă marea campanie, la care trebuiau să participe contingente din toate ulusurile. Comandant suprem al acestei întreprinderi panmongole, la care a participat – într-adevăr – toată floarea familiei cinghizhanide, a fost numit Batu. Conducerea propriu-zisă a operațiunilor militare a fost lăsată în seama experimentatului general Sübödei.

Pregătită de ocuparea importantului cap de pod strategic, care a fost Azerbaigeanul și Aranul, săvârșită de emirul Ciormaghan în 1232, precum și de alte minuțioase preparative logistice, marea expediție a demarat abia în 1236, când armata mongolă a pătruns în stepa cumană. Cea dintâi victimă a asalturilor tătare a fost Bulgarul, străvechi centru comercial pe Volga mijlocie, apoi a fost nimicită oastea cumanilor. Suita de victorii asupra cnezatelor rusești a culminat cu ocuparea Kievului în 1240. În acest interval de timp, probabil în 1238, a fost lovită în același chip necruțător și Crimeea. Cavalcada tătară a continuat în 1241 spre apus, unde a cuprins în 1241 spațiul românesc și regatele polon și ungar, iar în 1242 țaratul româno-bulgar din sudul Dunării. Moartea marelui han Ögödei în decembrie 1241 a constituit semnalul de încetare a ostilităților și de „repatriere” a combatanților în ulusurile din care făceau parte.

În ciuda retragerii precipitate, țelul principal al celei de-a doua campanii a tuturor mongolilor spre vest a fost atins: întreaga stepă cumană fusese cucerită și aștepta să fie luată în primire de Giucizi. Așezarea stabilă a tătarilor în acest vast teritoriu la sfârșitul expediției din 1236-1242 a constituit actul de naștere efectivă a Hoardei de Aur, cunoscută în lumea orientală ca „ulusul lui Giuci”. Părintele ei, Batu, s-a grăbit să o organizeze în conformitate cu o matrice nomadă, probabil multimilenară. Cea dintâi normă pe care a aplicat-o în condițiile geografice date, a fost să-și instaleze „hoarda” în mijlocul ulusului, anume pe cursul inferior al Volgăi, în localitatea care îi va sluji drept capitală și îi va păstra amintirea: Sarai-Batu. După același tipic străbun a procedat hanul când a segmentat câmpia nesfârșită pentru a-și hrăni în mod ordonat supușii. Misionarul franciscan Guillaume de

Rubruck a constatat în timpul călătoriei întreprinse prin stepa cumană că tătarii „și-au împărțit între ei Sciția, care ține de la Dunăre până la Soare-Răsare; și fiecare căpetenie primește în funcție de numărul oamenilor săi, încât fiecare cunoaște hotarele pășunilor sale și știe unde trebuie să pască iarna și vara, primăvara și toamna; iarna coboară spre ținuturile mai calde, spre miazăzi, iar vara urcă spre cele mai reci, spre miazănoapte”. Contrar părerii larg răspândite referitoare la caracterul anarhic și haotic al nomadismului în Hoarda de Aur, depoziția acestui martor ocular probează existența unei transumanțe riguroase, organizată și supravegheată de puterea centrală. Locuitorii stepei, care au pendulat în aceste fâșii – în majoritate, desigur, cumani – au fost înregimentați și în unitățile militare, asamblate pe sistem zecimal și conduse la început probabil exclusiv de mongoli, recrutați dintre cei 4.000 de ostași, repartizați de Cinghiz-han lui Giuci.

Concomitent cu rezolvarea problemelor legate de „descălecatul” Giucizilor în stepa cumană, Batu-han a reglementat raporturile ulusului său cu vecinii. Hegemonia Hoardei de Aur, devenită de la întemeiere cea mai mare putere în Europa Răsăriteană, a fost recunoscută fără dificultăți de cnejii ruși îndată după revenirea tătarilor din Europa centrală în stepă. Performanța lui Batu, realizată progresiv în cursul vieții sale, este însă de ordin organizatoric: el a perfectat sistemul de control și de exploatare a acestui grup de vasali, cel mai masiv și mai important din câte a avut Hoarda de Aur, astfel încât a funcționat fără remedieri sau inovații aproape un veac și jumătate. Tot din această fază timpurie a atârnat de hanul de pe Volga și o bună parte din spațiul carpato-balcanic.

Amplasarea Ulusului Giucid în stepa cumană a răspuns optim exigențelor unui stat eminentemente nomad.

Un defect congenital a grevat însă de la început până la sfârșit destinul mării puteri: ea a fost așezată lateral față de Drumul Mătăsii.

Cel dintâi dintre hani Hoardei de Aur confruntat cu această problemă a fost însuși Batu, cunoscut în epocă ca mare protector al negoțului. Iată cum l-a descris contemporanul său, persanul Ğuzĝani: „Acest (Batu) a fost un bărbat din cale afară de drept și de prieten al musulmanilor; sub stăpânirea sa, (negustorii) musulmani au dus un trai liber. În tabăra și în tribul său au fost ridicate moschei pentru credincioși, având chiar imam și muezin. După domnia sa, ca și în timpul vieții sale, țările musulmane nu au avut de îndurat nimic rău, nici din porunca sa, nici din partea celor care ascultau de el și nici din partea oștilor sale. Alt iranian din același veac, Ğovaini, a subliniat și el calitatea lui Batu-han, „care nu ținea de nici o religie sau sectă și nu avea de gând să se închine la vreun dumnezeu cunoscut”, de promotor al comerțului: „Neguțătorii îi aduceau mărfuri din toate părțile lumii; el cumpăra totul, orice ar fi fost, și plătea pentru fiecare un preț care era de câteva ori mai mare decât făcea. Și a dat el sultanilor din Rum, din Siria și din alte țări scutiri și iarlâkuri și oricine venea la el în slujbă nu pleca fără folos”.

„Mărinimia” sa față de negustori nu a fost egalată decât de amploarea aspirației sale: nu încapă îndoială că țelul ultim, care i-a mobilizat neîncetat energiile, a vizat extinderea hegemoniei giucide peste toată centura „civilizată”, întinsă de-a lungul stepei cumane, pentru a pune Hoarda de Aur în situația privilegiată de a trage singură folos de pe urma negoțului practicat între Turkestan și țărmul răsăritean al Mediteranei. Deși în marea sa ambiție a ținut să acapareze și punțile

continentale care traversau Semiluna Roditoare pentru a lega Oceanul Indian de amintita mare, este incontestabil că Drumul Mătășii a constituit coloana vertebrală a întregii sale politici comerciale.

Determinată de nevoi și împrejurări concrete, ea s-a cristalizat în jurul a două obiective, parțial conexe: asigurarea participării Giucizilor la exploatarea Drumului Mătășii și aducerea sub control mongol a întregii Semilune Roditoare, ceea ce însemna, deci, și a capătului vestic al menționatei axe comerciale, care „se vărsa” în Mediterană la Aias în Armenia Mică.

Probabil că apropierea față de capitala de pe Volga a făcut ca regiunile transcaucaziene să aibă pentru Hoarda de Aur o importanță incomparabil mai mare decât apanajele ei din Asia Centrală. Pășunile din sudul Munților Caucaz au avut pentru nomazii turanici, inclusiv mongoli, a fost permanent o valoare foarte ridicată: ele au constituit prelungirea teritorială a Hoardei de Aur, care a îngăduit Giucizilor să ia parte nemijlocit la exploatarea Drumului Mătășii, și a format în același timp baza strategică indispensabilă pentru susținerea intereselor comerciale și expansive ale ulusului din stepa cumană în jumătatea vestică a Asiei.

Izvorul irezistibilei atracții, acum și în viitor, a fost însă Tabrizul, marele emporiu al Drumului Mătășii din sud-estul Mării Caspice. Măreția sa i-a impresionat pe toți cei care l-au cunoscut. Arabul Ibn al-Athir a notat, astfel, că năvălitorii tătari au găsit „în Tabriz adevărata sursă (de bogăție) a țării” și că „toată lumea trebuie să recurgă la ea și la cei care se află acolo”. Orașul a atins însă apogeul dezvoltării sale abia sub oblăduire mongolă, când perimetrul său s-a lărgit de patru ori. Misionarul franciscan Odoric de Pordenone, cunoscător al realităților urbane din

Europa apuseană, din Orientul Apropiat și Îndepărtat, a vizitat orașul aflat sub stăpânire tătară și nu s-a sfiit să-l califice drept cel mai potrivit pentru negoț din lume, datorită cantității și varietății mărfurilor aduse de pretutindeni. După estimările unor „creștini” avizați – citați de călugărul călător –, hanul ar fi scos numai din această cetate mai mult venit decât regele Franței din tot regatul său. Marco Polo, un expert în materie, a fost la fel de elogios și a explicat, ca și Odoric, prosperitatea ieșită din comun a Tabrizului prin așezarea sa geografică, optimă ca punct de întretăiere a rutelor continentale. Enciclopedistul sirian al-'Umari a atras atenția asupra luxului sfidător al locuitorilor Tabrizului, căruia i-a decernat titlul de metropolă a Iranului. Poziția preeminentă a marelui centru comercial din Transcaucazia în raport cu multe alte orașe înșirate de-a lungul Drumului Mătăsii s-a datorat, într-adevăr, – așa cum au remarcat cunoscătorii săi medievali – situații sale geografice: magistrala est-vest a marelui negoț colecta la Tabriz și bunurile vehiculate pe alte două artere comerciale: din nord se scurgeau prin Derbendul caucazian produse ale stepelor și pădurilor eurasiatice, iar din sud veneau mărfuri din Oceanul Indian prin Golful Persic și Ormuz.

Etapa următoare a expansiunii a început în 1251. La kuriltaiul din acest an, unde delegații Hoardei de Aur au avut cuvântul hotărâtor, a fost decisă, concomitent cu reluarea operațiunilor militare în China, și continuarea cucerii Orientului islamic, al cărei beneficiar principal – nădăjduia Batu – va deveni el însuși. Cu transpunerea în realitate a planului, care prevedea extinderea frontierelor de la Oceanul Pacific la Mediterană și la Marea Neagră, au fost însărcinați frații marelui han: lui Kubilai i-a revenit misiunea de a cuprinde în granițele Imperiului

Cinghizhanid întreaga Chină, lui Hülegü aceea de a lua în stăpânire tot Orientul Mijlociu și Apropiat.

Moartea, survenită în 1256, l-a cruțat pe Batu să vadă cât de catastrofal a fost deznodământul atât de ardent doritei campanii vestice pentru ulusul său: ultima întreprindere panmongolă spre apus, la a cărei organizare și reușită Giucizii au avut un aport crucial, nu numai că nu a înmulțit apanajele asiaticе ale Hoardei de Aur, ci le-a amputat și pe cele de care a dispus în primele două decenii de la descălecatul tătarilor în steпа cumană.

Drumurile mirodeniilor: asaltul asupra Semilunei Roditoare. Mandatul încredințat de marele han Möngke (1251-1259) fratelui său Hülegü (1261-1265) suna astfel: „Fă să fie respectate întocmai, în detaliu și în amănunt, obiceiurile, cutumele și legile lui Cinghiz-han, de la țărmul Amu Dariei până în părțile cele mai îndepărtate ale Egiptului...”.

Ținta ultimă a campaniei a vizat, аșadar, cuprinderea Semilunei Roditoare cu cele două mari axe ale negoțului cu mirodenii, care legau – fie prin Golful Persic și Irak, fie prin Marea Roșie și Egipt – Oceanul Indian de țărmul Mediteranei Orientale.

Datorită nesfârșitelor probleme puse de avansul unei armate alcătuită preponderent din călăreți în zone cu pășuni insuficiente, progresul a fost – ca și în campania din 1236-1342 – lent: operațiunile militare ale ultimului asalt cinghizhanid spre apus, executat cu forțe reunite din toate ulusurile, au durat aproape zece ani.

Avangarda condusă de Ketbugha a părăsit Mongolia în vara anului 1252, iar corpul principal de oaste în frunte cu comandantul suprem s-a pus în mișcare în toamna anului următor. Hülegü a atins aliniamentul Sâr

Dariei în 1255, toamna, apoi, în primăvară, a trecut prin Horasan, ca în 1256 să pătrundă în Iran. Acțiunile războinice propriu-zise au început abia în 1257 prin distrugerea pozițiilor fortificate din Persia ale Ordinului Ismaelienilor, cunoscuți sub numele de „asasini” în tot Orientul, unde crimele lor răspândiseră teroare. Armata imperială a intrat în noiembrie în Irak, iar în 10 februarie 1258 a cucerit Bagdadul, capitala Califatului Abbasid. Sub loviturile barbarilor din străfundurile Asiei a dispărut în acest chip, după o existență multiseculară, ilustrul centru spiritual al islamului.

Șocul produs de căderea Bagdadului în lumea musulmană a fost paralizant. Nici o rezistență nu părea să-și mai aibe rostul în fața oștilor de neînvingătoare ale năvălitorilor mongoli. Cucerirea întregii Semilune Roditoare nu putea fi considerată în aceste împrejurări decât o chestiune de timp. Dând glas stării de spirit dominante, mesajul trimis de Hülegü fratelui său Möngke după capturarea metropolei islamice de pe Eufrat exprima, odată cu bucuria triumfului, intenția de a continua marșul victorios în Siria și în Egipt. Aceste vești au produs la Karakorum o explicabilă euforie.

Înainte de reluarea campaniei, Hülegü s-a asigurat de sprijinul vasalului din Armenia Mică, regele Hethum I, și de cel al cruciaților, conduși de principele Boemund IV. Fundamentul alianței militare dintre mongoli și creștini împotriva musulmanilor era astfel pus.

Marea armată a invadat Siria în septembrie 1259. În primăvară au fost ocupate cu repeziciune marile orașe. În timp ce generalul Ketbugha definitivă cucerirea țării, în capitala Damasc a fost instalat un guvernator mongol. Porțile spre ținta finală, Egiptul, erau larg deschise.

Un eveniment cu urmări atunci incalculabile a deturnat însă cavalcada cuceritorilor asiatici de pe făgașul ei normal: în august 1259 a murit în China marele han Mōngke. Amenințătoare, analogia cu funestul an 1241, marcat de decesul lui Ögödei, se impunea de la sine. Pentru Hülegü, perspectiva războiului intermongol, care s-a prefigurat o dată cu deschiderea succesiunii la tronul imperial, era deosebit de sumbră, întrucât prin dispariția lui Mōngke se năruise reazemul său politic. În absența acestui suport, statutul de comandant suprem al campaniei vestice devenise – ca și viitorul său – total incert.

Pentru a fi cât mai aproape de locul unde se va decide soarta imperiului și a sa proprie, Hülegü a părăsit cu majoritatea trupelor Siria, îndreptându-se spre est. În garnizoane au rămas cel mult 20.000 de ostași comandați de Ketbugha, fapt care l-a încurajat pe sultanul mameluc din Cairo, Qutuz, să caute întâlnirea cu mongolii. Bătălia decisivă a avut loc în Palestina la Ain Gialut („Izvorul lui Goliat”) în 3 septembrie 1260. Cu toată vitejia de care au dat dovadă, contingentele tătare au fost zdrobite: comandantul lor a pierit în mod brav, iar pușinii scăpați s-au refugiat în debandadă spre nord. Sultanul și-a făcut intrarea triumfală în Damasc, în vreme ce trupele sale au anexat Siria musulmană până la Eufrat.

Deși mamelucii n-au înfrânt decât un corp de oaste, nu marea armată mongolă, semnificația istorică a acestei lupte depășeste cu mult însemnătatea ei militară de moment: în toamna anului 1260 a fost fixat – definitiv! – acul balanței între cele două puteri. După ce se revărsase irezistibil mii și mii de kilometri în drumul ei din Extremul Orient spre țărmul Mediteranei, la câțiva pași de destinația ultimă, anume în pragul Siriei și Egiptului, puterea cinghizhanidă a atins limita extremă a capacității ei expansive.

Bilanțul acestui ultim val ofensiv panmongol consemnează, așadar, o semivictorie, respectiv un semieșec: Irakul a fost cucerit, Egiptul și-a apărât cu succes libertatea. Același scor și la nivel comercial: drumul irakian al mirodeniilor a intrat în patrimoniul mongolilor, cel egiptean a rămas în posesia mamelucilor.

În pofida acestui eșec final, campania condusă de Hülegü a marcat un progres cert față de situația anterioară: dominația mongolă s-a consolidat în Iran, care a „crescut” teritorial prin încorporarea Irakului, concomitent cu consolidarea hegemoniei în Caucaz, în Anatolia selgiucidă și în Cilicia armeană.

Problema capitală, căreia moartea lui Möngke i-a conferit acuitate maximă, privea desemnarea beneficiarului cuceririlor realizate în comun.

Nodul gordian a fost tăiat, brusc și brutal, de cel mai bine plasat dintre competitori: Hülegü. Constrâns de împrejurări și de propria sa ambiție, el s-a autoproclamat stăpân al Iranului și al teritoriilor adiacente mai sus menționate și a improvizat, probabil la sfârșitul anului 1260, un kuriltai, menit să-i sancționeze decizia. Statutar sau nu, acest forum de consacrare a conducătorilor mongoli a creat în lumea cinghizhanizilor o nouă realitate, de primă mărime, care a intrat în istorie sub numele de Ilhanat.

Deosebit de important era faptul că Hülegü a intrat nu numai în posesia traectului Drumului Mătășii care străbătea Iranul de-a lungul, din Horasan până la porțile Asiei Mici, ci a dobândit în calitate de suzeran al sultanului selgiucid și al regelui armean din Cilicia și capacitatea de a controla secțiunea terminală a mării artere comerciale.

Anexarea Mesopotamiei abbaside, care a fost din vremuri babilonice un „dar” al Tigrului și al Eufratului, a

adus în zestrea Ilhanatului și alt coridor al marelui negoț intercontinental: drumul irakian al mirodeniilor, care lega prin Golful Persic Oceanul Indian de porturile mediteraneene din Siria și Armenia Mică. În afara sferei de cuprindere a Ilhanatului a rămas însă drumul egiptean al spițeriilor, o „scăpare” ale cărei efecte vor înrâuri masiv cursul rivalității cu sultanatul mameluc.

Înstăpânirea lui Hülegü peste cele două mari traiecte comerciale – act cu care succesorii săi s-au solidarizat fără excepție – a stârnit reacții de amploare și persistență extreme atât în lumea mongolă, cât și în afara ei. În contextul acestor convulsii s-a produs fragmentarea bruscă și ireversibilă a Imperiului Cinghizhanid.

Bibliografie:

Th. Allsen, *Mongol Imperialism. The Policies of the Grand Qan Möngke in China, Russia, and the Islamic Lands, 1251-1259*, Berkeley-Los Angeles-London, 1987; W. Barthold, *Turkestan down to the Mongol Invasion*, London, 1928; H.-R. Bautier, *Les relations économiques des Occidentaux avec les pays d'Orient au Moyen Âge. Points de vue et documents*, în vol.: *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien. Actes du huitième colloque international d'histoire maritime (Beyrouth - 5-10 septembre 1966)* présentés par M. Mollat, Paris, 1970: 263-331; A. Decei, *Invazia tătarilor din 1241/42 în ținuturile noastre după Djami` ot-Tevarikh a lui Fäzl ol-Lah Rășid od-Din*, în: *Idem, Relații româno-orientale. Culegere de studii*. Ediție îngrijită de V. Ciocîltan, București, 1978: 193-208; P. Jackson, *The Dissolution of the Mongol Empire*, „Central Asiatic Journal”, 22, 1978: 186-243; A. Sacerdoțeanu, *Marea invazie tătară și Sud-estul european*, București, 1933; V. Spinei, *Moldova în secolele XI-XIV*, București, 1982.

IV

POLITICA COMERCIALĂ A HOARDEI DE AUR (1242-1396)

Crearea Ilhanatului, adică a statului mongol din Iran, săvârșită de Hülegü în 1261, a sfârșit unitatea imperiului cinghizhanid. Ea nu a fost decât una dintre expresiile unei tendințe profunde, care eroda de vreme îndelungată coeziunea împărăției. Este vorba de aspirațiile inerente fiecărui ulus de a se manifesta ca entitate cu nevoi și interese proprii, care nu coincideau decât ocazional cu cele ale imperiului. Apariția neașteptată a unui nou centru de putere, Ilhanatul, a distrus irevocabil echilibrul interior atât de fragil al imensului stat cinghizhanid. Șocul nu a sfârșit numai împărăția în fragmente de sine stătătoare, ci a luminat ca un fulger și antagonismele, respectiv solidarizările în care își vor consuma de acum înainte noile state mongole forțele și existența.

Cursul evenimentelor a defavorizat mai ales economic Hoarda de Aur și a silit-o să procedeze la o restructurare radicală a politicii ei comerciale. În acest cadru a cunoscut o dezvoltare fără precedent drumul prin stepa cumană, care a legat porturile nord-pontice de metropolele marelui negoț din Asia Centrală.

Geneza arterei comerciale Caffa/Tana-Sarai/Astrahan-Urghenci: efect al rivalității giucido-ilhanide pentru Tabriz. Coordonatele pe care s-a înscris evoluția Ilhanatului au fost trasate înainte de înființarea sa.

Cel mai de seamă factor al predeterminării a fost cadrul geopolitic – tot atât de „imperativ” pentru ilhani, cât și pentru oricare alt suveran persan. Pe acest fundal statornic s-a cristalizat concret și imediat poziția statului mongol din Iran în constelația de puteri înconjurătoare. Două forțe fundamental ostile, Hoarda de Aur și sultanatul mameluc din Egipt, au jalonat destinul Ilhanatului încă înainte ca Hülegü să-i proclame dreptul la existență.

Hülegü a dezlănțuit furtuna când a convocat kuriltaiul și a cerut subordonațiilor săi de rang înalt, proveniți din diverse ulusuri, să-l recunoască suveran al Iranului și al teritoriilor nou cucerite prin strădania comună. Prinții giucizi, aflați la datorie în oastea imperială, au rezistat presiunilor și nu au legitimat cu votul lor această uzurpare, ceea ce i-a expus represaliilor în manieră mongolă.

Nici iarlăcul noului cap al împărăției, Kubilai (1260-1294), nu a fost în stare să îndrepte lucrurile în favoarea fratelui său, instalat samavolnic pe tronul șahilor: începând cu Berke (1257-1267), hanii Hoardei de Aur au refuzat cu obstinație să-i recunoască atât pe ilhani ca suverani de drept, cât și sursa lor de legitimitate, întruchipată de marele han, mutat din Mongolia în China. Despicat și în părțile sale răsăritene, pe aceeași linie care i-a separat mereu pe nomazi de sedentari, imperiul fondat de Cinghiz-han nu mai exista.

Nu este nici un dubiu că obiectivul maximal urmărit de Berke și de succesorii săi în disputa cu rudele lor din Persia a vizat pur și simplu anihilarea acestui stat și anexarea teritoriului său. Miezul conflictului l-a alcătuit însă Tabrizul: îndată ce a fost „naționalizată” de Hülegü, metropola comercială și artizanală a Transcaucaziei a devenit obiectivul de căpătâi al revendicărilor hanilor

giucizi, începând chiar cu Berke. Problema traficului cu Extremul Orient a constituit adevărata cauză a „dușmăniei” dintre cele două hoarde vestice.

Această competiție s-a remarcat printr-o stringență deosebită, întrucât eliminarea Hoardei de Aur din Azerbaigean și din Arran a fost, de fapt, expresia cea mai răspicată a diminuării și marginalizării Ulusului Giucid în interiorul lumii mongole. Scăderea drastică a ponderii hoardei tătare condusă de Berke – aflată în contrast izbitor cu starea ei în epoca lui Batu – s-a datorat redistribuirii centrelor de greutate și a liniilor de forță în vastul teritoriu controlat de mongoli.

Înfruntarea inevitabilă dintre Berke și Hülegü a avut o uvertură indirectă, de natură electorală, ocazionată de deschiderea succesiunii la tronul imperial după dispariția marelui han Möngke în 1259. Căpetenia Hoardei de Aur l-a sprijinit pe Arâk Böke, un reprezentant autentic al nomazilor, împotriva lui Kubilai, instalat în China, candidat al lui Hülegü. Cei din urmă au repurtat o victorie categorică, cu consecințe de lungă durată.

Următorul demers al lui Berke, după eșecul partidei jucată „în deplasare”, s-a consumat la nivel bilateral și s-a materializat într-o ambasadă trimisă la curtea adversarului său din Iran. Răspunsul lui Hülegü a fost tranșant: cei doi soli, care i-au transmis revendicarea hanului de pe Volga, au fost executați. Ilhanul și-a confirmat apoi atitudinea prin noi acte sângeroase: trei dintre comandanții contingentului giucid, care participaseră la campania în Irak și în Siria, au fost acuzați de trădare și au împărțășit soarta diplomaților. Lui Berke nu i-a mai rămas după aceste afronturi altă cale pentru a-și susține doleanțele transcaucaziene decât cea armată.

Cea dintâi expediție giucidă împotriva Ilhanatului a avut loc cel mai probabil în iarna 1262/3, dar a fost la fel de ineficace ca și campania consecutivă din 1265-1267.

Semnificația profundă a primelor ciocniri militare dintre cele două state mongole rezidă în faptul că ele au creat un stereotip comportamental: urmașii lui Berke au apărut permanent în postura de agresori, succesorii lui Hülegü mereu în cea de defensori ai Transcaucaziei, în mijlocul căreia strălucea inestimabila metropolă a Drumului Mătășii – Tabrizul.

Nestinsul focar de tensiune de dincolo de Caucaz a avut în interiorul spațiului cinghizhanid, dar și mult în afara sa, repercusiuni pe cât de vaste, pe atât de durabile în plan politic și comercial.

Cea mai de seamă consecință politică a fost constituirea alianței Hoardei de Aur cu sultanatul mameluc cu scopul de a combate cu forțe reunite Ilhanatul. La ea au aderat bizantinii, genevezii și o parte dintre selgiucizi, care au refuzat să recunoască suzeranitatea mongolilor din Iran.

Puternicele rivalități cu puncte de fixație în Tabriz și Aias (vezi Capitolul V) nu au avut, firește, doar în plan politic consecințe, articulate în constelația de forțe schițată mai sus. Disputele cu substrat și finalitate comerciale s-au desfășurat în măsură hotărâtoare după canoanele și cu mijloacele tipice războiului economic.

Ambele conflicte au produs, de asemenea, modificări capitale în rețeaua marelui negoț eurasiatic, care s-au repercutat extrem de benefic în bazinul pontic: ele au creat derivații ale Drumului Mătășii, respectiv ale drumului irakian al mirodeniilor care au cuplat Marea Neagră la rețeaua marelui negoț asiatic.

Evoluția și involuția drumului giucid. Așezate în configurația din care au făcut organic parte, fragmentele războiului economic dovedesc existența unor proiecte coerente de blocadă economică atât în tabăra giucido-mamelucă, cât și în cea ilhanidă.

Cel dintâi suveran mongol din Iran, Hülegü, a realizat, încă din vremea când nădejdea zdrobirii sultanatului mameluc părea apropiată, că marea coaliție de forțe ostile își fixase ca obiectiv imediat, până la deschiderea ostilităților armate, să sufoce economic Ilhanatul prin interceptarea ieșirilor sale comerciale la Mediterană și la Marea Neagră: reorientarea politică a statului selgiucid din Asia Mică, intenționată de Berke și Baibars prin intermediul fostului său sultan Izz ed-Din Kaikavuz și al partizanilor săi, constituia cel mai concludent semnal în această privință.

Ilhanul a răspuns la această gravă provocare cu o contrablocadă: el a interzis accesul negustorilor pe drumul care lega prin Caucaz capitala Ulusului Giucid, Sarai, ea însăși un mare centru comercial, de metropola drumului mătăsii din Azerbaigean, Tabriz – cale intens frecventată de negustorii musulmani, după cum constata cu mai puțin de un deceniu mai devreme misionarul Guillaume de Rubruck.

Intrarea sultanatului selgiucid în vasalitatea Ilhanatului i-a adus lui Hülegü și controlul căilor din Asia Mică, prin care Hoarda de Aur își efectua schimbul de mărfuri cu partenerii comerciali din Orientul Apropiat. Despre volumul impresionant al negoșului practicat pe ruta care traversa de la nord la sud Marea Neagră și Anatolia a lăsat mărturie același călugăr călător.

Momentul culminant al războiului comercial l-a constituit tentativa ilhanului de a bloca Strâmtoarele. Acest

asalt suprem, care a țintit izolarea completă a Hoardei de Aur, nu a fost altceva decât reacția la încercarea similară a adversarilor săi, pusă la cale în timpul întrunirii de la Cairo din vara anului 1263. Sub presiunea lui Hülegü, împăratul bizantin a reținut pe solii egipteni care se îndreptau spre hoardă. Cât de grav a lezat măsura lui Mihail VIII interesele sultanului din Cairo și ale hanului din Sarai rezultă din vehemența răspunsurilor date de cei doi suverani aliatului lor trădător: dacă Baibars, al cărui braț armat nu ajungea până în Bizanț, a fost silit din această cauză să se rezume la proteste și la afurisirea basileului, pronunțată de capul bisericii melkite, în schimb, Berke a ordonat represalii masive și oastea tătară întărită cu auxiliari bulgari a devastat în iarna 1264/5 Tracia și a ajuns până sub zidurile Constantinopolului. Corecția administrată Bizanțului de această expediție punitivă a redresat situația și Strâmtoarele și-au redobândit libertatea, de a cărei conservare au avut în continuare și succesorii lui Berke grijă.

Reușita acestui han de a perfora blocada ilhanidă măcar în extremitatea sa vestică a fost neîndoielnic de importanță vitală pentru viitorul statului cinghizhanid din stepa cumană, întrucât l-a ferit de pericolul izolării totale și fatale. De acum înainte, Hoarda de Aur avea să respire comercial prin Strâmtoare – o șansă existențială pe care, firește, o va valorifica din plin.

Izbânda lui Berke în Marea Neagră nu a însemnat însă decât un succes limitat în înfruntarea cu Hülegü: zăgazul ilhanid și-a menținut vigoarea atât în Asia Mică, cât și în Caucaz.

În orice caz, chiar în eventualitatea că legătura Hoardei de Aur prin Derbendul caucazian cu Azerbaigeanul s-a menținut în cea mai mare parte a

timpului, acest contact „lateral” cu drumul mătășii nu putea în nici un chip ține locul stăpânirii și exploatării nemijlocite a mării axe a negoțului asiatic. La fel de ineficientă s-a dovedit încercarea de a participa la beneficiile marelui circuit economic din Transcaucazia prin plasament „extrateritorial” de capital, pe care o ilustrează inițiativa lui Berke de a finanța o manufactură de țesături tocmai în Tabriz.

Față de această tentativă neobișnuită, reacția salvatoare a aparținut repertoriului clasic, pe care îl arată însăși etimologia cuvântului *rival*: „riveran, care se împătășește din același curs de apă”. Soluția de compensație pentru paguba suferită de pe urma refulării în stepa cumană a constat, într-adevăr, în drenarea unei părți din fluxul comercial al drumului mătășii spre teritoriul Hoardei de Aur. Vechea cale Urghenci-Sarai-Soldaia a fost ridicată la rangul unei artere a marelui negoț, capabilă să concureze prin securitate, facilități de tranzit și regim vamal atractiv trunchiul asiatic din care s-a desprins.

Deși știrile care privesc tranzitarea stepei cumane sunt rare și, mai ales, inegal distribuite calitativ și cronologic, ele lasă totuși să se întrevadă trei faze evolutive distincte în secolele XIII și XIV.

Cele dintâi informații le-au furnizat Occidentului călugării dominicani plecați în deceniul al patrulea al veacului al XIII în căutarea „Ungariei Mari” din bazinul superior al Volgăi. Privațiunile și insecuritatea desăvârșită, care le-au cerut sacrificii de adevărați martiri pentru îndeplinirea misiunii, au fost expresia concludentă a stării de anarhie în care viețuiau cumanii.

Ea contrastează total cu ordinea severă instituită de tătarii descinși în stepă după încheierea mării campanii în Europa centrală și sud-estică în 1242. Primii călători

apuseni care s-au bucurat de binefacerile „păcii mongole” au fost călugării franciscani Ioan de Plano Carpini în 1245-1246 și, după încă zece ani, Guillaume de Rubruck.

Aceste mărturii arată limpede că de la începutul existenței Hoardei de Aur posibilitatea de a-i străbate teritoriul în siguranță de la un capăt la altul era garantată. Mult mai neclare sunt în schimb circumstanțele imediate, respectiv momentul sau perioada când calea prin stepa cumană urmată de misionarii franciscani – care, neîndoielnic, era curent „bătută” de tătari – a devenit una dintre marile artere ale comerțului eurasiatic. Obscuritatea care învăluie această transformare se datorează unei „conjurații” de factori.

Informația, mult prea spațiată și prea aleatorie, nu este nicidecum în măsură să oglindească un proces evolutiv, îndelungat și liniștit, cum pare să fi fost geneza marelui drum. Imaginea lui – oricum „impresionistă” în lipsa datelor cantitative capabile să-i dea rigoare – riscă, de asemenea, să fie grav distorsionată de distribuția disproporționată a documentației: față de sărăcia surselor orientale, mulțimea relativă a izvoarelor produse de occidentali creează lesne părerea că aceștia din urmă ar fi fost principalii agenți ai traficului de mărfuri desfășurat pe această rută, or, nu este exclus ca greul să fi fost dus de caravanele negustorilor răsăriteni.

Cea dintâi referință cu conținut comercial din istoria Hoardei de Aur aparține mai sus amintitului Ioan de Plano Carpini care, revenit de la tătari, a întâlnit în 1246 la Kiev negustori din Genova, Veneția și Pisa (Anexa 3). Misionarul aflase că ei trecuseră prin Constantinopol, dar încotro aveau să-și îndrepte pașii în continuare nu a mai știut să spună.

Guillaume de Rubruck are meritul de a fi furnizat prima indicație referitoare la importul mătăsii chinezești în Ulusul Giucid, ceea ce probează o relație comercială între stepa cumană și Extremul Orient prin Asia Centrală cel puțin din deceniul al cincilea al secolului XIII. Potrivit acestei mărturii, produsul satisfăcea doar cererea de pe piața internă a statului tătar, nu era – cum avea să fie mai târziu – și unul dintre principalele articole tranzitate prin Hoarda de Aur pentru a fi reexportate prin Marea Neagră spre Occident.

Următoarea știre luminează din alt unghi chestiunea. Trecând prin Constantinopol și Soldaia, venețienii Niccolò și Matteo Polo, tatăl și unchiul celebrului Marco, l-au întâlnit în 1260 pe Berke, aflat împreună cu „curtea” undeva pe Volga între Sarai și Bulgar. Potrivit lui Marco Polo, hanul „i-a înconjurat cu mare cinstire și mult s-a bucurat de venirea lor. Și ei i-au dăruit toate giuvaerurile pe care le aveau asupra lor, iar el le-a primit bucuros și i-au plăcut nespuse. Și le-a dăruit îndoite de cât făceau” (*Cartea lui Marco Polo*. Text integral, rescris în franceza modernă și comentat de A. t'Serstevens. În românește de T. Filip și Gh. Ed. Gussi, București, 1972, p. 59). Satisfăcuți de sfârșitul neașteptat de favorabil al afacerii, cei doi venețieni s-au hotărât să plece acasă după o ședere de un an în hoarda tătară, dar izbucnirea războiului între Berke și Hülegü în 1261 i-a obligat să se „refugieze înainte”: au trecut Volga la Ukek, apoi pe drumul obișnuit spre răsărit au ajuns la Buhara, unde, după alți trei ani de așteptare – s-au atașat ambasadurilor ilhanizi la Kubilai și în compania lor au ajuns la marele han.

Chiar dacă s-a realizat sub constrângerea împrejurărilor, performanța istorică a fraților Polo este de

necontestat: ei au fost primii europeni care au ajuns în China și anume pe cale nordică. Tot ca prestație de pionierat se cuvine apreciată și conduita lui Berke față de cei doi vizitatori din Occident: bucuria de a-i vedea în hoardă, primirea călduroasă și, mai ales, prețurile la care a achiziționat nestematele au reprezentat, evident, o reclamă vie pentru stimularea interesului oamenilor de afaceri străini de a frecventa Hoarda de Aur. În aceeași ordine de idei este de citat și meritul hanului de a fi deschis negustorilor apuseni calea spre Asia Centrală și, de aici, spre India sau spre China.

După acest început atât de promițător urmează însă o perioadă lungă și enigmatică de tăcere a surselor referitoare la acest drum. Ca și pentru atâtea alte goluri de acest fel, este și acum de bănuț înaintea de toate slaba producție documentară a autorităților tătare implicate în desfășurarea comerțului, cât și de discreția generală și permanentă cu care negustorii își protejau afacerile. Se adaugă pentru a explica eclipsa neobișnuit de mare caracterul orb al hazardului, care a triat cât se poate de aleatoriu și, deci, dezechilibrat, puțina moștenire scrisă din această zonă și din acest timp. Faptul că agenții negoțului atât din Răsărit cât și din Apus și-au făcut în continuare meseria, inclusiv pe drumul care lega porturile nord-pontice de orașele din Asia Centrală, este susținut de o serie de indicii indirecte, ca, de altminteri, și de ideea că datele fundamentale ale comerțului nu s-au schimbat în spațiul eurasiatic în intervalul dintre călătoria fraților Polo și anul 1289, când încep să curgă din nou izvoarele documentare.

Noul început este făcut de un „monument” comercial propriu-zis: întâmplarea a păstrat un registru cu transcrisuri ale actelor instrumentate de notarul genovez

Lamberto di Sambuceto la Caffa în 1289-1290. În mulțimea de bunuri de export din stepă și din taiga, precum sclavi, piei de cornute mari, blănițe, grâu, orz, mei, ceară, sare, brânză, pește de la vărsările Donului și a Kubanului, figurează și mătasea, a cărei origine este indubitabil asiatică. Două dintre varietățile acestui produs manufacturat trimit însă prin numele pe care le poartă chiar la locurile unde au fost fabricate: Marele Merv în Sogdiana și Noul Horezm, adică Urgheci. Aceste mențiuni demonstrează legătura comercială între Asia Centrală și Crimeea, dar îi arată pe genovezii din Caffa mulțumindu-se să cumpere mătasea adusă în învecinatul Solcat (= *Eski Kırım* „Vechiul Krâm”), ceea ce cu siguranță nu a fost mai târziu regula pentru întreprinzătorii negustori liguri.

Pe când se afla în 1293-1294 pe drumul de înapoiere din China în Iran, Marco Polo relatează ca pe un fapt petrecut recent pătrunderea genovezilor în Marea Caspică, de unde procurau mătasea foarte prețuită din Gilan, provincie aflată pe țărmul sud-estic al amintitei ape. Călătorul venețian știa, de asemenea, că ei navigau cu propriile lor ambarcațiuni, pe care le transportaseră pe uscat, desigur pe traiectul cel mai scurt dintre Don și Volga.

Cert este că genovezii au împânzit nu numai acești munți și această mare, ci au penetrat adânc spre răsărit în teritoriul Ulusului Giucid. La această perioadă de liniște și de intensă activitate negustorească, cunoscută ca atare de Marco Polo, se referă și minoritul Ioan de Montecorvino, consacrat în 1307 arhiepiscop de *Hanbalâk* (= Beijing), în scrisoarea adresată cu doi ani mai devreme capului bisericii romane: el îi atrăgea atenția că drumul spre China prin Hoarda de Aur este pentru eventuali soli „mai scurt și

mai sigur”, dar că din cauza războaielor – care nu sunt altele decât cele dintre Tokta și Nohai – această cale era demult închisă.

Deși luptele din ultimul deceniu al veacului XIII, pomenite de prelatul franciscan, au afectat profund negativ comerțul și – firește – încrederea străinilor în „pacea mongolă”, efectele lor n-au fost suficient de demoralizante pentru a-i convinge pe negustori să nu-și urmeze chemarea profesională de îndată ce în ulusul tătar a început din nou să domnească ordinea în primul an al secolului următor: o parte dintre acești încrezători au căzut victimă în 1307 hotărârii neașteptate a hanului Tokta (1291-1312) de a lua cu asalt Caffa și de a-i aresta pe cei surprinși cu treburi în interiorul Hoardei de Aur.

Până în 1313, când hanul Özbek (1313-1341) a reînnoțit relațiile cu genovezii și i-a readus în orașul distrus de unde fuseseră izgoniți în 1308, traficul comercial a fost iarăși întrerupt și tăcerea izvoarelor s-a așternut din nou.

Pe cât de caracteristică a fost această discreție pentru starea rutei nordice în ultimii ani ai domniei lui Tokta, pe atât de concludentă – și justificată – a fost publicitatea de care a avut parte în vremea succesorului său. Bazele excepționale de dezvoltare a comerțului create de Özbek – între care se numără la loc de frunte condițiile ideale oferite genovezilor reveniți la Caffa în 1313 și angrenarea venețienilor în deceniul următor în negoțul desfășurat la Tana – au constituit și pentru drumul prin stepa cumană fundamentul maximei sale afirmări. Nu este o simplă întâmplare că tocmai în timpul amintitului han artera care o străbătea de la est la vest a devenit cu adevărat o *via magna* de mare interes – nevoie care a determinat includerea ei în ghidurile pentru uzul

negustorilor. Și nu oricum: cu scopul de a-i scoate în relief importanța, în cel mai vestit dintre ele, *La pratica della mercatura*, autorul, florentinul Francesco Balducci Pegolotti, a găsit de cuviință să-l așeze în capul atotcuprinzătorului manual, care ambiționa – și în mare parte a reușit – să dea un tablou complet al întregului negoț eurasiatic (Anexa 19).

Desigur, faptul că autorul florentin al ghidului a folosit pentru echivalări unități de măsură genoveze dovedește preponderența, dar cu siguranță nu exclusivitatea negustorilor Republicii Ligure pe acest drum. Instructivă în această privință este călătoria de afaceri întreprinsă în 1338 de un grup de venețieni, constituiți într-o *societas*. Ei au traversat Hoarda de Aur pe traseul binecunoscut dintre Tana și Urgheci, dar din acest oraș de frontieră nu au mai urmat ruta estică spre China, indicată de Pegolotti, ci s-au îndreptat spre sud, pe o cale care nu figurează în vestitul manual: după ce au trecut Munții Hindukuș, au ajuns în Ghazna, apoi la Delhi, unde sultanul i-a răsplătit „regește”. Din India au revenit pe același drum, însă câștigul a fost în cea mai mare parte irosit în bacșișuri pentru vameșii generosului suveran. Prezența venețienilor în China este și ea extrem de rar atestată: un supus al Serenissimei, care și-a redactat testamentul în 1335, a lăsat fiicei sale partea din averea administrată de fratele său în amintita împărăție.

Cât de implicat a fost Özbek-han și cât de substanțial a contribuit la desăvârșirea acestei impresionante opere economice se poate închipui cu ajutorul câtorva mărturii, care nu descoperă însă decât fragmentar realitatea. Pe lângă libertatea oferită negustorilor genovezi și venețieni de a face comerț în perimetrul stăpânirilor sale, el și-a îndeplinit riguros

principala obligație a unui suveran față de „oaspeții” din alte țări, anume de a le asigura protecția: aprecierea superlativă dată de Pegolotti drumului de la Marea Neagră prin Hoarda de Aur spre China ca *sicurissimo* „ziua și noaptea” este în același timp un certificat acordat hanului cinghizhanid al stepei cumane. Însemnele vizibile ale grijii sale de a garanta siguranța drumului au fost „mongolii, adică oamenii înarmați”, întâlniți de negustori la tot pasul, la care se adaugă – mai puțin evident, dar nu mai puțin eficace – legislația extrem de severă, a cărei aplicare inflexibilă curma viața hoților în mod expeditiv.

Oglindit în ghidul lui Pegolotti, regimul atât de favorabil pentru negoț instituit de Özbek pe drumul prin stepa cumană este confirmat și completat din cu totul altă perspectivă de descrierea călătoriei făcută aproximativ în anii 1333-1334 în Hoarda de Aur de *globe-trotter*-ul arabilor, Ibn Battuta. Între cele mai însemnate adausuri se numără înregistrarea segmentului din Crimeea al menționatului drum, care lipsește în expunerea florentinului.

Venind din Sinope, călătorul din Maghreb a debarcat la Kerci, de unde s-a îndreptat spre Caffa, oraș mare, situat pe țărm și locuit de creștini, cei mai mulți dintre ei fiind genovezi; ea avea piețe frumoase și un port admirabil, unde se găseau vreo două sute de vase, de război și de transport, mari și mici.

Cealaltă așezare importantă de pe coasta sud-estică a peninsulei, Soldaia, dispunea, de asemenea, de un port dintre cele mai mari și mai frumoase, iar turcii de aici țineau sub protecție niște meseriași greci; localitatea, odinioară măreață, era în cea mai mare parte ruinată din pricina războiului între cele două grupuri etnice.

Urmează Solcat, numit *al-Qirim*, oraș mare și frumos, în care rezida un guvernator tătar.

Tana, care figurează cu denumirea cumână Azak, era „frumos construită” și spre ea se îndreptau cu mărfurile lor genovezii și alte neamuri.

După ce a ajuns în tabăra lui Özbek, care făcea băi în izvoarele termale de la Beş Tagh, călătorul arab a mers la Bolghar, de unde se intra în „Țara Tenebrelor”, care furnizează cele mai multe și cele mai bune blănițe de sălbăticiuni, apoi a revenit în suita hanului și în această companie a ajuns la Astrahan.

Al-ḥāḡḡ Tarkhān, cum transcrie Ibn Battuta toponimul de la vărsarea Volgăi (*Itil*), a avut norocul ca hanul să-l scutească de orice dări – *tarkhān* înseamnă în limba turcă loc exceptat de la impozitare, explică just autorul –, astfel că a devenit un târgușor, care a crescut și s-a transformat într-un oraș dintre cele mai frumoase, cu piețe considerabile. Aici soseau caravane și adesea traversau în dreptul lui fluviul când era înghețat.

După trei zile de mers de-a lungul Volgăi, Ibn Battuta a sosit la Sarai (*as-Sarā*), „cunoscut ca Sarai Berke”, așezat într-o câmpie dens populată. Ca să străbați orașul în lung trebuie să mergi de dimineată până la prânz, iar în lat – jumătate din acest timp. Străzile sunt largi, casele lipite una de alta, fără grădini sau locuri virane între ele. Moscheile, mari și mici, sunt numeroase. Saraiul este locuit de oameni din cele mai felurite neamuri: indigenii mongoli, care sunt stăpânii țării, unii dintre ei fiind musulmani, alanii musulmani, cumanii, cerchezii, rușii, grecii, care toți sunt creștini. Fiecare neam locuiește într-un cartier separat, unde are piețele sale. Străinii din Irak, din Egipt, din Siria și din alte părți locuiesc într-un

cartier înconjurat de zid, care apără bogățiile negustorilor. Tot în oraș se află și palatul hanului.

Între Sarai Berke și orașul „Horezm”, adică Urgheci, este un deșert care poate fi străbătut în patruzeci de zile, dar, din cauza lipsei de apă, numai cu cămilele, nu cu caii.

Ca unul care a cunoscut nemijlocit condițiile de călătorie în Hoarda de Aur, Ibn Batuta furnizează amănunte care fie concordă cu datele consemnate de Pegolotti, fie le sporesc. Animalele folosite au fost tot caii, boii și cămilele, care trăgeau „harabale” conform unui orar zilnic atent respectat. Negustorii închiriau aceste atelaje de la cumani.

Marele voiajor s-a bucurat de onoruri deosebite din partea autorităților pe care le-a vizitat: guvernatorii din Solcat și din Tana l-au primit cu mare cinste, fiind întrecuți în dărnicia cu care i-au fixat tainul pentru ședere și pentru drum doar de hanul Özbek și de unele dintre nevestele sale.

S-ar putea crede că Ibn Battuta a fost înconjurat cu atâta atenție doar pentru comportamentul său de musulman pios, care – nu încetează el însuși să sublinieze – a trezit atâta simpatie la coreligionarii de rang înalt din Ulusul Giucid. Chiar dacă în toate cazurile frățietatea confesională și-a spus indiscutabil cuvântul, măcar în unul dintre ele, care l-a avut ca actor tocmai pe Özbek, a fost vorba de mult mai mult, anume de politica de stat față de străini. Revelatoare în această privință este mărturia misionarului franciscan Ioan de Marignolli, care, trecând prin Marea Neagră și Caffa, a poposit în iarna 1339/40 în Hoarda de Aur, după care a plecat pe drumul cunoscut prin Almalik spre China: favorurile cu care l-a copleșit hanul musulman pe reprezentantul bisericii catolice nu au fost cu nimic mai

prejos decât cele de care avusese parte cu câțiva ani mai devreme Ibn Battua.

În aceste condiții, nu este de mirare că un emisar al Caffei la curtea hanului a întâlnit în 1320 patru negustori genovezi stabiliți la Sarai. S-au păstrat acte care consemnează tranzacții comerciale, prezența unui notar genovez în orașul de reședință al hanului Hoardei de Aur, precum și alte indicii care sugerează existența unei colonii latine înfloritoare la Sarai. La Almalik în Turkestan, stație comercială prosperă, se semnalează în 1320 o prigoană anticreștină căreia i-au căzut pradă negustori latini, probabil în majoritate genovezi.

Activitatea consecventă și multilaterală desfășurată de Özbek ca promotor al negoțului a fost cât se poate de rentabilă pentru hoarda tătară din steпа cumană: cele două vârfuri ale dezvoltării ei, anume cel comercial și cel statal, atinse în vremea când a condus-o, se găsesc – oricât de mediat și de relativ – într-un raport de determinare reciprocă. Dovada – negativă – a existenței unei atari corelații au produs-o urmașii săi.

Cu siguranță, nimeni nu și-ar fi putut închipui că „paradisul comercial” patronat de Özbek își avea sfârșitul atât de aproape: războiul „total” împotriva negustorilor occidentali, declanșat în 1343 de Geanibek (1342-1357), a năruit dintr-o dată lucrarea tatălui său. Străinii nu au mai circulat pe drumurile Ulusului Giucid, ceea ce a adus mari pagube locuitorilor stepei antrenați în negoț, dar și statului tătar: nu este, firește, reductibilă la o simplă coincidență cronologică stagnarea comerțului provocată de Geanibek și începutul concomitent al declinului Hoardei de Aur.

Gubernată din adâncuri de aceeași „lege”, destrămarea consecutivă a statului a fost urmarea inevitabilă a incapacității puterii centrale de a cultiva

negoțul și, deci, de a-i culege roadele: insecuritatea continuă timp de aproape două decenii, cât au bântuit luptele interne (1361-1380) – Pegolotti îi avertiza în cunoștință de cauză pe negustori asupra pericolelor în vremuri de interregn – a avut neîndoielnic efecte prohibitive la nivel comercial: semn al vremurilor tulburi, din acest interval de timp considerabil ca întindere nu s-a păstrat nici cel mai vag indiciu despre drumul giucid, atât de asiduu frecventat și, în consecință, atât de luminos documentat în epoca lui Özbek.

Judecată din perspectivă largă, refacerea statului unitar între 1380-1396, reușită de hanul Toktamâș (1380-1395), a fost doar o paranteză în declinul general inexorabil. Eforturile sale stăruitoare de restaurare a structurilor interne și a poziției externe ale Hoardei de Aur au avut, prin forța lucrurilor, și o puternică componentă comercială. Ea s-a manifestat prevalent în tratatele încheiate cu genovezii din Caffa și în conflictul cu Timur Lenk, stăpânul Asiei Centrale și al Iranului, care a fost în ultimă instanță o luptă pentru controlul comerțului eurasiatic, desfășurată între posesorul jumătății vestice a Drumului Mătășii și cel al derivației sale prin stepa cumană. Deznodământul acestei rivalități grandioase a avut loc în timpul campaniei timuride din 1395/6 în Hoarda de Aur: distrugerea sistematică a centrelor comerciale ale Ulusului Giucid a urmărit – și a izbutit cel puțin pentru o vreme – scoaterea din funcție a rutei care lega Asia Centrală de Marea Neagră prin stepa cumană.

O ironie a sorții a făcut ca regrete pentru dispariția acestui mare drum – odinioară foarte „călcat”, pe care caravanele pornite din Horezm spre Crimeea îl străbăteau în liniște deplină, „fără frică și fără primejdie” în trei luni –

să fie exprimate tocmai de Ahmad ibn Arabşah (m. 1450), apologetul lui Timur.

Distrugerea puternicei artere, care drenase prin Hoarda de Aur o parte din curentul comercial al drumului mătăsii spre Marea Neagră, nu a însemnat nicidecum paralizia negoşului în bazinul pontic, nici măcar în părţile sale de miazănoapte, direct afectate: Caffa şi Tana au continuat să adăpostească şi în secolul XV o activitate negustorească intensă, care nu a mai avut însă anvergura geografică din veacul precedent. În pofida acestui declin, arhiepiscopul Ioan de Sultanieh, care a vizitat Caffa în 1404, i-a făcut următorul elogiu: „Caffa este un oraş vestit, foarte populat, spre care se îndreaptă negustorii din toate părţile lumii. Toate limbile orientale se găsesc acolo: eu am numărat odată acolo treizeci şi cinci de limbi. Acest oraş de peste mare este de cel mai mare folos şi avantaj pentru creştini. Genovezii domină aici şi tot aici se află cei mai iscusiţi meşteri în prelucrarea mătăsii, a camelotei (= tesătură din păr de cămilă) şi în alte meserii” (Anexa 44). Castilianul Pero Tafur, care a trecut şi prin ţinuturile nord-pontice în cursul călătoriei sale din 1435-1439, a văzut la Tana castelul genovezilor şi castelul veneţienilor, dar a fost impresionat peste măsură de bogăţia Caffei, mare cât Sevilla sau mai mult, însă de două ori mai populată, după părerea sa: „Din părţile Persiei şi Indiei, din Caspică, din Marea de Azov şi din Marea Neagră vin mărfuri de tot felul, precum mirodenii, aur, pietre preţioase, perle; din ţinuturile tătarilor sunt aduse cele mai multe blăniţe din lume. Între cele mai importante ramuri ale negustoriei este cea cu sclavi”, sultanul Egiptului având aici o factorie, destinată ascestui produs. Ca un fel de bilanţ al comerţului desfăşurat în decursul timpului de veneţieni la Tana, senatul considera în 1460 că negoşul

desfășurat de supușii republicii în așezarea de la vărsarea Donului avea ponderea cea mai mare în ansamblul comerțului venețian. Este foarte probabil vorba de primele două decenii ale secolului XV.

În pofida acestor certificate, lovitura administrată de Timur nu a rămas fără urmări. Ea a fost de-a dreptul fatală pentru Hoarda de Aur ca organism statal, aflat în dependență atât de sensibilă față de veniturile vărsate de comerț. Evaluată din această perspectivă prin prisma consecințelor, contribuția arterei est-vest la vistieria din Sarai – indiferent de valoarea ei absolută, imposibil de determinat – își arată însemnătatea literalmente vitală. Disparația ei a provocat în mod necesar clasică reacție în lanț: bugetul marelui stat al nomazilor, aflat și în zilele lui bune „la limită”, nu a mai făcut față cheltuielilor, puterea centrală – care asigurase ca o adevărată cheie de boltă coeziunea ulusului – s-a contractat din cauza subnutriției, funcțiile i-au încetat progresiv, astfel că impunătoarea zidire statală fondată în 1242 de Batu-han s-a prăbușit în jurul anului 1430.

Prin urmare, derivația prin stepa cumană a drumului mătășii, dezvoltată de hanii giucizi ca soluție de compensație după pierderea participării directe la exploatarea arterei transasiatice în 1261, a răspuns unei nevoi existențiale a Hoardei de Aur – colosul din stepă a cărui țară economică congenitală i-a scurtat viața, aidoma tuturor imperiilor născute de-a lungul vremii în acest spațiu geografic.

Bibliografie:

R. Amitai-Preiss, *Mongols and Mamluks. The Mamluk-Ilkhanid War 1260-1281*, Cambridge, 1995; H.-R. Bautier, *Les relations économiques des Occidentaux avec les pays d'Orient au Moyen*

Âge. *Points de vue et documents, Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien. Actes du huitième colloque international d'histoire maritime (Beyrouth - 5-10 septembre 1966)* présentés par M. Mollat, Paris 1970, p. 263-331; A. Bennigsen et Chantal Lemercier-Quelquejey, *La Grande Horde Nogay et, le problème des communications entre l'Empire Ottoman et l'Asie Centrale en 1552-1556*, „Turcica” 8, 1976, 2, p. 203-236; M. Berindei et G. Migliardi O'Riordan, *Venise et la Horde d'Or (fin XIIIe - début XIVE siècle). À propos d'un document inédit de 1324*, „Cahiers du Monde russe et soviétique”, 29, 1988, 2, p. 243-256; M. Berindei et G. Veinstein, *La Tana-Azaq de la présence italienne à l'emprise ottomane (fin XIII^e-milieu XVI^e siècle)*, „Turcica”, 8, 1976, 2, p. 110-201; M. Canard, *Le traité de 1281 entre Michel Paléologue et le sultan Qalaoun. Traduction du texte de Qalqaşandi*, „Byzantion”, 10, 1935, p. 669-680; M. Canard, *Un traité entre Byzance et l'Égypte au XIIIe siècle et les relations diplomatiques de Michel VIII Paléologue avec les sultans mamlouks Baybars et Qalaoun*, in *Mélanges Gaudefroy-Demombynes*, Le Caire, 1934-1935, p. 197-224; Florence Edler, *Glossary of Mediaeval Terms of Bussiness, Italian Series 1200-1600*, Cambridge (Mass.), 1934; J. Heers, *Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del XV*, „Archivio storico italiano”, 113, 1955, 2, p. 157-209; H. Inalcik, *The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans*, „Archeion Pontou”, 35, 197, 9, p. 74-110; P. Jackson, *The Dissolution of the Mongol Empire*, „Central Asiatic Journal”, 22, 1978, p. 186-243; S. Y. Labib, *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171-1517)*, Wiesbaden, 1965 (extras din „Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte”, Beiheft 46); R. S. Lopez, *L'importance de la mer Noire dans l'histoire de Gênes*, in: *Colloquio romeno-italiano. I Genovesi nel Mar Nero durante i secoli XIII e XIV*, Bucarest 27-28 marzo 1975, Bucureşti, 1977, p. 131-154; Ş. Papacostea, *Gênes, Venise et la mer Noire à la fin du XIIIe siècle*, „Revue roumaine d'histoire”, 29, 1990, 3-4, p. 211-236:

Ş. Papacostea, «*Quod non iretur ad Tanam*». *Un aspect fondamental de la politique génoise dans la mer Noire au XIVe siècle*, „Revue des études sud-est européennes”, 17, 1974, 2, p. 201-217; L. Petech, *Les marchands italiens dans l'Empire mongol*, „Journal asiatique”, 250, 1962, 2, p. 549-574; I. P. Petruševskij, *Pohod mongol'skih vojsk v Srednjuju Aziju v 1219-1224 gg. i ego posledstvija*, in: *Tataro-mongoly v Azii i v Evrope. Sbornik statej*, Moskva 1977, p. 100-133; J. Prawer, *Histoire du Royaume de Jerusalem*, II, Paris, 1970; P. Racine, *Le marché génois de la soie en 1288*, „Revue historique du Sud-Est européen”, 8, 1970, 3, p. 403-417; Margarete Pia Schmid, *Die diplomatischen Beziehungen zwischen Konstantinopel und Kairo zu Beginn des 14. Jahrhunderts im Rahmen der Auseinandersetzung Byzanz – Islam*. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Philosophischen Fakultät der Ludwig-Maximilians-Universität zu München s. a. [text dactilografiat]; B. Spuler, *Die Aussenpolitik der Goldenen Horde* „Jahrbücher für Geschichte Osteuropas”, 5, 1940, p. 1-75; F. Thiriet, *Les Vénitiens en mer Noire. Organisations et trafics (XIIIe - XVe siècles)*, „Archeion Pontou”, 35, 1979, p. 38-53; Elisaveta Todorova, *The Black Sea Interest of the Italians and the Bulgarian Ports (13th-15th Centuries)*, „Byzantino-bulgarica”, 7, 1981, p. 229-237.

POLITICA COMERCIALĂ A ILHANATULUI (1261-1335)

Printr-un joc al hazardului, tătarii din Iran s-au folosit și, în același timp, au slujit și ei Marea Neagră ca și rubedeniile lor dușmane din stepa cumană. Dincolo de nenumăratele deosebiri de amănunt, aceeași cauză de fond, cu rădăcinile înfipite tot în problematica marelui comerț eurasiatic, a generat și la curtea ilhanilor o soluție identică în esența ei cu cea adoptată de suveranii din Sarai, anume canalizarea unui puternic curent al negoțului asiatic spre bazinul pontic.

Desfășurat în detrimentul intereselor economice majore ale mongolilor din Persia, conflictul acestora cu mamelucii pentru controlul și exploatarea porțiunilor terminale ale Drumului Mătăsii și ale drumului irakian al mirodeniilor, i-a constrâns pe suveranii tătari să recurgă la o soluție alternativă, materializată cu ajutorul negustorilor genovezi: deschiderea unei noi rute, care, traversând Iranul de la nord la sud, a legat Marea Neagră prin Golful Persic de Oceanul Indian.

Geneza arterei comerciale Trapezunt-Tabriz-Ormuz – efect al rivalității ilhanido-mameluce și rod al colaborării ilhanido-genoveze. La originea nemijlocită a acestei mutații profunde în rețeaua comerțului transcontinental a stat modificarea regimului politic al Armeniei Mici, anticameră a Drumului Mătăsii, care a cunoscut în acerba competiție dintre Ilhanat și Sultanatul Mameluc pentru Semiluna Roditoare în 1285 momentul de

răscruce al trecerii din vasalitatea mongolilor din Iran în cea a rivalilor lor din Egipt. Tentativa genovezilor de a sfârâma la sfârșitul deceniului în cooperare cu tătarii din Persia statul mameluc și, în cadrul acestui cutezător proiect, de a readuce regatul armean din Cilicia în vechea orbită politică a eșuat. A fost ratată implicit restaurarea fostului regim comercial la capătul mediteranean al Drumului Mătăsii și al drumului irakian al mirodeniilor. Acest fapt i-a silit pe aliați să caute o ieșire alternativă la mare, aflată la adăpost de injoncțiunile sultanului din Cairo.

Soluția salvatoare a constat în activarea la nivel comercial superior a drumului dintre Tabriz și Trapezunt, conceput să se substituie funcțional traiectului Tabriz-Aias (= Lajazzo). Ceea ce se cade subliniat cu toată tăria este că acest transfer – care nu a fost niciodată deplin – de la unul dintre cele două vestibule creștine ale Anatoliei musulmane la celălalt nu a fost decât epilogul întreprinderii comune împotriva mamelucilor a ilhanului Arghun (1284-1291) și a genovezilor.

Argumentul decisiv că mutarea negustorilor liguri din Armenia Mică și angajarea lor pe ruta Trapezunt-Tabriz a avut nu numai acordul suveranului mongol, ci a beneficiat și de sprijinul său efectiv, este furnizat de o informație cunoscută de multă vreme, dar ale cărei implicații profund novatoare în domeniul marelui comerț nu au fost scoase la lumină. Caz unic în istoria politicii pontice atât a tătarilor din Persia, cât și a celor din stepa cumană, Arghun și-a întins aripa protectoare și asupra Mării Negre: vasul armat și comandat de genovezul Vivaldo Lavaggio pe socoteala ilhanului vâna în 1290 cu succes în această apă pirați.

Acest episod final al conlucrării dintre ilhanul Arghun și genovezi marchează începutul altei epoci, în care au fost deschise orizonturi noi, de importanță covârșitoare pentru marele negoț în general, iar pentru comerțul pontic în special.

Ceea ce i-a determinat pe coloniștii republicii ligure să părăsească Armenia Mică – după ce patria-mamă s-a resemnat prin tratatul încheiat cu sultanul din Cairo în mai 1290 să recunoscă *ipso facto* înrobirea economică a regatului din Cilicia prin „dictatul” impus de mameluci în 1285 – a fost, poate mai mult decât starea de insecuritate permanentă, mulțimea taxelor puse pe traficul de mărfuri în interiorul regatului pentru a face față exigențelor materiale ale noilor stăpâni. Cât de împovărătoare au fost ele rezultă din reacțiile venețienilor, care s-au îndârjit să facă negoț în Armenia căzută în servitute mamelucă. Deși supușii Serenissimei beneficiau, ca și genovezii, de „clauza națiunii celei mai favorizate”, inovațiile introduse de regele Leon V în domeniul comercial i-a făcut să se răscoale în primii ani ai secolului XIV.

Asemenea vexațiuni nu îi mai puteau atinge pe genovezi. După ce se evidențiaseră ca singurii dintre occidentali deciși să înfrunte cu toate riscurile puterea mamelucă pentru a scăpa Armenia Mică din sclavia musulmanilor – curaj explicabil prin ponderea intereselor lor în regat, neîndoielnic superioară altor grupuri de negustori din Apus –, tot ei au decis, când întreprinderea lor armată a eșuat și taxele percepute de agenții regali s-au multiplicat, să părăsească țara. În hotărârea de a schimba ruta Aias-Tabriz, de care fuseseră atât de legați, cu calea Trapezunt-Tabriz-Ormuz, care ducea spre mărele Sudului, se vede același spirit întreprinzător fervid, „fără frontiere”, și se ghicește și mintea obișnuită să calculeze cu răceală

riscul și profitul unei afaceri de mari proporții: deși noua linie comercială, ocolitoare și deci considerabil mai lungă, a fost supusă de la început până la sfârșit presiunii rutelor concurente mai avantajate, ea a funcționat competitiv o jumătate de veac.

Lansarea activității comerciale pe ruta Tabriz-Kaşan-Iezd-Kirman-Ormuz a pus bazele la începutul ultimului deceniu al secolului XIII unora dintre cele mai importante mutații în rețeaua marelui negoț eurasiatic. Cele două mari rute care au avut în primul rând de suferit au fost Drumul Mătășii și drumul irakian al mirodeniilor.

Celui dintâi, care lega pe drumul cel mai drept și, deci, cel mai scurt Marea Mediterană de Extremul Orient, fiind însă cel mai primejdios, i s-a atrofiat nu numai segmentul vestic de la Aias la Tabriz, ci și prelungirea sa răsăriteană, care pornea din metropola iraniană prin deșertul Kirman, podișul Pamir și pustiul Gobi spre China.

Traficul comercial de-a lungul rutelor fluviale ale Irakului s-a resimțit și el la fel de negativ spre sfârșitul secolului XIII. Deși avusese de suferit de pe urma campaniilor mongole, soldate cu distrugerea Bagdadului în 1258, și apoi din cauză că frontiera ilhanido-mamelucă pe Eufrat a fost permanent „fierbinte”, comerțul de-a lungul fluviului nu a încetat, după cum certifică Marco Polo starea lui din 1271, când a trecut prin Aias. Știri, culese tot acum sau abia la înapoierea din China în 1293-1294, a avut călătorul venețian și despre cealaltă cale fluvială a Irakului, pe Tigru, folosită și ea în scopuri comerciale. Despre acest tranzit comercial în a doua jumătate a secolului XIII au lăsat de asemenea însemnări autorii orientali Şams ad-Din ad-Dimişqi și Abu 'l-Fida, precum și contemporanul lor, venețianul Marino Sanudo. Firește, nu

numai Aias, nominalizat de Marco Polo, a fost debușul produselor transportate din mările sudice pe cele două traiecte comerciale: pe lângă Armenia Mică, ele s-au împrăștiat în toată aria siro-palestiniană, care alcătuia „plaja” naturală la Mediterană pentru mărfurile tranzitate prin Mesopotamia. Nu întâmplător, Alepul a fost distins în izvoarele orientale din această vreme cu titlul de „mica Indie”.

Ceea ce surprinde când se compară aceste mărturii – care atestă categoric că Irakul a funcționat și în primele decenii după cucerirea mongolă ca punte comercială între Oceanul Indian și Marea Mediterană – cu tabloul detaliat al liniilor comerciale din Levant, realizat în prima jumătate a secolului următor de Francesco Balducci Pegolotti, este absența oricărei mențiuni referitoare la această magistrală a marelui negoț în ghidul florentinului. Odată cu această constatare – care, împreună cu alte indicii, probează cert restrângerea negoțului pe Eufrat și pe Tigru – a fost observată creșterea volumului mărfurilor tranzitate prin Iran între Golful Persic și Marea Neagră. Corelarea celor două procese s-a impus de la sine, ca, de altminteri, și încheierea firească: comerțul irakian s-a atrofiat, deoarece a fost absorbit de cel persan, Bagdadul fiind, așadar, nu numai politic, ci și economic o victimă a Tabrizului.

Oarecari discordanțe au apărut în identificarea cauzelor acestui transfer și a circumstanțelor în care s-a produs. Căderea pozițiilor deținute de cruciați pe țărmul răsăritean al Mediteranei a fost constant invocată, în schimb, modificarea regimului politic și comercial al Armeniei Mici în 1285-1290, care a fost cauza principală a schimbărilor survenite în rețeaua comerțului eurasiatic – niciodată.

