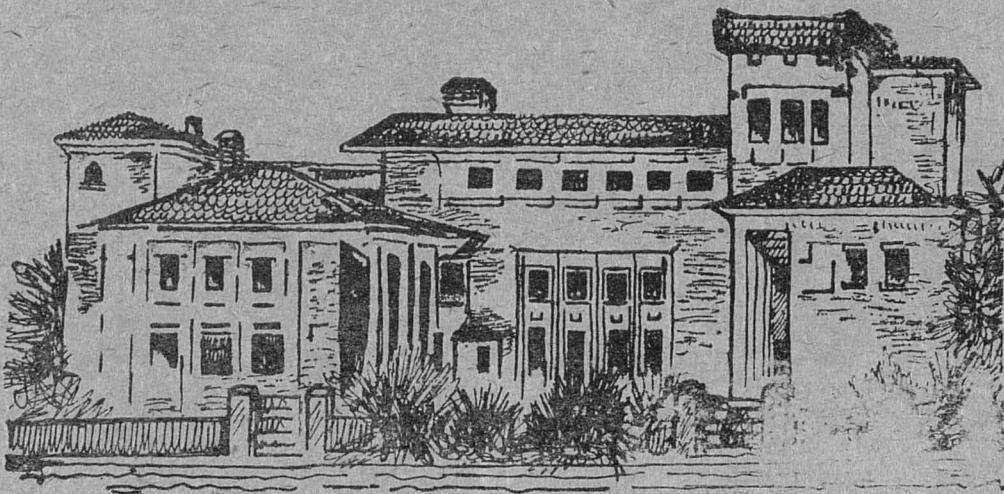


ACADEMIA ROMÂNĂ
INSTITUTUL DE ISTORIE „N. IORGĂ”

REVISTA ISTORICĂ

fondator N. Iorga



Serie nouă, tomul 1, 1990

6

lunie

EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE
www.dacoromanica.ro

ACADEMIA ROMÂNĂ

INSTITUTUL DE ISTORIE „N. IORGĂ”

„REVISTA ISTORICĂ” apare de 12 ori pe an.

Prețul unui abonament este de 180 lei. În țară abonamentele se primesc la oficile poștale și difuzorii de presă din întreprinderi și instituții.

Cititorii din străinătate se pot abona adresându-se la ROMPRES-FILATELIA. Departamentul Export-Import-presă P.O. Box 12—201. Telex 10 376 prsf r — București, Calea Griviței nr. 64—66.

COLECTIVUL DE REDACTIE:

ION APOSTOL — *redactor șef adjunct*
MIHAI OPRITESCU
NAGY PIENARU

Manuscrisele, cărțile și revistele pentru schimb, precum și orice corespondență se vor trimite pe adresa colectivului de redacție al revistei „Revista istorică”.

Adresa Redacției
B-dul Aviatorilor nr. 1
71 247 — București, tel. 50 72 41
www.dacoromanica.ro

REVISTA ISTORICĂ

SERIE NOUĂ
TOM I, NR. 6
Iunie 1990

S U M A R

MAREA ÎN ISTORIE

| | |
|---|-----|
| GRADU MANOLESCU, Comerțul și transportul produselor economiei agrare la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră în secolele XIII—XV | 545 |
| VIRGIL CIOCÂLTAN, Restaurația Hoardei de Aur și tratatele tătaro-genoveze din anii 1380—1387 | 571 |
| ILEANA CĂZAN, EUGEN DENIZÉ, Marea și tranziția de la feudalism la capitalism (sec. XIV—XVI) | 597 |
| FLORENTINA CĂZAN, Tipuri de ambarcațiuni și tehnică navală folosite în Marea Baltică în secolele VI—XIV | 617 |
| ION BITOLEANU, Proiecte privind apărarea maritimă navală a României în perioada interbelică | 635 |

DOCUMENTAR

| | |
|---|-----|
| OCTAVIAN ILIESCU, Monedele Țării Românești și ale Moldovei la Marea Neagră (secolele XIV—XV) | 649 |
| CONSTANTIN ȘERBAN, Notele de drum ale unui român străbătind apele Mediteranei la mijlocul secolului al XVII-lea | 657 |

MEMORII: CORESPONDENȚĂ, ÎNSEMNĂRI

| | |
|---|-----|
| I. C. FILITTI: Jurnal (I) (<i>Georgeta Penelea Filitti</i>) | 661 |
|---|-----|

VIAȚA ȘTIINȚIFICĂ

| | |
|---|-----|
| Reprezentări eshatologice în mental, artă și literatură (<i>Iolanda Tighiliu</i>) ; Mărturii ale luptei pentru libertate și unitate națională la 1848 pe baza unei inscripții inedite (<i>Mihaela Coldea</i>) | 671 |
|---|-----|

„Revista istorică”, tom I, nr. 6, p. 541—682, 1990

RECENZII

| | |
|--|-----|
| GHEORGHE I. BRĂTIANU, <i>Marea Neagră, de la origini pînă la cucerirea otomană</i> , vol. I-II. Traducere de Michaela Spinei; ediție îngrijită, studiu introductiv, note și bibliografie de Victor Spinei, Edit. Meridiane, București, 1988, 351 + 387 p. (<i>Nicolae Liu</i>) | 675 |
| PIRI REIS, <i>Kitab-i Bahriye</i> (Cartea mărilor), vol. I, Istanbul, 1988, 461 p. (<i>Mustafa Ali Mehmet</i>) | 676 |
| GEROLAMO AZURRI, <i>Carta di navigare</i> , introduzione, testo e note a cura di Ornella Bazurro, Civico Istituto Colombiano, Genova, 1985, 251 p. (<i>Eugen Denize</i>) | 679 |
| BERNARD BAILYN, <i>Voyagers to the West</i> , Edit. Alfred Knopf, New York, 1987, 668 p. (<i>Radu-Ștefan Ciobanu</i>). | 680 |

REVISTA ISTORICĂ

NOUVELLE SÉRIE

TOME 1, N° 6

Juin 1990

S O M M A I R E

LA MER DANS L'HISTOIRE

| | |
|--|-----|
| RADU MANOLESCU, Le commerce et le transport des produits de l'économie agraire au Bas-Danube et dans le bassin pontique aux XIII ^e —XV ^e siècles | 545 |
| VIRGIL CIOCALTAN, La restauration de la Horde d'Or et les traités tataro-génois de 1380—1387 | 571 |
| ILEANA CĂZAN, EUGEN DENIZE, La mer et la transition de la société féodale vers le capitalisme (XIV ^e —XVI ^e siècles) | 597 |
| FLORENTINA CĂZAN, Types d'embarcations et technique navale dans la mer Baltique aux VI ^e —XIV ^e siècles | 617 |
| ION BITOLEANU, Projets concernant la défense maritime de la Roumanie pendant l'entre-deux-guerres | 635 |

DOCUMENTAIRE

| | |
|--|-----|
| OCTAVIAN ILIESCU, Les monnaies valaques et moldaves à la mer Noire (XIV ^e —XV ^e siècles) | 649 |
| CONSTANTIN ȘERBAN, Les notes du voyage méditerranéen d'un roumain au milieu du XVII ^e siècle | 657 |

MÉMOIRES, CORRESPONDANCE. NOTES

| | |
|--|-----|
| I. C. FILITTI: Journal (I) (<i>Georgeta Penelea Filitti</i>) | 661 |
|--|-----|

LA VIE SCIENTIFIQUE

| | |
|---|-----|
| Mentalités, arts, littérature: représentations eschatologiques (<i>Ioana Tighiliu</i>); Témoignages de la lutte pour la liberté et l'unité nationale en 1848 à partir d'une inscription inédite (<i>Mihaela Coldea</i>) | 671 |
|---|-----|

, „Revista istorică”, tom I, nr. 6, p. 541—682, 1990

COMPTES RENDUS

| | |
|---|-----|
| G HEORGHE I. BRĂTIANU, <i>Marea Neagră, de la origini pînă la cucerirea otomană</i> (La mer Noire, dès origines jusqu'à la conquête ottomane), vol. I—II. Traduction par Michaela Spinei; édition soignée, étude introductory, notes et bibliographic par Victor Spinei, Edit. Meridiane, Bucureşti, 1988, 351 + 387 p. (<i>Nicolae Liu</i>) | 675 |
| PIRI REIS, <i>Kitab-i Bahriye</i> (Le livre des mers), vol. I, Istanbul, 1988, 461 p. (<i>Mustafa Ali Mehmet</i>) | 676 |
| GEROLAMO AZURRI, <i>Carta di navigare</i> , introduzione, testo e note a cura di Ornella Bazurro, Civico Istituto Colombiano, Genova, 1985, 251 p. (<i>Eugen Denize</i>) | 679 |
| BERNARD BAILYN, <i>Voyagers to the West</i> , Edit. Alfred Knopf, New York, 1987, 668 p. (<i>Radu-Ştefan Ciobanu</i>) | 680 |

MAREA ÎN ISTORIE

COMERȚUL ȘI TRANSPORTUL PRODUSELOR ECONOMIEI AGRARE LA DUNĂREA DE JOS ȘI PE MAREA NEAGRĂ ÎN SECOLELE XIII–XV*

RADU MANOLESCU

ORAȘELE PORTUARE ROMÂNEȘTI DE LA DUNĂREA DE JOS ÎN SECOLELE XIII–XV

De la mijlocul secolului al XIII-lea la sfîrșitul secolului al XV-lea, progresul economiei agrare din teritoriul cuprins în afara arcului carpatice, constituirea și consolidarea statelor Țării Românești și Moldovei și traversarea teritoriului lor de segmentele muntean și moldovean ale căilor comerciale care legau Europa Centrală și Marea Baltică de Dunărea de Jos și Marea Neagră au creat condiții prielnice pentru activizarea comerțului și transportului produselor alimentare la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră. Comerțul și transportul lor au fost stimulate de pătrunderea corăbierilor și negustorilor genovezi în Marea Neagră, cărora tratatul încheiat între Imperiul bizantin și Genova la Nymphaion (1261) le-a deschis ample perspective comerciale în zona danubiano-pontică¹.

Comerțul și transportul produselor alimentare și al altor mărfuri se realizau prin orașele portuare Vicina, Chilia, Licostomo și Cetatea Albă.

Aflate, în funcție de vicisitudinile politice de la Dunărea de Jos, sub o dominatie, mai mult sau mai puțin efectivă, a bizantinilor, a tătarilor sau a genovezilor, ele au intrat în compoziția statelor independente ale Țării Românești și Moldovei, care, la sfîrșitul secolului al XIV-lea, constituiau principalul factor politic din zona carpato-danubiano-pontică. Țara Românească a intrat în stăpînirea Vicinei probabil la începutul celei de a doua jumătăți a secolului al XIV-lea, iar a Chiliei, spre sfîrșitul aceluiași secol. După detinerea succesivă a Chiliei de către Țara Românească și Moldova, ea a rămas în stăpînirea Moldovei de la 1465 pînă la cucerirea otomană din 1484. Moldova a intrat în stăpînirea Cetății Albe în deceniul al nouălea al secolului al XIV-lea, iar a portului Licostomo la 1411–1412, pe care le-a stăpinit pînă la cucerirea otomană din 1484. Stăpînirea lor de către, respectiv, Țara Românească și Moldova le-a creat condiții superioare pentru funcționarea ca centre ale comerțului intern și internațional la Dunărea de Jos, asigurîndu-le însemnatatea economică și politică-militară din secolul al XV-lea.

Datorită așezării lor și tonajului modest al navelor, Vicina, Chilia, Licostomo și Cetatea Albă asigurau navelor o legătură lesnicioasă cu Marea Neagră, iar prin navigația în amonte, cu regiunile agricole din interior.

¹, „Revista istorică”, tom I, nr. 6, p. 545–570, 1990

Din ultimele decenii ale secolului al XIII-lea și pînă la mijlocul secolului al XIV-lea, Vicina (localizată cu probabilitate la Păcuiul lui Soare — jud. Constanța), a constituit principalul pivot al comerțului genovez la Dunărea de Jos². De la mijlocul secolului al XIV-lea, mai probabil în anii 1351—1352, centrul de greutate al comerțului danubian al Genovei s-a deplasat la Chilia (azi Chilia Veche, jud. Tulcea)³, unde a atins punctul culminant în deceniul al VII-lea al aceluiși secol⁴, iar pe la 1370 — la Licostomo (azi Periprava, jud. Tulcea), unde s-a menținut pînă în anii 1411—1412⁵. De la sfîrșitul secolului al XIII-lea, un important rol în comerțul danubian și pontic genovez avea și Cetatea Albă, la limanul Nistrului.

Din ultimele decenii ale secolului al XIII-lea, în orașele portuare românești, alături de populația localnică, s-au așezat, permanent sau temporar sau veneau pentru comerț și operații bănești, proprietari de nave, negustori, bancheri, meșteșugari etc. din Genova și din restul Italiei, din Pera genoveză și din alte centre genoveze și italiene din Marea Mediterană și din Marea Neagră, din Imperiul bizantin sau din alte țări. Ei colectau din zonele agricole rodnice de la Dunărea de Jos cereale, miere, ceară, pe care le expediau spre Pera genoveză, Constantinopol, Genova sau spre alte orașe pontice și mediteraneene și aduceau postavuri, pînzeturi, vin, ulei și alte mărfuri de proveniență occidentală, bizantină sau orientală.

În cunoașterea schimburilor economice de la Dunărea de Jos, o deosebită importanță au cartularele notariale în care sunt înregistrate copile contractelor redactate de notarii din Pera, Caffa, Chilia sau Licostomo, mai ales cu referire la comerțul și transportul maritim⁶.

VICINA ȘI CETATEA ALBĂ LA SFÎRȘITUL SECOLULUI AL XIII-LEA ȘI ÎN PRIMA JUMATATE A SECOLULUI AL XIV-LEA

Cartularul notarului perot Gabriele di Predono atestă schimburile comerciale și operațiile bănești efectuate între Pera, Caffa și Vicina între 27 iunie și 7 octombrie 1281. Prin contractele de comandită (*acomendacio*) și de schimb (*cambium*) erau încredințați unor negustori sau intermediari, spre a fi duși la Vicina, bani pentru cumpărare de produse sau pentru operații financiare precum și mărfuri (postavuri, țesături, bumbac, în sau mătase etc.) pentru a fi vîndute sau schimbate cu alte produse locale sau de tranzit. Valoarea banilor și a mărfurilor cu destinația Vicina se ridică la 3 421 hiperperi⁷, reprezentind cca 20% din valoarea totală de 17 096 hiperperi a contractelor de comandită și schimb, redactate la Pera în 1281 și păstrate, cu destinația Vicina, Caffa și alte porturi din Crimeea, Imperiul bizantin și Genova.⁸

Importul la Vicina al mărfurilor implica, însă, și un export al produselor economiei agrare locale, impus de echilibrarea balanței schimbului, de înapoierea cu încărcătură a navelor și de necesitățile de produse alimentare ale piețelor perotă, constantinopolitană și mediteraneană. Mențiunile directe ale acestui export sunt, însă, rare. Astfel, la 6 octombrie 1281 Francesco di Multedo recunoștea că a primit la Vicina de la Bergognino Bavo 5 cîntare⁹ și o turtă¹⁰ de ceară, cu totul 238,726 kg, încărcate pe nava „Squarzafica”, „pro portandis Januam”¹¹. Spre comparație, menționăm că în 1288 pentru un cîntar de ceară prețul era la Caffa

de 8 livre și 4 solidi, iar costul transportului de la Caffa la Genova de 7 solidi și 11 dinari, astfel încât cheltuielile se ridicau la aproape 9 livre sau circa 16 hiperperi și 9 carate; pe piață genoveză prețul unui cîntar de ceară era 10 livre, 18 solidi și 2 dinari sau circa 19 hiperperi și 20 carate, astfel încit din vinderea sa rezulta un profit de 3 hiperperi și 11 carate sau circa 21%¹².

La sfîrșitul secolului al XIII-lea și în prima jumătate a secolului al XIV-lea, Vicina și Cetatea Albă dețineau un important rol în comerțul danubiano-pontic al Genovei. Astfel, la 28 mai 1290 Giacomo di Finale primea la Caffa de la Enrico Salvatore 800 aspri baricati¹³, urmînd să navigheze la Cetatea Albă și apoi la Constantinopol¹⁴, iar la 8 august 1290 Luchino Gatilusio primea de la Sorleone Gatilusio 6 125 aspri baricati, urmînd să navigheze de la Caffa spre Vicina „causa negociandi”¹⁵. Tinînd seama de sumele mari cu care cei doi negustori se îndreptau spre Cetatea Albă și spre Vicina, este probabil că ele erau destinate, cel puțin în parte, cumpărării de produse locale ale economiei agrare. În 1294 sunt menționate de asemenea corabia lui Orlando di Quarto și cea a lui Guglielmo de Berzezis și Giovanni Musso care navigau, respectiv, spre Vicina și spre Cetatea Albă¹⁶.

În prima jumătate a secolului al XIV-lea, reflectînd interesul negustorilor italieni față de produsele economiei agrare din spațiul pontodanubian, florentinul Francesco Baldacci Pegolotti menționa în lucrarea sa de largă circulație *La pratica della mercatura* (1310—1340) zonele și centrele de unde puteau fi procurate cerealele¹⁷, printre care Cetatea Albă, Dobrogea și Vicina: „grano da Maocastro”, care eia „più vendereccio e conservasi meglio a navicarlo”, precum și „grano... della Zaorra¹⁸ e di Vecina”¹⁹.

CHILIA ȘI LICOSTOMO ÎN A DOUA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XIV-LEA

De la mijlocul secolului al XIV-lea, progresul economiei agrare de la Dunărea de Jos și largirea bazei documentare oferă posibilități sporite pentru cunoașterea comerțului cu produse alimentare și a transportului lor nautic în spațiul danubiano-pontic. Astfel, în anul 1359 este menționată la Licostomo funcționarea unor „caricatoria frumenti intra Mare Maius”, unde genovezii, care dominau zona, împiedicau pe venețieni să cumpere griu și să-și încarce corăbiile²⁰.

Dar mai ales descoperirea și editarea cartularului notarului Antonio di Ponzò, unul dintre cei cîțiva notari din Chilia care își desfășurau activitatea aici, cuprînd copiile a 211 acte întocmite între 11 august și 30 octombrie 1360 și între 27 noiembrie 1360 și 12 mai 1361²¹, deci pentru aproximativ 8 luni, constituie o sursă de o valoare excepțională pentru cunoașterea complexă a comerțului cu produse alimentare și a transportului lor la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră²².