Evoluția și involuția arterei Trapezunt-Tabriz-Ormuz. Interesele genovezilor s-au împletit cu cele ale puterilor continentale angajate în deschiderea și întreținerea noii rute. Intrat în vasalitatea mongolilor din Iran în 1244, minusculul Imperiu de Trapezunt al Marilor Comneni s-a bucurat în primele decenii – ca și Armenia Mică – de un regim cât se poate de avantajos. Interesul convergent al celor două state de a întreține drumul Tabriz-Trapezunt pare să fi fost atât de puternic, încât a dizolvat treptat relația originară, care exprima raportul lor de forțe, și a înlocuit-o cu una de simplă colaborare. Inconfundabilă din acest unghi de vedere este unificarea sistemului de măsuri, care s-a bazat sigur pe o înțelegere cu scopul facilitării traficului de mărfuri.

Cel dintâi indiciu clar al penetrării negustorilor Genovei pe ruta Trapezunt-Tabriz este furnizat de un contract comercial încheiat la Caffa în august 1289, care stipula rambursarea unor bani la Tabriz: părțile contractante au avut cu siguranță în vedere ruta prin Trapezunt, nu uriașul ocol prin Aias. Supoziția este întărită de un act similar, instrumentat la Genova în iulie 1292, care prevedea efectuarea unei plăți fie la Trapezunt, fie la Tabriz. Mai concludente sunt însă alte documente din același an, întrucât oferă sugestii cantitative: ele menționează întâia oară caravane cu participare genoveză.

Cu multiple semnificații a fost călătoria întreprinsă între 1291-1293 de *Galfredo de Langele* (= Langley?), solul regelui Angliei, Eduard I, ca răspuns la invitația ilhanului Arghun de cooperare împotriva mamelucilor, care fusese transmisă prin ambasadurul ilhanului, genovezul Buscarello de'Ghizolfi, curților din Roma, Paris și Londra. Dacă speșele voiajului îl arată făcând la dus după debarcarea la Samsun ocoluri ciudate prin Asia Mică,

în schimb la înapoierea din Tabriz a urmat calea cea mai scurtă spre Trapezunt, trecând pe drumul caravanelor prin Khoi, Arghiș, Erzerum și Baiburt.

În lista de cumpărături făcute la Trapezunt figurează un cal vândut de genovezul Benedetto, iar în casa compatriotului acestuia, Niccolò Doria, au fost ținute bagajele. Personajele citate făceau parte din colonia al cărei consul, Paolino Doria, își isprăvisese mandatul cel mai târziu în 28 aprilie 1290, ceea ce dovedește existența unui grup organizat de genovezi în capitala Marilor Comneni înainte de anul menționat. Doi dintre ei s-au remarcat în 1291 printr-un atac asupra unui venețian, pe care l-au jefuit și l-au omorât în bătăi. Printre complicii la acest act de agresiune au fost Niccolò Doria, șeful monetăriei, iar apoi chiar al vămii imperiale, și consulul însuși, Galvano di Negro, care a refuzat să dea curs reclamației înaintate de tovarășii victimei și să-i aresteze pe vinovați. Deși mai discret, în 1294 își fac din nou simțită aici prezența, tot printr-un act antivenețian.

Nu sunt motive de presupus că în timpul războiului veneto-genovez dintre anii 1294-1299 colonia negustorilor liguri din Trapezunt ar fi dispărut, dar nu se găsesc nici semne de viață în documente.

În absența unui act care să legalizeze statutul genovezilor în oraș a fost avansată ideea, potrivit căreia coloniștii au obținut dreptul de a se așeza într-un cartier propriu, *Leontokastron*, în jurul anului 1300 – dată care poate fi tot atât de bine mutată până spre sfârșitul penultimului deceniu al secolului XIII. În orice caz, prima atestare sigură după război este din 1302, când este pomenită curtea de judecată a genovezilor, ceea ce presupune, evident, o colonie structurată intern. La această comunitate a negustorilor liguri din Trapezunt se referea și

istoricul bizantin Georgios Pachimeres, când amintea în legătură cu un eveniment din 1304 că ea exista de multă vreme.

Mult mai sigure sunt informațiile privitoare la vama de la Trapezunt, de neocolit pentru cei ce mergeau în Ilhanat sau veneau de acolo. Celebrul ghid pentru uzul negustoriilor întocmit de florentinul Francesco Balducci Pegolotti în prima jumătate a secolului XIV este cât se poate de explicit în această privință: „Cine duce marfă la Trapezunt și o vinde acolo unui localnic plătește împăratului din Trapezunt 3% (din valoarea ei), iar dacă o vinde genovezilor sau altor latini nu plătește nimic. Dacă însă nu dorește să vândă la Trapezunt marfa adusă la Trapezunt, ci dorește să treacă cu ea la Tabriz și să o vândă acolo, plătește zisului împăratul 28 de aspri și încă un aspru de povară consulului (genovez). Cel care vine de la Tabriz la Trapezunt cu marfă plătește la Trapezunt 15 aspri de povară atât din spițerii, cât și din oricare altă marfă, (anume) 14 aspri împăratului și 1 aspru consulului” (Anexa 4). Comparația datelor oferite de Pegolotti cu cele ale unui document mai timpuriu, privilegiul acordat în 1319 de Alexios II venețienilor, care precizează că negustorii Serenissimei vor plăti vamă precum genovezii, arată oarecari variații ale cuantumului taxelor, dar și constante.

Genovezii nu au ezitat să recurgă la acte de violență în două rânduri – 1304 și 1313-1314 – pentru a-l constrânge pe împăratul Alexios II să le acorde scutire totală de vamă și, totodată, să le aloce în capitală o fâșie de teren, în care să se instaleze în deplină libertate. Dacă această din urmă cerere a fost satisfăcător soluționată în cursul aplanării primului episod al conflictului (1304), revendicarea principală, privitoare la abolirea taxelor pe

circulația mărfurilor, a fost respinsă cu îndărătnicie justificată și a doua oară, fapt care i-a silit pe genovezi să se resemneze definitiv cu plată vămii la Trapezunt.

Principalul corespondent continental al Trapezuntului, Tabrizul, vestit prin bogăția și varietatea uimitoare a produselor aduse de pretutindeni, a atras cu aceeași putere pe negustorii din Orient și din Occident.

Pe lângă virtuțile sale „naturale” ca metropolă economică a Ilhanatului, precum poziția geografică la întretăierea unor mari axe comerciale, Tabrizul a beneficiat deopotrivă de măsurile generale, dar și de dispozițiile speciale ale suveranilor mongoli. Un bun renume și-a făcut Ghazan (1295-1304) și prin intervențiile sale menite să impună ordinea în derularea propriu-zisă a afacerilor. El a dispus ca evidența contabilă ținută de negustori să fie riguros controlată, iar dobânzile și prețurile să aibă limite rezonabile. Faimă ca promotori ai negoțului au avut pe bună dreptate și succesorul său direct, Ölgeitü (1304-1316), deoarece s-a ilustrat mai mult decât oricare dintre ilhani prin grija de a asigura infrastructura trebuitoare pentru practicarea profesiei menționate: sub patronajul lui a fost construit la Tabriz un întreg cartier comercial cu 24 de caravansaraiuri mari, 1.500 de magazine de tot felul și nenumărate ateliere meșteșugărești.

Ceea ce i-a îmboldit însă mai presus decât aceste accesorii pe negustorii occidentali să facă lungul ocol prin Marea Neagră în Persia mongolă au fost alte atracții. Sunt de remarcat înainte de toate extraordinara varietate și abundență a mărfurilor aduse din cele patru colțuri ale lumii la Tabriz – centru comercial pe care geografia politică din vremea Cinghizhanizilor l-a erijat în punct de răscruce al celor mai de seamă artere ale marelui negoț.

Condițiile fundamentale asigurate de ilhani pentru creșterea schimbului de mărfuri au fost și ele îmbietoare pentru oamenii de afaceri din Apus: pe lângă securitate, suveranii mongoli au contribuit activ prin două pârghii la formarea unor prețuri competitive ale produselor aduse din îndepărtatul Iran pe piețele din bazinul Mării Mediterane, unde pe multe dintre ele, mai ales spițerii, le aștepta cea mai dură concurență din partea articolelor oferite în porturile apropiatului Egipt. Dacă se are în vedere că transportul pe mare ieftinea marfa, iar cel pe uscat o scumpea, este de înțeles că exploatarea vamală a tranzitului comercial peste cea mai scurtă punte de pământ între cele două mari bazine cu produse complementare, anume între Oceanul Indian și Marea Mediterană, aducea statului mameluc beneficii fără pereche în lumea cunoscută – situație consemnată cu îngrijorare de strategul cruciadei târzii, venețianul Marino Sanudo, care precizează că sultanii din Cairo rețineau prin taxele vamale o treime din valoarea mărfii, fără să-i prejudicieze competitivitatea pe piețele mediteraneene. Spițeriile aduse în Europa apuseană erau în schimb profund dezavantajate de lungimea mult mai mare a drumului care traversa de la sud la nord Ilhanatul și de la este la vest Marea Neagră. Pentru a compensa acest dezavantaj, ilhanii – ca, de altfel, și suveranii Hoardei de Aur – au fost nevoiți să se resemneze cu cuantumuri *ad valorem* considerabil mai modeste, uneori de trei ori mai scăzute. Pentru a ține în viață comerțul ei au recurs nu numai la moderația taxelor, ci și la libertatea acordată străinilor de a traversa Persia pentru a se aproviziona direct de la surse, ceea ce sporea considerabil profitul negustorului – un avantaj de care nu au beneficiat niciodată oamenii de afaceri europeni ajunși în porturile mediteraneene ale sultanatului mameluc. Prin

aceste două măsuri, ei au reușit să mențină în stare funcțională drumul iranian al mirodeniilor, mai lung și mai costisitor decât artera rivală a Egiptului.

Genovezii au ocupat cel puțin din vremea lui Arghun un loc fără egal ca pondere comercială și importanță politică. Deși în izvoarele vremii nu-i pot fi surprinse deslușit originile, o comunitate genoveză consistentă trebuie să fi activat în Persia mongolă în penultimul deceniu al secolului XIII, deoarece numai din sânul ei și-a putut recruta după 1286 ilhanul menționat pe unii dintre cei mai de nădejde emisari pentru misiunile în Apus, precum și pe numeroșii constructori de vase, care au lucrat în iarna 1289/90 la Bagdad. Mult mai exact, un document întocmit în iunie 1292 pomenește nominal trei genovezi rezidenți la Tabriz. Ei au făcut cu siguranță parte din colonia, dominantă între grupurile de negustori occidentali, găsită un an sau doi mai târziu de Marco Polo în metropola Ilhanatului. Ea este din nou atestată împreună cu consulul ei Raffo Pallavicini în 1304, ceea ce certifică existența unui cadru legal în care au făcut comerț negustorii Comunei Ligure în Ilhanat. În lipsa unor informații documentare directe, este de presupus că și ei au achitat taxele obișnuite, consemnate în manualul lui Pegolotti.

Tabrizul nu a fost însă numai un țel în sine pentru oamenii de afaceri liguri, ci și punctul de plecare spre un tărâm visat obsesiv în tot cursul veacului XIII: Oceanul Indian, unde se puteau aproviziona cu mirodenii chiar de la sursă. După ce toate tentativele de străpungere a barajului mameluc din prima jumătate a secolului și, mai ales, cea de dată recentă s-au dovedit neputincioase, înconjurul prin Marea Neagră și apoi pe ruta Trapezunt-Tabriz-Ormuz s-a impus ca soluție alternativă viabilă.

Ca primii călători din Europa Occidentală în apele Oceanului Indian sunt citați misionarul franciscan Ioan de Montecorvino și Pietro de Lucalongo, acesta din urmă prezentat de tovarășul său de drum drept „creștin credincios și mare negustor”. Ei au părăsit Tabrizul în 1291 și s-au îmbarcat la Ormuz. Ceea ce se cuvine subliniat este că acest act inaugural a avut loc după numai un an de la sfârșitul „proiectului Bagdad-Aden” și că el trebuie considerat, așadar, ca prelungire firească, doar că – din motive explicabile – pașnică a tentativei belicoase, prematur întreruptă. Pe același făgaș intenționau să apuce în 1293 alți șase genovezi, în al căror contract de asociere figurează Tabrizul și insula Kiș din apropierea Ormuzului. Drumul a fost parcurs în sens invers de Marco Polo, care, venind pe calea apelor din China, a traversat împreună cu tatăl și cu unchiul său în 1293-1294 Ilhanatul de la sud la nord, ca de la Trapezunt la Veneția să urmeze ruta prin Constantinopol și Negroponte.

Or, este din capul locului de bănuț că același motiv, care i-a adus pe genovezii aliați ai ilhanului pe drumul dintre Trapezunt și Tabriz la sfârșitul penultimului deceniu al secolului XIII, i-a împins și mai departe prin Ormuz către Oceanul Indian, spre care năzuiau de atâta vreme. Examinată mai îndeaproape, apariția documentară a punții comerciale peste Iran în ansamblul ei în 1291 nu poate fi, într-adevăr, raportată cronologic și logic decât la deteriorarea drastică a condițiilor de desfășurare a comerțului de tranzit în regatul armean odată cu intrarea acestui stat în vasalitatea sultanului din Cairo în 1285, pe care marea sfortare genovezo-ilhanidă din anii 1288-1290 îndreptată împotriva mamelucilor nu a reușit să le redreseze. Aias și-a pierdut acum în mare parte rolul dublu de punct terminal atât pentru drumul mătăsii, cât și pentru

căile fluviale irakiene – rol pe care avea de acum înainte, dacă nu să-l cedeze deplin, măcar să-l împartă cu Trapezuntul.

Începută cu elan în jurul anului 1290, dezvoltarea noii axe comerciale între Marea Neagră și Golful Persic a fost întreruptă de Primul Război al Strâmtorilor, care a bătuit între 1294-1299 și a provocat o perturbare generală a comerțului levantin, cu efecte paralizante în bazinul pontic și în teritoriile adiacente. Curând după încetarea ostilităților, negustorii Genovei au început însă să frecventeze și mai asiduu calea deschisă cu câțiva ani mai devreme: nenumărate semne convergente arată că noul drum – care pare să fi devenit cea mai importantă arteră comercială a Persiei mongole – a funcționat cu intensitate maximă din primul deceniu al veacului XIV.

Agenții noului avânt al negoțului în Iran au fost tot genovezii, care vor alcătui până la prăbușirea statului tătar în 1335 pilonul central al politicii comerciale promovate de ultimii doi ilhani. Statutul lor excepțional s-a datorat, desigur, prestigiului de care s-a bucurat Genova ca putere navală și comercială în cercurile conducătoare ale statului, dar – nu mai puțin – angajării inițiale, fără egal, a republicii în grandioasele proiecte diplomatice, militare și comerciale ale ilhanului Arghun: în ciuda eșecului acțiunilor armate împotriva sultanatului mameluc din 1288-1290, alianța forțată în această luptă a trăit – cu unele scăderi inevitabile de intensitate și chiar „răceli”, dar nu rupturi – până când statul cinghizhanid din Persia a părăsit scena istoriei. Indiferent dacă s-a exprimat în plan militar sau comercial, conlucrarea s-a bazat de la început până la sfârșit pe comunitatea intereselor celor două puteri și pe complementaritatea mijloacelor cu care au participat la grandioasa întreprindere mixtă.

Din păcate, dorința de a reconstitui în ce a constat concret politica ilhanilor față de genovezi nu poate fi decât vag satisfăcută, întrucât pe fondul penuriei generale de documente lipsește și actul capital, anume indispensabilul privilegiu, prin care capul statul reglementa în mod normal activitatea negustorilor străini pe teritoriul țării sale. Nu încapă îndoială că un acord a existat, numai că eventuala lui înregistrare scrisă fie s-a pierdut, fie – mai probabil – nu a existat niciodată, locul ei fiind ținut de o simplă înțelegere verbală.

Negustorii liguri au fost și la celălalt capăt al drumului, la Ormuz, la fel de impetuoși. Aici îi aștepta rezolvarea altei probleme nu mai puțin importante, dar de cu totul altă natură, anume voiajul pe apă spre o lume pe cât de atractivă, pe atât de plină de incertitudini și de risc. Ceea ce au făcut ei cu adevărat în mărele sudice, pe unde și cu ce mijloace au ajuns în India și în China, constituie unul dintre cele mai obscure capitole ale comerțului levantin: discreția obișnuită a agenților marelui comerț în vederea tăinuirii surselor de aprovizionare pare să fi fost și mai atent observată în aceste ținuturi îndepărtate, greu accesibile, din considerente lesne de înțeles. Puțina lumină care cade pe acest negoț este indirectă, fiind furnizată în cea mai mare parte de oameni complet străini de amintita meserie, dar care i-au însoțit pe profesioniștii ei până la capătul universului pe atunci știut: misionarii franciscani și dominicani.

Odorico de Pordenone a făcut în 1314 noul început din veacul XIV, fiind urmat de alți patru franciscani, dintre care trei au sfârșit în 1321 ca martiri la Thana în India. S-a salvat doar Iordan de Severac, căruia i-a fost hărăzită o carieră lungă și fructuoasă. În 1329 a fost ridicat la rangul de episcop de Kulam, marele port de pe coasta

Malabarului. Orașul adăpostea, pe lângă o mănăstire franciscană, vaste antrepozite cu mirodenii, locul având faimă de centru al comerțului cu piper. Povestind despre tragicul eveniment din 1321, prelatul catolic amintea că „au venit mulți negustori latini, care au fost de față” la martiriul fraților. Unul dintre ei, Iacopo din Genova, a dus relatarea scrisă a episcopului la Tabriz. Tot de la acești oameni umblați a aflat că se poate naviga din India în Etiopia.

Negustorii care se încumetau să pornească mai departe preferau să plece spre răsărit, unde îi așteptau bogățiile Chinei. Cunoscutul oraș portuar *Zaitun* (= Ts'iuian-ceu) pare să fi fost pentru cei care nu doreau să intre în interiorul împărăției destinația predilectă a lungului voiaj. La fel ca la Kulam în India, și aici se înfiripase o comunitate relativ stabilă de negustori „latini”, cu un *fondaco*, adică cu „hotel” și cu baie proprii. Pentru mântuirea sufletelor ridicaseră trei biserici foarte „frumoase și bogate”, slujite de călugări franciscani. Episcopul, spre deosebire de cel din Kulam, nu numai că predica și convertea fără riscuri, dar mai primea și leafă din partea marelui han. Titularul scaunului, Andrei din Perugia, confirmă într-o scrisoare din 1326 presupunerea, dedusă din preponderența genovezilor în toate regiunile îndepărtate ale Levantului, că și la *Zaitun* au format grupul cel mai important de negustori occidentali, dacă nu chiar singurul, cum lasă impresia ierarhul minorit, care nu-i pomenește decât pe ei.

Câteva frânturi documentare îi înfățișează în continuare pe negustorii liguri ca apusenii cei mai activi pe țărmul subcontinentului indian și în China.

Deosebit de interesant este cazul lui Benedetto Vivaldi, în a cărui familie patima cu care se căuta un nou

drum spre India pare să fi fost „ereditară”: după ce unchii săi pieriseră în tentativa de circumnavigare a Africii cu vreun sfert de veac în urmă, nepotul a înființat în 1315 o companie comercială menită să servească cu mijloace navale proprii linia maritimă care lega Golful Persic de India și de China. Dacă la acești întreprinzători se referea în memoriul adresat papei în 1332 arhiepiscopul dominican de Sultanieh, Guillaume Adam, sau la alți concetățeni ai lor nu se poate ști din cauza aceleiași penurii documentare invocate mai sus. Oricum, cu toată superioritatea lor tehnologică, vasele genoveze nu au amenințat supremația numerică a ambarcațiunilor indigene în mările Sudului, al căror tip de construcție și densitate, mai ales în apele dintre India și China, au reținut atenția lui Marco Polo și apoi a lui Ibn Battuta.

Între marii negustori liguri este de amintit Iacopo di Oliverio, care, după 1330 *trafegando et mercando* vreo zece ani la Beijing, și-a încercat investiția inițială de 4313 livre genoveze – unul dintre cele mai mari plasamente de capital occidental din câte sunt cunoscute în secolul XIV pe piețele Extremului Orient. Un document din 1332 semnalează prezența de mai mulți ani a fraților genovezi Iacopo și Ansaldo de Oliverio în China, unde făceau comerț. Avere frumoasă trebuie să fi dobândit și compatriotul lor Andalò di Savignone, dar acesta și-a făcut un nume mai ales ca diplomat, ducând la bun sfârșit solia cu care îl însărcinase în 1336 marele han Toghan Temür la papă. Mai puțin norocos, Franceschino Loredano a pornit în 1341 spre China, unde spera să-și redreseze situația materială deosebit de precară de acasă. Un an mai târziu apare într-un act genovez negustorul de spițerii (*spetiarius*) Giacomo Gastaldi, originar din Piacenza, căsătorit cu o genoveză, care pornise cu mulți ani mai devreme spre

Catai (= China), unde însă i s-a pierdut urma. Revenit în 1343 în patrie, genovezul Galeotto Adorno a predat mamei unui negustor piacentin mort în China bunurile rămase de pe urma acestuia. Genovezul Antonio *Salmoyra* sau *Sarmore*, decedat la Beijing cam în aceeași vreme, posedă o cantitate de mătase de circa o tonă. Prezența genovezilor în China este atestată și de inscripții tombale latine de lângă Nanchin, precum cea a Caterinei din familia Vilioni, decedată în 1342, și cea a lui Antonio de Vilioni, mort doi ani mai târziu. Cât de familiar devenise spațiul asiatic pentru europeni dovedește un contract încheiat în 1343 între un mare negustor din Genova, Obertus de Percio, și slujitorul său, care s-a angajat să-l slujească pretutindeni, atât în China și India, cât și în oricare alte părți ale lumii (Anexa 24).

Însumând datele referitoare la circulația oamenilor de afaceri italieni pe drumul maritim din sudul Asiei, ele conduc la o concluzie aparent paradoxală: deși această rută a intrat în conștiința publică europeană, împreună cu alte informații de neprețuit despre părțile Orientului medieval, în primul rând datorită „dezvăluirilor” venețianului Marco Polo, ea a fost de la sfârșitul secolului XIII timp de o jumătate de veac indiscutabil o creație precumpănită a genovezilor, care i-au păstrat însă cu strășnicie secretul, apărându-și și prin acest mijloc exclusivitatea folosinței.

Situația fără pereche a negustorilor liguri în Oceanul Indian nu a fost decât o prelungire a condiției lor unice în comerțul Ilhanatului, dobândită în vremea cooperării cu Arghun. De pe aceste redute cucerite devreme, ei s-au opus cu rezultate remarcabile încercărilor ultimilor ilhani de a le contrabalansa prepotența prin venețieni.

Dovadă concludentă a interesului ilhanului Ölgeitü de a angrena talasocrația venețiană în războiul preconizat împotriva sultanului din Cairo este oferta adresată în 1305 dogelui de a reînnoa vechile relații comerciale, promițând că nici un negustor al republicii nu va avea de plătit datorii sau de ispășit crime comise mai demult de compatrioții lor: ei puteau să întemeieze în siguranță o colonie, având în frunte un bail. Venețienii au declinat ispititoarea invitație: nici un izvor nu îi pomenește în zonă până în 1319, când Alexios II le-a acordat privilegiul care le îngăduia, între altele, să traverseze Trapezuntul, drept de care vor face uz în 1320. În acest an au obținut un act similar din partea ultimului ilhan, Abu Said (1316-1335), pentru a face comerț în Persia. Aici se vor face simțiți timp de aproape două decenii prin câteva conflicte zgomotoase cu autoritățile.

Obstacolul principal care i-a împiedicat pe venețieni să dea curs ofertei ilhanului în 1305 a fost hotărârea nestrămutată a genovezilor de a-i ține pe periculoșii lor dușmani departe de poarta de intrare pe noul drum spre Indii. Ea are ca piatră de hotar inițială agresiunea sălbatică comisă în 1291 la Trapezunt asupra unui om de afaceri venețian. Actul a fost săvârșit sub auspiciile înaltei complicități a fruntașilor coloniei genoveze cu autoritățile imperiale, ceea ce îi trădează natura eminentemente politică, cu vădite intenții disuadante. De acest avertisment nu a ținut seamă Matteo Polo, unchiul lui Marco, care, venind în 1294 cu fratele și cu nepotul său din sens invers, nu a știut sau nu a avut cum să ocolească ieșirea păzită de cerberi atât de necruțători: împăratul Ioan II i-a luat agoniseala la instigația coloniștilor genovezi.

Seria acestor fenomene a fost întreruptă în același an, când alte asemenea incidente posibile au fost absorbite de Primul Război al Strămtorilor pentru Marea Neagră în ansamblul ei, în care cele două republici și-au adunat puterile și le-au măsurat atât în bazinul pontic, cât și pe alte teatre de operațiuni.

Noul echilibru de forțe, consacrat prin pacea consecutivă de la Milano în 1299, nu a fost esențial diferit față de cel antebelic. Veneția, care declanșase războiul pentru a obține un loc cât mai profitabil sub soarele Mării Negre, și-a văzut speranțele spulberate. Ea a fost silită să se angajeze că treisprezece ani nu va trimite în această apă *galee armate*, numărul vaselor comerciale fiind și el redus în același interval de timp la o cotă moderată: două pe an.

Genova nu a scăpat, firește, ocazia de a folosi răgazul pentru a-și consolida pozițiile pontice. La expirarea „perioadei de grație” în 1313, ea dispunea la discreție de baze navale în cele trei puncte care încadrau strategic Marea Neagră: Pera, Caffa și Trapezunt.

Aprehensiunile venețienilor au fost cu prisosință confirmate de îndată ce au îndrăznit să se aventureze pe drumul iranian al spițeriilor, grație privilegiilor comerciale acordate de Alexios II în 1319 și de Ölgeitü după un an. Chiar instalarea lor în cartierul repartizat de împărat în Trapezunt a stârnit din partea genovezilor o reacție violentă de respingere – firește, complet lipsită de temei legal. O metodă curentă prin care negustorii liguri au încercat să-și luxeze rivalii atunci când nu i-au putut împiedica prin puterea armelor sau a diplomației să pătrundă în locuri pe care doreau să și le rezerve în exclusivitate a constat în mobilizarea prin mită a dregătorilor locali împotriva noilor veniți. Pentru a contracara efectele acestei lucrări din umbră – notorie mai

târziu la Tana și suspectabilă în curând la Tabriz –, senatul Veneției a alocat un fond special pentru a cumpăra neutralitatea funcționarilor imperiali.

Nu este de mirare că nici în Ilhanat viața negustorilor venețieni nu a fost ușoară: oblăduirea garantată de privilegiul ilhanului a fost prea înaltă pentru a-i apăra de mizeriile autorităților notoriu corupte într-un mediu comercial dominat de adversarii lor genovezi. Spre deosebire de aceștia din urmă, care și-au putut vedea în liniște de afaceri, colonia venețiană din Tabriz, menționată în 1324, a fost hărțuită în fel și chip, astfel că statutul membrilor ei a devenit incert și a trebuit să fie renegociat prin intermediu trapezuntin în 1332. Șicanele au continuat totuși până la prăbușirea Ilhanatului, deși venețienii se aflau din 1334 și sub protecția mamei lui Abu Said. Pagubele suferite de negustorii venețieni prădați pe mare sau pe uscat au fost după 1320 atât de mari, încât senatul a considerat de câteva ori necesar fie să limiteze, fie să interzică călătoriile de afaceri pe linia Constantinopol-Trapezunt-Tabriz.

Dacă interesele lor au fost atât de eficient sabotate în Iran și la Trapezunt în ciuda legămintelor prin care ilhanul și basileul se angajaseră să-i ocrotească, este de înțeles că un voiaj în Oceanul Indian, unde genovezii și-ar fi valorificat superioritatea fără opreliști legale, se anunța din capul locului fatal. Supușii Veneției nu și-au asumat, evident, riscul.

Repetatele sincope din intervalul 1320-1335 se adaugă absenței cvasi-totale a Veneției între 1290-1320 în comerțul Ilhanatului și acoperă împreună întreaga perioadă cât drumul Trapezunt-Tabriz-Ormuz a funcționat ca mare arteră comercială. La acest bilanț modest, mult sub potențialul real al republicii, au contribuit hotărâtor

genovezii, care s-au interpus eficace între cele două puteri chiar și atunci când de o parte și de cealaltă a existat voința fermă de cooperare în domeniul negoțului.

Incapacitatea ilhanilor de a asigura și negustorilor venețieni condiții asemănătoare de desfășurare a activității cu cele ale genovezilor – fapt care ar fi mărit volumul mărfurilor traficate și, implicit, impozitate în favoarea statului mongol –, a fost un semn de slăbiciune al puterii centrale, care a afectat progresiv relația cu oamenii de afaceri. Cea dintâi obligație pe care trebuia să o asigure suveranul în cadrul parteneriatului cu tagma negustorilor a fost și în Ilhanat, ca peste tot, securitatea. Eforturile depuse au fost dintre cele mai mari, dar rezultatele au lăsat tot mai mult de dorit.

Serviciul de pază a drumurilor organizat de Arghun s-a degradat repede: străjerii lui fie cereau negustorilor în trecere prin posturile lor de veghe taxe mai mari decât cele oficiale, fie ocroteau pe sub mână pe briganzi, cu care împărțeau apoi prada. Al doilea urmaș al său, Ghazan, i-a combătut pe toți cu neobosită energie: în timp ce execuțiile răreau rândurile hoților, marja de manevră a paznicilor, 10.000 la număr, a fost considerabil redusă prin împărțirea responsabilității cu localnicii din circumscripția respectivă și prin incizarea cuantumului taxelor pe table din piatră expuse la vedere.

. Nu se poate ști cât a rezistat sistemul de securitate asanat în acest chip după dispariția reformatorului său Ghazan. Sigur este doar că în vremea celui din urmă ilhan, Abu Said, a prezentat iarăși deficiențe grave, după cum demonstrează în cunoștință de cauză Pegolotti. El menționează că din cei 209 de aspri, cât îl costa pe un negustor să transporte încărcătura unui animal de povară de la Aias la Tabriz, 50 de bucăți din moneda respectivă –

deci, aproape un sfert – era însușit *per forza* de „mongoli, adică de tătari tâlhari”. Deși nu există mărturii privitoare la situația pe ruta Tabriz-Trapezunt, ea nu poate să fi fost mult diferită, astfel că gruparea negustorilor în caravane, recomandată pentru genovezi prin instrucțiunile metropolei, avea și rostul de a asigura o protecție superioară a indivizilor și a mărfurilor transportate.

Deși menținerea în stare funcțională a drumului Tabriz-Trapezunt, obținută de suveranii mongoli prin conlucrare cu negustorii apuseni, constituie o performanță în sine, nivelul scăzut al taxelor percepute pe circulația mărfurilor, impusă de natura și dimensiunile rutei create, a avut urmări nefaste asupra bugetului extrem de plătând al statului. Începând cu criza din anul 1294, când prin introducerea forțată a bancnotelor de hârtie s-a căutat o soluție – neputincioasă și ea – de redresare a finanțelor Ilhanatului, decalajul între micile venituri și marile cheltuieli, frânat vremelnic de reformele lui Ghazan, a sporit irepresibil sub succesorii săi, astfel că la moartea ultimului dintre ei, Abu Said, în 1335, statul se afla în stare de faliment și a făcut – desigur și din alte cauze – implozie.

Unul dintre simptomele prevestitoare de rău atât pentru activitatea comercială în Ilhanat, cât și pentru existența statului este sugerat de incapacitatea puterii centrale de a organiza un sistem de desfășurare a negoțului apt, pe de o parte, să-l protejeze eficient pe negustor, iar, pe de alta, să rețină integral veniturile din exploatarea negoțului cuvenite destinatarului legiuit, ilhanul. Parazitată din ce în ce mai intens de corupția generalizată, baza economică a ultimilor suverani mongoli din Iran s-a îngustat progresiv și, împreună cu ea, putința de a-i plăti pe

agenții însărcinați cu îndeplinirea funcțiilor vitale ale statului.

Deznodământ inevitabil al acestei eroziuni, prăbușirea Ilhanatului, a antrenat din cauza sistării funcției sale de „furnizor de securitate” dezastrul și în tagma unora dintre cei mai de seamă contribuabili și beneficiari ai acestui serviciu: negustorii. Cât de conjugat a fost destinul oamenilor de afaceri cu cel al Cinghizhanizilor din Persia demonstrează și tentativele postilhanide ale genovezilor și ale venețienilor de a reveni pe vechiul drum al Tabrizului.

În urma fragmentării statului mongol, metropola iraniană a căzut în lotul lui Hasan (1337-1343) din dinastia turcă a Ciobanizilor, a cărei politică comercială simplistă a constat în confiscarea samavolnică a mărfurilor. Pagubele și suferințele oamenilor de afaceri liguri au fost atât de mari, încât comuna s-a văzut nevoită să elaboreze în 1340 un regulament pentru comerțul cu Tabrizul (*Ordinatio Taurisii*), care interzicea, între altele, negustorilor genovezi să introducă străini în asociațiile care își desfășurau activitatea în „Imperiul Persiei”, și chiar să recurgă la măsura extremă în atari situații: consiliul celor *Otto Savi alla Navigazione* a decretat împotriva orașului persan în același an boicotul total, pe care l-a reiterat în 1342. În 1341 a fost constituit din aceleași motive un *Officium Mercancie*, departament comercial pentru toată Persia.

Acest *devetum* a avut consecințe economice atât de severe asupra bugetului micului principat turc, încât noua lui căpetenie, Melik Așref, a trimis îndată după ce a luat puterea în 1344 o ambasadă cu scopul de a promite autorităților genoveze despăgubirea completă a celor prejudiciați de precursorul său și de a insista pentru reluarea legăturilor comerciale. După atâta abținere, negustorii liguri au dat în masă curs invitației. Dacă

principele ciobanid a fost din capul locului de rea credință sau doar la vederea bogățiilor și-a pierdut cumpătul nu se poate ști. Oricum, reflexul de brigand a fost mai puternic decât „simțul statului”, astfel că Melik Aşref a procedat întocmai ca și predecesorul său, cu deosebirea că folosul material obținut din atacul banditesc asupra negustorilor, dintre care mulți au cunoscut cu acest prilej temnițele Tabrizului, a fost incomparabil mai consistent.

Din ponosul genovezilor au tras învățătură venețienii. Marco Foscarini, bailul republicii în Constantinopol, a primit în 1344 instrucțiuni să fie cât se poate de precaut cu mesagerii lui Melik Aşref, ceea ce demnitarul a și făcut: prudența sa a împiedicat încheierea oricărui acord.

Avansurile au fost reluate abia de sultanul din neamul turc al Gelairizilor, Uveis, care rezida la Bagdad și în al cărui patrimoniu se afla din 1357 și Azerbaigeanul. El a acreditat un ambasador la Veneția și i-a invitat în 1369 pe cetățenii ei să frecventeze iarăși piața Tabrizului. În scrisoarea de răspuns din august 1370, negustorii Serenissimei veniți la Trapezunt i-au adresat reproșuri amare: de doi ani s-a format aici și crește zilnic cu noii veniți pe mare o *magna carauana*, care tot așteaptă să vină dinspre Tabriz negustori pentru a se convinge că drumul într-acolo este sigur. Rugămintele de a interveni ca supușii Veneției să se bucure de aceeași pace pe calea dintre Trapezunt și Tabriz ca în timpul lui *Bonsaich*, adică Abu Said, par să fi rămas fără efect, nu pentru că șeihul Uveis ar fi fost insensibil la interesele venețienilor – cu care se îngemănau în definitiv și ale sale –, ci pur și simplu pentru că era neputincios să asigure ordinea și siguranța pe ruta dintre Trapezunt și Tabriz. Pentru a-și dovedi bunele intenții și pentru a-și încuraja interlocutorii, el cita în 1373,

deci după doi ani, pedeapsa aplicată unui răufăcător, care îi prădase pe negustori.

Venețienii n-au găsit garanția suficientă pentru a merge la Tabriz și s-au hotărât să aștepte vremuri mai bune. Ele nu au mai venit niciodată.

Bibliografie:

R. Amitai-Preiss, *In the Aftermath of 'Ayn Jalut: The Beginnings of the Mamluk-Ilkhanid Cold War*, „Al-Masaq”, 3, 1990, p. 1-21; Amitai-Preiss, *Ghazan, Islam and Mongol Tradition: A View from the Mamluk Sultanate*, „Bulletin of the School of Oriental and African Studies”, 59, 1996, p. 1-10; Amitai-Preiss, *Mongols and Mamluks. The Mamluk-Ilkhanid War 1260-1281*, Cambridge, 1995; D. Ayalon, *The Mamluks and Naval Power. A Phase of the Struggle between Islam and Christian Europe*, în vol. *Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities*, I, Yerushalayim, 1965; D. Ayalon, *The Wafidiya in the Mamluk Kingdom*, „Islamic Culture. An English Quarterly”, 25, 1951, p. 89-104; H.-R. Bautier, *Les relations économiques des Occidentaux avec les pays d'Orient au Moyen Âge. Points de vue et documents, Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien. Actes du huitième colloque international d'histoire maritime (Beyrouth – 5-10 septembre 1966)* présentés par M. Mollat, Paris 1970, p. 263-331; *Trattato del sultano d'Egitto col Comune di Genova nel MCCLXXXX* repubblicato dal socio L. T. Belgrano, „Atti della Società Ligure di Storia Patria”, 19, 1888, p. 147-176; A. Bryer, *The Fate of George Komnenos, Ruler of Trebizond (1266-1280)*, „Byzantinische Zeitschrift”, 66, 1973, p. 332-350; M. Canard, *Le royaume d'Arménie-Cilicie et les Mamelouks jusqu'au traité de 1285*, „Revue des études arméniennes”, 4, 1967, p. 217-259; M. Canard, *Le traité de 1281 entre Michel Paléologue et le sultan Qala'un. Traduction du text de Qalqašandi*, „Byzantion”, 10, 1935, p. 669-680; M. Canard, *Un traité entre Byzance et*

l'Égypte au XIIIe siècle et les relations diplomatiques de Michel VIII Paléologue avec les sultans mamluks Baybars et Qala'un, dans: *Mélanges Gaudefroy-Demombynes*, Le Caire, 1934-1935, p. 197-224; A. S. Ehrenkreuz, *Strategic Implications of the Slave Trade between Genoa and Mamluc Egypt in the Second Half of the Thirteenth Century*, in: *The Islamic Middle East, 700-1900, Studies in Economic and Social History*, edited by A. L. Udovitch, Princeton (New Jersey) 1981, p. 335-345; J. Heers, *Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del XV*, „Archivio storico italiano”, 113, 1955, 2, p. 157-209; P. M. Holt, *Qalawun's Treaty with Genoa in 1290*, „Der Islam”, 57, 1980, p. 101-108; L. Ilisch, *Geschichte der Artuqidenherrschaft zwischen Mamluken und Mongolen, 1260-1410 AD*, Münster, 1984; H. Inalcik, *The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans*, „Archeion Pontou”, 35, 1979, p. 74-110; S. P. Karpov, *L'Impero di Trebizonda, Venezia, Genova e Roma 1204-1461; Rapporti politici, diplomatici e commerciali*, Roma, 1986; Abdul-Aziz Khowaiter, *Baibars the First: His Endeavours and Achievements*, London, 1978; S. Y. Labib, *Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171-1517)*, Wiesbaden, 1965; R. S. Lopez, *Genova marinara nel Duecento. Benedetto Zaccaria, ammiraglio e mercante*, Milano, 1933; R. S. Lopez, *In quibusqumque mundi partibus, Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia*, f. 1., f. a., p. 347-354; R. S. Lopez, *Venise et Gênes, deux styles, une réussite*, in: Idem, *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, p. 35-42; K.-E. Lupprian, *Die Beziehungen der Päpste zu islamischen und mongolischen Herrschern im 13. Jahrhundert*, Città del Vaticano, 1981; Ş. Papacostea, *Gênes, Venise et la mer Noire à la fin du XIIIe siècle*, „Revue roumaine d'histoire”, 29, 1990, 3-4, p. 211-236; L. Petech, *Les marchands italiens dans l'Empire mongol*, „Journal asiatique”, 250, 1962, 2, p. 549-574; G. Pistarino, *Genovesi d'Oriente*, Genova, 1990; J. Richard, *Les navigations des occidentaux sur l'océan Indien et la mer Caspienne (XIIIe - XVe siècle)*, in vol. *Sociétés et compagnies de*

commerce en Orient et dans l'océan Indien. Actes du huitième Colloque international d'histoire maritime (Beyrouth - 5-10 septembre 1966) présentés par M. Mollat, Paris 1970, p. 353-369; Elizabeth A. Zachariadou, Trebizond and the Turks (1352-1402), „Archeion Pontou”, 35, 1979, p. 332-358; D. A. Zakythinos, Le chrysobulle d'Alexis III Comnène, empereur de Trébizonde en faveur des Vénitiens, Paris, 1932.

VI

RESTAURAȚIA BIZANTINĂ LA STRÂMTORI ȘI PENETRAȚIA GENOVEZĂ ÎN BAZINUL PONTIC (1261-1293)

Revenirea autorităților bizantine la Constantinopol în 1261 a pus capăt imperiului latin întemeiat de cruciați în 1204 și, odată cu acesta, hegemoniei comerciale a Veneției la Strâmători. Dar, pentru a fi în măsură să recupereze capitala și, mai ales, să o păstreze după cucerire, bizantinii au fost nevoiți să se alieze cu Genova, scut naval opus puterii maritime venețiene. Prețul cerut și obținut de genovezi în schimbul concursului oferit imperiului, care pregătea restaurarea, a fost exorbitant; între numeroasele concesiuni smulse bizantinilor s-a aflat și dreptul de liberă navigație prin Strâmători și cel de a exploata în condiții de privilegiu comerțul pontic.

Puternic rezemați pe privilegiul obținut din partea puterii imperiale bizantine în 1261, genovezii au pătruns năvalnic în Marea Neagră și i-au exploatat intens resursele comerciale. Încercările ulterioare ale împăraților Bizanțului restaurat de a restrânge privilegiile acordate genovezilor, folosirea în acest scop a rivalității genovezo-venețiene și înfruntările politice și militare generate de aceste tendințe contradictorii au fost factorii principali ai dinamicii istoriei Mării Negre până la sfârșitul secolului XIII.

Restaurația bizantină la StrâmTORI. Exploatarea comerțului orientat a dezlănțuit rivalități aprige între puterile comerciale ale vremii : Veneția, Genova și Pisa. Nu o dată, concurența comercială dintre membrii diverselor comunități italiene instalați în principalele centre din Palestina și Siria a degenerat în acțiuni de forță sau chiar în conflicte armate, cu implicații vaste și consecințe pe termen lung. Un asemenea conflict, cu ramificații multiple în tot bazinul răsăritean al Mediteranei și în Marea Neagră, a izbucnit la Acra, principalul centru comercial din teritoriile controlate de cruciați în Palestina. După repetate ciocniri, în iunie 1258, venețienii și pisanii i-au alungat din oraș pe genovezi, care s-au refugiat la Tir, alt centru comercial însemnat în Mediterana Răsăriteană. Refuzul Genovei de a se resemna cu situația creată de evenimentele de la Acra și cu consecințele ei comerciale a determinat o nouă orientare a politicii comune în Mediterana Răsăriteană. Punând capăt compromisului încheiat cu Veneția, care le asigurase accesul în Imperiul Latin și în Marea Neagră, genovezii au inițiat contacte cu împăratul din Niceea, Mihail VIII Paleologul (1257-1282), întemeietorul ultimei dinastii bizantine. Urmărind cu perseverență restaurarea puterii bizantine la Constantinopol, împăratul, care avea neapărată nevoie de un sprijin naval puternic, a venit în întâmpinarea genovezilor aflați în căutarea unei compensații echivalente pentru poziția pierdută în Palestina. Convergența de interese între cele două puteri și-a găsit expresia diplomatică într-un act celebru, tratatul încheiat la 13 martie 1261 la Nymphaion („Locul Nimfelor”), reședință de vacanță a împăraților de la Niceea. Încă din ianuarie, conducătorii Genovei – Martino di Fano, *podestà*, și Guglielmo Boccanigra, *capitano del popolo* – au decis

să trimită o ambasadă la curtea imperială pentru a negocia alianța bizantino-genoveză. Tratatul încheiat, care a restructurat «toată harta politică și comercială a Levantului», potrivit istoricului italian Roberto Sabbatino Lopez, în esență a substituit Genova Veneției în Imperiul Bizantin în curs de restaurare.

Pe lângă numeroase alte concesiuni – scutire de vămi și taxe, locuri de instalare în condiții de privilegiu în diverse orașe ale imperiului, excluderea adversarilor lor, cu excepția pisanilor, aliați ai împăratului, din activitatea comercială a teritoriilor bizantine –, Mihail Paleologul a asigurat genovezilor un regim excepțional în Marea Neagră. Clauza pontică a tratatului de la Nymphaion exprimă deopotrivă interesul deosebit manifestat de genovezi pentru comerțul pontic, înțelegerea exactă a marilor sale posibilități de dezvoltare și hotărârea lor de a exploata din plin șansa care li se oferea. Împăratul se îndatora să nu acorde dreptul de a pătrunde în Marea Neagră pentru negoț decât genovezilor, pisanilor și vaselor bizantine care transportau banii și mărfurile vistieriei imperiale. Genovezilor le era permis să pătrundă după plac în Marea Neagră și să se înapoieze de acolo, „cu mărfuri sau fără mărfuri”, liberi de *kommerkion*, adică taxă vamală (Anexa 4).

Clauza pontică, a tratatului de la Nymphaion a consacrat transferul cvasi-total în favoarea genovezilor al prerogativelor imperiale în această zonă exploatată până în 1204 exclusiv de Imperiul Bizantin. Semnificative în această privință sunt excluderea venețienilor din bazinul pontic și, îndeosebi, limitele impuse comerțului bizantin. Întreaga desfășurare a acțiunii genovezilor în Marea Neagră, tendința de a o subordona total intereselor comerțului lor și tenacitatea cu care aveau să-și urmărească

țelul se întrevăd clar în textul sumar consacrat regimului comercial al bazinului pontic din tratatul de alianță încheiat la 13 martie 1261 de împăratul Mihail Paleologul cu reprezentanții Republicii Ligure. Înainte însă de a se resemna cu renunțările extrem de grave impuse de genovezi, imperiul avea să încerce, dacă nu să revină integral asupra lor, măcar să le reducă efectele.

La 25 iulie 1261, fără a mai aștepta sosirea flotei promise de Genova, trupele bizantine au pătruns prin surprindere în Constantinopol, care a capitulat de îndată. La 15 august 1261, împăratul însuși a revenit solemn în orașul redevenit capitală a imperiului său. Restaurația bizantină se înfăptuise așadar la Constantinopol; rămâneau însă de recuperat alte vaste teritorii care aparținuseră odinioară imperiului. Din programul de restaurare imperială nu a lipsit, firește, Marea Neagră. Și aici, ca și în alte zone, restaurația nu avea să fie decât parțială, pe măsura forțelor imperiului restaurat.

În Marea Neagră, principalul succes a fost înregistrat de *reconquista* bizantină pe țărmul apusean, unde, încă înainte de 1261, Niceea se străduise să-și asigure puncte de control. Cronologia ofensivei bizantine de recuperare în această zonă e incertă; sigur e însă că încă în primii ani după revenirea împăratului la Constantinopol, Bizanțul se afla în stăpânirea câtorva dintre cele mai însemnate centre portuare de pe țărmul bulgar: Mesembria, Anhalos, Sozopol, Agatopol, Castritzi și „alte fortificații” adaugă un izvor bizantin. În urma acestei expansiuni, imperiul restaurat și-a asigurat controlul asupra principalelor poziții strategice ale țărmului bulgar – centre de colectare a produselor agricole ale regiunii, puncte de sprijin și locuri de adăpost pentru vasele sale.

Ofensiva recuperatoare a cuprins și Dobrogea, unde împăratul Mihail Paleologul a instalat pe aceia dintre turcii selgiucizi care se refugiaseră din Asia Mică de frica mongolilor. Prin mijlocirea acestei ramuri desprinse din masa selgiucidă, imperiul și-a impus stăpânirea pe țărmul apusean, fie și numai indirect, până la gurile Dunării. Pe cursul inferior al fluviului, într-o așezare a cărei localizare e încă controversată, bizantinii controlau centrul comercial de la Vicina. Un document genovez referitor la Vicina, devenită și centru de afaceri însemnat pentru negustorii liguri din bazinul pontic încă din primele decenii ale restaurației bizantine, precizează că așezarea se afla *in Imperium Romaniae*, așadar în limitele imperiului bizantin restaurat.

E probabil ca Vicina să fi fost stăpânită de bizantini pe baza unui acord cu tătarii Hoardei de Aur a căror dominație se întindea în această vreme până la Dunăre, poate și dincolo de fluviu.

Linia Dunării pare să fi fost limita extremă a restaurației bizantine pe țărmul vest-pontic. Țărmul nordic și cel caucazian, aflate sub controlul Hoardei de Aur, au rămas în afara efortului de restaurație imperială. Cea mai mare parte a țărmului sudic era controlată de Imperiul de Trapezunt și de selgiucizi. Doar centrele fortificate dela Hieron, la ieșirea din Bosfor, de la Heracleea Pontică și de la Amastris au făcut parte din spațiul pontic dominat de Constantinopol.

Decisivă însă pentru restaurația bizantină a fost evoluția regimului Strâmtoarelor care, de-a lungul istoriei, a fost factorul determinant al situației Mării Negre. Or, tocmai acest punct nevralgic a constituit și infirmitatea cea mai gravă a restaurației bizantine în bazinul pontic. După cum s-a văzut, tratatul de la Nymphaion nu numai că a

lăsat genovezilor libertate totală în Marea Neagră, dar a și impus severe interdicții sau restricții concurenților lor. Conștient de gravitatea acestei clauze, care i-a fost impusă în 1261 de genovezi, în ajunul revenirii la Constantinopol, Mihail Paleologul, urmat de fiul său, Andronic II Paleologul (1282-1328), s-a străduit ulterior să-i limiteze efectele. Încercările celor doi împărați, prelungite până în ultimul deceniu al secolului XIII, de a retracta, fie și numai parțial, concesiile din 1261 și, în sens invers, tendința genovezilor de a impune respectarea integrală a tratatului de la Nymphaion, s-au aflat la originea tensiunilor repetate care au caracterizat raporturile bizantino-genoveze timp de câteva decenii după reluarea controlului la Bosfor de către imperiul restaurat.

Încă nu se împliniseră trei ani de la încheierea alianței bizantino-genoveze când relațiile dintre cei doi aliați s-au deteriorat brusc, evoluând de la cooperare la înfruntare. La începutul anului 1264, autoritățile imperiale au descoperit un complot ale cărui fire conduceau la căpetenia (*podestà*) genovezilor din Constantinopol, Guglielmo Guercio, care proiecta izgonirea împăratului și instaurarea la conducerea imperiului a unei puteri latine în persoana regelui Manfred al Siciliei, fiul nelegitim al lui Frederic II de Hohenstaufen. Adus în fața împăratului, Guercio nu a negat faptul și a fost expedit la Genova împreună cu protocolul în care se aflau consemnate mărturisirile sale. Genovezii din Constantinopol, suspectați de a fi fost părtași la trădarea urzită de conducătorul lor, au fost exilați la Heracleea Tracică. Încercările repetate ale genovezilor de a-l convinge pe împărat să revină asupra hotărârii sale – în care scop i-au trimis două ambasade în cursul anului 1264 – au fost zadarnice. Semn al hotărârii

sale, Mihail Paleologul a inițiat negocieri cu Veneția, oferindu-i largi privilegii comerciale.

Criza raporturilor bizantino-geneveze izbucnită în 1264 a fost una dintre manifestările restructurării relațiilor internaționale în anii anteriori. Principala trăsătură a acestei restructurări a fost antagonismul dintre statul mongol din nordul Mării Negre, Hoarda de Aur, cu centrul la Sarai pe Volga, și statul mongol din Iran, Ilhanatul Persiei. Eșecul acestuia din urmă de a-și deschide drumul până la Mediterana, în urma înfrângerii trupelor sale de către Egiptul sultanilor mameluci în 1260, a declanșat rivalitatea celor două state mongole pentru Azerbaigean și îndeosebi pentru orașul Tabriz, nodul principal al Drumului Mătăsii, care lega China de Mediterană și de Marea Neagră. În lupta acerbă și de lungă durată care le-a opus, fiecare dintre cele două state mongole și-au căutat aliați. Între Egipt și Hoarda de Aur alianța s-a stabilit spontan, ca produs firesc al adversității lor comune față de Ilhanatul Persiei. Legătura maritimă între cei doi aliați era asigurată în principal de genevezi, mijlocitori ai comerțului de sclavi exportați din Crimeea în Egipt, sursă primordială de împrăștiere cu noi recruți a forței militare a mamelucilor.

Asigurarea acestei legături care trecea cu necesitate prin Strâmători presupunea însă cooperarea Bizanțului. Angrenat la început în alianța dintre Sarai și Cairo, Mihail Paleologul a cedat însă în a doua jumătate a anului 1263 presiunilor ilhanului Hulagu și a interceptat legătura dintre Egipt și Hoarda de Aur, fapt care l-a adus în conflict cu aliații săi din ajun. Reacția acestora nu a întârziat: complotul lui Guglielmo Guercio nu a fost decât un aspect al efortului de a readuce Bizanțul la orientarea sa politică anterioară, chiar cu prețul înlăturării lui Mihail Paleologul

din scaunul imperial și al instaurării unui împărat latin, favorabil însă constelației de interese comerciale și politice formate în jurul axei Sarai-Cairo. Evoluția conflictului din acești ani evidențiază însemnătatea excepțională a Strâmtoarelor în noua situație geopolitică creată de formarea statelor mongole din sudul Rusiei și din Iran, de restaurația bizantină la Constantinopol și de penetrația genoveză în bazinul pontic.

Urmând logica reorientării politicii sale externe, Mihail Paleologul a încheiat la 18 iunie 1265 un tratat cu Veneția, care deschidea larg porțile imperiului în favoarea negoțului venețian și preconiza chiar substituirea alianței genoveze printr-o strânsă legătură cu Republica Lagunelor. Răsturnare spectaculoasă a alianțelor, care ar fi atras nulitatea tratatului de la Nymphaion, dar care nu a depășit stadiul proiectului. După unele ezitări, Veneția a respins alianța cu Bizanțul și s-a orientat spre forțele cruciadei antibizantine, puternic consolidată după instaurarea lui Carol de Anjou la cârma regatului Siciliei (februarie 1266). Silit de această evoluție nefavorabilă, împăratul a revenit la alianța cu Genova. Din Heracleea Tracică, unde îi exilase, el i-a readus pe genovezi în 1267 la Pera (Galata), cartier al Constantinopolului situat pe malul opus al Cornului de Aur.

Readucerea genovezilor la Bosfor nu a însemnat însă, în viziunea împăratului, și revenirea la condițiile tratatului de la Nymphaion, cel puțin în privința Strâmtoarelor și a Mării Negre. Toate acțiunile ulterioare acestui eveniment dovedesc că Mihail Paleologul nu se mai considera legat de tratatul din 1261, chiar dacă nu l-a denunțat formal. O tensiune de lungă durată s-a instalat în raporturile bizantino-genoveze, tensiune a cărei cauză principală a fost îndârjirea genovezilor de a beneficia

integral de concesiile smulse la Nymphaion, de o parte, și voința nu mai puțin fermă a împăratului de a slăbi strânsoarea angajamentelor asumate în 1261, de altă parte.

Noua fază a relațiilor bizantino-genoveze a început sub auspicii favorabile pentru Bizanț. Înainte de a-i instala la Pera pe genovezi, Mihail Paleologul a dispus dărâmarea fortificațiilor așezării. Lipsită de un zid protector, colonia genoveză se afla la discreția unei operații de poliție a trupelor imperiale, avantaj pe care împăratul l-a folosit când a socotit de cuviință.

Mai mult încă, Mihail Paleologul a impus genovezilor din Pera statutul de vasali (*lizioi, hommes-liges*) în virtutea căruia ei aveau îndatorirea de fidelitate absolută față de împărat, împotriva tuturor adversarilor săi, inclusiv a genovezilor din metropolă. Căpetenia genovezilor din Pera, *podestà*, era îndatorat, când mergea la curtea imperială, să se conformeze ceremonialului bizantin, de origine orientală, să îngenuncheze la picioarele *basileus*-ului, să-i sărute mâinile și picioarele. Dar acest statut de vasalitate absolută impus genovezilor din Pera se afla în contradicție formală cu una dintre clauzele tratatului de la Nymphaion, care interzicea împăratului să recruteze vasali din rândurile supușilor Genovei sau să impună regim de vasalitate aliaților săi genovezi, oameni liberi, membri ai unei comune libere.

Politica lui Mihail Paleologul în problema Strâmtoarelor și a Mării Negre, voința sa hotărâtă de a-și reafirma dreptul eminent în această zonă vitală pentru Bizanț, s-a manifestat tot atât de categoric în cursul noilor sale negocieri cu Veneția; tratatele care au rezultat de pe urma acestor negocieri exprimă cu fidelitate concepția împăratului în această privință.

Cunoscând limitele propriilor sale puteri, împăratul a revenit la politica predecesorilor săi din dinastia Comnenilor și a Anghelilor, care încercaseră să neutralizeze presiunea talasocrațiilor italiene oferindu-le concomitent privilegii comerciale. Desigur, echilibristica împăratului putea oferi avantaje imediate; pe termen lung însă, ea avea să se dovedească extrem de primejdioasă.

În 1268, așadar un an după instalarea genovezilor la Pera, împăratul a reușit să încheie un armistițiu de cinci ani cu Veneția. Rezervându-și printr-una dintre clauzele tratatului funcția de arbitru între venețieni și genovezi în apele Propontidei (Marea de Marmara) și ale Mării Negre, Mihail Paleologul afirma în același timp dreptul său eminent în aceste regiuni și apartenența lor la imperiu. Clauza referitoare la acest punct este explicită: armistițiul încheiat cu Veneția nu îl obliga pe împărat să-i izgonească pe genovezi din teritoriile sale; în schimb, el se îndatora să garanteze securitatea atât a genovezilor cât și a venețienilor în Propontida și în Marea Neagră. Garant al păcii, împăratul se obliga să impună plata despăgubirilor cuvenite de către cei care ar fi provocat pierderi părții păgubite (Anexa 5). După ce i-a constrâns pe genovezii din Pera să accepte regimul unei vasalități stricte și după ce i-a reintrodus pe venețieni în echilibristica sa diplomatică, împăratul, care își reafirmase rolul de arbitru între cele două mari puteri maritime italiene, se putea considera eliberat cel puțin de una dintre clauzele cele mai apăsătoare ale tratatului de la Nymphaion. Clauza pontică a tratatului încheiat cu Veneția în 1268 părea destinată să se substituie clauzei pontice a tratatului încheiat cu Genova șapte ani mai devreme. Identică în esență, chiar dacă în formulare diferită, clauza consacra funcția împăratului de arbitru în Propontida și Marea Neagră. Ea re apare în

tratatele bizantino-venețiene din 1277 și 1285. Acest din urmă tratat a fost încheiat de împăratul Andronic II care, atât cât i-a stat în putință, a continuat politica tatălui său de echilibru între Genova și Veneția.

Aplicarea acestei politici a mers mână în mână cu efortul celor doi împărați de a îngradi atotputernicia genovezilor în Marea Neagră și de a recupera cât mai mult din prerogativele imperiale la Strâmători, abandonate prin tratatul de la Nymphaion.

La o dată imposibil de stabilit cu precizie, între 1271 și 1275, Mihail Paleologul a acordat unui favorit genovez, Manuele Zaccaria, dreptul de a exploata în exclusivitate alaiunul din regiunile pontice. Acest monopol nu numai că prejudicia interesele altor genovezi angajați în comerțul foarte lucrativ cu această marfă prețioasă, dar se și afla în contradicție absolută cu prevederile clauzei pontice a tratatului de la Nymphaion, care eliminase orice piedică din calea liberei circulații a genovezilor în bazinul pontic. Vasali ai împăratului, genovezii din Pera au fost nevoiți să se încline în fața hotărârii sale. Cei din Genova însă l-au înfruntat pe basileu. Un grup de genovezi curajoși din metropolă s-au îmbarcat pe un vas mare, au trecut prin Bosfor fără a-l saluta pe împărat, după cum o cerea o regulă instituită probabil de acesta însuși. Incidentul este revelator pentru opoziția ireconciliabilă între puterea imperială, care se străduia să-și rezerve dreptul eminent la Strâmători și în Marea Neagră, drept înstrăinat la Nymphaion, și hotărârea genovezilor de a-și apăra privilegiul câștigat în 1261.

În cele din urmă, îndrăzneala genovezilor a fost sancționată de Mihail Paleologul, care i-a surprins la înapoiere și i-a pedepsit crunt. De pe urma incidentului, autoritatea sa la Strâmători s-a consolidat, iar clauza pontică

a tratatului de la Nymphaion părea condamnată să cadă în desuetudine.

Nici genovezii din Pera nu s-au resemnat lesne cu statutul care le fusese impus de împărat, iar manifestarea nemulțumirii lor a declanșat incidente violente cu grecii și cu autoritățile imperiale. La o dată incertă, înainte însă de 1275, un grec a fost ucis de un genovez care își exprimase public speranța de a vedea din nou instaurat un împărat latin la Constantinopol. Împăratul a adoptat măsuri de represalii sub presiunea cărora genovezii din Pera s-au înclinat. Cu Genova, relațiile s-au încordat tot mai mult; negocierile pentru încheierea unui nou tratat, începute în 1272, nu s-au finalizat decât în 1275. Pentru a frânge rezistența împăratului, Genova a instituit un *devetum* – interdicție de comerț – împotriva Bizanțului, armă comercială care și-a dovedit și de această dată eficacitatea. La 25 octombrie 1275 s-a încheiat un nou tratat, care confirma validitatea celui din 1261. Tratatul excludea orice îndepărtare de la „jurământul sau convenția” încheiată între împărat și comuna Genova în 1261.

Nici acest tratat nu a eliminat durabil tensiunile din raporturile bizantino-genoveze. Consecvent cu politica de echilibru între Genova și Veneția, care îi permitea să reducă impactul presiunii genoveze și să-și reafirme autoritatea la Strâmtori și în Marea Neagră, Mihail Paleologul a negociat și a încheiat în 1277 un nou tratat cu Veneția, care reînnoia dreptul și obligația împăratului de a arbitra conflictele dintre genovezi și venețieni în Propontida și în bazinul pontic. Tratatul încheiat de Andronic II cu Veneția în 1285 a înregistrat momentul culminant al acestei politici. Rezemat pe acest tratat, noul împărat a înăsprit politica față de genovezi la Strâmtori. Echidistanța care a caracterizat politica lui Mihail

Paleologul în relațiile cu cele două puteri maritime părea să se impună durabil la Bosfor. Succes incontestabil al unei politici destinate să înregistreze în anii următori atât apogeul cât și eșecul ei final.

Irupția genovezilor în Marea Neagră. Reazemul și punctul de pornire al activității genovezilor în bazinul pontic s-a aflat la Pera, unde au fost instalați de Mihail VIII Paleologul după reconcilierea din 1267. Măsurile de precauție impuse de împărat în raporturile sale cu genovezii din Pera aveau să fie progresiv înlăturate în timpul domniei succesorului său Andronic II. În decurs de câteva decenii, așezarea genovezilor de la Bosfor avea să se emancipeze de cele mai grele restricții impuse de împăratul restaurator și să evolueze de la statutul de autonomie limitată la situația unei comune înzestrate cu atributele suveranității.

Cunoaștem doar în mică măsură evoluția așezării în secolul XIII. Actele instrumentate la Pera în primele decenii după 1261 oferă puține date în această privință; ele semnalează existența unei *loggia*, sediu al conducătorului comunității genoveze – *podestà* –, numit de metropolă, și al notarilor genovezi care redactau contractele încheiate de clienții lor. Registrul notarului Gabriele di Predono, care a instrumentat la Pera în 1281, semnalează locul unde se încheiau tranzacțiile comerciale, existența unei biserici catolice și a unui cimitir genovez – indiciu al permanentizării șederii unora dintre coloniștii la Pera –, tranzacțiile imobiliare – vânzări și cumpărări de case – încheiate în perimetrul cedat de împărat genovezilor sau în teritoriul rămas încă sub autoritate bizantină directă.

Întemeiați pe așezarea lor de la Bosfor și pe dreptul obținut de a circula liber prin Strâmători, genovezii au

exploatat năvalnic și masiv resursele comerciale ale Mării Negre, în toate direcțiile, fără reținere. Deși documentația acestei prime etape a hegemoniei lor comerciale pontice e relativ săracă, se pot totuși identifica principalele așezări pe care le-au frecventat, în care și-au desfășurat negoțul, și tendințele dominante ale activității lor.

Cronologia și condițiile instalării genovezilor în așezările pontice sunt puțin cunoscute. În general, sursele înregistrează mai mult sau mai puțin întâmplător prezența lor în aceste așezări; cunoaștem însă, în general, cadrul politic dominant în locurile unde s-au instalat.

În teritoriile recuperate de Bizanț, instalarea genovezilor a beneficiat de condițiile favorabile create de tratatul de la Nymphaion. În cazul Dunării de Jos, documentele genoveze precizează că așezarea principală a regiunii, Vicina, se afla în Imperiul Bizantin. Actele instrumentate în 1281 de notarul Gabriele di Predono semnaleză activitatea la Vicina a unor negustori genovezi și a altor negustori de proveniențe diferite. În decurs de aproape șase săptămâni (1 iulie-6 august) au fost încheiate douăzeci și șapte de contracte de comandită cu destinația Vicina, indiciu revelator pentru intensitatea activității desfășurate de genovezi și de asociații lor la Dunăre. Prosperitatea așezării, datorată în cea mai mare măsură intensului schimb de mărfuri desfășurat în regiunea Dunării de Jos, unde îndeplinea funcția de centru comercial principal, explică și poziția eminentă a titularului scaunului mitropolitan al Vicinei în ierarhia ecleziastică a Bizanțului și rosturile sale politice. Cât timp Bizanțul și-a menținut influența la Dunărea de Jos, până la mijlocul secolului XIV, Vicina a continuat să îndeplinească funcția de centru de comandă al comerțului

regiunii; și tot aici s-a aflat și centrul principal al activității genovezilor pe cursul inferior al Dunării.

Dintre așezările vest-pontice recuperate de Bizanț, Mesembria e singura în care prezența genoveză e atestată în secolul XIII.

În teritoriul direct controlat de Hoarda de Aur, genovezii au început prin a se instala în centrele comerciale existente. În Crimeea, prezența lor e atestată prima oară în 1274 la Soldaia (Sudac), vechi centru bizantin care, sub conducerea unor „arhoni” (*capitanei*) sau „sebaști”, pare a-și fi păstrat autonomia și în timpul dominației mongole. Genovezii au continuat să frecventeze acest centru în cursul secolului XIII și după ce și-au întemeiat o așezare proprie la nord de Soldaia, la Caffa, destinată unei extraordinare prosperități.

Caffa s-a dezvoltat pe teritoriul ocupat în antichitate de portul Theodosia, într-un golf situat pe țărmul răsăritean al Crimeii, unde se puteau adăposti numeroase vase. Data și împrejurările întemeierii coloniei nu sunt cunoscute. Ipotezele istoricilor în privința datei întemeierii oscilează între deceniul al șaptelea și al optulea al secolului XIII. În 1281 apare în izvoare un consul genovez la Caffa, indiciu al prezenței în așezare a unui grup relativ numeros de negustori liguri.

Mult timp s-a considerat, pe temeiul unei afirmații greșit înțelese a istoricului bizantin Nikephoros Gregoras, că genovezii s-au instalat la Caffa pe baza unui tratat încheiat cu hanul Hoardei de Aur, al cărui text s-ar fi pierdut ulterior. O cercetare recentă a stabilit însă că întemeierea Caffei genoveze a fost rodul unei inițiative individuale sau de grup și că, în faza începuturilor colonizării genoveze în Imperiul Mongol, nu au existat tratate de la stat la stat. Tradiția istoriografiei genoveze

atribuie întemeierea Caffei unui membru ai familiei Doria, *Baldus de Auria*. Mai probabilă pare tradiția care îl desemnează pe un vlăstar al altei familii, dell'Orto, fondator al orașului din Crimeea: ca răsplată a inițiativei sale, el ar fi obținut dreptul de a percepe în noua așezare un venit vamal (*kommerkion*). Tot o inițiativă particulară s-a aflat la originea unei așezări situate pe țărmul Mării de Azov, Zaccaria – numele unei ilustre familii de întreprinzători genovezi -, înregistrată pe o hartă de la începutul secolului XIV.

Oricum, în 1289, de când ne-a parvenit un grup mai consistent de informații referitoare la comerțul Caffei, așezarea era înfloritoare. Actele întocmite de notarul Lamberto di Sambuceto în acest an și altele din anul următor dezvăluie atât intensitatea activității comerciale a genovezilor la Caffa cât și aria foarte largă a legăturilor așezării în bazinul pontic – cu Pera, Maurocastrum, Trapezunt, Vatiza, Tana – și în Mediterana – cu Alexandria, Tripoli etc.

În 1289, Caffa devenise un centru atât de prosper încât negustorii și locuitorii genovezi ai așezării (*mercatores et burgenses*), incitați de consulul Paolino Doria, au luat inițiativa de a trimite în ajutorul orașului Tripoli, asediat de musulmanii din Egipt, trei galere înarmate pe socoteala lor. În ultimul deceniu al secolului XIII, Caffa devenise, potrivit unei surse venețiene mai târzii, unul dintre marile centre comerciale europene.

Tana, la vărsarea Donului în Marea Neagră, era frecventată intens în acești ani de genovezi. Curând după instalarea lor în Crimeea, genovezii au înțeles însemnătatea excepțională a acestui cap de linie al drumului continental, care asigura legătura cu Asia Centrală și cu Extremul Orient. Încă din 1269, în cursul

negocierilor de pace cu Veneția, a cărei revenire în Marea Neagră părea inevitabilă, ei s-au străduit să smulgă negociatorilor venețieni renunțarea la frecventarea Tanei și deci la contactul direct cu comerțul asiatic, funcție pe care înțelegeau să o rezerve așezării lor de la Caffa.

Primele indicii ale prezenței genoveze la cetatea Albă (*Maurocastrum, Moncastro*) datează din 1290; sursele semnaleză existența legăturii comerciale între Caffa și așezarea de la limanul Nistrului. Orașul se afla neîndoiește în aria de dominație a Hoardei de Aur, dar regimul așezării și condițiile instalării genovezilor în această fază timpurie nu ne sunt cunoscute.

Poziția cea mai importantă pe țărmul sudic al Mării Negre era Trapezuntul, punct de legătură între Oceanul Indian, respectiv Asia Centrală, și liniile comerciale pontice. Această legătură comercială a început să funcționeze intens după ce Trapezuntul a intrat în aria de hegemonie a statului mongol din Iran în vremea împăratului Ioan Comnenul (1282-1297). Folosind ocazia care li se oferea, genovezii s-au instalat în număr mare la Trapezunt; un act din 1290 menționează un „fost consul al genovezilor în imperiul Trapezuntului” în persoana lui Paolino Doria. Alt consul genovez în capitala Marilor Comneni a găzduit în 1292 o ambasadă engleză în drum spre curtea ilhanului. Genovezii s-au infiltrat și în structurile statului trapezuntin; în 1293, Niccolò Doria e amintit de un document în calitate de conducător al atelierului monetar imperial. La începutul secolului XIV e atestată o *loggia* în care se afla „curtea genovezilor”. Însemnătatea legăturii cu Golful Persic și Oceanul Indian prin Trapezunt a sporit mult după ce, în ultimul deceniu al secolului XIII, linia Lajazzo (Aias, în Armenia Mică, pe țărmul mediteranean al Asiei Mici) – Tabriz a fost tot mai

puternic amenințată de incursiunile trupelor egiptene. Încă înainte de instalarea lor la Trapezunt, genovezii sunt atestați documentar la Sinope, Aminsos (Samsun), Amastri (Samastro), Heracleea. La Vatiza, încă din 1274, e semnalată prezența unui grup de genovezi pentru care instrumenta notarul Federico di Piazzalunga.

Nici țărmlul caucazian nu a fost ignorat de genovezi în această fază timpurie a penetrației lor în bazinul pontic. La Sevastopol, unul dintre centrele comerțului de sclavi, ei apar la 1280, iar la *Faxium* (Batumi) în 1290.

Așadar, în decurs de câteva decenii, genovezii au explorat toate zonele și s-au instalat activ în cele mai multe centre ale țărmlului pontic ale căror funcții comerciale principale le-au preluat. Mai mult decât din numărul restrâns al actelor de notariat câte s-au păstrat din acea vreme, intensitatea activității genoveze și caracterul ei se constată din mărturiile unor contemporani, scrieri istorice, acte oficiale, corespondență etc.

Legătura stabilită între hinterlandul Mării Negre și Mediterana a fost neîndoielnic funcția principală a comerțului pontic genovez. Unele acte de notariat redactate la Genova reglementează raporturile stabilite între asociați care pregăteau acțiuni comerciale la Caffa și la Tabriz, în cazul din urmă prin Trapezunt. În 1288, potrivit analelor genoveze ale lui Jacopo Doria, galere ale negustorilor genovezi venind din Marea Neagră se îndreptau spre Tripoli cu mărfuri spre a le vinde. Un act din 1290 semnalează un transport de mărfuri de la Caffa la Alexandria. Aria de afaceri a unui negustor din Pera, pe nume Ansaldo Speziario, pare să fi cuprins în 1281 întregul bazin pontic de vreme ce el încredința unui procurator sarcina de a recupera toate creanțele și bunurile sale, revendicate sub diverse titluri, „cu acte sau fără acte”,

din Marea Neagră. Pe lângă afirmarea explicită a faptului că nu toate tranzacțiile și asocierile luau forma scrisă – e chiar probabil că acesta era cazul majorității operațiilor comerciale din bazinul pontic –, formula documentului amintit semnaleză multitudinea afacerilor în care se implicau concomitent genevezii și varietatea locurilor unde acestea se desfășurau.

Deși nu sunt disponibile date cifrice cu privire la genevezi și la vasele lor în bazinul pontic în această primă etapă a hegemoniei geneveze, este sigur că prezența lor în regiune a fost masivă. În 1277, pisanii, în conflict cu Genova, au pătruns în Marea Neagră pentru a-i lovi pe genevezi, care se aflau acolo, afirmă un izvor, „în număr mare” (*in magna quantitate*).

Genevezii nu s-au mulțumit însă cu împlinirea acestei funcții primordiale a comerțului pontic, legătura cu Mediterana. Ei s-au infiltrat cu succes și în relațiile interpontice, substituindu-se în măsură însemnată riveranilor în înfăptuirea schimburilor tradiționale între centrele comerciale ale regiunii. Acte relativ numeroase semnaleză transporturi interpontice realizate de genevezi: cereale și brânză transportate de la Caffa la Trapezunt; sare de la Caffa și Ciprico la Trapezunt; diverse mărfuri, în primul rând cereale, de la Caffa la Pera și Constantinopol. Generalizând aceste constatări, istoricul francez Michel Balard afirmă că, în vremea când Lamberto di Sambuceto instrumenta la Caffa (1289-1290), ansamblul regiunilor pontice se afla cuprins „în rețelele de afaceri ale genevezilor”.

Unul dintre veniturile cele mai însemnate produse de comerțul maritim era furnizat de transportul naval, prestație care asigură câștiguri mari – *navlu* sau *fret* - proprietarilor de vase, individuali sau în grup. Genevezii au manifestat tendința de a prelua integral transportul

maritim, nu numai al mărfurilor tranzacționate de proprii negustori, dar și al celorlalte puteri pontice, sigur al bizantinilor. Sesizat de faptul că genovezii îi sileau pe negustorii greci să părăsească navele imperiale și să-și transbordeze mărfurile pe propriile lor galere pentru a le smulge astfel contravaloarea transportului, patriarhul Grigore al Constantinopolului (1283-1289) a solicitat insistent autorităților imperiale să intervină în forță pentru a curma o situație devenită intolerabilă (Anexa 9).

Profiturile imense obținute de genovezi în condițiile de privilegiu sau chiar de cvasi-monopol impuse prin tratatul de la Nymphaion explică și intensitatea cu care au exploatat toate posibilitățile de câștig din comerțul pontic. Uluit, istoricul bizantin Gheorghios Pachymeres constată, la mai mult de un deceniu după instalarea genovezilor la Pera, că ei străbăteau apele Mării Negre și „în toiul iernii”, așadar în condiții deosebit de primejdioase, cu vasele lor numite *taride*. Mai mult decât atât, potrivit istoricului bizantin, masiva exploatare a comerțului pontic a răsturnat balanța de puteri – avuție și forțe navale – între Veneția și Genova în favoarea celei din urmă (Anexa 7). Într-adevăr, contemporanii au reținut faptul că, la trecerea dintre secolele XIII și XIV, Genova a atins nivelul cel mai ridicat al veniturilor ei vamale și al puterii sale navale. Această modificare a raportului de forțe – observă același Gheorghios Pachymeres – a survenit după ce, pe temeiul concesiilor lui Mihail Paleologul, genovezii au preluat efectiv stăpânirea asupra Mării Negre, în apele căreia puteau naviga liberi de orice restricții și obligații vamale. Constatarea istoricului bizantin explică îndârjirea desfășurată de genovezi în apărarea privilegiului obținut în 1261 din partea împăratului Mihail VIII Paleologul. Rezistența bizantină la presiunile genoveze a

scăzut considerabil în primii ani ai domniei lui Andronic II Paleologul (1282-1328), care, în incapacitate de a mai face față obligațiilor financiare ale imperiului, a hotărât să renunțe la flotă (Anexa 10).

Toate știrile converg spre constatarea că începuturile instalării genovezilor pe țărmurile pontice și exploatarea lor comercială s-au înfăptuit covârșitor prin inițiativa oamenilor de afaceri care s-au aventurat în Marea Neagră, nu din cea a Comunei Genova, care crease în 1261 prin tratatul de la Nymphaion cadrul favorabil pentru activitatea cetățenilor ei în regiune. Ceea ce nu înseamnă că în problemele majore, care țineau de statutul comercial al bazinului pontic, Genova nu a intervenit. Dimpotrivă, când un acord bizantino-venețian părea să anuleze clauzele pontice ale tratatului de la Nymphaion, când se întrevedea revenirea Veneției în Marea Neagră, Genova nu s-a resemnat cu această situație nouă, care părea inevitabilă, decât după ce a impus, în 1269, în cursul negocierilor de armistițiu cu rivala ei, o clauză limitativă, anume renunțarea explicită din partea venețienilor la navigația la Tana (*quod non iretur ad Tanam*) (Anexa 6). În imposibilitate de a menține integral privilegiul din 1261, genovezii s-au străduit și au reușit în această etapă să apere zona cea mai sensibilă a comerțului lor pontic, cea prin care se realiza legătura cu Asia Centrală și cu Extremul Orient. Acest țel fixat în 1269 de diplomația genoveză avea să rămână timp de aproape două secole una dintre constantele politicii pontice a Genovei în Marea Neagră.

Deși în proporții mult mai reduse decât genovezii, venețienii au participat și ei la comerțul pontic, după 1268, când au ratificat primul armistițiu încheiat cu Bizanțul. O listă de reclamații înaintată în 1278 la Bizanț de autoritățile Republicii Lagunelor care denunțau abuzurile vameșilor

greci (*kommerkiari*), semnaleză prezența negustorilor venețieni la Constantinopol, Anhalos, Mesembria, Soldaia, Caffa, Pavaropol (Ialta) și în general în spațiul dominat de Hoarda de Aur (*Gazaria*), precum și la Trapezunt, Heracleea Pontică etc.

Participarea negustorilor din Pisa la comerțul pontic e atestată, între altele, de existența unei așezări pe țărmul nordic al Mării de Azov cu denumirea de *Porto Pisano* (*Pixano*).

În încheierea cărții sale, numită și *Il Milione*, în care și-a depănat amintirile despre călătoria sa prin Asia și lunga sa ședere în China, Marco Polo adaugă câteva sumare observații despre Marea Neagră la sfârșitul secolului XIII. După ce se referă la informațiile anterior oferite în cartea sa cu privire la tătari și musulmani și „la alte țări”, celebrul explorator venețian explică tăcerea sa cu privire la Marea Neagră și la teritoriile riverane pe care le cunoștea foarte bine deoarece le frecventase. Dar, afirmă el, zona era atât de cunoscută cititorilor săi europeni, îndeosebi genevezi, pisani „și mulți alții”, încât i se părea de prisos să se oprească în scrierea sa asupra unor realități atât de larg cunoscute contemporanilor săi (Anexa 16).

În această vreme, Marea Neagră devenise „placa turnantă” a comerțului euro-asiatic.

Bibliografie:

M. Balard, *Les Génois en Crimée aux XIII-XIV^e siècles*, „Archeion Pontou”, 35, 1979, p.201-217; G. D. Balascef, *Împăratul Mihail VIII Paleologul și statul oguzilor pe țărmul Mării Negre*, Iași, 1940; Gh. I. Brătianu, *Recherches sur le commerce génois dans la mer Noire au XIII^e siècle*, Paris, 1929; Idem, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă. Contributions l'histoire de la domination byzantine et tatare et du commerce*

gênois sur le littoral roumain de la Mer Noire, Bucarest, 1935; C. Chapman, *Michel Paléologue restaurateur de l'Empire Byzantin (1261-1268)*, Paris, 1926; V. Ciocîltan, *Mongolii și Marea Neagră în secolele XIII-XIV. Contribuția Gînghishanizilor la transformarea bazinului pontic în placă turnantă a comerțului euro-asiatic*, București, 1998; Idem, *Enigme ale diplomatiei: primele tratate tătaro-genoveze*, „Studii și Materiale de Istorie Medie”, XVIII, 2000, p. 9-26; D. J. Geanakoplos, *Emperor Michael Paleologus and the West 1252-1282. A Study in Byzantine-Latin Relations*, Cambridge, 1989; A. Laiou, *Constantinople and the Latins. The Foreign Policy of Andronicus II, 1282-1328*, Cambridge Massashussets, 1972; Eadem, *Monopoly and privilege: the Byzantine reaction to the Genoese presence in the Black Sea*, în vol. *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna. Studi in onore di Geo Pistarino*, II, Genova, 1997, p.675-686; V. Laurent, *La domination byzantine aux Bouches du Danube sous Michel Paléologue*, „Revue historique du Sud-Est Européen”, 22, 1945, 184-188; Ș. Papacostea, *La première crise des rapports byzantino-gênois après Nymphaion. Le complot de Guglielmo Guercio*, „Revue Roumaine d'Histoire”, XXVII, 1988, 4, p. 339-350; Idem, *Bizanțul și Strâmtoarele sub primii Paleologi*, „Revista Istorică”, XI, 2000, 1-2, p. 5-16; G. Pistarino, *All'origine dei rapporti bulgaro-genovesi (1281-1290)*, în vol. *Genova e la Bulgaria nel Medio Evo*, Genova, 1984, p. 53-88 (Collana storica di fonti e studi, 42); E. Skrizinskaia, *Storia della Tana*, „Studi Veneziani” X, 1968, p. 3-45.

PRIMUL RĂZBOI AL STRĂMTORILOR (1294-1299)

Alungarea genovezilor din Acra și restaurația bizantină la Constantinopol au modificat considerabil datele comerțului eurasiatic și, prin impactul masiv al comerțului asupra sistemului de relații politice, au influențat nu mai puțin puternic evoluția relațiilor internaționale în Mediterana Răsăriteană, Marea Neagră și în spațiul asiatic cuprins în aria de dominație a Imperiului Mongol. Factorii de rivalitate comercială și de antagonism politic și-au intensificat acțiunea spre sfârșitul secolului XIII o dată cu dispariția ultimelor poziții cruciate din Palestina și cu exacerbarea concurenței pentru bazinul pontic. În conjunctura creată de această evoluție, rivalitatea comercială veneto-genoveză a degenerat în conflict armat, declanșând Primul Război al Strămtorilor.

Pierderea ultimelor poziții cruciate în Palestina; căutarea unor noi soluții pentru comerțul intercontinental. Încercările Hanatului Mongol din Iran de a-și deschide drumul spre Mediterana și tendința Genovei de a folosi acest prilej pentru a stabili o legătură mai avantajoasă cu sursele produselor asiatice au provocat reacția noilor conducători ai Egiptului, mamelucii, și, pe cale de consecință, au accelerat sfârșitul ultimelor poziții ale Occidentului pe țărmul răsăritean al Mediteranei. În 1285, după asalturi repetate împotriva regatului Armeniei Mici din sud-vestul Anatóliei, poartă a statului mongol din Iran la Mediterana, trupele sultanului Qalawun al Egiptului

impun regelui Leon III recunoașterea suzeranității egiptene, periclitând astfel însemnata legătură comercială dintre puterile maritime italiene și interiorul continentului asiatic care trecea prin portul armean Aias (Lajazzo). Incercarea amiralului genovez Benedetto Zaccaria, instalat la Tripoli în 1288, de a restabili legătura comercială cu Iranul prin Armenia Mică a dezlănțuit riposta viguroasă a sultanului din Cairo. În aprilie 1289, trupele sale au asaltat și cucerit orașul Tripoli. Doi ani mai târziu, în 1291, desăvârșindu-și acțiunea de recuperare pe țărmul palestinian, mamelucii cuceresc orașul Acra. Evenimentul a încheiat paranteza prezenței cruciaților în Palestina și Siria deschisă două secole mai devreme. În urma acestei evoluții se impunea aflarea unor noi soluții în problema comerțului eurasiatic.

Fără a fi debransată din rețelele comerțului internațional, ruta armeană era grav periclitată de asalturile repetate ale trupelor sultanului. Unul dintre cei mai experimentați istorici și teoreticieni ai cruciadei și ai conexiunii cruciadă-comerț internațional, la trecerea dintre secolele XIII și XIV, Marino Sanudo cel Bătrân, a explicat în marele său tratat închinat cruciadei rostul atacurilor frecvente întreprinse de oștile sultanului împotriva regatului Armeniei Mici dintre care principalul era deturnarea dinspre Armenia spre Egipt „... a marelui flux al neguțătorilor” (Marino Sanuto, *Liber secretorum fidelium Crucis*, Hanovra, 1617, p. 7; ediția fotografică apărută la Ierusalim, 1972). Drumul care străbătea Armenia Mică a rămas o legătură constantă cu Asia Centrală și Oceanul Indian prin Golful Persic, dar insecuritatea sa i-a determinat pe genovezi să caute și alte itinerarii spre aceleași ținuturi.

În 1291, în vreme ce oștile sultanului luau cu asalt ultimele poziții ale cruciaților din Țara Sfântă, pentru a înlătura orice posibilitate de cooperare între mongoli și cruciați, două galere genoveze, echipate de frații Ugolino și Vadino Vivaldi, străbăteau strâmtoarea Gibraltar în căutarea unei noi căi navale spre Oceanul Indian (Anexa 13). Cam în aceiași vreme, un grup de genovezi construia o flotă în Golful Persic pentru a intercepta traficul între Oceanul Indian și Egipt și pentru a deturna spre teritoriile ilhanului din Iran și spre rutele sale comerciale produsele din Oceanul Indian (Anexa 12).

Urmele fraților Vivaldi s-au pierdut în imensitatea oceanului iar încercarea lor, care a anticipat cu două secole progresele navigației și ale comerțului mondial, a rămas fără rezultat. Genovezii din Golful Persic a căror inițiativă a fost subminată de certuri politice – proiectare îndepărtată a luptelor facțiunilor din Genova – și-au ratat și ei țelul, cel puțin în viitorul imediat. Și totuși, în ciuda acestor eșecuri multiple, Genova și-a atins scopul fundamental în anii următori. Spre sfârșitul secolului XIII, drumul Ilhanatului, care vehicula în cantități din ce în ce mai mari produsele orientale spre Marea Neagră și Mediterana, a devenit o mare realitate a comerțului internațional, în detrimentul drumului controlat de sultanii din Cairo, chiar dacă aceștia au reușit să rețină o parte din funcția de intermediar în schimburile comerciale eurasiatice. Deturnarea de către genovezi a fluxului spițeriilor și al mătășii spre Lajazzo și spre Marea Neagră a avut vaste consecințe comerciale și politice.

Dintre cele trei puncte terminus ale drumurilor mongole, două se aflau pe țărmurile Mării Negre iar al treilea în regatul Armeniei Mici, la Lajazzo. Amenințarea permanentă care apăsa asupra acestuia din urmă din partea

sultanilor din Cairo a sporit încă în calculele negustorilor mediteraneeni însemnătatea bazinului pontic, care le oferea posibilitatea unei legături directe cu lumea asiatică

Dintre talasocrațiile vremii, Genova era cea mai bine situată pentru a trage cele mai mari beneficii de pe urma acestei noi situații geopolitice a Mării Negre, situație la constituirea căreia avusese o parte însemnată după 1261. Bineînțeles, Republica Ligură nu a lăsat să-i scape șansa extraordinară pe care i-a oferit-o evoluția conjuncturii internaționale.

Punctele de contact în Marea Neagră între liniile navale și cele terestre ale comerțului eurasiatic erau, la sfârșitul secolului XIII, Caffa – principala legătură cu Imperiul Hoardei de Aur și cu Extremul Orient – și Trapezunt, debușeul pontic al Ilhanatului Persiei. Ambele au funcționat din plin în această vreme, segmentul maritim fiind acaparat covârșitor de genovezi.

În termeni și mai stringenți decât pentru Genova se înfățișa problema legăturii comerciale cu Asia pentru Veneția în urma pierderii poziției cheie de la Acra. Întrucât drumul Atlanticului, explorat de genovezi, zadarnic dealtminteri, nu era o soluție accesibilă venețienilor, singurele soluții realiste pentru comerțul lor oriental erau legătura prin Marea Neagră și prin Armenia Mică, așadar prin teritoriile dominate de mongoli, care ofereau negustorilor condiții mult mai avantajoase decât cele din porturile controlate de Egipt. Posibilitatea de a pătrunde în interiorul Asiei, de a ajunge la sursele mărfurilor orientale și de a le achiziționa la prețuri mult inferioare celor impuse de intermediarii islamici în centrele de comerț din Mediterana Răsăriteană dominate de sultanii din Cairo constituia pentru negustorii creștini principalul avantaj al stabilirii legăturii directe cu interiorul continentului asiatic.

După 1291, accesul la centrele pontice și mediteraneene prin care se realiza această legătură a devenit esențial pentru Veneția. Numai că, în efortul de a-și asigura accesul liber la aceste centre și, prin ele, la drumurile comerțului asiatic, Veneția avea să se lovească de opoziția îndârjită a Genovei.

Mult agravată în ultimul deceniu al secolului XIII, ciocnirea de interese legate de exploatarea drumurilor eurasiatice a declanșat cel dintâi dintre cele trei mari războaie ale Strâmtoarelor în cursul cărora Veneția și Genova s-au înfruntat pentru comerțul pontic.

Veneția în Marea Neagră. Încă din 1285, când a încheiat un nou tratat cu Bizanțul, Veneția și-a manifestat intenția, mai puternic decât în trecut, de a participa la comerțul pontic în condiții de egalitate cu Genova. Spre deosebire de precedentele tratate bizantino-venețiene, cel din 1285 a instituit un armistițiu nu de cinci ci de zece ani, interval suficient pentru a crea condițiile necesare desfășurării unei activități de amploare. Garanțiile oferite de Bizanț împotriva unor eventuale și probabile agresiuni genoveze păreau să consolideze cadrul de securitate necesar desfășurării comerțului venețian în Marea Neagră. Abia acum, în 1285, în urma încheierii noului tratat cu Bizanțul, Veneția a îndrăznit să încerce, cu șanse de succes, să înființeze în Marea Neagră așezări comerciale proprii, cadru instituțional ideal pentru o activitate autonomă și de proporții însemnate.

De îndată ce s-a aflat în posesia tratatului, Veneția a și început să exploateze perspectivele favorabile pe care i le deschidea. Intr-adevăr, la numai o lună după semnarea tratatului de către Andronic II (15 iunie 1285), Senatul venețian acorda negustorilor săi dreptul de a frecventa

Imperiul Bizantin și Marea Neagră. Un an mai târziu, afluența mărfurilor importate din România și de la Alexandria era atât de mare încât autoritățile venețiene s-au văzut silite să sporească numărul funcționarilor însărcinați să verifice încărcătura vaselor. Afacerile erau atât de prospere în Marea Neagră, cel puțin în teritoriile Hoardei de Aur, încât în 1287 sau 1288, cel mai târziu, Veneția s-a hotărât să numească un consul la Soldaia pentru întreaga *Gazaria*, denumire care desemnează Crimeea în sens restrâns și teritoriul Hoardei de Aur în sens larg. Fără îndoială, instalarea venețienilor în Crimeea a fost precedată de un acord cu Hoarda de Aur, dar privilegiul mongol care stabilea condițiile comerțului venețian în regiune nu s-a păstrat. Sigur este însă că, datorită condițiilor favorabile care le fuseseră create, negustorii venețieni au frecventat tot mai insistent porturile Mării Negre în căutarea nu numai a produselor locale dar și a mărfurilor orientale vehiculate spre bazinul pontic pe drumurile continentale. Câțiva ani după pătrunderea lor în nordul mării, venețienii sunt semnați și la Trapezunt, unde au avut loc și primele ciocniri de interese între ei și genevezi, instalați înaintea lor în oraș.

Infiltrarea venețienilor în comerțul pontic, crearea unui consulat venețian la Soldaia și perspectiva unei concurențe de mari proporții, îndeosebi pe drumurile asiatice controlate de Hoarda de Aur, era o primejdie prea gravă pentru genevezi pentru a rămâne fără răspuns. Douăzeci de ani mai devreme, Genova făcuse față unei primejdii asemănătoare când a impus Veneției interdicția de navigație la Tana, obiectiv major al politicii pontice a genevezilor până târziu în cursul secolului XIV și factor declanșator al unor noi conflagrații între cele două republici maritime italiene. Reacția energetică a Genovei

împotriva concurenței venețiene amenințătoare în Marea Neagră după 1285, primejdie la care s-a adăugat atitudinea mai intransigentă a autorităților bizantine față de genezezi, a precipitat cursa spre războiul care a opus cele două talasocrații rivale la sfârșitul secolului XIII.

Războiul genezezo-venețian: de la bătălia de la Lajazzo la pacea de la Milano (1293-1299). Pierderea Acrei în a grăbit o evoluție ale cărei începuturi s-au aflat în deceniul precedent. Atracția exercitată de Marea Neagră, avantajele pe care le oferea oamenilor de afaceri contactul direct cu locurile de proveniență ale produselor orientale, atât cele din Orientul Mijlociu cât și cele din Extremul Orient, posibilitatea de a reduce pe această cale prețurile de achiziție ale acestor mărfuri și de a spori considerabil profitul rezultat din comerțul oriental, au intensificat presiunea venețiană în bazinul pontic, care tindea să devină principala legătură comercială între Orient și Occident; pe cale de consecință, riscurile unui nou conflict venețiano-genez au crescut considerabil. Prima mare confruntare armată între cele două puteri maritime italiene pentru comerțul pontic a fost urmarea vastei restructurări a sistemului de relații comerciale intercontinentale, urmare a recuceririi întregului țărm răsăritean al Mediteranei de către egipteni.

În chiar anul cuceririi orașului Acre de trupele sultanului și în anul următor, informațiile cu privire la navigație și comerțul venețian în teritoriile Hoardei de Aur se înmulțesc. Între 5 și 17 ianuarie 1292, senatul venețian a emis un șir de hotărâri prin care a autorizat achiziționarea liberă din *Romania* (= Imperiul Bizantin) și din Marea Neagră a produselor Levantului. Intensificarea activității comerciale a fost însoțită în nordul bazinului pontic de

acțiuni diplomatice. La 10 aprilie 1292, senatul a hotărât să trimită o solie „împăratului Nohai” (*ad imperatorem Noga*). În caz de reușită, nobilul venețian care se afla în fruntea soliei urma să se instaleze pe termen de patru ani în calitate de consul în teritoriile dominate de Nogai. Inițiativa senatului e indiciul unui proiect de a instala un centru comercial venețian în această zonă. La începutul anului 1293, senatul a autorizat funcționarea unui consul în *Gazaria*. Și la Trapezunt se semnalează prezența venețienilor în ultimii ani ai secolului XIII. În același timp s-a extins comerțul venețian la Lajazzo. Negoțul Republicii Lagunelor tindea să-și deschidă în forță drumul spre punctele sensibile ale comerțului genovez.

Evoluția spre război era inevitabilă. Vasele venețiene și cele genoveze s-au înfruntat în vara anului 1293 în largul orașului Coron din sudul Peloponezului, semn al tensiunii acute în raporturile dintre cele două republici comerciale. În aceeași vreme, vasele venețiene au atacat pozițiile genoveze în Cipru și Armenia Mică. Încercările de aplanare a conflictului desfășurate în cursul aceluiași an și la începutul anului următor au eșuat din pricina refuzului categoric al Genovei de a accepta instalarea emporiilor venețiene în teritoriile Hoardei de Aur. Eșecul ultimei tentative, cu caracter ultimativ, a Genovei la Veneția a fost urmată de declarația de război. Pentru a-și apăra pozițiile pontice, Genova a trimis o misiune diplomatică la Constantinopol sub conducerea amiralului Nicollò Spinola, susținut de o puternică flotă. Amenințarea genoveză l-a silit pe împăratul Andronic II Paleologul să restaureze alianța cu Genova, în condițiile tratatului de la Nymphaion, act care însemna anularea legăturii cu Veneția.

În vreme ce trimisul Genovei negocia la Constantinopol, flota venețiană a atacat din nou pozițiile genoveze în Mediterana Orientală. Schimbând funcția de diplomat cu cea de comandant naval, Spinola s-a îndreptat, în fruntea flotei sale, spre zona în care se afla flota venețiană. La 29 mai 1294, în largul țărmului armean, în dreptul așezării genoveze de la Lajazzo, navele amiralului Spinola au obținut o victorie răsunătoare asupra celor venețiene.

Înfrântă în Mediterana, Veneția a mutat teatrul operațiilor la Strâmțori și în Marea Neagră. La 22 iulie 1296, flota venețiană, sub conducerea lui Ruggiero Morosini, a atacat și incendiat Pera. Au urmat represalii antivenețiene la Constantinopol din partea împăratului și a genovezilor. Sub comanda lui Giovanni Soranzo, douăzeci și cinci de nave venețiene au pătruns în Marea Neagră, au capturat galera de pază instalată de genovezi la Bosfor și au atacat vasele și pozițiile genoveze. Ținta principală a expediției lui Soranzo era Caffa, unde, potrivit unei cronici venețiene, se aflau concentrate „toate mărfurile și întreaga avuție a genovezilor” [Gian Jacopo Caroldo, cronică venețiană inedită, apud R. J. Loenertz, *Menego Schiavo, esclave, corsaire, seigneur d'Ios (1296-1310)*, "Studi veneziani", 9, 1967, p. 315-338]. După alte înfruntări neconcludente, în 1296 și 1297, a avut loc la 7 septembrie 1298 în Marea Adriatică, în largul insulei Curzola (*Korčula*), bătălia care a pus capăt înfruntării armate. Flota genoveză a câștigat o bătălie decisivă, capturând o mare parte a vaselor venețiene și, odată cu acestea, 7000 de prizonieri între care și Marco Polo.

În Hoarda de Aur, conflictul genovezo-venețian s-a grefat pe antagonismul dintre emirul Nohai și hanul Tokta pe care cel dintâi îl înălțase la conducerea imperiului.

Hotărârea celui din urmă de a ieși de sub tutela protectorului său a declanșat ostilitățile. Îvingător al lui Tokta în 1296, Nohai a hotărât să-și subordoneze Crimeea, intenție căreia genovezii i s-au opus. Caffa a refuzat să se supună ordinelor lui Nohai; potrivit unei cronici egiptene, genovezii din Caffa l-au ucis pe nepotul lui Nohai, mandat de acesta în Crimeea pentru a percepe veniturile la care pretindea că avea dreptul. Spre sfârșitul anului 1298 – nu departe în timp de înfruntarea navală de la Curzola – o oaste trimisă de Nohai în Crimeea a devastat și incendiat Caffa. Situația genovezilor în *Gazaria* părea compromisă. Doar răsturnarea situației în 1299, când Tokta l-a înfrânt și ucis pe Nohai cu prilejul unei noi înfruntări, le-a permis genovezilor să reia activitatea la Caffa.

La 25 mai 1299, la Milano, Veneția și Genova au încheiat pacea. În Marea Neagră, Genova și-a impus punctul de vedere. Cronicarul florentin Giovanni Villani susține în opera sa că la Milano venețienii au asumat angajamentul de a nu naviga cu galere înarmate timp de treisprezece ani în apele Mării Negre și în Mediterana Orientală, clauză care nu apare în textul oficial al tratatului. Afirmația cronicarului florentin pare contrazisă de faptul că în 1302, Veneția a hotărât din nou să-și trimită vasele în bazinul pontic. Și totuși e sigur că la Milano, Veneția a acceptat să-și limiteze comerțul în regiune (Anexa 15).

Vreme îndelungată după 1299, Veneția nu a încercat să instituie un emporiu propriu în Marea Neagră. Abia douăzeci de ani mai târziu a înființat unul la Trapezunt, urmat zece ani mai târziu de o inițiativă asemănătoare în teritoriile Hoardei de Aur. Constatare care confirmă afirmația lui Villani. Alte surse menționează faptul că la Milano, Veneția se angajase să limiteze la două

numărul vaselor încuviințate să navigheze anual în Marea Neagră. Când în 1307, în perspectiva unei noi cruciade de restaurare a Imperiului Latin la Constantinopol, inițiativă la care se asociase, Veneția a trimis douăsprezece vase în Marea Neagră, la Genova războiul era considerat inevitabil. Abandonarea proiectului de cruciadă împotriva Bizanțului a silit Veneția să renunțe la agresivitate în bazinul pontic și să respecte acordurile din 1299.

Condițiile păcii genovezo-venețiene au fost hotărât favorabile Genovei. Chiar dacă Veneția nu a fost definitiv exclusă din bazinul pontic, chiar dacă nu a reînnoit renunțarea la navigația la Tana cu titlu definitiv, Genova și-a asigurat prin pacea de la Milano un răgaz suficient din partea Republicii Lagunelor, care și-a suspendat timp de aproximativ două decenii efortul de instalare a unor așezări pe țărmurile Mării Negre. La Strâmtori și în zonele comerciale cele mai însemnate ale bazinului pontic, genovezii și-au consolidat considerabil poziția. Oferind Genovei posibilitatea de a organiza pe baze mai riguroase comerțul ei în Marea Neagră și de a impune reguli noi partenerilor ei pontici, pacea de la Milano a inaugurat o nouă etapă a istoriei Mării Negre în vremea latinocrației.

Bibliografie:

G. I. Brătianu, *Les origines de la guerre de Curzola (1294-1299) entre Gênes et Venise*, în vol. *Mélanges d'histoire générale*, I, Cluj, 1927, p. 87-100; A. Laiou, *Constantinople and the Latins. The Foreign Policy of Andronicus II 1282-1328*, Cambridge Massashusets, 1972; R. J. Loenertz, *Menego Schiavo, esclave, corsaire, seigneur d'Ios (1296-1310)*, „Studi Veneziani”, 9, 1967, p. 315-338; C. Manfroni, *Relazioni di Genova con Venezia dal 1270 al 1290, con documenti inediti tratti dall'Archivio di Stato di Venezia*, „Giornale storico e

letterario della Liguria”, II, 1901, 10-12, p. 361-401;
Ș. Papacostea, *Gênes, Venise et la Mer Noire à la fin du XIII^e siècle*, „Revue roumaine d'histoire”, 29, 1990, 3-4, p. 211-236;
G. Pistarino, *Genova medievale tra Oriente e Occidente*, „Rivista storica italiana”, 81, 1969, 1, p. 44-73.

VIII

HEGEMONIA GENOVEZĂ CONSOLIDATĂ REVENIREA VENEȚIEI ÎN MAREA NEAGRĂ (1299-1333)

Genova a folosit din plin răgazul obținut prin pacea de la Milano pentru a-și consolida pozițiile pontice și a le face apte să reziste vechilor și noilor adversități suscitade de hegemonismul ei comercial. Vârsta de aur, cea a exploatării fără concurențe majore, inaugurată de tratatul de la Nymphaion, s-a încheiat în urma Primului Război al Strâmtoarelor. Noua fază, care se anunța mult mai dificilă, pentru că, după scurgerea intervalului de grație stabilit de negociatorii tratatului de la Milano, avea să introducă durabil în Marea Neagră forța comercială și navală a Veneției, impunea măsuri corespunzătoare primejdiilor previzibile. Intervalul de timp dintre tratatul de la Nymphaion și pacea de la Milano a fost dominat în activitatea genovezilor în Marea Neagră de inițiativa individuală liberă, tumultuoasă și chiar anarhică. Noua situație creată de pacea de la Milano a impus intervenția metropolei atât pentru protejarea activității supușilor ei cât și pentru înlăturarea inconvenientelor serioase provocate nu rareori de inițiativele spontane și necontrolate ale acestora. În acest scop, autoritățile din Genova au creat o instituție specială pentru organizarea și supravegherea comerțului pontic. Una dintre inițiativele cele mai însemnate în această etapă a fost fortificarea principalelor centre comerciale genoveze, adăpost pentru locuitorii lor și bază de afirmare a intereselor comerțului genovez în ansamblul său. Poziția de forță a genovezilor în bazinul

pontic s-a consolidat considerabil în urma aplicării acestor inițiative.

Veneția s-a resemnat greu cu clauzele tratatului de la Milano, care i-au îngrădit considerabil accesul la comerțul pontic, chiar dacă numai pe termen limitat. Încercările ei de a pătrunde în forță în Marea Neagră înainte de termenul fixat de tratatul de pace din 1299 s-au lovit de rezistența genovezilor și au eșuat. Abia două decenii după această dată, venețienii își constituie centre comerciale proprii în câteva dintre cele mai însemnate orașe pontice. După Constantinopol și Trapezunt a urmat crearea unui emporiu propriu în nordul Mării Negre, cu asentimentul Hoardei de Aur, la începutul celui de al patrulea deceniu al secolului XIV. Revenirea venețienilor în acest spațiu pe care Genova tindea să și-l rezerve în exclusivitate s-a aflat la originea unei noi înfruntări militare veneto-genoveze la mijlocul secolului.

Consolidarea hegemoniei genoveze. Pacea de la Milano a lăsat genovezilor răgazul necesar pentru a-și întări pozițiile pontice, îndeosebi în cele trei centre dominante ale comerțului regiunii: Pera, Caffa și Trapezunt.

Autonomia așezării genoveze de la Pera s-a extins pe măsura declinului puterii bizantine. Readus de războiul veneto-genovez la condițiile tratatului de la Nymphaion, Bizanțul a suferit noi grele încercări după încheierea păcii din 1299, care au sporit dependența sa de protecția genoveză, silindu-l la noi concesii în favoarea aliatului său. În vara anului 1302, Veneția a organizat o mare expediție navală la Constantinopol, represalii pentru pierderile suferite în timpul războiului în teritoriile bizantine, pierderi atribuite autorităților imperiale. Departe de a se atenua,

primejdia venețiană a sporit pentru Bizanț în anii următori. Deloc resemnată cu noua situație creată la Strâmtori prin pacea de la Milano, Veneția a reactualizat ideea restaurării Imperiului Latin, proiect care a cunoscut o puternică revigorare în primul deceniu al secolului XIV. Primejdia cruciadei a sporit ca urmare a prezenței în imperiu a unei însemnate unități de mercenari catalani. Amenințat în Asia Mică de emirii turci, care și-au extins dominația în detrimentul stăpânirilor sale, Andronic II a făcut apel la Compania Catalană care luase parte în anii precedenți la luptele dintre aragonezi și francezi în sudul Italiei. Încheierea păcii în 1302 între cele două tabere i-a lăsat pe mercenarii catalani fără întrebuințare. Chemați în ajutorul său de Andronic II, catalanii au răspuns pozitiv. Dar, contrar așteptării împăratului, remediul la care a apelat nu a făcut decât să agraveze răul. După eșecul acțiunii lor în Asia Mică, mercenarii catalani au devenit un factor de instabilitate pentru Bizanț și, mai grav încă, un posibil aliat al cruciadei antibizantine în curs de pregătire în 1305-1307. Amenințat de turci, venețieni, catalani și de forțele favorabile cruciadei, Bizanțul nu a avut altă soluție decât să consolideze legătura cu Genova al cărei interes fundamental cerea salvagardarea imperiului, devenit tot mai dependent de protecția sa. Genova a răspuns la apelul Bizanțului. Cu concurs genovez, primejdia catalană a fost îndepărtată (1305-1308), în vreme ce proiectele de cruciadă s-au îpotmolit. Dar prețul concursului genovez a fost pe măsura serviciilor prestate : Bizanțul a fost silit să facă noi concesii substanțiale aliaților săi.

Manifestarea cea mai timpurie a noii politici genoveze se constată la Pera, poziție însemnată la Strâmtori, de unde putea fi controlată legătura cu Marea Neagră. Favorizată de rezultatul războiului cu Veneția și

de declinul accelerat al puterii bizantine, Genova și-a consolidat sistematic poziția de la Pera, atât prin extindere teritorială și fortificații, cât și sub raport comercial. Treptat, Pera a evoluat de la statutul de autonomie strict controlată, impus de Mihail VIII Paleologul, la situația de cvasi-suveranitate, evoluție parcursă în mai puțin de două decenii după încheierea păcii de la Milano. În martie 1304, împăratul Andronic II Paleologul, amenințat de forțele externe ostile, a făcut genovezilor substanțiale concesii, înscrise într-un nou privilegiu. Teritoriul acordat oaspeților săi în secolul precedent a fost mult extins, indiciu al prosperității coloniei de la Bosfor și al perspectivelor ei de dezvoltare. Pe deasupra, privilegiul imperial le-a acordat genovezilor dreptul de a-și dezvolta așezarea prin construcții de interes public, de a-și fortifica locuințele și chiar de a înconjura teritoriul concedat cu un șanț, etapă însemnată a afirmării autonomiei. Interdicția de a construi un zid de apărare în jurul așezării (*preter murum castris*), explicit înscrisă în privilegiul imperial, nu avea să reziste vreme îndelungată față cu rapida consolidare a puterii genoveze la Strâmtori și în Marea Neagră. Și statutul juridic al genovezilor în imperiul bizantin s-a înălțat în urma renunțării formale din partea împăratului de a mai lua vasali din rândurile lor și de a-i sustrage pe această cale autorităților din Pera. Din punct de vedere comercial, actul imperial din 1304 a întărit toate privilegiile anterioare ale genovezilor – *libertates sine impedimento* –, inclusiv cel de a dispune de unități ponderale proprii; deosebit de însemnată era renunțarea la dreptul de a-i supune fiscalității imperiale pe locuitorii așezării. E drept că privilegiul interzicea comunei să ia sub protecție supuși străini, dar interdicția avea să cadă în desuetudine în scurt timp, dată fiind hotărârea genovezilor de a maximiza

profitul realizat prin situația preponderentă pe care și-au asigurat-o la Strâmtori. În fapt, întemeiați pe poziția de forță câștigată la trecerea dintre secolele XIII și XIV, ei s-au străduit și au reușit să atragă tot mai mult la Pera grosul fluxului de mărfuri din și spre Marea Neagră.

Raportul consolidat cu Bizanțul a determinat Genova să promulge în 1304 statutul Perei – *Magnum Volumen Peyre* –, elaborat încă din 1300, eveniment care a marcat puternic regimul autonom al așezării. În temeiul acestei legiuiri, de altminteri o copie fidelă a regimului juridic al Genovei, așezările genoveze din Marea Neagră, cu excepția celei de la Caffa, au fost subordonate autorităților din Pera.

Silit de împrejurări și de slăbiciunea sa progresivă, Bizanțul a făcut noi concesii genovezilor sau a acceptat tacit încălcările din ce în ce mai îndrăznețe de către aceștia a acordurilor încheiate. Încercările repetate ale imperiului în declin de a îngădi acaparările legale sau abuzive ale oaspeților ei de la Pera s-au dovedit zadarnice.

Însuflețită de succesul obținut la Pera, consolidat pas cu pas după 1299, Genova s-a considerat îndreptățită să extindă la ansamblul Mării Negre statutul privilegiat smuls bizantinilor la Bosfor. Regimul comerțului pontic urma, așadar, să se alinieze celui al centrului de comandă de la Pera și împreună să constituie cadrul de forță al hegemoniei genoveze în regiune. Concepția conducerii din Genova în această privință se deduce lesne din titulatura noului ei reprezentant la Pera, Gavino Tartaro, numit în 1300, așadar îndată după încheierea păcii de la Milano, în funcția de „vicar din partea Comunei Genova în tot Imperiul Romaniei și în Marea Neagră”. Înființarea acestei instituții e primul indiciu al intenției Genovei de a extinde la ansamblul comerțului pontic regimul privilegiat impus

la Pera și în general în Imperiul Bizantin. Componentele principale ale hegemoniei comerciale genoveze în curs de instaurare erau, ca și la Pera, de o parte regimul vamal preferențial, dacă nu chiar scutirea totală de vamă, avantaj care sporea considerabil profitul comercial și consolida poziția centrului propriu în detrimentul așezărilor concurente, iar de altă parte înălțarea fortificațiilor, garanție a siguranței propriilor negustori împotriva adversarilor lor. Din acest cadru esențial decurgeau o serie de alte avantaje.

Principalele tensiuni și conflicte politice generate de noua politică genoveză sunt semnalate la Caffa și la Trapezunt, care, împreună cu Pera, erau punctele nodale ale marelui comerț pontic.

În imperiul Hoardei de Aur tensiunile s-au acumulat între agenții hanului de la Sarai și genovezi ca urmare a „numeroaselor acte de trufie” comise de cei din urmă, potrivit aprecierii unei cronică genoveze. Trufia denunțată în termeni vagi de cronică era, de fapt, manifestarea în multiple feluri a noii politici pontice a metropolei și a reprezentanților ei la fața locului. La loc de frunte între aceste acte de „trufie” s-a aflat desigur pretenția de a fortifica așezarea de la Caffa și chiar fortificarea efectivă a acesteia ca act unilateral, de forță, fără învoirea hanului în funcție, Tokta (1291-1312). Când a luat hotărârea de a înfrunta această semeție, Tokta a dispus arestarea tuturor genovezilor din „tot imperiul” său și a trimis în 1307 o oaste numeroasă pentru a cuceri Caffa, ceea ce s-a și întâmplat dar numai după opt luni de asediu. Amploarea mijloacelor folosite pentru cucerirea Caffei și durata asediului confirmă existența la această dată a unor puternice fortificații a căror înălțare a avut loc în anii precedenți. Înțelegând urmările negative pentru

puterea sa a instalării acestei fortificații genoveze pe teritoriul imperiului său, hanul Tokta a reacționat viguros și a reușit să înlătore primejdia; nu însă pentru mult timp. După ce au părăsit Caffa, căreia i-au dat foc, genovezii au supus Hoarda de Aur la greua încercare a boicotului comercial – *devetum* – lipsind-o de una dintre principalele ei surse de venituri și slăbindu-i pe această cale puterea de rezistență. În 1313, o dată cu înscăunarea unui nou han, Özbek (1313-1341), Hoarda de Aur a capitulat. Noul han nu numai că a permis genovezilor să revină la Caffa, dar le-a acordat și dreptul de a fortifica așezarea. La Caffa ca și la Pera s-au pus astfel bazele evoluției de la autonomie la suveranitate. Anii următori aveau să înregistreze cea mai strălucită realizare a acestei tendințe.

O evoluție similară se constată și la Trapezunt. Cronologia evenimentelor e nesigură dar sensul lor e clar. Foarte probabil în 1304, încurajați și aici de succesul, expres invocat, al celor din Pera, genovezii i-au cerut împăratului Alexios II Comnenul (1297-1330), între altele, să renunțe la controlul exercitat asupra activităților comerciale ale oamenilor lor de afaceri, să-i scutească de dări – în primul rând, desigur, de taxele vamale - și să nu le mai pretindă manifestarea formală a dependenței. Refuzați categoric de împărat, genovezii din Trapezunt au părăsit orașul, conform dispozițiilor primite. A urmat o perioadă de înfruntări al căror epizod cel mai sigur documentat e expediția comună întreprinsă în 1313 de Trapezunt și de turcii din Sinope în Crimeea, la Caffa, care însă a rezistat asaltului. După negocieri prelungite în anii 1314-1316, un tratat de pace, încheiat la Erzerum la 26 octombrie 1316, a pus capăt ostilităților între genovezi și trapezuntini. Clauzele principale ale tratatului au corespuns în linii generale obiectivelor Genovei, care a obținut un

teren propriu la Trapezunt, pe locul arsenalului, cu dreptul de a-l fortifica și cu statut de extrateritorialitate. Concesiunea era însă acordată strict genovezilor nu și oaspeților lor de altă origine. Această concesie însemna implicit și renunțarea la vamă – *kommerkion* - pe acest teritoriu.

La Pera, Caffa și Trapezunt – trepiedul marelui comerț internațional în Marea Neagră –, genovezii au reușit să smulgă stăpânilor locului largi privilegii în conformitate cu tendințele lor exclusiviste. Stăpâni la Bosfor, genovezii au urmărit programatic să impună ansamblului Mării Negre un regim cât mai apropiat de obiectivul hegemonic înscris în clauza pontică a tratatului de la Nymphaion.

Caffa și Hoarda de Aur: evoluția spre hegemonia comercială. Scurt timp după restabilirea relațiilor cu Hoarda de Aur, la începutul domniei lui Özbek, în cadrul înțelegerilor încheiate cu acesta, genovezii au purces la reconstrucția Caffei. La Caffa ca și la Pera, autonomia orașului a fost puternic consolidată ca urmare a înălțării incintei. O dată cu incinta s-a consolidat și statutul comerțului genovez în bazinul pontic.

În 1313, la Genova, prin hotărârea unui for constituit în acest scop, a fost creat un organism special cu misiunea de a reglementa problemele navigației și ale comerțului în Marea Neagră, „Cei opt înțelepți pentru problemele navigației și ale Mării Negre” (*Octo sapientes super factis navigandi et Maris Majoris*), rebotezat mai târziu *Officium Gazarie*. Hotărârea de a înființa acest organ de reglementare și supraveghere a comerțului pontic era justificată de instanța fondatoare prin constatarea că negoțul „din Marea Neagră și din *Gazaria*” privea întreaga

comună a Genovei, pe toți cetățenii și „districtualii” (= locuitorii din ținutul înconjurător, dependent de centru). Hotărârea era, așadar, o afirmare răspicată a rolului însemnat pe care comerțul pontic îl ocupa în activitatea economică a Genovei și implicit a intențiilor metropolei de a organiza sistematic exploatarea extraordinarelor posibilități și perspective pe care Marea Neagră le oferea negoțului ei, îndeosebi în spațiul dominat de Hoarda de Aur. În fapt, în ciuda denumirii sale, noul *oficiu* și-a extins competența la ansamblul Mării Negre, explicit fiind menționate acțiunile care urmau a fi întreprinse „la Tana, la Caffa, în *Gazaria*, în Marea cea Mare și în acele părți”, precum și „la Trapezunt, în Persia și Turcia și în întreaga Mare Neagră”.

În atenția specială a noului oficiu s-a aflat comerțul pontic și legătura cu teritoriile spre care Marea Neagră îi deschidea accesul. În primul rând însă, noul organ s-a văzut silit să înlăture neajunsurile grave care rezultaseră în trecut de pe urma activității anarhice a genovezilor înșiși care, deseori, în cursul secolului anterior, subminaseră interesele generale ale comunei și ale negustorilor ei. Una dintre cele mai însemnate hotărâri ale celor *opt înțelepți* s-a inspirat din constatarea că „Marea cea Mare e plină de corsari” și că se impunea adoptarea unor măsuri eficace pentru stârpirea acestui flagel. De fapt, această hotărâre a marcat trecerea de la individualismul exacerb care predominase în secolul anterior la exploatarea organizată și controlată din metropolă a activității genovezilor în Marea Neagră.

Preocuparea centrală a Genovei după încheierea cu succes a conflictului cu Hoarda de Aur a fost reconstrucția rapidă a Caffei și asigurarea mijloacelor materiale corespunzătoare acestui scop. Câteva ordonanțe, care

laolaltă alcătuiesc „Orânduirea cu privire la Caffa” (*Ordo de Caffa*), emise toate în 1316, au venit în întâmpinarea acestei nevoi urgente.

Toate vasele care navigau în nordul bazinului pontic și care în cursa lor depășeau Caffa precum și cele care navigau în sens invers aveau obligația să poposească cel puțin o zi la cheiurile așezării și să achite o taxă de ancoraj (Anexa 21). Taxele care urmau să fie achitate de navele ancorate în portul Caffei erau fixate în funcție de tipul vaselor – de transport sau de luptă –, de capacitatea și încărcătura lor și de valoarea mărfurilor transportate. Negustorii care participau la un transport de mărfuri urmau să achite taxe proporțional cu valoarea mărfurilor care le aparțineau. Cei care descărcau la Caffa cea mai mare parte a mărfurilor aveau să fie taxați potrivit tarifului vamal local. Amenzi grele erau fixate pentru cei care se sustrăgeau de la achitarea taxelor stabilite. La Pera, înainte de a traversa Bosforul și de a intra în Marea Neagră, comandantii vaselor (*patroni*) erau îndatorați să lase garanții bănești substanțiale, mijloc de asigurare a achitării taxelor la Caffa.

Toate aceste măsuri urmăreau să acopere marile cheltuieli impuse de reconstrucția orașului Caffa și a zidurilor sale de apărare. Alte măsuri, de natură comercială, urmăreau să concentreze la Caffa cât mai mult cu putință din traficul de mărfuri din regiune, în detrimentul celorlalte așezări comerciale. Astfel, s-a interzis strict în primul rând cetățenilor genovezi și celor care le erau asimilați în privința statutului juridic să desfășoare orice fel de activitate comercială la Soldaia, sub grele pedepse bănești. Chiar și celor care nu făceau comerț le era interzis să staționeze mai mult de trei zile la Soldaia (Anexa 23).

Întrucât contrabanda era o practică curentă, li s-a interzis genovezilor și celor asimilați lor să descarce mărfuri pe porțiunea de țărm dintre Caffa și Soldaia, de asemeni sub grele pedepse în bani (Anexa 24). Aplicarea consecventă a acestor măsuri, în condițiile hegemoniei navale și comerciale genoveze, avea inevitabil să provoace declinul Soldaiei și, în cele din urmă, subordonarea ei față de Caffa, evoluție parcursă în decurs de câteva decenii.

Alte două hotărâri, adoptate în același an, au extins aria geografică de aplicare a interdicției de a face comerț altundeva decât la Caffa. Una dintre aceste hotărâri interzicea comerțul la Solkat, centrul comandamentului tătar din Crimeea; hotărârea a fost atenuată ulterior, locuitorilor Caffei îngăduindu-li-se să achiziționeze „piei, mătase și mărfuri subțiri” (adică mirodenii), cu condiția însă să-și lichideze afacerile în interval de opt zile, să aducă la Caffa mărfurile achiziționate și să respecte în toate privințele interdicțiile stabilite de autoritățile superioare (Anexa 25).

Primejdia cea mai mare pentru dezvoltarea comercială a Caffei se afla la Tana, punctul cel mai avansat al joncțiunii dintre mare și continentul eurasiatic. Cu deosebită energie s-a străduit Genova să împiedice dezvoltarea acestei așezări, cea mai amenințătoare pentru hegemonia comercială a Caffei. Încă din secolul precedent, când Veneția și Bizanțul au încheiat primul armistițiu după restaurația din 1261 iar penetrația venețiană în bazinul pontic părea inevitabilă, Genova s-a străduit să obțină din partea republicii rivale angajamentul de a nu desfășura activități comerciale la Tana (*quod non iretur ad Tanam*). Înlăturarea concurenței venețiene din poziția avantajată de natură de la gurile Donului părea să fie o condiție majoră a reușitei depline a programului de hegemonie comercială

necontestată a aşezării genoveze de la Caffa în teritoriile Hoardei de Aur. Semnificativ pentru optica celor *opt înțelepți* din Genova e faptul că interdicții similare au fost stabilite și pentru genovezi. În cursul anului 1316, o dată cu măsurile referitoare la Soldaia și Solkat, Genova a interzis supușilor săi „să ierneze la Tana” sau să posede și să construiască locuințe în amintita aşezare (Anexa 26). Așadar, pentru a susține interesele centrului comercial de la Caffa, căruia îi rezerva un rol dominant în desfășurarea comerțului nord-pontic și intercontinental, loc de întâlnire obligatoriu al liniilor comerciale care legau Mediterana cu teritoriile controlate de Hoarda de Aur și, prin acestea, cu Asia Centrală și cu China, Genova a limitat drastic activitatea supușilor ei și a interzis stabilirea lor la Tana. Cu tot atâta înverșunare, dar cu succes doar parțial și intermitent, s-au străduit genovezii să-i împiedice pe venețieni de a se instala la Tana, pentru a-i determina să-și desfășoare activitatea comercială în aşezarea lor de pe țărmul răsăritean al Crimeei.

Aplicat cu fermitate, programul elaborat la Genova a dat foarte curând roadele aşteptate. Un act al papei Ioan XXII, care a confirmat în 1318 recenta întemeiere a episcopiei de Caffa și l-a numit pe primul ei titular, afirmă categoric însemnătatea aşezării și puternica ei dezvoltare demografică și economică, „loc de frunte care se evidențiază prin abundența multiplă a oamenilor și a mărfurilor”. Limitele noii dioceze, propuse neîndoielnic de autoritățile din Genova, erau: de la Varna în Bulgaria la Sarai în longitudine și de la Marea Neagră până în „țara rutenilor” în latitudine (Anexa 28). Nu se poate indica mai precisă a programului de expansiune și dominație comercială a genovezilor în spațiul nord-pontic. Înfrângând rezistențele numeroase și multiple de care s-a

lovit, aplicarea consecventă a măsurilor proiectate la Genova a transformat în decurs de câteva decenii programul în realitate.

În 1313, genevezii l-au silit pe hanul Özbek să capituleze și să le recunoască dreptul de a reveni la Caffa și de a înconjura cu ziduri orașul, care avea să devină una dintre cele mai puternice fortificații din Europa Răsăriteană. Din această poziție, genevezii au dezvoltat rapid, prin măsuri economice și politice adecvate, funcția Caffei de putere comercială hegemonică în spațiul Hoardei de Aur, *caput Gazarie* în terminologia vremii.

Revenirea Veneției în Marea Neagră. Pacea de la Milano a interzis Veneției revenirea în forță în Marea Neagră, cu flote capabile să primejduiască poziția hegemonică a Genovei în regiune. Când, în anii imediat următori încheierii păcii, Veneția a manifestat intenția de a trimite o forță navală puternică în bazinul pontic, reacția Genovei a fost categorică – amenințarea cu reluarea ostilităților militare – și i-a silit pe venețieni să renunțe la proiectul lor.

Ideea revenirii în Marea Neagră prin forță, pe calea restaurării Imperiului Latin la Constantinopol, a mai dăinuit, nu mult, până când conducerea venețiană a înțeles că aliații continentali pe colaborarea cărora se întemeia acest proiect nu aveau nici fermitatea nici mijloacele necesare pentru îndeplinirea lui. Rămânea ca alternativă calea diplomatică, anume reconcilierea cu Bizanțul, care încă mai avea un cuvânt de spus la Strâmători, în ciuda succesivelor sale capitulări față de genezezi.

În urma unei acțiuni navale la Constantinopol, întreprinsă în cursul verii anului 1302 – represalii pentru atitudinea ostilă a împăratului Andronic II în timpul

războiului veneto-genovez -, Veneția s-a hotărât să reînnoiască armistițiile (*treugae*) sale anterioare cu Bizanțul. În temeiul unui nou tratat, încheiat la 2 octombrie 1302, Bizanțul, care pierduse controlul asupra Mării Negre, a renunțat explicit la calitatea de arbitru în conflictele dintre genovezi și venețieni în regiune. Dreptul de a face comerț în Marea Neagră a fost implicit recunoscut venețienilor, a căror prezență e atestată încă din anul următor, când o hotărâre a senatului a autorizat navigarea unui vas în teritoriile „împăratului grecilor” și în „Marea Neagră” (*Mare Majus*). Apoi, inițiativele de acest fel se înmulțesc. În deceniul următor, hotărârile Senatului Venețian indică instituirea unor curse navale regulate, alcătuite din mai multe galere, spre Strâmători și spre ținuturile pontice. Totodată apar primele reglementări oficiale ale condițiilor navigației și comerțului la Constantinopol și în Marea Neagră. Însemnătatea comerțului pontic, atât în privința produselor regionale cât și a relațiilor de schimb intercontinentale, a sporit între timp considerabil, cu atât mai mult cu cât s-a redus debitul legăturilor tradiționale prin Mediterana Răsăriteană. Reprezentanți de frunte ai diplomației și politicii venețiene au atras atenția factorilor de conducere asupra necesității de a intensifica activitatea venețienilor în Imperiul Bizantin și în Marea Neagră. Principalul teoretician al cruciadei în secolul XIV, venețianul Marino Sanudo cel Bătrân, a semnalat într-una dintre scrierile sale capacitatea Mării Negre de a furniza în cantități mari „grâu și alimente” pentru nevoile cruciadei, care urma să se desfășoare în Marea Egee. În aceiași vreme, Marco Minotto, fost bail venețian la Constantinopol, deplora faptul că numărul și cifra de afaceri a genovezilor sporeau neconținut în regiune – nu în ultimul rând datorită largheței

cu care ei distribuiau străinilor cetățenia genoveză – și că, simultan, sporeau și veniturile și prosperitatea așezărilor lor –, în vreme ce comerțul venețian era în regres ca urmare, în parte cel puțin, a politicii restrictive a venețienilor în problema acordării cetățeniei (Anexa 27). Dar, în această vreme, semnele hotărârii Veneției de a reveni în forță în comerțul pontic au devenit tot mai evidente.

Din 1319 datează prima instalare a venețienilor, după pacea de la Milano, într-un centru pontic, în cadru de organizare propriu. În luna iunie a acestui an, împăratul Alexios II al Trapezuntului (1297-1330), răspunzând unei inițiative a dogelui Veneției, care solicita pentru supușii săi egalitate de tratament cu cel rezervat genovezilor, le-a acordat solicitanților dreptul de a ține o scală în capitala imperiului său. Venețienii au mai obținut și dreptul de liberă trecere la dus și la înapoiere prin teritoriul imperiului, cu plata taxelor vamale, potrivit tarifului acordat genovezilor. Clauza liberei treceri prin teritoriul imperiului le asigura venețienilor posibilitatea de a pătrunde cu mărfurile lor în teritoriile Ilhanatului și în Oceanul Indian și de a reveni cu produse orientale la Trapezunt. Venețienii urmau să primească un teren unde aveau să-și organizeze cartierul propriu, cu dreptul de a clădi o biserică. Consulului, care urma să conducă comunitatea venețiană, îi revenea jurisdicția asupra cetățenilor venețieni. Privilegiul obținut de Veneția la Trapezunt în 1319 pare a confirma ipoteza potrivit căreia clauza restrictivă adoptată la Milano în cursul negocierilor veneto-genoveze fixase la douăzeci de ani interdicția pentru venețieni de a înființa emporii proprii în bazinul pontic. Încă din toamna anului 1319, Senatul a aprobat organizarea unui convoi de patru galere cu destinația

Constantinopol și Marea Neagră („ad viagium Constantinopolis et Maris Majoris”).

Probabil concomitent, venețienii au pătruns și în teritoriile Hoardei de Aur. În noiembrie 1321 au fost instituite două convoaie (*mudae*), unul care urma să pornească din Veneția în luna martie, al doilea în septembrie. Prezența unui consul venețian e semnalată la Tana în 1323, indiciu al instalării venețienilor în număr semnificativ în așezarea de la gura Donului. Documente franciscane din 1323 semnaleză prezența negustorilor venețieni în Crimeea. Dar abia în 1332, hanul Özbek, răspunzând unei solicitări din partea venețienilor, le-a acordat dreptul de a întreține la Tana o comunitate proprie, căreia i-a acordat un teren și i-a fixat regimul comercial și vamal. În 1334, senatul a hotărât să numească un consul la Tana pe doi ani, cu misiunea de a sprijini activitatea negustorilor venețieni în imperiul Hoardei de Aur.

Privilegiile acordate negustorilor venețieni la Tana și la Trapezunt le deschideau larg porțile Asiei, potrivit observației lui Gheorghe I. Brătianu. În urma instalării lor la Tana, negustorii venețieni au început să exploreze interiorul Asiei, fapt de care genovezii se temuseră cel mai mult și care îi determinase în trecut să formuleze clauza restrictivă cu privire la Tana. Constatarea e cu atât mai însemnată cu cât în această vreme legătura principală dintre lumea mediteraneană și interiorul continentului asiatic trecea prin Marea Neagră. Era inevitabil ca o asemenea evoluție să declanșeze noi și puternice tensiuni între cele două talasocrații.

Mai mult decât rapida dezvoltare a activității venețienilor la Trapezunt, începând din 1319, și de aici pe drumul Tabrizului, și decât revenirea lor în condiții avantajoase în Imperiul Bizantin, în temeiul tratatului

încheiat cu împăratul Andronic II în 1324, intrarea masivă a comerțului venețian în nordul bazinului pontic a fost percepută de genovezi ca o primejdie majoră. Întregul sistem elaborat la Genova de oficiul instituit pentru supravegherea comerțului pontic și îndeosebi pentru asigurarea rolului dominant în imperiul Hoardei de Aur era acum supus unei grave provocări. Germeii unui nou conflict de vaste proporții între cele două talasocrații mediteraneene erau acum instalați ca urmare a stabilirii venețienilor la Tana. Tensiunile s-au acumulat din ce în ce mai mult; declanșarea conflictului a fost amânată de diverși factori, dar tendința fundamentală a antagonismului veneto-genovez și-a urmat cursul până când, un sfert de secol mai târziu, a dat naștere celui de Al Doilea Război al Strâmtoarelor.

Bibliografie:

Gh. I. Brătianu, *Les Vénitiens et la Mer Noire au XIVe siècle. La politique du Sénat en 1332-1333 et la notion de latinité*, Bucarest, 1939; V. Ciocîltan, *Mongolii și Marea Neagră în secolele XIII-XIV. Contribuția cinghishanizilor la transformarea bazinului pontic în placă turnantă a comerțului euro-asiatic*, București, 1998; O. Cristea, *Veneția și Marea Neagră în secolele XIII-XIV. Contribuții la studiul politicii orientale venețiene*, Brăila, 2004; G. Forcheri, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il „Liber Gazarie”*, Genova, 1974; S. P. Karpov, *L'Impero di Trebizonda, Venezia, Genova e Roma. 1204-1261. Rapporti politici, diplomatici e commerciali*, Roma, 1986; A. E. Laiou, *Constantinople and the Latins. The Foreign Policy of Andronicus II, 1282-1328*, Cambridge, Massachusetts, 1972; D. M. Nicol, *Venezia e Bisanzio*, Milano, 2001; M. Nystazopoulou-Pélékidis, *Venise et la Mer Noire du XI-e au XIV-e siècle*, Venezia, 1970 (extras din „Thesaurismata”, 7); Ș. Papacostea, *Les Génois et la Horde*

d'Or : le tournant de 1313, în vol. *Chemins d'Outre Mer. Etudes d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Paris, 2004, p. 651-659; L. Sauli, *Storia della colonia genovese di Galata*, I-II, Torino, 1831; E. C. Skrzinskaia, *Storia della Tana*, „Studi Veneziani”, X, 1968, p. 5-45.

NEGUSTORII ITALIENI ÎN ASIA

În cursul secolului XIII, cortina impermeabilă care separase timp de secole lumea mediteraneană de interiorul continentului asiatic a cedat sub dubla presiune a cruciaților la Strâmtoarea Mării Negre și a vijelioasei expansiuni a mongolilor în Orientul Mijlociu și Apropiat. Curând după marea invazie mongolă din 1241-1242 în Europa Centrală, papalitatea a organizat apărarea spațiului expus unui nou asalt, dar, în același timp, a început să exploreze posibilitățile de cooperare cu noul mare imperiu care își întindea dominația asupra unor imense teritorii asiatice și europene. Papalitatea și, în general, forțele cruciadei au explorat posibilitatea cooperării cu noua mare putere împotriva adversarului comun, statele islamice. Pe drumurile deschise în urma apropierii dintre mongoli și puterile apusene au pătruns misionarii catolici și negustorii italieni. Posibilitatea de a ajunge direct la sursele mărfurilor orientale, de a le achiziționa la prețuri mult mai convenabile decât în trecut, în urma înlăturării mijlocirii arabe și bizantine, au atras în număr mare pe negustorii mediteraneeni în spațiul dominat de mongoli. Urmare a acestei penetrații masive, orizontul geografic al Occidentului s-a extins considerabil iar informația geografică a câștigat sub raportul exactității. Din legendară și fabuloasă, cunoașterea Asiei începe să capete conținut real, deși continuă să fie încărcată de aproximații și inexactități. Un rol însemnat în această extindere de orizont și cunoștințe geografice a revenit negustorilor italieni, care s-au avântat frenetic pe drumurile comerțului

asiatic, în mare măsură prin bazinul pontic. Timp de un secol, Marea Neagră a servit de punte principală în raporturile comerciale dintre Europa și Asia.

Diplomație, misionarism și comerț. La conciliul de la Lyon din 1245 a fost dezbătută, din inițiativa papei Inocențiu IV, situația creată de invazia mongolilor în răsăritul și centrul Europei. Au fost adoptate măsuri de apărare în scopul prevenirii unui nou asalt mongol, considerat probabil și chiar iminent. Un întins front defensiv, alcătuit din puterile regionale dar și din detașamente ale cruciadei, a fost organizat de la Marea Baltică la Dunărea de Jos. În același timp însă, Roma și, în general, forțele cruciadei, au întrevăzut posibilitatea de a folosi în interesul țelurilor lor noua mare putere, animată de o intensă ostilitate față de statele islamice care stăteau în calea obiectivelor ei expansioniste în direcția bazinului răsăritean al Mediteranei. Câteva misiuni diplomatice au fost îndreptate, din inițiativa Romei și a regelui Franței Ludovic IX, spre lumea mongolă pentru a explora perspectivele de cooperare cu această nouă întrupare a „imperiului stepei”.