În afără de contractele în care sunt indicate cantitățile de produse comercializate și transportate, referiri indirecte se găsesc și în contractele de comandită și schimb. Potrivit acestora, A., proprietar sau patron de navă, primea la Chilia de la B. o cantitate de *sommi* de argint²³, pentru care urma să plătească la Pera o anumită sumă în hiperperi de

aur²⁴, în decurs de 10—15 zile de la acostarea în port a navei, răgaz în care debitorul putea să vîndă produsele încărcate pe navă, pentru care uneori se menționează numai „*onus grani*” sau „*granum oneratum*” și mai rar cantitatea transportată. S-a observat, pe bună dreptate, că *sommi* luate cu împrumut la Chilia serveau, în principal, la cumpărarea de produse alimentare, mai ales grîne, iar hiperperii obținuți prin vinderea lor la Pera — la plata datoriei contractate la Chilia²⁵. Astfel, în contractul de comandită din 27 octombrie 1360 se menționează că „*fuit empicio omnis grani ligni predicti*”²⁶. Mențiuni similare se găsesc și în contractele de închiriere pentru transport a navelor (*naulizacio*).

Analiza acestor contracte permite să se stabilească un sir de elemente privind comercializarea și transportul produselor alimentare, îndeosebi cereale, prin porturile românești de la Dunărea de Jos : regiuni producătoare și centre de colectare și încărcare a produselor, operații de încărcare-transbordare-descărcare, tipuri de nave folosite la transport și capacitatea lor, condiții de transport, porturi de destinație, cantități transportate, prețuri de cumpărare, transport (navlu) și de vinzare, taxe vamale etc. Date mai restrinse există și pentru comerțul și transportul de miere și ceară, sare și vin²⁷.

COMERȚUL ȘI TRANSPORTUL DE CEREALE

Colectarea grîului se făcea mai ales la Chilia și Licostomo. Contractele menționează de repetate ori că navele așteptau să încarce grînele pe brațul (*sumaria*), la gura (*bocha*) brațului și pe canalele (*sporzoriae*) brațului (fluiului) Chilia (Licostomo) : „*in sumaria Chili*”, „*ad bocham sumarie Chili*”, „*ad sporzorias sumarie sive fluminis Chili*”, „*ad sporzorias Chili ubi ligna onerantur grano*”, „*in sumaria Licostomi*” (de fapt, pe portiunea brațului Chilia din zona Licostomo și în aval de ea), „*ad bocham sumarie sive fluminis Licostomi*”, „*ad sporzorias sumarie sive fluminis Licostomi*” etc.

La 18 octombrie 1360 o navă aflată la Chilia se pregătea să ridice pînzele „*ad locum Vicine, causa onerandi grano*”²⁸, ceea ce arată că Vicina continua să funcționeze ca port și centru comercial. La 12 aprilie 1361 o altă navă urma să navigheze „*in Bruscaviza, causa onerandi grano*”²⁹, adică la Broscavița, unde locuia o populație românească, în zona Beștepe³⁰.

Existența unor schele de încărcare a cerealelor la Chilia și Licostomo precum și la Vicina și Broscavița atestă că ele îndeplineau și funcția de colectare a grînelor locale sau, datorită unui sistem combinat, terestru și nautic, de stringere a acestora, și din zone agricole învecinate : Dobrogea în ansamblu, sud-estul Munteniei, sudul Moldovei. Caracterul acestor zone de centre producătoare și colectoare de cereale se oglindește și în existența unor hambare, mori și brutării la Chilia și a unor mori la Broscavița. Astfel sunt aredate o moară (*molendinum*) și un cupor (de brutărie) (*furnus*) în Chilia la 15 februarie 1361 și o moară (*molendinum*) în Broscavița la 5 aprilie 1361, arenda plătindu-se din „*venitul*” (*lucrum*) acestora³¹. Pînă la încărcarea în corăbii, cerealele erau strînse în stog (*mugium*) sau adăpostite în hambar (*magassenum*), menționate la Chilia în 1360—1361³².

Centre de colectare și de încărcare a cerealelor, Chilia și Licostomo erau, implicit, și centre ale tranzacțiilor cu grine. În 1359 venețienii se plingeau de genovezii aflați „*in partibus Licostomi et etiam in aliis partibus, ubi sunt caricatoria frumenti intra Mare Maius..., quod per dictos Jannuenses non permittuntur emere frumentum..., nisi ponant se in societate et liga cum eis ad emendum frumentum*”³³. Venețienii, interesați în cumpărarea cerealelor la Dunărea de Jos, au trebuit să țină seama de poziția dominantă de aici a genovezilor și să încheie tranzacții numai cu ei, astfel încât, la 10 și 12 septembrie 1360, venețienii Paolo Morexini, Donato Troni și Ianoto Calbi, prin împaternionicul lor, Raffaele Gabernia din Genova, cumpărau la Licostomo 700 modii³⁴ de grâu de la Niccolò de Campis din Pera, împaternionicul genovezilor Domenico de Deo și Tommaso de Campis³⁵. Întovărășirile pentru negoțul cu grine se făceau și pe plan local, un contract din 10 decembrie 1360 menționând întovărășirea (*societas*) dintre Sava din Czffa și Sava Agapi, ambii stabiliți la Chilia³⁶.

Transportul era asigurat de nave de tipuri variate³⁷. În secolul al XIV-lea, în Marea Mediterană, în Marea Neagră și, în parte, la Dunărea de Jos, s-a intensificat procesul înlocuirii vaselor lungi, propulsate îndeosebi de visle, de capacitate mai mică, de tipul galerei, cu nave rotunde, propulsate mai ales de vele, de capacitate sporită, cu un echipaj proporțional mai redus, ceea ce a dus la scăderea costului transportului și la creșterea eficienței și rentabilității acestuia. Navele menționate în cartularul notarului Antonio di Ponzò din anii 1360–1361 care transportau cereale și navigau la Dunărea de Jos, pe Marea Neagră și uneori și pe Marea Mediterană, aparțineau următoarelor tipuri: 6 *ligna* (nave în general, de regulă cu vele), 15 *ligna de orlo* (nave cu vele, cu bastingaj mai înalt, de capacitate mijlocie), 3 *cigutae, cigutae (cochae), cigutae de orlo* (nave cu vele, de capacitate mijlocie-mică), 4 *panfili, panfliculi, panfuli* (nave cu vele și cu visle, de capacitate mijlocie-mică), cu totul 28 de nave (în cazul unor vase omonime, diferențierea s-a făcut după numele patronului). O singură dată este menționată, pentru transport local, o barcă (*barcha*)³⁸.

Încărcarea produselor la schelele de pe canalele orașelor portuare de la Dunărea de Jos și descărcarea lor în porturile de destinație se făceau, după cum menționează un contract de închiriere pentru transport nautic încheiat la Chilia la 12 august 1360, „*secundum consuetudinem locorum oneris et exoneracionis*”³⁹. La încărcarea navei se urmărea ca, în funcție de capacitatea sa, aceasta să fie încărcată în limitele admise, astfel, într-un act din 2 aprilie 1361 referitor la neînțelegerea în legătură cu încărcarea cu grine a navei „*Iesus Hristos*” ivită între coproprietarii săi, Pellegrino Daniele din Savona, coproprietar și patron al navei, atrăgea atenția celorlalți doi coproprietari că „*non debeant plus onerare prout est oneratum, quia, si onerabunt plus in dicto ligno, erit oneratum ultra ferros*”, adică dincolo de „ferecătura” navei. Este interesant de semnalat că verificarea încărcăturii navei s-a făcut chiar la locul de încărcare a corăbiilor, adică la canalele din Chilia: „*ad sporzorias Chili, ubi ligna onerantur grano et ubi onerabatur lignum predictum*”⁴⁰.

Cînd tonajul mai mare al unor nave sau nivelul mai scăzut al Dunării nu permiteau accesul acestora la schelele de pe canale, se practica sistemul transbordării produselor de pe vase mici-mijlocii, care puteau pătrunde pe canale, pe vase mai mari, care staționau la gura brațului Chilia. Într-un contract de închiriere pentru transport nautic din 3 septembrie 1360 se menționează că vasul „Sfinta Maria”, încărcat cu grîu și aflat „*in sumaria sive flumine Chili ad sporzorias*”, urma să se deplaseze „*ad bocham eiusdem sumarie sive fluminis Chili ad exonerandum dictum onus grani super quodam ligno*”, apoi să se întoarcă la canale și să se deplaseze iarăși „*ad predictam bocham et ibi dictum onus similiter exonerari super quodam ligno*”...,⁴¹ efectuind astfel două transbordări de cereale.

Tinînd seama de faptul că pentru unele nave se încheiau mai multe contracte de închiriere pentru transport, dintre care numai unele s-au păstrat, sau că ele transportau doar cantitatea de care dispunea clientul, încărcătura indicată în contracte nu reflectă capacitatea lor maximă, ci numai pe cea minimă. Încărcătura este exprimată în modii de Constantinopol (circa 240 kg), de Pera (circa 254 kg) sau în modii fără localizare, în acest din urmă caz avîndu-se probabil în vedere modui de Constantinopol pentru navele încărcate la Chilia și modui de Licostomo (circa 247 kg) pentru cele încărcate la Licostomo.⁴² Pentru verificarea capacitatii exacte a modiilor, unele nave transportau un modiu etalon : „*illud modium... in quodam sacho sigillato*”⁴³. Se constată că din cele 20 de nave a căror încărcătură cu grîne este indicată în cartularul din 1360—1361, 8 transportau pînă la 100 modii (24—25 t.), 9 între 100 și 200 modii (24—25 t.—48—50 t.), iar 3 cîte 355 modii de Pera, 500 modii probabil de Constantinopol și 1 000 modii probabil de Licostomo (respectiv circa 90 t., 120 t. și 247 t.). Raportate la capacitatîile de transport ale epocii, încărcăturile cu grîne menționate erau mijlocii.

Din contractele întocmite de notarul Antonio di Ponzò, care cuprind perioada 11 august—30 octombrie 1360 și 27 noiembrie 1360—12 mai 1361, se constată că navigația avea loc în lunile martie—mai și august—octombrie și, firește, și în iunie—iulie și se rărea sau se opea în anotimpul nefavorabil din lunile noiembrie—februarie.⁴⁴

Pentru asigurarea condițiilor necesare transportului oamenilor și mărfurilor, în contractele de închiriere nautică, ca în cel din 12 august 1360, se prevedea obligația proprietarului și patronului ca nava să fie în bună stare și înzestrată cu toate cele trebuitoare, „*secundum consuetudinem lignorum qui sunt ussi navigare intus mari maiori*”⁴⁵.

Contractele notariale încheiate la Chilia permit să se cunoască cu aproximație durata unei călătorii pe traseul Licostomo—Pera—Licostomo—Chilia. Prin contractul încheiat la 12 august 1360, în care se menționa că nava „Sfîntul Ioan” se pregătea să facă un transport de cereale pe traseul Licostomo—Pera, patronul ei se angaja că, după întoarcerea din prima călătorie, să efectueze un nou transport de grîne pe același traseu.⁴⁶ Contractul este înnoit la 21 sau 22 septembrie 1360, cînd aceeași navă, aflată de astă dată pe canalele brațului Chilia, se pregătea să ridice pînzele pentru Pera.⁴⁷ Așadar, în cursul primei călătorii, nava „Sfîntul Ioan”, la 12 august încă nu plecase de la Licostomo spre Pera, iar la 21 sau

22 septembrie ea deja se întorsese și se afla la Chilia, călătoria dus-întors pe traseul amintit efectuindu-se în mai puțin de 40 de zile.

„Pentru a urca și a încărca” (*causa levandi et onerandi*) grinele în corăbii, erau folosiți „lucrători și încălcători” (*laboratores/laboratirī et carriacores*), „hamali” (*camali*) și erau întrebuințate „unelte și caiе pentru transport” (*utilles et carrigaciones*)⁴⁸.

Pentru navigația de la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră ei au întrebuințați marinari și vislași recruitați prin conscripție la Genova și prin angajare voluntară. Marinarii angajați erau subordonăți proprietarului sau patronului navei sau reprezentantului acestora. Astfel, prin actul notarial din 7 aprilie 1361, Triandafollo Goto din Cetatea Albă, coproprietar al unei pătrimi din „ciguta” „Sfintul Nicolae”, numea pe Michele di Recco din Cetatea Albă, coproprietar al navei, procurator al său „ad navigandum in dicta ciguta... et ad marinarios... conducendum... et solvendum eis”⁴⁹.

Înrăutățirea condițiilor de muncă și de viață pe nave și scăderea salariailor în a doua jumătate a secolului al XIV-lea au determinat dezertări și chiar răscoale ale marinilor, care au dus la înființarea la Genova a unui *Officium fugitivorum* (1351) și la înăsprirea legislației maritime⁵⁰.

Oglindind aceste frământări ale marinilor la Dunărea de Jos, printr-o procură încheiată la Chilia la 15 septembrie 1360, genovezul Guglielmo Pinardo di Voltri, proprietar și patron al navei „Sfintul Ioan”, împuernicea pe bancherul Georgio de Chavegia di Voltri din Chilia să-i recupereze daunele cauzate „a quibuscumque marinariis fugitivis ipsius ligni de viagio presenti” și să-l reprezinte în justiție în litigiile „cum predictis marinariis fugitivis, quacumque occasione vel causa et tam in agendo quam in deffendendo”⁵¹, ceea ce arată că marinarii menționați puteau apărea la judecată atât ca pîrîti cât și ca reclamanți.

Pe nave, adesea chiar pe cele mijlocii-mici, era îmbărcat și cîte un diac (*scriba*), care consemna „in cartulario ligni” proprietarul, sortimentul, cantitatea etc. mărfurilor transportate⁵². Printre ei este menționat la 7 aprilie 1361 și Domenico di San Francesco, locitor din Cetatea Albă, diac (*scriba*) al navei „Sfintul Nicolae”⁵³.

Porturile de destinație a navelor încărcate cu cereale în schelele de la Dunărea de Jos erau: Pera și Constantinopol (în mareă majoritate a cazurilor), Mesembria (Nesebăr), Sozopol și Gatopol (Akhtopol), pe litoralul bulgar actual al Mării Negre⁵⁴, Famagusta din insula Cipru⁵⁵, Genova⁵⁶.

Luînd ca bază de calcul cantitățile comercializate sau transportate pe cale nautică din porturile românești de la Dunărea de Jos spre porturile de destinație menționate, se constată că au fost transportate 567,75 modii de Pera, 95,50 modii de Constantinopol, 1 050 modii probabil de Licostomo și 1 989 modii nespecificate (dar care pot fi considerate ca modii de Constantinopol, „obișnuite la Chilia”⁵⁷), cu totul 3 702,25 modii⁵⁸, cantitatea de cereale indicată ridicîndu-se la aproape 904 tone. Înînd seama de faptul că actele din cartularul notarului Antonio di Ponzò acoperă o perioadă de aproximativ 8 luni, că în unele contracte există pentru cerealele transportate doar mențiunile „onus grani”, „granum

oneratum" etc. și că în Chilia mai redactau acte și alți notari, ale căror registre nu sunt cunoscute, cele aproape 904 tone reprezintă numai o parte din cantitatea totală de cereale exportată prin porturile românești în răstimpul amintit.

Înscrierea în actele notariale din 1360—1361, în marea majoritate a cazurilor, ca porturi de destinație a Perei și a Constantinopolului atestă că cerealele încărcate în schelele porturilor românești de la Dunărea de Jos detineau un rol important în aprovizionarea cu grine a coloniei genoveze perote și a capitalei bizantine⁵⁹.

În același timp, pentru a asigura aprovizionarea cu cereale a orașului Genova, a localităților de pe Riviera genoveză și a flotei republicii, unii corăbieri și negustori genovezi și alți italieni care cumpărau și transportau cereale de la Dunărea de Jos aduceau o parte din ele la Genova. Astfel în registrele ținute de *Officium Victualium* al Genovei este consemnată în 1357 și în 1361 intrarea în oraș a 312 modii de grâu de la Licostomo⁶⁰, adică a peste 77 tone.

În porturile de la Dunărea de Jos cerealele erau cumpărate cu prețuri relativ scăzute. Astfel în actul notarial din 3 septembrie 1360 se precizează că la Chilia 11 modii nespecificate, dar probabil de Constantinopol, de grâu costau 1 *sommo*, care valora 12 hiperperi de aur, iar în actul notarial din 19 septembrie 1360 se menționează că 10 modii de Constantinopol de grâu se vindeau cu 1 *sommo*⁶¹, ceea ce înseamnă că prețul unui modiu de grâu era, în primul caz, de 1 hiperper și 2 carate, iar în al doilea caz de 1 hiperper și aproape 5 carate.

Costul transportului nautic sau al navlului (*naulum*) pentru un modiu de grâu pe ruta Chilia sau Licostomo—Constantinopol sau Pera varia între 1 hiperper și 12 carate și 1 hiperper și 17 carate, iar pe ruta Chilia—Mesembria, Sozopol, Gatopol era de 1 hiperper și 13 carate⁶².

De asemenea, pentru grâul încărcat și transportat se plătea la Chilia o taxă de circulație numită *commercium*, *commerchium*, *comergium*, actul notarial din 3 septembrie 1360 referindu-se la „*soluto comergio... commerciaris eiusdem loci Chili*”⁶³, iar în porturile de lăzărcare și de vindere a grâului erau achitate alte taxe, toate contribuind la urcarea prețului său.

Din registrele ținute de *Officium Victualium* genovez din 1361 se constată că pentru o mină⁶⁴ de grâu de Licostomo adus la Genova che lăzile și prețul de vînzare pe piață genoveză erau următoarele :

| | | |
|------------------------|-----------|-------------------|
| preț de cumpărare : | 7 solidi, | 5 dinari |
| costul transportului : | 20 „ | 9 „ |
| taxe felurite : | • 3 „ | 5 „ |
| total cheltuieli : | 30 „ | 19 „ sau |
| | 31 „ | 7 „ |
| preț de vînzare : | 36 „ | |
| cheltuieli : | 31 „ | 7 „ |
| profit (c. 12%) : | 4 „ | 5 „ ⁶⁵ |

Pornind de la echivalenta ponderală : 3 mine = 1 modiu de Licostomo și de la echivalențele monetare : 1 hiperper = 24 carate ; 1 solid = = 12 dinari ; 1 hiperper = 14 solidi, 3 dinari (1361)⁶⁶, cheltuielile și

prețul de vînzare pe piață genoveză, exprimate în hiperperi și carate și raportate la modul de grîu de Licostomo sint următoarele :

| | |
|--|---|
| preț de cumpărare la Licostomo | 1 hiperperi, 13 1/2 carate |
| costul transportului Licostomo—Genova | 4 „ 9 „ |
| taxe | — 17 „ |
| total cheltuieli | $\frac{5}{6}$ „ $\frac{39\ 1/2}{15\ 1/2}$ „ sau |
| preț de vînzare la Genova | 7 hiperperi, 14 carate |
| cheltuieli | 6 „ 15 1/2 „ |
| profit (c. 12%) | $\frac{0}{6}$ „ $\frac{22\ 1/2}{15\ 1/2}$ „ |

Datele analizate atestă că grînele importate de Genova din zona danubiană contribuau nu numai la aprovizionarea frumentară a orașului, ci aduceau și un profit substanțial corăbierilor și negustorilor genovezi, ceea ce explică interesul pe care îl avea Genova de a-și asigura monopolul negoțului cu grîne la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră.

O singură dată, în actul notarial din 28 aprilie 1361, este menționat, fără alte precizări, un transport local de orz făcut la Chilia de Andrea Leiano : „certe quantitatis ornidiarum... in barcha sua” ⁶⁷.

COMERȚUL ȘI TRANSPORTUL DE MIERE ȘI CEARĂ, SARE, VIN

Contractele notariale înregistrate în 1360—1361 menționează vînza-re-cumpărarea la Chilia a 121,5 cintare de miere, dintre care 81,5 cintare de miere de „Zagora”, și 29 cintare de ceară, dintre care 5,5 cintare de ceară de „Zagora” ⁶⁸, cu totul 5 789,475 kg de miere și 1 381,850 kg de ceară ⁶⁹. Mierea și ceara comercializate la Chilia erau, probabil, de proveniență locală sau din zonele învecinate (Dobrogea, sud-estul Munteniei, sudul Moldovei). Nu se precizează destinația mierii și cerii colectate la Chilia, dar ținând seama de faptul că necesitățile Constantinopolului și Perei puteau fi asigurate prin resurse din zonă, este probabil că mierea și mai ales ceara adunate erau expediate, ca în 1281 ⁷⁰, la Genova, care, de la sfîrșitul secolului al XIII-lea și în secolul al XIV-lea, avea funcția de piață a cerii pentru Occident ⁷¹. Contractele menționate nu indică prețul mierii și cerii colectate. Spre comparație, menționăm că la Caffa, în 1381, cintarul de ceară costa 17 livre și 7 solidi ⁷², adică 30 hiperperi și 11 carate ⁷³, iar la Genova, în 1383, prețul unui cintar de ceară din Romania (Imperiul bizantin) se ridică la 18 livre și 7 solidi ⁷⁴, adică 32 hiperperi și 5 carate ⁷⁵.

Prin contractul încheiat la 8 mai 1361 la Chilia, Eliano Dentuto din Pera, proprietar și patron al navei de tipul *lignum de orlo*, „Sfîntul Nicolae”, care se afla la Chilia și se pregătea să ridice pînzele „ad locum Illicis” ⁷⁶ *causa onerandi sale*”, iar apoi să revină la Chilia, se angaja să vîndă lui Giovanni Stancono din Genova și lui Lorenzo Bustarino, bancher din Chilia, „onus salis... ipsius ligni”, cu prețul de 9 sommi pentru 100 modii de sare, „ad modium consuetum in Chili in quo mensuratur sal” ⁷⁷. Constatind îndeplinirea prevederilor contractului din 8 mai, prin actul din 9 iunie 1361 părțile se declarau satisfăcute, respectiv, de livra-

rea sării și plătirea ei⁷⁸, ceea ce înseamnă că, în decurs de o lună, corabia „Sfîntul Nicolae” efectuase călătoria de la Chilia la Illice (Lericci) și înapoi, inclusiv încărcarea și descărcarea sării. Totodată mențiunea că sarea era cintărită cu modul de Chilia „cu care se măsoară sarea” atestă că acest oraș portuar era și un centru de colectare și de comercializare a sării. Centru de colectare și de încărcare a sării era și Cetatea Albă, *Itinerarul grec* de la sfîrșitul secolului al XIV-lea precizind că „acolo merg vasele și încarcă sare”⁷⁹.

Pentru echilibrarea balanței comerțului cu regiunile danubiene-pontice, de unde importau mari cantități de produse alimentare, mai ales grîne, negustorii italieni și îndeosebi genovezi exportau și tranzitau produse meșteșugărești (postavuri italiene, flamande, franceze, pînzeturi, obiecte felurite) și alimentare (vin, ulei)⁸⁰.

Actele notariale de la Chilia din 1360–1361⁸¹ și de la Licostomo din 1373 atestă importurile de vinuri italiene și grecești la Dunărea de Jos. Astfel, prin contractul din 23 septembrie 1360 genovezul Brancaleone de Ghisolfi se angaja să livreze genovezului Antibus de Opicis dî Moneglia, cînd corabia (*lignum*) „Sfîntul Ioan”, aparținînd lui Brancaleone și asociaților săi, va acosta pe canalele din Chilia, 40 de butoaie conținînd 2 000 mitre⁸² de vin de Toscana, în valoare de 6 200 aspri⁸³, plătite parte cu bani, parte cu postav⁸⁴. Prin contractul din 25 octombrie 1360, Antibus de Moneglia se angaja să revîndă lui Bartolomeo de Lando din Piacenza, locitor din Chilia, 1 000 mitre din vinul pe care îl cumpărase de la Brancaleone de Ghisolfi, precizîndu-se despre „*expensis laboratorum et carrateriorum*” pentru transportul vinului de la canale pînă la casa lui Bartolomeo din Chilia că acestea revineau cumpărătorului⁸⁵. La 31 martie 1361, cele 1 000 mitre erau livrate și plătite cu 3 031 aspri⁸⁶.

Contractele notariale încheiate la Chilia la 11 septembrie 1360 și la 4 mai 1361⁸⁷ menționează de asemenea vînzări-cumpărări de vin, fără însă a preciza proveniența, cantitatea, prețul și mijloacele de transport, iar cel din 12 mai 1361 punerea drept chezăsie a 20 de butoaie de vin grecesc, depuse „*in volta seu magaseno*” lui Nichifor din Chilia⁸⁸.

La Chilia se plătea o taxă (*comergium*) pentru circulația și vînzarea vinului, menționată în contractul din 23 septembrie 1360.

Un act notarial redactat la Licostomo la 18 septembrie 1373 menționează că Ianoto Bessacia din Pera a livrat lui Angelo de Danielibus din Pera vin în valoare de 32 *sommi*, pe care Angelo l-a vindut în Licostomo⁸⁹. Faptul că Licostomo era un centru de comercializare și de vămuire a vinului de import se constată și din actul notarial redactat la Licostomo la 14 septembrie 1373, în care se menționează „*introytum sive tolta vini in dicto loco*”, perceput în anul precedent⁹⁰.

Datele referitoare la exportul și importul produselor alimentare efectuat prin orașele portuare de la Dunărea de Jos atestă că principala marfă de export erau cerealele, care erau trimise îndeosebi spre Constantinopol și Pera, de unde o parte erau îndreptate spre Genova, contribuind astfel la satisfacerea necesităților frumentare ale acestor aglomerări urbane. În 1360–1361 transportul nautic atestat documentar al produselor alimentare la Dunărea de Jos, a fost realizat de 30 de nave diferite, dintre care 28 pentru cereale, una pentru sare și una pentru vin⁹¹.

CHILIA ȘI CETATEA ALBĂ ÎN SECOLUL AL XV-LEA

În condițiile consolidării statelor independente ale Țării Românești și Moldovei și ale progresului lor economic, orașele portuare Chilia și Cetatea Albă, care asigurau legătura între căile comerciale ale Europei Centrale și cele danubiano-pontice, și-au accentuat caracterul de centre ale comerțului intern și internațional.

În comerțul intern, Chilia și Cetatea Albă îndeplineau funcția de centre de colectare a produselor economiei agrare din Moldova, dintre care o parte era apoi exportată pe cale maritimă. Astfel primeau scutire domnească de vamă locuitorii satului de colonizare Negoești în 1466, pentru produsele gospodăriei lor, printre care legume, fructe, ceară, miere „sau pentru orice vor vinde”, între altele și la Cetatea Albă și Chilia, mănăstirea Neamț în 1470, pentru 3 care „fie că vor avea ceva de vindut, ori de cumpărat”, între altele la Chilia și Cetatea Albă, mănăstirea Pobrata în 1471, pentru „treburile mănăstirii” la Chilia, „sau cu gru sau cu miere... sau iarăși cu orice”⁹².

Orașe portuare și centre comerciale, Cetatea Albă și Chilia dispuneau de construcții necesare navigației și negoțului. Ierodiaconul rus Zosima menționa în 1419 că la Cetatea Albă „se află un far și acolo era schela pentru corăbii”⁹³. Oglindind situația preexistentă, codicile-regulament emis pentru Chilia la 23 august 1484, imediat după cucerirea otomană, menționează „prăvăliile de toate felurile dinăuntrul cetății”, „schela” și „vama” de aici⁹⁴.

Comerțul maritim al Cetății Albe și al Chiliei era efectuat de nave locale și străine.

După încheierea păcii moldo-otomane din 1456, sultanul Mehmed al II-lea, prin fișmanul din 9 iunie 1456, reglementa ca „negustorii din Cetatea Albă... să vină cu corăbiile lor la Adrianopol, Brusa și Istanbul... . . . făcind vînzări și cumpărări cu populația, atât la venirea cit și la întoarcerea lor”⁹⁵. Prezența pe piață din Liov în 1472⁹⁶ a unor „mercatores transmarini Walachie”⁹⁷ și la Caffa în 1475⁹⁸ a numeroși „mercatores Valachiae” implică deținerea sau folosirea de către aceștia a unor mijloace nautice pentru deplasarea la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră.

Cruciatul burgund Walerand de Wavrin a găsit la Cetatea Albă în 1445 „multe corăbii de ale celor din Trapezunt și ale armenilor”⁹⁹. Cetatea Albă mai era frecventată de galere venețiene în 1435 și 1439¹⁰⁰, de nave caffexe în al treilea sfert al secolului al XV-lea¹⁰¹, de vase poloneze în timpul domniei lui Cazimir al IV-lea¹⁰².

Familiarizarea locuitorilor din Moldova cu coaibiile căile navigau și Dunărea de Jos și pe Marea Neagră se oglindește în fresca de la mănăstirea Sucevița din secolul al XVI-lea, în care este zugrăvită o navă rotundă, de tipul *cocha*, folosită în secolele XV—XVI¹⁰³.

La mijlocul secolului al XV-lea, Cetatea Albă și Chilia constituiau principalele centre prin care se realizau exportul și importul maritim al Țărilor Române. Astfel, un act genovez din 1448 stabilea o taxă specială de 0,5% asupra mărfurilor de import și de export ale genovezilor „qu

*deferuntur aut conduceantur Mocastrum et que exinde extrahentur de eo loco per mare*¹⁰⁴. În ce privește mărfurile exportate din Moldova, acestea erau, în marea lor majoritate, produse ale economiei agrare, în primul rînd cereale. Datorită blocării Strîmtorilor de către turci, ele erau îndrepătate spre coloniile genoveze din Crimeea și spre Constantinopolul bizantin, iar apoi spre Istanbulul otoman.

Subliniind însemnatatea Cetății Albe pentru relațiile comerciale din Marea Neagră ale coloniilor genoveze din Crimeea, autoritățile Genovei recomandau noilor consuli ai Caffei să păstreze bune raporturi cu cele patru (în 1458) și cele trei (în 1472) stăpîniri „*in illo mari pontico*”, între care „*dominus*¹⁰⁵ *sive communitas Mocastri*”, ai cărei supuși „*magnum commercium habent cum caphensibus et reliquis populis ditioni nostre subjectis*”¹⁰⁶.

Interesul Caffei pentru comerțul cu regiunea Dunării de Jos se datora îndeosebi importului de cereale făcut prin orașele portuare de aici. Datorită recoltelor slabe de pe litoralul de nord și nord-vest al Mării Negre, autoritățile genoveze din Crimeea erau preocupate în 1454 de posibilitatea aducerii cerealelor prin orașele portuare de la Dunărea de Jos, mai ales de la „*Maocastro et Licostomo, a quibus locis hec civitas solebat extrahere multa victualia*”¹⁰⁷, deși lipsa de cereale se resimtea în 1455 și aici¹⁰⁸.

În anii următori, importul de cereale al Caffei prin Cetatea Albă a continuat. În 1456 era trimisă „*navilium pro Moncastro, pro grano*”¹⁰⁹. În 1474, consulul caffez Antoniotto Cabella informa autoritățile din Genova că, din cauza lipsei de grine și a piedicilor puse de tătari negoțului cu cereale din Crimeea, „*molti mercanti e patroni de nave e navili... ... vadant per grani in altre parte, zoe a Mocastro, unde ne asai e de quello locho speremo averne a sufficientia...*”¹¹⁰.

Cetatea Albă era un port de tranzit și pentru vasele poloneze încărcate cu cereale, care, coborînd pe Nistru, intrau în Marea Neagră și apoi în Marea Mediterană. Astfel, cronicarul Sarnicki menționează „*Bialogrodum emporium celebre et obvium nostris hominibus, nam temporibus Casimiri*¹¹¹, *Cyprum usque demeabant naves onerariae tritico podolico plenae*”¹¹².

Reflectînd situația dinaintea cuceririi otomane, codicele-regulamente otomane privind organizarea vamală a Chiliei și Cetății Albe din 14 – 23 august 1484, menționează „cerealele vîndute” la Chilia și „cerealele încărcate pe nave” la Cetatea Albă¹¹³.

Codicele-regulament pentru Chilia mai prevede taxe vamale și „la butoiul de vin sosit cu vasul pe Dunăre”, se pare vin românesc, precum și pentru vinurile de import: „de butoiul de vin sosit pe cale maritimă din provincia Trapezunt”, „de butoiul cu vin grecesc sosit pe mare”, „de butoiul de vin sosit din Siria pe mare”¹¹⁴.

Cucerirea otomană a orașelor portuare românești Chilia și Cetatea Albă nu a schimbat, deci, vechile direcții ale transportului de produse alimentare de la Dunărea de Jos și din Marea Neagră, ci numai le-a adaptat necesităților nouului imperiu.

Anexa nr. 1 Contractele de vinzare și de transport nautic al cerealelor și de schimb (garantate prin încărcătura de cereale a navei), încheiate la Chilia în 1360—1361

| Data | Vînzătorul | Cumpărătorul (Posesorul) | Creditorul | Debitorul | Nava. Patronul | Valoarea schimbului | Locul de plecare sau de tranzacție | Destinația | Canititatea. Prețul | Izvorul |
|----------------------|------------|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|---|---------------------|------------------------------------|---------------------------------------|---|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12.VIII.1360 | — | — | — | — | <i>lignum <de orlo></i> „Sfintul Ioan” Guglielmo Pilosus din Genova | — | Licostomo | Pera | „ <i>lignum oneratum grano</i> ” | M. Balard, <i>Actes de Kilia...</i> nr. 13 |
| 13.VIII.1360 | — | — | Lucano de Nigro din Genova | Guglielmo Pilosus din Genova | <i>lignum <de orlo></i> „Sfintul Ioan” Guglielmo Pilosus din Genova | 48 hiperperi | Licostomo | Pera | „ <i>granum oneratum in dicto ligno</i> ” | <i>Ibidem,</i> nr. 16 |
| 21 sau 22.IX.1360 | — | Antonio de Gentilibus din Pera | — | — | <i>lignum <de orlo></i> „Sfintul Ioan” Guglielmo Pilosus din Genova | — | Chilia | Pera sau Fama-gusta | 500 modii grâu | <i>Ibidem,</i> nr. 78 |
| 3.IX.1360 | — | Giovanni de Burgaro din Genova | Guglielmo Daniele din Savona | Giovanni de Burgaro | <i>panfilus</i> Domenico Martino | 125 hiperperi | Gura brațului Chilia | Pera | „ <i>honus grani</i> ” | <i>Ibidem,</i> nr. 29 |
| 3.IX.1360 | — | — | — | — | <i>lignum <de orlo></i> „Sfânta Maria” Triffo Sineto din Constantinopol Nicola de Mayrana din Pera | — | Chilia | Gura brațului Chilia (2 transbordări) | „ <i>onus grani</i> ” | <i>Ibidem,</i> nr. 30 |
| 3.IX.1360 | — | Nicola Gritti din Pera | — | — | <i>lignum <de orlo></i> „Sfânta Maria” Triffo Sineto din Constantinopol Nicola Mayrana din Pera | — | Chilia | Constantinopol | 70—100 modii de grâu 11 modii pentru 1 sommo | <i>Ibidem,</i> nr. 30 |

| Data | Vînzătorul | Cumpărătorul (Posesorul) | Creditorul | Debitorul | Nava. Patronul | Valoarea schimbului | Locul de plecare sau de tranzacție | Destinația | Cantitatea Prețul | Izvorul |
|------------------|------------------------------------|--|--|---|--|--------------------------|------------------------------------|------------|--|----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 7, 10. IX. 1360 | — | Antoniotto Bufferio din Genova | — | — | <i>lignum</i> Andriolo de Guano din Pera | — | Chilia | — | 100 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 34 44 |
| 7.IX.1360 | — | Ianulli de Spiga (Pera), Giovanni Picembono din Genova | Francino de Corsio, Daniele Pallavicino din Genova | Ianulli de Spiga, Giovanni Picembono | <i>lignum „Sfintul Nicolae”</i> Ianulli de Spiga Giovanni Picembono | 181 hiperperi, 21 carate | Licostomo | Pera | „ <i>onus grani</i> ” | <i>Ibidem</i> , nr. 37 |
| 10, 12. IX. 1360 | Domenico de Deo, Tommaso de Campis | Paolo Morexini, Donato Troni și Ianoto Calbi din Veneția | — | — | — | — | Licostomo | — | 700 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 47, 53 |
| 11.IX.1360 | — | Francesco Bonaspina di Mulazzo din Pera | Raffaele Cabella din Pera | Francesco Bonaspina di Mulazzo | <i>lignum de orlo</i> „Sfintul Anton și Sfintul Gerard”, Francesco Bonaspina di Mulazzo | 210 hiperperi | Chilia | Pera | 200 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 49 |
| 12.IX.1360 | — | Giovanni di Promontorio din Pera | Luchino de Bennama din Pera | Giovanni di Promontorio și Oberto di Recco din Pera | <i>lignum de orlo</i> „Sfintul Dominic”, Giovanni di Promontorio, Oberto di Recco | 211 hiperperi | Chilia | Pera | „ <i>granum... oneratum in dicto ligno</i> ” | <i>Ibidem</i> , nr. 54 |
| 15.IX.1360 | — | Lodisio de Draperiis din Pera | — | — | <i>lignum</i> „Sfintul Nicolae” | — | Chilia | Pera | 355 modii de Pera de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 62 |