Cel dintâi dintre misionarii care au străbătut teritoriul noului imperiu a fost călugărul franciscan Ioan de Plano Carpini. Pornit din Apus încă înainte de deschiderea conciliului de la Lyon, emisarul papal a ajuns la Karakorum, reședința marelui han, în iulie 1246 și s-a înapoiat la Lyon spre sfârșitul anului următor. Relatarea sa de călătorie și misiune a oferit cercurilor interesate din lumea apuseană o viziune realistă asupra situației din Imperiul Mongol. Geografia și etnografia reală a început să se substituie, grație acestei scrieri, tradiției mitice și fabuloase cu privire la continentul asiatic. Au urmat

dominicanii Ascellinus, Simon de Saint Quentin și André de Longjumeau, care au luat contact direct cu realitățile din spațiul mongol, aduse la cunoștință lumii apusene. Trimis al regelui Franței Ludovic IX, franciscanul Guillaume de Rubruck a ajuns la curtea marelui han în 1253-1254. Alți numeroși misionari și clerici aveau să le urmeze până când, în cele din urmă, spațiul imperial mongol, relativ bine cunoscut, a fost cuprins în rețeaua organizatorică a bisericii catolice și a ordinelor misionare.

Urmându-i sau chiar însoțindu-i pe misionari, negustorii au început să exploreze în scopurile lor proprii spațiul est-european și cel asiatic. Încă înainte de marea invazie mongolă în Europa, un grup de călugări dominicani, deghizați în negustori, a pornit în căutarea Ungariei Mari pe cursul superior al fluviului Volga. Travestirea lor din motive de precauție dovedește că la acea dată, în anii 1234-1235, negustorii italieni erau o prezență obișnuită în estul Europei. Câțiva ani după marea invazie, în trecerea sa prin teritoriile nord-pontice, Ioan de Plano Carpini întâlnește la Kiev negustori italieni. În 1259-1260, doi frați venețieni mânați de interese comerciale, Niccolò și Matteo Polo, pornesc din Soldaia spre curtea hanului Berke al Hoardei de Aur. O succesiune de conjuncturi defavorabile îi împiedică să se înapoieze la Veneția; împinși de destin sau de spiritul mercantil, ei ajung la curtea marelui han Kubilai în China. Atrăși de perspectiva contactului direct cu lumea asiatică și cu mult râvnitele mărfuri orientale, negustorii mediteraneeni se avântă tot mai adânc în interiorul continentului și încep chiar să se instaleze în centrele comerciale cele mai însemnate ale Orientului.

Drumurile comerțului eurasiatic. Legătura comercială cu interiorul continentului asiatic prin Marea Neagră se realiza, în epoca hegemoniei mongole, pe două căi ale căror puncte de pornire se aflau, în nord, la Caffa și la Tana, iar în sud, la Trapezunt. Cele mai sigure informații cu privire la călătoria de-a lungul acestor drumuri se găsesc în ghidurile sau manualele întocmite de oamenii de afaceri sau de agenți ai marilor case comerciale, care le străbătuseră și le cunoșteau fie din experiența proprie fie din informațiile colectate din alte surse credibile. Dată fiind destinația lor foarte pragmatică, aceste scrieri se impun ca surse de primă însemnătate.

Încă din primii ani ai secolului XIV, drumul care străbătea teritoriul Hoardei de Aur – „țara lui *Cothay* (= Tokta), împăratul tătarilor de la miazănoapte” – era considerat de Giovanni din Montecorvino, misionar franciscan aflat la *Hanbalâk* (= Beijing) în *Catai* (China), drept „mai scurt și mai sigur”. El putea fi parcurs în șase sau șapte luni. Mult mai detaliate sunt informațiile ghidurilor comerciale cu privire la acest drum.

Aproximativ zece ani după însemnarea lui Giovanni din Montecorvino, un asemenea ghid, anonim, indică etapele drumului de la Tana la Pekin și durata călătoriei, în ansamblu și între principalele popasuri: de la Tana la Astrahan, 25 zile cu carul cu boi sau 12 zile cu cămile; de la Astrahan la Sarai, o zi pe cursul apei; de la Sarai la Saragik, 8 zile pe apă și pe uscat; de la Saraigik la Urganeci, 20 zile de car tras de cămile; de la Urganeci la Otrar, 35-40 zile cu cămile; de la Otrar la Almalik, 45 zile cu asini; de la Almalik la Kansu, 70 zile; de la Kansu la Chamesia (?) 45 zile, iar de aici la Hanbalâk (= Beijing) 30 zile. Așadar, potrivit totalizării izvorului, distanța de la Tana la Hanbalâk putea fi parcursă în 284 zile.

Încă mai precise sunt informațiile referitoare la etape și distanțe în manualul agentului comercial Francesco Balducci Pegolotti, *Prattica della mercatura*, întocmit în intervalul 1330-1340, anume în capitolul inițial intitulat *Avvisamento del viaggio del Gattaio* („Îndrumar pentru călătoria în China”). Însăși prezența, într-un tratat referitor la comerțul în toate părțile lumii cunoscute la acea dată, a unui astfel de îndrumar și anume la începutul lucrării pune în evidență însemnătatea drumului comercial care lega nordul Mării Negre cu China. Itinerarul nu s-a schimbat, dar informațiile referitoare la oportunitățile și condițiile comerțului de-a lungul drumului sunt mai abundente. Acestea erau etapele drumului de la Tana la Pekin în descrierea lui Pegolotti : de la Tana la Astrahan, 25 zile cu carul cu boi și 10-12 zile cu calul; de la Astrahan la Sarai, o zi pe cursul apei; de la Sarai la Saraigik, opt zile pe uscat sau pe apă (a doua soluție era mai ieftină); de la Saraiciuk la Urghenci, 20 zile; de la Urghenci la Otrar, între 35-40 zile cu carul tras de cămile; de la Saraigik direct la Otrar, 50 zile; de la Otrar la Almalik, 45 zile cu asinul; de la Almalik la Hansu, 70 zile cu asinul; de la Kansu la ... (loc alb), 4 zile cu calul; de la Hansu la Quinsai (Cassai)...; de la Quinsai la Pekin, „care e orașul principal al țării Catai” (China), 30 zile.

„Drumul de la Tana în Katai e foarte sigur ziua și noaptea, după cum susțin negustorii care l-au practicat...” – își asigură cititorii amintitul manual comercial. Dar negustorilor li se recomanda să-și angajeze un translator (*turcimano*) și doi mercenari, cunoscători și unul și ceilalți ai limbii cumană. Din considerente de prestigiu se recomanda negustorului care se avânta în interiorul Asiei să-și procure și o însoțitoare, cu condiția ca și aceasta să cunoască limba cumană. De mare folos erau și indicațiile

cu privire la proviziile necesare, la activitatea comercială pe parcurs, la moneda în circulație în China etc. Instructiv pentru cifra afacerilor angajate într-o călătorie întreprinsă în acest scop în Extremul Orient e sfatul potrivit căruia suma sau valoarea mărfurilor trebuia să se situeze la nivelul a 25.000 „florini de aur”. Întreg textul îndrumarului destinat călătorilor angajați în comerțul cu China exprimă un puternic optimism, produs al unei conjuncturi comerciale și politice favorabile. Exploatat masiv de genovezi, drumul de la Tana la Pekin a asigurat cu precădere Mării Negre rolul de „placă turnantă” - adică zonă de redistribuire – a comerțului intercontinental timp de mai bine de un secol (Anexa 19).

Al doilea mare drum comercial terestru care lega Mediterana cu interiorul continentului asiatic prin Marea Neagră avea punctul de pornire la Trapezunt, pe țărmul nordic al Anatoliei. Trapezuntul era, potrivit observației din 1330 a misionarului franciscan Oderico di Pordenone, o așezare „foarte bine situată”, care îndeplinea funcția de „scală a perșilor, mezilor” și a tuturor celor care se angajau în activitate comercială pe acest itinerar.

La Trapezunt se întâlneau convoaiele navale genoveze și venețiene cu caravanele negustorilor sosiți din Orientul Îndepărtat sau din Oceanul Indian. Cum termenele sosirii, atât a unora cât și a celorlalți, erau cunoscute, partenerii maritimi și continentali ai acestui foarte lung itinerar comercial își fixau data întâlnirilor lor la Trapezunt. Italienii însă nu s-au mulțumit să primească la malul mării prețioasele mărfuri orientale; ei s-au dus în întâmpinarea lor, tot mai adânc în spațiul asiatic.

Prima etapă a drumului pe uscat de la Trapezunt spre Asia Centrală și spre China trecea prin însemnatul nod comercial de la Erzerum în Asia Mică și ajungea la

Tabriz, oraș comercial vestit, considerat de unii martori contemporani a fi cel mai de seamă centru al schimbului de mărfuri la scară mondială. De la Tabriz, drumul continua prin deșertul Kirman, prin podișul Pamir și deșertul Gobi de unde avansa până la reședința marelui han de la Hanbalâk. Drum mai scurt decât celelalte, dar totodată mai primejdios.

Al doilea drum cu punctul de pornire la Trapezunt trecea și el prin Tabriz dar se îndrepta apoi spre Golful Persic la Basra. De aici negustorii porneau spre Ormuz, la intrarea în Oceanul Indian, poposeau în India sau făceau cabotaj de-a lungul țărmurilor continentului indian și se avântau spre Indonezia și Indochina, pentru a ajunge în cele din urmă în Oceanul Pacific, în portul Zaitun din China. Deși cea mai lungă, calea maritimă era cea mai avantajoasă, date fiind facilitatea și costul redus al transportului pe apă în raport cu dificultățile celui pe uscat.

Cele trei drumuri spre Asia ale căror puncte de pornire se aflau în bazinul pontic au căpătat o însemnătate considerabil sporită după ce, la sfârșitul secolului XIII și în primele decenii ale secolului XIV, drumul care pornea din Armenia Mică, de la Lajazzo, și trecând prin Tabriz ajungea la Golful Persic sau făcea joncțiunea cu drumul spre Asia Centrală-China, a devenit tot mai impracticabil pentru negustorii italieni din cauza atacurilor mamelucilor din Egipt care resimțeau negativ concurența acestei artere comerciale pentru propriul lor comerț cu Orientul. În cele din urmă, Egiptul a ocupat portul Lajazzo, fapt care a sporit considerabil însemnătatea comercială a Mării Negre.

Negustorii italieni „în toate părțile lumii” (*in quibuscunque mundi partibus*). Pe porțile larg deschise de mongoli, stăpâni pe un imens teritoriu de la Pacific la

Marea Neagră și la Golful Persic, au pătruns din ce în ce mai îndrăzneț negustorii italieni, hotărâți să exploateze maximal extraordinara oportunitate de câștig care le era oferită de noua conjunctură politico-comercială creată de expansiunea mongolă și de interesul noii mari puteri eurasiatice de a stabili raporturi de cooperare cu Occidentul. După aventura fraților Niccolò și Matteo Polo, care au explorat Asia scurt timp după încheierea marilor cuceriri mongole spre Occident, se înmulțesc și atestările prezenței negustorilor italieni în teritoriile dominate de noua mare putere mondială.

Primul centru comercial însemnat pe drumul de la Tana la Pekin era reședința hanilor Hoardei de Aur, Sarai. Din coloniile lor de pe țărmul nordic al Mării Negre, genovezii și venețienii mergeau frecvent la Sarai în întâmpinarea mărfurilor sosite din Orient și le obțineau aici în condiții favorabile. Avantajele comerciale oferite de acest centru i-au determinat pe unii negustori să dirijeze de aici achiziționarea și redistribuirea mărfurilor într-un sens și în celălalt. În 1320, un emisar al Caffei la curtea hanului întâlnește patru negustori genovezi stabiliți la Sarai. S-au păstrat acte care consemnează tranzacții comerciale, prezența unui notar genovez în orașul de reședință al hanului Hoardei de Aur, precum și alte indicii care presupun existența unei colonii latine înfloritoare la Sarai.

A doua stație comercială importantă pe drumul nordic era Urghenci. În primele decenii ale secolului XIV, un manual comercial îi sfătuia pe negustorii angajați pe acest drum să ducă țesături la Urghenci întrucât așezarea avea o piață foarte activă și oferea mari posibilități de câștig. Sunt semnalate și caravane de negustori venețieni în drum spre sau în trecere prin Urghenci, loc de întâlnire a mărfurilor care veneau fie din China, fie din Golful Persic

și din Oceanul Indian. La Almalik, în Turkestan, stație comercială prosperă, se semnalează în 1320 o prigoană anticreștină căreia i-au căzut pradă negustorii latini aflați în localitate.

În prima jumătate a secolului XIV, prezența genovezilor în China încetase să mai fie excepțională pentru a deveni un fapt obișnuit. Importurile de mătase achiziționată direct din China (*seta catuya*) iau proporții de masă de la sfârșitul secolului XIII. China era acum un teritoriu familiar, pentru genovezi mai ales. Călătoriile lor de afaceri în China sunt numeroase și au lăsat urme documentare variate, instructive pentru cunoașterea activității lor. În 1342, un act genovez menționează pe *spetiarius*-ul (negustor de spițerii) Giacomo Gastaldi, originar din Piacenza, căsătorit cu o genoveză, care pornise cu mulți ani mai devreme spre Catai (China), unde însă i s-a pierdut urma. Un document din 1332 semnalează prezența de mai mulți ani a fraților genovezi Iacopo și Ansaldo de Oliverio în China, unde făceau comerț (*trafegando, negociando et mercando*) nu numai de export dar, foarte probabil, și în interiorul țării. Întrucât forțele proprii nu le erau suficiente, ei și-au adus de la Genova un nepot, Franceschino, care a murit și a fost înmormântat în China. Testamentul lui Iacopo, de asemenea mort în China, a fost redactat de un alt genovez aflat la fața locului. Ansaldo s-a înapoiat la Genova cu averea sa și cu cea a fratelui său decedat, rod al unei *societas* (asociere de capitaluri), constituită în anii anteriori, și al câștigurilor realizate în China. Potrivit datelor furnizate de document, capitalul inițial, de circa 4.000 lire genoveze, a fost încercit într-un interval de câțiva ani. Un venețian, care și-a redactat testamentul în 1335, a lăsat fiicei sale partea de avere pe care o avea în China în administrarea fratelui său.

Genovezul Antonio Salmoyra sau Sarmore, decedat la Pekin, poseda o cantitate de mătase de circa o tonă. În 1341, un negustor, pe nume Franceschino Loredano, pornește spre China, cu resursele proprii și cu cele furnizate de unchiul său care, potrivit consemnării documentare, spera să-și redreseze situația materială datorită acestei întreprinderi. Genovezul Galeotto Adorno, revenit în 1343 la Genova, predă mamei unui negustor din Piacenza, mort în China, bunurile rămase de pe urma acestuia. De remarcat că expediția piacentinului fusese finanțată de un grup de deținători de capitaluri, fapt curent în practica vremii. Unele documente menționează expres asocierea capitalurilor în vederea unei acțiuni comerciale în China (*quam ipsi habebant insimul ad Chataium*). S-au găsit, nu departe de Nankin, și inscripții tombale latine ale unor genovezi decedați în China: cea a Caterinei din familia Ylioni și cea a lui Antonio de Ylioni, din anii 1342 și, respectiv, 1344 (Anexa 32). Uneori negustorii, cei mai de seamă neîndoielnic, îmbinau activitățile comerciale cu misiuni diplomatice. E cazul lui Andalò da Savignone, care a întreprins de trei ori călătoria între Mediterana și China, în interes comercial dar și în calitate de emisar al curiei papale și purtător al mesajelor ei către marele han. Negustorii genovezi erau activi și în portul Zaitun (*Ts'uan-chou*), în vremea aceea unul dintre marile centre comerciale ale lumii; aici i-a găsit episcopul catolic Andrea de Perugia în anii 1320-1330.

Între 1330 și 1345, comerțul italian în China cunoaște cele mai puternice pulsații. După aceea, reacția xenofobă care a pus capăt dinastiei mongole a împiedicat accesul străinilor în Imperiul de Mijloc. Linia comercială Marea Neagră-China a continuat să funcționeze dar agenții ei în Extremul Orient nu au mai fost negustorii italieni.

Prezența venețienilor la Tabriz e atestată prima oară în 1264; cea a genovezilor, în dublă calitate de negustori și de mijlocitori ai proiectelor de alianță între statul mongol din Iran și forțele cruciadei, e ulterioară anului 1280. În 1292, genovezii, care între timp se instalaseră temeinic la Trapezunt, pătrund pe această cale în Ilhanat și înființează o colonie foarte activă la Tabriz. La sfârșitul secolului XIII, Marco Polo știa că în oraș veneau negustorii latini – de bună seamă cei mai mulți erau genovezi – pentru a-și procura mărfurile „străine” aduse din toate direcțiile în acest mare centru comercial și că acest comerț le furniza câștiguri foarte mari. În 1304, colonia genoveză de la Tabriz era suficient de numeroasă și interesele genoveze suficient de însemnate pentru a justifica prezența în localitate a unui consul genovez. În 1328, în localitate funcționa un notar genovez, semn că cel mai târziu la această dată se încheiau tranzacții între negustorii instalați în capitala ilhanilor. În 1340, Genova a elaborat chiar un regulament pentru comerțul la Tabriz (*Ordinatio Taurisii*); între altele, se interzicea negustorilor genovezi să introducă negustori străini, adică non-genovezi, în asociațiile lor care își desfășurau activitatea în „Imperiul Persiei”. În 1341 un consiliu alcătuit din 24 membri alege un *Officium Mercancie*, departament comercial pentru toată Persia.

Conjunctura politică a devenit nefavorabilă comerțului occidental în Imperiul Mongol spre mijlocul secolului XIV. Venețienii și genovezii au fost siliți să părăsească Tabrizul, iar unii dintre ei au căzut chiar pradă persecuțiilor. Asemenea acte de intoleranță erau însă cu tăiș dublu, ele loveau și pe cei care le întreprindeau, lipsiți de resursele bogate furnizate de comerțul străinilor. Un sfert de secol după aceste evenimente, cel mai târziu,

negustorii venețieni erau invitați să revină la Tabriz. Ei se aflau în număr mare la Trapezunt unde așteptau un semnal din partea autorităților din Iran pentru a porni cu caravana lor pe drumul Tabrizului. Potrivit spuselor lor, alte șase galere venețiene încărcate cu mărfuri, având aceiași destinație, erau așteptate la Trapezunt. În anii următori, hanii din Tabriz au adresat apeluri insistente negustorilor „frânci”, adică latini, să vină în orașul lor de reședință.

Din Iran, activitatea genovezilor s-a extins la Marea Caspică pe apele căreia ei reușiseră să-și instaleze navele. Prezența lor în regiune era motivată în principal de achiziționarea mătășii de calitate superioară din provincia Gelan. În secolul XV încă, Marea Caspică era un domeniu exploatat în condiții de privilegiu de genovezi (Anexa 17).

În India, genovezii și venețienii au ajuns prin Iran și Golful Persic. Încă de la sfârșitul secolului XIII, genovezii au construit în Golful Persic vase cu care sperau să poată intercepta și întrerupe comerțul Egiptului cu India și China. Chiar dacă încercarea s-a încheiat cu un eșec, e sigur că genovezii au ajuns cu afacerile lor în India. În 1315, Benedetto Vivaldi se afla în India, unde a și decedat. În 1320, un genovez, Jacobus Mercator, e menționat ca unul care a scăpat din prigoana îndreptată împotriva creștinilor la Thana, localitate aflată lângă Bombay. În 1338, șase membri ai aristocrației venețiene, asociindu-și capitalurile, au alcătuit o *societas* sau *compagna* care urma să activeze la Delhi.

În India ca și în China, în teritoriile Hoardei de Aur ca și în cele ale Ilhanatului Persiei, negustorii latini desfășurau acțiuni de scurtă durată sau înființau agenții comerciale stabile; curând, aceste activități au devenit realitate curentă. Un contract încheiat în 1343 între un mare negustor, Obertus de Percio, și un om de rând, care

s-a angajat să-l slujească în călătoriile sale în interes comercial, dezvăluie extraordinara extindere a orizontului geografic al comerțului Mediterana-Asia în vremea cooperării între lumea occidentală și mongoli. Într-adevăr, însoțitorul lui Obertus de Percio se angaja să-l slujească „în toate părțile lumii, atât în China și India cât și în oricare alte părți ale lumii”. Eventualele lor litigii aveau să fie soluționate „în orice loc și sub orice jurisdicție, atât în China, la Pera, la Tana, la Caffa, la Constantinopol, la Urghenci și oriunde...” (Anexa 33). Lumea toată părea deschisă negoțului italienilor, iar Marea Neagră era principala cale de penetrație în aceste spații recent deschise și atât de răsplătitoare pentru îndrăzneții căutători de averi.

Explorarea continentului asiatic de întreprinzătorii negustori italieni în permanentă căutare a surselor produselor orientale aducătoare de uriașe câștiguri pe piețele europene au accelerat „revoluția comercială” în societatea europeană, una dintre caracteristicile principale ale tranziției spre lumea modernă. Stimulat de perspectiva profitului sporit, în urma deschiderii unor linii directe de legătură între sursele mărfurilor și piețele de desfacere, capitalul comercial și-a intensificat efortul pentru a obține profituri maxime din conjunctura favorabilă pe care i-a oferit-o deschiderea spațiului asiatic. Reușita primilor întreprinzători a incitat spiritul de inițiativă al altora care, în număr tot mai mare, s-au lăsat antrenați în marea aventură a comerțului asiatic.

Stimulat de profitul real, supradimensionat mental de atracția multiseclară exercitată de o lume încă imperfect cunoscută dar care părea să justifice cele mai îndrăznețe speranțe, capitalul comercial și-a consolidat și dezvoltat formele tradiționale de organizare, și-a multiplicat forța prin asocieri mai numeroase și mai

eficace decât în trecut. Capitalurile mari și foarte mari necesare pentru a face față exigențelor întreprinderilor în teritorii foarte îndepărtate, pentru a le asigura eficacitatea și rentabilitatea, au permanentizat și au amplificat diversele forme de asociere a capitalului. Suma fabuloasă de 25.000 de florini (monedă de aur) considerată necesară de un izvor contemporan pentru a asigura rentabilitatea unei călătorii în China depășea cu mult posibilitățile majorității negustorilor. Distanțele mult sporite ale liniilor comerțului lumii mediteraneene în Asia prin Marea Neagră au provocat inevitabil și concentrarea capitalurilor și extinderea creditului comercial. Mirajul profiturilor fabuloase îi determinau pe unii să-și riște întreaga avere imobiliară de acasă pentru a participa la comerțul asiatic. Manualele ghid pentru negustorii care se angajau în comerțul asiatic sunt mărturie și a intensității activității comerciale pe căile Asiei dar și a cunoașterii relativ exacte a acestor itinerarii. Tendința de a asigura un flux continuu de mărfuri din marile centre ale Orientului spre Marea Neagră și în sens invers s-a aflat la originea instituirii unor permanențe comerciale care controlau și optimizau pulsațiile comerțului. O dată cu extinderea ariei de operații a oamenilor de afaceri, a sporit și interdependența spațiilor cuprinse de activitatea lor. Mătasea chineză, spițeriile din Oceanul Indian și alte produse orientale ajungeau în Europa Occidentală prin Marea Neagră și Marea Mediterană – prin Veneția și Genova – în Europa Centrală și Apuseană; în sens invers, postavurile și alte produse ale meșteșugurilor occidentale erau desfăcute pe piețele orientale. Eurasia, continentul eurasiatic, tindea să devină dintr-o noțiune geografică o realitate a economiei de schimb. Semnificativ pentru forța integratoare asumată de comerțul internațional e impactul pe care l-a exercitat

asupra relațiilor internaționale prin crearea unor linii de forță – de alianță sau antagonism – în raporturile dintre puterile – state sau orașe-state – implicate în schimburile intercontinentale.

Bibliografie:

Michel Balard, *Les Génois en Asie Centrale et en Extrême Orient au XIVe siècle: un cas exceptionnel?*, în vol. *Mélanges E. Perroy. Economies et Sociétés au Moyen Age*, Paris, 1973, p. 681-689; Idem, *Precursori di Cristoforo Colombo: I Genovesi in Estremo Oriente nel XIV secolo*, Genova, 1974, p.149-164 (*Atti del Convegno Internazionale di Studi Colombiani*); Idem, *I mercanti genovesi dall'Atlantico alla Cina*, în *Storia illustrata di Genova*, Milano, 1993, p. 241-256; Roberto S. Lopez, *Nuove luci sugli italiani in Estremo Oriente prima di Colombo*, în vol. *Sù e giù per la storia di Genova*, Genova, 1975, p. 83-138 (*Collana storica di fonti e studi*, 20); Idem, *Da Venezia a Delhi nel Trecento*, *ibidem*, p. 137-161; Idem, *L'extrême frontière du commerce de l'Europe médiévale*, *ibidem*, p. 161-170; Idem, *Trafegando in partibus Catagii: altri genovesi in Cina nel trecento*, *ibidem*, p. 171-189; Idem, *In quibuscumque mundi partibus*, f.loc, f. an, p. 347-354 (extras din *Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia*); Raimondo Morozzo della Rocca, *Catay*, Roma, 1958, p. 299-303 (*Storia e Letteratura. Raccolta di studi e testi*, 71); Leonardo Olschki, *L'Asia di Marco Polo*, Firenze, 1957; Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, ed. Allan Evans, Cambridge Massashusetts, 1936; Luciano Petech, *Les marchands italiens dans l'Empire Mongol*, „Journal Asiatique”, 250, 1962, p.549-574; Geo Pistarino, *Da Genova alla Cina nel tempo del Grande Khan*, în vol. *Genovesi d'Oriente*, Genova, 1990, p. 143-242 (*Civico Istituto Colombiano, Studi e Testi*, 14).

X

AL DOILEA RĂZBOI AL STRÂMOTORILOR (1350-1355)

Pacea încheiată de Veneția cu Bizanțul în 1324, semn al unei evoluții majore a politicii venețiene, care a renunțat în prealabil la ideea restaurației latine la Constantinopol, a înlesnit afirmarea intereselor comerciale ale Republicii Lagunelor în nordul Mării Negre. Prezența activă a venețienilor în comerțul Hoardei de Aur a reanimat puternic rivalitatea veneto-genoveză și s-a aflat la originea celui de Al Doilea Război al Strâmătorilor, cu largi implicații și consecințe internaționale. Țelurile de război ale celor două talasocrații mediteraneene în Marea Neagră se întrevăd limpede la lumina acțiunilor lor militare și diplomatice.

Prezența venețienilor la Tana, fricțiunile permanente între ei și genovezi, tendința și a unora și a celorlalți de a reduce obligațiile față de puterea gazdă – Hoarda de Aur –, conflictele locale cu tătarii au declanșat în cele din urmă o puternică reacție violentă din partea acestora. Încercarea hanului Hoardei de Aur de a-i izgoni pe venețieni și pe genovezi din Tana și din Caffa pentru a-și reafirma dreptul suveran în regiune și, desigur, pentru a spori profitul propriu din exploatarea căilor comerciale care îi străbăteau teritoriul, s-a încheiat cu un eșec. Învingători în această nouă încercare de putere cu Hoarda de Aur, genovezii s-au străduit să impună propriile lor reguli comerțului pontic, sursă a unor noi convulsii și înfruntări armate.

Asaltul Hoardei de Aur împotriva venețienilor și a genovezilor (1343-1347). Încordarea permanentă a relațiilor dintre venețieni și genovezi a lăsat brusc locul colaborării între cele două republici maritime după ce, în 1343, Hoarda de Aur, sub un nou han, Geanibek (1342-1357), și-a manifestat hotărât intenția de a elimina fraudele vamale comise de negustorii italieni și de a revizui regimul larg de privilegii acordate lor de predecesorul său. Sporirea taxelor vamale a fost preludiul unor încordări accentuate la Tana, unde, în timpul unei altercații, un venețian a ucis un dregător tătar. Hanul a folosit acest prilej pentru a-i alunga pe latini – venețieni și genovezi deopotrivă – din Tana. Apoi, în februarie 1344, hanul și-a trimis oastea la Caffa cu intenția de a cuceri așezarea genoveză și de a așeza pe baze noi raporturile comerciale cu partenerii pontici și mediteraneeni ai imperiului său. Potrivit informațiilor prilejuite de aceste împrejurări, pagubele suferite la Tana de venețieni se ridicau la suma de 300.000 florini de aur, iar cele ale genovezilor la 350.000 florini de aur. Urmare a opririi comerțului cu Hoarda de Aur, în Italia, potrivit cronicarului Giovanni Villani, prețul spițeriilor, al mătăsii și al tuturor produselor de lux din Levant a sporit subit cu jumătate și chiar mai mult. În lumina acestor informații cifrice se întrevede însemnătatea excepțională a comerțului cu produse orientale prin teritoriile Hoardei de Aur și valoarea sumelor investite în acest comerț de negustorii italieni.

La Caffa însă, tătarii au întâmpinat o rezistență îndârjită din partea genovezilor. Apărați de zidurile puternice înălțate în urmă cu un sfert de secol pe baza înțelegerii cu hanul Özbek, genovezii din oraș au fost în măsură să respingă asalturile succesive ale tătarilor lui Geanibek, cu

atât mai mult cu cât, datorită stăpânirii mării, orașul s-a putut aproviziona în voie. Mai mult, în temeiul acestei superiorități, genovezii au blocat țărmurile pontice aflate sub puterea Hoardei de Aur, devenind din asediați, asediatori. Nici chiar recursul la războiul bacteriologic – tătarii au catapultat în Caffa cadavrele unor ciumați – nu a putut frânge rezistența Caffei. În schimb, în aceste împrejurări, morbul ciumei, purtat de un vas venețian, a pătruns în Italia de unde s-a răspândit în cele mai multe regiuni ale Europei Occidentale, cu urmări demografice catastrofale. Întrerupt în 1344, asediul Caffei a fost reluat de tătarii în anul următor, dar fără succes. Înțelegând, imposibilitatea cuceririi Caffei doar cu forțe terestre, tătarii au conceput proiectul de a construi o flotă la Cembalo (Simbolon, Balaklava), pe țărmul apusean al Crimeei. Încercarea a fost zădărnicită de genovezi, care au ocupat așezarea. Trei ani mai târziu, tătarii au făcut o ultimă încercare, zadarnică și aceasta, de a cuceri Caffa.

Atacați și unii și alții de tătarii, genovezii și venețienii s-au aliat pentru a face față primejdiei comune. În iunie 1344, s-a încheiat alianța (*unio*) între cele două puteri ale căror interese comerciale erau grav prejudiciate de inițiativa hanului de la Sarai. O ambasadă comună veneto-genoveză urma să fie trimisă la han pentru a-i prezenta condițiile reconcilierii. Până la reconciliere, venețienii și genovezii se angajau să întrerupă relațiile comerciale cu teritoriile Hoardei de Aur, mijloc de constrângere care avea să se dovedească foarte eficace întrucât lipsea de principala sa sursă de venituri bănești vistieria hanului și, totodată, paraliza activitatea negustorilor săi. Alianța avea să fie reînnoită în iulie 1345. În cele din urmă, hanul, înțelegând greșeala comisă când i-a atacat concomitent pe venețieni și pe genovezi, acțiune

care a reușit să solidarizeze împotriva sa cele două rivale comerciale tradiționale, a reluat politica mai subtilă de a încuraja dezbinarea lor. În a doua jumătate a anului 1347, în urma negocierilor purtate de o misiune diplomatică trimisă de senatul venețian la Sarai, s-a încheiat pacea între Hoarda de Aur și Veneția. Negustorii venețieni au primit dreptul de a reveni la Tana în condițiile negociate între cele două puteri și să numească un consul în așezarea de la gurile Donului.

Pacea separată încheiată de Veneția cu Hoarda de Aur a pus capăt fragilei alianțe dintre cele două talasocrații mediteraneene și a dat un nou și puternic impuls rivalității lor, devenită tradițională în bazinul pontic. De la alianță la ostilitate nu era decât un pas. Contradicția de interese, greu stăpânită în timpul alianței antitătare, a reizbucnit puternic după 1347. În 1350, Veneția și Genova s-au aflat din nou în război pentru controlul comerțului pontic. Dar noua lor înfruntare a fost precedată de încercarea Imperiului Bizantin de a înlătura hegemonia genovezilor la Strâmători și de a recupera măcar o parte din pozițiile comerciale acaparate de aceștia.

Războiul bizantino-genovez (1348-1349). Eșecul asediului tătar la Caffa ale cărei fortificații au rezistat trupelor imperiului Hoardei de Aur și au scos în evidență slăbiciunea acestuia i-a îndemnat pe genovezi să aplice mai riguros decât în trecut programul lor comercial exclusivist în nordul Mării Negre. Concentrarea la Caffa a activității comerciale în această zonă și interdicția pentru negustorii de altă proveniență decât genoveză de a naviga și a face comerț la Tana au devenit acum program ferm, urmărit cu maximum de tenacitate, de genovezi. Printre cei

căroră genovezii le-au aplicat această regulă au fost bizantinii.

Relațiile Genovei cu Imperiul Bizantin au cunoscut o progresivă deteriorare din deceniul al treilea al secolului XIV, pe măsura ameliorării raporturilor dintre Veneția și Bizanț. În 1324, un nou tratat bizantino-venețian a consolidat legăturile dintre cele două puteri, slăbind concomitent dependența Bizanțului de Genova. În 1335, unii genovezi au încercat, cu concursul celor din Pera, să smulgă Bizanțului insula Chios, încercare respinsă de împăratul Andronic III (1328-1341) cu ajutorul turcilor. Luptele interne izbucnite în imperiul bizantin după moartea lui Andronic III – înfruntarea dintre Anna de Savoia, mama noului împărat, minorul Ioan V Paleologul (1341-1391), și marele demnitar Ioan Cantacuzino pentru asumarea regenței -, au înlesnit acțiunea genovezilor. În 1346, insula Chios a fost definitiv cucerită de un genovez, Simone Vignoso; evenimentul a sporit mult tensiunea în relațiile Bizanțului cu genovezii. Noua politică genoveză în nordul bazinului pontic – refuzul genovezilor de a mai îngădui altora decât conaționaliilor lor navigația în Marea de Azov, la Tana - a adus raporturile dintre cele două puteri la punctul de ruptură. Hotărât să pună capăt dependenței de Genova, împăratul Ioan VI Cantacuzino (1347-1354) – care împărțea din 1347 titlul imperial cu Ioan V Paleologul – a adoptat măsurile corespunzătoare acestei noi orientări politice. De o parte a decis refacerea puterii navale bizantine printr-un efort susținut de construcții navale – nave atât de război cât și comerciale -, iar de altă parte a redus simțitor tariful vamal la Constantinopol, pentru a face mai atractivă vama bizantină decât cea din Pera. Între timp, Pera atrăsese cea mai mare parte a traficului comercial prin Strâmțori. Potrivit unui

izvor bizantin, venitul vamal al așezării genoveze de la Bosfor depășea în această vreme de șapte ori pe cel al vămilor Constantinopolului (Anexa 36). Ambele măsuri constituiau o gravă primejdie pentru Pera, care nu s-a lăsat intimidată. În luna august 1348, genovezii din Pera au atacat și au distrus șantierul naval din Constantinopol împreună cu vasele construite. Încercarea genovezilor de a încheia pacea cu Bizanțul în condițiile create de această victorie au fost respinse de Ioan Cantacuzino, care a ordonat refacerea flotei – tentativă nimicnică a doua oară în 1349 de genovezi, care au capturat vasele bizantine și le-au transportat la Pera. Pacea încheiată în urma acestei noi înfruntări tindea să neutralizeze Bizanțul în perspectiva încheșării inevitabile a Genovei cu Veneția pentru comerțul pontic. În această nouă mare înfruntare, Bizanțul nu a rămas neutru, în ciuda faptului că împăratul a încercat să evite, cel puțin în faza inițială, participarea la război. În 1351, față cu evoluția evenimentelor, Ioan Cantacuzino s-a alăturat venețienilor a căror flotă, sosită în Marea de Marmara, a atacat, dar fără succes, Pera. Ultimatumul adresat genovezilor din Pera de împărat le impunea să părăsească în termen de opt zile așezarea în care se aflau solid fortificați și le anunța anularea privilegiului de la Nymphaion. Ultimatumul preconiza, așadar, lichidarea poziției hegemonice a Genovei la Bosfor și, pe cale de consecință, și în bazinul pontic. Tratatul încheiat de Ioan VI Cantacuzino cu Veneția prevedea acțiuni navale comune, îndeosebi la Pera și la Chios. Bizanțul a asumat obligația de a ataca Pera și de a interzice genovezilor trecerea prin Bosfor. Pera, a cărei distrugere era plănuită de adversarii Genovei, a fost efectiv asediată, dar fără succes. Rămași fără aliați – atât venețienii cât și aragonezii, asociați lor, au părăsit Marea de Marmara după

bătălia indecisă de la Bosfor din februarie 1352 – și, incapabili să facă față singuri genovezilor, bizantinii au capitulat. La 6 mai 1352, Ioan VI Cantacuzino a încheiat pacea cu genovezii în condiții de capitulare: împăratul a reconfirmat tratatul de la Nymphaion, s-a angajat să nu mai turbure activitatea genovezilor de la Pera, consfințind astfel poziția lor dominantă la Bosfor, și a recunoscut ocupația genoveză la Chios și Focea. Clauza referitoare la interdicția navigației bizantinilor la Tana a fost și ea, neîndoielnic, pusă în aplicare. În aceste împrejurări, în timpul războiului sau imediat după încheierea sa, genovezii au preluat de la bizantini pozițiile care controlau gurile Dunării, Chilia și Licostomo. Vicina a pierdut în aceste împrejurări funcția de centru comercial dominant între Dunăre și Marea Neagră în favoarea așezărilor, acum genoveze, de la Chilia și Licostomo. Bizanțul pierdea astfel toate pozițiile pontice de pe țărmul dominat anterior de Hoarda de Aur.

Al Doilea Război al Strâmtoarelor (1350-1355).

Atacul tătar la Tana și la Caffa și războiul care i-a urmat au scos în evidență motivele puternicului antagonism comercial veneto-genovez în Marea Neagră și explică trecerea în decurs de numai trei ani de la o situație beligenă la războiul propriu-zis între cele două mari puteri navale. Fricțiunile puternice care au caracterizat relațiile dintre genovezi și venețieni înaintea atacului tătar din 1343 au izbucnit din nou, cu intensitate maximă, după ce Hoarda de Aur a admis revenirea celor din urmă la Tana.

Încă din prima etapă a scurtei lor alianțe, venețienii au făcut constatarea că genovezii nu respectau litera convenției lor și că încălcau *devetum*-ul comercial împotriva Hoardei de Aur. Informatorii venețieni

raportaseră senatului că genovezii făceau negoț atât la Caffa cât și în alte așezări ale Crimeei. La obiecțiile adresate genovezilor, aceștia susțineau legitimitatea comerțului desfășurat de ei la Caffa întrucât, așezarea, potrivit lor, nu era teritoriu al Hoardei de Aur ci al comunei Genova, așadar era teritoriu de suveranitate genoveză și, ca atare, nu trebuia inclus în spațiul căruia i se aplica interdicția de negoț. Argumentul nu i-a convins pe venețieni, care s-au văzut totuși siliți în iulie 1345 să accepte oferta Genovei de a-și desfășura activitatea comercială la Caffa, în așteptarea vremii când aveau să se poată instala din nou la Tana, într-un cadru de organizare propriu. La Caffa, ei primeau dreptul de a numi un consul și de a beneficia de un regim vamal favorabil. Dreptul de a face comerț era extins asupra întregului țărm nordic și apusean al Mării Negre, „de la Caffa la Pera”, teritoriu exceptat de la *devetum* și ale cărui poziții comerciale Genova se pregătea să le acapareze, în conformitate cu programul comercial și politic elaborat după revenirea triumfală la Caffa și reconstruirea fortificațiilor așezării la începutul secolului al XIV-lea.

Situația comercială creată de războiul cu tătarii convenea excepțional genovezilor și este lesne de înțeles de ce ei doreau să o permanentizeze și după sfârșitul conflictului cu Hoarda de Aur. Comerțul intens și din ce în ce mai puțin clandestin desfășurat cu tătarii trecea prin centrul lor, cu profituri imense pentru Caffa și pentru negustorii genovezi. „Atunci a început să se facă negoț de către venețieni la Caffa, până aproape în anul 1350, cu mare dezavantaj pentru ei și cu imens câștig pentru genovezi”, constată istoricul venețian Lorenzo de Monacis (Anexa 35).

În primăvara anului 1347, Veneția a revocat interdicția navigației la Tana, instituită în urmă cu aproape patru ani; eliberați de această opreliște, negustorii venețieni au dat năvală în așezarea de la gura Donului, pentru a relua o activitate care se dovedise atât de răsplătitoare înaintea declanșării ostilităților.

Genovezii au perceput această revenire ca o grea lovitură pentru comerțul lor la Caffa. De la sine a revenit pretenția formulată cu decenii în urmă *quod non iretur ad Tanam*, din care genovezii au făcut o condiție esențială a reglementării pașnice a raporturilor lor cu venețienii. Întrucât în cursul negocierilor directe cu Veneția nu au avut câștig de cauză, genovezii au întreprins un demers la instanța cea mai înaltă a creștinătății apusene, papalitatea. În primăvara și vara anului 1349, la curia papală din Avignon, s-au desfășurat intense negocieri între cele două tabere. Genovezii și-au reafirmat condiția *sine qua non*, anume ca „nici un creștin să nu poată naviga la locul Tana și la alte locuri ale împăratului tătarilor așezate de la Caffa în sus”; pretenție imperativă, la care venețienii au răspuns tot atât de categoric, anume că nu vor ceda, întrucât, „de pe urma navigației la Tana și în Marea cea Mare...” își procurau „cea mai mare parte a întreținerii..., mai ales în privința grâului” (Anexa 35). Apelul adresat în noiembrie 1349 de papa Clement VI dogelui Veneției în scopul aplanării rivalității dintre cele două talasocrații, considerată foarte păgubitoare pentru creștinătate, a fost zadarnic. Veneția nu a încetat să-și urmeze politica, iar Genova nu se arăta dispusă la compromis într-o problemă pe care o considera vitală. De la tratative la ostilități nu mai era decât un pas iar acesta a fost înfăptuit în anul următor. În urma unui nou act de forță tătar împotriva latinilor reinstalați la Tana în 1349, genovezii au trecut la

represalii; siliți să capituleze, tătarii acceptă condițiile drastice ale genovezilor, care decid unilateral că nici un negustor grec sau italian nu mai avea drept de ședere la Tana – genovezii desigur erau exceptați – și de asemenea că toate mărfurile aduse la Tana pe drumul continental vor fi îndrumate spre Caffa unde aveau să fie tranzacționate.

În primăvara anului 1350, genovezii au capturat navele venețiene care se îndreptau spre Tana în scopuri comerciale. Noi încercări de conciliere au avut loc, fără succes însă, în vara și toamna anului 1350. Dar, în tot acest interval, pregătirile de război nu au încetat. La Genova, unde starea de spirit era puternic înclinată spre război, se făcea calculul navelor disponibile spre a fi înarmate – anume două la Caffa, cinci la Pera, două la Chios, opt sau zece la Genova – „dacă venețienii vor să intre în Marea cea Mare”. Precauția era justificată deoarece la Veneția hotărârea de a răspunde cu forța la actele de forță ale genovezilor era ireversibilă. La începutul lunii august 1350, Senatul Venețian a adoptat măsurile financiare necesare înarmării unei mari forțe navale a cărei misiune era să-i urmărească pe genovezi în apele Mediteranei și ale Mării Negre. În aceeași lună, Senatul a hotărât să-l înștiințeze pe hanul Hoardei de Aur că nu se opune la o eventuală acțiune militară din partea sa împotriva Caffei și chiar a distrugerii așezării genoveze. În septembrie același an s-au produs primele acțiuni navale de mari proporții: amiralul venețian Marco Ruzzini a nimicit în dreptul Eubeii o flotă genoveză în cursă spre Pera și Caffa. Încercarea aceluiasi amiral de a lua cu asalt Pera a eșuat. În 1351, Bizanțul împăratului Ioan VI Cantacuzino și Aragonul s-au coalizat cu Veneția împotriva Genovei. Venețienii și bizantinii încearcă să ocupe Pera cu intenția de a nimici acest mare centru de putere al genovezilor, care

domina legătura dintre Marea Neagră și Mediterana. O puternică flotă genoveză sub comanda amiralului Paganino Doria a sosit la Pera în toamna anului 1351; centrul de greutate al operațiilor navale s-a fixat în Strâmători. Venețienii, catalanii și bizantinii au blocat flota genoveză în Bosfor în februarie 1352. Salvarea genovezilor a fost rodul cooperării cu turcii emirului Orhan, care le-a furnizat provizii și le-a oferit concurs logistic. Legătura stabilită în aceste împrejurări între turcii osmani și genovezi s-a aflat la baza unei alianțe de lungă durată. La începutul primăverii, constatând eșecul acțiunii lor, venețienii și catalanii s-au retras, lăsându-i pe bizantini singuri față în față cu genovezii. Amiralul genovez a atacat Constantinopolul; incapabil de a face față flotei genoveze, împăratul Ioan VI Cantacuzino capitulează acceptând condițiile adversarilor săi, inclusiv renunțarea la dreptul de a naviga la Tana (mai 1352). Războiul cu venețienii și catalanii a continuat în apele Mediteranei până în 1355. La 1 iunie 1355 s-a încheiat pacea între Veneția și Genova în condiții de remiză, mai degrabă favorabilă Republicii Lagunelor în problema comerțului pontic. Într-adevăr, Veneția a acceptat să înceteze comerțul la Tana dar numai pentru un interval de trei ani. Cauza profundă a discordiei dintre cele două talasocrații a continuat să învenineze raporturile dintre ele prevestind o nouă izbucnire violentă a antagonismului lor. Politica pontică a genovezilor în anii războiului și în cei imediat următori încheierii păcii din 1355 avea să acutizeze contradicțiile de interese veneto-genoveze și să declanșeze, două decenii mai târziu, un nou război al Strâmătorilor.

Genovezii și Hoarda de Aur: acapararea țărmului pontic al Hoardei de Aur. Eșecul parțial al

Genovei în raport cu Veneția în problema dreptului de navigație la Tana nu i-a împiedicat pe genovezi să-și urmărească țelurile: pe termen lung, înlăturarea rivalilor lor comerciali de la Tana, iar în perspectivă imediată preluarea controlului asupra țărmului pontic al Hoardei de Aur. Pentru a împiedica formarea în regiune a altor centre comerciale concurente, care, eventual, ar fi putut deveni și baze strategice opuse hegemoniei lor în nordul Mării Negre, genovezii au ocupat treptat principalele poziții ale litoralului nord-vest pontic aflate în aria de dominație a puterii tătare. Vastul program de politică comercială conceput în deceniile anterioare de autoritățile de la Genova a intrat într-o fază activă de aplicare în timpul războaielor cu Hoarda de Aur și după încheierea păcii din 1355.

Încă înainte de anul 1347, în vremea când războiul cu Hoarda de Aur era în toi, în cursul operațiilor de devastare a țărmului tătar, genovezii din Caffa au ocupat însemnatul centru strategic de la Cembalo (Simbolon, Balaclava), pentru a-i împiedica pe adversarii lor de a-și constitui pe țărmul apusean al Crimeei o bază navală, eventualitate considerată de ei deosebit de primejdioasă. În anii 1347-1350, când evocau posibilitatea ca tătarii să reia în stăpânire fortul Cembalo, genovezii din Caffa semnalau dogelui Genovei că, în cazul reușitei acestei încercări, ei vor pierde controlul mării și că aveau să fie lipsiți de posibilitatea de a aproviziona orașul; constatare din care decurgea necesitatea, potrivit aceluiași memoriu, de a consolida garnizoana din Cembalo. Așadar, încă din deceniul al cincilea al secolului XIV, genovezii preluaseră sub control direct fortul Cembalo, poziție strategică excelentă, care le permitea să domine spațiul naval al țărmului occidental al Crimeei, după cum de la Caffa

dominau țărmul răsăritean al peninsulei. Când Hoarda de Aur, hotărâtă să exploateze rivalitatea dintre genovezi și venețieni, a acordat celor din urmă dreptul de a se instala în porturile Provato, Calitra și Soldaia de pe țărmul răsăritean al Crimeei, cei dintâi nu au pregetat să ia măsurile necesare pentru a împiedica dezvoltarea unor însemnate centre comerciale în vecinătatea Caffei. În 1365, în condițiile anarhiei care cuprinsese Hoarda de Aur în zilele hanului Berdibek (1357-1359), genovezii au ocupat Soldaia, unde au instalat un consul. În felul acesta a fost înlăturată posibilitatea ca așezarea să fie preluată de venețieni; din principal centru comercial în Crimeea, cum fusese odinioară, așezarea a devenit o anexă a sistemului comercial genovez.

Hoarda de Aur nu s-a resemnat cu pierderea acestor poziții pe care a încercat să le recupereze. Reluarea Soldaiei de către emirul Mamai, conducătorul efectiv al Hoardei de Aur în această vreme, noul atac lansat împotriva Caffei de hanul Bulat Temir în 1383 și alte acțiuni similare au întârziat instaurarea controlului absolut al genovezilor asupra țărmului Crimeei dar nu au fost capabile să o împiedice în cele din urmă. Trei tratate încheiate între conducerea Hoardei de Aur și autoritățile genoveze au consfințit acest transfer de putere. În 1380, în 1381 și, definitiv, în 1387, Hoarda de Aur a recunoscut stăpânirea genoveză nu numai asupra celor două orașe anterior ocupate – Cembalo și Soldaia – dar și asupra fâșiei lungi de țărm situată între ele – „țărmul Goției” (*riparia Gotie*) și „țărmul Soldaiei” (*riparia Soldaie*) -, inclusiv așezările (*casali*) aflate de-a lungul ei. Genova reușise astfel să înlătore perspectiva constituirii unor centre portuare ostile, controlate de tătari, de unde puteau fi

lansate acțiuni împotriva Caffei și, în același timp, să împiedice instalarea venețienilor în Crimeea.

Tendința genovezilor de a controla țărmul pontic al Hoardei de Aur nu s-a limitat la Crimeea. Spre vest, la o dată care nu poate fi precizată în condițiile actuale ale informației disponibile, dar care e sigur anterioară anului 1381, genovezii s-au instalat la gura Niprului, unde dominau castelul Lerici, importantă poziție strategică și releu pe itinerariul Caffa-Pera. În 1386, la Maurocastrum (Cetatea Albă) a sosit o ambasadă a genovezilor din Caffa pentru negocieri cu autoritățile din Moldova. Evenimentul s-a situat la o dată când Caffa se afla încă în conflict cu Hoarda de Aur, ceea ce înseamnă că Maurocastrum încetase de a mai fi controlat de tătari; acum, poate, fortificația de pe limanul Nistrului intrase sub control genovez.

Una dintre mutațiile cele mai însemnate care au avut loc în Marea Neagră în împrejurările legate de Al Doilea Război al Strâmtoarelor, de antecedentele și urmările sale, s-a petrecut la gurile Dunării, unde genovezii au sfârșit prin a se substitui atât bizantinilor cât și tătarilor.

Urmare a războiului cu Veneția și cu aliații ei, Genova a desăvârșit preluarea controlului direct asupra celor mai însemnate centre de pe litoralul pontic, dominat până atunci de Hoarda de Aur. Această evoluție și consecințele ei aveau să influențeze puternic situația întregii regiuni carpato-danubiene din punct de vedere atât economic cât și politic.

Bibliografie:

H. Ahrweiler, *Byzance et la Mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance au VII^e-XV^e siècles*, Paris, 1966; M. Balard, *À propos de la bataille du*

Bosphore. L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352), „Travaux et Mémoires”, IV, 1970, p. 431-469; G. I. Bratianu, *Les Vénitiens et la Mer Noire au XIV-e siècle. La politique du Sénat en 1332-1333 et la notion de latinité*, Bucarest, 1939; M. Brunetti, *Contributo alla storia delle relazioni veneto-genovesi dal 1348 al 1350*, „Miscellanea di storia veneta”, Serie terza, IX, 2, 1916, p. 1-160; V. Ciocîltan, *Mongolii și Marea Neagră în secolele XIII-XIX. Contribuția cinghizhanizilor la transformarea bazinului pontic în placă turnantă a comerțului euro-asiatic*, București, 1998; M. M. Costa, *Sulla battaglia del Bosforo (1352)*, „Studi Veneziani”, XIV, 1972, p. 197-210; O. Cristea, *Veneția și Marea Neagră în secolele XIII-XIV. Contribuții la studiul politicii orientale venețiene*, Brăila, 2004; C. Kyrris, *John Cantacuzene, the Genoese, the Venetians and the Catalans, (1348-1354)*, „Byzantina”, IV, 1972, p.331-356; C. Desimoni, *Trattato dei Genovesi col chan dei Tartari nel 1380-1381, scritto in lingua volgare*, „Archivio Storico Italiano”, XX, 1887, p. 161-165; C. Manfroni, *Le relazioni fra Genova, l'Impero Bizantino e i Turchi*, „Atti della Società Ligure di Storia Patria”, 28, 1898, 3, p. 577-858; K. P. Matschke, *Zum Charakter des byzantinischen Schwartzmeerhandels im 13. bis 15. Jahrhundert*, „Wissenschaftliche Zeitschrift der K. Marx Universität Leipzig, Gesellschafts- und Sprachwissenschaftliche Reihe”, 19, 1970, 3, p.447-458; R. Morozzo della Rocca, *Notizie da Caffa*, în vol. *Studi in onore di Amintore Fanfani*, III, Milano, 1962, p. 267-295; M. Nystazopolou, *Venise et la Mer Noire du XI^e au XIV^e siècle*, Venezia, 1970 (extras din „Thesaurismata”, 7); Ș. Papacostea, *De Vicina à Kilia. Byzantins et Génois aux Bouches du Danube au XIV-e siècle*, în vol. *La Mer Noire carrefour des grandes routes intercontinentales 1204-1453*, București, 2006, p. 157-178; Idem, „*Quod non iretur ad Tanam*”. *Un aspect fondamental de la politique génoise dans la Mer Noire au XIV-e siècle*, *ibidem*, p. 132-156; G. Petti Balbi, *Caffa e Pera a metà del Trecento*, „Revue des Études Sud-Est Européennes”, 16, 1978, 2, p. 217-228; E. C. Skrzinskaia, *Storia*

della Tana, „Studi Veneziani”, X, 1968, p. 5-45; A. Sorbelli, *La lotta tra Genova e Venezia per il predominio del Mar Mediterraneo*, I, 1350-1355, „Memorie della Reale Accademia dell’Istituto di Bologna”, Classe di Scienze Morali, ser. I, vol. V, 1910-1911, Sezione di scienze storico-filologiche, p. 87-157; A. A. Vasiliev, *The Goths in the Crimea*, Massachussets, 1936; M. Volkov, *O soperničestvy Venetii s Genueju v XIV-my veka*, „Zapiski Odesskago Obščestva Istorii i Drevnostej”, 4, 1858, p. 151-236.

XI

AL TREILEA RĂZBOI AL STRĂMTORILOR (1376-1381)

DESCHIDEREA DRUMURILOR CONTINENTALE SPRE EUROPA CENTRALĂ

Eșecul încercării de a înlătura definitiv Veneția din comerțul nord-pontic în cursul războiului din 1350-1355 nu a pus capăt speranței genovezilor de a-și atinge în cele din urmă țelul. În primul rând, ei au exploatat din plin, din punct de vedere comercial, pozițiile ocupate pe țărmul nord-vestic al Mării Negre, smulse dominației tătare sau bizantine. Îndată după sfârșitul războiului, în 1355, dacă nu chiar înaintea acestui an, ei au transferat centrul de greutate al comerțului la Dunărea de Jos de la Vicina la Chilia, respectiv Licostomo, poziții ocupate în anii precedenți. Din această poziție dominantă, genovezii au dat amploare maximă legăturilor comerciale cu Europa Centrală prin Țara Românească și Transilvania și, de-a lungul Dunării, direct cu Ungaria. Chilia, sub stăpânire genoveză, a devenit unul dintre cele mai active centre ale comerțului pontic, loc de întâlnire a drumurilor continentale și a celor maritime, instrument al politicii genoveze de acaparare a pieței comerciale a Europei Centrale. În desfășurarea acestei politici, interesele Genovei s-au întâlnit cu cele ale Ungariei, aflată la rândul ei în conflict acut de interese comerciale cu Veneția.

Convergența de interese ungaro-genoveze a dat naștere unei intense colaborări pe tărâm comercial, cooperare deosebit de amenințătoare pentru funcția tradițională a Veneției. Pe măsura agravării tensiunii dintre cele două tabere, cooperarea comercială s-a consolidat printr-o alianță militară deosebit de primejdioasă pentru Veneția. Efortul Veneției de a se despresura din strânsoarea ungaro-genoveză s-a aflat la originea celui de Al Treilea Război al Strâmtoarelor, cunoscut sub numele de Războiul de la Tenedos, după locul în care s-a focalizat în cele din urmă rivalitatea, sau Războiul de la Chioggia, după cel unde s-a desfășurat bătălia decisivă. În urma încheierii păcii, în 1381, Genova a continuat să-și extindă comerțul în direcția Europei Centrale; rod al acestui efort a fost apariția drumului moldovenesc, care lega Cetatea Albă (Maurocastrum), unde genovezii au reușit să-și asigure un regim privilegiat, și Lvov (Lemberg), centru însemnat al legăturii comerciale dintre Marea Neagră și Europa Centrală.

Genovezii la Chilia-Licostomo și Vicina; drumul Brăilei. Scurt timp după preluarea controlului Dunării maritime de genovezi, activitatea complexului Chilia-Licostomo – rezultat al îmbinării funcțiilor lor, precumpănitor comercială în cazul celei dintâi așezări, predominant strategică în cazul celei de a doua - e larg reflectată de sursele vremii. Documente din arhivele genoveze, îndeosebi registrul notarului Gabriele di Ponzò, dezvăluie la gurile Dunării o activitate comercială de excepțională intensitate, care avea să se prelungească timp de câteva decenii sub control genovez, cu consecințe multiple în acest interval și mult timp după încheierea sa. Rolul comercial de însemnătate europeană al complexului

Chilia-Licostomo a fost în mare măsură rezultatul unui vast proiect de cooperare genovezo-ungară pe plan comercial și politic, proiect al cărui obiectiv esențial a fost subminarea funcției tradiționale a Veneției de principală mijlocitoare a schimburilor comerciale între Orient și Europa Centrală și Apuseană.

Înainte de a recurge din nou la arme, Genova s-a străduit să-și atingă țelul în raport cu Veneția cu mijloace politice. Întrucât noua încercare din anii 1350-1355 de a exclude definitiv Veneția de la Tana – una dintre sursele principale de aprovizionare cu produse orientale – a eșuat, genovezii și-au intensificat efortul pe terenul piețelor de desfacere a acestora. Constituirea unei vaste arii comerciale în centrul și apoi și în apusul Europei, din care Veneția urma să fie înlăturată, a fost preocuparea principală a politicii genoveze în anii următori încheierii păcii. Aliatul firesc al Genovei în acest nou mare efort de înlăturare a concurenței venețiene a fost Ungaria regelui Ludovic de Anjou (1342-1382), angajată la rândul ei într-o vastă politică de integrare activă în circuitele comerțului internațional, sursă de mari venituri pentru vistieria regală și, în general, de prosperitate pentru societate și de putere pentru stat.

Tradițional, încercările de afirmare maritimă-comercială a Ungariei în Marea Adriatică s-au lovit de opoziția Veneției. Tendința constantă a Republicii Lagunelor de a-și impune hegemonia comercială în Marea Adriatică, de a-și subordona centrele concurente, și-a atins țelul o dată cu ocuparea orașului Zara de cavalerii Cruciadei a Patra, la comanda dogelui Enrico Dandolo (noiembrie 1202). De acum înainte, vreme de un secol și jumătate, comerțul venețian a fost eliberat de orice concurență stânenitoare în spațiul adriatic, devenit pentru venețieni *marea noastră* sau *golful nostru*. Aprovizionarea Europei

Centrale cu produse orientale era cu necesitate intermediat de Veneția. Redevenită mare putere sub regii dinastiei de Anjou, Ungaria s-a străduit la rândul ei să se integreze în circuitele comerțului internațional, ceea ce presupunea accesul direct la mare. În două direcții s-a desfășurat politica regalității ungare pentru a-și atinge țelul: spre Marea Adriatică și spre Marea Neagră.

În direcția Mării Negre, regatul a reactualizat încercarea din prima jumătate a secolului XIII a regilor arpadieni care, cu ajutorul Ordinului Cavalerilor Teutoni, s-au străduit să creeze un coridor între zona curburii Carpaților și Dunărea maritimă, în cuprinsul Episcopiei Cumane atunci înființată; încercare prematură căreia i-a pus capăt marea invazie mongolă din 1241 - 1242. Îndepărtarea hegemoniei mongole din acest spațiu, un secol mai târziu, în urma ofensivelor repetate ale regelui Ludovic de Anjou, căruia i s-a asociat și Țara Românească, a reactualizat perspectiva deschiderii legăturii directe între Transilvania și Marea Neagră prin același teritoriu extra-carpatic, revendicat de Ungaria, și rebotezat, din punctul de vedere al organizării ecleziastice, Episcopia Milcoviei. Răspunzând unei solicitări a regelui Ludovic de Anjou, la 29 martie 1347, papa Clement VI a comunicat arhiepiscopului de Caloccea hotărârea sa de a numi în fruntea episcopiei Milcoviei un ierarh care avea să-și desfășoare activitatea sub autoritatea coroanei ungare. Cadrul teritorial era astfel creat pentru legătura dintre Transilvania și cursul Dunării maritime. Însemnătatea acestui cadru, „coridor”, cum i s-a spus, a sporit considerabil după preluarea de către genovezi a controlului asupra așezărilor Chilia și Licostomo în timpul celui de Al Doilea Război al Strâmtoarelor sau imediat după încheierea acestuia. Acum, într-un nou context politic, cooperarea comercială genovezo-ungară s-a impus de la sine

și a căpătat o dimensiune europeană de excepțională însemnătate.

La capătul unui război de doi ani (1356-1358), Veneția a fost silită să cedeze Ungariei, în temeiul clauzelor păcii de la Zara (1358), un segment însemnat al țărmului dalmat, breșă gravă în sistemul comercial protecționist impus de Republica Lagunelor Mării Adriatice la începutul secolului XIII. Stăpân pe țărmul dalmat, regele a acordat privilegii „tuturor negustorilor din regatul nostru”, în temeiul cărora aceștia aveau dreptul de a face comerț cu produsele sosite din Orient prin Adriatica (1361). Privilegii speciale a acordat regele centrelor comerciale săsești din Transilvania – Sibiu și Brașov – pentru circulația „pe drumul Zarei” în scopul aprovizionării regatului cu produse orientale. Semnificativ e faptul că privilegiul acordat de rege sibienilor le înlesnea comerțul cu produse orientale și în direcția Europei Centrale, „la Viena, Praga, Zara, Veneția și aiurea”; privilegiile din 1367 și 1370 au suspendat chiar și dreptul de depozit al orașului Buda pentru a le înlesni comerțul. Pentru a exploata, din punct de vedere comercial, oportunitatea câștigată prin forța armelor, Ungaria avea însă neapărată nevoie de concursul unei puteri comerciale maritime, iar aceasta, în condițiile date, nu putea fi decât Genova. Hotărârea Republicii Ligure de a persevera în efortul de a elimina Veneția din comerțul oriental prin bazinul pontic și determinarea regelui Ludovic de Anjou de a introduce Ungaria direct în marile rețele ale comerțului internațional și de a-și elibera regatul de intermediarul venețian au creat o situație de convergență firească genovezo-ungară. Proiectele și acțiunile celor doi aliați aveau să dea naștere uneia dintre cele mai grave primejdii în care s-a aflat Veneția de-a lungul istoriei ei. Alianța celor două puteri, încheiată încă din 1352, în vremea înfruntărilor navale veneto-genoveze la Bosfor,

s-a manifestat atât în Marea Neagră cât și în Adriatică; ea a început prin acte de cooperare comercială și a culminat prin acțiuni militare comune antivenetiene.

Efortul Ungariei de a-și asigura legătura cu Marea Neagră s-a intensificat considerabil în urma instalării genovezilor la Gurile Dunării. Hotărât să exploateze avantajul creat de această evoluție politică, regele Ludovic de Anjou a încurajat masiv comerțul Brașovului cu centrele pontice. Un privilegiu regal acordat brașovenilor la 28 iunie 1358 le-a asigurat liberă trecere, cu scutire de taxe vamale, de-a lungul unui teritoriu delimitat de râurile Ialomița și Siret (Anexa 37). Privilegiul deschidea larg perspectiva unei legături comerciale de mare însemnătate între bazinul pontic și Europa Centrală prin coridorul care unea curbura Carpaților cu Dunărea maritimă. Privilegiul regal contraria însă interesele Țării Românești, al cărui domn, Nicolae Alexandru (1352-1364), nu înțelegea să se lase frustrat de însemnatele venituri vamale care puteau rezulta din controlul acestui segment final al unui mare drum comercial. A urmat un nou război între Ungaria și Țara Românească, încheiat în 1368, sub fiul și moștenitorul lui Nicolae Alexandru, Vladislav I sau Vlaicu Vodă (1364 – cca. 1377). Elementul central al păcii încheiate de cei doi antagoniști a fost acordul privitor la drumul comercial care lega Brașovul cu Dunărea de Jos și, în continuare, cu Marea Neagră.

La 20 ianuarie 1368, Vladislav I a acordat brașovenilor și *provincialilor* Brașovului – adică locuitorilor Țării Bârsei – un regim vamal privilegiat; deosebit de avantajoase erau obligațiile vamale pentru cei care aveau să circule cu mărfurile lor prin Câmpulung, „prin zisul drum al Brăilei spre stăpâniri străine”. Acest compromis, care recunoștea Țării Românești dominația asupra teritoriilor dinspre „părțile tătarăști”, adică Dunărea de Jos, dar conferea

Brașovului și „districtului” său – Țara Bârsei – un regim comercial extrem de favorabil în spațiul extra-carpatic, a devenit principalul element constitutiv al raporturilor dintre cele două state aflate în competiție pentru legătura comercială cu Marea Neagră (Anexa 40). În același timp, acordul ungaro-muntean a creat condițiile necesare cooperării comerciale ungaro-genoveze pe cursul Dunării de Jos. Năvala negustorilor din Europa Centrală spre Marea Neagră pe acest drum a fost atât de puternică încât, în anul următor, 1369, regele Ludovic a instituit în favoarea Brașovului dreptul de depozit, care rezerva brașovenilor avantajele legăturii comerciale directe cu bazinul pontic. În virtutea acestui drept, negustorii din Europa Centrală care aduceau mărfuri – în deosebi postav – spre a le îndruma spre Marea Neagră erau siliți să le descarce la Brașov unde urmau să fie achiziționate de negustorii localnici; aceștia își rezervau dreptul exclusiv de a le transporta mai departe și de a reține câștigul însemnat rezultat din exercițiul acestei funcții monopoliste (Anexa 41).

Cooperarea ungaro-genoveză a cunoscut amploarea maximă în vremea lui Ludovic de Anjou. Pe cursul Dunării de Jos, din direcția Mării Negre, și din Adriatica, spre interiorul Ungariei, colaborarea și-a găsit întruchiparea cea mai largă în marele privilegiu al regelui Ludovic pentru genovezi din 24 iunie 1379. Actul regal, confirmare lărgită a unui text anterior, acorda negustorilor genovezi și celor care beneficiau de cetățenia genoveză dreptul de a circula liber cu mărfurile lor „pe apa Dunării și pe uscat, venind de la Orșova spre Timișoara până la Buda și de asemenea din regatul nostru al Dalmației, atât pe marea noastră cât și pe drumul Zarei...”. Pe acest parcurs, mărfurile colportate de genovezi beneficiau de un regim vamal extrem de favorabil.

Scopul primordial al cooperării dintre puterea continentală, Ungaria, și cea maritimă, Genova, era subminarea până la eliminare a funcției comerciale a Veneției și preluarea de către cele două puteri a acestei funcții. Pentru a consolida capacitatea maritimă a aliatului ei în Marea Adriatică, Genova i-a furnizat amirali în persoana lui Baldasare da Sorba și Simone Doria, care au îndeplinit și rosturi diplomatice în interesul Ungariei. Convergența intereselor și a obiectivelor comerciale ungaro-genoveze a generat o strânsă cooperare politică și diplomatică iar, în cele din urmă, și o puternică alianță în timp de război împotriva adversarului comun.