| | | | | | | | | | | |
|------------|---|--|--|-------------------------------------|--|--------------------------|--------------------------|----------------|--|--------------------|
| 15.IX.1360 | Antonio de Acurso din Genova, Domenico Mansurra | Francesco Bonaspina di Mulazzo din Pera | — | — | <i>⟨lignum de orlo⟩ „Sfintul Anton și Sfintul Gerard” Francesco Bonaspina di Mulazzo</i> | — | Chilia | Constantinopol | ,,granum oneratum in ligno” | Ibidem, nr. 65 |
| 19.IX.1360 | Teodor din Caffa din Chilia | Constantin Mamali din Constantinopol | — | — | — | — | Chilia | — | 60 modii de Constantinopol de gru 10 modii pentru 1 sommo | Ibidem, nr. 75 |
| 15.X.1360 | — | — | Guglielmo Daniele din Savona | Giovanni di Castiglione din Pera | <i>lignum „Sfintul Ioan” Teodor Manases din Constantinopol</i> | 60 hiperperi | Gura brațului Liconstomo | Pera | ,,lignum... oneratum grano” | Ibidem, nr. 89 |
| 15.X.1360 | — | Giovanni de Staiano din Pera | Oddoardo Usodimare din Genova | Giovanni de Staiano | <i>pan ilus „Sfintul Ioan” Antonio de Castro din Genova</i> | 25 hiperperi | Chilia | Pera | ,,panfilum... oneratum grano”; 11 modii de gru ale lui Giovanni de Staiano | Ibidem, nr. 92, 93 |
| 18.X.1360 | — | — | Gaspare de Pinu din Genova | Giorgio Gigembo din Savona | <i>panfilus „Sfintul Ioan” Giorgio Gigembo</i> | 255 hiperperi | Chilia și Vicina | Pera | La Vicina „causa onerandi grano” | Ibidem, nr. 97 |
| 20.X.1360 | — | Teodor de Viginico și Giacomo Sparano din Gaeta din Constantinopol | Antonio Marocello din Genova, Lodisio Marocello din Pera | Teodor de Viginico, Giacomo Sparano | <i>lignum de orlo „Sfintul Nicolae” Teodor de Viginico, Giacomo Sparano</i> | 910 hiperperi | Chilia | Pera | Vezi poziția următoare | Ibidem, nr. 101 |
| 27.X.1360 | — | Teodor de Viginico și Giacomo Sparano din Gaeta din Constantinopol | Lodisio Marocello din Pera | Teodor de Viginico, Giacomo Sparano | <i>lignum de orlo „Sfintul Nicolae” Teodor de Viginico, Giacomo Sparano</i> | 198 hiperperi, 18 carate | Chilia | Pera | ,,sunt empeoi omnis grani ligni predicti” | Ibidem, nr. 114 |

| Data | Vînzătorul | Cumpărătorul (Poseșorul) | Creditorul | Debitorul | Nava. Patronul | Valoarea schimbului | Locul de plecare sau de tranzacție | Destinația | Cantitatea. Prețul | Izvorul |
|-------------|---------------------------|---|---|--|---|---------------------|------------------------------------|------------|--|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 21.X.1360 | — | Calo Iane Arnichita din Caffa | Oberto Usodimare din Genova | Calo Iane Arnichita | <i>lignum de orlo</i> , „Sfintul Ioan” Calo Iane Arnichita | 250 hiperperi | Chilia | Pera | „dictum lignum cum... onere grani” | <i>Ibidem</i> , nr. 102 |
| 22.X.1360 | — | Gherardo Lercario din Genova | Cosmaele de Cressino din Pera, Giovanni Regine din Savona | Gherardo Lercario | <i>lignum</i> , „Sfintul Ioan”, Federico dell’Orto din Pera | 250 hiperperi | Licostomo | Pera | 1 000 modii probabil de Licostomo de gru | <i>Ibidem</i> , nr. 103 |
| 10.XII.1360 | Sava din Caffa din Chilia | Sava Agapi din Chilia | — | — | — | — | Chilia | — | 9 modii de Constantinopol de gru | G. Pistarino, <i>Atti rogati a Chilia</i> , nr. 4 |
| 3.III.1361 | — | Domenico di Monterosso din Caffa | — | — | <i>lignum de orlo</i> , „Iisus Hristos” Pellegrino Daniele din Savona | — | Chilia | Pera | 50 modii de Pera de gru | <i>Ibidem</i> , nr. 17 |
| 8.III.1361 | — | — | Iane Coschina din Chilia | Nichita și Sava Azamati din Chirisonda (Giresun) | <i>lignum de orlo</i> , „Iisus Hristos” (Pellegrino Daniele) | 130 hiperperi | Chilia | Pera | 1 cal și 1 modiu de gru transportate gratuit | <i>Ibidem</i> , nr. 18 |
| 22.III.1361 | — | Segurano Petrela din Chilia | Varda din Pera | Segurano Petrela | <i>ciguta</i> Andriolo di Vallerano | 26 hiperperi | Chilia | Pera | 7 modii de gru | <i>Ibidem</i> , nr. 20 |
| 2.IV.1361 | — | Pellegrino Daniele din Savona, Sava Azamati și Nichita Pistizo din Chirisonda | — | — | <i>lignum (de orlo)</i> , „Iisus Hristos” Pellegrino Daniele | — | Chilia | — | „in dicto ligno granum” | <i>Ibidem</i> , nr. 26 |

| | | | | | | | | | | |
|-----------------|-------------------------------|---|--|---|---|-------------------|----------------------|----------------|--|--------------------|
| 5.IV.1361 | — | Giovanni Tornello din Pera | — | — | — | — | Chilia | — | 270 modii de grâu | Ibidem, nr. 31 |
| 5.IV.1361 | — | Teodor din Cetatea Albă, Teodor Canavori din Constantinopol | — | — | ciguta, cocha „Sfintul Nicolae” Michele di Recco din Cetatea Albă | — | Chilia | Constantinopol | 95,5 modii de Constantinopol de grâu | r. 32 |
| 10.IV.1361 | Bernabò di Carpene din Chilia | Raimondo di Coronata | — | — | — | 296 aspri | Vicina | — | ,,ratio grani” | Ibidem, nr. 40 |
| 12.IV.1361 | — | Ianino din Focea Nouă din Sozopol | Ianino din Focea Nouă | Brancaleone și Cristiano de Ghisolfi din Genova | lignum de orlo „Sfintul Ioan” Cristiano di Ghisolfi | 231 hiperperi | Chilia și Broscavița | Pera | La „Bruscavia causa onerandi grano”; 6 modii de Pera de grâu transportate gratuit | Ibidem, nr. 41 |
| 26, 27.IV. 1361 | — | Giovanni Iapeo din Pera, Constantin Mamali din Constantinopol | Iane Francopolo și Iane Vassilico din Adrianopol | Giovanni Iapeo, Constantin Mamali | lignum „Sfintul Nicolae” Constantin Mamali | 10 sommi 20 saggi | Chilia | — | ,,granum... quod est in magasseno” lui Luchino Grilli din Chilia „pro ligno” lui Constantin Mamali | Ibidem, nr. 47, 48 |
| 28.IV.1361 | — | Andrea Leiano | — | — | barcha Andrea Leiano | — | Chilia | — | ,,certe quantitatis ornidiorum” | Ibidem, nr. 52 |

| Data | Vînzătorul | Cumpărătorul (Poseșorul) | Creditorul | Debitorul | Nava. Patronul | Valoarea schimbului | Locul de plecare sau de tranzacție | Destinația | Cantitatea, Prețul | Izvorul |
|----------|------------|--|--|---|--|---------------------|------------------------------------|-----------------------------|--|----------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 4.V.1361 | — | Francesco di Portovenere și Gregorio di San Tommaso din Caffa | Iane Francopolo și Iane Vassilico din Adrianopol | Francesco di Portovenere și Gregorio di San Tommaso | <i>lignum de orlo</i> , „Sfintul Nicolae” Francesco di Portovenere | 400 hiperperi | Chilia | Pera | „dictum <i>lignum cum onere ipsius ac etiam in grano</i> ” | <i>Ibidem</i> , nr. 59 |
| 5.V.1361 | — | Calo Iane din Mesembria | Antonio di Finale | Calo Iane din Mesembria | <i>lignum parvum sive ciguta de orlo</i> , „Sfintul Grigore” Antonio di Finale | 7 sommi | Chilia | Mesembria, Sozopol, Gatopol | 156,75 modii de Pera de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 62, 63 |
| 5.V.1361 | — | Salvagio Lomellino din Genova | Mogolo di Camilla din Genova | Salvagio Lomellino | <i>panfulus, paniculus</i> , „Sfinta Maria și Sfintul Andrei” Salvagio Lomellino | 200 hiperperi | Chilia | Pera | 60 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 64, 68 |
| 5.V.1361 | — | Francesco di Portovenere și Gregorio di San Giovanni din Caffa | Mogolo di Camilla din Genova | Francesco din Portovenere și Gregorio di San Giovanni | <i>lignum de orlo</i> , „Sfintul Nicolae” Francesco di Portovenere | 375 hiperperi | Chilia | Pera | 200 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 65 |
| 6.V.1361 | — | Domenico di Rapallo din Pera | Mogolo di Camilla din Genova | Domenico di Rapallo | <i>lignum de orlo</i> , „Sfintul Anton” Domenico di Rapallo | 375 hiperperi | Chilia | Pera | 200 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 69 |

| | | | | | | | | | | |
|-----------|---|---|--|--|--|-----------------------------|-----------|------|-------------------|------------------------|
| 6.V.1361 | — | Giovanni Ioardo di Recco din Pera | Mogolo di Camilla din Genova | Giovanni Ioardo di Recco | <i>lignum de orlo „Sfinta Maria”</i> Giovanni Ioardo di Recco | 500 hiperperi | Chilia | Pera | 200 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 70 |
| 8.V.1361 | — | Gherardo Lercario din Genova | Mogolo di Camilla din Genova | Gherardo Lercario | <i>lignum de orlo „Sfintul Nicolae”</i> Gherardo Lercario | 362 hiperperi, 12 carate | Chilia | Pera | 150 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 75 |
| 8.V.1361 | — | Bartolomeo di Castiglione și Angelo Birulfo di Diano din Pera | Cosmaele de Cressino din Pera | Bartolomeo di Castiglione și Angelo Birulfo di Diano | <i>lignum de orlo „Sfanta Ecaterina”</i> Bartolomeo di Castiglione Angelo Birulfo di Diano | 312 hiperperi, 12 carate | Chilia | Pera | 150 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 78 |
| 11.V.1361 | — | Simone Sardo di Recco | Luchino de Bonavei din Genova | Simone Sardo di Recco | <i>lignum de orlo „Sfintul Atanasie”</i> Simone Sardo di Recco | 122 hiperperi, 12 carate | Chilia | Pera | 40 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 86 |
| 11.V.1361 | — | Bonsegnorio di Murano din Veneția | Gheorghe Rondachino din Constantinopol | Bonsegnorio di Murano | <i>lignum de orlo „Sfintul Ioan Botezătorul”</i> Bonsegnorio di Murano | 186 hiperperi, 21 carate | Chilia | Pera | 100 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 88 |
| 12.V.1361 | — | Bonsegnorio di Murano din Veneția | Griffagno Corrigia din Genova | Bonsegnorio di Murano | <i>lignum de orlo „Sfintul Ioan Botezătorul”</i> Bonsegnorio di Murano | 100 hiperperi | Licostomo | Pera | 50 modii de griu | <i>Ibidem</i> , nr. 96 |

Anexa nr. 2. Contractele de vinzare a cerii și mierii închise la Chilia în 1360—1361

564

| Data | Vînzătorul | Cumpărătorul | Produsul | Cantaria | Izvorul |
|-------------|---|--|--------------------|----------------|--|
| 30.X.1360 | Yagop din Chilia | Sarchis din Caffa din Chilia | ceară | 5 | M. Balard, <i>op. cit.</i> , nr. 122 |
| 17.XII.1360 | Francesco di Mezzano din Piacenza | Sarchis din Caffa din Chilia | miere | 40 | G. Pistarino, <i>op. cit.</i> , nr. 5 |
| 2.II.1361 | Iane Coschina din Chilia | Ioffredo Marocello din Genova | ceară | 1,5 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 8 |
| 17.II.1361 | Nicolae „Turcul” din Chilia | Sarchis din Caffa din Chilia | ceară | 10 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 12 |
| 17.II.1361 | Benedetto di Recco din Chilia | Sarchis din Caffa din Chilia | ceară | 1,5 | <i>Ibidem</i> , nr. 14 |
| 28.II.1361 | Giacomo de Preclaro din Genova, Iuanus de Arzerono din Cetatea Albă | Sarchis din Caffa din Chilia | miere de Zagora | 22,5 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 16 |
| 11.III.1361 | Giovanni Iambono din Pera | Sarchis din Caffa din Chilia | ceară | 2 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 19 |
| 3.IV.1361 | Caleostirione din Chilia | Sarchis din Caffa din Chilia | ceară | 2,5 | <i>Ibidem</i> , nr. 25 |
| 6.IV.1361 | Andrea Portonario din Caffa din Chilia | Sarchis din Caffa din Chilia | ceară | 1 | <i>Ibidem</i> , nr. 35 |
| 8.IV.1361 | Iarchas din Caffa din Chilia | Antibus de Opicis di Moneglia din Genova | ceară de Zagora | 1 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 39 |
| 13.IV.1361 | Bartolomeo de Lando din Piacenza | Sarchis din Caffa din Chilia | miere de Zagora | 30 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 42, 43 |
| 18.IV.1361 | Angelo di Azzano, Antonio de Gentilibus din Pera | Sarchis din Caffa din Chilia | miere de Zagora | 21 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 44 |

| | | | | | |
|------------|------------------------------------|--|-----------------|---------------|------------------------|
| 24.IV.1361 | Zopi de Chirchiniti din Chilia | Antibus de Opicis di Moneglia din Genova | ceară de Zagora | 1,5 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 46 |
| 27.IV.1361 | Marino d'Isola din Chilia | Antibus de Opicis di Moneglia din Genova | miere de Zagora | 8 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 49 |
| 29.IV.1361 | Gabriele di Passano din Chilia | Sarchis din Caffa din Chilia | miere | — | <i>Ibidem</i> , nr. 53 |
| 2.V.1361 | Brancaleone de Ghisolfi din Genova | Sarchis din Caffa din Chilia | ceară de Zagora | 3 de Chilia | <i>Ibidem</i> , nr. 56 |

Anexa nr. 3. Contractul de vînzare și de transport nautic al sării încheiat la Chilia în 1361

| Data | Vînzătorul | Cumpărătorul | Nava. Patronul | Lecul de plecare | Destinația | Cantitatea | Prețul | Izvorul |
|--------------------|----------------------------|--|---|---------------------|------------|--------------------------------------|---|--|
| 8.V. 9.VII.1361 | Eliano Dentuto din Pera | Giovanni Stan- cone din Geno- va, Lorenzo Bustarino din Chilia | <i>lignum de orlo</i> „Sfintul Nicolae” Eliano Dentuto | Illice (Lericci) | Chilia | „onus sa- lis... ipsius ligni” | 100 modii de Chilia pentru 9 sommi | G. Pistari- no, <i>op. cit.</i> , nr. 76, 77 |

Anexa nr. 4. Contractele de vinzare și de transport nautic al vinului și de împrumut garantat prin cantități de vin, încheiate la Chilia
în 1360—1361

59

| Data | Vinzătorul | Cumpărătorul | Nava. Patronul | Locul de plecare | Destinația | Cantitatea | Prețul | Izvorul |
|--------------------------|---|--|--|--|------------|-----------------------------------|-------------|---|
| 11.IX.1360 | Nicola din Asti din Nicopol | Manfredino di Riomaggiore din Pera | — | — | Chilia | — | — | M. Balard, <i>op. cit.</i> , p. 51 |
| 23.IX.1360 | Brancaleone de Ghisolfi din Genova | Antibus de Opicis di Mo- neglia din Genova | <i>lignum</i> „Sfântul Ioan” Giorgio de Bracellis | — | Chilia | Vin din Toscana 2 000 mitre | 6 200 aspri | <i>Ibidem</i> , nr. 81 |
| 25.X.1360 31.III.1361 | Antibus de Opicis di Mo- neglia din Genova | Bartolomeo de Lando di Pia- enza din Chilia | <i>lignum</i> „Sfântul Ioan” Giorgio de Bracellis | — | Chilia | vin de Toscana 1 000 mitre | 3 031 aspri | <i>Ibidem</i> , nr. 107, 108. G. Pistarino, <i>op. cit.</i> , nr. 23 |
| 4.V.1361 | Manuele di Rivarolo din Constantinopol | Michali Este- ghano de Spiga (Pera) | — | — | — | — | 1 300 aspri | G. Pistarino, <i>op. cit.</i> , nr. 60 |
| Data | Creditorul | Debitorul | Valoarea împrumutului | Chezășia | | | | Izvorul |
| 12.V.1361 | Iacobino di Castiglione din Genova | Teodor Agalo din Constanti- nopol | 17 sommi 10,5 sanguis | <i>„vegetes vini gregeschi viginti que sunt in volta sive magaseno Nichisoro” (sic) <din Chilia></i> | | | | <i>Ibidem</i> , nr. 94 |

NOTE

* Studiu care se încadrează tematicii Conferinței Comisiei Internaționale de Istorie Maritimă : *The maritime transport of foodstuffs*, care va avea loc cu ocazia celui de al XVII-lea Congres Internațional de Științe Iсторие (Madrid, 1990) („Newsletter of the Maritime History Group”, vol. II, № 2, September 1988, p. 32).

¹ Gh. I. Brătianu, *Marea Neagră. De la origini pînă la cucerirea otomană*, vol. II, București, 1988 ; M. Balard, *La Romanie génoise (XII^e—début du XIV^e siècle)*, Genova, Roma, 1978 ; G. Pistarino, *I Gin dell'Oltremare*, Genova, 1988 ; *Colocviul româno-italian : „Genovezii la Marea Neagră în secolele XIII—XIV”*, *Colloquio romeno-italiano „I Genovesi nel Mar Nero durante i secoli XIII e XIV”*, București, 1977 ; R. Manolescu, *Le commerce sur le littoral ouest de la mer Noire (à partir du milieu du XIII^e siècle jusqu'au milieu du XVI^e siècle)*, in *Etudes d'histoire maritime présentées au XIII^e Congrès International des Sciences Historiques par la Commission Internationale d'Histoire Maritime...*, Moscou, 16—23 august 1970 Paris, 1970, p. 237—278 ; Idem, *Les villes portuaires roumaines au Moyen Age (milieu du XIV^e—milieu du XVI^e siècle)*, in *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege*, V, Stuttgart, 1981, p. 47—63.

² G. I. Brătianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă*, Bucarest, 1935 ; P. Diaconu, *Despre localizarea Vicinei*, in „Pontica”, 1970, p. 275—295 ; Idem, *Iarăși despre localizarea Vicinei*, in „Revista de istorie”, 1981, nr. 12, p. 2311—2316.

³ S. Papacostea, *De Vicina à Kilia. Byzantins et Génois aux bouches du Danube au XIV^e siècle*, in „Revue des études sud-est européennes”, 1978, nr. 1, p. 65—79.

⁴ O. Iliescu, *Chilia în veacul al XV-lea*, in *Omagiu acad. prof. Ștefan Pascu*, Cluj, 1974, p. 284—291.

⁵ S. Papacostea, *La fin de la domination génoise à Licostomo*, in „Anuarul Institutului de istorie și arheologie A. D. Xenopol”, 1985, p. 29—42 ; O. Iliescu, *Localizarea vechiului Licostomo*, in „Studii. Revistă de istorie”, 1972, nr. 3, p. 435—462.

⁶ M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 599—641.

⁷ Monedă bizantină de aur, reală iar apoi de calcul, avind o greutate teoretică variind între 4,42 și 4,48 gr și impărtită în 24 carate (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 643—672 ; O. Iliescu, *L'hyperper byzantin au Bas-Danube du XI^e au XV^e siècle*, in „Revue des études sud-est européennes”, 1969, nr. 1, p. 109—119 ; Idem, „Perperi auri ad sagium Venetorum”, în „Studii și materiale de istorie medie”, vol. VIII, 1975, p. 211—217).

⁸ G. I. Brătianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă*, p. 47—48 ; M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 114, 850, nr. 2. Cifra calculată de G. I. Brătianu (3 241 hiperperi, 18 1/2 carate) a fost recalculată de M. Balard (3 421 hiperperi) și adoptată în studiul de față.

⁹ *Cantararium*, unitate ponderală având 47,650 kg (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 897) sau 47,513 kg (E. Schilbach, *Byzantinische Metrologie*, München, 1970, p. 187—189) ; am adoptat varianța calculată de M. Balard.

¹⁰ *Rotulus*, unitate ponderală reprezentind 1/100 dintr-un *cantararium*, deci 476,500 gr (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 897) sau 475,130 gr (E. Schilbach, op. cit., p. 187—189) ; am adoptat varianța calculată de M. Balard.

¹¹ G. I. Brătianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă*, p. 174.

¹² M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 736 ; pentru echivalarea monedei genoveze cu hiperperul bizantin, vezi raportul monetar din 128^a : 1 hiperper = 11 solidi (*ibidem*, p. 652).

¹³ Aspri emisi de Berke-Han (1257—1267), conținând 1,824 gr de argint (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 659).

¹⁴ G. I. Brătianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă*, p. 176—177 (cu data de 8 mai) ; M. Balard, *Gênes et l'Outre-mer. I. Les actes de Caffa du notaire Lamberto di Sambuceto, 1289—1290*, Paris, 1973, nr. 569 (cu data de 28 mai).

¹⁵ M. Balard, *Los actes de Caffa*, nr. 885.

¹⁶ G. I. Brătianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă*, p. 56—57.

¹⁷ Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, edited by Allan Evans, Cambridge, Massachusetts, 1936 (reeditare New York, 1970), p. 42.

¹⁸ Prin Zagora se înțelegea nu numai Bulgaria nord-estică, ci și zona centrală a Dobrogei, indicată prin numele de *Sagora* în fragmentul privind regiunea Dunării de Jos din harta de la mijlocul secolului al XVI-lea reproducă pe coperta primului volum al lucrării lui Gh. I. Brătianu, *Marea Neagră*, București, 1988.

¹⁹ Identificabilă cu Vicina (G. I. Brătianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Albă*, p. 74).

²⁰ Thomas George Martin, *Diplomatarium veneto-levantinum*, tom. II, Veneția, 1889, (reeditare New York, 1965), p. 58.

²¹ Actele din perioada 27 noiembrie 1360—12 mai 1361 au fost editate de G. Pistarino, *Nolai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chilia da Antonio di Ponzò (1360—1361)*, Genova, 1971, 240 p., iar cele din perioada 11 august—30 octombrie 1360, descoperite ulterior, de M. Balard, *Gênes et l'Outre-mer*, tom II: *Actes de Kilia du notaire Antonio di Ponzò, 1360*, Paris, 1980, 216 p.

²² Din cele 211 acte din 1360—1361 păstrate în cartularul lui Antonio di Ponzò, 119 se referă la probleme maritime (G. Pistarino, *I Gin dell'Oltremare*, p. 113).

²³ Unitate ponderală și de calcul de origine orientală (în limba arabă *suum*, în limba latină *summus*, în limba italiană *sommo*), folosită de tătari și italieni în zona ponto-danubiană sub forma unor lingouri de argint cintărind la Caffa 213,371 gr (E. Schilbach, *op. cit.*, p. 194—197) sau 218,911 gr (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 659). În tezaurul monetar descoperit în localitatea Mihail Kogâlniceanu (jud. Tulcea) în 1962—1963, împreună cu monede din perioada de după 1325—1327, se găsesc și bare de argint (sommii) cu o greutate medie de 198 gr (O. Iliescu, *La monnaie génoise dans les pays roumains aux XIII^e—XV^e siècles*, în *Colocviul româno-italian „Genovezii la Marea Neagră în secolele XIII—XV”*, p. 161, 165 și pl. II, 4). Am acțipat echivalența dată de O. Iliescu.

²⁴ Potrivit contractului de închiriere nautică din 3 septembrie 1360, 1 *sommo* este echivalent cu 12 hiperperi (M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 30). Pentru echivalența hiperper-sommo din anii 1358—1386, vezi idem, *La Romanie génoise*, p. 663. În contractele notariale din 1360—1361 este vorba probabil de hiperperul emis după 1355 de Ioan al V-lea Paleologul, care cintărește 1,88 gr (O. Iliescu, *Perperi auri ad sagium venetorum*, p. 212, n. 8, 13), raportul 1 sommo de argint (c. 198 gr) = 12 hiperperi de aur (1,88 gr × 12) corespunzând, în mare, cu raportul aur-argint de 1 : 10,56 din 1365 (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 650).

²⁵ O. Iliescu, *Notes sur l'apport roumain au ravitaillage de Byzance d'après une source inédite du XIV^e siècle*, în *Nouvelles études d'histoire*, III, Bucarest, 1965, p. 105—116.

²⁶ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 114.

²⁷ Vezi Anexele 1—4.

²⁸ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 97.

²⁹ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 41.

³⁰ Mențiunea „Bruschaviza in territorio Pendavogni” dintr-un act din 5 aprilie 1361 (G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 33) arată că „Pendavognum” reprezintă latinizarea-italienizarea topicului grec Πέντα Βουνά (Cinci coline), sens transmis ulterior topicului turc, cu același înțeles, Beștepe, zonă în care a fost localizată Broscavița (S. Baraschi, *Isoare scrise privind așezările dobrogene de pe malul Dunării în secolele XI—XIV*, în „Revista de istorie”, 1981, nr. 2, p. 343). „Bruschaviza”, „Bruschaviza” se referă la o așezare sau la un topic Broscavița, a cărei denumire, explicabilă prin situația într-o zonă apropiată Deltei și derivată din cuvântul latin popular *brosca* (broască), atestă existența și în nordul Dobrogei, la mijlocul secolului al XIV-lea, a unei populații românești.

³¹ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 10, 11, 33.

³² M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 30; G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 31, 47.

³³ Thomas George Martin, *op. cit.*, tom. II, p. 58.

³⁴ *modio_s*, *modium*, unitate de capacitate pentru materii uscate (de regulă cereale), folosită în Imperiul bizantin și în centrele comerciale de la Dunărea de Jos și din Marea Neagră, având diferențe regionale: modiul de Constantinopol = 307,512 l sau 239,820 kg, modiul de Pera = 325,555 l sau 253,890 kg, modiul de Licostomo = 247,300 kg (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 898); modiul de Constantinopol = 307,512 l, modiul de Pera = 327,500 l (E. Schilbach, *op. cit.*, p. 123). Am adoptat variantele calculate de M. Balard. Pentru modiile folosite la Chilia a căror denumire nu era urmată de o localizare, se avea în vedere probabil modul de Constantinopol, despre care un act notarial din 19 septembrie 1360 precizează „ad modium Constantinopoli consuetum in Chilia” (M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 75).

³⁵ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 47, 53.

³⁶ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 4.

³⁷ M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 533—598; Laura Balletto, *Genova. Mediterraneo. Mar Nero (secc. XIII—XV)*, Genova, 1976, p. 144—157.

³⁸ Vezi Anexa nr. 1.

³⁹ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 13.

⁴⁰ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 26.

⁴¹ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 30.

⁴² Vezi n. 34.

⁴³ Act notarial din 5 aprilie 1361 (G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 32).

⁴⁴ Vezi Anexa nr. 1.

- ⁴⁵ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 13.
- ⁴⁶ *Ibidem*, nr. 13.
- ⁴⁷ *Ibidem*, nr. 78.
- ⁴⁸ *Ibidem*, nr. 13, 78, 81; G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 17.
- ⁴⁹ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 37.
- ⁵⁰ M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 572—576.
- ⁵¹ Idem, *Actes de Kilia*, nr. 63.
- ⁵² *Ibidem*, p. 68; G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, p. 33, 109, 110, 112, 122, 123, 132, 137, 154, 159, 174 etc.
- ⁵³ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, p. 62.
- ⁵⁴ *Ibidem*, nr. 62, 63.
- ⁵⁵ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 78.
- ⁵⁶ Vezi p. 552—523.
- ⁵⁷ Vezi n. 34.
- ⁵⁸ Vezi Anexa nr. 1 și *Harta centrelor de achiziționare a grinelor de comercianții genovezi în secolele XIV—XV*, în Gh. I. Brătianu, *Marea Neagră*, vol. II, p. 235.
- ⁵⁹ O. Iliescu, *Notes sur l'apport roumain au ravitaillement de Byzance*, p. 105, 111.
- ⁶⁰ M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 149, 749—751.
- ⁶¹ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 30, 75.
- ⁶² *Ibidem*, nr. 13, 30; G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 17, 32, 62.
- ⁶³ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 30.
- ⁶⁴ O mină : 105,700 l sau 82,434 kg (Idem, *La Romanie génoise*, p. 897).
- ⁶⁵ *Ibidem*, p. 765.
- ⁶⁶ *Ibidem*, p. 897—898, 652—655 : vezi și n. 7, 34.
- ⁶⁷ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 52; idem, *I Gin dell'Oltremare*, p. 318.
- ⁶⁸ Micră și ceară de „Zagora” nu par a proveni din Bulgaria nord-estică, de unde era o distanță prea mare pînă la Chilia, ci din centrul și nordul Dobrogei (vezi n. 18 și R. St. Ciobanu, *Aspecte ale civilizației portuale din Dobrogea la sfîrșitul secolului al XIII-lea și în secolul al XIV-lea*, în „Pontica”, III, 1970, p. 317, n. 25).
- ⁶⁹ Vezi Anexa nr. 2.
- ⁷⁰ Vezi p. 546.
- ⁷¹ M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 736.
- ⁷² *Ibidem*, p. 736 ; o livră avea 20 solidi.
- ⁷³ În anii 1381—1382, 7 livre, 2 solidi și 6 dinari erau echivalați cu 12 hiperperi și 12 carate (*Ibidem*, p. 663).
- ⁷⁴ *Ibidem*, p. 736.
- ⁷⁵ Echivalarea monedă genoveză—hiperper s-a făcut în funcție de raportul monetar din 1381—82 (vezi n. 73).
- ⁷⁶ Illice (Lericci), asezare la gura Niprului (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 161—162).
- ⁷⁷ Dacă se consideră că modul de Chilia pentru sare avea, ca și cel pentru grâu, 3 mine și că o mină pentru sare avea la Genova 120—130 kg (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 897), înseamnă că un modiu de sare cintărea 360—390 kg.
- ⁷⁸ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 76, 77.
- ⁷⁹ *Călători străini despre ţările române*, vol. I, București, 1968, p. 16.
- ⁸⁰ M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 834—847.
- ⁸¹ Vezi Anexa nr. 4.
- ⁸² μέτρον, mitra, unitate de capacitate pentru lichide, avînd 10,250 l (E. Schilbach, op. cit., p. 122).
- ⁸³ Monedă de argint, conținind în 1374—1375 1,570 gr argint fin (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 661).
- ⁸⁴ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 81.
- ⁸⁵ *Ibidem*, nr. 107, 108.
- ⁸⁶ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 23.
- ⁸⁷ M. Balard, *Actes de Kilia*, nr. 51 ; G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 60.
- ⁸⁸ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 94.
- ⁸⁹ G. Balbi, S. Raiteri, *Notai genovesi în Oltremare. Atti rogati a Caffa e a Licostomo (sec. XIV)*, Genova, 1973, nr. 8.
- ⁹⁰ *Ibidem*, nr. 3.
- ⁹¹ Vezi Anexele nr. 1, 3, 4.
- ⁹² *Documenta Romaniae Historica. A. Moldova*, vol. II, București, 1976, nr. 134, 164, 174.
- ⁹³ *Călători străini despre ţările române*, vol. I, p. 44.

- ⁹⁴ R. Manolescu (coordonator), *Orașul medieval. Culegere de texte*, București, 1976, p. 176 (text îngrijit de M. Guboglu).
- ⁹⁵ *Ibidem*, p. 176 (text îngrijit de M. Guboglu).
- ⁹⁶ Hurmuzaki, *Documente privind istoria românilor*, vol. II, partea 2, București, 1891, p. 217.
- ⁹⁷ Nume prin care în izvoarele străine din secolul al XV-lea erau indicate atât Țara Românească cât și Moldova, în citatele menționate referirea făcându-se la Moldova.
- ⁹⁸ Joannis Dlugossi, *Historiae Polonicae*, tom. XIV, Cracovia, 1878, p. 630.
- ⁹⁹ *Călători străini despre țările române*, vol. I, p. 83.
- ¹⁰⁰ N. Bănescu, *Maurocastron, Mo(n)castru, Cetatea Albă*, în „Academia Română. Mem. Sect. Ist.”, seria III, tom. XXII, mem. 6, p. 167–168, 174–175.
- ¹⁰¹ Vezi p. 556.
- ¹⁰² Vezi p. 556.
- ¹⁰³ Reprodusă în *Călători străini despre țările române*, vol. I, p. 134 (dar indicată drept galeră).
- ¹⁰⁴ N. Bănescu, *Vechi legături ale țării noastre cu genovezii*, în *Închinare lui Nicolae Iorga...*, Cluj, 1931, p. 32–38.
- ¹⁰⁵ Adică domnul Moldovei, în a cărui țară se afla Cetatea Albă.
- ¹⁰⁶ A. Vigna, *Codice diplomatico delle colonie Taurilicuri*, Genova, tom. I, 1868, p. 815, tom. II, 1871, p. 867.
- ¹⁰⁷ *Ibidem*, tom. I, p. 114–115.
- ¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 303–305, 368–369.
- ¹⁰⁹ N. Iorga, *Acte și fragmente cu privire la istoria românilor*, tom. III, București, 1897, p. 36.
- ¹¹⁰ A. Vigna, *op. cit.*, tom. III, 1879, p. 121.
- ¹¹¹ Cazimir al IV-lea (1447–1492).
- ¹¹² P. P. Panaitescu, *La route de la Pologne à la Mer Noire au Moyen Age*, în „Revista istorică română”, III, 1933, p. 186.
- ¹¹³ R. Manolescu (coordonator), *Orașul medieval*, p. 179, 180, 182 (texte îngrijite de M. Guboglu).
- ¹¹⁴ *Ibidem*, p. 178–179 (text îngrijit de M. Guboglu).

LE COMMERCE ET LE TRANSPORT DES PRODUITS DE L'ÉCONOMIE AGRAIRE AU BAS-DANUBE ET DANS LE BASSIN PONTIQUE AUX XIII^e–XV^e SIÈCLES

Résumé

Intégré au thème *The maritime transport of foodstuffs*, établi par la Conférence de la Commission Internationale d'Histoire Maritime, qui aura lieu à l'occasion du XVII^e Congrès International des Sciences Historiques au cours de cette année, l'étude traite du commerce et du transport nautique de céréales, miel, cire, sel et vin effectués dans les ports roumains du Bas-Danube et de la mer Noire : Vicina, Kilia, Licostomo et Cetatea-Albă depuis la fin du XIII^e siècle jusqu'à la fin du XV^e. Le commerce et le transport nautique de céréales, attestés dans les documents, qui atteignent une quantité de 904 tonnes, étaient les plus importants et reflètent le fait que dans la seconde moitié du XIV^e siècle et au cours du siècle suivant la région du Bas-Danube était une zone de production, collectage et exportation de céréales vers les villes pontiques, notamment Pétra et Kaffa, et méditerranéennes, y compris Gênes.

Dans les annexes concernant l'activité déployée à Kilia en 1360–1361, on mentionne les transactions et le transport nautique de céréales, sel et vin, effectué par 30 navires (28 pour céréales, 1 pour vin et 1 pour sel) et le commerce avec du miel et de la cire.

RESTAURATIA HOARDEI DE AUR SI TRATATELE TATARO-GENOVEZE DIN ANII 1380—1387

VIRGIL CIOCÂLTAN

În mai bine de un veac și jumătate de cînd au început să-și facă intrarea în istoriografie, tratatele tătaro-genoveze din intervalul 1380—1387¹ au făcut obiectul investigațiilor unui impresionant șir de specialiști care le-au abordat cu metode și din unghiuri cît se poate de variate. Dincolo de diversitatea interpretărilor de amănunt, concluziile majore ale primelor interpretări au rămas însă pînă astăzi neschimbate: acordurile amintite au fost și sunt înțelese, pe de o parte, ca momente de răscrucă în evoluția raporturilor tătarilor cu genovezii, iar, pe de alta, ca veritabile capitulări ale hanului Toktamîs față de coloniștii din Caffa². Înind de domeniul evidenței, aceste încheieri nu pot fi, desigur, contestate.

Tot atât de transparentă pentru istorici a fost atitudinea negociatorilor genovezi care au revendicat — și au obținut — recunoașterea autonomiei Caffei și dreptul de stăpinire a unor localități de pe țărmul Crimeii. Exegeții tratatelor din 1380—1387 au dezvăluit, de asemenea, motivația complexă cu geneză îndelungată a acestor revendicări. În opinia specialiștilor, dobîndirea autonomiei Caffei a constituit pentru genovezi decenii de-a rîndul un obiectiv prioritar de care a depins hotărîtor soarta ambicioșului program al Republicii ligure care viza instituirea monopolului comercial pe țărmul nordic al Mării Negre.