Războiul de la Tenedos sau de la Chioggia (1376-1381). Progresiva deteriorare a poziției comerciale a Veneției, tendința din ce în ce mai puternic manifestată a adversarilor ei de a o lipsi de unele dintre piețele ei de desfacere tradiționale, îndeosebi în Europa Centrală, hotărârea Genovei de a-și duce la îndeplinire planul de a interzice venețienilor accesul la Tana, a provocat inevitabil reacția republicii lagunelor, amenințată cu asfixierea comercială.

Raporturile dintre Veneția și Genova în intervalul dintre al doilea și al treilea conflict armat pentru comerțul pontic au fost dominate de o încordare permanentă, întreruptă de încercări nereușite de a găsi soluții durabile rivalităților comerciale în Mediterana și Marea Neagră. Fricțiunile regionale, concomitente sau alternative, pe țărmul nord-vestic al Mării Negre, la Trapezunt, la Dardanele și în insula Cipru – zonele cele mai sensibile ale rivalității – au sfârșit prin a se contopi într-o nouă înfruntare armată de vaste proporții, îndeosebi când cooperarea comercială

ungaro-genoveză a început să-și producă efectele și și-a dezvăluit perspectivele catastrofale pentru Veneția.

Noua pătrundere comercială venețiană în spațiul nord-pontic, cu sprijinul interesat al Hoardei de Aur, a reactivat, scurt timp după încheierea păcii, zona de fricțiune cea mai sensibilă în raporturile veneto-genoveze. La numai un an după încheierea păcii, căpetenia tătară din Crimeea – de la Solkat – a acordat venețienilor dreptul de a face comerț la Provato, Calitra și Soldaia, pe țărmul sudic al peninsulei, în condiții favorabile. Acordul tătaro-venețian a întărit hotărârea genovezilor de a lua în stăpânire pozițiile cheie ale țărmului Crimeei. În 1357, la Cembalo (Balaklava) funcționa un consul genovez (așezarea avea o radă amplă, propice pentru o intensă activitate navală); în 1365, genovezii ocupă Soldaia și optsprezece sate (*casali*) de pe țărm. În același timp, în așteptarea unor noi înfruntări armate, Caffa și-a consolidat fortificațiile.

Încordarea s-a manifestat acut și la gurile Dunării, la Licostomo, unde genovezii le interziceau venețienilor să desfășoare comerț cu grâne pe cont propriu. În lista de reclamații înaintate de senatul venețian la Genova în 1359 figurează și regula impusă de genovezii de la Licostomo în virtutea căreia numai în asociație cu ei le era permis venețienilor să întreprindă comerț de cereale în regiune. Reclamația înaintată de senatul venețian nu a dat rezultat; genovezii au continuat să domine comerțul la Chilia-Licostomo și, nu mai puțin însemnat, să asigure transportul mărfurilor, cu însemnatul câștig rezultat din exploatarea fretului naval. Mai la sud, tendința genovezilor de a-și extinde controlul comercial efectiv asupra teritoriului „despotatului” (principatul) lui Dobrotici, formațiune teritorial politică constituită în urma destrămării dominației Hoardei de Aur în regiune, a dat naștere unui conflict de

lungă durată în cursul căruia Veneția s-a aflat de partea *despotului* dobrogean. După o îndelungată înfruntare, Genova avea să reușească să-și impună controlul și asupra țărmului dobrogean.

În 1372, genovezii i-au izgonit din Cipru pe venețieni, care au pierdut astfel una dintre legăturile cele mai însemnate cu Golful Persic și cu Asia Centrală.

La Trapezunt, Veneția a obținut însemnate concesiuni în 1367; corelate cu cele dobândite doi ani mai târziu în Persia, ele păreau să asigure negustorilor venețieni condiții excelente de exploatare a comerțului asiatic pe această cale. Dar, în 1376, reacția genoveză a pus capăt acestei speranțe. Pentru a restaura situația compromisă de ostilitatea genoveză, care a avut câștig de cauză, Veneția a proiectat o expediție armată în comun cu Dobrotici, pentru a-l înlocui pe împăratul Alexios III Comnenul (1349-1390), care cedase presiunilor genoveze, cu unul favorabil intereselor venețiene. Confruntat cu amenințarea venețiană, împăratul a cedat. Între timp însă, situația generală a evoluat spre un nou conflict armat între Veneția și Genova, aceasta din urmă aliată formal cu Ungaria.

Posibilitățile de aprovizionare cu produse orientale se îngustau tot mai mult pentru Veneția. În același timp, piețele de desfacere pentru comerțul oriental în Europa erau tot mai mult acaparate de genovezi, larg sprijiniți de Ungaria. Veneției nu îi mai rămânea decât soluția războiului.

Mijlocul cel mai sigur și mai eficace pentru Veneția de a contracara efortul conjugat al adversarilor ei de a-i smulge sursele de aprovizionare cu mărfuri orientale și piețele de desfacere ale comerțului ei era acapararea unei poziții strategice cheie, aptă să paralizeze programul genovezo-ungar. Conducerea Veneției și-a fixat privirea și proiectul asupra insulei Tenedos, la intrarea în Dardanele,

calificată de un contemporan „gura și cheia Mării Negre”. Încă din timpul precedentului război cu genovezii, în 1352, Veneția a conceput planul de a prelua controlul asupra insulei Tenedos cu intenția de a bloca accesul genovezilor în Marea Neagră. Proiectul a fost reactualizat pe măsură ce s-a intensificat rivalitatea cu Genova, mai ales în deceniul al șaptelea și al optulea al secolului XIV. În negocierile autorităților venețiene cu împăratul Ioan V Paleologul (1341-1391), tema cedării insulei Tenedos revine frecvent. Proiectul pare a fi devenit realitate în 1376, când împăratul din Constantinopol a cedat venețienilor insula. Dar, tot în 1376, cu concursul genovezilor din Pera, a fost înălțat pe tronul imperial bizantin Andronic IV Paleologul (1376-1379), care le-a cedat lor insula Tenedos, dejucând astfel întregul proiect venețian. Potrivit unei surse venețiene, împăratul uzurpator ar fi promis chiar genovezilor să interzică venețienilor navigația spre Tana, ceea ce i-ar fi lipsit și de această sursă de aprovizionare cu produse orientale. Obiectivul real al genovezilor era eliminarea venețienilor din comerțul pontic ca factor autonom, constrângerea lor de a-și desfășura activitatea exclusiv în centrele genoveze, vechi deziderat genovez a cărui împlinire însemna practic revenirea la regimul tratatului de la Nymphaion.

Confruntată cu perspectiva pierderii funcției ei comerciale esențiale, Veneția a reacționat și a încercat să se desprindă din împresurarea genovezo-ungară. Urmarea imediată a acestor desfășurări a fost izbucnirea războiului, care a oșus, de o parte, Genova și Ungaria, de altă parte Veneția, dar și numeroase alte puteri pontice și mediteraneene care s-au asociat uneia sau alteia dintre cele două tabere. Al Treilea Război al Strâmtoarelor dintre venețieni și genovezi poartă, de asemenea, numele de

Războiul de la Tenedos – locul de pornire a conflictului – sau de Războiul Chioggiei –, insula din largul Veneției unde s-a desfășurat lupta navală decisivă, care i-a pus capăt. În faza culminantă a războiului, Veneția a fost asediată pe uscat de oștile regelui Ludovic al Ungariei și pe apă de flota genoveză. Țelurile de război ale celor doi aliați aveau în vedere, practic, dispariția Veneției ca putere comercială și politică. Când situația părea fără ieșire pentru Veneția, o acțiune curajoasă a flotei venețiene a reușit să despresoare dinspre mare orașul. Slăbiți de eforturile depuse timp de cinci ani, ungurii și genovezii au acceptat să negocieze pacea cu Veneția. Condițiile păcii, care a fost negociată și încheiată la Torino în 1381, au fost dure pentru Veneția, în deosebi în raport cu Ungaria, nu însă atât de catastrofale precum le concepușe coaliția ungaro-venețiană. În Marea Neagră, Veneția a reținut dreptul de a face comerț la Tana, dar numai după doi ani de la încheierea păcii; interval folosit de Genova pentru a-și consolida poziția în regiune.

Genovezii la Cetatea Albă; drumul moldovenesc.

Încă din ultimul deceniu al secolului XIII sunt semnalati negustori genovezi și vase genoveze la Cetatea Albă (Maurocastrum, Moncastro), aflată la acea dată sub control mongol. Conflictul genovezo-bulgar semnalat de izvoare în anii 1313-1314 s-a repercutat și la Cetatea Albă unde bulgarii țarului Svetoslav (1300-1322) au provocat daune materiale genovezilor și chiar victime omenești în rândurile călugărilor franciscani din așezare. La mijlocul secolului XIV, așezarea, sau mai degrabă fortificația principală cu deschidere pe Limanul Nistrului, pare a fi fost sub control genovez; oricum, în 1351, autoritățile din Genova solicitau sprijin financiar de la concetățenii lor din Cembalo, Moncastro (Mahocastro), Vicina „și din alte locuri ale Mării

Negre unde se află genovezi”. Mențiunea autorităților din metropolă situează comunitatea genoveză din Cetatea Albă printre cele mai de seamă centre genoveze pontice. Însemnătatea așezării – colectoare a produselor cerealiere ale locului, centru al comerțului de sclavi și etapă însemnată pe linia navală Caffa-Pera – a fost considerabil sporită câteva decenii mai târziu, când funcției ei locale i s-a adăugat una continentală în urma deschiderii unui nou mare drum comercial dinspre Marea Neagră spre Europa Centrală.

Dimensiunea nouă, continentală, a funcției Cetății Albe a fost urmarea deschiderii sau amplificării maxime a legăturii terestre pe care a mijlocit-o între Marea Neagră și centrele comerciale din Rusia Apuseană, la loc de frunte aflându-se orașul Lvov. (Lemberg). Smulse hegemoniei Hoardei de Aur și încorporate definitiv în regatul polon în 1387, după realizarea Uniunii Polono-Lituaniene în anul precedent, aceste centre comerciale însemnate, care mijloceau schimburile cu Marea Neagră prin stepa nord-pontică, s-au orientat spre o legătură mai avantajoasă și mai ales sustrasă dominației tătare, anume prin recent întemeiatul principat al Moldovei. Extinderea Moldovei spre Marea Neagră, evoluție încheiată cel mai târziu în 1392, când Roman I (1392-1394) se intitula „domn de la munte până la țărmul mării”, a deschis posibilitatea instituirii unei legături cu centrele pontice prin teritorii eliberate de sub puterea Hoardei de Aur. La rândul lor, genovezii din Crimeea au fost atrași de proiectul unei noi legături comerciale cu Europa Centrală prin Moldova și teritoriile ruse apusene încorporate la Polonia. Din această întâlnire de intenții s-a născut Drumul Moldovenesc (*via valachica* sau *via valachiensis*), care s-a substituit vechiului Drum Tătăresc (*via tartarica*), legătura anterioară dintre Crimeea și Rusia Apuseană prin stepă.

Registrul *Massariei* (= administrația financiară) din Caffa semnaleză la 2 mai 1386 datoria contractată față de un membru al familiei Spinola de către Ilarius de Doria, „ambasador care urmează să meargă la *Maocastro* împreună cu Carolus de Orto”. O notiță ulterioară, din 14 august același an, consemnează cheltuiala suportată de Caffa cu chiria vasului angajat pentru a-i purta pe cei doi soli menționați, „care merg la Constantin și Petru voievod, cu prilejul războiului cu Solkatul, potrivit hotărârii domnului consul și a oficiului monedei”. Solkat era centrul puterii tătare în Crimeea, cu care Caffa se afla încă în luptă pentru controlul țărnelui peninsulei; cu certitudine, așadar, la această dată, cel mai târziu, Cetatea Albă, spre care se îndreptau cei doi genovezi, încetase de a se mai afla sub dominație tătară. Inițiativa diplomatică a genovezilor din Caffa a avut poate un țel militar – alianță anti-tătară; sigur însă a avut însemnate consecințe pe plan comercial, anume deschiderea unui mare drum, care urma să stabilească legătura între comerțul pontic și Europa Centrală prin teritoriul Moldovei. În anul următor, la 6 mai 1387, la Lvov, domnul Moldovei, Petru I (1377-1392), a acceptat suzeranitatea regelui Cazimir al Poloniei instituind o legătură de lungă durată între cele două state. Alianța politică moldo-polonă a avut și o însemnată componentă economică, drumul comercial Lemberg-Marea Neagră, cu loc de întâlnire principal între segmentul maritim și cel continental la Cetatea Albă. Drumul Moldovenesc a îndeplinit în cazul Moldovei și Poloniei o funcție similară celei îndeplinite de Drumul Brăilei în cazul Țării Românești și al Ungariei. La Cetatea Albă ca și la Chilia-Licostomo, genovezii au impus un regim exclusivist, în deosebi în raport cu venețienii, care nu au avut posibilitatea de a desfășura activitate comercială pe cont propriu cât timp a durat hegemonia comercială

genoveză în Marea Neagră, adică până în vremea închiderii Strâmtoarelor de puterea otomană. În 1410, un notar genovez, Niccolò de Porta, autor al unui text hagiografic, a înregistrat *Maurocastrum* între orașele stăpânite de genovezi în „teritoriile necredincioșilor”. Relatarea burgundului Waleran de Wawrin din 1448 despre campania navală burgundă în Marea Neagră afirmă despre Cetatea Albă că este „un oraș și o cetate care sunt ale genovezilor”.

Deschiderea celor două mari artere comerciale dinspre Marea Neagră în direcția Europei Centrale, prin Țara Românească și Moldova, a fost una dintre inițiativele cele mai fecunde în consecințe economice și politice la originea cărora s-au aflat genovezii. Instalați în condiții de privilegiu la Gurile Dunării, la mijlocul secolului XIV, și la Limanul Nistrului, nu mult mai târziu, genovezii au atras teritoriile pe care le traversau cele două drumuri, la deschiderea cărora au avut o contribuție decisivă, în aria schimburilor est-vest, sursă de venituri vamale excepționale și de putere politică și militară considerabil sporită pentru statele care beneficiau de acest flux de mărfuri. Influența politică și puterea militară a Țării Românești și Moldovei în secolele XIV și XV e nemijlocit legată de sursele de venituri dobândite în urma deschiderii celor două drumuri și de funcționarea lor cu randament maxim. Sursă de venituri însemnate, cele două drumuri și centrele care controlau legătura lor cu marea au devenit inevitabil și obiect de rivalitate și conflicte armate între puterile care tindeau să acapareze cât mai mult din produsul lor; între aceste puteri, la loc de frunte, s-au aflat în această vreme Țara Românească, Moldova, Ungaria, Polonia și, firește, genovezii din Marea Neagră. Evoluția relațiilor internaționale în Europa Centrală și Sud-Estică a fost în mare măsură determinată de rivalitățile comerciale dintre aceste puteri.

Bibliografie:

G. Airaldi, *I Genovesi a Licostomo nel sec. XIV*, „Studi Medievali”, seria 3, 13, 1972, p. 967-981; M. Balard, *L'activité économique des ports du Bas-Danube au XIV-e siècle*, „Travaux et Mémoires”, 8, *Hommage à M. Paul Lemerle*, 1981, p. 35-43; G. I. Brătianu, *Les Vénitiens dans la Mer Noire au XIV^e siècle après la guerre des Détroits*, „Echos d'Orient”, 37, 1934, p.148-162; Idem, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă. Contributions à l'histoire de la domination byzantine et tatare et du commerce génois sur le littoral roumain de la Mer Noire*, Bucarest, 1935; N. Iorga, *Studii istorice asupra Chilieii și Cetății Albe*, București, 1899; S. Iosipescu, *Drumuri comerciale în Europa Centrală și Sud-estică și însemnătatea lor politică (secolele XIV-XVI)*, „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, XIX, 1982 p. 265-284; G. Musso, *Note d'Archivio sulla „Massaria” di Caffa*, I, „Studi Genuensi”, V, 1964-1965 (extras); I. Nistor, *Die auswärtigen Handelsbeziehungen der Moldau im XIV., XV. und XVI. Jahrhundert*, Gotha, 1911; Idem, *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des XVI. Jahrhunderts*, Czernowitz, 1912; P. P. Panaitescu, *Drumul comercial al Poloniei la Marea Neagră în Evul Mediu*, în vol. *Interpretări Românești. Studii de istorie economică și socială*, Ediția a II-a, București, 1994, p.99-110; Ș. Papacostea, *De la guerre du Bosphore à la guerre de Ténédos: rivalités commerciales et alignements politiques dans le sud-est de l'Europe dans la seconde moitié du XIX^e siècle*, în vol. *Coloniser au Moyen Âge*, sous la direction de M. Balard et A. Ducellier, Paris, 1995, p.341-352; Idem, *La pénétration du commerce génois en Europe Centrale: Maurocastrum (Moncastro) et la route moldave*, în „Il Mar Nero”, III, 1997-1998, p. 149-158; Idem, *Începuturile politicii comerciale a Țării Românești și Moldovei (secolele XIV-XVI). Drum și stat*, în vol. *Geneza statului în Evul Mediu românesc. Studii critice*, Ediție adăugită, București, 1999, p. 163-220.

XII

FAZA FINALĂ A HEGEMONIEI GENOVEZE ÎN MAREA NEAGRĂ (1381-1453)

În anii care au urmat încheierii păcii de la Torino, genovezii și-au consolidat pozițiile în Marea Neagră, cu mijloace militare și diplomatice. În 1387, ei au reușit în același timp să restabilească legăturile diplomatice și de colaborare cu statul otoman în rapidă expansiune, să obțină din partea tătarilor recunoașterea definitivă a stăpânirii de către ei a țărmului Crimeii – mijloc de a controla în exclusivitate comerțul regiunii – și să-l silească la capitulare pe fiul și urmașul lui Dobrotici, Ivanco, punând astfel capăt unui îndelungat litigiu pentru hegemonia comercială în teritoriile dominate de acesta.

În a doua jumătate a secolului XIV și la începutul celui următor, liniile comerciale eurasiatice, care alimentau cu produse orientale centrele de la Caffa și Tana, pe țărmul nordic, și Trapezuntul, pe cel sudic al Mării Negre, au fost afectate de înlăturarea dinastiei mongole de la conducerea Chinei, de tendințele de fărâmițare a imperiului lui Cinghis-han, de profundele convulsii provocate de efortul lui Tamerlan de a suprima marele drum care lega Extremul Orient cu Hoarda de Aur, pentru a favoriza itinerariul care străbătea teritoriile controlate de el, și, apoi, de conflictele din Orientul de Mijloc din vremea succesorilor săi. În ansamblu însă, pulsațiile comerțului pontic cu produse regionale și orientale, deși cele din urmă

în mai mică măsură decât în trecut, au rămas puternice iar activitatea genovezilor și-a păstrat intensitatea în Marea Neagră, inclusiv pe drumurile continentale spre Europa Centrală, la dezvoltarea cărora contribuția lor a fost esențială. De la sfârșitul secolului XIV până în 1453, sistemul genovez pontic a fost supus din nou unor puternice presiuni din partea adversarilor săi. Dar tenacitatea genovezilor din centrele pontice și hotărârea metropolei de a le apăra au făcut față tuturor acestor noi provocări. Până la mijlocul secolului XV, Marea Neagră a rămas sub hegemonia comercială genoveză. Abia instaurarea dominației otomane la Strâmători în 1453 a pus capăt acestei hegemonii și a prefațat lichidarea întregului sistem genovez și venețian din regiune.

Centre comerciale, înflorire și crize. Intensitatea activității comerciale a principalelor așezări pontice reflectă continuitatea funcției Mării Negre de intermediar de frunte al comerțului intercontinental.

Pera (Galata) a beneficiat în continuare de poziția de centru de legătură principal între Mediterana și Marea Neagră, loc de frunte smuls capitalei Imperiului Bizantin, Constantinopolul. Oraș suveran, emancipat de sub tutela bizantină, Pera a continuat să atragă spre cheiurile sale grosul mărfurilor tranzitate prin Strâmători, în ambele direcții, cu imens câștig pentru vămile sale și spre paguba celor bizantine.

Mărturii contemporane atestă marea prosperitate a acestei minuscule dar foarte active așezări. Potrivit spaniolului Pero Tafur, care în călătoriile sale mediteraneene a ajuns și la Strâmători, în 1437, Pera, așezare care număra circa 2.000 de locuitori, era foarte puternic fortificată. Conducerea orașului se afla în

întregime în mâinile genovezilor, deși majoritatea populației era alcătuită din greci. Importantă mai ales este constatarea autorului, potrivit căreia la Pera se cumulează mărfurile aduse atât din Marea Neagră, cât și din Apus, din Siria și din Egipt, negustorii din oraș fiind „toți bogați” (Anexa 46). Câțiva ani mai devreme, un alt călător apusean, Bertrandon de la Broquière, constatase că Pera se afla sub suveranitatea Genovei și că negustorii genovezi guvernează așezarea, sub conducerea unui *podestà* și a altor demnitari. Chiar când, în urma unui nou conflict cu Bizanțul în 1434-1435, genovezii au fost siliți să arboreze pe zidurile așezării lor drapelul imperial bizantin, alături de însemnele lor, Pera a rămas în fapt un teritoriu de suveranitate genoveză.

Caffa a rămas în continuare principalul centru colector și redistribuitor de mărfuri al Mării Negre. Orașul a beneficiat de intervalul de doi ani în care venețienilor le-a fost interzisă navigația și comerțul la Tana, după 1381, realizând mari câștiguri de pe urma acestui monopol comercial, fie și numai provizoriu. Însemnătatea și prosperitatea excepțională a orașului, care controla un șir de alte așezări de pe țărmul Crimeei și de la Bosforul Cimerian (strâmtoarea Kerci), a fost sesizată de călătorii care au vizitat regiunea în secolul XV. Misionarul dominican Ioan, arhiepiscop de Sultanieh, evidențiază în geografia sa universală redactată în 1404 marea confluență în oraș a negustorilor „din toate părțile lumii”, multitudinea limbilor care puteau fi auzite acolo, calitatea superioară a meșterilor țesători din oraș, „cei mai buni din lume”, fără a uita să amintească, firește, dominația genoveză asupra acestui însemnat centru din bazinul pontic, care era „de mare folos și ajutor creștinilor” (Anexa 44). Pero Tafur constată, la rândul său, însemnătatea

excepțională a Căffei pentru comerțul intercontinental și regional. Între mărfurile asiatice comercializate la Caffa, el amintește spițeriile, aurul, perlele și pietrele prețioase. Între mărfurile procurate din regiunile nord-pontice, călătorul spaniol menționează la loc de frunte blănurile, foarte ieftine, și sclavii, vânduți în număr mare, mai ales de tătari. Aceștia procurau sclavi fie prin raiduri întreprinse în teritoriile învecinate, fie din rândurile propriei lor progenituri. Potrivit lui Tafur, Caffa era principala piață de sclavi din lume. Sultanul Egiptului întreținea agenți la Caffa, care achiziționau la fața locului sclavii absolut necesari pentru reînnoirea corpului de oaste al mamelucilor.

La Tana au coexistat până la sfârșitul existenței centrelor comerciale italiene în Marea Neagră, cartierul fortificat genovez și cel venețian. În ciuda unor oscilații cu privire la intensitatea traficului comercial și în deosebi a legăturii cu Orientul de Mijloc și cu Asia Centrală, în mare măsură din cauza conflictelor politice și militare, cifra de afaceri a negustorilor italieni continua să înregistreze cote înalte. Valoarea tranzacțiilor și a capitalurilor rezultate de pe urma lor se poate aprecia, în lipsa altor surse mai directe, din datele referitoare la pagubele suferite de negustori în urma unor devastări provocate de forțe ostile. La începutul anului 1419, pagubele provocate de trei incursiuni tătarăști negustorilor venețieni erau evaluate la 40.000 ducați. În ciuda acestor pierderi, Veneția nu a renunțat la poziția ei de la gura Donului, ci, dimpotrivă, a investit noi sume în scopul consolidării ei.

În Marea Caspică, zonă producătoare de mătase de calitate superioară, un genovez exercita, în jurul anului 1400, un cvasi-monopol aducător de mari venituri.

Foarte activ a fost traficul comercial pe linia Cetatea Albă-Lvov, una dintre reușitele de seamă ale politicii genoveze pontice în a doua jumătate a secolului XIV. O vamă genoveză a funcționat la Cetatea Albă (*Moncastro*) încă din secolul XIV. În 1448, guvernul din Genova a instituit o taxă de 0,5% pe toate mărfurile vehiculate de genovezi prin Cetatea Albă, într-un sens și în celălalt. Potrivit calculului autorităților din Genova, această taxă urma să producă într-un interval de șase luni un venit de aproximativ 4.000.000 aspri, ceea ce indică o cifră de afaceri foarte ridicată, de câteva milioane de ducați. Comerțul desfășurat de genovezi pe Drumul Moldovenesc reușise să atragă capitaluri însemnate. Intensitatea activității lor în Moldova și în Polonia – unde mulți dintre ei s-au instalat durabil, au achiziționat terenuri și chiar au ocupat funcții publice – și tendința lor de a acapara piața comercială, uneori cu mijloace dure, au provocat reacția localnicilor și a autorităților celor două state, hotărâte să-și apere propria clasă mercantilă. Din Lvov, genovezii și-au extins activitatea comercială până în Silezia, încălcând astfel dreptul de depozit al orașului. În Moldova, ei au ocupat un loc însemnat nu numai în comerțul de tranzit ci și pe piața locală. Reacționând împotriva acestor practici, regalitatea polonă a interzis, printr-un decret emis în iulie 1444, „negustorilor italieni din teritoriile de dincolo de mare” (*mercatores italici de transmarinis partibus*) să mai încalce dreptul de depozit al orașului Lvov. În același timp, hotărârea regală pune în vedere acelorași negustori că le era interzis să desfacă în Moldova bunurile achiziționate la Lvov. Acestea puteau fi tranzitate prin Moldova și transportate „dincolo de mare” (*trans mare*), nu însă comercializate pe drumul spre Cetatea Albă. Însemnătatea capitalurilor investite de

negustorii genovezi individuali în comerțul din și prin Moldova se poate aprecia din informațiile referitoare la activitatea unora dintre ei. E cazul a doi frați genovezi asociați – Angelo și Graveotto Giustiniani – căroră domnul Ștefan II le-a confiscat mărfuri în valoare de 4.500 de ducați. Opt ani mai târziu, alt negustor genovez, Francesco Cavallo, a cerut represalii împotriva Moldovei pentru mărfurile confiscate în valoare de 4.000 de ducați.

Semnificativ pentru poziția genovezilor la Moncastro e și faptul că ei au reușit să-i împiedice pe venețieni să desfășoare comerț pe cont propriu în așezare. Încercarea Moldovei de a folosi criza sistemului genovez pontic în deceniul al patrulea al secolului XV (vezi mai jos) pentru a-i introduce și pe venețieni în comerțul țării a eșuat îndată ce criza a fost depășită. Genovezii beneficiau de un avantaj excepțional în comerțul pe drumul moldovenesc datorită acestui regim special pe care au reușit să-l impună încă din secolul precedent. După 1453, când legătura pe mare cu Genova era practic întreruptă, însemnătatea drumului moldovenesc pentru coloniile genoveze pontice a sporit considerabil.

Drumul Brăilei, care lega Marea Neagră cu Transilvania și Europa Centrală prin Chilia-Licostomo, a continuat să funcționeze intens în ciuda alternanței stăpânirilor asupra gurilor Dunării, obiect de puternică rivalitate între Țara Românească și Moldova și, în asociere cu ele, între Ungaria și Polonia. Reactualizarea privilegiului comercial acordat Brașovului și Țării Bârsei de domnia Țării Românești la preluarea domniei dovedește continuitatea și însemnătatea legăturii stabilite în secolul XIV între Marea Neagră și spațiul central european pe drumul Brăilei.

La sud de gurile Dunării, genevezii și-au consolidat poziția după 1387 când i-au smuls fiului lui Dobrotici, Ivanco, un larg privilegiu în favoarea comerțului lor. Probabil din aceeași vreme și în împrejurări legate de conflictul care a precedat încheierea păcii datează ocuparea însemnatului centru fortificat de la Caliacra de către genevezi, achiziție care le-a oferit un punct de sprijin de primă importanță pentru dominația efectivă instituită asupra țărmului vest-pontic. Alte asemenea puncte de sprijin au fost ocupate sau construite de genevezi în această parte a țărmului pontic.

Pe țărmul sudic al Mării Negre, genevezii și-au menținut pozițiile anterior dobândite la Sinope și la Heracleea. Legătura comercială între Golful Persic, Asia Centrală și Marea Neagră prin Trapezunt a continuat să fie activă, dar cu disfuncții provocate de răsturnările politice din Orientul Mijlociu. Genevezii și venețienii au continuat să frecventeze Trapezuntul și chiar, uneori, să se avânte pe drumul spre Tabriz, mai aproape de mărfurile asiatice mult râvnite.

Activitatea comercială pe liniile tradiționale, explorate și exploatate în vremea dominației venețiene în Marea Neagră și apoi, mai intens, sub genevezi, a fost turburată în repetate rânduri de conflicte locale sau de acțiuni politice majore, care au pus în discuție sistemul însuși. În rândul celor dintâi s-au aflat noile încercări ale tătarilor de a recupera pozițiile pierdute în urma marii concesiuni din 1387, care a consfințit dominația genevezilor asupra pozițiilor celor mai de seamă ale țărmului Crimeei. Dar constant, intenția tătarilor de a recupera teritoriul pierdut a fost dejucată de genevezi.

Desigur, genevezii au suferit și pierderi în acest interval. În primul deceniu al secolului XV, Moldova,

sprijinită politic de Polonia, a preluat controlul asupra gurilor Dunării o dată cu ocuparea centrului fortificat de la Licostomo. Pierdere definitivă, rezultat al rivalității celor două mari artere comerciale dezvoltate cu concurs genovez, dintre care unul străbătea Țara Românească, iar celălalt Moldova. În câteva rânduri, principii de Mangop au încercat și, o dată cel puțin, au reușit să ocupe fortul Cembalo (Simbolon), cu intenția de a deschide un port propriu; dar genovezii au reușit să recupereze poziția.

Convulsiuni asiatice și repercusiuni pontice. În a doua jumătate a secolului XIV, pacea mongolă, care asigurase condiții excepționale comerțului eurasiatic, a luat definitiv sfârșit. Reacția anti-mongolă în China, care în 1367 a înlăturat de la conducerea țării dinastia cinghishanidă și a inaugurat epoca dinastiei Ming, a pus capăt și legăturii directe între negustorii apuseni și Extremul Orient. După mai bine de un secol de contact direct între lumea europeană și Extremul Orient, atât de profitabil sub raportul nu numai al intereselor comerciale dar și al civilizației în general, China a revenit la o mentalitate și atitudine marcat xenofobe. Vremea lui Marco Polo și a călătoriilor de afaceri ale negustorilor italieni în centrele principale ale Chinei a apus ireversibil. A încetat și legătura directă a oamenilor de afaceri mediteraneeni cu piața chineză, posibilitatea de a instala agenții comerciale proprii, de a achiziționa la prețul cel mai convenabil mărfurile chineze și de a realiza mari avantaje de pe urma comerțului de etapă. Produsele chineze, mai ales mătasea – *seta catuya* -, nu mai soseau în porturile Mării Negre decât prin intermediul negustorilor din Asia. Comerțul cu mărfuri chineze nu a încetat, dar a scăzut cantitativ și a pierdut din rentabilitate.

Dificultăți a provocat comerțului genovez și venețian starea de tensiune periodică a raporturilor cu Hoarda de Aur. Situația excepțională, de suveranitate, arogată și impusă în cele din urmă de Caffa, extinderea controlului genovez asupra principalelor centre ale țărmului crimean în scopul înlăturării oricărei concurențe potențiale în regiune au atras repetate reacții armate din partea Hoardei de Aur. După ce în 1387 au fost siliți să consacre formal stăpânirea Caffei asupra așezărilor de pe țărmul Crimeei, tătarii au folosit toate ocaziile favorabile pentru a-și reafirma dreptul uzurpat de genovezi. În secolul XV, în două rânduri cel puțin – 1422 și 1433 –, ei au încurajat încercarea principilor din Mangup de a recupera portul Cembalo pentru a-l utiliza comercial și militar împotriva genovezilor din Caffa. Dar chiar când încordarea era puternică, chiar în vreme de conflict armat, comerțul își urma cursul, cu asentimentul mai marilor Hoardei de Aur, care resimțeau greu pierderea veniturilor percepute din taxele vamale și din propria lor activitate comercială. Un șoc puternic a suferit comerțul cu produse orientale în nordul Mării Negre de pe urma campaniei hanului *Tamerlan* (Timur Lenk, 1360-1405), care, în anul 1395, în cursul încheștării sale cu Toktamâș, hanul Hoardei de Aur, a devastat sudul Rusiei, a distrus orașele Sarai, Astrahan și a pustiit Tana. Episod al concurenței mai mult decât seculare între două mari artere ale comerțului intercontinental – drumul care lega China și Asia Centrală cu porturile nord-pontice, de o parte, și cel care, cu același punct de pornire ajungea la Mediterana și în sudul bazinului pontic –, evenimentul a redus simțitor fluxul produselor orientale spre Marea Neagră.

În Orientul de Mijloc, Ilhanatul s-a fragmentat după moartea lui Abu Said (1335), ultimul han din descendența

directă a lui Hülegü, în multiple teritorii și dinastii. Luptele pentru putere între diferiții pretendenți la conducerea statului s-au prelungit până când fiul unui șef de trib tătar, Timur Lenk a reușit să reconstituie, după campanii și lupte îndelungate, cadrul teritorial al Ilhanatului Persiei. Mai mult încă, el și-a propus să refacă ansamblul imperiului lui Cinghis-han și a preluat ideea universală a acestuia: imperiul de la Beijing la Marea Mediterană. Vaste proiecte de colaborare cu Occidentul, inclusiv pe plan comercial, au fost făurite și negociate în acest context.

În efortul său de reconstituire a Imperiului Mongol în integralitatea sa, Timur Lenk nu a omis, firește, nici Hoarda de Aur. După ce a sprijinit la conducerea puterii cu centrul la Sarai pe hanul Toktamiș, descendent din Cinghis-han, Timur s-a văzut nevoit, când protejatul său a încetat să i se mai supună, să întreprindă mai multe campanii în teritoriile Hoardei de Aur. Acțiunea militară a lui Timur Lenk în această direcție a avut și o puternică conotație comercială. Distrugerea câtorva dintre cele mai însemnate centre comerciale de pe itinerariul Extremul Orient-Marea Neagră în cursul campaniilor sale pune în lumină această finalitate, moment de seamă al unei evoluții inaugurate cu mai bine de un secol în urmă când a început lupta de interese comerciale dintre cele două fragmente apusene ale imperiului întemeiat de Cinghis-han. Itinerariul eurasiatic controlat de Hoarda de Aur a suferit pierderi durabile și o reducere considerabilă a traficului de mărfuri de pe urma acestei acțiuni deliberate de anihilare.

Declinul puterii centrale sub urmașii lui Timur Lenk, pierderea controlului asupra Iranului Occidental și asupra Irakului în favoarea unor dinaști turci și luptele dintre aceștia au defavorizat și comerțul pe linia care lega Bagdadul și Tabrizul cu Marea Neagră, evoluție care s-a

repercutat negativ asupra activității comerciale la Trapezunt.

În 1412, în cadrul unuia dintre multiplele sale proiecte de cruciadă, Sigismund de Luxemburg, rege al Ungariei și împărat „roman”, preconiza revitalizarea liniei comerciale care legase în trecut China (*Chatan*) cu Caffa și cu portul Chilia de unde mărfurile erau transportate spre Europa Centrală. Trei decenii mai târziu, în 1442-1443, Beltramo de Mignanelli, autorul unui proiect de cruciadă destinat papei Eugeniu IV, oferea soluția alternativă pentru cazul în care, Egiptul fiind supus unei blocade navale, negustorii urmau să-și găsească alte surse de aprovizionare cu spîșeriile (*aromata*) de care europenii nu se puteau lipsi. Soluția alternativă recomandată de autor era reluarea comerțului cu Trapezuntul, de unde, în trecut, genevezii achiziționau această marfă prețioasă, o aduceau la Galata, „adică la Pera”, de unde o preluau venețienii, catalanii, pisanii și „alte națiuni... după cum a fost odinioară” (Anexa 47).

Inițiativa lui Sigismund de Luxemburg din 1412 și proiectul lui Beltramo de Mignanelli din 1442-1443 confirmă declinul sensibil al comerțului oriental prin Marea Neagră, nu însă și dispariția acestuia.

Marea încercare din anii 1433-1434. La sfârșitul lunii februarie 1433, grecii din Cembalo au ocupat fortul genevez care domina așezarea la îndemnul principelui de Mangup și cu încurajarea tătarilor din Crimeea. În urma eșecului încercărilor repetate ale genevezilor din Caffa și din Pera de a recupera fortul pierdut, aceștia au făcut apel la metropolă solicitându-i să intervină cât mai grabnic, întrucât - considerau ei - altminteri ar fi în mare pericol „celelalte locuri ale noastre”. Evenimentele ulterioare au

dovedit îndreptățirea acestei aprehensiuni. Scurt timp după pierderea locului fortificat de la Cembalo, genovezii din Pera și Trapezunt au trebuit să facă față ostilității „gazdelor lor”: Bizanțul, hotărât să recupereze măcar o parte din veniturile vamale acaparate de genovezi, și Imperiul Marilor Comneni, hotărât, la rândul său, să reducă din privilegiile smulse de oaspeții săi. Și comunitatea genoveză din Cetatea Albă (Moncastro) era în pericol de a-și pierde privilegiile tradiționale, ca urmare a unei inițiative ostile a autorităților moldovenești, care au solicitat bail-ului venețian din Constantinopol să deschidă o linie comercială în această direcție. Caffa însăși, cheia de boltă a întregului sistem comercial genovez pontic, era în primejdie de a-și pierde hegemonia comercială; mai grav încă, ea era amenințată în însăși existența ei ca urmare a atacului dezlănțuit de tătarii din Crimeea, care nu se resemnaseră cu pierderea pozițiilor comerciale și teritoriale smulse de genovezi. Din umbră acționa Veneția, care se afla în acești ani în război cu ducele Milan-ului, Filippo Maria Visconti, în dependența căruia se afla la acea dată Genova. O extraordinară conjugare de forțe amenința să provoace năruirea întregului sistem hegemonic organizat și consolidat de Genova în Marea Neagră de-a lungul aproape a două secole. Doar o intervenție navală masivă din partea metropolei putea salva situația. Interesele în joc erau prea mari pentru ca Genova să nu intervină.

Ostilitățile veneto-genoveze au izbucnit încă din toamna anului 1431 printr-un atac al venețienilor la Chios, insulă genoveză. Atacul a fost respins de genovezi cu concursul aliaților lor otomani. După alte încăierări navale neconcludente în Strâmtori, Veneția a trimis în 1432 o flotă impunătoare în Marea Neagră cu misiunea de a lovi pozițiile genoveze pretutindeni. Mai eficace decât

expediția navală s-a dovedit acțiunea diplomatică a Veneției, care a reușit să provoace reacții anti-geneveze în locurile principale ale Mării Negre. De la Cembalo, unde localnicii au reușit să-i izgonească pe genevezi, spiritul revoltei s-a extins rapid. Tătarii au instituit asediul Caffei, încurajare pentru toate puterile pontice cărora genevezii le impuseseră regimul hegemoniei lor comerciale de a încerca să recâștige pozițiile pierdute. Toate aceste mișcări de opoziție sau de revoltă s-au desfășurat în anii 1432-1433.

În martie 1434, o puternică flotă, sub comanda amiralului Carlo Lomellino, pornea din Genova spre Marea Neagră. Cea dintâi lovitură a fost îndreptată împotriva fortului Cembalo, cucerit la începutul lunii iunie. Câteva zile mai târziu a urmat portul Calamita, care s-a predat fără luptă. Prestigiul genevez în Marea Neagră a fost restabilit în urma acestor succese. Parțial compromis a fost acest rezultat de eșecul încercării corpului expediționar de a zdrobi puterea hanatului tătar din Crimeea. Sosiți la Caffa în urma succeselor obținute pe țărmul „gotic”, al Crimeii, genevezii, respingând o ofertă de pace a tătarilor, au întreprins o acțiune pentru cucerirea centrului puterii lor de la Solcat. Acțiunea s-a încheiat cu o grea înfrângere; resturile corpului expediționar, salvate din dezastru, au revenit la Caffa. Expediția proiectată la Trapezunt a fost abandonată iar la trecerea, pe drumul de înapoiere, prin dreptul Constantinopolului, amiralul genevez s-a limitat la o acțiune demonstrativă de intimidare. Deși s-a încheiat cu un semi-eșec, expediția lui Carlo Lomellino a reușit să salveze de la dezastru sistemul hegemoniei geneveze în bazinul pontic. Cât timp Strâmtoarele au rămas libere, cât timp a reușit să mențină legătura maritimă vitală cu așezările ei din Marea Neagră,

Genova a apărut cu îndârjire acest spațiu comercial care i-a dăruit vremea celei mai puternice afirmări politice din întreaga ei istorie.

Cruciada de la Varna, 1444; preludiul sfârșitului. Timp de aproape un secol, începând din anul 1352, Genova și-a rezemat poziția hegemonică în Marea Neagră pe alianța cu turcii otomani, alternativă la Bosfor pentru alianța compromisă cu Bizanțul. Cu intermitențe datorate unor situații specifice, această alianță cu puterea continentală a beilicului otoman din Asia Mică a funcționat până în ajunul cuceririi Constantinopolului de Mehmed II. Contra-prestația pentru acest sprijin a fost înlesnirea de puterea navală genoveză a expansiunii otomane în Sud-estul Europei. În repetate rânduri, genovezii au transportat pe vasele lor trupele otomane din Asia în Europa și în sens invers. Un nou prilej de a sluji puterea otomană s-a ivit în 1444 când prezența turcilor în Europa a fost amenințată de acțiunea cruciată întreprinsă de coaliția ungaro-polonă cu concursul flotei creștine, venețiană și burgundă. Operațiunea preconizată urma planul tradițional al cruciadei antiotomane: îmbinarea acțiunii terestre din direcția Europei Centrale cu o acțiune navală din Mediterană, a cărei misiune era să împiedice trecerea trupelor otomane din Anatolia în Europa. Momentul ales era propice, dat fiind că sultanul Murad II își trecuse toate trupele în Asia Mică, unde era prins într-o grea înclăstare cu beilicul turcesc rival din Caramania. Sultanul nu lăsase în Europa decât puține trupe, incapabile să facă față unei acțiuni ostile majore. Siguri că flota creștină va ține departe de malul european trupele otomane, conducătorii cruciadei – regele Ungariei, legatul papal Cesarini și Iancu de Hunedoara – au rupt armistițiul

încheiat scurt timp înainte cu sultanul și s-au angajat într-o campanie în profunzime în Peninsula Balcanică. Calculul lor strategic, teoretic foarte promițător, a fost însă dejucat la fața locului de atitudinea genovezilor.

Venețienii, al căror concurs naval era decisiv pentru reușita întregii acțiuni, au condiționat participarea lor la cruciadă de dreptul de a ocupa orașul Gallipoli, punctul de control meridional al legăturii dintre Mediterana și Marea Neagră. Exigența venețiană a fost acceptată, cel mai târziu în iulie 1444, de legatul papal. Pentru Genova, însă, perspectiva instalării venețienilor la Gallipoli era inacceptabilă deoarece lăsa la discreția concurenților ei controlul navigației prin Strâmtori, eventualitate pe care timp de un secol se străduise, cu succes, să o evite. În aceste condiții, succesul cruciadei ar fi constituit o primejdie extremă pentru interesele Genovei în Marea Neagră. Urmarea a fost hotărârea genovezilor de a rămâne consecvenți cu alianța lor cu turcii; vase genoveze l-au ajutat pe sultan să-și treacă trupele în Europa. Concurs salvator pentru turci, care au putut întâmpina în condiții de superioritate oastea cruciată, modestă numeric, la Varna, în toamna anului 1444. Dezastrul suferit la Varna de oastea cruciată – ultima mare încercare de a preîntâmpina instalarea puterii otomane la Constantinopol – a înlăturat primejdia imediată de care se temeau genovezii, anume preluarea controlului la Gallipoli de venețieni. Dar, nouă ani mai târziu, acest sprijin avea să se dovedească fatal pentru pozițiile pontice ale Genovei. După cucerirea Bizanțului în luna mai 1453, turcii otomani au fost în măsură să fixeze regulile comerțului pontic. În decurs de mai puțin de un sfert de secol, ei și-au asigurat controlul aproape total asupra Mării Negre.

Bibliografie :

A. Agosto, *Due lettere inedite sugli eventi del Cembalo e di Sorcati in Crimea nel 1434*, „Atti della Società Ligure di Storia Patria”, Nuova Serie, XCI, 1977, p. 509-517; Idem, *Nuovi reperti archivistici dell' "Officium Provisionis Romaniae" sulla guerra di Cembalo*, „Byzantinobulgarica”, VII, 1981; p.103-109; Șt. Andreescu, *Note despre Cetatea Albă*, în vol. *Din istoria Mării Negre (Genovezi, Români și Tătari în spațiul pontic în secolele XIV-XVII)*, București, 2001, p. 9-33; Idem, *Genovezi pe „drumul moldovenesc”*, I și II, *ibidem*, p. 89-105 și 106-116; N. Bănescu, *Vechi legături ale țărilor noastre cu genovezii*, în vol. *Închinare lui N. Iorga*, Cluj, 1931, p. 32-37; Idem, *Contribution à l'histoire de la seigneurie de Théodoro-Mangoup en Crimée*, „Byzantinische Zeitschrift”, LIII, 1935, p. 20-37; Fr. Dupuigrenet Desroussilles, *Vénitiens et Génois à Constantinople et en Mer Noire en 1431 d'après une lettre de Martino da Mosto baile à Constantinople au baile et aux conseillers de Négrepont*, „Cahiers du monde russe et soviétique”, XX, 1979, 1, p.111-122; N. Iorga, *Studii istorice asupra Chilieii și Cetății-Albe*, București, 1899; Idem, *Noi descoperiri privitoare la istoria Românilor*, în vol. *Studii asupra evului mediu românesc*, București, 1984, p. 223-229; Șt. Gorovei, *Principatul de Theodoro (Mangop) și Moldova lui Ștefan cel Mare. Observații și ipoteze*, în vol. *Marea Neagră. Puteri maritime – Puteri terestre (sec. XIII-XVIII)*, București, 2006, p. 199-208; S. P. Karpov, *L'Impero di Trebisonda, Venezia, Genova e Roma 1204-1261*, Roma, 1986; M. Malowist, *Kaffa – kolonia genuenska na Krymie i problem wschodni w latach 1453-1475* (Caffa, colonie genoveză în Crimeea și problema orientală în anii 1453-1475), Warszawa, 1947 (larg rezumat în limba franceză); Ș. Papacostea, *La fin de la domination génoise à Licostomo*, „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol»”, XXII, 1985, 2, p. 29-42; Idem, *Une révolte antigénoise en Mer Noire et la riposte de Gênes (1433-1434)*, „Il Mar Nero”, I, 1994, 279-290;

Idem, *Gênes, Venise et la croisade de Varna*, în „Balcanica Posnanienisa”, VIII, 1997, p. 28-37; N. Pienaru, *Timurizii și Marea Neagră*, în vol. *Marea Neagră. Puteri maritime – Puteri terestre (sec. XIII-XVIII)*, București, 2006, p. 159-198; G. Pistarino, *Chio dei Genovesi*, Spoleto, 1970 (extras din vol. *A Giuseppe Ermini*); E. C. Skrzinskaia, *Storia della Tana*, Firenze, 1968 (extras din „Studi Veneziani”, X, 1968); V. Vasiliu, *Sur la seigneurie de „Teodoro” en Crimée au XVe siècle à l’occasion d’un nouveau document*, „Mélanges de l’École Roumaine en France”, IX, 1929, p. 299-336.

PERIPLUL BAZINULUI PONTIC. NAVE ȘI NAVIGAȚIE

Navigatorii care pătrundeau în Marea Neagră își continuau navigația fie spre răsărit, de-a lungul țărmului nordic al Asiei Mici, fie spre nord-vest de-a lungul țărmului tracic. Cei care urmau prima direcție aveau posibilitatea să străbată direct apele mării spre nord din porturile cele mai apropiate de Crimeea. Alții continuau navigația spre răsărit, apoi evoluau spre nord, de-a lungul țărmului caucazian, înainte de a ajunge în Marea de Azov și în Crimeea. Navigatorii care aveau drept țintă orașele de pe țărmul bulgar, de la Dunăre sau de la limanul Nistrului, se îndreptau direct spre nord-vest după ce părăseau Bosforul. Principalele mijloace de documentare geografică și cartografică ale vremii semnaleză așezările întâmpinate de vasele care navigau în Marea Neagră.

În intervalul predominării talasocrației venețiene și genoveze – 1204-1453 – au circulat în Marea Neagră cele mai multe dintre tipurile de vase care străbăteau și apele Mediteranei.

De la Pera la Pera. Pe măsura deplasării centrului de greutate la Strâmtoarea de la Constantinopolul bizantin la Pera genoveză, controlul circulației între Mediterana și bazinul pontic și avantajele rezultate din această funcție au fost preluate de genovezi, proporțional cu dimensiunile transferului. În cursul secolului XIV, Pera a devenit principalul centru comercial la Bosfor și punctul de comandă al navigației din și înspre Marea Neagră.

Situată pe o limbă de pământ despărțită de Constantinopol de un golf numit Cornul de Aur, **Galata** sau **Pera** (ultimul nume desemna așezarea „din față”, „de dincolo” față de *Polis*, adică de oraș) era considerată unul dintre cartierele acestuia. Abia autonomizarea Perei sub genevezi, transformarea așezării într-o putere comercială și militară în sine, în cursul secolului XIV, i-a asigurat o funcție economică și strategică dominantă pe care nu a cunoscut-o nicicând în trecut.

Centru de comandă al comerțului ponto-mediteranean al genezilor, Pera, de îndată ce s-a aflat la adăpost de loviturile adversarilor ei, datorită fortificațiilor care au făcut-o inexpugnabilă, în urma marilor lucrări îndeplinite în primele două decenii ale secolului XIV, a atras la sine alți numeroși negustori de diferite proveniențe, inclusiv greci, datorită condițiilor mult mai favorabile ale regimului ei vamal în raport cu cel oferit de capitala imperiului. Referindu-se la vremea împăratului Ioan VI Cantacuzino (1347-1354), istoricul bizantin Nikephor Gregoras constată cu indignare că în vreme ce genezii realizau la Pera un venit anual de 200.000 hiperperi, vămile împăratului din Constantinopol nu mai raportau decât 30.000 hiperperi, așadar puțin peste a șaptea parte din venitul vămii rivale (Anexa 36). Deplasarea venitului vamal principal se explică în cea mai mare măsură prin afluxul la Pera al negustorilor de origini diferite, situație denunțată în 1317 de un fost bail venețian la Constantinopol, Marco Minotto, care semnală autorităților venețiene faptul că rivalii lor acordau cu generozitate cetățenia geneză tuturor celor care o solicitau (Anexa 27). E un exemplu elocvent al transformării poziției strategice, de centru fortificat, în avantaj comercial și vamal și, invers, al consolidării acestei poziții prin mijloacele acumulate din

intensificarea traficului comercial. Spaniolul Pero Tafur, care, în cursul peregrinărilor sale în Mediterana Răsăriteană a ajuns și la Pera, în prima jumătate a secolului XV, a observat acest dublu aspect al așezării genoveze : centru puternic fortificat, cu o populație de aproximativ două mii de locuitori, așezarea era un centru comercial de primă însemnătate, loc de întâlnire a negustorilor din Mediterana Occidentală și Orientală, din Marea Neagră. Pătura dominantă era alcătuită, firește, din genovezi (Anexa 46). Până la cucerirea Constantinopolului de turci, Pera genoveză a păstrat funcția de centru de control al Bosforului, preluată aproape integral de la Bizanț în prima jumătate a secolului XIV.

Pe țărmul anatolian al Mării Negre, disputat între bizantini, turci, genovezi și trapezuntini, se afla o salbă de așezări cu diferite funcții: posturi de observație, stații de releu și centre comerciale cu rosturi locale sau intercontinentale.

Îndată după ieșirea din Bosfor se afla așezarea de la **Hieron**, post de control bizantin care supraveghea din vremuri vechi trecerea din Marea Neagră spre Constantinopol.

Principala poziție bizantină pe țărmul Asie Mici era **Heracleea Pontică** (*Pontoherakleia* pentru greci, *Puntarachia* pentru genovezi). Așezarea a fost recuperată de bizantini încă din vremea Imperiului de la Niceea. Genovezii sunt atestați la Heracleea în anii 1289-1290. În timpul celui de Al Doilea Război al Strâmtoarelor (1350-1355), așezarea a fost luată cu asalt de genovezi de la bizantini. Din Heracleea se putea naviga direct spre Crimeea.

La **Amastris** (*Samastro*), următoarea așezare însemnată de pe țărmul sudic al Mării Negre, genovezii

și-au făcut apariția spre sfârșitul secolului XIII. Așezarea a fost ocupată de genovezi de la bizantini, probabil în aceeași vreme și în aceleași împrejurări ca și Heracleea Pontică. Și de aici se putea traversa marea direct spre Crimeea. O citadelă genoveză a existat la Amastris cel mai târziu din 1363, după cum rezultă din inscripția păstrată din acest an și din armoariile familiei Boccanigra, probabilii cuceritori ai așezării.

La Amastris sfârșește zona controlată încă o vreme de Bizanț pe țărmul nord-anatolian și începe cea dominată de turcii selgiucizi, care au smuls definitiv importanta așezare de la **Sinope** (*Sinopoli*) Imperiului de Trapezunt în deceniul al șaselea al secolului XIII. Importanța comercială a așezării era mult sporită ca urmare a faptului că se afla în locul cel mai apropiat de peninsula Crimeea, ceea ce facilita trecerea directă și lesnicioasă de la un țărm la celălalt. Sinope era, așadar, un centru important pe o linie comercială care lega așezările cele mai însemnate din Crimeea cu Asia Mică și de aici, traversând spațiul continental, cu Mediterana. Emirii din Sinope și-au autonomizat stăpânirea, care a rezistat până la cucerirea așezării de turcii otomani în vremea lui Mehmed II. Sub selgiucizi, Sinope a dispus și de o forță navală și a jucat un rol politic regional nu lipsit de însemnătate. Genovezii sunt menționați la Sinope de la sfârșitul secolului XIII. Conflictele dintre ei și emirii din Sinope au fost frecvente. La începutul secolului XIV, genovezii și-au construit în apropiere de așezarea turcă o fortificație proprie, atestată de izvoare sub același nume de Sinope, pe care au stăpânit-o până în vremea cuceririi otomane.

Următorul centru fortificat turcesc se afla la **Simisso** (*Samsun, Aminos*) unde genovezii au desfășurat activități comerciale încă de la sfârșitul secolului XIII. La începutul

secolului XIV e atestat un consul genovez în așezare. La mijlocul aceluiași secol, autoritățile din Genova, constatând că la Simisso „sunt mulți genovezi” care se îndeletniceau cu comerțul mărfurilor aduse din Turcia, a hotărât să le impună o taxă pentru finanțarea războiului în curs de desfășurare. Cel mai târziu la sfârșitul secolului XIV exista aici, ca la Sinope, o fortificație genoveză lângă cea turcească. În 1424, genovezii au obținut din partea sultanului Murad II autorizația de a reconstrui așezarea de la Simisso. Interesul puternic manifestat de autoritățile din Genova pentru comunitatea genoveză din Simisso dovedește însemnătatea așezării.

Prima stație importantă după Simisso era **Vatiza**, așezare dependentă de Trapezunt, punct de legătură cu marele centru comercial continental de la **Sivas** (*Savasto*), unde se întâlneau periodic negustorii din Orient – Siria și Mesopotamia – cu cei din nordul Mării Negre. Un notar genovez e atestat la Vatiza încă din anul 1274.

Portul **Chirionda** (*Kerasunt*), „a doua capitală” a Imperiului de Trapezunt, era locul de încărcare a alaunului exploatat în minele de la Colonea, produs foarte solicitat de manufactura din Occident datorită calităților sale de fixativ al coloranților pe țesături.

Trapezunt (*Trebizonda*) era principalul oraș de pe țărmul sudic al mării. Loc de întâlnire a unor însemnate linii comerciale maritime și terestre, Trapezuntul a devenit capitala unuia dintre statele grecești rezultate din prăbușirea Imperiului Bizantin în 1204. De fapt, sub dinastia Marilor Comneni, care a creat imperiul, pretenția imperială a acoperit o foarte însemnată funcție comercială a defunctului stat bizantin. Un misionar franciscan care a trecut spre Orient prin Trapezunt îi definește funcția esențială afirmând că este „scala” la Marea Neagră a puterilor care controlau

Mesopotamia și Iranul și, în general, a celor din Orientul de Mijloc (Anexa 29). Un istoric arab susținea că în vremea când Trapezuntul era încorporat Imperiului Bizantin, vămile orașului constituiau una dintre principalele surse de venit ale bugetului imperial.

Genovezii s-au stabilit de timpuriu la Trapezunt. Din deceniul al nouălea al secolului XIII s-au păstrat primele urme ale tranzacțiilor lor în capitala Marilor Comneni; încă înainte de 1290 este atestat un consul genovez la Trapezunt. Pretenția genovezilor, imperativ manifestată la începutul secolului XIV, de a primi un cartier propriu, cu drept de fortificare, și de a fi scutiți total de vămi, ca și genovezii din Constantinopol, s-a aflat la originea primului conflict armat între autoritățile imperiale și genovezi. După ciocniri multiple și grele, conflictul s-a stins în 1316 când arsenalul revendicat de genovezi le-a fost restituit.

Pe drumul Trapezuntului, în interiorul continentului, genovezii au ajuns încă din 1280 la Tabriz, unul dintre cele mai însemnate centre comerciale ale lumii, reședința principală a hanilor mongoli ai Iranului. Continuând pe această cale, genovezii au ajuns până la Golful Persic și în Oceanul Indian. În 1304, în fruntea înfloritoare colonii genoveze din Tabriz se afla un consul. Prezența venețienilor la Trapezunt e atestată mai târziu decât cea a genovezilor. E posibil ca ei să fi frecventat așezarea încă din vremea când latinii stăpâneau Constantinopolul, dar urme scrise ale acestei prezențe ipotetice nu s-au păstrat.

Pe țărmul răsăritean al mării urmau porturile **Vati** (*Bati, Batoum, Lo fasso*) și **Suhumi** (*Savastopolis*). Ambele furnizau produse locale – grâne, vin și sclavi. Prin Suhumi, genovezii au stabilit legătura cu Marea Caspică pe care au frecventat-o de timpuriu pentru a achiziționa mătasea produsă în regiunea **Gilan** (*Ghelan*).

Spre nord, în apropierea **Bosforului Cimerian**, care lega Marea Neagră cu Marea de Azov, se aflau așezările **Mapa** (*Anapa*), **Copa** (*Copario*, *Lucopa*, posibil de la *Cuban*), furnizoare de sare și sclavi, așezări frecventate de genovezi încă de la începutul pătrunderii lor în nordul bazinului pontic și, mai târziu, luate direct sub controlul lor.

Țărmlul caucazian al Bosforului Cimerian era străjuit de străvechea așezare **Matrega** (*Matrica*, *Tamatraka*, *Tmutarakan*), aflată în stăpânirea unui principe local. Genovezii s-au instalat la Matrega la începutul secolului XIV. Creșterea numărului lor și instalarea și a altor „latini” au determinat în 1349 instituirea în așezare a unei episcopii latine. În secolul XV, un genovez, Simone Ghizolfi, sprijinit de Caffa, a construit o fortificație proprie care a preluat controlul asupra navigației între Marea Neagră și Marea de Azov. Urmele unei așezări genoveze din secolul XIII sunt consemnate în Marea de Azov de hărțile vremii sub numele **Zaccaria**, fundație a ilustrului navigator și om de afaceri genovez Benedetto Zaccaria.

La vărsarea Donului în mare se afla orașul **Tana**. Rolul de prim plan al așezării în evoluțiile politice și comerciale ale vremii se explică prin faptul că se afla în punctul pontic cel mai avansat al legăturii cu centrul Hoardei de Aur de pe Volga – Sarai –, iar de aici mai departe cu Asia Centrală și cu Extremul Orient. Această poziție a conferit centrului de la gurile Donului un rol comercial de primă însemnătate, care explică vehemența înfruntării dintre Genova și Veneția pentru accesul la Tana (Anexa 6).

Întemeind propria lor așezare pe țărmul răsăritean al Crimeei, la **Caffa**, din care au făcut unul dintre cele mai de seamă centre comerciale ale vremii, genovezii s-au străduit să-i asigure funcția de legătură principală sau chiar unică pe

drumul intercontinental din Marea Neagră la Sarai și Beijing. Genovezii s-au opus vehement și constant tendinței venețienilor, dar și a propriilor lor conaționali, de a se instala la Tana (Anexa 26). Interdicția, respectiv libertatea, de a naviga la Tana a constituit principalul factor de discordie între venețieni și genovezi în Marea Neagră, de la apariția chestiunii în 1269 și până aproape de vremea lichidării așezărilor italiene în bazinul pontic în 1475 (Anexa 6). Hotărârea Veneției de a desfășura activitate comercială în nordul Mării Negre într-un cadru propriu, la Tana, și de aici mai departe, și perseverența genovezilor de a le refuza acest drept a fost factorul declanșator al conflictelor care au opus cele două talasocrații mediteraneene în Marea Neagră în secolele XIII și XIV.

Tentativele repetate ale Genovei nu au reușit să împiedice durabil instalarea venețienilor la Tana, cu bunăvoința interesată a hanilor de la Sarai, hotărâți și ei să se opună exclusivismului genovez. Reveniți într-un târziu la Tana în deceniul al treilea al secolului XIV și, în forme oficiale, în temeiul unui privilegiu al împăratului Özbek, din 1333, venețienii și-au construit un cartier propriu de unde au desfășurat activități comerciale extrem de profitabile. În fruntea comunității venețiene de la Tana se afla un consul. Eșecul încercării de a-i împiedica durabil pe venețieni să se instaleze la Tana i-a determinat pe genovezi să se stabilească la rândul lor în așezarea de la gura Donului, deasemeni sub conducerea unui consul. Vitalitatea așezării a fost confirmată de reluarea activității ei intense nu mulți ani după raidul devastator întreprins în 1395 de Tamerlan în nordul Mării Negre, acțiune căreia i-a căzut victimă și Tana.

Între alte așezări italiene în Marea de Azov, centre de achiziție a produselor locale, sursele cartografice au păstrat amintirea unei fundații a orașului Piza, Porto

Pisano, înființată fie în timpul Imperiului Latin, fie în primii ani după 1261. Oricum, așezarea a dispărut devreme, probabil lichidată de genezezi.

Pe țărmul european al Bosforului Cimerian străjuia fortul **Vosporo**, în fruntea căruia se afla în prima jumătate a secolului XIV un principe cerchez, dar care ulterior a fost preluat de genezezi sub controlul lor.

În a doua jumătate a secolului XIII, nu mult timp după restaurația bizantină la Constantinopol, a apărut pe țărmul răsăritean al Crimeei **Caffa**, așezare genezeză dezvoltată pe ruinele unei vechi colonii grecești de mult dispărute, *Theodosia*. Situată într-o poziție favorabilă, pe malul unui golf larg și cuprinzător, Caffa a fost întemeiată în urma unei inițiative genezeze private în deceniul al șaptelea sau cel mai târziu al optulea al secolului XIII, desigur în înțelegere cu Hoarda de Aur. Potrivit însemnărilor de călătorie ale arabilui Ibn Battuta din prima jumătate a secolului XIV, în rada Caffei, „unul dintre cele mai vestite porturi ale lumii”, se puteau adăposti concomitent două sute de vase mari și mici (Anexa 18). Întemeietorii Caffei i-au rezervat foarte probabil încă de la început rostul de centru comercial principal al regiunii nord-pontice cu tendința de a îngrădi treptat funcțiile comerciale ale celorlalte așezări de pe țărmul dominat de Hoarda de Aur. Împlinirea acestui țel avea să se realizeze în decurs de câteva decenii.

Actele de notariat genezeze referitoare la Caffa în anii 1281 și 1290 oglindesc o activitate comercială intensă și larg ramificată în bazinul pontic și în câteva dintre centrele însemnate ale Mediteranei. În mai puțin de două decenii de la întemeierea sa, Caffa a devenit, așadar, unul dintre emporiile însemnate ale comerțului mediteranean-pontic, în mare măsură datorită contactului

stabilit cu liniile comerțului asiatic prin teritoriile Hoardei de Aur.

Tendința de a centraliza comerțul nord-pontic la Caffa, de a autonomiza așezarea și de a o impune în detrimentul celorlalte așezări din regiune, s-a manifestat cel mai puternic o dată cu construcția unui zid de apărare în primii ani ai secolului XIV. Respinsă mai întâi de conducerea tătară, pretenția genoveză a fost admisă în cele din urmă, după câțiva ani de ostilități, evoluție care a creat cadrul extraordinarului avânt al Caffei.

Principala victimă a ascensiunii Caffei a fost orașul **Soldaia**, care, până la apariția genovezilor și încă un timp după aceasta, a fost centrul comercial dominant al regiunii (Anexa 23).

Pe țărmul apusean al Crimeei, fortul **Cembalo** (*Simbolon*) îndeplinea funcția de principal port al Principatului de Mangop, rămășiță a dominației grecești în nordul Mării Negre. În timpul războiului cu Hoarda de Aur, izbucnit în 1343, genovezii, informați că tătarii intenționau să construiască o flotă cu concursul grecilor din Cembalo, au ocupat așezarea instalând în ea un consul și o garnizoană.

La nord de Cembalo se afla anticul **Cherson**, care, în faza timpurie a istoriei bizantine, fusese principalul centru comercial din Crimeea, dar care acum era complet decăzut din vechile sale rosturi.

Cândva, în a doua jumătate a secolului XIV sau în prima jumătate a secolului următor, genovezii au ocupat fortul care străjuia la gura Niprului, denumit în izvoarele italiene **Lerici**, rezultat al contaminării dintre numele unei localități ligure cu numele originar al fluviului *Elisses* sau *Illex*. În deceniul al cincilea al secolului XV, castrul Lerici era în același timp un popas pe itinerariul Crimeea – Gurile

Dunării – Constantinopol și sediul unui profitabil comerț cu sclavi.

Pe Limanul Nistrului se afla cetatea **Maurocastrum** (*Moncastro*), identificată de unele surse cu *Asprocastron* (*Cetatea Albă, Belgorod*). Cetatea proteja un însemnat centru comercial dominat mai întâi de bizantini, apoi de tătari, bulgari și probabil, un răstimp, de genovezi, înainte de a fi încorporată în Moldova. Moncastro, numele cel mai frecvent menționat în izvoarele medievale genoveze și venețiene, se afla la întretăierea unor însemnate itinerarii maritime cu drumuri continentale care, în a doua jumătate a secolului XIV, au cunoscut o puternică dezvoltare. Genovezii apar la Moncastro încă de sfârșitul secolului XIII. La mijlocul secolului următor, colonia genovezilor de la Moncastro era prosperă. Așezarea pare a se fi aflat încă din această vreme sub control genovez. Chiar când a trecut din stăpânirea genoveză în cea a Moldovei, comunitatea genoveză a conservat rolul de factor comercial hotărâtor, până în a doua jumătate a secolului XV.

La Dunărea de Jos, principalul centru comercial, atât timp cât Bizanțul și-a menținut funcția de control al schimburilor în regiune, s-a aflat la **Vicina** (*Vesina*), a cărei localizare rămâne încă incertă; sigur este doar că așezarea se afla în amonte de locul de despărțire a brațelor Dunării. Potrivit genovezilor, care au desfășurat o intensă activitate în așezarea bizantină, Vicina se afla *in imperium Romaniae*, adică în limitele Imperiului Bizantin. Sediul mitropolitan, recuperat de Imperiul de Niceea înainte de 1261, Vicina era un avanpost bizantin în aria de contact cu teritoriile dominate de Hoarda de Aur. Intensa activitate comercială a genovezilor la Vicina încă din anul 1281 se reflectă, fie și numai parțial, în registrul notarului genovez Gabriele di Predono. La mijlocul secolului XIV, în urma participării la

o coaliție antigenoveză, Bizanțul a pierdut controlul comercial la Dunărea de Jos. Funcția sa a fost preluată de genovezi, care au mutat centrul activității comerciale de la Vicina la Licostomo-Chilia.

Licostomo era o insulă situată la vărsarea brațului Chilia în mare, în dreptul unui estuar presărat cu stânci. La capătul din răsărit al insulei străjuia o fortificație care asigura îndeplinirea funcției strategice a așezării, anume controlul navigației între mare și Dunăre. Pe țărmul dobrogean al brațului se afla Chilia Veche, depozit cu magazine și piață de desfacere a produselor cerealiere ale regiunilor învecinate. Pe țărmul basarabean al aceluiași braț, mai în amonte, se afla Chilia Nouă, de dată mai recentă, după cum rezultă din însuși numele așezării, care îndeplinea o funcție similară cu cea a Chiliei dobrogene. Legătura comercială stabilită prin Licostomo-Chilia cu Europa Centrală a cunoscut cea mai mare dezvoltare după preluarea controlului la Dunărea de Jos de către genovezi. Însemnătatea excepțională a poziției s-a aflat la originea a numeroase conflicte desfășurate între puterile regiunii pentru stăpânirea ei și pentru însușirea marilor venituri pe care le procura, până când, în cele din urmă, așezarea a intrat în mâinile puterii otomane.