Concepția încă din a doua jumătate a secolului XIII cu scopul primordial de a anihila concurența negustorilor venețieni, politica comercială a Genovei a tins de la origini să concentreze întregul trafic comercial din regiune la Caffa. Impunîndu-se treptat ca pivot al acestui sistem monopolist, cetatea portuară din Crimeea și-a descoperit, odată cu impreuosa ei dezvoltare, veleitățile de emancipare de sub autoritatea tătară —, o năzuință care a întîmpinat, firește, opoziția hotărîtă a hanilor din Sarai. Încercările tătarilor din prima jumătate a secolului XIV de a disloca acest sistem de îngrădiri, fie prin încurajarea instalării venețienilor pe litoralul nord-pontic, fie prin asalturi devastatoare ale Caffei n-au fost însă capabile să fringă voința coloniștilor genovezi și să-i abată de la țelurile politicii lor comerciale. Dimpotrivă, în 1344, în plin război cu tătarii, ei au avut pentru prima oară îndrăzneala să lanseze suprema sfidare hanului Djanibek proclamînd suveranitatea genoveză la Caffa, o sfidare pe care tătarii n-au fost în măsură să o răzbune cu puterea armelor. Pacea consecutivă încheiată în 1347, considerată de contemporani chiar ca „incertă și nesigură”, a lăsat chestiunea stăpinirii Caffei în suspensie, fapt care a otrăvit constant pînă în toamna anului 1380 relațiile tătaro-genoveze, marcate, în absența unui cadru legal, de abuzuri și brutalitate

¹ „Revista istorică”, tom I, nr. 6, p. 571—595, 1990

reciproce. Între cele mai cunoscute evenimente ale acestei perioade tulburi se numără înstăpinirea genovezilor la Soldaia în 1365, de unde au fost alungați la o dată incertă, după cîțiva ani, de emirul tătar Mamai ³.

Este neîndoilenic că episoadele de mai sus reprezintă puncte de reper ale preistoriei tratatelor din 1380—1387, evidențiate ca atare de istorici. Aceștia au constatat că între proclamarea unilaterală a autonomiei Caffei (1344) și recunoașterea acestei pretenții de către hanul Toktamîș prin pomenitele acorduri, raporturile tătaro-genoveze au evoluat pe fundalul declinului constant al Hoardei de Aur. Tratatele însese n-au însemnat, în consecință, decît deznodămîntul fatal al acestei lungi înclestări care a consacrat, pe de o parte, forța și triumful Genovei, iar pe de alta slăbiciunea și înfrîngerea tătarilor ⁴. Unul dintre cei mai reputați specialiști ai problemei, Michel Balard, conchidea, astfel, pe cît de sintetic pe atît de logic: „Slăbiciunea hoardei a avut drept contrapartidă autonomia Caffei” ⁵. Cu alte cuvinte, Toktamîș a fost constrîns să abandoneze linia intransigentă a hanilor de dinaintea sa și să admită formal înstrăinarea marelui centru comercial și a altor localități din patrimoniul ulusului Djuci din cauza slăbiciunii extreme, fără precedent, a statului pe care îl conducea.

O privire oricît de superficială asupra istoriei decăderii Hoardei de Aur în a doua jumătate a secolului XIV evidențiază însă o stare de lucruri care pune din capul locului sub semnul întrebării justițea acestei concluzii aparent atît de logice. Rîndurile ce urmează își propun să reexamineze din perspectivă tătară problema acordurilor din 1380—1387. În acest scop, am socotit necesar să prezintăm întii trăsăturile definitorii ale situației generale a Hoardei de Aur din primii ani ai domniei hanului Toktamâș în raport cu involuția ei de pină atunci, apoi să încadrăm fiecare acord în contextul politic care l-a generat nemijlocit.

★

Domnia hanului Özbek (1312—1342) a fost apreciată de contemporanii săi ca perioadă de apogeu a puterii Hoardei de Aur, un verdict pe care istoricii de mai tîrziu nu l-au contestat.

Stabilitatea internă, de lungă durată, bazată pe exercițiul eficace al puterii centrale de la gurile Dunării pînă la cursul inferior al fluviului Sîr Daria din Asia Centrală, a asigurat condiții prielnice dezvoltării economiei ulusului Djuci ⁶.

Imensele bogății ale vîstieriei din Sarai, provenite din exploatarea resurselor hoardei și ale țărilor vasale, au constituit temeiul solid al puterii lui Özbek. Domnia a putut în consecință imbrăca o formă pur autocrată în cea mai bună tradiție de guvernămînt mongolă. Manifestările ei în plan extern au corespuns întocmai ideologiei genghizhanide de dominație universală. Hanul de pe Volga nu numai că nu contenea să reafirme în fața vizitatorilor străini drepturile sale legitime de stăpîn al lumii ⁷, dar spre sfîrșitul glorioasei sale vieți croia chiar proiecte credibile de transpunere a lor în faptă. Întregul front de la Baltică la Mediterană a trăit în această vreme sub teroarea invaziei călăreților din stepă. Oamenii Ordinului teuton semnalau, astfel, în 1340 curie papale primejdia unui atac imminent în Prusia, Curlanda și Livonia pe care hanul se părea că intenționează să le anexeze ⁸. Îngrijorarea acestora era sporită de

recentele incursiuni tătare în Polonia, care au stîrnit spaimă și în regatul ungar⁹. Nici flancul sudic nu a fost cruceștat: o scrisoare expediată în 1341 din anturajul imediat al hanului a stîrnit o adevărată panică în Bizanț, întrucât anunța o năvală de mari proporții a tătarilor, care, înzestrăți cu mașini de război, vor asalta în valuri succesive de cîte 60 000 de oameni Constantinopolul, pînă vor zdrobi rezistența asediătorilor¹⁰.

Primejdia nu plana însă numai asupra statelor europene. Continuind o veche direcție a politicii externe a Hoardei de Aur, Özbek spera să încorporeze în sfîrșit, după nenumăratele eșecuri ale precursorilor săi, Azerbaidjanul, în care scop storcea în 1338 resursele ulusului său și ale țărilor satelite¹¹.

Deși moartea l-a împiedicat să supună la probe practice forța care anima aceste proiecte terifiante¹², certificate concrete ale puterii sale nu lipsesc. Caracteristică înainte de toate a fost atitudinea de totală obediенță a lumii ruse față de hanul din Sarai: o rezistență cît de cît organizată împotriva dominației și exploatarii tătare nu este semnalată în timpul domniei lui Özbek¹³. Semnificativ în această privință este și faptul că genovezii din Crimeea au fost nevoiți să asiste nepuțincioși la așezarea rivalilor lor venetieni la Tana, grație privilegiului acordat de același han în 1333¹⁴. Oricit de dureros au resimțit această decizie care le periclită interesele comerciale, o rebeliune a coloniștilor Caffei împotriva capului împărăției era însă de neimaginat.

Prestigiul Hoardei de Aur și al stăpinului ei era recunoscut la mari depărtări: Özbek se bucura de aceeași trecere la împăratul, acum nominal, al tuturor mongolilor, care rezida în Beijing¹⁵, ca și la sultanul din Cairo, cu care se incuscrise¹⁶.

Integratoră în perspectivă cronologică largă, domnia lui Özbek se detașează în raport cu cele ale precursorilor și, mai ales, ale urmașilor săi ca perioadă de maximă afirmare a puterii ulusului Djuci¹⁷. Atâtă timp cît a condus-o, Hoarda de Aur a beneficiat de poziția de stat dominant în Europa răsăriteană, poziție care a înrîurit, într-un fel sau altul, sistemul de relații interstatale pe o arie încă mult mai vastă. Dincolo de eșecuri și neîmpliniri, este mai presus de îndoială că hoarda lui Özbek a fost și s-a comportat ca o mare putere.

Pierderea acestui statut, petrecută în cursul domniei succesorului său, Djanibek (1342–1357), a constituit cea dintîi etapă a decăderii Hoardei de Aur. Caracteristica de căpătii a acestei faze a constat în pierderea inițiativei politice de largă respirație și în fixarea atenției spre vecinii din apus și de pe coasta Mării Negre care au început să conteste cu tot mai mult succes după moartea lui Özbek autoritatea tătară în spații din ce în ce mai întinse¹⁸. Este de remarcat că semnele involuției Hoardei de Aur în intervalul amintit s-a manifestat aproape exclusiv în plan extern, spre deosebire de perioada următoare, marcată primordial de descompunerea puterii centrale.

Refluxul propriu-zis al Hoardei de Aur a început în apus și a fost rezultatul ofensivei victorioase, declanșată de puterile asociate ale regatelor ungar, polon și a Țării Românești, întii în Halici, apoi în teritoriul viitoarei Moldove.

Peste un deceniu (1340–1354) de lupte mereu reluate, întrerupte doar de tratative dificile și armistiții fragile, a consemnat în final izbînda

statelor catolice, a Poloniei în primul rînd, în Rutenia. Deși achizițiile teritoriale ale coroanei polone în acest cnezat au fost recunoscute de Djanibek doar contra plății unui tribut¹⁹, această soluție nu putea ascunde gravitatea faptului în sine: hoarda tătarilor nordici era pentru prima dată silită să bată în retragere sub presiunea unei puteri străine, ceea ce crea un precedent periculos, dezvelind limite ale puterii tătare greu de anticipat cu cîțiva ani în urmă.

Avansul statelor creștine aliate s-a desfășurat și în spațiul Moldovei istorice de mai tîrziu. Dacă în vremea lui Özbek inițiativa în confruntările cu regatul ungar a aparținut precumpărător Hoardei de Aur, în timpul domniei urmașului său, Djanibek, ea a trecut definitiv de partea lui Ludovic de Anjou și a aliaților săi, români din Țara Românească și din Maramureș, al căror aport la eliberarea teritoriilor est-carpatice de sub controlul hoardei tătare a fost hotărîtor. Întemeierea Moldovei, întîi ca marcă de frontieră, apoi ca stat de sine stătător, a constituit rezultatul cel mai însemnat și mai durabil al acestei înfruntări²⁰.

Evoluțiile păgubitoare pentru Hoarda de Aur în părțile ei vestice s-au îngemănat cu un proces paralel pe litoralul nordic al Mării Negre unde genovezii din Caffa și-au proclamat și și-au apărât cu arma în mînă între 1343–1347 neatîrnarea față de imperiul lui Djanibek²¹. Acest act este cu atît mai însemnat cu cît a produs cea dintîi bresă în perimetru de stăpînire directă a hoardei, bresă care nu numai că nu a mai putut fi lichidată, dar a format adevăratul cap de pod al viitoarelor cuceriri genoveze pe țărmul nord-pontic.

Concomitent cu îngustarea ariei de dominație și a celei de hegemonie a Hoardei de Aur a avut loc și o reducere drastică a orizontului politicii ei externe. Angrenat încă în timpul lui Özbek în desfășurări politice „mondiale”, ulusul Djuci a pierdut în vremea succesorului său capacitatea de a fi un factor de inițiativă la acest nivel. Din agenda diplomatică a Saraiului au dispărut sau au devenit simple exerciții de curtoazie nu numai relațiile cu țări îndepărtate ca Egiptul și China, ci și cele cu statele balcanice, unde influența politicii tătare fusese pînă de curind extrem de puternică.

Toate aceste manifestări reunite semnifică indubitabil declasarea Hoardei de Aur în anii de domnie ai hanului Djanibek de la rangul de mare putere la acela de putere regională — prima etapă a inexorabilului ei declin.

Deosebirea fundamentală a celor aproximativ două decenii care au urmat începînd cu Berdibek (1358–1362), fiul lui Djanibek, față de întregul curs de pînă atunci al istoriei Hoardei de Aur constă în prăbușirea puterii centrale. Cu toate că tendințele centrifuge în lumea tătară n-au constituit o nouitate²², hanii de pe Volga au reușit pînă la Berdibek să le domine, dar nu să le e tirpe. Forțele mereu comprimate au continuat să erodeze lent coloana vertebrală a statului — autoritatea absolută a hanului în structura oricărui stat de tip genghizhanid — pînă cînd ea s-a frînt și a descătușat energiile îndelung stocate. Anatolia și războaiile civile au devenit, începînd cu 1361, timp de două decenii realitatea curentă în lumea tătarilor din stepa kipceakă. Relevantă pentru studiul de descompunere a ulusului Djuci este înainte de toate cadența succesiunii diversilor hani și pretendenți recunoscuți în fieuri mai mult sau mai

puțin întinse : în decurs de douăzeci de ani, între 1360 și 1380, sînt menționați în cronică ca și pe fețele proprietelor lor monede, douăzeci și cinci de astfel de personaje fără relief politic²³. Oraile perioadei sunt în aceste condiții, lesne de închipuit.

Înscăunarea lui Hîzir la Sarai în 1361 a fost o premieră din punct de vedere dinastic²⁴ : provenit dintre oghlanii²⁵ Hoardei Albe, el a întrerupt șirul hanilor din familia care îi dăduse pînă atunci pe conducătorii statului de la Batu și Berke încocace. Mai importantă decît aspectul genealogic al cazului a fost realitatea adincă pe care o exprima : Hîzir a inaugurat prevalența Hoardei Albe asupra Hoardei de Aur²⁶, adică a foștilor vasali din răsărit asupra ulusului dominant de pe Volga, un fenomen care va însoțî pînă la sfîrșit istoria statului mongol din Kîpceak. Preponderența acestei arii laterale asupra regiunii centrale, lovită de o acută vacuitate a puterii, a fost unul dintre simptomele cele mai caracteristice ale decadenței Hoardei de Aur.

Înscăunarea uzurpatorilor în capitala de pe malul stîng al Volgăi, la Sarai, a stîrnit, firește, reacția partidei legitimiste care s-a retransat în jurul destoinicului emir Mamai. Acesta a guvernat cu abilitate și energie remarcabile prin intermediul hanilor Avdula (Abdallah) pînă în 1370, iar apoi în numele lui Bulak²⁷. Linia despărțitoare a celor două tabere, a Hoardei Albastre și a Hoardei Albe deci, frămîntate fiecare de propriile lor lupte intestine²⁸, s-a fixat pe Volga, cele două mari orașe de pe cursul inferior al fluviului, Saraiul și Astrahanul, schimbîndu-și în mai multe rînduri stăpinii²⁹.

Constrînși să abandoneze în favoarea rubedenilor din Asia Centrală jumătatea răsăriteană a ulusului Djuci, tătariei lui Mamai din stepele aflate la apus de Volga și din Crimeea au pierdut în bună măsură baza de putere care le îngăduise pînă atunci să-și impună supremăția față de numeroșii lor vecini din nord, lituanieni și ruși. Dincolo de diferențele specifice ale fiecărui caz în parte, determinările adînci ale noilor relații din perioada 1360—1380 au fost aceleași, anume schimbarea echilibrului de forțe : în timp ce în hoardă puterea se dispeșa și, ca atare, scădea ea parcurgea un proces cu sens contrar, mai accelerat în Lituania, mai lent în lumea rusă, apăsată încă de „jugul mongol”. Indiciile cît se poate de concludente pentru evoluția raporturilor tătaro-lituaniene, respectiv tătaro-ruse în perioada războaielor civile din hoardă, sunt furnizate de victoriile categorice dobîndite de lituanieni la Sinie Vody în 1362 sau 1363 și de ruși la Kulikovo în 1380.

Oricit de nesigure, datele cronicilor referitoare la bătălia de la Sinie Vody lasă să se întrevadă un fapt de netăgăduit : oastea marelui cneaz al Lituaniei, Olgierd, nu a întîmpinat în cîmp deschis decît rezistența modestă a unor contingente locale, conduse de trei principi tătari, doavadă limpede a gradului înaintat de destrîmarea hoardei îndată după prăbușirea puterii centrale³⁰. Încorporarea consecutivă a Podoliei nu a făcut decît să stimuleze apetitul expansiv al Lituaniei în detrimentul Hoardei de Aur : după 1365 tătarii au asistat fără opozitie la cuprinderea Chievului și a unei bune părți a Ucrainei în granițele marelui cnezat³¹. Incapacitatea de a reacționa la o amputare teritorială atât de vastă a fost totală : izvoarele medievale, sensibile la zăngănitul armelor, nici n-au înregistrat acest însemnat, dar pașnic transfer de suveranitate. Tătarii s-au mani-

festat la fel de lipsiți de vlagă și față de genovezi care au luat în stăpinire Soldaia în 1365 fără să întîmpine nici cea mai mică opoziție din partea stăpinilor ei de drept³². Nu este de mirare că aceste evenimente au fost percepute în 1366 de o minte avizată ca cea a bizantinului Demetrios Kydones ca semne indubitate ale decăderii puterii tătare³³.

O evaluare asemănătoare a situației din hoardă a stat probabil și la originea programului politic al marelui cneaz al Moscovei, Dimitrie Ivanovici (1362 – 1389), sufletul mișcării de unificare a cnezatelor rusești și al insurgenței antimongole, laturi care s-au întrepătruns pînă la contopire în cadrul unui remarcabil efort de emancipare națională³⁴. Intentiile moscovitilor n-au scăpat, firește, diverselor căpetenii tătare care și-au întărit incursiunile în teritoriile rusești, cu scopul de a stopa pericolosa evoluție și de a înbăuși spiritul de revoltă tot mai amenințător al principaliilor vasali. Repetatele eșecuri ale acestor întreprinderi militare l-au determinat și pe „mirul Mamai să inițieze o campanie în toată regula pentru a smulge răul din rădăcini. Înfringerea pe care a suferit-o în 1378 pe rîul Voja nu a făcut însă decît să dea întreaga măsură a forței adversarului său din Kremlin³⁵.

Următorii doi ani au fost consacrați în ambele tabere pregătirii inevitabilei revanșe. Pe lîngă mobilizarea tuturor resurselor de care dispunea³⁶, Mamai „a tocmit cu plată friazi, cerchezi, iași și pe alții în afară de aceștia”³⁷ și a obținut promisiunea de sprijin a marelui cneaz al Lituaniei, Iagielo, a cărui rivalitate cu Dimitrie Ivanovici era notorie³⁸. Cu toată defecțiunea lui Oleg, cneazul Riazanului, care a aderat la alianța tătaro-lituaniană, sub stindardul Moscovei a luptat o mare oaste națională, strînsă din toate jinuturile rusești³⁹.