Pe țărmul vest-pontic, genovezii au smuls spre sfârșitul secolului XIV statului întemeiat de Dobrotici fortăreața **Caliacra**, poziție strategică însemnată pe linia Dunărea maritimă – Constantinopol. Pe țărmul bulgar, **Varna**, **Mesembria**, **Anhialos**, **Sozopol**, **Ahtopol**, erau centrele unde se încărcau, mai ales de către venețieni, produsele economiei agrare a regiunii. În apropiere de Varna, genovezii au construit o fortificație proprie pe care au numit-o **Galata**. Din acest punct, vasele care au

întreprins periplul bazinului pontic se îndreptau spre Bosfor pentru a acosta fie la Pera fie la Constantinopol.

Nave și navigație. Comerțul maritim comportă vase, mijloace de orientare și reguli de navigație. În vremea când au forțat porțile Mării Negre, strict păzite până atunci de bizantini, italienii au introdus în comerțul pontic tehnicile și regulile lor de navigație în rapidă dezvoltare în spațiul mediteranean. Informații tot mai numeroase și precise cu privire la navigația în Marea Neagră apar îndeosebi după acapararea masivă a comerțului regiunii de genovezi.

Încă din primii ani după revenirea lui Mihail VIII Paleologul la Constantinopol, observatorii bizantini au remarcat năvala genovezilor în Marea Neagră, intensitatea navigației și comerțului lor în această arie ale cărei resurse fabuloase le-au exploatat în condițiile privilegiului smuls la Nymphaion. Când evocă navigația frenetică a genovezilor în Marea Neagră, ale cărei furtuni le înfruntau și în toiul iernii, încă din primii ani după penetrarea lor în bazinul pontic, istoricul bizantin Gheorghios Pachymeres amintește vasele numite *taride*, folosite de temerarii navigatori liguri (Anexa 7). Dar nu numai de taride s-au folosit genovezii și venețienii ci de toate tipurile de vase care străbăteau apele Mediteranei și ale Oceanului Atlantic.

În general, vasele mediteraneene se reduceau la două tipuri: *vase lungi*, acționate în principal cu vâslele, și *vase rotunde*, „pântecoase”, puse în mișcare cu ajutorul velelor. Și unele și celelalte erau folosite în scopuri atât comerciale cât și militare. Cele dintâi îndeplineau o funcție precumpănitor militară, iar cele din urmă, cu capacitate de transport mai mare, erau folosite îndeosebi pentru transporturi comerciale.

Prototipul vasului lung e **galera** (*galea*), vas construit și întreținut fie de comună fie de particulari. Galerele aveau un echipaj de circa 100-150 de vâslași, pe două rânduri, cu câte doi vâslași de fiecare bancă (*bireme*) sau cu câte trei (*trireme*). Lungimea acestui tip de vas era de circa 40 de metri, iar lățimea de circa 5,50 metri. Capacitatea de transport era redusă, circa 20 tone. Două vele înlesneau manevra în funcție de direcția vântului. Vâslașii asigurau viteza de navigație și manevra la intrarea în porturi și la părăsirea acestora. Galerele s-au diferențiat în secolul XIV în două tipuri: „subțiri” (= ușoare) și grele. Cele dintâi, vase lungi, cu rame, viteză de navigație mare, erau utilizate în lupte sau la transportul mărfurilor ușoare; cele din urmă aveau capacitatea de transport sensibil mai mare. În a doua jumătate a secolului XIV, funcția celor două tipuri de galeră s-a diferențiat net: galerele „subțiri” aveau destinație militară, servind la escortarea convoaielor comerciale sau la susținerea înfruntărilor armate; cele grele erau rezervate transporturilor de pasageri și mărfuri..

Din galeră au derivat **galiota** cu 16-22 bănci de vâslași, **galionul**, care avea trei catarge și șase pânze, **bastarda** cu 24-32 bănci pentru vâslași, **saietta** cu 14-22 bănci, **sandalum** (*xandalum, scandalum*), vas de mic tonaj ca și **fusta** și **barca**.

Principalul tip de vas rotund până în secolul XIV purta denumirea generică de **navis** (navă). Nava era folosită la transportul mărfurilor grele (alaun, sare, grâne); avea circa 40 metri lungime, două catarge care utilizau forța vântului, echipaje de circa o sută de oameni. Cele două sau trei coverte instalate la extremități erau rezervate oaspeților. Proviiziile și mărfurile erau depozitate în cală. O încăpere largă, situată lângă grajdul rezervat animalelor, găzduia deavalma pasagerii de rând. **Galeasa**, navă de război,

varietate de vas rotund, era propulsată precumpănitor cu ajutorul velelor.

Dorința de a reduce costul transportului, componentă însemnată a prețului de desfacere a mărfurilor și a ratei profitului, s-a aflat în secolul XIV la originea unui nou tip de vas de transport, *cocca*. Înzestrată cu vele pătrate, care înlesneau utilizarea vântului, cu o cârmă la spate, care a luat locul cârmelor laterale, folosind un echipaj numeric mai redus decât nava, *cocca* s-a substituit treptat acesteia și a devenit vasul comercial prin excelență. La provă și la pupă avea câte un castel iar la bordul navei, care putea avea două sau trei punți, se afla un *lembo*, ambarcațiune cu un catarg și vele și o barcă mai mică cu rame. Alte tipuri de vase erau *lignum* (*lignum de orlo* sau *de bandis*, *linh*), vas mic, cu capacitate de transport de 50-100 de tone; *panfilus*, vas de origine bizantină, propulsat cu vâsle, cu deplasare rapidă, destinat în principal transportului luptătorilor și materialului de război; *tarida*, variantă de galeră mică, cu capacitate de circa 150 de tone; *ciguta*, varietate de *cocca*. Toate aceste denumiri au acoperit o mare varietate de vase în permanentă evoluție.

Majoritatea vaselor navigau de-a lungul țărmului pentru a se putea adăposti repede când se iscau intemperii, dar și din considerente comerciale și de securitate. Durata curselor depindea de condițiile de timp și de opririle pe parcurs. De la Trapezunt la Bosforul Cimerian, la punctul care făcea joncțiunea cu Marea de Azov, navigația dura cinci zile. Distanța din același punct de pornire, Trapezunt, până la Caffa era parcursă în unsprezece zile. Traversarea mării fără cabotaj se întreprindea doar de pe țărmul sudic al Mării Negre în Crimeea. De la Sinope la locul cel mai apropiat din Crimeea, când vremea era favorabilă, navigația

dura două săptămâni. De la Caffa la Genova distanța era parcursă în două luni.

Nu rareori, navigația vaselor era împiedicată sau întârziată de întâlniri cu pirajii, corsarii și cu navele puterilor ostile comunelor italiene.

În zonele cu ape scăzute nu pătrundeau vasele mari. În Marea de Azov circulau fie vase mici, fie bărci pe care erau încărcate mărfurile trimise spre vânzare sau achiziționate la fața locului. La ieșirea din strâmtoare așteptau vasele mari în care erau încărcate mărfurile aduse pe ambarcațiunile mici. La gurile Dunării, la Chilia, grâul era încărcat pe vase de tonaj mediu, *ligna* și *taride*; la Licostomo acostau însă și vase de tonaj mare.

Când au pătruns masiv în bazinul pontic, după 1261, genovezii au exploatat individualist-anarhic comerțul pontic, realizând în scurt timp profituri imense. Înfruntând riscurile inerente navigației în timpul iernii, ei se avântau fără ezitare în condițiile primejdioase ale furtunilor care turburau apele în acest anotimp, spre uimirea bizantinilor, buni cunoscători ai regiunii. În secolul următor, atât Genova, constrânsă de perspectiva sigură a revenirii rivalei ei principale în comerțul pontic, cât și Veneția, au reglementat strict condițiile desfășurării navigației și comerțului în general, în Marea Neagră în special. În 1324 s-a constituit la Veneția un *Officium de navigantibus* pentru controlul comerțului maritim; încă dinainte, în 1313, autoritățile din Genova au creat un consiliu numit al celor „opt înțelepți” (*octo sapientes*), care a reglementat strict condițiile navigației și ale comerțului maritim. Tot mai mult s-a impus navigația în convoaie, *mudae* în terminologia venețiană. Convoaiele comerciale erau alcătuite din zece-douăzeci de vase. În vreme de război, convoaiele comerciale erau escortate de vase militare.

Operațiuni navale militare de importanță majoră – fie prin efectivele angajate, fie prin consecințele lor – au avut loc în Marea Neagră îndeosebi când ostilitățile au pus față în față Veneția și Genova. La începutul Primului Război al Strâmtoarelor, o flotă genoveză sub comanda amiralului Niccolò Spinola a sosit la Constantinopol pentru a impune împăratului Andronic II hotărârea de a se conforma politicii antivenețiene a Genovei (1293); sub presiunea masivei prezențe navale genoveze, împăratul a fost silit să părăsească politica de echidistanță între cele două puteri maritime italiene. În sens invers, în cursul aceluiași război, o flotă venețiană comandată de amiralul Giovanni Soranzo a pătruns în Marea Neagră, a ocupat și incendiat Caffa și a iernat în împrejurimile așezării. Comandanții vaselor au fost convinși să întreprindă această acțiune temerară întrucât, afirma amiralul flotei, în Marea Neagră nu se aflau la acea dată vase armate genoveze ci „doar unele de negoț”. Nu mai puțin convingătoare a fost pentru echipajele venețiene afirmația amiralului lor potrivit căreia toți aveau să se îmbogățească dacă vor reuși să ocupe Caffa, „unde se află adunate toate mărfurile și toată averea Genovei”, după cum relatează o cronică venețiană.

În 1299, o flotă a „frâncilor”, de data aceasta e vorba de genovezi, care transporta o mie de oameni înarmați, a atacat Sinope și l-a capturat pe emirul Mesud bei.

În 1323, zece galere ale guelfilor din Genova au pornit spre Bizanț. Genovezii ghibelini din Pera au înarmat șaisprezece galere împotriva lor, fără a reuși însă să-i împiedice să intre în Marea Neagră unde au căzut într-o cursă întinsă de emirul din Sinope. În 1340, o flotă alcătuită din douăsprezece nave genoveze a sosit în Marea Neagră unde s-a înfruntat cu o sută cincizeci nave turcești mici și

mari pe care le-au distrus. Alte ciocniri între genovezi și turcii din Sinope sunt semnalate în anii următori.

La începutul celui de Al Doilea Război al Strâmtoarelor o flotă genoveză compusă din șaiszeci și cinci de trireme a sosit la Pera; zece dintre ele au pătruns în Marea Neagră unde au atacat pozițiile bizantine. Ciocniri navale au avut loc în bazinul pontic pe toată durata războiului, dar genovezii și-au manifestat superioritatea și chiar și-au consolidat supremația navală în regiune.

În 1434 a avut loc ultima mare expediție navală genoveză în Marea Neagră, întreprinsă pentru a salva pozițiile amenințate ale Genovei în ansamblul spațiului pontic. Amploarea acțiunii și reușita ei, chiar dacă nu integrală, evidențiază rolul protector al metropolei și al flotelor ei pentru apărarea sistemului comercial genovez pontic, rol căruia i-a pus definitiv capăt cucerirea Bizanțului de către turcii otomani în 1453.

Mai frecvente și neinventariate încă sunt ciocnirile navale de proporții mult mai modeste, precum cele în cursul cărora genovezii s-au înfruntat cu flota despotului Dobrotici al „parathalasier” dobrogene sau cele întreprinse de autoritățile din Caffa împotriva altor așezări din Crimeea până la supunerea lor definitivă.

Un loc însemnat în istoria ciocnirilor navale din bazinul pontic au avut acțiunile corsarilor și lupta împotriva lor, nu în ultimul rând chiar împotriva corsarilor genovezi. Spre mijlocul secolului XV, Genova se mândrea cu faptul că încă cu un secol în urmă reușise să stârpească plaga corsarilor care bântuiseră până atunci în Marea Neagră.

Hărți și portulane. Centru de atracție pentru navigatorii și negustorii mediteraneeni, Marea Neagră începe să-și facă apariția din secolul XIII, poate chiar și din

cel anterior, în cartografia vremii și în textele descriptive anexate hărților. Hărți și portulane erau auxiliari importanți ai navigației. Ele înregistrau așezările de pe țărm și distanțele dintre ele, insulele, punctele cardinale, particularitățile geografice, într-un cuvânt tot ceea ce putea constitui reper util pentru navigatori. De abia navigația italienilor în secolele XIII și XIV – constată Gheorghe Brătianu - a asigurat un contur mai exact cartografiei bazinului pontic, cunoscut anterior mult mai vag datorită geografilor arabi

Cea mai veche reprezentare cartografică medievală a Mării Negre este *Carta Pisana* (harta pisană), care datează foarte probabil de la sfârșitul secolului XII. În cuprinsul deteriorat al hărții apar numele *Pangalia*, Constanța și *Zanavarda*. De la sfârșitul secolului XIII s-a păstrat documentul cartografic *Il compasso da navigare* care rezervă un segment substanțial țărmului Mării Negre. Pe litoralul apusean al acesteia figurează așezările Mesembria și Varna, iar la Dunărea de Jos Vicina (*Città di Vicina*) și brațele fluviului. Indicații din ce în ce mai numeroase și precise se găsesc în hărțile din secolul XIV: hărțile lui Pietro Vesconte din 1311, 1313 și 1318; cea a lui Giovanni di Mauro da Carignano din 1333; cea a lui Angelino Dulcert din 1339 și alte hărți datorate unor cartografi italieni sau catalani.

Bibliografie:

A. Atanasiu, *Nave venețiene și genoveze în bazinul pontic (sec. XIII-XV)*, „Studii și Materiale de Istorie Medie”, 21, 2003, p. 103-116; E. H. Byrne, *Genoese shipping in the twelfth and thirteenth centuries*, Cambridge, Massachussets, 1930; M. G. Canale, *Periplo ottuplo del Mar Nero*, Wien, 1855; A. Delatte, *Les portulans grecs*, Liège, Paris, 1947; Idem, *Les*

portulans grecs, II, *Compléments*, Bruxelles, 1958; G. Forcheri, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento (Il Liber Gazarie)*, Genova, 1947 (Collana storica di fonti e studi); N. Grămadă, *La Scizia Minore nelle carte nautiche del Mar Nero. Contributo alla toponimia storica della Dobrogea*, „Ephemeris Dacoromana”, 1930; S. P. Karpov, *La navigazione veneziana nel Mar Nero XIII-XV saec.*, Ravenna, 2000; K. Kretschmer, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Hildesheim, 1960; L. Lamberto, *Portolano del Mar Mediterraneo, del Mar Nero e del Mar di Azof*, I-II, Livorno, 1856; B. R. Motzo, *Il compasso da navigare, opera italiana della metà del secolo XIII*, Cagliari, 1947; Nordenskiöld, *Periplus. An essay on the early history of charts and sailing directions*, Stockholm, 1897; Idem, *Fac-simile Atlas to the early History of Cartography*, Stockholm, 1889.

COMERȚ, CAPITAL COMERCIAL ȘI POLITICĂ COMERCIALĂ

Înlăturarea zăvorului bizantin de la Strâmțtori în 1204 a deschis larg porțile Mării Negre navigatorilor și negustorilor mediteraneeni și a integrat direct comerțul pontic în relațiile comerciale est-vest. Beneficiarii principali ai acestei deschideri au fost, atât timp cât a durat Imperiul Latin, venețienii. După restaurarea puterii bizantine la Constantinopol în 1261, genovezii au preluat locul principal în comerțul Mării Negre, conferindu-i o nouă dimensiune, intercontinentală, o dată cu stabilirea legăturii directe cu Extremul Orient și cu Oceanul Indian prin teritoriul dominat de Hoarda de Aur și de Ilhanatul din Iran.

Obiectul acestui intens comerț, care a îndeplinit o funcție economică de primă însemnătate, a fost dublu : de o parte produsele regionale, provenite din teritoriile limitrofe țărmurilor pontice, de altă parte produsele orientale, aduse din Asia Centrală, din Oceanul Indian și din Extremul Orient în centrele comerciale ale Mării Negre. Timp de un sfert de mileniu, cu alternanțe de intensitate datorate conjuncturilor economice și politice, Marea Neagră a furnizat masiv comerțului mediteranean ambele categorii de mărfuri.

Exploatarea comerțului pontic a sporit considerabil capitalul comercial al republicilor mercantile italiene, îndeosebi cel genovez. Pentru realizarea acțiunilor lor, care necesitau concentrări însemnate de capital, întreprinzătorii au fost nevoiți să-și asocieze resursele. Diversele forme de

asociere a capitalului, dezvoltate încă din perioada anterioară în Mediterana Orientală, în vremea cruciadelor, se regăsesc și în activitatea genovezilor și venețienilor în Marea Neagră.

Un vast sistem de interese comerciale generează inevitabil o politică comercială corespunzătoare. Venețienii și, mai ales, genovezii și-au impus interesele comerciale cu metode variate, nu numai economice, ci și politice și militare, atunci când și-au considerat amenințate pozițiile în bazinul pontic. Cadrul de forță instituit și menținut de genovezi cu îndârjire timp de aproape două secole s-a aflat la originea permanentelor tensiuni și repetatelor conflicte care i-au opus puterilor riverane și venețienilor.

Comerț: produse pontice și orientale. Încă din antichitate, Marea Neagră a exportat spre Mediterana surplusul ei de produse, ale hinterlandului și ale apelor ei. Principalele informații referitoare la comerțul desfășurat în centrele pontice în evul mediu provin din actele notarilor care înregistrau tranzacțiile de tot felul ale negustorilor italieni și din ghidurile sau manualele întocmite pentru informarea celor care se angajau în afaceri comerciale. Cele mai bogate informații în această privință provin din ghidul florentinului Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, întocmit în prima jumătate a secolului XIV.

Comerțul regional furniza negustorilor italieni mărfuri alimentare, vestimentare, miniere și, nu în ultimul rând, marfă umană, forța de muncă a sclavilor.

La loc de frunte între mărfurile achiziționate de negustorii italieni erau grânele, care se aflau în cantități mari îndeosebi pe țărmul nordic și pe cel apusean al mării.

Potrivit textului lui Pegolotti, grâul de cea mai bună calitate era cel comercializat la Caffa. Alte centre importante unde se încărca grâul (*caricatoria frumenti*) se aflau pe țărmul bulgar, la Mesembria, Varna, Anhialos, pe cursul inferior al Dunării, la Vicina în secolul XIII, mai târziu la Chilia-Licostomo. În aceste din urmă așezări, documentele menționează hambarele (*magassena*) în care era depozitată marfa. Morile și cuptoarele semnalate de izvoare la fața locului sunt indiciul unei intense activități de prefacere a grâului în făină și de fabricare a pâinii în scopuri comerciale. Grâul achiziționat la Cetatea Albă (*grano di Maocastro*) era asimilat sub raport calitativ celui de la Anhialos. Ghidul comercial indică și prețul grâului în diversele centre portuare pontice pentru ca, ajunși la destinație, negustorii să negocieze marfa în cunoștință de cauză; cunoașterea diferențelor de prețuri de la un loc la altul oferea posibilitatea unor fructuoase operații comerciale cu grâu ca și cu celelalte mărfuri. Alte informații utile privesc măsurile de greutate și capacitate în uz în centrele de achiziționare a grâului.

Genovezii s-au implicat masiv în comerțul cu grâne achiziționate în centrele pontice și transportate în Mediterana sau chiar în alte porturi ale Mării Negre. Masiv au acaparat genovezii și piața constantinopolitană, prerogativă tradițională a puterii imperiale. Istoricul bizantin Gheorghios Pachymeres îi acuză chiar pe genovezi de speculă cu grâne, mai ales în vreme de secetă și lipsuri. Și venețienii au achiziționat din ce în ce mai multe grâne, la început în limitele fixate de autorizațiile imperiale, apoi, pe măsura declinului puterii bizantine, în cantități nelimitate.

Abundența grânelor la Chilia-Licostomo și avantajele trase de pe urma comercializării lor explică și

rivalitatea dintre genovezii și venețienii angajați în acest comerț. În 1359, Veneția reclama la Genova atitudinea negustorilor genovezi care, la Licostomo, interziceau venețienilor să se angajeze în comerțul cu grâu (*frumentum*) dacă nu se asociau cu ei (Anexa 38).

Marile resurse de grâne ale Mării Negre erau cunoscute în toată Europa datorită activității negustorilor italieni. În textul unui plan de cruciadă de origine venețiană înaintat regelui Franței în 1332 se preconiza aprovizionarea oștilor cruciate cu grâne din bazinul pontic.

Mărfuri foarte solicitate erau peștele și icrele în proveniență din nordul bazinului pontic. Principalele centre de achiziționare se aflau la Tana și la Copa. Pegolotti semnalează modalitățile de achiziționare a sturionilor la Tana, în legături de câte douăzeci; cei mai prețuiți erau sturionii aduși din Marea Caspică pe uscat până la Tana.

Creșterea albinelor era din vechime una dintre preocupările de seamă ale locuitorilor regiunilor pontice. Surplusul masiv de miere și de ceară era achiziționat de genovezi atât pe țărmul apusean cât și pe cel nordic al bazinului pontic; și acest capitol e reprezentat în documentele referitoare la Chilia-Licostomo.

Tot din nordul Mării Negre proveneau diferite sortimente de blănuri - de veveriță și de urși - precum și piei de vită și de cal. La Caffa s-a dezvoltat cu timpul chiar o producție manufacturieră a mătăsii; un izvor de la începutul secolului XV menționează prezența în centrul genovez din Crimeea a „celor mai buni țesători din lume”.

Sarea, produsă în cantități mari în nordul bazinului pontic, îndeosebi în diverse centre ale Mării de

Azov unde exploatarea era mai lesnicioasă, dar și în Crimeea și la Cetatea Albă (*Moncastro*), era vândută în cantități mari în regiunile care duceau lipsă de acest aliment indispensabil. La sfârșitul secolului XIII sunt semnalate transporturi de sare efectuate pe nave genoveze din Crimeea la Trapezunt.

Produsul mineral cel mai important extras din regiunile Mării Negre – anume din nordul Asiei Mici - era alaunul, foarte căutat de manufactura de textile din Occident pentru calitățile sale de fixativ al coloranților pe țesături, postav și mătase. Alaunul se extrăgea din minele de la Colonea și era îmbarcat la Kerasunt (*Chirisonda*) și la Trapezunt. Atât de remunerator era comerțul cu alaun încât un mare om de afaceri și navigator genovez, Benedetto Zaccaria, a solicitat și a obținut din partea lui Mihail VIII Paleologul, în deceniul al optulea al secolului XIII, dreptul de a achiziționa în exclusivitate acest produs în Marea Neagră și de a-l trece prin Strâmători. Doar reacția metropolei a reușit să pună capăt acestei practici monopoliste care stânjenea activitatea altor negustori genovezi. În cantități mai mici se extrăgea și cupru din aceeași regiune.

Din pădurile din Asia Mică se exploata lemnul necesar construcțiilor navale.

Una dintre mărfurile furnizate în abundență de teritoriile riverane ale Mării Negre erau sclavii. Cei mai numeroși sclavi proveneau din stepa nord-pontică și din ținuturile caucaziene, aflate în grade diferite de dependență față de Hoarda de Aur. Sclavii erau de etnii diferite: cumani, circasieni, alani (= asi, strămoșii oseșilor), abhazi, mingreli, tătari, ruși, bulgari, vlahi, greci. Cei mai mulți dintre ei erau captură de război a tătarilor, care întreprindeau uneori special raiduri pentru a-ș procura

această prețioasă marfă, valorificată apoi în centrele urbane ale țărmlui. În prima jumătate a secolului XV, spaniolul Pero Tafur, care în cursul peregrinărilor sale a ajuns și în Marea Neagră, semnaleză raidurile întreprinse de tătari „la creștinii din vecinătate” – autorul se referă în special la spațiul lituaniano-rus -, „de unde fac prizonieri pe care îi vând îndeosebi la Caffa”. În 1432, fiul hanului tătar a venit la Caffa cu o pradă de „cinci sute de capete de *saracini*”, probabil cumani, pe care i-a vândut în oraș. Încă din secolul XIII nu puțini erau sclavii creștini achiziționați de negustorii italieni, fapt constatat și incriminat de papalitate. În 1246, papa Inocențiu IV condamna în termeni severi comerțul cu sclavi din Marea Neagră - inclusiv bulgari și vlahi -, practicat de italieni; condamnările și interdicțiile se repetau din când în când, dar rămâneau fără rezultat. În 1425, papa Martin V condamna din nou în termeni vehemenți comerțul cu sclavi practicat în Marea Neagră, „în deosebi la Caffa și la Tana”. Cumpărați în număr mare, atât bărbați cât și femei, ei erau vânduți, afirmă papa, „*saracini*-lor și altor prea-cruzi necredincioși și dușmani ai creștinilor, lipsind biserica de tot atâtea suflete”, care pe deasupra erau condamnate la chinurile infernului. Textul papal menționează și faptul că sclavii erau vânduți în Egipt, la prețuri de zece ori mai mari decât cele de achiziție.

Numeroasele acte de vânzare-cumpărare de sclavi redactate de notarii genovezi și venețieni la Caffa, la Tana și în alte centre înregistrează vârsta, starea sănătății, culoarea pielii, numele sclavilor, etnia căreia îi aparțineau și, firește, prețul la care erau achiziționați (Anexa 39).

Cei mai mulți sclavi erau îndrumați spre Creta, centru însemnat al acestui comerț încă din antichitate; de aici erau apoi îndrumați spre diverse destinații. Foarte

mulți sclavi, îndeosebi de origine cumană sau caucaziană, erau vânduți în Egipt pentru a fi încadrați în corpul de oaste al mamelucilor, baza puterii militare a sultanilor. Aceștia trimiteau agenți proprii la Caffa în vederea procurării sclavilor. Unele proiecte de cruciadă din secolele XIII și XIV solicitau insistent sistarea vânzării sclavilor în Egipt, condiție prealabilă a reușitei acțiunii. Alți sclavi luau calea Occidentului, spre marile centre ale Mediteranei, unde erau folosiți în serviciile domestice. Marea criză de forță de muncă declanșată în Europa Occidentală de ciuma bubonică sau neagră, care a bântuit la mijlocul secolului XIV, a sporit considerabil cererea și procurarea de sclavi din bazinul pontic.

În secolul XIV, în urma consolidării poziției de centru comercial dominant în spațiul nord-pontic, Caffa a manifestat tendința de a centraliza pe piața proprie comerțul de sclavi al regiunii, sursă sigură de imense câștiguri comerciale și vamale. În 1437-1438, Pero Tafur constata că la Caffa se vindeau „mai mulți sclavi, bărbați și femei, decât oriunde altundeva în lume”, iar, câțiva ani mai devreme, un proiect de cruciadă semnală că sclavii nu puteau fi imbarcați în vase decât de la Caffa. În 1351, genovezii au impus și *sarazinilor* – în cazul de față probabil turcii din Sinope –, care practicau comerțul cu sclavi achiziționați în nordul Mării Negre, să plătească vama (*commerclum*) la Caffa. Încălcările acestei hotărâri erau drastic sancționate. Un departament special al administrației orașului Caffa, *Officium Sancti Antonii*, urmărea comerțul cu sclavi „în orice loc de unde se extrag capete (de sclavi)”. În 1434, în răspunsul dat acuzațiilor papale cu privire la aprovizionarea Egiptului cu sclavi, genovezii au recunoscut că această marfă nu putea fi transportată în afara Mării Negre „decât pe vase

genoveze”. Din când în când, autoritățile din Caffa se vedeau silite să reamintească propriilor ei conaționali obligația de a achita taxele pentru comercializarea acestei prețioase mărfi; asemenea avertismente erau adresate mai ales când se constata scăderea însemnată a veniturilor Oficiului Sfântului Anton.

Unele centre reușeau să se sustragă uneori monopolului genovez, mai ales în faza finală a hegemoniei pontice genoveze. Un centru puternic de comerț de sclavi funcționa la Cetatea Albă în secolul XV. Ocazional sunt atestate vânzări de sclavi și la Chilia (Anexa 39). S-au păstrat și numeroase acte de eliberare a sclavilor (Anexa 45).

Rolul esențial al Mării Negre în economia europeană a secolelor XIII-XIV a decurs însă nu din comerțul cu produsele regionale ci din funcția ei de intermediar al schimburilor eurasiatice, în urma constituirii Imperiului Mongol și a pătrunderii directe a negustorilor italieni în interiorul Asiei, pe drumurile care duceau la sursele mărfurilor orientale atât de prețuite în Occident și atât de greu obținute anterior, la prețuri exorbitante, în condițiile create de barajul islamic și bizantin în răsăritul Mediteranei. După 1204 și îndeosebi după 1261, când s-au stabilizat cele două state mongole apusene – Hoarda de Aur și Ilhanatul Persiei, ambele dispuse să deschidă larg trecerea spre interiorul continentului asiatic -, italienii, îndeosebi genovezii și venețienii, au reușit în sfârșit să înlăture intermediarii nedoriți, arabi și bizantini, care timp de secole îi împiedicaseră să ajungă la sursele produselor orientale. În această vreme și datorită acestui comerț direct cu lumea asiatică, Marea Neagră, singura cale de acces direct spre piețele Orientului, a devenit „placa turnantă” a

schimburilor est-vest, factor de dinamizare a capitalismului comercial în Occident.

Toate produsele orientale erau cuprinse în denumirea de „spițerii” (*species* sau *spezierie*). Ele se grupau în spițerii „grele” (*grosse*) și „subțiri” (*sottili*), adică ușoare.

Una dintre mărfurile cele mai căutate în Europa era mătasea. Două erau sursele de aprovizionare cu mătase în Marea Neagră : China și regiunea sud-caucaziană, Gilanul. De calitate inferioară, mătasea chineză (*seta catuya*) prezenta în schimb avantajul că se putea procura în cantități mari și la prețuri modeste. Din China, mătasea era transportată pe uscat prin Asia Centrală, pe la Urgenci, și era desfăcută în marile centre comerciale de la Sarai, Tana și Caffa. În 1344, în cursul războiului care a opus Hoardei de Aur pe genovezi și venețieni, aliați pentru scurt timp, la Caffa, asediată de mongoli, s-a aflat că la Solcat s-a adunat o mare cantitate de mătase chineză (*magna quantitas sirici*), fapt din care se deducea că „drumul este deschis” (informația se referea la drumul care lega China de Crimeea). Din provincia Gilan din sudul Mării Caspice se procura mătase de calitate superioară. La Trapezunt se putea achiziționa mătase procurată din Extremul Orient, din India sau din părțile Mării Caspice. Cea mai mare parte a mătăsii extrase din diversele regiuni ale Asiei era transportată în Italia. Aici era prelucrată în principalele centre manufacturiere: Florența, Milano, Lucca etc. În mai mică măsură, mătasea era prelucrată chiar în bazinul pontic, sigur la Caffa și Trapezunt, poate la Vicina și Chilia.

A doua mare categorie de produse orientale erau spițeriile alimentare și cele medicinale. Pentru valoarea sa de condiment, piperul, negru sau alb, era solicitat în

cantități mari; dar, marfă de lux, el nu era accesibil decât unei categorii restrânse de privilegiați, cu situație materială excepțională. Marfă ușoară și scumpă, piperul era unul dintre produsele asiatice cele mai remuneratoare pentru negustorii vremii. Scorțișoara era alt condiment prețuit. În categoria produselor cu aplicație curativă sunt semnalate balsamul, pentru vindecarea rănilor, *ladanum*, ca pansament, aloe ca purgativ, camforul, mana, masticul, moscatul, șofranul. Unele spițerii aveau dublă întrebuințare, medicală și culinară.

La capitolul podoabe, izvoarele amintesc perlele, coralul, fildeșul, firele de aur și de argint.

La Pera și la Constantinopol, centre comerciale de primă însemnătate, la punctul de joncțiune a unor multiple itinerarii maritime și continentale, se găseau toate mărfurile negociate în centrele pontice și multe altele de proveniență mediteraneană.

Comerțul pontic-mediteranean nu avea sens unic. Principalul produs exportat din Occident în bazinul pontic era *postavul*, marfa care a permis economiei occidentale să-și echilibreze balanța comercială cu Orientul. În scopul protejării comerțului propriu, Genova a interzis comercializarea la Caffa a produselor de postav altele decât cele importate din metropolă.

Însemnătatea cantitativă și valorică a comerțului pontic s-a vădit în timpul crizei raporturilor dintre venețieni și genovezi, de o parte, și Hoarda de Aur, de altă parte, în anii 1343-1347, când sistarea legăturilor comerciale a provocat dublarea prețurilor produselor provenite din Marea Neagră pe piețele occidentale.

Transportul mărfurilor implica, firește, folosirea navelor. Când nu erau ei înșiși proprietari de nave (*domini*), negustorii închiriau integral sau în parte spațiul

navelor care asigurau transportul maritim. Chiria percepută de proprietarii individuali sau colectivi ai vaselor, anume navlul, se stabilea diferențiat pe baza prețurilor curente, variabile în funcție de un șir de factori: distanțe, calitatea mărfurilor, anotimp etc. Deși imposibil de cifrat în lipsa informațiilor corespunzătoare, e sigur că transportul naval a fost una dintre sursele cele mai însemnate de câștig comercial în bazinul pontic. E ceea ce explică îndârjirea genovezilor de a acapara cât mai mult dacă nu chiar integral transportul maritim, nu numai cel din Marea Neagră în Mediterana dar și transportul inter-pontic. În virtutea tratatului de la Nymphaion, ei au limitat concurența la acest capitol tolerând activitatea pisanilor și a bizantinilor. Dar pisanii au fost eliminați după înfrângerea zdrobitoare suferită de flota lor la Meloria, în apele Mării Tirenene, în 1282; cât privește pe bizantini, tratatul din 1261 a limitat activitatea vaselor lor la cele aflate în serviciul împăratului și al vistieriei imperiale. Spre sfârșitul secolului XIII, negustorii greci din Marea Neagră se plâneau că genovezii le descărcau cu forța mărfurile de pe vasele proprii și le încărcau pe vasele lor, atribuindu-și astfel câștigul rezultat din perceperea navlului. În secolul XIV, contractele de închiriere a vaselor indică tot mai frecvent numele negustorilor – greci, turci, armeni –, care își transportau mărfurile pe nave genoveze. Și în secolul XIV sunt frecvente mențiunile de vase genoveze care asigurau legăturile comerciale interpontice. Cu excepția venețienilor, care își rezolvau cu propriile lor mijloace navale transportul mărfurilor în și din Marea Neagră, genovezii, foarte probabil, au reușit să înlăture concurențele străine din această activitate aducătoare de imense câștiguri.

Capital comercial și tehnici comerciale. Sursă de îmbogățire rapidă, de acumulări însemnate de avuții, comerțul internațional, cel maritim în primul rând, solicita capitaluri din ce în ce mai numeroase pe măsura extinderii afacerilor. Dar, în această fază incipientă de acumulare a capitalului, puține erau capitalurile mari. Pentru a suplini această lipsă, s-a aplicat pe scară din ce în ce mai largă soluția asocierii în multiple forme a capitalurilor și a capitalului cu munca. Continuând o veche tradiție, în secolele XIII și XIV, contractele erau de regulă înregistrate la notari, instituție moștenită din Roma antică și puternic dezvoltată în centrele urbane italiene în perioada avântului lor comercial. Minutele redactate de notari – textul original al unui contract încheiat între două sau mai multe părți – constituiau baza reglementării raporturilor între asociați, eventual a rezolvării în justiție a diferendelor iscate. La cerere, notarii eliberau părților copii după actul original. În mare măsură, istoria capitalismului incipient în lumea orașelor italiene și a practicilor și instituțiilor cărora le-a dat naștere, se reconstituie, în trăsăturile sale esențiale, cu concursul masei enorme de acte de notariat păstrate în arhivele principalelor centre comerciale italiene. Din secolul XIV se extinde practica contractelor directe înscrise în acte la purtător denumite *apodixia*.

Comenda sau *accomendacio* era contractul care asocia pe un deținător și furnizor de capital – bani sau mărfuri – cu un întreprinzător, lipsit de capital, dar care asuma efortul desfășurării acțiunii comerciale stabilite în comun. Titularul capitalului – „comendatorul” sau „comendantul” – încredința o sumă de bani sau, mai general, de valori materiale asociatului său – „acomanditarul” – pe care acesta urma să le fructifice în felul convenit, pe piețe străine (Anexele 2 și 8). Pentru

sporirea capitalului afacerii, furnizorul de fonduri putea asocia și alte fonduri obținute de la alți deținători de capital. Actul de notariat indica cotele de participare la capitalul întreprinderii (*raciones*) și modalitatea de împărțire a câștigului (*lucrum*). În general, contractele se încheiau pentru o singură acțiune comercială maritimă, dar nu lipsesc cazurile când, în cadrul aceluiași contract, se stipula eventualitatea împlinirii mai multor călătorii consecutive. Contractul se dizolva după ce părțile contractante recunoșteau împlinirea clauzelor sale.

În afara obiectivelor înscrise în contracte, negustorii obișnuiau să realizeze afaceri și pe parcurs, achiziționând mărfuri într-un port sau într-o stație a drumului comercial, în cazul itinerariilor terestre, pe care apoi le vindeau în porturile sau stațiile următoare. Și în cazul comerțului din etapă în etapă, ghidurile comerciale ofereau informații de mare folos întrucât indicau mărfurile căutate în centrele situate de-a lungul liniilor comerciale maritime și terestre.

Furnizorul sau furnizorii de capital aveau dreptul de a fixa itinerariul navigației comerciale; dacă nu o făceau, decizia rămânea în seama negociatorului. Termenul de împlinire a clauzelor contractului varia între câteva luni și câțiva ani de la data redactării actului. Când operația se încheia, se încheiau și socotelile, conform contractului, ale cărui copii erau distruse de notar.

O variantă a contractului de *comenda* era „asociația maritimă”, *societas maris*. Asocierea se realiza între un om de afaceri, care furniza două treimi din capitalul investit, și rămânea pe loc în orașul său, de unde denumirea de *stans*, și negustorul activ, care executa întreprinderea maritimă, denumit *portans* sau *socius portator*. Câștigul se împărțea în două, la egalitate. Cu timpul, numărul asociațiilor a

sport și s-au diversificat și regulile de împărțire a câștigului.

Contractul de cumpărare era o formă de credit; în fapt, cumpărătorul prelua de la creditor o cantitate de mărfuri al căror preț era specificat în actul scris și pe care se obliga să o restituie, cu cota de profit convenită, la înapoierea din călătoria maritimă de afaceri; contractul de împrumut (*mutuum*) conținea clauze similare, dar achitarea împrumutului urma să se facă în bani, la o sumă superioară cuantumului înscris în act pentru a ascunde dobânda, condamnată de etica bisericii. Cele două variante de contract erau instrumente utilizate îndeosebi în tranzacțiile care comportau valori mici; ele tind să dispară în secolul XIV când acumulările masive de capital în mâinile marilor negustori au înlăturat treptat din sfera afacerilor capitalurile modeste.

În cadrul „împrumutului maritim”, împrumutătorul se angaja să restituie suma împrumutată în moneda curentă, la locul fixat, ceea ce comporta și un schimb monetar cu dobânda convenită, nespecificată însă ca atare, dar care reprezenta profitul creditorului. O altă formă de împrumut în scopuri comerciale era „cambia” (*instrumentum ex causa cambii*) în temeiul căreia împrumutătorul recunoștea că a contractat o datorie, angajându-se să o restituie la data fixată, cu dobânda stabilită, declarată sau tacit calculată (Anexa 11).

Un loc aparte în sistemul de finanțare a comerțului maritim l-a ocupat contractul de navlu sau navlosire. Contractul cuprindea, de o parte, angajamentul proprietarului (*dominus*) unei nave de a ceda contra remunerație pe un termen specificat nava sa, de altă parte, îndatorirea asumată de comandantul vasului (*patronus*), organizatorul transportului, de a încărca mărfurile

negustorilor înscriși pe lista de bord. Contractul stabilea cuantumul și modalitatea de achitare a navlului, chiria vasului. Sursă de venit excepțională, închirierea vaselor era prilej de mari abuzuri și conflicte. Pentru a curma sau măcar a reduce aceste abuzuri, instituția orânduită la Genova pentru reglementarea navigației și a comerțului pontic a stabilit în august 1340 prețul navlului pentru unitatea de greutate, în funcție de distanța parcursă de navă, de mărfurile încărcate, de durata șederii în porturile pontice și de alte criterii (Anexa 31).

Transportul naval a fost și în bazinul pontic una dintre sursele cele mai însemnate de câștig comercial, ceea ce explică îndârjirea genovezilor de a-l acapara în cât mai mare măsură.

Nevoia de lichidități pecuniare pentru susținerea activităților comerciale explică apariția bancherilor în unele așezări pontice. Bancherii erau implicați în activități economice variate: schimbul sau evaluarea monedelor, efectuate pe „băncile” (tarabele) aflate în aer liber sau în locuința bancherului; operații de împrumut cu dobândă; preluarea în depozit a unor sume de bani, dintre care unele destinate să fie fructificate în afaceri comerciale; înlesnirea sau garantarea tranzacțiilor între părți; recuperarea unor credite; implicarea în activități comerciale locale, derivate din achizițiile de terenuri, locuințe, mori. La Chilia, din 91 acte păstrate de la mijlocul secolului XIV, 41 au fost încheiate *apud banchum Laurencii Bustarini*. Câteva tranzacții încheiate în 1361 de Luchino di Benama, și el *bancherius in Chilia*, i-au raportat circa 1.000 de hiperperi de aur, indicație deși izolată, totuși utilă pentru cunoașterea nivelului capitalurilor rulate și al profitului realizat de un bancher din Chilia, scurt timp după instaurarea dominației genoveze la gurile Dunării.

Foarte folositoare pentru desfășurarea activității negustorilor era cunoașterea sistemului vamal și a tarifelor în vigoare în regiunile pontice în care poposeau. Nivelul taxelor percepute de puterile locului asupra importului și exportului și a circulației mărfurilor înăuntrul teritoriului lor influența, firește, rata profitului comercial. Genovezii s-au străduit să beneficieze de tarife vamale preferențiale și chiar să obțină scutire totală de taxe vamale. În ariile de influență bizantină, vama purta numele de *kommerkion*, în cele de dominație tătară vama se numea *tamga* sau *tamunga*. Ghidurile comerciale indicau cu deosebită grijă tarifele vamale în așezările frecventate de negustorii italieni.

Politica comercială. Un sistem de interese comerciale majore, îndeosebi cele implicate în comerțul maritim internațional, generează inevitabil o politică comercială corespunzătoare. Ansamblul măsurilor economice, administrative, politice și militare menite să susțină interesele comerciale ale unei comunități politice – orașe, ligi de orașe, state – alcătuiesc politica lor comercială. Aplicarea acestor măsuri presupune existența unei puteri politice protectoare, capabilă să susțină interesele supușilor săi angajați în activități comerciale la distanță.

În cazul orașelor-stat italiene – republici comerciale și manufacturiere, centre de activitate bancară –, statul e expresia și instrumentul direct al intereselor păturilor care susțin baza economică a societății. Conducerea acestor state își adaptează politica la interesele comerțului, manufacturii și ale activității bancare. Statul e conceput și organizat ca „o bună afacere”, potrivit formulei istoricului Roberto S. Lopez.

Dacă tendințele principale ale politicii venețiene în Marea Neagră în intervalul 1204-1261 nu sunt sesizabile, poate din pricina firavei documentații care ne-a parvenit din vremea Imperiului Latin, în schimb politica genoveză în bazinul pontic e amplu documentată din 1261 până la sfârșitul așezărilor pontice genoveze în 1475. Un studiu sistematic consacrat acestei politici, cercetare încă neînfruptată, ar constitui o contribuție însemnată la înțelegerea raportului dintre comerț și putere politică în Europa medievală în general.

Practica comerțului medieval era dominată de formula privilegiului care, în varianta optimă, lua forma monopolului, în favoarea negustorilor aflați sub protecția sau sub suveranitatea unei puteri teritoriale. În ariile lor de influență directă, în Marea Adriatică și, respectiv, în cea Tireniană, Veneția și Genova au reușit cu timpul să-și afirme dominația prin eliminarea sau subordonarea centrelor rivale și să impună comerțului regiunii regulile cele mai convenabile intereselor lor.

Formula monopolului a inspirat și clauza pontică impusă de exponenții intereselor comerțului genovez împăratului Mihail VIII Paleologul în tratatul încheiat la Nymphaion. Tratatul îi excludea pe adversarii Genovei de la navigația în Marea Neagră – evident, principalii vizaiți de această clauză erau venețienii –, îi tolera pe pisani, dar care aveau să fie curând excluși în urma conflictelor cu genovezii, și stabilea limite chiar comerțului bizantin în bazinul pontic. Avantajul rezervat negustorilor genovezi pe această cale politică era imens deoarece reducea considerabil concurența din partea alogenilor. Chiar după încheierea armistițiului cu Veneția, câțiva ani după Nymphaion, genovezii au reușit să-și apere interesele comerciale fundamentale; între altele, ei au obținut

renunțarea de către venețieni la dreptul de a naviga la Tana, deci la accesul direct la marea rută recent deschisă a comerțului intercontinental, care străbătea Asia și lega Marea Neagră cu China.

Țelurile economice ale puterilor comerciale fie erau înscrise în privilegii unilaterale, „grațioase”, acordate de puternicii locului, fie formau obiectul unor tratate bilaterale, fie, în sfârșit, erau stabilite informal, fără a fi înscrise într-un act public, situație generatoare de confuzii și de interpretări diverse sau contradictorii. Aceste tratate, privilegii și convenții nescrise, încheiate sau obținute de Veneția și Genova, erau de regulă expresia unui raport de forță favorabil lor. Dintre cele mai ilustre acte care au consemnat privilegiile celor două republici comerciale sunt actul de împărțire a României din 1204, care a consacrat dominația comercială a Veneției în Imperiul Latin, și cel din 1261, încheiat la Nymphaion de împăratul restaurator al Bizanțului cu genovezii, cărora le-a asigurat o poziție cvasi-exclusivă în comerțul pontic. Și relațiile Genovei și Veneției cu Trapezuntul au făcut obiectul unor acorduri scrise. Din categoria convențiilor nescrise par a fi făcut parte cel încheiat cu hani Hoardei de Aur de către genovezi în ajunul întemeierii așezării lor de la Caffa și cel din 1313, care le-a acordat dreptul de a fortifica centrul lor comercial din Crimeea, bază a pretenției lor ulterioare de a controla întreg țărmul pontic al teritoriului dominat de mongoli. Abia din ultimele decenii ale secolului XIV s-au păstrat acte scrise care reglementau raporturile dintre Horda de Aur și genovezi. Din aceiași vreme, mai exact din 1387, datează tratatul genovezilor cu Ivanco, fiul lui Dobrotici; tratatul a consemnat în realitate capitularea statului dobrogean aflat de câteva decenii în conflict cu Genova.

Regimul privilegiat al genovezilor în bazinul pontic s-a întemeiat și s-a menținut într-un cadru de forță al cărui element principal a fost puterea navală a metropolei. Decisiv a fost, în hotărârea lui Mihail VIII Paleologul de a încheia alianța cu genovezii, sprijinul naval pe care îl aștepta din partea lor pentru a restaura puterea bizantină la Constantinopol și mai ales pentru a conserva orașul după recucerire împotriva încercărilor occidentale de revenire la Strâmători cu sprijinul puterii navale venețiene. Ori de câte ori sistemul intereselor genoveze în Marea Neagră s-a aflat în pericol major, Genova a îndreptat spre locul primejdiei mari expediții navale, menite să redreseze situația. La începutul primului război cu venețienii pentru comerțul pontic, în ultimul deceniu al secolului XIII, pentru a se asigura de fidelitatea îndoielnică a Bizanțului față de alianța încheiată la Nymphaion, Genova a trimis o puternică escadră la Constantinopol sub conducerea amiralului Niccolò Spinola, care i-a readus pe bizantini la termenii tratatului din 1261. În timpul celui de Al Doilea Război al Strâmtoarelor purtat împotriva Veneției și a aliaților ei (1350-1355), Genova a organizat o nouă expediție navală impunătoare sub conducerea amiralului Paganino Doria, care a salvat pozițiile ei pontice. Și în secolul XV, într-o vreme de dificultăți sporite și când aceste poziții erau atacate de puterile riverane, sprijinite de Veneția, Genova a găsit resursele necesare pentru a echipa o mare forță navală sub conducerea amiralului Carlo Lomellino, care a reușit să redreseze în mare măsură o situație care părea compromisă. Protecția navală a Genovei a fost scutul principal al intereselor și hegemoniei ei în Marea Neagră.

Un alt element al cadrului de forță constituit de genovezi în bazinul pontic a fost rețeaua de fortificații de

pe țărmurile acestuia, construite de ei sau acaparate de la puterile riverane. Constituirea sistematică a acestei rețele a început după 1299, anul păcii încheiate cu Veneția la Milano, care a deschis calea revenirii venețienilor în Marea Neagră, singura putere în măsură să contrabalanseze puterea navală genoveză și, în consecință, să susțină rezistențele antigeneveze ale puterilor riverane. Încă din primii ani ai secolului XIV, genovezii au început să fortifice așezările lor de la Pera și de la Caffa și s-au străduit să obțină un loc fortificat la Trapezunt. Primele două așezări au devenit puternice fortificații. La Trapezunt, genovezii au stăpânit cu intermitențe fortul *Leontokastron*. În cursul secolelor XIV și XV, ei au cucerit sau construit alte fortificații și au încins întreg litoralul cu o salbă de așezări fortificate proprii : centre comerciale, stațiuni de-a lungul itinerariului navelor lor și baze de atac împotriva adversarilor din regiune. Istoricul rus Serghei P. Karpov a observat cu drept cuvânt că dominația genoveză nu s-a fi putut impune în formele de constrângere spre care a evoluat fără acest brâu de fortificații. Gheorghe Brătianu constata, la rândul său, că în prima jumătate a secolului XIV, coloniile genoveze încetează de a mai fi simple centre comerciale și devin cetăți. Remarcabila îndemânare a genovezilor în domeniul fortificațiilor explică tradiția păstrată până târziu la popoarele riverane potrivit căreia toate fortificațiile de pe țărm erau opera lor. Unele dintre aceste așezări – Caffa, Pera și chiar Licostomo – dispuneau de galere proprii, care îndepărtau pericolele imediate sau organizau atacuri împotriva centrelor care li se opuneau.

În același scop al conservării hegemoniei lor navale, genovezii s-au opus și au zădărnicit încercarea Hoardei de Aur de a-și construi o flotă proprie, cu concursul grecilor din Cembalo, pe țărmul apusean al

Crimeii. Pentru a înlătura definitiv această primejdie, genovezii au sfârșit prin a ocupa așezarea la mijlocul secolului XIV. În fapt, din această vreme, genovezii au controlat total țărmul pontic al Hoardei de Aur, din Marea de Azov până la gurile Dunării, cu excepția orașului Tana de unde nu au reușit să-i înlătore decât temporar pe venețieni. Spre sfârșitul secolului XIV, ei și-au impus controlul și asupra țărmului dobrogean.

Hotărârea de a-și menține hegemonia navală, condiție esențială a exploatării în condiții optime a comerțului pontic, i-a determinat pe genovezi să anihileze în germene efortul întreprins de împăratul Ioan VI Cantacuzino (1347-1354) de a reconstitui, fie și doar parțial, puterea navală bizantină. Până în 1453, când turcii otomani au preluat controlul Strâmtorilor, interesele comerciale ale Genovei în bazinul pontic s-au rezemat pe supremația navală a metropolei, pe capacitatea acesteia de a interveni masiv în favoarea așezărilor din regiune când acestea erau amenințate și, bineînțeles, pe elementele de forță implantate pe țărmuri, fortificații înzestrate cu mijloace navale proprii.

Acțiuni ferme au desfășurat genovezii în lupta împotriva corsarilor, care bântuiau în Marea Neagră, sporind riscurile navigației. Cu observația că, sub numele de corsari, genovezii îi vizau nu numai pe tâlharii mărilor dar și pe cei care nu se supuneau regulilor impuse de ei comerțului pontic, greci, turci, venețieni și alții. Oricum, în 1443, Genova afirma cu mândrie că de o sută de ani, datorită eforturilor sale, bazinul pontic a fost curățat aproape cu desăvârșire de tâlhari maritimi.

Stăpâni ai mării, genovezii au fost în măsură să folosească o armă extrem de eficace în lupta cu adversarii lor: boicotul comercial (*devetum*), adică interdicția impusă

cetățenilor ei de a face comerț cu centrul sau puterea supusă acestei măsuri. Tensiunile repetate care au marcat raporturile bizantino-genoveze în timpul domniei lui Mihail VIII Paleologul au avut drept urmare instituirea de către Genova, în 1274-1275, a interdicției de comerț cu Bizanțul. Efectele grave ale măsurii genoveze asupra comerțului bizantin și a veniturilor imperiale l-au determinat pe împărat să solicite la Genova anularea măsurii și restaurarea relațiilor comerciale obișnuite. Supusă *devetum*-ului genovez după 1308, când tătarii au ocupat Caffa, Hoarda de Aur a capitulat după cinci ani, epuizată ca urmare a pierderii veniturilor obținute din comerț. Trei decenii mai târziu, în 1347, după o nouă încercare, zadarnică și de astă dată, de a-i înlătura din Caffa pe genovezi, Hoarda de Aur, supusă iarăși *devetum*-ului, a fost silită să capituleze în cele din urmă. Sursele au înregistrat nemulțumirea, deschis manifestată, a negustorilor Hoardei de Aur, ale căror mărfuri, stocate în cantități mari, nu puteau ajunge la debușeurile lor obișnuite spre a fi vândute. Conflictul de lungă durată care i-a opus pe genovezi lui Dobrotici și fiului său Ivanco s-a încheiat în favoarea oamenilor mării, care au aplicat și de astă dată cu succes arma *devetum*-ului.

În general, boicotul era însoțit de măsuri de *blocadă*, pentru a-i asigura eficacitatea. De fapt, blocada era un act de război și prefața declanșarea acestuia, mijloc suprem (*ultima ratio*) de apărare a intereselor comerciale.

O altă armă eficace în lupta cu adversarii erau represaliile (*reprehensalia*) cu caracter individual – confiscarea mărfurilor unui negustor străin care lezase interese comerciale genoveze, respectiv venețiene - sau ca măsură colectivă, când erau aplicate puterii tutelare a negustorului sau negustorilor învinuiți. Pentru aplicarea

represaliilor cu caracter general era necesară aprobarea autorităților locale sau chiar a celor din metropolă, Genova sau Veneția.

Întemeiați pe puterea lor navală și pe mijloacele de constrângere instalate în spațiul pontic, genovezii au fost în situația de a crea condiții din cele mai avantajoase centrelor dominate de ei și oamenilor lor de afaceri. Caffa și-a asigurat *dreptul de depozit* – ca mai toate marile centre comerciale ale Europei –, în virtutea căruia negustorii străini sosiți în oraș erau obligați să-și desfacă mărfurile și să le vândă negustorilor locului, care, la rândul lor, le revindeau altor negustori străini, percepând astfel un câștig considerabil, cu efort minim (Anexa 42). Alt mare avantaj era regimul vamal mult mai favorabil pentru cetățenii genovezi în centrele dominate de ei, avantaj care îi determina pe mulți străini, inclusiv pe venețieni, să ceară și să obțină cetățenia genoveză.

Bibliografie:

G. Airdi, *I genovesi a Licostomo nel sec. XIV*, „Studi Medievali”, Serie terza, XIII, 1972, 2, p. 967-981; M. Balard, *Les Génois en Crimée aux XIII-e – XIV-e siècles*, „Arheion Pontou”, 35, 1979, p. 201-217; Idem, *L'activité économique des ports du Bas-Danube au XIV-e siècle*, „Travaux et Mémoires”, 8, 1981, p. 35-43; L. Baletto, *Il commercio del pesce nel Mar Nero sulla fine del Duecento*, Firenze, 1976 (extras din „Critica Storica”, 13, 3); Eadem, *Commercio di grano dal Mar Nero all'Occidente (1290-91)*, „Critica Storica”, 14, 1977, p. 54-65; R-H. Bautier, *Les relations économiques des Occidentaux avec les pays d'Orient au Moyen Age. Points de vue et documents*, în vol. *Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*, Paris, 1970, p. 263-331; G. I. Brătianu, *Actes des notaires génois de Péra et de Caffa de la fin du treizième siècle (1281-1290)*, Bucarest, 1927 (prefața); Idem, *Recherches*

sur Vicina et Cetatea-Albă. Contribution à l'histoire de la domination byzantine et tatar et du commerce génois sur le littoral roumain de la Mer Noire, Bucarest, 1935; Idem, *Les Vénitiens dans la Mer Noire au XIV-e siècle. La politique du Sénat et la notion de latinité*, Bucarest, 1939; O. Iliescu, *Chilia în veacul al XV-lea*, în vol. *Sub semnul lui Clio. Omagiu acad. Prof. Ștefan Pascu*, Cluj, 1974, 284-291; R. Manolescu, *Comerțul și transportul produselor economiei agrare la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră în secolele XIII-XV*, „Revista Istorică”, I, 1990, 6, p. 545-570; F. Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, ed. A. Evans, Cambridge Massachussets, 1936 (prefața și anexele); G. Pistarino, *Banchi e banchieri del '300 nei centri genovesi del Mar Nero*, „Cronache Finmare”, 1976, 5-6, p. 8-13; Idem, *Banchi e banchieri, merci e mercanti a Caffa nel secolo XV*, în vol. *I Gin dell'Oltremare*, Genova, 1988, p. 229-246 (Collana storica di fonti e studi); Ch. Verlinden, *Esclavage et ethnographie sur les bords de la Mer Noire*, în *Miscellanea historica in honorem Leonis van der Essen*, I, Leuven, 1947, p. 287-298; Idem, *La colonie vénitienne de Tana, centre de la traite des esclaves aux XIV-e et au début du XV-e siècle*, în *Studi in onore di Gino Luzatto*, II, Milano, 1950, p. 1-25; Idem, *Orthodoxie et esclavage au Bas Moyen Age*, în *Mélanges Tisserant*, V, Città del Vaticano, 1964, p. 427-456; Idem, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, I-II, Gent, 1971, 1977.

INSTAURAREA DOMINAȚIEI OTOMANE LA STRÂMTORI ȘI TRANSFORMAREA MĂRII NEGRE ÎN „LAC TURCESC” (1453-1484)

La 29 mai 1453, când trupele sultanului Mehmed II au luat cu asalt Constantinopolul, Imperiul Otoman a preluat controlul asupra Strâmtorilor punând capăt libertății de navigație între Mediterana și Marea Neagră, care fusese instaurată o dată cu înlăturarea dominației bizantine la Bosfor sub loviturile Cruciadei a Patra. Prin schimbarea forței dominante la Strâmtori s-a modificat atât funcția istorică a Mării Negre cât și destinul riveranilor acesteia.

Transformarea bazinului pontic în “lac turcesc” nu s-a produs brusc. Considerente de politică generală l-au determinat pe cuceritorul Constantinopolului, care se pregătea deliberat și declarat să reconstituie și să preia integral moștenirea bizantină, să procedeze în etape în efortul său de integrare a Mării Negre în sistemul imperial otoman. În lunile imediat următoare instalării sale la Constantinopol, Mehmet Cuceritorul a comunicat puterilor riverane schimbarea intervenită la Strâmtori și le-a cerut să recunoască hegemonia otomană, prin acceptarea prestării unui tribut noii puteri. Când această soluție s-a dovedit insuficientă pentru a menține sub control puterile pontice, sultanul a inaugurat etapa cuceririi țărmurilor Mării Negre, a instaurării dominației otomane, proces încheiat de fiul său Baiazid II. În urma acestei evoluții, Marea Neagră a

devenit pe termen lung o „mare închisă”, cu excepția concesiilor speciale, temporare și de însemnătate secundară, acordate de sultanii otomani unora dintre puterile apusene.

„Închiderea” Mării Negre a pus capăt unei etape a istoriei universale – aceea a întrepătrunderii directe a lumii eurasiatice – și a contribuit la deschiderea unei alte etape, aceea a explorărilor și descoperirilor atlantice.

Instaurarea hegemoniei otomane. Vestea cuceririi Bizanțului și primele măsuri adoptate de noul stăpân al Strâmtoarelor au declanșat o mare panică în toate țările limitrofe Mării Negre, stare de spirit surprinsă de exclamația unui contemporan: „Nimeni nu ignoră marea tulburare și consternare a sufletelor care a cuprins popoarele Mării Pontice atunci când, Constantinopolul fiind cucerit, s-a aflat că Mahomed, „regele turcilor”, a închis Bosforul tracic”. Marea spaimă s-a vădit însă, dacă nu neîntemeiată, cel puțin prematură. Om politic și strateg militar de înaltă valoare, sultanul a cântărit cu precauție situația creată de cucerirea Constantinopolului și de modificarea echilibrului general european pe care a antrenat-o. O reacție puternică a puterilor creștine, în spiritul cruciadelor care se succedaseră în Sud-estul Europei de la mijlocul secolului XIV, era o posibilitate pe care nu o putea ignora și pe care a încercat să o preîntâmpine pentru a nu fi silit să o înlămpine. În ierarhia preocupărilor strategice ale sultanului, locul de frunte l-au ocupat, după instaurarea dominației otomane la Bizanț, măsurile militare și diplomatice de prevenire a unei mari acțiuni a puterilor creștine în scopul recuceririi Constantinopolului și a alungării turcilor din Europa. Întrucât amenințarea cea mai serioasă pentru Imperiul

Otoman venea din Europa Centrală, mai precis din partea Ungariei, bază firească a acțiunilor terestre ale cruciadei în Peninsula Balcanică, era de la sine înțeles ca puterea armată a sultanului să fie rezervată cu prioritate acțiunilor defensive sau ofensive în această direcție. Pentru a preveni a doua mare primejdie care putea submina rezultatul obținut în mai 1453, anume asocierea Veneției la proiectele de cruciadă care aveau inevitabil să fie elaborate în Occident, sultanul a încheiat cu Republica Lagunelor un acord în condiții extrem de avantajoase pentru cea din urmă. Într-adevăr, tratatul încheiat în aprilie 1454 a confirmat hegemonia venețiană în Marea Egee și „a acordat” negustorilor venețieni libertate de comerț în Marea Neagră. Veneția, principala forță navală interesată în desfășurarea unei eventuale acțiuni antiotomane, era astfel neutralizată. Mehmed II și-a concentrat după 1453 ani de-a rândul atenția asupra Serbiei pentru a preîntâmpina o acțiune militară ungară și pentru a consolida pozițiile imperiului său la Dunărea de Jos.

Deși nu a avut în vedere cuceriri teritoriale în bazinul pontic în această primă etapă a politicii sale ulterioare cuceririi Constantinopolului, sultanul și-a fixat curând după acest eveniment strategia și în această direcție. Existența unui plan pontic și tendințele sale principale au devenit evidente încă din luna iunie 1453, când, potrivit unui raport genovez din Pera, Mehmed II „a trimis un sclav la Chios pentru a cere haraciul și la fel se spune că vrea să trimită la Caffa și în toate locurile Mării Negre (*Mare Majus*)”. Somația a parvenit puterilor pontice în cursul verii; în prima jumătate a lunii septembrie, cel mai târziu, cercurile conducătoare ale Poloniei erau informate că un ultimatum similar primise și domnul Moldovei, „feudalul (= vasalul) regatului nostru”.

Politica lui Mehmed II față de Marea Neagră în această etapă a urmărit un scop dublu: acela de a asigura liniștea în această zonă de interes major pentru Imperiul Otoman, într-o vreme în care cea mai mare parte a forțelor armate otomane erau îndrumate în altă direcție, și cel, tot atât de important, de a relansa comerțul pontic și de a asigura aprovizionarea Constantinopolului și a aparatului militar cu produsele regiunii. Întrucât, de o parte, nu toți riveranii s-au grăbit să se supună ultimatumului otoman, iar, de altă parte, sultanul era hotărât să-și ducă la împlinire programul său pontic cât mai repede cu putință, în anul imediat următor, 1454, o flotă turcească a fost trimisă în Marea Neagră cu misiunea de a frânge rezistența statelor refractare. În succesiune rapidă au fost atacate Cetatea Albă, așezările genoveze din Crimeea, Sebastopol (Suhumi) în Georgia.

Acțiunile agresive ale flotei turcești în vara anului 1454 împotriva puterilor pontice care au refuzat să se supună injoncțiunilor Înaltei Porți, acțiunile similare ulterioare și presiunea exercitată prin blocarea Strâmtorilor și paralizarea comerțului au condus inevitabil la rezultatele dorite de sultan: porturile Mării Negre s-au înclinat în cele din urmă toate, în momente și în condiții diferite, nu întotdeauna cu exactitate cunoscute. Cel mai bine informați suntem asupra situației Caffei și a Moldovei care au acceptat în același an, 1455, plata tributului.

După eșecul Genovei de a reglementa cu sultanul situația coloniilor ei din Marea Neagră, printr-un acord general, Caffa a preluat sarcina de a negocia direct cu noua putere de la Strâmtori condițiile noului lor statut. După o serie de negocieri eșuate, Caffa a acceptat în cele din urmă condițiile impuse de sultan: plata unui tribut anual de 3.000 de ducați venețieni, acord din care era exclusă

colonia de la Amastri, indiciu al intenției lui Mehmed II de a încorpora așezarea și țărmul sud-pontic în stăpânirile sale. În virtutea acestui acord, coloniilor genoveze li se asigura pacea și libertatea comercială.

Acceptarea Caffei de a plăti tributul a grăbit probabil și decizia Moldovei de a se supune ultimatumului sultanului și de a răscumpăra pacea. Decisivă pentru atitudinea Moldovei a fost relația polono-otomană. Hotărârea finală i-a fost dictată țării de două realități: în primul rând de repetatele manevre de intimidare ale flotei otomane, la care s-au adăugat incursiunile de pradă ale trupelor neregulate turcești; în al doilea rând, de faptul că nu putea spera la nici un sprijin polon, întrucât Polonia era angajată tocmai în acel timp într-un război decisiv cu Ordinul Cavalerilor Teutoni (Războiul de Treisprezece Ani, 1454-1466). De altminteri, încă de la sfârșitul secolului anterior s-au manifestat în câteva rânduri convergențe de interese între Polonia și Imperiul Otoman, mai ales ca urmare a conflictelor lor simultane cu Ungaria. Lipsită de sprijinul puterii suzerane, ba chiar îndemnată de aceasta să accepte cerința imperativă a sultanului, Moldova a sfârșit prin a se înclina în septembrie 1455, răscumpărându-și în acest chip „pacea” acordată de sultan și dreptul de a face negoț la Constantinopol, Adrianopol și Brusa pe baza unui privilegiu acordat de sultan în anul următor. Și Mangopul și-a reglementat raporturile cu Poarta Otomană în condiții insuficient cunoscute.

Emirul din Sinope era deja îndatorat la plata tributului în august 1455, cel mai târziu. Afirmăția se bazează pe o știre conform căreia un vas turcesc, încărcat cu tributul de cupru din Sinope, a fost atacat și prădat de nave genoveze.

Neclar este momentul în care Trapezuntul a fost nevoit să accepte plata tributului. Potrivit unei informații din Caffa din septembrie 1454, imperiul Marilor Comneni se supusese la acea dată ultimatumului otoman. Potrivit altei surse, abia în 1456 Trapezuntul a renunțat la rezistență în urma unei acțiuni de forță întreprinsă din ordinul sultanului.

Relațiile statelor și populațiilor de pe țărmul răsăritean al Mării Negre cu otomanii în această fază a expansiunii turcești nu ne sunt decât indirect cunoscute. Sigur e doar faptul că în 1454 și în anul următor turcii au întreprins acțiuni de intimidare în districtul georgian Sebastopol. Atitudinea principilor georgieni în anii următori, respectiv participarea lor la coalițiile antiotomane, ne îndreptățesc să tragem concluzia că și în această regiune Imperiul Otoman a formulat pretenții de recunoaștere a supremației sale.

Așadar, până în 1456 cele mai importante puteri pontice s-au supus și au plătit tribut Porții Otomane, ceea ce echivala cu recunoașterea supremației noului stăpân de la Strâmțori. Cu aceasta s-a încheiat prima etapă a politicii pontice a lui Mehmed II. Spațiul Mării Negre era astfel subordonat politic și neutralizat, fără ca sultanul să fi întreprins o acțiune militară de mari proporții. Tratatul politic erau completate cu acorduri comerciale, de cea mai mare însemnătate atât pentru statele învecinate, cât și pentru Imperiul Otoman.