Înfruntarea decisivă a avut loc lîngă Don, pe cîmpia de la Kulikovo, la 8 septembrie 1380. Disputată extrem de aprig, victoria a revenit, după pierderi masive de o parte și de cealaltă, rușilor, conduși cu o bravură exemplară de marele cneaz, Dimitrie Ivanovici, pe care posteriora l-a numit „Donskoi” în amintirea fluviului lîngă care s-a acoperit de glorie⁴⁰.

Răsunetul acestei biruințe a fost uriaș, însemnatatea ei fiind apoi mereu subliniată de istorici : pentru prima dată fusese învinsă o armată tătară atât de numeroasă, puterea hoardei nu mai era de neînvins. Cu toate vicisitudinile prin care avea să mai treacă poporul rus pînă la eliberarea sa finală, linia directoare a evoluției sale a rămas cea trasată de marele cneaz al Moscovei, săncționată ca atare de victoria de la Kulikovo. Bătălia din 1380 a fixat totodată punctul cel mai de jos atins de Hoarda de Aur în nestăvilita sa decădere de pînă atunci⁴¹.



Procedind îndeaproape perioada în care au fost încheiate tratatele tătaro-genoveze, această stare de slăbiciune a hoardei în urma înfringerii de la Kulikovo pare să constituie condiția firească a concesivității delegaților hanului la negocierile din 1380 – 1387⁴².

Numerosi istorici care s-au aplecat asupra epocalului eveniment din 8 septembrie 1380 n-au contenit să-i evidențieze importanța mobilitatoare excepțională pentru lupta ulterioară de emancipare și de unificare a lumii ruse⁴³. O atenție incomparabil mai scăzută a fost acordată

consecințelor practice imediate, paradoxale atât pentru învingători cit și pentru învinși.

Protagonist al fațunii legitimiste în permanentă luptă timp de două decenii cu hanii rivali din Hoarda Albă⁴⁴, Mamai nu a dispus de suficiente forțe pentru a-i elibera pe invadatorii din răsărit și a reda, astfel, unitatea ștăvilei Djuci, dar a fost suficient de puternic pentru a-i împiedica pe adversari să o facă. Înfringerea pe care a suferit-o la Kulikovo a atras după sine un vid de putere în teritoriile de apus de Volga : în ele a pătiuns pentru întâia oară un oghlan al Hoardei Albe, Toktamîş, care a risipit la Kalka în 1380 fără dificultate rămășițele armatei lui Mamai⁴⁵. Noul venit a pus capăt dintr-o singură lovitură fără împării statului mongol din Kîpceak, puterea centrală începînd să-și exerceze prompt atribuțiile în interiorul și în exteriorul hoardei ca în vremurile anterioare războiului civil. Prin urmare, izbînda obținută de oastea cnezilor ruși în septembrie 1380 la Kulikovo a avut pe termen scurt un efect diametral opus oricarei așteptări : făcîlitînd victoria dobîndită după cîteva săptămîni de Toktamîş la Kalka, ea a contribuit hotărîtor la refacerea unității și forței de odinioară a ștăvilei Djuci.

Sint de ajuns cîteva puncte de reper din primii zece ani ai domniei lui Toktamîş⁴⁶ pentru a constata cit de amplă a fost opera de restaurare a Hoardei de Aur, în contrast vădit cu deceniile de destrămare care au precedat-o.

Între cele mai urgente sarcini ale nouui han s-a aflat reglementarea raporturilor cu vecinii din nord care umiliseră puterea mongolă. Îndată după ce l-a zdrobit pe Mamai, Toktamîş a notificat atît lituanienilor, cit și rușilor suirea sa în scaunul din Sarai, somîndu-i să-i recunoască suzeranitatea. Cererea a fost acceptată fără cîrtire atît la Vilnius, cit și la Moscova⁴⁷. Recunoașterea formală nu i s-a părut hanului o garanție suficientă a raporturilor sale cu marele cneaz, Dimitrie Donskoi, aureolat de triumful de la Kulikovo : pentru a-l îngrenunchea definitiv, Toktamîş a întreprins în 1382 o campanie împotriva Moscovei pe care a devastat-o cumplit, zădănicind pentru multă vreme orice tentativă de rezistență a acestor vasali⁴⁸.

Reglementarea problemelor din bordura sudică a stăpînirilor sale implica riscuri de o gravitate extremă pentru însăși poziția sa în hoardă, întrucît în aceste regiuni interesele sale se ciocneau obligatoriu cu cele ale unui adversar cu mult mai redutabil decît marele cneaz al Moscovei : Timur Lenk, atotputernicul emir din Asia Centrală, căruia Toktamîş îi datora în bună măsură ascensiunea — un handicap psihologic deloc de neglijat. Imensele pericole pe care le conținea o politică activă pe flancul sudic nu l-au făcut pe hanul din Sarai să ezite, fapt care dovește, între altele, cit de rapidă a fost revigorarea Hoardei de Aur după 1380. La originea marilor războaie între Toktamîş și Timur s-a aflat disputa pentru stăpînirea a două provincii : Horezmul și, mai cu seamă, Azerbaidjanul.

Cea dintîi, parte integrantă a ștăvilei Djuci încă de la întemeierea sa, a fost acaparată de Timur în timpul războaielor civile. Horezmul a fost readus în patrimoniul Hoardei de Aur cel mai tîrziu în 1383, an în care Toktamîş bătea monedă în capitala sa Urgenci⁴⁹. Prins cu rezolvarea altor probleme, Timur nu a reacționat la această provocare.

Cu totul altfel se va comporta în chestiunea Azerbaidjanului, o provincie care a exercitat pentru toți stăpînitorii din Sarai o atracție irezistibilă, grație intinselor pășuni și climei blînde, optime pentru iernatul septelului oricărei populații nomade, la care se adaugă imensele bogății provenite din exploatarea Tabrizului, marele centru comercial al străvechiului drum continental al mătăsii. Năzuința de a anexa această regiune transcaucaziană — împlinită doar vremelnic între 1242—1260 și 1357—1358 — a fost de-a dreptul obsesivă pentru toți hanii din Kipceak. Expediția de jefuire a Tabrizului, organizată de Toktamîş în iarna 1385/86, s-a înscris pe linia acestei impunătoare tradiții și a fost concepută ca preludiu al alipirii definitive, încercată de același han un an mai tîrziu. Dacă prima sa campanie transcaucaziană a reușit să evite scoul întîlnirii cu Timur, ocupat cu cucerirea altor ținuturi iraniene, a doua tentativă s-a izbit de barajul de netrecut al trupelor timuride. Această primă inclestare de la sfîrșitul iernii anului 1387, deși a dat cîștig de cauză emirului din Samarkand, nu a făcut decît să atîțe gîndurile de revanșă ale lui Toktamîş. Conștient că faza tatonărilor și a conflictelor locale a trecut, el a elaborat o concepție strategică menită să distrugă bazele puterii adversarului său. Pregătită în 1387 și executată în următorii doi ani, campania de mari proporții condusă de Toktamîş în ținuturile de bazină ale lui Timur din Asia Centrală denotă, pe de o parte, uriașele resurse militare de care dispunea hanul din Kipceak, iar pe de alta, cutezanța și grandearea proiectului pe care se străduia să-l infăptuiască. Chiar dacă contraprofensivele lui Timur Lenk din anii 1391—1396 au spulberat aceste mărețe planuri și au ruinat ireversibil puterea ulusului Djuci, bilanțul primilor zece ani de domnie a lui Toktamîş ca singur stăpînitor al Hoardei de Aur (1380—1390) atestă un reviriment masiv al statului tătar din Kipceak. Coeziunea internă, anvergura și dinamica manifestărilor sale externe sînt dovezile clară ale restaurației Hoardei de Aur ca mare putere⁵⁰.

Oricît de sumare ar fi datele înșirate mai sus concluzia pe care o impun nu poate fi tăgăduită în esență ei : cu tcate neîmplinirile, Hoarda de Aur și-a redobîndit între 1380—1390 acele înșușiri fundamentale care îi făcuseră caracteristice în vremurile ei de glorie. Statutul lui Toktamîş în interiorul ulusului Djuci și în afara sa este incomparabil mai apropiat de cel al atotputernicului Özbek, decît de cele atît de insignifiente ale hanilor care s-au situat cronologic între acești doi mari stăpînitori.

Din această constatare se desprinde o concluzie preliminară referitoare la problema pe care ne-am propus să o rezolvăm, anume a conjuncturii care i-a determinat pe tătari să semneze tratatele dezavantajoase cu genovezii în perioada 1380—1387. Această primă încheiere la care am ajuns examinînd comparativ cursul istoriei Hoardei de Aur de la Özbek la Toktamîş este următoarea : spiritul concesiv arătat de tătari la aceste negocieri nu a fost — cum au presupus unii specialiști — expresia slăbișcunii de ansamblu a acestui stat, rezultat logic al progresivei sale decăderi din a doua jumătate a secolului XIV⁵¹. În primul deceniu al domniei lui Toktamîş a avut neîndoelnic loc o redresare viguroasă a hoardei din Kipceak, care se situează ca o paranteză foarte bine conturată în declinul ei general.

Atitudinea capitulară față de genovezi a puternicului Toktamîş raportată la întărirea constantă a mult mai debililor săi precursori,

este în aceste condiții paradoxală. În încercarea de a lămuri acest comportament aparentizar am pornit de la premisa că restaurația săvârșită de Toktamış n-a fost un dar imuabil, ci un proces cu etape distințe, caracterizate fiecare de conjuncturi politice deosebite. Încadrarea tratatelor amintite în contextele cărora le-au aparținut reprezentă un mătorul pas al demersului nostru analitic.

1.

Cel dintii dintre aceste acorduri a fost semnat la 27 noiembrie 1380⁵². La tratative a participat în numele și din însărcinarea „Marii Comune” a Genovei o delegație condusă de Gianone del Bosco, consulul Caffei și al tuturor genovezilor aflați pe teritoriul Hoardei de Aur⁵³. În fruntea negociatorilor tătari s-a aflat „Cerchez”⁵⁴, care ducea tratative în calitate de „domn al Solgatului și al poporului din Crimeea”⁵⁵, precum și de împetnicit al hanului⁵⁶.

Cerchez fusese trimis să „încece să facă pace și prietenie”⁵⁷, condiția preliminară fiind ca genovezii să fie „fideli și leali” hanului, „prieni prietenilor și dușmani dușmanilor” săi, să nu primească în orașele și în castelele lor pe inamicii și pe trădătorii „împăratului”, ci să contribuie din toate puterile lor la sporirea faimei sale⁵⁸. Pe fundalul acestei reglementări politice și, evident, în dependență de ea, au fost rezolvate cele mai de seamă probleme ale contenciosului tătaro-genovez.

În centrul lor s-a aflat disputa privitoare la stăpinirea Caffei, în speță dacă cetatea aparținea „Marii Comune” sau „imperiului”. Divergența, care învenina de atâtă vreme relațiile genovezilor cu tătarii⁵⁹, a fost transată indubitatibil în favoarea celor dintii : deși nici o stipulație a tratatului nu menționează explicit suveranitatea genoveză la Caffa, ea a alcătuit suportul obligatoriu — subînțeles ca atare de negociatori — al clăuzelor de ordin juridic și comercial convenite în noiembrie 1380.

Textul acordului rezerva, astfel, dreptul consulului genovez de a hotărî nu numai în litigiile dintre locuitorii Caffei, indiferent de ce condiție ar fi⁶⁰, ci și de a arbitra conflictele dintre acești „oaspeți”⁶¹ și „oamenii hanului”⁶², iscate în interiorul cetății. În afara competenței sale se aflau doar neînțelegerile dintre tătari veniți cu treburi în oraș cărora le împărtea dreptatea un *tudun*, cel mai înalt reprezentant al hanului la fața locului⁶³. Puse alături, atribuțiile celor doi funcționari îl arată pe consul ca autoritate supremă în cetate, pe *tudun* ca simplu șef al musafirilor tătari sosiți la Caffa. Sugerată de această distribuție inegală a șefilor de jurisdicție ale celor doi dregători locali, recunoașterea stăpinirii genoveze este semnificată încă mai concludent, deși tot indirect, de prevederea potrivit căreia „oamenilor hanului” li se va îngădui să frecventeze orașul⁶⁴, o precauție lipsită de sens în cazul în care Caffa ar fi aparținut Hoardei de Aur și nu Genovei.

Autonomia Caffei, admisă ca realitate de fond de participanți la tratative, a prezidat și la întocmirea capitolului comercial, căruia îi lămurește nu numai paragrafele redactate atent, ci și o lacună aparent neașteptată. În scris, a fost fixată, pe de o parte, garanția acordată de tătari tuturor negustorilor care făceau dovada cetățeniei genoveze de a circula liber preutindeni în „imperiu”, în deplină siguranță, fără să li se pretindă alte dări decit cele obișnuite⁶⁵; în schimb, la Caffa va

rezida un perceptor vamal tătar care va încasa venitul cuvenit hanului după vechile uzanțe⁶⁶. Aparent curios, tratatul nu se referă cu nici un evînt la vama genoveză despre a cărei activitate în această vreme există date certe⁶⁷. Omisiunea are o explicație simplă: din moment ce tătarii admiteau, fie și numai tacit, suveranitatea Republicii ligure asupra coloniei ei, vama genoveză devinea prin forța luerurilor o problemă internă a Comunei care nu îl mai privea pe hanul din Sarai.

Încă mai izbitoare pentru extraordinara concesivitate a delegațiilor tătari la tratative a fost larga cesiune teritorială pe care au consumat-o, încălcind tradiția aprig apărătă pînă atunci de a nu instrâna pămînt din patrimoniul djucid. Textul acordului este lipsit de echivoc în acest sens: „Cele optsprezece sate care erau supuse și anexate la Soldaia cînd Comuna a ocupat Soldaia, pe care apoi domnul Mamai le-a luat cu forța aceste optsprezece sate sint la dispoziția și în puterea Comunei și a consilului și sint libere de imperiu. De asemenea Goția, cu satele sale și cu poporul său, care este creștin, de la Cembalo pînă la Soldaia, să fie a Marii Comune, iar satele mai sus menționate, poporul cu pămînturile și cu șopele sale să fie libere. Domnul Cerchez le-a dat Marii Comune și a făcut legămînt și a jurat că nu va contraveni acestor cuvinte”⁶⁸.

Înmănușchiăte, prevederile tratării din noiembrie 1380 confințesc, aşadar, în chipul cel mai lipsed, victoria genovezilor și înfringerea tătarilor: hanul Toktamîs nu s-a resemnat numai să recunoască autonomia Caffei⁶⁹, ci a concedat genovezilor și dreptul de stăpinire deplină a unor așezări aflate pînă atunci în proprietatea necondiționată a ulusului Djuci. Prezența *tudunului* și a valneșului tătar în cetate nu contrabalansează nici pe departe imensele avantaje obținute de genovezi.

Bănuiala că acest acord neechivalent a fost însoțit de aranjamente menite să echilibreze balanța se naște de la sine. Evenimentele petrecute în hoardă în ajunul negocierilor din noiembrie a luc necesarele clarificări în această chestiune.

După înfringerea de la Kulikovo, asupra lui Mamai s-a îndreptat — după cum a notat un cronicar rus — „un țar din răsărit, pe nume Tahtamîs, din Hoarda Albăstră”⁷⁰. Același autor a consimnat victoria lui Toktamîs pe țărul rîului Kalka și fuga lui Mamai, care, trădat de emirii săi și urmărit de gonacii adversarului, și-a căutat adăpost la Caffa. Dregătorii cetății i-au acordat azil, dar văzînd că a venit „cu avuții fără număr, mult aur și argint și nestemate și mărgăritare”, l-au ucis și i-au luat bogățiile. „Țarul Tahtamîs — conchide letopisețul — a luat astfel hoarda lui Mamai și toate cele aparținătoare”⁷¹.

Acestea sunt singurele știri cunoscute de cronicar referitoare la desfășurarea evenimentelor cuprinse între 8 septembrie 1380, data bătăliei de la Kulikovo, și 27 noiembrie 1380, ziua încheierii primului tratat tătaro-genovez. Este evident că autorul acestor însemnări a ignorat cu desăvîrsire existența unei înțelegeri între Toktamîs și autoritățile din Caffa. Redus la informațiile pe care le detinea, cronicarul a stabilit în consecință o motivație strict materială a asasinatului. Istoricul, nevoit să țină seama de o piesă de dosar suplimentară, este silit să atace calificarea juridică a cazului înregistrată în letopiset. Oricit de ispitor va fi fost pentru genovezi tezaurul lui Mamai, valoarea capului său a fost în circumstanțele date net superioară: crima politică, prin care coloniștii

Republicii ligure l-au debarasat pe Toktamış de rival, a constituit compensația concesiilor fără precedent prin care același han a recunoscut în noiembrie 1380 autonomia Caffei și intrarea în posesiune genoveză a Goției⁷². Textul tratatului completat cu precizările letopiseturui citat arată că schimbul a fost reciproc avantajos: lichidarea lui Mamai nu l-a izbăvit pe Toktamış numai de un adversar primejdios, ci i-a adus și stăpinirea hoardei emirului ucis, adică a teritoriilor tătare de la apus de Volga, inclusiv Crimeea. Unitatea Hoardei de Aur era, astfel, refăcută, cu prețul însă al însemnatelor pierderi consimțite de han în beneficiul Genovei.

2.

Surprinzător de scurt a fost intervalul care a separat primul acord tătaro-genovez din 27 noiembrie 1380 de cel de-al doilea, semnat în anul următor, la 24 februarie. Conținutul identic al celor două acte și apropierea lor cronologică i-a determinat pe unii istorici să considere că primul exemplar redactat n-a fost decit un simplu proiect al convenției oficiale perfectate trei luni mai tîrziu⁷³. Dacă se ține însă seama de înlocuirea conducerii delegației tătare și de implicațiile politice pe care le-a presupus această schimbare, cel de-al doilea document pare mai degrabă o confirmare a celui dintii.

Numirea în postul de negociator șef a lui Elias bey în locul lui Cerchez n-a fost o operație de rutină a autorității centrale, ci expresia unei adânci mutații petrecute în sînul Hoardei de Aur după bătălia de la Kalka. Efectul demoralizator al noii înfrângeri nu s-a lăsat așteptat: „Cnezii lui Mamai au făcut sfat între ei fără știrea lui Mamai spunind: «Nu este bine de noi să trăim în împărăția lui Mamai, peste tot suntem de batjocură și suntem nimiciți de vrăjmașii noștri; ce folos avem dacă trăim în împărăția lui? Să plecăm, dar, la Toktamış împărat și vom vedea ce va mai fi acolo»”⁷⁴. Nu începe îndoială că acest plan a fost pus în aplicare și că noul han s-a bucurat de serviciile emirilor trădători în schimbul recunoașterii vechilor lor privilegii.