Dominația otomană în bazinul pontic. Abia reușise Mehmed II să impună puterilor riverane ale Mării Negre plata tributului când a și pornit în unele regiuni răscoala împotriva noii hegemonii. Trei decenii de-a rândul, puterile pontice au luptat pentru înlăturarea

regimului care le-a fost impus și pentru a preveni previzibila înăsprire a dominației otomane. Încercările lor de eliberare s-au manifestat spontan, individual sau organizat, solidar. Rezistența s-a dovedit eficace mai ales când s-a desfășurat în cooperare cu mari puteri din afara bazinului pontic. Prin reacție, aceste mișcări l-au constrâns pe Mehmed II să inaugureze o nouă etapă a politicii sale pontice, cea a cuceririi și anexărilor teritoriale. Atât în cazul țărmului sudic, cât și al celui de nord al Mării Negre și al gurilor Dunării, inițiativa nu a mai pornit de la sultan, ci de la puterile care au încercat să se elibereze de regimul „păcii otomane”, care le obliga la plata tributului și le îngrădea libertatea comercială.

Prima revoltă a izbucnit în sud-estul spațiului pontic, acolo unde extinderea puterii otomane s-a lovit de rezistența unei alte mari puteri, cea a statului turcoman Akkoyunlu (Mielul Alb). Lupta deschisă între cele două puteri aflate în conflict pentru dominația asupra întregii Anatolii a izbucnit din cauza rivalității pentru controlul asupra Trapezuntului.

Reacția lui Uzun Hasan, conducătorul Hoardei *Ak Koyunlu*, la subordonarea Trapezuntului de Mehmed II nu a întârziat. La începutul anului 1458, la Veneția era înregistrată cu satisfacție știrea sosită din Orient care anunța „luarea Trapezuntului de marele *Tamburlan*”, nume atribuit lui Uzun Hasan și care amintea zdrobirea puterii otomane sub Baiazid I de adversarul său principal, Timur Lenk, în bătălia de la Ankara, eveniment care a oferit un răgaz puterilor creștine. Ecoul sosit la Veneția al evenimentului petrecut la Trapezunt se referă la evoluțiile politice din anul precedent.

Relația restabilită între Trapezunt și Uzun Hasan a pus bazele unei largi coaliții de state orientale, dintre care

unele amenințate direct de expansiunea otomană; altele au fost atrase în coaliție de raporturile lor de dependență față de Uzun Hasan.

Coaliția de forțe orientale care reunea, sub conducerea lui Uzun Hasan, Imperiul Trapezuntului, Armenia, Georgia și Emiratul Sinope și-a intensificat relațiile cu Occidentul unde papa Pius II se străduia la rândul său să coalizeze forțele ostile Imperiului Otoman. Congresul convocat în 1459 la Mantova și-a propus să organizeze lupta antiotomană și să-i accelereze acțiunile. Desfășurarea congresului a născut mari speranțe în rândurile adversarilor asiatici ai lui Mehmed II, papa îngrijindu-se să le comunice acestora convocarea și scopurile reuniunii.

Acțiunile militare au fost precedate de un ultimatum prin care Uzun Hasan l-a somat pe Mehmed II să renunțe în favoarea sa la tributul impus Trapezuntului. Acțiunile militare ale lui Uzun Hasan s-au limitat la început la acțiuni la graniță. Sultanul nu putea tolera ca Trapezuntul să se desprindă de sub dependența sa, deoarece risca să compromită ansamblul politicii sale pontice. Obligat să mențină cea mai mare parte a trupelor sale în Moreea, pentru a înfrânge revolta antiotomană condusă de despotul bizantin Toma, încurajat și susținut de Occident, Mehmed II și-a limitat acțiunile în Asia Mică, unde trupele sale au ocupat fără luptă cetatea genoveză Amastri (Samastro) la sfârșitul anului 1459 sau la începutul celui următor, și a încercat, fără succes, o acțiune împotriva orașului Sinope în 1460, poate chiar și a Trapezuntului. Dar, constrâns de situația din partea europeană a imperiului său, Mehmed II a pus capăt înfruntării sale cu Uzun Hasan în sfera de influență a căruia a lăsat în această etapă Trapezuntul.

Eliberat de preocupările din Moreea, sultanul s-a grăbit să reia firul acțiunii întrerupte în Anatolia. În cursul anului 1461, el a întreprins o strălucită campanie împotriva coaliției conduse de Uzun Hasan, în cursul căreia a făcut din nou dovada însușirilor sale superioare de militar și diplomat. Într-adevăr, Mehmed II și-a izolat pe rând adversarii, a ocupat fără luptă Sinope și, în urma unei campanii-fulger, și-a obligat adversarul principal, Uzun Hasan, să lase Trapezuntul în sfera hegemoniei otomane. În aceste împrejurări, o capitulare necondiționată a pus capăt acestui fragment răsăritean al Imperiului Bizantin. În urma campaniei, întregul țărm meridional al Mării Negre a fost inclus de Mehmed II în Imperiul Otoman. Din punct de vedere militar, puterea otomană era mult întărită în bazinul Mării Negre în urma cuceririi importantelor puncte strategice de sprijin de pe țărmul nordic al Anatoliei; din punct de vedere economic, acțiunile militare din 1461 au sporit considerabil veniturile imperiului prin asigurarea controlului asupra unor importante centre de comerț și a unor regiuni bogate în zăcăminte de minereu și lemn de construcție de calitate excepțională.

Mișcarea de eliberare declanșată în Anatolia s-a extins și la Dunrea de Jos, unde domnitorul Țării Românești, Vlad Țepeș (1456-1462), s-a folosit de slăbirea puterii otomane în Europa pentru a refuza plata tributului, semn al rebeliunii împotriva sultanului. Trecând de îndată la acțiune, Vlad Țepeș a atacat pozițiile turcești de pe cursul inferior al Dunării și a distrus întregul dispozitiv militar turcesc din acest spațiu. Ca și în alte situații similare, anterioare și ulterioare, și de această dată dislocarea forțelor militare otomane din Europa în Asia a dat semnalul ridicării la luptă împotriva Porții Otomane la Dunărea de Jos. Dacă atacul domnului Țării Românești,

care a acționat cu știința și acordul lui Matia Corvin, regele Ungariei, a venit prea târziu pentru coaliția puterilor orientale, el a fost totuși o amenințare serioasă pentru Imperiul Otoman, întrucât a pus în pericol cea mai însemnată linie defensivă a sa din Europa. Pentru a restabili situația, Mehmed II s-a văzut silit să preia din nou conducerea unei mari operațiuni militare, terestră și navală, acțiune care conținea primejdia unei eventuale înfruntări și cu Ungaria. Întrucât însă Matia Corvin nu s-a decis pentru intervenție, sultanul a reușit în scurt timp, în vara anului 1462, printr-o înțelegere cu boierii Țării Românești și, cel puțin indirect, cu Ungaria, să controleze criza. În consecință, țara a fost din nou supusă la plata tributului, fără să intervină însă modificări teritoriale. Sultanul era acum liber să-și îndrepte privirile spre Marea Mediterană, unde îl atrăgea perspectiva unor noi și însemnate cuceriri.

Cucerirea insulei Lesbos, scurt timp după încheierea campaniei împotriva Țării Românești, a pus capăt înțelegerii cordiale de până atunci cu Veneția, ale cărei interese esențiale în Marea Egee erau grav amenințate de noua direcție imprimată de sultan expansionismului otoman. Urmarea a fost îndelungatul război turco-venețian dintre anii 1463-1479, care a atras în luptă numeroase puteri din spațiul european și asiatic.

Războiul turco-venețian a fost o confruntare între un imperiu continental, în curs de a deveni și o putere maritimă, și o talasocrație intrată în declin, sprijinită de un stat depășit de evoluția generală a sistemului european de state. Veneția a folosit toate resursele aflate la dispoziția sa pentru a îngrădi expansiunea otomană în limite compatibile cu interesele sale fundamentale. Prin implicarea succesivă a celorlalte puteri amenințate de cuceririle turcești, războiul turco-venețian s-a transformat

într-o vastă conflagrație care a cuprins treptat Peninsula Balcanică, Mediterana Răsăriteană, Ungaria, Dunărea de Jos, Anatolia și Marea Neagră. Războiul a determinat o reîmpărțire a sferelor de influență în întreaga arie cuprinsă de conflict, corespunzător raportului de forțe manifestat în cursul desfășurărilor militare. Ca urmare a războiului, hegemonia în Marea Egee a trecut de la Veneția la Imperiul Otoman, iar Marea Neagră și gurile Dunării au căzut definitiv sub stăpânire turcească. Unitatea izbitoare a evenimentelor de pe întreaga întindere a teatrului de război a fost rezultatul expansiunii simultane a turcilor otomani în Europa și Asia; în tabăra adversarilor Imperiului Otoman, Veneția a preluat rolul coordonator.

În prima etapă, cursul războiului a îndepărtat pericolul din spațiul Mării Negre. Alianța ungaro-venețiană încheiată în septembrie 1463 părea să fi creat premisa considerată indispensabilă pentru succesul oricărei cruciade în Europa Sud-estică, anume alianța dintre o putere marină, mediteraneană, și una terestră, central-europeană, în cazul dat Veneția și Ungaria. Forțele militare terestre și maritime ale Imperiului Otoman au fost angajate timp de câțiva ani pe aceste două fronturi. Situația s-a modificat considerabil când Matia Corvin s-a orientat politic prioritar spre Boemia, a cărui coroană o râvnea, ceea ce l-a determinat să încheie un armistițiu pe termen lung cu sultanul (1468). Eliberat de grija frontului dunărean, Mehmed II a fost în măsură să pregătească și să pună în aplicare o lovitură decisivă împotriva Veneției: în cursul anului 1470, o mare acțiune terestră și navală otomană aflată sub conducerea sultanului însuși a cucerit insula Negroponte (Eubee), considerată pe drept a fi centrul și reazemul principal al întregului sistem colonial

venețian din Marea Egee. Hegemonia în Egeea a trecut în urma acestui eveniment de la venețieni la otomani.

Înainte de a se înclina în fața acestui fapt împlinit, Veneția a mai încercat o dată să respingă puterea otomană și să recucerească pozițiile pierdute. Inițiativele militare și mai ales diplomatice legate de această încercare aveau să atragă în acțiune și Marea Neagră și să accelereze instaurarea dominației otomane asupra aproape întregului țărm pontic.

Cele mai eficace dintre numeroasele inițiative diplomatice venețiene au fost întreprinse în Anatolia unde Uzun Hasan a reintrat în scenă. Întărit, după succesele dobândite în lupta cu puterile asiatice rivale, el a redeschis conflictul cu Imperiul Otoman, în înțelegere cu câteva puteri europene, inaugurând cea mai critică perioadă a domniei lui Mehmed II. După un șir de înfruntări premergătoare în 1471 și 1472, terenul părea pregătit pentru o acțiune militară de vaste proporții, care și-a propus să înlăture definitiv dominația otomană în Anatolia. Încurajați de aceste evoluții, adversarii europeni ai Porții s-au pregătit să intre în acțiune pentru a-și asigura o parte convenabilă dintr-o pradă care părea sigură.

Înțelegând gravitatea situației, Mehmed II și-a concentrat forțele în Anatolia spre sfârșitul anului 1472, ceea ce i-a dat posibilitatea să obțină o victorie de vaste proporții împotriva lui Uzun Hasan și să-și consolideze dominația în partea răsăriteană a imperiului său. Între timp însă, mișcarea pornită din Asia Mică s-a repercutat și la Dunărea de Jos, declanșând ultima mare luptă a puterilor din bazinul pontic împotriva stăpânirii otomane.

De data aceasta, acțiunea a pornit din Moldova, al cărei domnitor, Ștefan cel Mare (1457-1504), a renunțat deschis în 1473 la direcția de politică externă care fusese

urmată de țara sa din 1455 când acceptase plata tributului. Moldova a ieșit acum din cadrul creat de înțelegerea polono-turcă și s-a alăturat puterilor ostile Imperiului Otoman – Veneția, Ungaria și statul condus de Uzun Hasan –, evoluție care avea să declanșeze curând redeschiderea luptei. În toamna anului 1473, Ștefan a declanșat atacul : oștile sale au adus Țara Românească sub autoritatea sa, după ce l-au alungat pe domnitorul de acolo, un vasal al sultanului. Domnul Moldovei a deschis astfel un nou front antiotoman. Mehmed II a devenit conștient de gravitatea situației, chiar dacă cu oarecare întârziere.

Lupta începută de Ștefan cel Mare a fost în primul rând o înfruntare pentru controlul cursului inferior al Dunării, „fluviu al destinului pentru Imperiul Otoman”, potrivit formulei istoricului german Franz Babinger. Și de această dată, ca și în situațiile similare precedente, puterea otomană a fost silită să reacționeze cu toată energia pentru a apăra această linie strategică esențială pentru dominația sa în Peninsula Balcanică. După ce Țara Românească a trecut de mai multe ori din mâinile lui Ștefan în cele ale sultanului, acesta a înțeles în cele din urmă că situația creiată la Dunărea de Jos de domnul Moldovei nu putea fi dominată doar de forțele locale ale beilor din regiune și s-a decis să întreprindă o acțiune militară de mari proporții împotriva domnului rebel. Situația se agravase prin faptul că Matia Corvin dădea semne că intenționează să redeschidă și el frontul dunărean. Confruntat cu acest mare pericol, Mehmed II a întrerupt campania împotriva pozițiilor venețiene din Albania și a trimis armata Rumeliei – partea europeană a imperiului - sub comanda lui Soliman Pașa „Eunucul” împotriva Moldovei. Înfrângerea suferită de acesta la Vaslui în ianuarie 1475 – una dintre cele mai grele înregistrate de oștile otomane în

zilele lui Mehmed II – a extins teatrul general de război; războiul turco-venețian a cunoscut acum cea mai mare întindere.

Atât Ștefan cât și sultanul s-au orientat acum spre Crimeea unde s-a deplasat centrul de greutate al războiului în 1475. Înțelegând însemnătatea decisivă a peninsulei nord-pontice pentru cursul general al războiului, Ștefan a încercat să atragă în coaliție atât Caffa cât și Mangopul și să influențeze și luptele în curs în Hanatul Crimeii în sens favorabil luptei anti-otomane. Îndată după răsunătoarea sa victorie de la Vaslui, el a propus Caffei alianță împotriva sultanului și a satelitului acestuia, principele Isaac al Mangopului. Întrucât Caffa s-a manifestat rezervat față de această inițiativă, Ștefan a organizat cu forțe proprii o expediție la Mangop, unde a reușit să-l instaleze la cârmă pe principele Alexandru, pe care l-a lăsat sub protecția unei garnizoane moldovene. Uzun Hasan, trezit din letargia în care îl lăsase înfrângerea din 1473, a anunțat prin soli puterilor europene decizia sa de a intra din nou în acțiune. Și Matia Corvin a reluat lupta împotriva turcilor.

Cu clarviziunea care îl caracteriza, Mehmed II a înțeles gravitatea primejdiei și a lovit în grabă pentru a paraliza în fașă noua coaliție. În iunie 1475, în vreme ce sultanul staționa în nordul Peninsulei Balcanice, gata să preîntâmpine un atac moldo-ungar la Dunăre, o impunătoare flotă otomană a intrat în Marea Neagră și s-a îndreptat spre Caffa, care a capitulat fără luptă. Tătarii din Crimeea au recunoscut suzeranitatea sultanului. Curând după aceasta, turcii au cucerit și celelalte colonii italiene, între care Tana la Marea de Azov. La sfârșitul anului, după o îndelungată rezistență, a fost cucerit și Mangopul. Centrele comerciale din Crimeea au ajuns astfel sub stăpânirea sultanului, iar Hanatul Crimeii sub

suzeranitatea Porții. Rămânea în luptă Moldova, iar sultanul era conștient că stabilizarea dominației sale în Marea Neagră depindea de eliminarea acestui ultim mare adversar.

Modificarea situației strategice în urma expediției flotei otomane din vara anului 1475 a agravat considerabil situația Moldovei, prinsă de acum înainte în cleștele alianței turco-tătare, primejdie recunoscută nu numai de Ștefan, dar și de alți factori politici europeni care urmăreau cu interes evoluția situației militare în bazinul pontic, îndeosebi Veneția. În sens invers, sultanul se vedea amenințat de forța militară a Ungariei, întrucât, imediat după căderea Caffei, Ștefan a încheiat alianță cu Matia Corvin. Prin implicarea în luptă a regelui Ungariei, întreaga linie a Dunării de Jos a fost atrasă în zona de conflict.

În ciuda uriașelor forțe terestre și navale otomane concentrate și a coordonării acțiunilor acestora cu cea a tătarilor din Crimeea, marea campanie pe apă și pe uscat împotriva Moldovei, pe care Mehmed II a condus-o personal în vara 1476, s-a încheiat cu un grav eșec. Deși a înfrânt oștirea moldovenească, silită de invazia tătarilor să-și împartă forțele pe două fronturi, sultanul nu a reușit să încununeze succesul militar cu o victorie politică. Orașele întărite ale Moldovei pe care le-a asediat zadarnic, retragerea pripită a tătarilor din Crimeea împotriva cărora Moldova și Veneția reușiseră să mobilizeze pe tătarii Marii Hoarde de pe Volga, înaintarea unui corp de oaste ungar în direcția Moldovei, care amenința să taie retragerea armatei otomane, l-au obligat pe Mehmed II să se retragă în grabă, fără a fi reușit să aducă țara în sfera sa de influență sau să cucerească Chilia și Cetatea Albă. Campania lui Mehmed II în Moldova în 1476 s-a încheiat cu un rezultat invers

celui așteptat de sultan. Moldova s-a menținut în frontul antiotoman, tătarii din Crimeea, atacați de cei de pe Volga ca urmare a acțiunii diplomației venețiene și moldovene, s-au emancipat de sub dominația sultanului, iar Țara Românească în care au pătruns trupele lui Ștefan și ale lui Matia Corvin a revenit în tabăra creștină sub Vlad Țepeș. Victoria părea să încline spre coaliția antiotomană. Încrăzător în puterile sale, Ștefan a comunicat la Veneția în primăvara anului 1477 planul său de a răsturna situația creată în Crimeea de Mehmed II și de a elibera atât Caffa cât și întreaga peninsulă de sub puterea sultanului.

Speranța avea însă să fie de scurtă durată: conjunctura internațională a evoluat curând în sens contrar eforturilor și speranțelor domnului Moldovei. Încă de la sfârșitul anului 1476, turcii au recuperat Țara Românească, iar Ungaria, atrasă tot mai mult în concurența pentru putere în Europa Centrală, a slăbit presiunea la Dunărea de Jos, ceea ce a permis sultanului să reia acțiunile împotriva pozițiilor venețiene din Albania. Ultimele încercări venețiene de a da un nou suflu coaliției antiotomane au eșuat. Pierzând orice speranță într-o diversiune salvatoare, Veneția a capitulat în 1478 și a acceptat condițiile impuse de sultan. Prin armistițiul încheiat cu Ungaria și pacea la care a fost constrânsă Moldova, sultanul și-a consolidat poziția la Dunăre. La sfârșitul anului 1478 sau la începutul celui următor, a fost restabilită și influența otomană asupra tătarilor din Crimeea. Cu aceasta marea coaliție antiotomană a luat sfârșit. În îndelungata încercare de forțe a războiului turco-venețian din 1463-1479, care a implicat totate puterile din Europa și din Asia ostile Porții, aceasta și-a dovedit superioritatea. Rămăsese nerezolvată, din punct de vedere otoman, situația cetăților pontice ale Moldovei, Chilia și Cetatea Albă. Problema celor două

cetăți, considerate chei ale expansiunii în direcția Europei Centrale, a fost lăsată moștenire de Mehmed II succesorului său Baiazid II.

Noul sultan a dus la împlinire programul pontic lăsat neterminat de tatăl său. Inceputul domniei a fost încărcat de turburările din imperiu, de mișcarea popoarelor cucerite și nu în ultimul rând de rivalitatea pentru putere dintre el însuși și fratele său Gem, probleme cărora a fost silit să le acorde prioritate. În 1483, sultanul a încheiat un armistițiu pe cinci ani cu Matia Corvin, acțiune diplomatică de pregătire a loviturii premeditate asupra Moldovei, care se afla acum izolată față de puternicul ei adversar.

În vara anului 1484, Baiazid II a organizat o puternică armată pe care a îndreptat-o împotriva Moldovei cu scopul strict limitat de a cuceri cele două cetăți maritime ale țării. Moldovei i-a lipsit susținerea Regatului Ungar; ea a căzut în cleștele turco-tătar care, spre deosebire de ceea ce se întâmplase în 1476, a funcționat fără greș. La 2 august 1484, sultanul a comunicat supușilor săi cucerirea Chilie și a Cetății Albe, subliniind marea însemnătate a evenimentului. Cu excepția țărmului răsăritean, Marea Neagră se afla acum sub puterea otomană. Procesul istoric deschis în 1453 în urma cuceririi Constantinopolului de sultanul Mehmed II s-a încheiat în 1484 după preluarea de către fiul său sub control otoman a cetăților Chilia și Cetatea Albă.

Retrospectivă și perspectivă. Răstimpul cuprins între anii 1204 și 1453 are o individualitate puternic marcată în istoria universală. Trăsătura caracteristică dominantă a acestui interval a fost dată de întâlnirea directă a lumii occidentale, pusă în mișcare de capitalismul

incipient, cu sursele principale de alimentare a acestuia, produsele mult căutate și prețuite ale Asiei. El separă vremea când aceste legături erau mediate de lumea islamică și de cea bizantină, care constituiseră un puternic baraj în Mediterana Răsăriteană, de aceea când barajul reconstituit a împins forțele modernizatoare ale Occidentului, puternic consolidat de sfertul de mileniu de contact cu Orientul, spre Atlantic pe calea necunoscutului oceanic pentru a restabili legătura blocată cu Răsăritul. Logica sau hazardul istoriei a hotărât ca întâlnirea dintre cele două continente să aibă loc în și prin Marea Neagră, care a atras o parte însemnată a mărfurilor tranzitate de-a lungul a ceea ce s-a numit cu o formulă inspirată Drumul Mătășii. De fapt, expresia, încetățenită în toate limbile de cultură, este simplificatoare deoarece sugerează o realitate filiformă în care vestite centre urbane se înșiruie de-a lungul unei *via magna* ca măregelele pe un fir de ață. De fapt, Drumul Mătășii, care lega Extremul Orient de Marea Mediterană, a unit punctele de întretăiere ale axei principale est-vest cu rutele laterale, pe care erau drenate produsele din regiunile nordice și din cele sudice. Centrele comerciale ale acestui drum au fost, așadar, răscruci, unde soseau și se schimbau produse din vasta întindere a Eurasiei, iar Drumul Mătășii a fost, de fapt, datorită structurii sale, coloana vertebrală a întregului comerț eurasiatic.

La baza conjuncturii fără egal a comerțului levantin în secolele XIII și XIV au stat doi factori de însemnătate primordială: de o parte, perforarea barajului bizantino-musulman care îi separa pe negustorii occidentali de sursele de aprovizionare și de piețele de desfacere din Răsărit, „permeabilizarea” datorită „păcii mongole” a unui spațiu imens, mărginit de Oceanul

Pacific, iar în partea opusă de Semiluna Roditoare și de Marea Neagră. Aceste realizări au fost rezultanta celor două marea, a Apusului și a Răsăritului, care s-au întâlnit și au asigurat cadrul cooperării și înfruntării globale pe multiple planuri: politic, economic, cultural, militar. Conlucrarea și-a găsit expresia cea mai concludentă în dezvoltarea extraordinară a comerțului eurasiatic, care a pus în contact direct pentru prima oară marile zone cu produse complementare ale lumii atunci cunoscute: Europa Occidentală, silvo-stepa eurasiatică, Asia Centrală, Extremul Orient, bazinul Oceanului Indian. Fragmentarea Imperiului Mongol și antagonismul dintre Hoarda de Aur și Ilhanatul Persiei, acesta din urmă oprit de Egiptul mameluc în expansiunea sa spre Marea Mediterană, au avut ca efect conectarea directă a Mării Negre atât la fluxul comercial al Drumului Mătăsii, cât și la cel al mirodeniilor, din direcția Oceanului Indian și a Golfului Persiei. În această situație nu este de mirare că marile călătorii întreprinse după 1300 spre străfundurile Asiei de negustori sau misionari au pornit aproape în exclusivitate din Marea Neagră. Exploatarea comerțului pontic a sporit considerabil puterea capitalismului comercial al principalelor centre ale Europei Occidentale, cu precădere cele din Italia. Masiv în secolul XIII și în cea mai mare parte a secolului următor, comerțul est-vest prin Marea Neagră a continuat să îndeplinească o funcție majoră a economiei europene. Anul fatidic 1453 avea să modifice radical și ireversibil această situație.

Poate cea mai de seamă moștenire a epocii de aur a comerțului eurasiatic a fost setea de nepotolit lăsată oamenilor din Apus de a căuta bogățiile în cele mai îndepărtate ținuturi ale lumii. Nici un risc nu i-a mai putut împiedica de a se aventura în necunoscut. Puternic

dezvoltată sub raport economic, în mare măsură datorită tocmai schimburilor comerciale cu Orientul, Europa a avut, atunci când otomanii au despărțit-o de sursele și debușeurile ei tradiționale din Răsărit, imbolduri economice puternice pentru a căuta compensații pozițiilor pierdute. În căutarea altor drumuri spre piețele de aprovizionare și de desfacere cunoscute, care urmau să ocolească barajul refăcut de turcii otomani, portughezul Bartoloneo Diaz a trecut în 1488 Capul Bunei Speranțe, urmat peste zece ani de compatriotul său Vasco da Gama, care a ajuns în Indii după circumnavigația completă a Africii. Urmare a acestei reușite a navigației, prețurile unora dintre mărfurile orientale au scăzut în scurt timp la un sfert.

Ca și contemporanii săi portughezi, genovezul Cristofor Columb, aflat în slujba regelui Ferdinand de Aragon și a reginei Isabella de Castilla, a căutat să ajungă în Extremul Orient prin Oceanul Atlantic, după ce se documentase intens la lectura povestirilor lui Marco Polo despre China. „Eroarea” sa istorică, descoperirea Americii, s-a dovedit extraordinar de fecundă: ea a substituit în cele din urmă lumii eurasiatice legătura euratlantică, care determină astăzi încă destinul omenirii.

Bibliografie:

F. Babinger, *Cel dintâi bir al Moldovei către sultan*, București, 1936, p. 32-37 (extras din *Fraților Alexandru și Ion I. Lepădatu la împlinirea vârstei de 60 de ani*, p.29-37); Idem, *Maometto il Conquistatore e il suo tempo*, Torino, 1957; N. Beldiceanu, *La conquête des cités marchandes de Kilia et Cetatea Albă par Bayezid II*, „Südostforschungen”, 23, 1964, p.36-90; M Cazacu și K. Kevonian, *La chute de Caffa en 1475 à la lumière de nouveaux documents*, „Cahiers du monde russe et soviétique”,

17, 1976, 4, p. 36-90; H. Inalcik, *Mehmed the Conqueror (1432-1481) and his time*, „Speculum”, 35, 1960, p. 408-427; Idem, *The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans*, „Archeion Pontou” , 25, 1979, p. 74-110; M. Malowist, *Kaffa kolonia genuenska na Krymie i problem wshodni w latach 1453-1475* (Caffa colonie genoveză în Crimeea și problema orientală în anii 1453-1475), Warszawa, 1945; Ș. Papacostea, *Premisele politice ale hegemoniei economice a Imperiului Otoman în spațiul Mării Negre (1453-1484)*, „Revista Istorică”, s. n., X, 1999, 1-2, p. 13-39; Idem, *Venise et les Pays Roumains au Moyen Age*, în *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, Firenze, 1973, p.599-624; G. B. Picotti, *La Dieta di Mantova e la politica dei Veneziani*; Venezia, 1912; B. Stachon, *Polityka Polski wobec Turcyi i akcyi antiturekciei w wieku XV do utraty Kilii i Bialogrodu (1484)* (Politica Poloniei față de Turcia și de acțiunea antiturcă în secolul XV până la pierderea Chilieii și a Cetății Albe), Lvov, 1934.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

Izvoare documentare:

M. Balard, *Gênes et l'Outre Mer*, I-II, Paris, 1973, 1980; G. Balbi – S. Raitieri, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Caffa e a Licostomo (sec. XIV)*, Genova, 1973; L. T. Belgrano, *Documenti riguardanti la colonia genovese di Pera*, Genova, 1888; G. Bertolotto – A. Sanguinetti, *Nuova serie di documenti sulle relazioni di Genova coll'Impero Bizantino*, Genova, 1988; G. Brătianu, *Actes des notaires génois de Pera et de Caffa a la fin du XIII-e siècle (1281-1290)*, Bucarest, 1927; Idem, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă. Contributions à l'histoire de la domination byzantine et tatare et du commerce génois sur le litoral roumain de la Mer Noire*, Bucarest, 1935; C. Desimoni, *Actes passés en 1271, 1274 et 1279 à Ayas (Petite Arménie) et à Beyrouth par devant des notaires génois*, "Archives de l'Orient latin" 1, 1881, p. 434-534; *Diplomatarium veneto-levantinum sive acta et diplomata res venetas, grecas sive Levantis illustrantia*, pars I: a. 1300-1350, ed G. M. Thomas, Venetiis, 1880; pars II: a. 1351-1454, ed. R. Predelli, Venetiis 1899; G. Forcheri, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il "Liber Gazarie"*, Genova, 1974; N. Iorga, *Notes et extraits pour servir a l'histoire des croisades au XV-e siècle*, I-VI, Paris, Bucarest, 1899 – 1916; P. Lisciandrelli, *Trattati e negoziazioni politiche della Repubblica di Genova (958-1757)*, *Regesti*, Genova, 1960; G. Pistarino, *Notai genovesi in Oltremare Atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzo (1360-1361)*, Genova, 1971; G. L. Tafel und G. M. Thomas, *Urkunden*

zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig mit besonderer Beziehung auf Byzanz und die Levante, I: (814-1205), II: (1205-1255), III: (1256-1299), Wien, 1856-1857; F. Thiriet, *Régestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Roumanie*, I-III, Paris, 1958-1961; F. Thiriet, *Délibérations des assemblées vénitiennes concernant la Roumanie*, I-II, Paris, La Haye, 1966, 1971.

Izvoare narative:

Annali genovesi di Caffaro e de suoi continuatori, ed. L. Belgrano e C. Imperiale, I-V, Roma, 1890-1920; Guillelmus Adae, *De modo Sarracenos extirpandi*, éd. par C. Kohler, Paris, 1906 (Recueil des historiens des croisades. Documents arméniens, II, p. 521-555); Iacobi Aurie *Annales ann. MCCLXXX-MCCXCIII*, *Annali genovesi di Caffaro e dei suoi continuatori dal MCCLXXX al MCCLXXXIII*, a cura di C. Imperiale di Sant'Angelo, V, Roma, 1929; Daniele di Chinazzo, *Cronica della guerra da Veniziani a Zenovexi*, ed. V. Lazzarini, Venezia, 1958; *Contemporaries of Marco Polo. Consisting of the Travel Roads to the Eastern Parts of the World of William Rubruck, Piano Carpin, Odoric, Benjamin of Tudela*, ed. by Manuel Komroff, London, 1938; *Voyages d'Ibn Battoutah*. Éd. et trad. en français par C. Defremery et B. Sanguinetti, I-IV, Paris, 1859 (ed. anastatică 1949); H. Dörrie, *Drei Texte zur Geschichte der Ungarn und der Mongolen: die Missionsreise des fr. Julianus O. P. im Uralgebiet (1234-1235) und nach Russland (1237) und der Bericht des Erzbischofs Peter über die Tataren*, „Nachrichten der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, Phil.-hist. Klasse”, 1956, 6, p. 125-202;

Nicephori Gregorae *Byzantina historia*, cura L. Schopeni, I-II, Bonnae, 1829-1830; R. Henning, *Terrae incognitae. Eine Zusammenstellung und kritische Bewertung der wichtigsten vorkolumbianischen Entdeckungsreisen an Hand der darüber vorliegenden Originalberichte*, III, (1200-1415), Leiden, 1953; *Histoire de Mar Jabalaha III, patriarche des Nestoriens (1281-1317), et du moine Rabban Āuma, ambassadeur du roi Argoun en Occident (1287)*. Traduite du syriaque et annotée par J.-B. Chabot, Paris, 1895; A. Kern, *Der „Libellus de notitia orbis“ Johannes III. (de Galonifontibus?) O. P. Erzbischofs von Sultanieh*, „Archivum Fratrum Praedicatorum“, 8, 1938; Lorenzo de Monacis, *Chronicon de rebus Venetis ab U.C. ad annum MCCCLIV*, ed. F. Cornelius, Venezia, 1758; Mohammed en-Nesawi, *Histoire du sultan Djelal ed-Din Mankobirti, prince du Kharezm*. Publiée et traduite en français par O. Houdas, I-II, Paris, 1891-1895; Georgius Pachymeres, *De Michaele et Andronico Palaeologis libri tredecim*. Recognovit Immanuel Bekkerus, I-II, Bonnae, 1835; Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, ed. A. Evans, Cambridge (Mass.), 1936; Marco Polo, *Il Milione*. Prima edizione integrale a cura di Luigi Foscolo Benedetto, Firenze, 1928; *Cartea lui Marco Polo*. Text integral, rescris in franceza modernă și comentat de A. t'Serstevens. În românește de T. Filip și Gh. Ed. Gussi, București, 1972; *Histoire des Mongols de la Perse écrite en persan par Raschid-Eldin*. Publié, traduite en français, accompagnée de notes et d'un mémoire sur la vie et l'ouvrage de l'auteur par M. Quatremère, I, Paris, 1836; *Liber secretorum fidelium crucis super Terrae Sancte recuperatione et conservatione*. Cuius auctor Marinus Sanutus dictus Torsellus. Primum in Bongartii opere *Gesta Dei per Francos* intitulo editum Hanoviae MDCXI

(ed. anastatică: Jerusalem, 1972); *Sinica-Franciscana*, I, *Itinera et relationes Fratrum Minorum saec. XIII et XIV*, ed. A. van den Wyngaert, Ad Claras Aquas, 1929; G. Stella, *Annales Genuenses*, în L. Muratori, *Rerum Italicarum Scriptores*, XVII, Milano, 1730; Pero Tafur, *Travels and Adventures 1435-1439*, transl. and ed. with an introduction by M. Letts, London, 1926; W. Tiesenhausen, *Sbornik materialov odnosjaščihsj k istorii Zolotoj Ordy*, I, Sanktpeterburg 1884, II, Moskva-Leningrad 1941; *Das mongolische Weltreich. Al-'Umari's Darstellung der mongolischen Reiche in seinem Werk Masalik al-absar fi mamluk al-amsar*. Mit Paraphrase und Kommentar hrsg. von K. Lech, Wiesbaden, 1968.

Lucrări:

H. Ahrweiler, *Byzance et la mer. La marine de guerre, la politique et les institutions maritimes de Byzance aux VIIe-XVe siècles*, Paris, 1966 ; E. Ashtor, *A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages*, London, 1976; M. Balard, *La Romanie génoise (XIIe – début du XVe siècle)* I-II, Rome, 1978 ; Gh. I. Brătianu, *Marea Neagră de la origini până la cucerirea otomană*, ed. II, ediție îngrijită de V. Spinei, Iași, 1999; G. Brătianu, *Recherches sur le commerce génois dans la mer Noire au XIIIe siècle*, Paris, 1929; G. Caro, *Genua und die Mächte am Mittelmeer 1257-1311. Ein Beitrag zur Geschichte des XIII. Jahrhunderts*, I-II, Halle, 1895; C. Chapman, *Michel Paléologue, restaurateur de l'empire byzantin (1261-1282)*, Paris, 1926; V. Ciocîltan, *Mongolii și Marea Neagră în secolele XIII-XIV. Contribuția Cinghishanizilor la transformarea bazinului pontic în placă turnantă a comerțului euro-asiatic*, București, 1998; B. Duden, *Il*

dominio veneziano di Levante, Bologna, 1938; J. Ph. Fallmerayer, *Geschichte des Kaiserthums von Trapezunt*, München, 1827; B. D. Grekov și A. I. Iacoboschi, *Hoarda de Aur și decăderea ei*, București, 1953; R. Grousset, *L'Empire des steppes. Attila. Gengis-Khan. Tamerlan*, Paris, 1939; W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au Moyen Age*, I-II, 1936; H. Kretschmayr, *Geschichte von Venedig*, II, Gotha, 1920; R. S. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna, 1938; Marie Nystazopoulou-Pélékidis, *Venise et la mer Noire du XI^e au XV^e siècle*, Venezia, 1970; G. Ostrogorsky, *Geschichte des byzantinischen Staates*, München, 1963; J. Prawer, *Histoire du Royaume de Jerusalem*, II, Paris, 1970; D. Sinor, *The Mongols and Western Europe, A History of the Crusades*, III: *The Fourteenth and Fifteenth Centuries*. Edited by H. W. Hazard, Wisconsin, 1975; G. Soranzo, *Il papato, l'Europa cristiana e i Tartari. Un secolo di penetrazione occidentale in Asia*, Milano, 1930; B. Spuler, *Die Goldene Horde. Die Mongolen in Russland 1223-1502*, Wiesbaden, 1965; Idem, *Geschichte der Mongolen nach östlichen und europäischen Zeugnissen des 13. und 14. Jahrhunderts*, Zürich-Stuttgart, 1965; Idem, *Die Mongolen in Iran. Politik, Verwaltung und Kultur der Ilchanenzeit, 1220-1350*, Leiden, 1985; F. Thiriet, *La Romanie vénitienne au Moyen Age. Le développement et l'exploitation du domaine colonial vénitien (XII^e – XV^e siècles)*, Paris, 1959; G. Vernadsky, *The Mongols and Russia*, New Haven-London, 1953 (= idem, *A History of Russia*, III); S. Zakirov, *Diplomatičeskie otnošenija Zolotoj Ordy s Egiptom (XIII-XIV vv.)*, Moskva, 1966.

A N E X E

1.

Martie 1204. Tratatul de împărțire a Imperiului Bizantin (*Partitio Romaniae*) încheiat între căpeteniile Cruciadei a Patra și venețieni înainte de cucerirea Constantinopolului.

Articolul 4 : „Iar voi oamenii Veneției, în chip liber și absolut, fără vreo gâlceavă, să aveți în tot imperiul toate cinstirile și posesiunile pe care le-ați avut odinioară, atât în cele spirituale cât și în cele lumești, și toate drepturile și obiceiurile care se află în scris și fără înscris.”

Articolul 10 : „Încă s-a mai hotărât ca nici un om, de orice neam, care se află în război cu voi și cu succesorii voștri sau cu poporul Veneției, să nu fie primit în imperiu, până când acel război nu va fi fost încheiat.”

A. Carile, *Per una storia dell'Impero Latino di Costantinopoli (1204-1261)*, ed. II, Bologna, 1978, p. 266, 268.

2.

Martie 1232. Contract de comandită pentru comerțul în Marea Neagră.

„În numele Domnului Dumnezeu și Mântuitorul nostru Isus Hristos. În anul o mie două sute treizeci și doi, în luna martie, indicția a cincea, la Constantinopol. Fac cunoscut eu, anume Marco Romano, locuitor în Constantinopol, că am primit de la tine, anume Marino Marcello din cartierul Sfântului Vasile, iar acum locuitor în Constantinopol, și de

la moștenitorii tăi, șaisprezece hiperperi de aur de greutate bună pe care îi iau acum cu mine pentru negoț, cu sandalul al cărui comandant (*nauclerus*) sunt, și merg spre a negocia și a cerceta pe mare și pe uscat în toată Marea Neagră (*per totam Marem Majorem*) de acum înainte până în luna august următor; în intervalul susamintit și la zisul termen sau înainte trebuie să mă înapoiez aici la Constantinopol cu sus-zisa avere. Și atunci, în decurs de cincisprezece zile după ce voi intra în Constantinopol, trebuie să-ți dau și să-ți remit, eu sau prin trimisul meu, ție sau trimisului tău aici la Constantinopol, toată suma ta de bază (*capitanea*) suprascrisă, cu trei părți din tot câștigul pe care Domnul ni-l va fi dat, cu bună socoteală, păstrând pentru mine cealaltă a patra parte din acel câștig. Totuși, însă, mai sus zisa ta avere trebuie să fie implicată în primejdia ta, dinspre partea mării sau a oamenilor. Dacă însă nu voi respecta cele de mai sus, atunci va trebui să compensez, împreună cu moștenitorii mei, ție și moștenitorilor tăi, toate ale tale mai sus scrise, de două ori (= suma dublă) din toate bunurile pe care sunt știut că le am în această lume, iar de acum înainte suma de bază și dublul să aducă câștig din cinci, șase pe an. Semnul sus scrisului Marco, care a cerut să se facă acest (act). Eu, Cherubino Gausuni, martor, am scris; eu, Ioan Urso, am suprascris... Eu, Nicolae Iusto, preot la Sf. Nicolae și notar, am făcut (actul) și l-am întărit.”

R. Morozzo della Rocca – A. Lombardo, *Documenti del commercio veneziano nei secoli XI-XIII*, Torino, 1940, p. 200-201.

3.

1247. Călugărul franciscan Ioan de Plano Carpini relatează despre călătoria sa la curtea marelui han

mongol de la Karakorum și despre înapoierea sa prin Kiev.

„Stau mărturie negustorii din Breslau care au venit cu noi până la Kiev și știau că am intrat în mâinile tătarilor; și mulți alți negustori, atât din Polonia cât și din Austria, care au sosit la Kiev după ce am mers la tătari. Sunt martori și negustori din Constantinopol care au venit în Rusia pe la tătari și se aflau la Kiev când ne-am înapoiat din țara tătarilor. Iar numele acestor negustori sunt următoarele: Mihail genovezul și Bartolomeu, Manole venețianul, Iacob Roverio din Acra, Nicolae pisanul, aceștia sunt cei mai mari. Alții mai mici sunt: Marcu, Henric, Ioan, Vasiu, din nou Henric, *Benedies*, Petru Paschani. Și au mai fost și alții mai mulți ale căror nume (însă) nu le cunoaștem.”

Johannes de Plano Carpini, *Ystoria Mongallorum*, în vol. *Sinica Franciscana*, I, ed. An. van den Wyngaert, Quaracchi, 1929, p. 129.

4.

13 martie 1261, Nymphaion. Fragment din tratatul încheiat de împăratul bizantin Mihail VIII Paleologul cu genovezii.

„De asemeni, (împăratul) a dat și a concedat zișilor soli și reprezentanți care au luat în primire în numele și în locul comunei Genova și al tuturor genovezilor, darul și libertatea și scutirea de acum înainte și veșnic, pe mare și pe uscat și în porturile și în insulele noastre pe care le are acum și le va dobândi prin mila lui Dumnezeu, astfel încât toți genovezii și cei din ținutul Genovei și zișii genovezi să fie liberi și scutiți în întreg imperiul nostru susnumit, de orice vamă, stând pe loc și umblând dintr-un loc într-altul, pe mare și pe uscat, cu mărfuri sau fără mărfuri, aduse

acolo sau cumpărate de acolo și care urmează să fie transportate în alt loc, persoane și materii.”...

„De asemeni, (împăratul) promite și convine să nu permită de acum înainte vreunui latin, cu excepția genovezilor și a pisanilor, să meargă spre a face negoț în Marea Neagră (*Mare Majus*), și cu excepția alor săi (ai împăratului), care vor duce banii sau bunurile vistieriei noastre. Căror genovezi nu le va impune interdicții de a merge în Marea Neagră și de a se înapoia cu mărfuri, ci să poată merge și să se înapoieze liber, fără orice fel de vamă (*kommerkion*).”

A. Sanguinetti – G. Bertolotto, *Nuova serie di documenti sulle relazioni di Genova coll'Impero Bizantino*, Roma, 1902, p. 793 și 796.

5.

1268. Fragment din convenția de armistițiu pe cinci ani între dogele venețian Rainerio Zeno și împăratul bizantin Mihail VIII Paleologul.

„De asemeni, din pricina acestei păci nu trebuiesc alungați genovezii din Constantinopol sau din imperiul său, dar securitatea va fi menținută de către imperiul vostru astfel încât venețienii să nu-i atace pe genovezi, de la intrarea Abydos și în interiorul Strâmtoării (Marea de Marmara ori Propontida), pe uscat sau pe apă, și nici în vreo altă parte în limita zisă și nici în Marea Neagră (*Mare Majus*), iar oamenii Genovei să procedeze la fel cu oamenii Veneției. Și dacă va fi adusă vătămare sau pagubă între aceste hotare, împăratul însuși va face să fie restituită paguba și să fie dată satisfacție din averea părții care nu a respectat (convenția) celui căruia i s-a făcut paguba, în curs de jumătate de an. Iar dacă nu va fi putut fi despăgubită din

averea părții care nu respectă (convenția), împăratul va dispune să se restituie din cămara sa, luând despăgubire de la partea care nu a respectat (convenția).”

G. L. Tafel – G. M. Thomas, *Urkunden zur älteren Handels- und Staatsgeschichte der Republik Venedig*, III. Theil (1256-1299), Wien, 1857, p. 96-97 (*Fontes Rerum Austriacarum*, II. Abtheilung, *Diplomataria et Acta*, XIV).

6.

Spre sfârșitul anului 1269. În cursul negocierilor de pace cu Venetia, mediate de papă, Genova include o condiție minimală *sine qua non*, anume ca adversarii să renunțe la navigația la Tana.

„Ducele Genovei etc., la 17 octombrie (1269). La cele cuprinse în tratat, adăugăm sau corectăm precum scrie mai jos:

Anume că dacă s-ar întâmpla ca pacea sau armistițiul să nu poată fi obținute sau împlinite în chipul și în condițiile înscrise în zisul tratat, iar domnul papa ar promite verbal în secret zișilor ambasadori că se va hotărî astfel cu privire la serviciul circulației la Tana încât să facă să fie mulțumiți, și pentru aceasta ar cere de la ei să accepte medierea lui generală, atunci și în acest caz, având promisiunea de la domnul papă, după (cum scrie) mai sus, să facă în deplină siguranță și suntem de acord să accepte medierea lui.

Și în cazul în care zisul domn papa... ar afirma deschis și clar că vrea să împiedice prin excomunicare și astfel ar promite deschis că nu se va merge la Tana (*quod non iretur ad Tanam*), după cum s-a spus, suntem de asemenea de acord ca zișii ambasadori să accepte medierea lui, astfel încât în oricare din aceste două situații, dacă domnul papă

ar cere acest lucru, să accepte medierea lui (după cum scrie) mai sus.”

R. Cessi, *La tregua fra Venezia e Genova nella seconda metà del sec. XIII*, „Archivio Veneto-Tridentino”, IV, 1923, p.10.

7.

Circa 1270-1275. Istoricul bizantin Georgios Pachymeres relatează un incident petrecut la Pera între un genovez și un grec.

„În acest timp, împăratul (Mihail VIII Paleologul), pregătind o expediție împotriva Orestiaei (Adrianopol), a hotărât să rezeze trufia genovezilor, care se purtau obraznic. În trecut, venețienii îi întreceau mult ca bogăție și strălucire, astfel încât strămoșii acestora erau, în privința adunării lor publice (senatul), în privința armelor și a tuturor echipamentelor, mult mai bogați decât genovezii. Cauza deosebirii era că venețienii frecventau mai mult marea decât ceilalți (= genovezii) și navigând cu sârguință în toate direcțiile pe navele lor lungi au adunat prin transporturi și comerț, aducătoare de venituri, mult mai mari câștiguri decât genovezii. De când însă genovezii au devenit stăpâni pe Pontul Euxin, prin concesiunea împăratului, cu deplină libertate (*eleutheria*) și scutire de dări (*ateleia*), s-au dedat cu atâta îndrăzneală acestei activități încât și în toiu iernii, navigând pe mare cu vasele lor scurte pe care ei le numesc taride, nu numai că au închis romeilor (= bizantinilor) drumurile și negoțul pe mare, dar i-au depășit și pe venețieni ca avuție și mijloace navale. Astfel s-a ajuns că i-au disprețuit nu numai pe acei din acest neam (= venețieni), dar chiar și pe bizantini.”

8.

10 iulie 1281, Pera. Contract de comandită (*comenda, acomendatio*).

Eu, Filip Alparius, mărturisesc că am avut și am primit de la tine Antonio Tartaro cu titlu de *acomendatio* 178 hiperperi de aur și 22 carate, după etalonul (*ad sagium*) constantinopolitan, investiți în postav de Lombardia, renunțând la excepția hiperperilor neavuți și neprimiți și la orice alt drept. Pe care *acomendatio* trebuie să o duc, cu mila lui Dumnezeu, spre a face negoț la Vicina, cu câștig a patra parte, și de acolo să mă înapoiez la Pera, având puțința de a o trimite înaintea mea, cu martori și jurământ, și cu care (sumă) trebuie să negociez și să aduc câștig la hiperper precum și cu alții pe care îi port cu mine. La înapoierea mea, însă, promit să pun sau să consemnez în puterea ta sau a trimisului tău, eu sau vreun trimis al meu, capitalul și profitul. Altminteri mă angajez să suport o penalizare dublă, cu daune și cheltuieli, la cererea ta, și, în acest scop, îmi pun zălog toate bunurile pe care le am și pe care le voi avea. Mărturisesc eu, zisul Antonio, că zișii bani sunt din averea comună a mea și a fratelui meu. Încheiat la Pera, în fața Constantinopolului, sub loggia (= porticul) genovezilor, în anul întrupării Domnului 1281, 10 iulie, între none și vecernii. Martori Percivalis de Marino și Guglielmus de Vignali.”

G. I. Brătianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă*, Bucarest, 1935, p.152.

Între 28 martie 1283 și iunie 1289. Rezumat al scrisorii patriarhului Grigore II al Constantinopolului, prin care îl informează pe marele logofăt despre excesele comise de genovezi în Marea Neagră.

Simeon, un negustor născut în Siria, dar care locuiește în Ptolemais din Palestina, este un vechi prieten al patriarhului. El (Simeon) a sosit tocmai din Pont și raportează, între altele, știri despre flota imperială și despre felul în care își îndeplinește misiunea. Aceasta, care nu e conformă cu intențiile celor care au trimis-o, inspiră teamă.

În fapt, genovezii care navighează în Pont nu se mai poartă ca odinioară, conform cu ordinele împăratului. Ei pun piedici vaselor imperiale și nu au pentru echipajele acestora decât insulte și dispreț. Dacă li se adresează unele amenințări pentru a-i impresiona, ei se arată gata să pună mâna pe arme. Patriarhul nu a putut crede aceste știri și marele logofăt nu le va crede, desigur, nici el.

Acest neam al genovezilor este necredincios în prietenie; binefacerilor ei le răspund din trufie cu violența. De aceea trebuie să li se trimită un ordin imperial (*prostagma*) și scrisori ale genovezilor din Galata pentru a le reprima instinctele războinice și pentru a-i împiedica să-i tiranizeze pe bizantini, căci ei năvălesc pe navele acestora din urmă, îi înșfacă pe negustorii care se pregătesc să navigheze cu ei și îi duc pe galerele lor, astfel încât costul transportului și tot câștigul merge la ei. Trebuie trimis degrabă cineva. Pentru a-i constrânge să respecte ordinele transmise, va trebui adăugat hotărârii că împăratul nu poate fi tratat cu dispreț, fără pedeapsă, și dacă nu își îndreaptă purtarea, împăratul îi va trata ca dușmani pe toți genovezii.

Patriarhul va comunica cele aflate de îndată marelui logofăt. Acestuia îi revine sarcina să acționeze potrivit mării sale înțelepciuni.

V. Laurent, *Les régestes des actes du Patriarcat de Constantinople, I, Les actes des Patriarches*, t. IV, *Les régestes de 1208-1309*, Paris, 1971, p. 328-329.

10.

Sfârșitul secolului XIII. Istoricul bizantin Nikephoros Gregoras relatează împrejurările autoanihilării flotei bizantine.

„În această stare a lucrurilor, unii dintre cei care se străduiesc să fie pe placul conducătorilor, propun împăratului (să adopte) o hotărâre. Căci cel mai adesea supușii tind să se adapteze voinței conducătorilor și își concentrează în acest scop și mintea și limba. Prin astfel de servicii își câștigă ușor bunăvoința lor. Iar sfatul lor a fost ca, întrucât toate primejdiile din pricina cărora a fost sporită flota romană (bizantină) au fost înlăturate, și pe lângă acestea (și-a pierdut din putere) și Carol, regele Italiei, capul tuturor relelor, care goleşte fiscul imperial mai mult decât toate celelalte (cheltuieli), ceea ce deși provoacă primejdie evidentă bizantinilor, li s-a părut util și oportun în prezent sufletelor însetate de bani și care din această cauză disprețuiau întăririle care consolidează imperiul precum coloanele, gardurile și ridicăturile care (păzesc) locuințele (să renunțe la flotă). De aici a decurs începutul și baza sigură a nenorocirilor bizantinilor. Faptul acesta i-a întărit pe latini, care înainte se temeau de forțele de neînfrânt ale bizantinilor și a înarmat cu îndrăzneală de luptă sufletele lor. De atunci a început să sporească, să se dezvolte puterea lor navală; de atunci le-au sporit

câștigurile și le-au crescut și li s-au întins stăpânirile; (iar) bizantinilor treptat le-au scăzut, apoi s-au restrâns și ziua următoare a fost mai rea decât cea dinainte, adăugând o nenorocire alteia. Căci triremele piraților, când într-un loc, când într-altul, când pretutindeni, câte două, câte trei și mai multe, au ajuns în batjocură până la Constantinopol cu mare îndrăzneală.” Echipajele flotei bizantine au fost dispersate; unele vase au fost părăsite, alte scufundate, iar câteva au fost păstrate în speranța unei viitoare redresări.

Nikephoros Gregoras, *Byzantina Historia*, I, ed. L. Schopen, Bonn, 1829, p. 174-176.

11.

4 iunie 1289, Caffa. Împrumut cu titlul de cambie.

„În numele Domnului, amin. Eu, Guilelmus Faber, locuitor al Caffei, îți mărturisesc ție, Iacob de Manfredo, că am avut și primit de la tine atâția aspri baricați, buni și în circulație, renunțând la excepția banilor neavuți și neprimiți, a înșelăciunii în fapt, la condiția fără cauză și la orice alt drept, din care pricină și pentru care, cu titlu de *cambie*, promit și convin să-ți dau și să plătesc la Genova, ție sau trimisului tău, eu sau prin trimisul meu, treizeci de livre de Genova, iar dacă nu îți voi plăti la Genova, după cum scrie mai sus, promit și convin să-ți dau și să-ți plătesc la Caffa, ție sau trimisului tău, după ce prezentul instrument (= act) sau martorii pe care vei voi să îi produci vor ajunge acolo, la echivalența de treizeci și șase de aspri baricați pentru fiecare livră genoveză până la întreaga plată a întregii datorii. Altminteri, promit să dau la cererea ta pedeapsa dublă a zisei cantități, cu restituirea cheltuielilor făcute, la scurgerea termenului, spre revendicarea zisei datorii, încredințat cu privire la acestea la simpla ta zisă,

fără martori și jurământ; rămâne valabil pactul, spre respectarea și observarea căruia pun ca zălog toate bunurile mele actuale și viitoare. Pe deasupra, eu Ansaldus Oprarius, locuitor al Caffei, intervin în favoarea zisului Guilelmus la tine Iacob și garantez și mă supun pe mine și toate ale mele ca garant al respectării și observării tuturor celor de mai sus, renunțând la dreptul principal și la orice drept și punând ca ipotecă și obligație bunurile mele. Făcut la Caffa, în loggia (=porticul) genovezilor, în anul Nașterii Domnului 1289, ziua a patra a lunii iunie, în jurul nonei, martori fiind Matheo, fierar, și Andoria, *placarius* al comunei Caffa, indicția primă.”

G. I. Brătianu, *Actes des notaires génois de Pera et de Caffa de la fin du treizième siècle*, Bucarest, 1927, p. 205-206.

12.

(1284-1291) Guillaume Adam, misionar catolic, relatează despre încercarea genovezilor de a naviga prin Golful Persic.

„... în timpul lui Arghun, împăratul tătarilor, genovezii, cu favoarea zisului împărat, ba chiar din inițiativa acestuia, au început să întreprindă această acțiune, făcând doar două galere la Bagdad, ca să coboare pe Eufrat, care este unul dintre fluviile Paradisului, în Oceanul Indian cu amintitele galere; astfel, ajungând la Strâmtoarea (Aden) de care am vorbit, să o închidă, pentru ca în viitor să nu mai poată fi transportate mărfurile din India în Egipt; lucru pe care neîndoielnic l-ar fi dus la îndeplinire, dacă nu i-ar fi cuprins acel duh al zăzaniei și partinic care obișnuiește să-i turbure pe italici, zicând unii că sunt ghibelini, iar alții guelfi, și, ucigându-se între ei, au fost repede anihilați.”

Guillaume Adam, *De modo Sarracenos extirpandi*, în *Recueil des historiens des Croisades. Documents arméniens des Croisades*, II, Paris, 1906, p. 561.

13.

1291. Analele genoveze despre încercarea fraților Vivaldi de a ajunge în Indii prin Oceanul Atlantic.

„În același an (1291), Thedisio Doria, Ugolino de'Vivaldi și fratele său cu câțiva alți cetățeni ai Genovei au început să întreprindă o călătorie pe care nimeni până acum nu a încercat să o întreprindă. Căci au înarmat foarte bine două galere și încărcându-le cu apă și alte lucruri necesare, le-au pornit în luna mai spre strâmtoarea Ceuta, ca să meargă pe marea oceanului (Atlantic) spre părțile Indiei, ducând mărfuri folositoare. În ele s-au îmbarcat cei doi amintiți frați de'Vivaldi, personal, și doi frați minori (= franciscani), lucru care i-a umplut de uimire nu numai pe cei care l-au văzut, dar și pe cei care doar l-au auzit. Și după ce au trecut de locul numit *Gozora*, nu au mai sosit vești despre ei. Domnul să-i păzească și să-i aducă sănătoși și nevătămați la ale lor.”

Annali Genovesi di Caffaro e de'suoi continuatori dal MCCLXXX al MCCXCIII, nuova edizione a cura di Cesare Imperiale di Sant'Angelo, Roma, 1929, p. 124 (Fonti per la Storia d'Italia, V).

14.

Circa 1296-1297. Cronicarul Daniele Barbaro despre prosperitatea Caffei genoveze.

„Caffa era în vremea aceea un funduc (=emporiu) admirabil și oarecum cel mai bogat și mai frecventat din tot Levantul, deoarece în acel loc genovezii duceau toate

mărfurile pe care le neguțătoreau în toate părțile lumii și de aici le răspândeau prin toate provinciile situate la Nord, atât spre Răsărit cât și spre Apus, luând de la acele popoare produsele acelor locuri și ducându-le în alte locuri care erau lipsite (de aceste produse). Astfel încât acel oraș avea în cea mai mare abundență toate lucrurile și era foarte bogat.”

R. J. Loenertz, *Menego Schiavo, esclave, corsaire, seigneur d'Ios*, „Studi Veneziani”, IX, 1967, p. 333-334.

15.

1299, Milano. Cronicarul Giovanni Villani despre pacea încheiată între Genova și Veneția.

„În anul dela Christos 1299, în luna mai, s-a făcut pace între genovezi și venețieni, cu clauzele dorite de genovezi; și fiecare și-a căpătat prizonierii. Între altele, (genovezii) au vrut ca timp de treisprezece ani nici un venețian să nu navigheze în Marea Neagră dincolo de Constantinopol și în Siria cu galere armate, de pe urma cărui fapt genovezii au dobândit mare cinste, multă putere și prosperitate și au devenit mai temuți pe mare decât orice comună sau senior al mării.”

Giovanni Villani, *Croniche*, Trieste, 1857, p. 179.

16.

Începutul secolului XIV. Marco Polo despre frecventarea Mării Negre de către italieni.

„Ați aflat toate lucrurile despre tătari și sarazini, cât se poate spune, și despre obiceiurile lor și despre alte țări care se află în lume, cât se poate cerceta și cunoaște; numai

despre Marea Neagră (*Mar Maggiore*) nu v-am vorbit și nu v-am spus nimic, nici despre ținuturile care sunt în jurul ei, deși noi am cercetat-o în întregime. Dar trebuie să vă spun că mi se pare osteneală (zadarnică) să (vă) relatez despre ce nu e necesar și nici folositor să fie relatat, (anume despre) ceea ce alții fac în toate zilele pe apele ei, cum sunt venețienii, genovezii și pisani și mulți alți oameni, care întreprind des această călătorie încât e prea bine cunoscută și oricine știe ce se află acolo; de aceea tac și nu vă spun nimic despre ea.”

Il libro di Marco Polo detto Milione, a cura di Daniele Ponchiroli, Torino, 1974, p.225.

17.

Începutul secolului XIV. Marco Polo despre genovezii din Marea Caspică.

„Ei (georgienii) au multe orașe și cetăți; au mătase multă și fac țesături multe de mătase și de aur, cele mai frumoase din lume... Și aflați că marea despre care v-am povestit se cheamă Marea *Geluchelan* (= Marea Caspică) și are circumferință de șapte sute de mile, o lungime de douăsprezece zile și multe râuri se varsă în ea. Și, de curând, negustori din Genova navighează pe această mare. De aici vine mătasea care se cheamă *ghele*...”

Il libro di Marco Polo detto Milione, a cura di Daniele Ponchiroli, Torino, 1974, p.17-18.

18.

Prima jumătate a secolului XIV. Călătorul arab Ibn Battuta despre orașul și portul Caffa.

„Caffa e... un oraș care se întinde de-a lungul țărmului, locuit în cea mai mare parte de creștini, cei mai mulți dintre ei genovezi, al căror guvernator se numește *Damadir* (= Demetrius?)”. Descrierea moscheii din Caffa, întâlnirea cu cadiful. „În ziua următoare, guvernatorul a venit la noi și ne-a întreținut la un prânz, apoi am mers în jurul orașului pe care l-am găsit înzestrat din plin cu bazine (piețe) de calitate. Toți locuitorii sunt necredincioși. Am coborât în port și am văzut o radă minunată cu aproape 200 vase, vase de război și vase comerciale, mici și mari, deoarece e unul dintre cele mai vestite porturi din lume.”

Ibn Battuta, *Travels in Asia and Africa, 1325-1354*, translated and selected by H.A.R. Gibb, London, 1929, p.142-143.

19.

Prima jumătate a secolului XIV. Fragment din manualul pentru uzul negustorilor alcătuit de florentinul Francesco Balducci Pegolotti.

**”ÎNȘTIINȚARE DESPRE CĂLĂTORIA ÎN CHINA
(GATTAIO) PE DRUMUL DE LA TANA LA DUS
ȘI LA ÎNAPOIERE CU MARFĂ”**

Mai întâi, de la Tana la Astrahan (*Gintarcan*) sunt 25 de zile cu carul cu boi, iar cu căruța cu cai de la 10 la 12 zile. Pe drum se găsesc destui mongoli, adică oameni înarmați. Iar de la Astrahan la Serai (*Sara*) este o zi pe cursul apei. Și din Sarai la Saraigic (*Saracanco*) – 8 zile pe cursul unei ape, și se poate merge pe uscat și pe apă, dar este preferabil pe apă pentru cheltuiala mai mică cu mărfurile. Și din Saraigic până în Urghenci (*Organci*) sunt 20 de zile cu carul (tras) de cămile, iar cine duce marfă este avantajos să meargă la Urghenci, întrucât este un loc renumit pentru

negoț. Iar de la Urghenci la Otrar (*Ioltrarre*) sunt între 35 și 40 de zile cu carul (tras) de cămile. Iar cel care pleacă din Saraigic direct în Otrar are de mers 50 de zile și, dacă nu are marfă este preferabil acest drum decât cel prin Urghenci. Și din Otrar la Almalik (*Armalecco*) sunt 45 de zile cu asini de povară și zilnic se găsesc mongoli. Și din Almalik la Kamciu (*Camesu*) sunt 70 de zile cu asinul și de la Kamciu până când ajungi la un râu numit... (loc gol în text) sunt 45 de zile cu calul. Și de la râu poți să mergi la Kamciu și aici poți vinde *sommi* (= unitate ponderală pentru metale prețioase) de argint pe care îi ai, deoarece aici este un centru vestit de negoț. Și de la Kamciu se punește cu moneda care se scoate din *sommi* de argint vânduți la Kamciu, anume cu moneda de hârtie, care monedă se numește *balisci*, din care patru fac un *sommo* de argint în ținuturile Chinei. Și de la Kamciu la Hanbalâk (*Gamalecco*), care este principalul oraș al Chinei, se merge 30 de zile.

LUCRURI NECESARE NEGUSTORILOR CARE VOR SĂ ÎNTREPRINDĂ ZISA CĂLĂTORIE ÎN CHINA

În primul rând, trebuie să-și lase barbă lungă și să nu se radă. Și să-și procure la Tana tâlmaci și să nu se uite la economia (pe care o face când alege) între buni și răi, deoarece cel bun costă cât lăcomia celui... (indescifrabil); și, pe lângă traducători, se recomandă să-și ia doi pedestri buni care știu limba cumană. Dacă negustorul vrea să ducă de la Tana și vreo femeie cu el – se poate, iar dacă nu – nu este obligat, dar cel care o va duce va fi ținut, totuși, de condiție superioară celui care nu duce și, oricum, trebuie să cunoască limba cumană ca și pedestrii. Și de la Tana la Astrahan se cuvine să-și procure hrană pentru 25 de zile:

făină, pește sărat, căci carne se găsește (în cantitate) suficientă pe drum în toate locurile.”...

„Drumul de la Tana în China este foarte sigur ziua și noaptea, potrivit celor relatate de negustorii care l-au practicat, cu excepția situației când negustorul ar muri în cursul călătoriei: toate lucrurile sale revin stăpânului locului unde a murit, și totul este luat de dregătorii stăpânului; la fel (se procedează) dacă moare în China. Iar dacă ar avea un frate cu el sau un tovarăș apropiat, care s-ar prezenta drept fratele său, atunci i s-ar da acestuia averea decedatului și s-ar salva astfel lucrurile. Și mai este un pericol: dacă se întâmplă să moară stăpânul, în interludiul dintre decesul său și înscăunarea succesorului său pot avea loc tulburări în detrimentul frâncilor (*franchi* îi numesc ei pe toți creștinii din părțile Romaniei înspre apus), iar drumul nu este sigur până nu se instalează noul stăpân.”...

„Se consideră că un negustor cu un translator și cu doi pedestri având o avere de 25.000 de florini cheltuiește până în China 60-80 de *sommi* de argint dacă vrea să facă economie. Iar pe tot parcursul întoarcerii din China la Tana, punând la socoteală cheltuielile de hrană și salariul pedestrilor și toate cheltuielile legate de acestea, cinci *sommi* de încărcătură sau mai puțin. Și trebuie să se țină seama că un car este tras de un bou, iar carul este de 10 cântare (= unitate de măsură pentru greutate) de Genova. Iar carul de cămile este tras de trei cămile și carul are 30 de cântare de Genova, iar căruța de cai este trasă de un cal, iar carul are 6½ (cântare) genoveze de mătase obișnuită de 250 de livre (unitate de măsură pentru greutate) genoveze. Și un balot de mătase se socotește de la 110 la 115 livre genoveze.

Să se țină seama că de la Tana la Sarai drumul este mai puțin sigur decât tot restul parcursului; dar dacă sunt 60 de oameni, chiar când drumul este în stare proastă, va merge tot atât de sigur ca în casa sa.

Cine vrea să plece de la Genova sau de la Veneția pentru a merge în China ar face bine să ducă pânză și să meargă la Urghenci. Iar la Urghenci să cumpere *sommi* și să meargă înainte fără a investi în altă marfă, decât, poate, în câteva baloturi de pânză foarte ușoară, care ocupă loc puțin și nu comportă cheltuieli mari precum pânza groasă.

Iar negustorii pot călări fie pe cal, fie pe asin, fie pe cămilă – cum le place să călătorească.

Stăpânul Chinei ia tot argintul pe care negustorii îl aduc în China și îl depune în tezaurul său, iar negustorilor care l-au adus le dă monedă de hârtie, adică de hârtie galbenă, ștampilată cu sigiliul zisului stăpân, iar acea monedă se numește *balisci*; cu care monedă poți găsi și cumpăra mătase și orice altă marfă sau obiect pe care dorești să-l cumperi. Și toți localnicii sunt datori să ia [hârtia] și din acest motiv nu se supraevaluează marfa pentru că moneda este de hârtie; iar din acea monedă de hârtie sunt trei feluri, din care una are valoare mai mare decât cealaltă, după cum e fixată de stăpânul (țării).

Și să se țină seama că în China vei obține 19-20 de livre de mătase chinezească potrivit greutateii genoveze pentru un *sommo* de argint și poate cântări $8\frac{1}{2}$ uncii de Genova și este de 11 uncii de livră. Și să se țină seama că se poate obține în China de la 3 la $3\frac{1}{2}$ bucăți de *cammocca* de mătase pentru un *sommo* și de la 3 la $3\frac{1}{2}$ bucăți de *nacchetti*, [adică] de mătase cu (fir de) aur pentru un *sommo* de argint.”

20.

Circa 1313. Un manual anonim de comerț indică lista mărfurilor care se negociază la Tana.

„Tana din Marea Neagră. Sunt duse spre a fi vândute la Tana din părțile Apusului: țesături de in, de orice fel, și canava, de orice fel, și camelot de Cipru, de orice culoare, și smaralde și turcoaze și *eccilestri* (?) galbeni și bumbac de Siria, de orice fel, și bumbac neprelucrat și bumbac tors, de orice fel, și șafran și zahăr căpățâni și țesături de lână groase de Languedoc și din *Turrici* (Werwick) și din Toulouse și Perpignan și stofă din Köln (*Colonia*), de orice culoare, și argint vergi la măsura venețiană și aramă în *pani* (?) purificat și cositor vergi și fier, de orice fel, și coral dăltuit sau nedăltuit și ambră dăltuită în felul mătăniilor și vin roșu din Napoli și din regatul Napoli și ulei comestibil și alune și nuci și migdale și castane și mercur și cinabru și alte mărfuri, precum piei de animale sălbatice.

Se scot din Tana pentru a fi aduse spre Apus, adică dinspre Marea Neagră, mătase crudă, de orice fel, și țesături de mătase și de aur, de orice fel, și spițerii, de orice fel, dar puține, cu excepția zahărului și a șafranului. Și se scot ceară și sturioni în mare cantitate, piele de bou și de cal, crudă și sărată, în mare cantitate, și seu bucăți netăiate și perle din Orient, de orice fel.”

R. H. Bautier, *Les relations économiques des Occidentaux avec les pays d'Orient au Moyen Age. Points de vue et documents*, în vol. *Sociétés et Compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*, Paris, 1970, p. 314.

Circa 1313-1316. Reglementări ale guvernului Genovei în favoarea oraşului Caffa.

„Orânduire despre Caffa. Cei opt înțelepți orânduți de comuna Genova pentru problemele navigației și ale Mării Negre, sau șapte dintre ei, pentru binele, folosul și securitatea negustorilor care trebuie să meargă și să tragă folos în Marea Neagră și pentru ca locul Caffa să se reconstruiască și să progreseze și să se fortifice, ale cărui construcție, progres și fortificare sunt cinstea Comunei și securitatea tuturor celor care se folosesc și vor să tragă folos în Marea Neagră, hotărâsc și orânduiesc ca cele de mai jos să fie respectate neabătut.

Ca fiecare patron (= comandant de navă) să fie ținut să meargă la Caffa.

Anume, mai întâi ca fiecare genovez și care se ține de genovezi sau se numește sau se bucură de beneficiul genovez sau a obișnuit să se bucure (de acest nume), stăpân sau patron al vreunei galere, vas (*lignum*) sau barcă sau al vreunui alt *lignum* navigabil sau care va avea o parte din vreunul din zisele vase, care va merge în Marea cea Mare sau va intra în Marea Neagră cu acest *lignum* sau galeră și care trebuie să fie îndrumat sau condus dincolo de Caffa spre răsărit, să fie ținut și să trebuiască să meargă la Caffa și acolo să stea timp de o zi, cel puțin, sub mai jos scrisele pedepse.

Anume sub pedeapsa pentru fiecare patron al oricărei galere înarmate de trei sute de hiperperi de aur și pentru fiecare (galeră) neînarmată de o sută de hiperperi; și sub pedeapsa, pentru fiecare patron al cărui *lignum* are capacitate de patru sute până la o mie de *modii* (unitate

ponderală), de o sută de hiperperi, și de peste o mie de modii, de două sute de hiperperi, și pentru fiecare *lignum* de capacitate sub patru sute de modii, cincizeci de hiperperi; în care pedeapsă să cadă oricare patron al oricărei galere și *lignum* care va fi contravenit celor de mai sus sau nu le va fi respectat, ori de câte ori va contraveni lor.

Ca fiecare patron venind dinspre Tana să fie ținut să meargă la Caffa și acolo să adaste, după cum scrie mai sus.

De asemeni, ca fiecare patron al oricărei galere sau al oricărui *lignum* navigabil venind dinspre Marea Tanei (= Marea de Azov) și vrând să vină în România, deasemeni să fie ținut și să trebuiască să vină la Caffa cu acea galeră sau cu acel *lignum* și să adaste acolo cel puțin o zi sub zisele pedepse.”

Imposicio Officii Gazarie, în Monumenta Historiae Patriae, Leges Municipales, Augustae Taurinorum, 1883, col. 378.

22.

Circa 1315. Un manual anonim de comerț indică lista mărfurilor negociate la Pera.

„Pera. Se duc pentru a fi vândute sau schimbate din părțile Apusului la Constantinopol sau la Pera, argint, bare sau plăci, pânză de in pentru a naviga în Marea Neagră și pânzeturi de orice fel, groase sau subțiri, în mare cantitate, și stofă sau pânză de corabie, în mare cantitate, și șafran, în mare cantitate, și ulei, în mare cantitate, și vin grecesc de Napoli și pietre prețioase din regatul Napoli, în mare cantitate, argint viu și *vermiglione* (= varietate de cinabru), plumb și coral șlefuit și panglică de orice fel, brânză din Apulia și din Sicilia și bucăți de săpun, în mare cantitate.

Se iau din Constantinopol și din Pera spre a fi duse în părțile Apusului mătase crudă de orice fel și postavuri și catifea de orice fel, în cantitate mare, cu excepția zahărului și a șafranului, toate celelalte spițerii, în cantitate mare.”

R. H. Bautier, *Les relations économiques des Occidentaux avec les pays d'Orient au Moyen Age. Points de vue et documents*, în vol. *Sociétés et Compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien*, Paris, 1970, p. 313.

23.

1316. Interdicție emisă de conducerea Genovei de ședere la Soldaia mai mult de trei zile.

„De asemeni, (se hotărăște) ca nici un genovez sau care se ține de genovez sau care se bucură de beneficiul de genovez sau s-a bucurat să nu cumpere, să vândă, să obțină sau să înstrăineze sau să transfere el însuși sau prin altă persoană mărfuri la Soldaia, sub zisa pedeapsă, și pe deasupra ca nimeni să nu poată sta mai mult de trei zile la Soldaia, chiar fără a face negoț acolo, sub pedeapsa a o sută hiperperi de aur de fiecare contravenient și de fiecare dată.”

Imposicio Officii Gazarie, în *Monumenta Historiae Patriae, Leges Municipales*, Augustae Taurinorum, 1883, col. 380.

24.

1316. Interdicție emisă de conducerea Genovei de descărcare a mărfurilor între Caffa și Soldaia.

„De asemeni, (cei opt înțelepți) hotărăsc și poruncesc ca niciun genovez sau care se ține sau se numește genovez sau care se bucură de vreun beneficiu al genovezului să nu

permiță ca din vreun *lignum* navigabil pe care îl comandă sau în care se află să descarce sau să permiță să fie descărcate în vreo parte a țărmlui care se întinde de la Soldaia până la Caffa vreunele lucruri sau mărfuri sub pedeapsa a o sută de hiperperi de aur de fiecare contravenient și de fiecare dată.”

Imposicio Officii Gazarie, în *Monumenta Historiae Patriae, Leges Municipales*, Augustae Taurinorum, 1883, col. 382.

25.

1316. Interdicție emisă de conducerea Genovei de ședere la Solcat.

„De asemeni, cu privire la interdicția făcută de a nu se merge sau a se sta la Solcat, deoarece această interdicție (*devetum*) este foarte grea și apăsătoare au hotărât și ordonă să se aplice astfel. Se va respecta interdicția cu excepția fructelor și vinului, care pot fi duse la Solcat, potrivit vechiului obicei. Pot sta la Solcat, potrivit obiceiului vechi, doar *burgenses* (= locuitorii Caffei care erau cetățeni genovezi), respectând însă întru totul prevederile hotărârii.” Genovezii pot sta la Solcat pentru a cumpăra „piei, mătase și lucruri și mărfuri subțiri (*merces subtilles*)”, dar la opt zile după cumpărare sau achiziție să le aducă la Caffa. În toate celelalte vor respecta *devetum*-ul.

Imposicio Officii Gazarie, în *Monumenta Historiae Patriae, Leges Municipales*, Augustae Taurinorum, 1883, col. 408-409.

1316. Interdicție emisă de conducerea Genovei de ședere prelungită la Tana.

„De asemenea, (se hotărăște) ca nici un genovez sau care se ține sau se numește genovez sau se bucură de beneficiul unui genovez să nu îndrăznească sau să cuteze în vreun chip sau subterfugiu să ierneze la Tana sau să aibă, să țină sau să dobândească la Tana vreo locuință sau casă sau adăpost, iar dacă vreunul va încălca dispoziția să se considere că a derogat de la drept și să fie condamnat la cinci sute de hiperperi de aur pentru fiecare contravenient și de fiecare dată.”

Imposicio Officii Gazarie, în Monumenta Historiae Patriae, Leges Municipales, Augustae Taurinorum, 1883, col. 381.

1317. Marco Minotto, fost bail venețian la Constantinopol, către doge despre problema cetățeniei venețiene și genoveze în Romania.

Negustorii venețieni întâmpină mari dificultăți în Imperiul Bizantin, unde, pentru a-și dovedi cetățenia venețiană, sunt siliți să arate „cine a fost tatăl și bunicul lor”, ceea ce nu pot proba, deși toți știu că sunt venețieni, recunoscuți ca atare pretutindeni unde și-au desfășurat activitatea. „De aceea mulți nu sunt recunoscuți și de aceea mulți s-au făcut genovezi, deși au fost fiii venețienilor noștri și întotdeauna înaintașii lor au fost venețieni, persoana și bunurile lor. Din care cauză în Romania scădem într-una, iar genovezii sporesc neconținut, căci nu numai mulți dintre venețienii noștri s-au făcut genovezi, dar chiar și grecii, când au văzut că nu mai pot beneficia de privilegiile lor, precum au

beneficiat părinții și strămoșii; (cerem) ca Înălțimea Voastră să ia o măsură favorabilă în această chestiune, spre binele, cinstea, avantajul și folosul comunei noastre și al negustorilor noștri care își desfășoară activitatea în România; căci vor fi mai puternici și mai temuți dacă vor fi mai mulți și nu mai puțini, iar domnul împărat, după cum am constatat, ar fi foarte mulțumit să fim mai puternici în imperiul său, în privința persoanelor și a concetățenilor. De asemeni, solicit ca consilierii care sunt trimiși de Înălțimea Voastră la Constantinopol să fie obligați să meargă la bailul Vostru când îi convoacă, deoarece multe neguțătorii se pierd, întrucât se duc și își desfășoară negoțul la Constantinopol și dincolo la Pera și nu vor să meargă la bailul Vostru decât după bunul lor plac.”

Diplomatarium veneto-levantinum sive acta et diplomata res venetas graecas atque Levantis illustrantia a 1351-1454, ed. G. M. Thomas, Venetiis, 1889, p. 103-105.

28.

1318. **Papa Ioan XXII fixează limitele nou createi dioceze a Caffei.**

„... de la orașul *Varia* (Varna) în Bulgaria până la Serai (= capitala Hoardei de Aur pe Volga), inclusiv, în longitudine, și de la Marea Pontică (= Marea Neagră) până în țara rutenilor, în latitudine...”

Acta Joannis XXII (1317-1337), ed. Al. Tăutu, Vatican, 1952, p. 12-13.

1330. Misionarul franciscan Oderic de Pordenone prezintă funcția comercială a orașului Trapezunt și legătura sa cu Orientul de Mijloc prin mijlocirea orașului Tabriz.

„Căci mai întâi, trecând prin Marea Neagră (*Mare Majus*), m-am dus la Trapezunt, care în antichitate se numea Pontul. Acest oraș e foarte bine așezat, căci este scala anume a perșilor și a mezilor și a tuturor care sunt dincolo de mare... Tabriz. Această cetate e mai bună pentru negoț decât oricare alta din lume, căci nu se găsește astăzi în lume ceva de hrană sau orice fel de marfă din care să nu se găsească acolo o mare cantitate... Atât e de vestită acea cetate încât e de necrezut aproape ceea ce se găsește acolo... căci aproape toată lumea se află în legătură cu acea cetate pentru mărfuri.”

Odoricus de Porto Naonis, *Relatio*, în vol. *Sinica-Franciscana*, ed. An. Van den Wyngaert, Ad Claras Aquas, 1929, p. 413-419.

30.

7 august 1335. Testamentul lui Paolo Duodo, *podestà* de Pola, menționează și averea sa din China.

„... și dacă Creatorul Cel de Sus îmi va readuce averea din China (*Catay*) la Veneția, avere pe care o are fratele meu Luchetus, în întregime sau în parte, vreau ca peste ceea ce las ziselor fiice ale mele, fiecareia dintre ele să i se dea din bunurile mele după cum sunt dăruite sau vor fi dăruite la vremea măritişului lor alte doamne venețiene. Și pe deasupra, din zisa mea avere din China, las cincizeci de livre de groși pentru sufletul meu, pentru a fi împărțite de zișii mei comisari în chipul în care s-a spus mai sus despre

celelalte cincizeci de livre de groși venețieni, din care totuși vreau să se dea comunei Veneția treizeci de solidi de argint pentru lipsurile sau în alte situații nesigure, pentru care aș fi ținut față de zisa comună (venețiană). Și dacă în alt caz nesigur aș fi ținut să restitui vreunei persoane, vreau să se împartă atât din banii mei mai sus ziși, pentru sufletul meu, pentru sufletul lor în măsura în care sunt ținut față de ei în acest caz nesigur. De asemeni, las din zisa avere din Catay lui Ricardello, fiul meu natural, dacă se va purta bine, douăzeci de solizi groși, iar dacă peste aceste lăsaminte pe care le fac din zisa avere din China va rămâne un plus mai mare de trei sute de livre groși, din zisa restanță, las lui Luchetto, Marchucio și Iacomello, frații mei, o sută livre de groși pentru fiecare dintre ei...”

Raimondo Morozzo della Rocca, *Catay*, în vol. *Miscellanea in onore di Roberto Cessi*, I, Roma, 1958, p.299-302

31.

31 august 1340, Genova. Tarifele transportului naval fixate de autoritățile din Genova pentru spațiul bizantino-pontic.

„Oficiul Celor Opt Înțelepți instituit pentru problemele navigației și ale Mării Negre (*Mare Majus*), la care oficiu au participat un număr legitim și suficient de oficiali ai zisului oficiu, cu știința, porunca și bunăvoința magnificului bărbat, domnul Simon Bocanigra, dogele Genovei și apărător al poporului (*defensor populi*), al cetății Genova și al ținutului (acesteia), precum și al sfatului său, a tratat, statuat și orânduit ca patronii galerelor Romaniei să aibă și să trebuiască să aibă navlurile mai jos scrise :

- mai întâi de la Genova la Pera pentru fiecare balot 5 livre
- de asemenea, de la Trapezunt, Tana sau Caffa sau din părțile Gazariei la Genova, de fiecare cântar (*cantarius*), 2 livre, 10 solidi
- de asemenea, de la Trapezunt, Tana sau Caffa sau din părțile Gazariei la Pera, pentru cei care vor să rămână la Pera, de fiecare cântar o livră, 5 solidi.
- de asemenea, de la Pera la Genova, de fiecare cântar două livre.
- de asemenea, de la Trapezunt și Tana la Genova de fiecare cântar de mătase, 2 livre, 10 solidi.
- de asemenea, din sus zisele locuri Tana și Trapezunt la Pera, pentru cei care doresc să rămână acolo, de fiecare cântar de mătase, 1 livră, 5 solidi.
- deasemenea de la Pera la Genova, de fiecare de fiecare cântar de mătase, 2 livre.

Imposicio Officii Gazarie, în Monumenta Historiae Patriae, II, Leges Municipales, Augustae Taurinorum, 1838, col. 345.

32.

1342. Inscripție pe o piatră funerară descoperită la Yang-Tcheou de armata comunistă chineză în timpul dărâmării zidurilor orașului.

„În numele Domnului amin. Aici zace Caterina, fiica răposatului domn Domenico de Villioni care a murit în anul Domnului 1342, în luna iulie”. Pe o latură a pietrei funerare este incizată cu caractere chineze constatarea unui oficial: „Yin-Wei a putut vedea”.

33.

17 martie 1343, Genova. Contract de servicii personale în care sunt indicate China și India ca locuri de desfășurare a călătoriilor de afaceri.

„În numele Domnului, amin. Eu Leonardus Ultramarinus, cetățean al Genovei, de o parte, și eu Obertus de Percio, care am fost odinioară servitor al lui Petto de Persio, cetățean al Genovei, în calitate de servitor și care m-am aflat în puterea lui (*fui mancipius*), am convenit unul față de celălalt astfel și ne-am înțeles după cum se arată mai jos, renunțând la excepția (= stipulația) pactului neîncheiat sau a convenției nefăcute, după cum se arată mai jos, sau necelebrate, după cum se arată mai jos, și la orice alt drept,

anume că eu, zisul Obertus, îți promit și convin cu tine zisul Leonard să vin și să stau cu tine, să te slujesc credincios în toate slujbele pe care mi le vei porunci ca unui servitor al tău, mergând și stând în toate părțile lumii (*in quibuscunque partibus mundi*), atât în părțile Chinei și Indiei, cât și în oricare alte părți ale lumii, și să merg la porunca ta oriunde vei voi să mă trimiți, pentru tine, în numele tău și pentru slujbele și afacerile tale, care sunt de făcut și împlinit, oricum vei voi, la porunca ta, iar lucrurile și bunurile tale și persoana ta să o păstrez și să o păzesc după puterea mea, cu bună credință, lăsând de o parte orice fraudă, și să mă înapoiez cu tine la Genova dacă va fi astfel voința ta. Și să nu mă îndepărtez de slujba ta până când vei reveni la Genova din actuala călătorie în care, cu ajutorul lui Dumnezeu, vei merge și ai intenția să mergi cu galerele

Genovei, pregătite acum să plece în părțile Romaniei, care (galere) se află acum în portul Genovei;

iar tu să-mi dai mie și să-mi plătești salariul meu și al persoanei mele în fiecare an patrusprezece livre și hrana și băutura mea cât timp voi sta cu tine, din care și acum mi-ai dat și mi-ai plătit cu prilejul spus douăzeci și cinci de livre genoveze care trebuiesc incluse în salariul persoanei mele pentru timpul cât îți voi sluji după felul amintit, pe care (bani) mărturisesc că i-am avut și i-am primit de la tine în chipul amintit;

și, de asemenea, tu să-mi împrumuți și să-mi plătești, cu prilejul salariului meu, la Urghenci (*Organci*), dacă tu vei voi să pășești și să mergi mai departe de zisul loc Urghenci, când cu ajutorul lui Dumnezeu ne vom afla acolo, trei *summi* de argint, conform cu *pond*-ul (= unitate ponderală) de la Urghenci, peste cele douăzeci și cinci livre genoveze pe care le-am avut de la tine, după cum e (scris) mai sus.”

În schimbul acestor sume îl va sluji conform angajamentului, iar dacă va fi depășit termenul și locul stabilit, va primi un alt împrumut. Părțile se angajează să respecte riguros convenția, iar în caz de încălcare vor fi plătite despăgubiri. Cele două părți își pun ipotecă bunurile.

„Convenit fiind ca pentru aceasta să putem fi urmăriți noi și ale noastre (bunuri) în orice loc și de oricare magistrat, în China, la Pera, la Tana, la Caffa, la Constantinopol, la Urghenci și oriunde în orice alt loc decât în cetatea Genovei și vom fi urmăriți (prin justiție), acolo să fim ținuți să ne supunem dreptului și să plătim și să răspundem, renunțând la privilegiul tribunalului și la orice alt capitol, convenție, obicei și la orice alt drept.

Încheiat la Genova (*Janua*) la Bănci, la colțul casei fraților Carlo și Bonifacio Ususmaris, în anul nașterii Domnului 1343, indicția X, potrivit obiceiului Genevei, la 17 martie, spre sfârșitul vecerniei. Martori: Chericus Pinelli și Giovanni Bestagno, bancherul, cetățeni genezezi.”

R. S. Lopez, *In quibuscunque mundi partibus*, extras din volumul *Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia* (f. loc, f. an), p. 352-354.

34.

22 iunie 1345. În cadrul alianței încheiate de genezezi și venețieni împotriva Hoardei de Aur, cei dintâi impun clauza renunțării pe termen de trei ani la comerțul la Tana.

„De asemenea, au convenit reprezentanții ziși în numele zise și fiecare dintre ei în zisele nume și printr-o stipulație solemnă au promis cu bună știință să nu se navigheze cu vasele lor la Tana și nici în părțile Tanei de acum înainte timp de trei ani începând cu ziua aprobării acestei convenții.”

Liber Jurium Reipublicae Genuensis, tom II, în *Monumenta Historiae Patriae*, IX, *Leges Municipales*, I, Augustae Taurinorum, 1857, col. 620.

35.

1345. Cronicarul Lorenzo de Monacis evidențiază avantajele imense trase de genezezi în urma aplicării clauzei înfățișate în anexa precedentă.

„Atunci a început să se facă negoț de către venețieni la Caffa, până spre anul 1450, cu pagubă pentru ei și cu imens câștig pentru genovezi.”

Laurentius de Monacis, *Chronicon de rebus venetis ab. U. C. ad annum MCCCLIV*, ed. Fl. Cornelius, Venetiis, 1758, p. 207.

36.

Mijlocul secolului XIV. Istoricul bizantin Nikephoros Gregoras expune situația de inferioritate a vămii imperiale din Constantinopol în raport cu cea a genovezilor din Pera.

„Împăratul Ioan Cantacuzino fiind ocupat cu aceste chestiuni, latini din Galata pornesc războiul, nu pentru că ar fi avut un motiv special sau cert de a se plânge, ci poate de teamă să nu se întărească flota bizantinilor și, în consecință, să le scadă venitul vămilelor pe care îl scoteau ei (la Pera) de pe urma negoțului. La început le fusese îngăduit să înalțe câteva modeste locuințe, apoi, cu trecerea timpului, pe nesimțite, au ajuns la mare strălucire și putere. Căci s-a întâmplat ca împărații să se certe între ei pentru putere (= referire la conflictul dintre Ioan V Paleologul și Ioan VI Cantacuzino), iar imperiul s-a turburat și a avut mult de suferit. Ei (= genovezii), pe ascuns și cu mijloace înșelătoare, atacându-i când pe unii când pe ceilalți, și promițând că vor da ajutor și că vor veni cu mare putere armată și cu mare oaste pe mare și pe uscat, au atras spre ei nu numai averile bizantinilor și aproape tot venitul de pe mare, dar și multe venituri ale statului, care aduceau o mare cantitate de bani tezaurului (împărăției). Astfel încât ei adunau anual din vămi în jur de 200.000 (galbeni), iar bizantinii abia și cu greu 30.000 (galbeni).

Sumetându-se din această pricină și atacând zilnic forțele slăbite ale bizantinilor, ei construiesc locuințe cu două sau trei etaje. Atunci, ocupând un spațiu mai întins pe râpa din față, construiesc turnuri solide și greu de cucerit și fac de jur împrejur ziduri și incinte tot mai multe. Sapă apoi șanțuri și ridică fortificații și toate câte pot stăvili accesul dușmanilor.”

Nikephoros Gregoras, *Byzantina Historia*, ed. L. Schopen, II, Bonnae, 1830, p. 841-842.

37.

28 iunie 1358, Buda Veche. Privilegiul comercial acordat Brașovului de regele Ungariei Ludovic de Anjou.

„Ludovic, din mila lui Dumnezeu regele Ungariei, credincioșilor săi, juraților și tuturor orășenilor și oaspeților din Brașov, sănătate și milostivire. Aflați că noi v-am îngăduit din osebită bunăvoință, vouă și obștii voastre, să puteți trece slobod și netulburat cu mărfurile voastre și orice fel de lucruri între Buzău și Prahova, adică din locul unde se varsă în Dunăre râul numit Ialomița până în locul unde se varsă, de asemenea în Dunăre, râul numit Siret și să nu vă poată opri nimeni pe nedrept în această trecere a voastră. Dat în Buda Veche, în ajunul sărbătoririi fericiților apostoli Petru și Pavel, în anul Domnului o mie cinci sute cincizeci și opt.”

Documenta Romaniae Historica, D, *Relații între Țările Române*, I (1222-1456), București, 1977, p. 72.

1359. Senatul venețian reclamă la Genova abuzurile genovezilor față de venețieni, între altele, opreliștile în ceea ce privește comerțul de grâu la Licostomo. „În al nouălea și în ultimul rând, (menționăm) că mulți venețieni se plâng de genovezii din Licostomo și în alte părți, unde sunt schelele de grâu (*carricatoria frumenti*) în Marea Neagră, spunând că zișii genovezi nu le îngăduie să cumpere grâu, dacă nu intră în asociație cu ei...”

Diplomatarium veneto-levantinum, ed. G. M. Thomas, II, Venezia, 1889, p. 58.

11 februarie 1361, Chilia. Act notarial de vânzare de sclav.

„În numele Domnului, amin. *Thoboch*, tătarul din miliarul (= unitate de o mie de luptători) lui *Coja*, din centenarul (= unitate de o sută de luptători) *Rabech*, din unitatea de zece luptători a lui *Boru*, a vândut, a cedat, a transferat și a trimis lui Bernabo de Carpina, notarul, de față, care, cumpărând el însuși pentru sine și moștenitorii și succesorii săi o sclavă pe numele *Bayrana* din neamul tătarilor, în vârstă de treisprezece ani sau aproximativ, cu toate defectele și viciile ei, ascunse sau neascunse, pentru ca să o aibă etc., pe prețul stabilit de trei *sommi* de argint bun și de greutate dreaptă, potrivit cu unitatea de greutate din Chilia, și treizeci aspri de argint, buni și acceptați, pe care *Toboch* a mărturisit lui Bernabo că i-a avut și primit de la el... Pe care sclavă a promis și a convenit cu Bernabo, de față și stipulând solemn, să nu i-o ia după aceea... Pe care vânzare a promis lui Bernabo, de față, să

o respecte etc. Și aceasta sub pedeapsa etc.; ratificat etc. Întocmit la Chilia, în locuința proprie a lui Giorgio de Chaveggia de Vulturo, bancher, și în care locuiește. În anul de la nașterea Domnului MCCCLXI, indicția XIII, potrivit cursului în vigoare la Genova, în jurul nonelor, prezenți fiind martorii, zisul Giorgio de Chaveggia, Georgio Imperiale, solul curiei consulatului genovez, *Bechangur*, solul lui *Coja*, *Aruch* și *Oia*, tătari, locuitori din *Iavari*, chemați și rugați pentru acestea.”

G. Pistarino, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzò, 1360-1361*, Genova, 1961, p. 16.

40.

20 ianuarie 1368. Privilegiul comercial acordat brașovenilor de Vladislav I, domnul Țării Românești.

„Vladislav, din mila lui Dumnezeu și a majestății regești, voievod al Țării Românești și ban de Severin, prin cuprinsul scrisorii de față, dăm de știre tuturor căroră se cuvine că preainălțatul principe și domn Ludovic, rege al Ungariei, milostivul nostru domn firesc, a trimis la noi pe magistrul Dumitru, zis Lepes, cavaler al curții sale regești, pentru a rânduși și a întări legământul unei păci veșnice între noi, pe de o parte, și toți orășenii și locuitorii provinciei Brașov, vecinii și prietenii noștri preascumpi, pe de altă parte, punându-se printrînsul în vedere cu strășnicie ca să întărim (și) să păzim pe acei brașoveni în toate libertățile pe care le-au avut ei din bătrâni în Țara noastră Românească.

Așadar, noi dorind să dăm ascultare poruncilor regești, am hotărât să hărăzim pe veci sus zișilor orășeni și locuitori ai provinciei Brașov libertățile acestea: ca toți negustorii din

Braşov şi din districtul Braşovului trecând spre ţări străine, pe orice drum al Ţării noastre Româneşti, afară de drumul Brăilei, vor fi datori să ne plătească pentru mărfurile lor numai de două ori tricesima şi anume o dată la ducere şi a doua oară la întoarcere, aşa fel încât la intrarea în ţara noastră să ne plătească numai o dată tricesima, la Câmpulung sau în apropiere, şi după ce li se va pune acolo pecetea de către vameşul nostru, să treacă slobози şi nestânjeniţi prin ţara noastră. De asemenea, la întoarcere, să ne plătească tricesima la Dunăre şi, după ce, din nou, li se va pune pecetea, să plece mai departe nestânjeniţi prin ţara noastră. Iar când aceşti negustori purced cu mărfurile lor pe pomenita cale a Brăilei, spre ţări străine, vor fi datori să ne plătească numai o dată tricesima, la Câmpulung, nu la ducere, ci la întoarcere. Când însă aceşti negustori îşi vor vinde sau cumpăra mărfurile înlăuntrul ţării noastre, atunci nu vor fi datori să ne plătească pentru acestea nici vamă, nici tricesimă, decât la Câmpulung sau în apropiere (şi) nu tricesima, ci numai dreapta vamă de demult. Pe lângă aceasta, scutim cu totul pe toţi negustorii din Braşov şi din districtul lui de vama noastră de la Slatina. Poruncim chiar ca niciunul dintre supuşii noştri să nu poată şi să nu se încumete a popri sau stânjeni în vreun chip oarecare pe vreun negustor din Braşov sau din districtul lui, sub cuvântul unor datorii (pentru lucruri) date pe încredere (oraşului) Braşov sau districtului Braşovului.

Spre mărturia acestui lucru am dat scrisoarea noastră privilegială de faţă.

Vouă, aşadar, tuturor credincioşilor noştri, comiţi, castelani, juzi, vameşi, slujbaşi şi oameni de orice stare, rânduiviţi în Ţara noastră Românească, vă punem în vedere şi vă poruncim foarte desluşit ca, de acum înainte, să nu mai cutezaţi a sili pe vreun negustor din Braşov sau din

districtul lui la plata vreunei vămi sau tricesime, afară de vămile noastre sau tricesimele scrise mai sus, sau să cereți de la ei ceva, și nici să îndrăzniți, din vreo pricină oarecare, să-i stânjeniți, să-i încurcați, ori să-i opriți. Și altfel să nu îndrăzniți a face dacă vreți să nu înfrunțați cumplita noastră mânie.

Dat în anul Domnului o mie trei sute șazeci și opt, în ajunul (sărbătorii) sfintei fecioare și mucenice Agneta.”

Documenta Romaniae Historica, D, Relații între Țările Române, I (1222-1456), București, 1977, p. 86-87.

41.

18 decembrie 1369, Buda. Ludovic de Anjou, regele Ungariei, acordă drept de depozit orașului Brașov.

„Noi, Ludovic, din mila lui Dumnezeu regele Ungariei, prin cuprinsul celor de față dăm de știre și facem cunoscut tuturor cărora se cuvine că noi, nevoindu-ne să înzestrăm cu libertăți și privilegii ale milostivirii noastre pe credincioșii orașeni și oaspeți ai noștri din Brașov, așezați la hotarele țării noastre, pentru nestrămutata lor credință și mulțumitoarele slujbe pe care ni le-au adus nouă și sfintei noastre coroane și pe care ni le fac fără încetare, îndreptându-ne luarea aminte spre bunul lor folos și o mai bună tihnă a stării lor – pentru ca ei să sporească și să crească, precum în număr tot așa și în credință, și din aceasta să iasă cinste și folos pentru locuitorii din acea parte a Transilvaniei și pentru ceilalți locuitori ai țării noastre –, la supusa stăruință a acelor credincioși orașeni ai noștri, din plinătatea puterii noastre regești și din osebita noastră milostivire, încuviințăm ca de aci înainte în veci negustorii și vânzătorii de postav străini și din afară, și

anume polonezi și germani, precum și alții – lăsând la o parte pe negustorii din țara noastră și mai ales pe cei din Cașovia – să nu îndrăznească a-și duce undeva postavurile lor în pomenitele părți ale Transilvaniei, dincolo de zisul oraș al Brașovului, ci toți vor trebui și vor fi datori a-și aduce postavurile lor în acest oraș și să le desfacă acolo și să pună în vânzare în suluri întregi, drepte și cinstite, așa cum s-a obișnuit să se țină acest obicei și libertate în orașul nostru Buda... Iar această scrisoare, atunci când ne va fi înapoiată, voi pune să fie întocmită în chip de privilegiu.

Dat în Buda, în marțea de după sărbătoarea fericitei fecioare Lucia, în anul Domnului o mie trei sute șaiszeci și nouă...”

Documenta Romaniae Historica, C, Transilvania, XIII (1366-1370), București, 1994, p. 681-682.

42.

1381. Cronicarul Daniele di Chinazzo despre suspendarea pe timp de doi ani a comerțului la Tana în baza tratatului de pace veneto-genovez de la Torino și despre marile avantaje care au decurs din această clauză pentru genovezii din Caffa.

„De unde, văzând cei din Tana și toți ceilalți negustori din acea regiune, care obișnuiau să aducă la Tana caravanele lor cu spițerii și alte mărfuri, că vasele acestor două comune nu mai pot naviga la Tana spre a lua mărfuri, genovezii au făcut o regulă ca toți negustorii din acea parte să poată să-și ducă spițeriile și mărfurile lor la Caffa, luând astfel mult traficul celor de la Tana. Și au mai făcut genovezii regula ca toți să se aprovizioneze la Caffa din toate câte aveau nevoie, după cum făceau la Tana și

impuseseră să se respecte măsura ca nimeni să nu poată cumpăra de la persoane care aduceau mărfuri la Caffa decât de la genovezi și de la cetățenii Caffei, după cum e obiceiul la Veneția, (unde) nimeni nu poate cumpăra de la vreun străin care aduce marfă la Veneția dacă nu e el însuși cetățean al Veneției. Și în același chip, genovezii au făcut regula ca venețienii să nu se poată folosi de Tana în timpul celor doi ani și ca, umblând la Caffa, să nu poată cumpăra de la cei care duceau mărfuri la Caffa, ci dimpotrivă să cumpere de la oamenii locului, cu câștigul acestora. Iar venețienilor li s-a scumpit astfel negoțul.”

Daniele di Chinazzo, *Chronica della guerra da Veneziani a Zenovezi*, ed. V. Lazzarini, Venezia, 1958, p. 210.

43.

1387. Fragmente din tratatul încheiat de sultanul otoman Murad I și genovezi.

„În numele Domnului, amin. Magnificul și puternicul domn, domnul Murat-bei (*Muratibei*), mare emir și domn al emirilor Turciei, de o parte, și nobilii și prudenții bărbați Gentile de Grimaldi și Gianone de Bosco, ambasadori, sindici și procuratori ai ilustrei comune Genova, de altă parte, având pentru cele scrise mai jos mandat suficient sub forma instrumentelor publice scrise de mâna lui Pietro de Bargallio, notar și cancelar al comunei Genova, în anul 1387, la 2 martie, au ratificat, cum au putut mai bine, în orice fel, pe orice cale, prin drept și prin formă, și au aprobat și confirmat toate pactele, convențiile și înțelegerile încheiate între magnificul domn Murat-bei și răposatul magnific domn, domnul Orhan (*Orchanus*), tatăl său, de o parte, și ilustra comună Genova, de alta...

De asemenea, zișii ambasadori au promis că musulmanii (*Saraceni*) supuși ai zisului magnific domn Murat-bei pe lângă alte (înlesniri) nu vor plăti în Pera (*Peira*) genovezilor nici o taxă vamală (*comerihium*) pentru lucrurile și mărfurile aduse sau scoase din Pera de zișii musulmani sau de oricare dintre ei.

De asemenea, zișii ambasadori au promis că musulmanii (*Saraceni*) supuși ai zisului magnific domn Murat-bei nu vor plăti în Pera pentru lucrurile și mărfurile lor cumpărate sau vândute *censari*-lor și colectorilor taxei (numite) *censaria* altceva decât opt *carati* pentru fiecare sută pe hiperperi (= circa 3% *ad valorem*).

În schimb, magnificul domn Murat-bei, acceptând toate cele mai sus zise și pe fiecare (în parte), a promis zișilor ambasadori, care au primit promisiunea în numele și în locul zisei comune Genova, că va face și se va îngriji astfel ca, pe lângă altele, genovezii să poată sta, rămâne și traversa tot teritoriul său siguri și nevătămați, putând acolo să se târguiască și să facă negoț, cumpărând și vânzând orice marfă vor dori după libera lor voință, fără ca cineva să-i poată în vreun fel împiedica, ataca sau molesta, plătind taxa vamală (*comerihium*) obișnuită zisului magnific domn Murat-bei, potrivit vechilor convenții; pe deasupra, zisul domn emir a făgăduit să facă astfel și să se îngrijească ca toate și fiecare dintre vasele genovezilor și a celor care sunt tratați ca genovezi și sunt considerați (ca atare) să poată încărca alimente în tot teritoriul său, plătind zisului magnific domn Murat-bei sau agenților săi pentru fiecare *modium* de Romania (= unitate ponderală) de grâu, orz, mei și alte legume (așa în text) atât cât plătesc musulmanii, grecii, venețienii și alții care plătesc cel mai puțin..." (martori)

Kate Fleet, *The Treaty of 1387 between Murād I and the Genoese*, „Bulletin of the School of Oriental and African Studies”, 56, 1993, 1, p. 14-15.

44.

1404. Misionarul dominican Ioan de Sulțanieh despre însemnătatea și prosperitatea orașului Caffa.

„Acolo, la zece miliarii (de Solcat se află) Caffa, cetate faimoasă și foarte populată; acolo converg negustori din toate părțile lumii. Toate limbile orientale se întâlnesc acolo; eu am numărat cândva treizeci și cinci de limbi acolo. Această cetate de dincolo de mare este de mare folos și ajutor creștinilor. Acolo domină genovezii, iar acum se găsesc acolo cei mai buni meșteri din lume în arta țesătoriei mătășii, camelotului și a altor meșteșuguri.”

A. Kern, *Der „Libellus de notitia orbis”, Johannes III. (de Gallonifontibus), O.P., Erzbischofs von Sultanieh*, „Archivum Fratrum Praedicatorum”, XXVIII, 1938, p. 107.

45.

5 aprilie 1408, Tana. Act de eliberare din sclavie.

„În numele Domnului veșnic, amin. De la întruparea Domnului nostru Isus Christos în anul 1408, ziua a cincea a lunii aprilie, indicțiunea primă, la Tana. Vreau să devină știut și manifest creștinilor că Salomon Salvazzo din Veneția al răposatului ser Giovanni, negustor din Tana, împreună cu moștenitorii și succesorii mei, pentru dragostea lui Dumnezeu și mântuirea sufletului meu, las liberă pe această slujitoare și sclavă (*famula*) a mea, pe nume Caterina, în vârstă de 23 ani aproximativ, din

neamul bulgarilor sau al vlahilor (*de genere Bulgarorum seu Vlahorum*). Și eliberată (*franca*) de orice lanț al servituții, o absolv, astfel ca de acum înainte să fie liberă între liberi și să meargă oriunde i-ar plăcea și să devină cetățeană romană și creștină și să nu fie ținută de nici o legătură a sclaviei. Pe deasupra, atât ea, cât și toți cei ce se vor naște din ea să fie liberi și eliberați (*franchi*) în veci. Și orice ar dobândi prin efortul și munca lor să rămână în întregime în mâinile și în puterea lor, ca să facă cu el după bunul lor plac. De aceea, o încredințez lui Dumnezeu și Sfintei Apărătoare a sfintei biserici. Dacă cineva ar îndrăzni să stea în calea acestui legământ sau titlu de libertate, să fie lovit de mânia preaputernicului Dumnezeu Tatăl și Fiul și Sfântul Spirit și să fie condamnat împreună cu Iuda trădătorul și cu toți cei răi la Focul veșnic. Și de asemenea să aibe a plăti moștenitorilor și succesorilor zisei Caterina cinci libre de aur, iar această carte de libertate și eliberare să-și păstreze permanent tăria sa. Semnul celui suprascris etc.

Martori ser Petrus de Bonaventura, ser Jacobus Ferante.”

Moretto Bon, notaio in Venezia, Trebizonda e Tana (1403-1408), a cura di Sandro de'Colli, Venezia, 1963, p. 39.

46.

1437. Pera genoveză în relatarea călătorului spaniol Pero Tafur .

„Orașul Pera are aproximativ 2000 de locuitori. Este foarte bine întărit, are un șanț și un zid de apărare bun. Bisericile și mănăstirile sunt excelente. Are un local bun pentru schimbul de mărfuri, bine construit și împrejmuit. Construcțiile sunt remarcabile și semețe, ca la Genova.

Poporul de rând e alcătuit din greci, dar e condus de genezezi, care dețin toate dregătoriile. E un loc unde se face mult comerț cu bunurile aduse din Marea Neagră ca și din Apus, din Siria, din Egipt... și toți negustorii sunt bogați... Pera s-a numit înainte Galata.”

Pero Tafur, *Travels and adventures (1435-1439)*, New York, London, 1926, p.149.

47.

1442-1443. Proiect de cruciadă care evidențiază însemnătatea Trapezuntului pentru aprovizionarea Occidentului cu produse orientale.

„Iar dacă s-ar spune, de unde se vor avea aromatele spițeriile (*aromata*) de care nu ne putem lipsi, se poate răspunde că un astfel de argument e lipsit de temeinicie, întrucât se pot obține de aiurea și cu un preț mai mic, anume pe calea cetății Trapezunt, așezată în Marea Neagră, dincolo de Constantinopol, după cum a fost odinioară. Și la aceea (= Trapezunt) erau aduse pe drum necunoscut din părțile Indiei și de la Trapezunt, după aceea, genezezii (le aduceau) la Galata, adică Pera, iar venețienii, catalanii, pisanii și alte nații la Constantinopol. Apoi fiecare se înapoia cu ale săle la așezările proprii.”

Informatio Beltrami de Mignanellis contra Infideles, Eugenio IV Papae dedicata anno 1442-1443. în vol. *Concilium Florentinum, Documenta et Scriptores*, Series A, vol. III, ed. G. Hofmann, Roma, 1954, 83-84.

1 iunie 1453. Fragmente din privilegiul acordat de sultanul otoman Mehmet II genovezilor.

„Și (peroții) să aibă legile și datinile lor, (cele) ale fiecărui loc al Domniei Mele...

Să se strice cetatea lor, dar ei să-și aibă lucrurile lor și magaziile lor și viile lor și morile lor și corăbiile lor și bărcile lor... și soțiile lor și copiii lor și robii lor.

Să-și vândă mărfurile lor liber în toate locurile Domniei Mele, să se ducă și să vină liberi, pe uscat și pe mare, și vamă (*commercium*) să nu ne dea și nici extorsiuni (?) (să nu sufere). Dar să dea haraci, cum este în toate locurile domniei mele: (aceasta) cea dintâi lege și datină să fie; și pe ei de acum să-i am scumpi și să-i domnesc...

Bisericile lor să le aibă și să cânte în ele, numai clopote și toacă să nu sune deloc; din bisericile lor nu cumva să fac moschei, dar nici ei să nu facă alte biserici.

Negustorii genovezilor să vină și să plece slobozi, să-și facă afacerile lor; să nu cer vreodată copii la ieniceri, nici pe cineva la corăbii.

Nici turci să nu fie în cetatea lor, ci să fie de o parte, decât să pună Domnia Mea un sclav (= dregător otoman) ca să-i supravegheze; înșiși ei, galatenii, să aibă voie să-și pună *protogher* (= conducător) între ei ca să îndrepte slujbele ce au negustorii...

Fruntașii lor și negustorii lor să nu sufere angarii... să de vama după lege și obicei.”

N. Iorga, *Privilegiul lui Mohammed al II-lea pentru Pera (1 iunie 1453)*, „Analele Academiei Române. Memoriile Secțiunii Istorice”, seria II, tom XXXVI, 1913, p. 75.

GHID CRONOLOGIC

1204. Devierea Cruciadei a Patra de la Țara Sfântă la Constantinopol. Rolul decisiv al Veneției. Crearea unui Imperiu Latin la Constantinopol. Acordul de împărțire a teritoriului imperiului (*Partitio Romaniae*), încheiat înainte și confirmat după cucerirea Constantinopolului lasă Veneției, pe lângă numeroase poziții teritoriale, și dreptul de a-i exclude din activitatea comercială a noului imperiu pe adversarii ei. Sfârșitul controlului bizantin la Strâmtori; deschiderea Mării Negre.

Pătrunderea comerțului venețian în bazinul pontic. Actele venețiene semnaleză activitate comercială „în toată Marea Neagră” (*per totam Marem Majorem*).

1206. Cinghiz-han proclamă la un kuriltai (= adunare nobiliară) fondarea Imperiului Mongol, căruia îi pune bazele organizatorice și îi schițează ideologia universalistă.

1215-1216. Mongolii cuceresc China de Nord cu Beijing.

1218. Mongolii cuceresc Asia Centrală cu Samarcand, Buhara, Urghenci.

1219-1223. Raid al unui corp de oaste mongol sub conducerea generalilor Gebe și Sübödei în Iran, Irak, Caucaz, stepa cumană; alanii, cumanii și rușii sunt înfrânți în bătălia de la Kalka (1223).

1227. Mor Cinghiz-han și fiul său cel mai vârstnic, Giuci.

Potrivit „testamentului” lui Cinghiz-han, întocmit în concordanță cu dreptul cutumiar nomad, patrimoniul familiei a fost împărțit între cei patru fii ai săi, care au fondat fiecare un ulus: mezinul Tuli a moștenit „vatra părintească”, adică Mongolia, următorilor născuți, Ceaghatai și Ögödei, le-a revenit în părți aproximativ egale stepa din dreptul Asiei Centrale, în timp ce lui Batu, urmașul lui Giuci, i-a fost repartizată stepa cuprinsă între Marea de Aral și Dunăre, care urma să fie cucerită prin efortul comun al tuturor descendenților cinghizhanizi.

Respectarea codului de legi (*yasa*), impus de Cinghiz-han, este obligatorie pentru urmașii săi.

Cinghiz-han îl desemnează pe al treilea născut, Ögödei, succesor.

1229. Kuriltaiul „de alegere” a marelui han se conformează voinței lui Cinghiz-han și îl proclamă pe Ögödei cap al împărăției.

Este hotărâtă reluarea campaniilor de cuceriri cu obiectiv prioritar „punerea în posesie” a lui Batu.

1232. Emirul Ciormaghan cucerește Azerbaigeanul, bază de lansare a expedițiilor mongole ulterioare.

1236-1241. Marea expediție panmongolă în Europa Răsăriteană, Centrală și Sud-estică; după cucerirea Kievului în 1240, oștile tătare pătrund concomitent în Polonia, Ungaria și în spațiul carpato-balcanic; decesul lui Ögödei în 1241 antrenează întreruperea campaniei și retragerea armatelor mongole spre răsărit.

1242. Batu-han descinde cu oamenii săi în stepa cumană din sudul Rusiei și întemeiază statul numit în izvoarele apusene Hoarda de Aur, iar în cele orientale Ulusul Giuci.

1248. Conflict major între Güiük (m. 1248), marele han din Mongolia, și Batu pentru controlul și exploatarea economică a Tabrizului.

1251 sau 1253. Möngke, fiul lui Tuli, este ales mare han la un kuriltai care decide reluarea ofensivei sub conducerea fraților săi Kubilai în China și Hülegü în Orientul Mijlociu și Apropiat.

1258. Mongolii cuceresc Bagdadul, centrul spiritual al lumii musulmane, și pun capăt existenței Califatului Abbasid.

Venețienii îi alungă pe genovezi din Acra.

1259. Decesul marelui han Möngke produce confuzie și dezbinare în rândul combatanților mongoli, cu urmări fatale pentru expediția vestică.

1260. Oastea mamelucă îi înfrânge zdrobitor pe mongoli în Palestina la Ain Gealut; în urma acestei bătălii, frontiera între cele două puteri se fixează definitiv pe Eufrat, care devine astfel limita apuseană a expansiunii Cinghizhanizilor în Asia.

Rivalitate consecutivă între mongolii din Iran și mameluci pentru controlul porțiunii terminale a Drumului Mătăsii; închiderea progresivă a ieșirii la Mediterană face ca Marea Neagră să devină legătura principală între bazinul mediteranean și interiorul continentului asiatic datorită politicii mongolilor care au favorizat comerțul în întregul

spațiu aflat sub dominația lor (de la Oceanul Pacific la țărmurile bazinului pontic).

1261. Genovezii susțin restaurația bizantină la Constantinopol înfăptuită de împăratul Mihail VIII Paleologul.

În baza tratatului de la Nymphaion, genovezii obțin de la împăratul bizantin, pe lângă numeroase poziții comerciale cheie în imperiul restaurat, și dreptul de a exploata aproape în exclusivitate comerțul pontic (erau exceptați doar bizantinii și pisani). Genovezii transformă acest privilegiu într-o mare realitate economică și politică cu vaste implicații în Europa Central-Răsăriteană.

Genovezii exploatează masiv comerțul pontic. Sursele bizantine menționează că în urma acestei exploatare, în decurs de câteva decenii, genovezii au depășit ca putere navală și comercială Veneția, consecință a contactului direct cu sursele mărfurilor asiatice mult căutate: mirodeniile și mătasea. Profiturile imense realizate datorită acestui comerț au determinat în cele din urmă răsturnarea în favoarea Genovei a echilibrului de forțe între cele două principale talasocrații mediteraneene, Veneția și Genova. Hülegü se instituie stăpânitor în Iran și Irak, unde fondează un stat, cunoscut sub numele de Ilhanat.

Șocul produs de această inovație și de alta similară în China declanșează tensiuni și conflicte interne, care provoacă dezmembrarea Imperiului Mongol în ulusuri de sine stătătoare.

Odată cu încorporarea Tabrizului în Ilhanat se naște o nestinsă rivalitate cu substrat economic între Hoarda de Aur și statul mongol din Iran.

1262. Primele înfruntări armate între tătarii Hoardei de Aur și cei ai Ilhanatului pentru Tabriz.

Alianță giucido-mamelucă împotriva mongolilor din Iran.

1263. În cursul unei reuniunii la Cairo se pun bazele coaliției antiilhanide alcătuite din Sultantul Mameluc, Hoarda de Aur, Bizanț, genevezi și partizani ai ex-sultanului selgiucid Izz ed-Din Kaikavus.

1264. Sub presiunea ilhanului Hülegü, împăratul bizantin Mihail VIII Paleologul întrerupe călătoria unui ambasador mameluc spre Hoarda de Aur; acest act provoacă reacția tătarilor giucizi, care năvălesc în iarna 1264/65 în Tracia și ajung până sub zidurile Constantinopolului; intervenția tătară îl silește pe împărat să respecte libertatea de navigație prin Strâmțori.

În acest context, complot antibizantin la Constantinopol al genevezului Guglielmo Guercio.

1285. Regatul Armeniei Mici intră în vasalitate mamelucă, ceea ce conduce la o înrăutățire drastică a condițiilor de comerț în extremitatea vestică a Drumului Mătăsii; principalii afectați sunt genevezii.

Tratat veneto-bizantin defavorabil genevezilor.

1287-1290. Genevezii, aliați ai ilhanului Arghun, acționează în Mediterana Orientală și la Bagdad cu scopul de a bloca naval Egiptul mameluc și a-l constrânge astfel să elibereze Armenia Mică; eșecul acestor întreprinderi silește Republica Ligură să accepte supremația sultanului din Cairo pe tot țărmul Mediteranei Orientale; efect al acestei „închideri”, genevezii inaugurează în cooperare cu tătarii din Ilhanat o rută compensatorie, care traversa de la

nord la sud Iranul (Trapezunt-Tabriz-Ormuz) și le deschidea calea maritimă spre mirodeniile și spițeriile din bazinul Oceanului Indian și spre mătasea din China.

1291. Egiptul mameluc cucerește Acra, ultima poziție a cavalerilor cruciați și a negustorilor occidentali, aici precumpănitor venețieni.

Generalul mongol de la Dunăre, Nohai, „făcătorul de hani”, îl instalează la conducerea Hoardei de Aur pe hanul Tokta.

Venețienii caută alianța cu Nohai.

1293-1299. Primul Război al Strâmtoarelor între Veneția și Genova pentru comerțul pontic, urmare a deciziei Veneției de a participa la activitatea comercială din Marea Neagră.

1296. O escadră venețiană incendiază în Caffa.

1299. Pacea de la Milano stabilește că Veneția nu va pătrunde cu vase de război în bazinul pontic timp de douăzeci de ani și nu va întemeia așezări comerciale proprii.

Genovezii folosesc răgazul obținut pentru a-și reorganiza comerțul pontic și a-și consolida pozițiile în Marea Neagră. Se înalță fortificații în principalele centre genoveze pontice: Pera (Galata) la Bosfor, Caffa în Crimeea, Trapezunt pe țărmul sudic al Mării Negre. În 1313 se creează la Genova un consiliu pentru coordonarea comerțului și navigației în Marea Neagră (*Octo Sapientes super factis navigandi et Maris Majoris*).

Vast program genovez de dezvoltare a așezării lor de la Caffa, destinată să devină centrul dominant al comerțului cu Asia prin teritoriul Hoardei de Aur.

1298-1301. Războaie în interiorul Hoardei de Aur între hanul titular din Sarai, Tokta, și generalul de la Isaccea, Nohai, învins și ucis în cele din urmă; puterea centrală reușește să lichideze disidența de la Dunărea de Jos abia după câțiva ani.

1304-1314. „Concluzia” trasă de genezezi în urma Primului Război al Strâmtorilor: nevoia stringentă de baze comerciale și militare proprii pentru menținerea hegemoniei în Marea Neagră.

1304. Genezezii îl obligă pe împăratul bizantin Andronic II să le concesioneze Pera, pe care o înconjură în mod abuziv cu ziduri.

Genezezii adresează împăratului Alexios Comnenul cererea de a le alocă un cartier cu regim de extrateritorialitate la Trapezunt și scutire de vamă; în ciuda presiunilor, doleanța rămâne nesatisfăcută.

1307-1308. Suveranul Hoardei de Aur, Tokta, ia cu asalt Caffa, pe care genezezii o fortificaseră și o sustrăseseră în consecință de sub autoritatea sa; după un asediu de opt luni, caffioții părăsesc orașul.

1313. Silit de necesități economice, noul han al Hoardei de Aur, Özbek, îi readuce pe genezezi la Caffa și admite tacit dreptul de fortificare a orașului, care îi asigură statutul de extrateritorialitate.

1313-1316. Guvernul genevez ia măsuri pentru reglementarea navigației în Marea Neagră.

1314. Tentativă genoveză eşuată de a smulge la Trapezunt aceleași drepturi ca la Pera și la Caffa.

1318. Războiul civil din Genova între guelfi și ghibelini antrenează slăbirea drastică (colaps ?) a hegemoniei ligure în Marea Neagră, fapt care permite revenirea venețienilor în bazinul pontic.

1319. Împăratul Trapezuntului, Alexios II, acordă un privilegiu comercial venețienilor.

1320. Ilhanul Ölgeitü acordă un privilegiu comercial venețienilor.

1332. Hanul Özbek acordă venețienilor un privilegiu pentru înființarea unui emporiu propriu la Tana.

1335. Decesul ultimului suveran mongol din Iran, Abu Sa'id, și dispariția Ilhanatului.

1343-1347. Atacul lansat de hanul Geani-bek la Tana și Caffa. Încercarea de a impune italienilor noi reguli comerciale, mai favorabile intereselor sale vamale. La adăpostul puternicelor sale fortificații, Caffa rezistă. Puternice divergențe între genovezi și venețieni se manifestă și în timpul scurtei lor alianțe împotriva tătarilor. Genovezii încearcă să impună principiul potrivit căruia comerțul prin Hoarda de Aur ar fi urmat să se desfășoare doar prin Caffa iar venețienii ar fi renunțat la activitate comercială la Tana. În 1347, Hoarda de Aur cedează; venețienii revin la Tana.

Ofensivă a regatelor ungar și polon împotriva tătarilor și reflux al puterii Hoardei de Aur la hotarele ei vestice; întemeierea Moldovei.

Prima jumătate a secolului al XIV-lea. Puternică pătrundere a negustorilor genovezi și venețieni în teritoriile dominate de Hoarda de Aur și de Ilhanat, precum și în Asia Centrală, în India, în China „și în toate părțile lumii” (*in quibuscunque mundi partibus*) potrivit unui document venețian. Puternic impuls dat capitalismului comercial.

1350-1355. Al Doilea Război al Strâmtoarelor între Genova și Veneția pentru comerțul în Marea Neagră. Declanșat de hotărârea Genovei de a dicta regulile comerțului pontic și de a nu mai tolera activitatea venețienilor la Tana. Bizanțul se asociază cu Veneția în speranța de a recâștiga pozițiile comerciale acaparate de Genova la Bosfor, în Marea Neagră și în Marea Egee. În urma păcii încheiate în 1355, venețienii renunță pe termen limitat – trei ani – la activitatea comercială la Tana. Rivalitatea comercială între cele două republici comerciale italiene continuă cu intensitate.

Genovezii desfășoară un vast program de ocupare a pozițiilor comerciale și strategice cheie de pe țărmul nord-vest pontic: Cembalo și Soldaia în Crimeea, apoi tot țărmul răsăritean și apusean al peninsulei; Lerici la vărsarea Niprului; Maurocastrum (Cetatea Albă) la vărsarea Nistrului în mare; Chilia și Licostomo la gurile Dunării; Caliacra și alte poziții de pe țărmul apusean al Mării Negre.

Din pozițiile ocupate la Gurile Dunării și la limanul Nistrului, genovezii inaugurează două drumuri comerciale în direcția Europei Centrale prin teritoriul Țării Românești și al Moldovei. Aceste drumuri aducătoare de mari venituri vamale au jucat un rol însemnat în dezvoltarea celor două state românești; ele explică în mare măsură puternica lor afirmare politică și militară în secolul al XIV-lea și al XV-lea.

În alianță strânsă cu Regatul Ungar, Genova desfășoară o vastă acțiune de izolare comercială a Veneției. Alianța celor două puteri a urmărit să asigure aprovizionarea cu produse orientale a întregii Europe pe drumuri comerciale maritime și terestre care ocoleau Veneția. Înfăptuirea acestei politici prin Marea Neagră, Marea Adriatică și Mediterana Occidentală tindea să devieze de la Veneția toate liniile principale ale comerțului oriental.

1352. Genovezii încheie alianță cu sultanul otoman Orhan împotriva forțelor coalizate ale bizantinilor, venețienilor și catalanilor.

1358. Ludovic de Anjou, regele Ungariei, acordă brașovenilor un privilegiu pentru comerțul prin Țara Românească și Dunărea maritimă spre Marea Neagră.

1357. Geani-bek, han al Hoardei de Aur, ocupă pentru scurt timp Tabrizul.

1359. Transferul mitropolitului Iachint din Vicina în Țara Românească.

1360-1380. Prăbușire a puterii centrale în Hoarda de Aur; 20 de hani și de pretendenți își dispută tronul din Sarai.

1361-1368. Enclavă tătară organizată intern în Bugeac.

1368. Vladislav I, domnul Țării Românești, acordă brașovenilor un privilegiu comercial mai restrictiv decât cel al regelui Ungariei din 1358.

1376-1381. Al Treilea Război al Strâmtoarelor declanșat de Veneția pentru a zădărnici aplicarea planului ungaro-genovez. Războiul a început în urma ocupării de către venețieni a insulei Tenedos care supraveghea intrarea în strâmtoarea Dardanele, evoluție care amenința legătura dintre Genova și Marea Neagră. Înfruntarea dintre cele două republici maritime, dintre care Genova a acționat în strânsă cooperare militară și economică cu Ungaria regelui Ludovic de Anjou, poartă numele de Războiul de la Tenedos, de unde a izbucnit conflictul, sau Războiul de la Chioggia, insula din largul Veneției unde a avut loc înfruntarea navală finală. Pacea încheiată la Torino în 1381 a permis Veneției să revină la Tana după o pauză de cinci ani.

1380. Oastea formată din contingente ale principatelor rusești sub conducerea marelui cneaz al Moscovei, Dimitrie „Donskoi”, înfrânge pe tătarii lui Mamai, loțiitorul „hanului din Apus”, și înlătură astfel principalul obstacol din calea lui Toktamâș, „hanul din Răsărit” și reunificatorul Hoardei de Aur.

1380-1387. Suită de acorduri încheiate de hanul Toktamâș cu genovezii.

1387. Genova încheie un tratat cu sultanul Murad I care deschide larg poarta statului otoman comerțului genovez;

anul 1387 marchează atât apogeul hegemoniei genoveze în Marea Neagră, cât și începutul declinului acesteia.

Hoarda de Aur cedează oficial Genovei controlul asupra țărmului răsăritean și apusean al Crimeei.

Ivanco, fiul lui Dobrotici, stăpân asupra țărmului dobrogean, acceptă condițiile dictate de genovezi în favoarea comerțului lor pe teritoriile controlate de el.

1395. Atacul lui Tamerlan asupra punctelor nodale ale drumului comercial care lega coloniile din nordul Mării Negre cu Asia Centrală și China – Tana, Sarai, Urghenci – provoacă reducerea temporară a schimburilor comerciale pe această cale și declinul ireversibil al Hoardei de Aur, soldat cu fragmentarea ei peste aproximativ trei decenii în state independente: Hanatul Crimeii, Hanatul de Astrahan și Hanatul de Cazan.

1409-1411. Alexandru cel Bun, domnul Moldovei, ocupă Licostomo și Chilia. Genovezii pierd controlul asupra Gurilor Dunării.

1412. Tratatul de la Lublau, încheiat de Sigismund de Luxemburg, regele Ungariei, și de Vladislav Iagiello, regele Poloniei, reglementează statutul interstatal al Moldovei și implicit al Gurilor Dunării.

1433-1434. Revolta locuitorilor din Cembalo, sprijiniți de venețieni și de tătari, împotriva genovezilor amenință să le anihileze hegemonia în Crimeea; genovezii din Pera sunt amenințați concomitent de bizantini și trapezuntini; o mare expediție navală genoveză în Marea Neagră reușește să readucă sub controlul Republicii Ligure așezarea de la

Cembalo și să împiedice destrămarea hegemoniei ei în Marea Neagră.

1444. Pentru a împiedica instalarea venețienilor la Gallipoli, fortificația care străjuia la intrarea din Mediterana în Dardanele, genovezii îl ajută pe sultanul Murad II să-și transfere trupele din Asia Mică în Europa în întâmpinarea trupelor ungaro-polone care înaintau spre Constantinopol; cruciații sunt înfrânți la Varna de trupele otomane. Genovezii au împiedicat astfel instaurarea controlului venețian la Gallipoli, dar au înlesnit turcilor otomani cucerirea Constantinopolului nouă ani mai târziu.

1453. Sultanul Mehmed II cucerește Constantinopolul și preia controlul Strâmtorilor Mării Negre. Legătura maritimă dintre Genova și așezările ei din Marea Neagră, vitală pentru apărarea acestora, a fost acum interceptată.

1453-1484. Cucerirea în etape a țărmului Mării Negre de puterea otomană.

1454-1456. Mehmed II impune în tuturor centrelor portuare însemnate din bazinul pontic să recunoască hegemonia otomană și să se supună la plata tributului către Înalta Poartă.

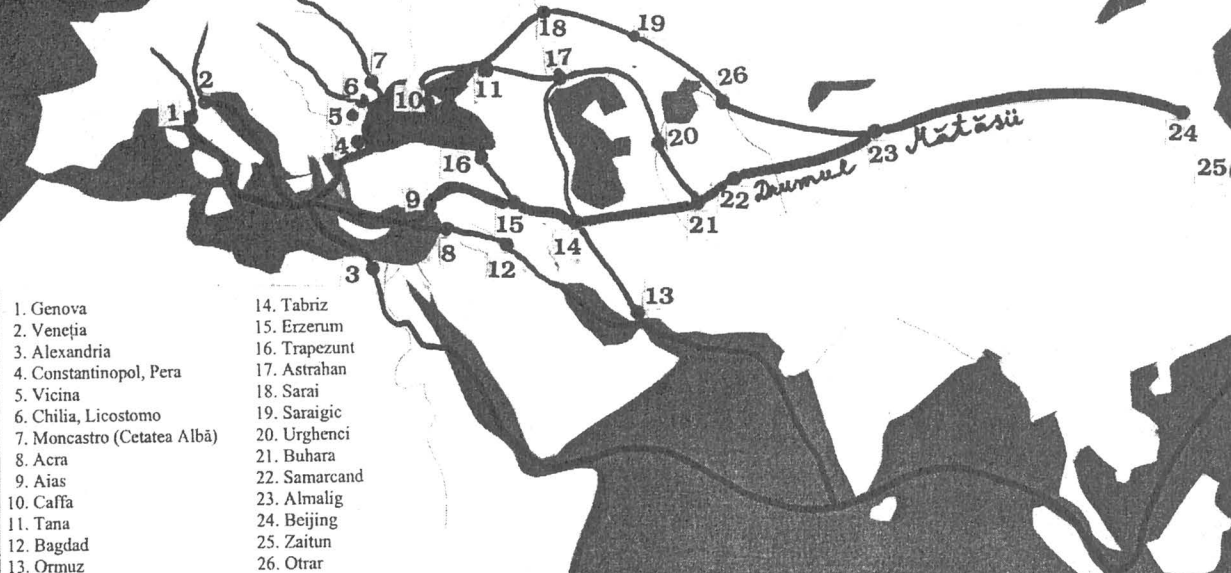
1456. Moldova în timpul domniei lui Petru Aron acceptă să plătească tribut sultanului.

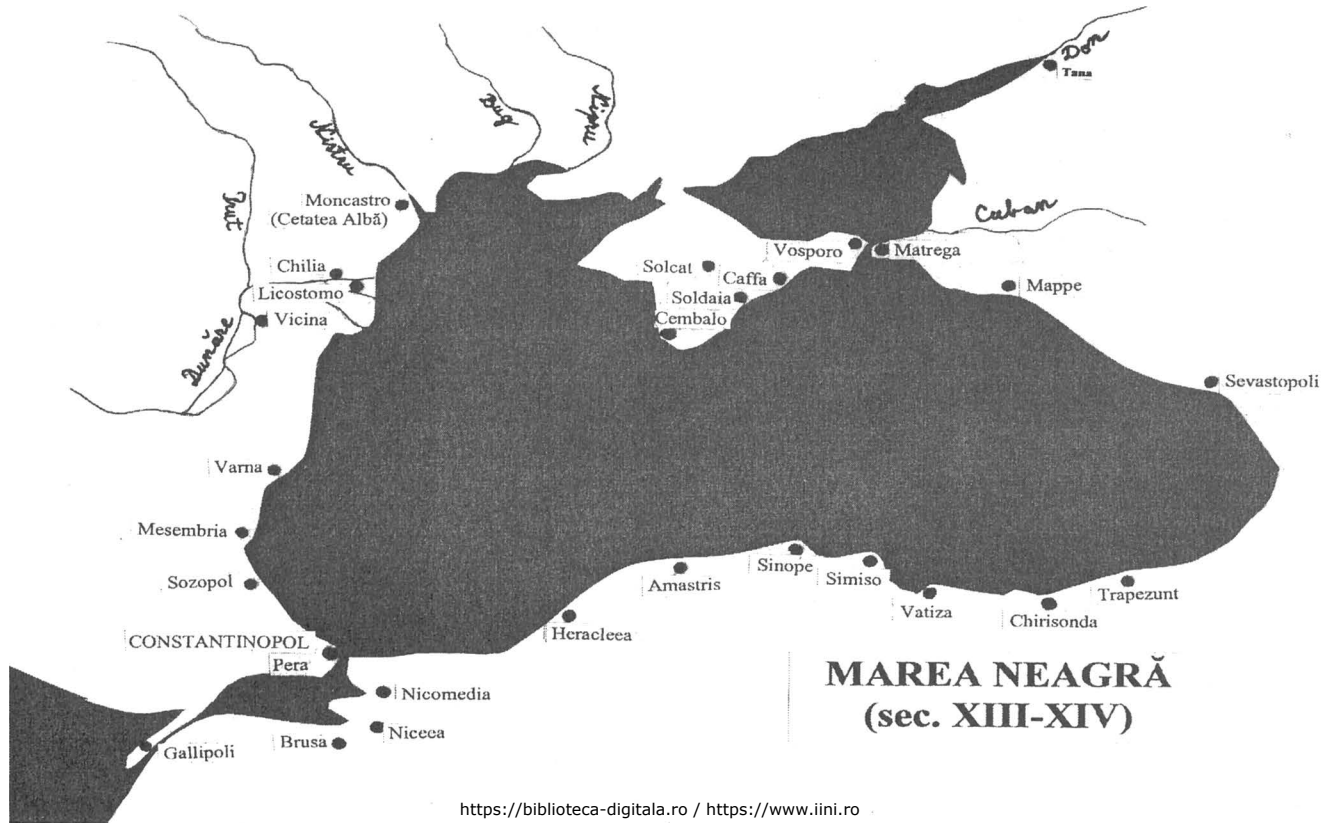
1461. Mehmed II cucerește pozițiile-cheie de pe țărmul sudic al Mării Negre, inclusiv Trapezuntul.

1475. O flotă otomană cucerește Caffa și celelalte poziții genoveze și venețiene din nordul bazinului pontic.

1484. Sultanul Baiazid II cucerește Chilia și Cetatea. Marea Neagră devine „lac otoman”. Europa Apuseană caută noi legături cu Orientul Îndepărtat prin Oceanul Atlantic.

ARTERE COMERCIALE (sec. XIII-XIV)





ISBN 978-973-614-408-0

<https://biblioteca-digitala.ro> / <https://www.iini.ro>