Între oportuniștii de vază s-a numărat și tatăl lui Elias bey, Kutlugh Bugha⁷⁵, personaj ale căruia însemnate loșturi în hoardă au sporit considerabil după ce a imbrățișat cauza invingătorului. Semnalat încă de la mijlocul veacului XIV în legătură cu afacerile din Crimeea⁷⁶, Kutlugh Bugha pare să fi îndeplinit, cel puțin în ultimii ani ai lui Mamai, funcția de guvernator al peninsulei. Doar așa se explică faptul că această înaltă dregătorie a fost preluată pe cînd el absenta, prins în vîtejul războaielor din toamna anului 1380, tocmai de fiul său Elias pe care îl va absolvî de însărcinare în 1382 cînd va reveni în Crimeea ca domn al Solgatului⁷⁷.

Atitudinea lui Elias bey în calitate de apărător al vechilor drepturi ale familiei sale în cursul evenimentelor din 1380–1381 este edificatoare atât în privința raportului acestei autonomii locale *in statu nascendi* cu puterea centrală cît și față de vecinii genovezi de pe coasta mării.

Titlul pe care i l-a conferit Toktamış lui Cerchez, conducețorul misiunii diplomatice tătare la negocierile cu genovezii din noiembrie 1380 – „domn în Solgat și al poporului insulei Solgat”⁷⁸ –, a însemnat, în același timp, depoziarea drept a lui Elias bey, domnul

legitim de pînă atunci din capitala Crimeii. Deși nu sunt cunoscute amănunte referitoare la reacția fiului lui Kutlugh Bugha față de această înălțare, ea trebuie să fi fost extrem de vehementă din moment ce la 20 noiembrie, deci cu numai șapte zile înainte de încheierea tratatului cu Cerchez, oficialitățile din Caffa îl plăteau pe un oarecare Teofilatto Segnorita să-l assassineze pe Elias, „sarazinul din Solgat”, descris cu neobișnuit venin și năduf într-un document contabil ca dușman al umanității și al genovezilor⁷⁹.

Această criză nu a putut fi rezolvată la fața locului : nici Elias bey nu l-a putut împiedica pe consulul Caffei să încheie tratatul cu Toktamış prin intermediul lui Cerchez, nici genovezii n-au fost capabili să-l suprime pe inamicul lor din Solgat. Conflictul a fost soluționat în cadrul unei reglementări mult mai largi, care a cuprins ansamblul Hoardei de Aur. La bază acestui proces a stat reconcilierea dintre aristocrația nomadă din părțile apusene ale ulusului Djuci și hanul invadator, provenit din extremitatea sa răsăriteană. Pe tronul din Sarai s-a așezat pentru prima dată în istoria acestui stat un stăpînitor originar din Hoarda Albă care a fost recunoscut de întreaga suflare tătară din dreapta și din stînga Volgăi. Actul de supunere al emirilor care îl trădaseră pe Mamai n-a fost deloc zadarnic : Totkamış le-a confirmat vechile privilegii și le-a deschis calea spre demnitățile superioare ale statului. Cazul lui Kutlugh Bugha demonstrează cu prisosință această stare de lucruri.

Devenit sfetnic intim al hanului⁸⁰, ca unul dintre cei mai buni cunoșători ai problemelor Europei răsăritene⁸¹, Toktamış i-a încredințat acestui emir curind după bătălia de la Kalka misiunea de înaltă răspundere de a conduce o ambasadă la lituanieni pentru a le vesti izbînda și pentru a le înfățișa pretențiile hegemonice ale stăpînului său⁸².

Aceste semne de cinstire ieșită din comun de care s-a bucurat Kutlugh Bugha de la începutul colaborării sale cu nouul han au contribuit decisiv la rezolvarea chestiunilor litigioase din Crimeea în favoarea preșosului consilier. Destituirea „veneticului” Cerchez — pe care Toktamış îl numise, cu siguranță înainte de realizarea înțelegerii cu foștii emiri ai lui Mamai, ca domn în Solgat și ca imputernicit al său în peninsula — și atribuirea din porunca aceluiași han a dregătoriei și mandatului său lui Elias, fiul lui Kutlugh Bugha, a fost un episod semnificativ al pacificării globale a ulusului Djuci, înfăptuită în cursul iernii 1380/1381⁸³. Aceste evenimente petrecute în hoardă lămuresc existența celor două tratate cu conținut identic, dar cu titulari diferiți ai părții tătare⁸⁴.

Una dintre cele mai obscure laturi ale acordului din februarie 1381 privește mobilul concesivității manifestate din nou de Toktamış, mai cu seamă că ea șterbea considerabil din drepturile tradiționale în Crimeea ale familiei lui Kutlugh Bugha, recent intrat în grăjile hanului⁸⁵. Este puțin probabil, deși nu imposibil, ca genovezii să nu-și fi onorat încă din noiembrie obligația de a-l assassina pe Mamai, condiție indispensabilă pentru intrarea în vigoare a tratatului atât de convenabil caffioșilor. Dacă capul lui Mamai nu a mai valorat nimic ca piesă de schimb în negocierile din februarie 1381, motivația interesului de netăgăduit al lui Toktamış de a reinnoi înțelegerea cu consulul Caffei este de căutat aiurea. Obiectivul prioritar care putea justifica acest nou sacrificiu a fost unul singur : pregătirea războiului cu rușii.

Creșterea vertiginoasă a puterii Hoardei de Aur odată cu rapida ei reîntregire teritorială și consolidare internă a pus cu acuitate problema redefinirii raporturilor acestui stat cu lumea înconjurătoare. Înteleasă în lumina manifestărilor ei externe, politica promovată de Toktamış în primii zece ani n-a fost decât un efort continuu de recucereire a poziției de mare putere a țării Djuci. Remarcabila tenacitate cu care a urmărit acest tel a fost dublată de o concepție strategică amplă și coerentă, aptă să eșaloneze pe termen lung soluțiile diverselor probleme.

Nestăvilita contractie din ultimele două decenii a Hoardei de Aur a fost pecetluită de infrângerea de la Kulikovo. Ea a depășit cu mult în gravitate toate eșecurile din ultimele două decenii ale tătarilor din Kipceak, întrucât a consacrat un nou echilibru de forțe în Europa răsăriteană, net defavorabil țării Djuci. Remedierea acestei declasării s-a plasat normal în centrul preocupărilor lui Toktamış încă de la sfîrșitul anului 1380. Urgența primului demers politic pe care l-a întreprins în exterior nu a scăpat unui cronicar rus care relatează că încă din primele zile ale domniei sale ca han al întregii hoarde, el „a trimis în aceeași toamnă pe solii săi la marele cneaz Dimitrie Ivanovici la Moscova precum și la toți cnezii ruși, dându-le de știre despre sosirea sa în împărăția Volgăi și despre chipul în care s-a suit în scaun și cum l-a invins pe Mamai, vrăjmașul său și al lor și cum el însuși s-a dus și a luat domnia în împărăția Volgăi”⁸⁶. Desigur, ambasadorii tătarîi n-au făcut doar o vizită de curtoazie; ei au cerut imperativ învingătorilor de la Kulikovo să revină la starea de obedieneță față de hanul din Sarai și să-i plătească iarăși tributul. Dimitrie Donskoi, ca de altfel și ceilalți cnezzi, s-a supus imediat și „a trimis cu daruri și plocoane pe solii săi, Tolbuga și Mokșia, în hoardă la Toktamış, noul țar al Volgăi”⁸⁷. Motivele invocate de același letopisete pentru această bruscă capitulare sunt convingătoare: crîncena bătălie din 8 septembrie de la Kulikovo „săracise cumplit țara și usească în voievozi și slugi și în ostași de tot felul și din această pricină era mare teamă în toată țara rușilor”⁸⁸.

Închinarea consimțită de marele cneaz al Moscovei nu a fost decât o manevră tactică dictată de epuizarea conjuncturală a forțelor sale. Eroul de la Kulikovo nu a părăsit nici după urcarea pe tronul din Sarai a lui Toktamış speranța izbăvirii „țării rusești”. Cu același sărg cu care lucrase la mobilizarea combatanților pînă în 1380 s-a străduit și în continuare să adune ostași din toate cnezatele rusești în vederea inevitabilei înîruntări cu noul han de pe Volga⁸⁹.

Aceste preparative provocatoare — care dovedeau că răul nu pierise prin înșelătoarea supunere a lui Dimitrie Donskoi —, au făcut și pentru Toktamış războiul cu rușii de neocolit. Umilința suferită de oastea tătară trebuia neapărat răzbunată: prestigiu Hoardei de Aur ca mare putere depindea hotărîtor de o victorie capabilă să anuleze material și moral izbînda rușilor de pe eîmpia de la Kulikovo⁹⁰.

Aceasta a fost punctul de mir al întregii politici externe desfășurate de Toktamış între toamna anului 1380, cînd a trimis prima solie la Dimitrie Donskoi, și vara anului 1382, în care tătarii au ars Moscova.

Sub această zodie a încheiat Elias bey din dispoziția hanului tratatul din februarie 1381 cu genovezii. Concesiile tătare au fost, după toate semnele, jertfe pe altarul proiectatei campanii rusești, a cărei îndelungată

și complexă pregătire diplomatică și militară excludea de la sine deschiderea unui nou front în Crimeea. Al treilea tratat tătaro-genovez a fost subordonat, mai concludent încă, aceluiași obiectiv prioritar.

• 3.

Subsumate planului de combatere a rușilor, relațiile tătarilor cu genovezii s-au dezvoltat în 1381—1382 în condiții optime. Numeroasele contacte ale caffioților atât cu autoritățile din Solgat, cât și cu capul împăratiei din Sarai stau mărturie în această privință.

Elias bey, dușmanul de moarte al Comunei în noiembrie 1380, a devenit după încheierea tratatului din 23 februarie anul următor amicul preferat al consulului: un crimpel din fastul costisitor cu care a fost primit domnul din Solgat la Caffa în august 1381 s-a păstrat în registrul de socoteli publice ale orașului⁹¹. Din aceeași sursă rezultă, de asemenea căt de intense și de diversificate au fost legăturile coloniștilor genovezi cu notabilitățile tătare din anturajul lui Elias bey și al tatălui său, Kutlugh Bugha⁹².

Interesul Caffei de a cultiva relațiile cu tătarii — dovedit de generozitatea cheltuielilor afectate acestui domeniu — nu i-a vizat numai pe potentății locali din Crimeea: ambasadele trimise în februarie și în noiembrie 1382 la Toktamış și cadourile făcute în martie unui emisar mongol, „baron al împăratului”⁹³, certifică existența comunicațiilor directe ale genovezilor cu instanța supremă a statului mongol.

Apropiera campaniei împotriva rușilor, preconizată pentru vara acelui an, a înmulțit măsurile luate de han pentru a-i asigura succesul: el a dispus, astfel, arestarea tuturor negustorilor care ar fi putut deconspira adversarilor secretul operației⁹⁴. Pe linia aceleiași preocupări majore s-au înscris și inițiativele diplomatice ale lui Toktamış în Crimeea, care au culminat cu încheierea unui nou tratat — al treilea — cu genovezii. Greutatea politică a personajului desemnat să-l perfecteze, Kutlugh Bugha, sugerează importanța atribuită de han consolidării amicitiei cu coloniștii Caffei în aceste circumstanțe.

Reținut de înalte însărcinări⁹⁵, Kutlugh Bugha a revenit în ținuturile de baștină abia la începutul anului 1382. Onorurile și atențiile materiale mereu repetate cu care l-au înconjurat caffioții între ianuarie și martie au avut un subștrat bine precizat: tatăl l-a înlocuit în februarie pe fiu ca domn în Solgat⁹⁶. Probabil în luna următoare a fost definitivat al treilea acord tătaro-genovez, cunoscut doar dintr-o sumară mențiune a unui act similar din 1387⁹⁷. Judecind după contextul politic în care a luat naștere, el nu pare să fi fost altceva decit o reconfirmare a tratatelor precedente din 1380 și 1381, menită să garanteze cu numele lui Kutlugh Bugha consolidarea legăturilor cu genovezii, într-o vreme în care tătarii pregăteau marea revanșă cu rușii.

4.

Expediția în cnezatele rusești din vara anului 1382, încununată în august de distrugerea Moscovei, pilonul și simbolul luptei de emancipare⁹⁸, a adus tătarilor una dintre acele rare izbînzi cu efecte profunde, de lungă durată: rușii au fost obligați să suporte încă o sută de ani „jugul mongol”⁹⁹. Rezultatul bătăliei de la Kulikovo a fost, astfel, com-

plet neutralizat : Hoarda de Aur a redevenit în 1382, după aproximativ patru decenii de declin, o mare putere, arbitră autoritară a situației din Europa răsăriteană.

Victoria din 1382 a consfințit încheierea celei dintâi etape în programul de afirmare externă a ulusului Djuci : prin impunerea hegemoniei mongole, mai mult nominală în Lituania¹⁰⁰, efectivă și dură în principatele rusești, Toktamîs a închis dosarul nordic al preocupărilor sale și și-a îndreptat privirile spre frontul sudic al împăratiei sale, unde mai multe probleme își așteptau rezolvarea. În anii care au urmat, două sectoare distințe, de importanță egală, i-au absorbit atenția : în primul rînd relațiile cu Timur Lenk, fostul său binefăcător, devenit odată cu restaurarea puterii Hoardei de Aur principalul său rival¹⁰¹, și, în subsidiar, raporturile cu genovezii, obligatoriu de adaptat reorientării politice externe a statului mongol, inițiată de Toktamîs după 1382.

Cele două chestiuni au evoluat paralel pînă în 1387, cînd hanul de pe Volga a procedat la brusca lor conectare, soldată, între altele, cu încă o confirmare a tratatelor tătaro-genoveze anterioare. Acest al patrulea acord din vara anului 1378 a fost precedat de tensiuni extreme, inaugurate de atacul emirului Pulad asupra Caffei în 1383¹⁰².

Sub aparențele unui conflict local, acest prim act de ostilitate, după mai bine de doi ani de cooperare fructuoasă, ascundea divergențe grave, de fond, între semnatarii înțelegerilor din 1380—1382, dezvăluite de rangul înalt în ierarhia hoardei al celui care a condus asaltul : rûdă apropiată a lui Kutlugh Bugha, Pulad bek a fost unul dintre generalii preferați ai lui Toktamîs, care i-a încredințat și cu alt prilej comanda trupelor tătare¹⁰³. Implicarea domnului din Solgrat și a hanului, adică a celui care semnase și a celui în numele căruia se semnase tratatul din 1382, în această întreprindere împotriva Caffei, sugerează amploarea crizei, prevestitoare a războiului generalizat din 1386 și din prima jumătate a anului următor¹⁰⁴.

Este ușor de presupus că deteriorarea profundă a relațiilor tătaro-genoveze s-a datorat dispariției acelor elemente care contribuiseeră între 1380—1382 la instituirea și apoi la menținerea unor raporturi echilibrate, reciproc convenabile. Compensată de angrenarea activă sau pasivă a genovezilor în efortul lui Toktamîs de anihilare a lui Mamai și Dimitrie Donskoi, concesivitatea hanului și-a pierdut rațiunea de a fi odată cu ieșirea din joc a adversarilor săi. În absența acestor factori de contrabalans, acordurile realizate au devenit în mod flagrant neechivalente : în schimbul recunoașterii autonomiei Caffei și a înstrăinării unor localități din Crimeea, tătarii constatau în 1383 că n-au obținut din partea genovezilor decit avantaje absolut insignificante. Această disparitate a fost sursa încordărilor și a înfruntărilor tătaro-genoveze din intervalul 1383—1387.

Intensitatea maximă a conflictului a avut loc spre sfîrșitul acestei perioade cînd, după doi ani de relativă acalmie (1384—1385)¹⁰⁵, el s-a transformat — conform aprecierii genovezilor chiar — într-un „război cu Solgratul și cu împăratul”¹⁰⁶. Cembalo (Balaklava) și Soldaia au fost fortificate, garnizoanele lor întărite¹⁰⁷, iar o brigantină a fost înarmată pentru pașa stritorii Kerci¹⁰⁸. Operațiunile ofensive ale mercenarilor genovezi par să fi înregistrat în mai 1386 oarecare succese în încreșările

cu tătarii din Solgat¹⁰⁹. Aceste reușite au fost însă pur episodice. Caffioții n-au fost nici măcar în stare să domine pînă la încheierea păcii în august 1387 răscoala locuitorilor din așezările Goției aflate în perimetru stăpinirii lor directe¹¹⁰. Încercarea autorităților din Caffa de a atrage Moldova în luptele cu tătarii în primăvara anului 1386¹¹¹ nu i-a scos pe genovezi din impas¹¹², fapt care i-a determinat să caute insistent calea unei înțelegeri pașnice cu adversarii. Frecvențele ambasade, încărcate cu cadourile de rigoare, trimise fie la Kuntlugh Bugha, domnul din Solgat, fie la hanul Toktamîş în Sarai¹¹³, n-au fost nici ele în măsură să atenueze neinduplecarea tătarilor : la începutul verii 1387 ostilitățile erau încă în toi¹¹⁴. Nimic nu anunța sfîrșitul războiului, împotmolit în acțiuni militare și diplomatice lipsite de perspectivă, cind, cu totul pe neașteptate, la 12 august, a fost semnat un nou tratat de prietenie între Kutlugh Bugha, în numele hanului, și Gentile dei Grimaldi și Gianone del Bosco, împoterniciții Genovei¹¹⁵. Odată cu încheierea „bunei și adevăratei păci” veșnice reintrau în vigoare *expressis verbis* toate clauzele convențiilor din 1380–1382¹¹⁶.

Noua capitulare a hanului din Kipceak a avut — și cele precedente — o cauză exterioară raporturilor sale strict bilaterale cu genovezii. Dacă primele trei acorduri au fost anexe politice ale luptelor lui Toktamîş cu Mamai, respectiv cu Dimitrie Donskoi, cel de-al patrulea tratat a fost un reflex al rivalității hanului cu Timur Lenk. Acest antagonism — ca și cel tătaro-genovez, reizbucnit în 1383 — nu a fost decît o reactualizare a vechii contradicții de interes ale tătarilor din Kipceak cu rubedeniile lor din Iran pentru controlul și exploatarea marilor axe ale comerțului transcontinental. Natura comercială a aspirațiilor lui Toktamîş începînd cu 1383 este deconspirată de telurile concrete ale politicii sale care a vizat trei puncte nodale ale negoțului est-vest : Urghenciu din Horezm, Tabrizul din Azerbaidjan și Caffa din Crimeea.

Realipirea Horezmului — veche stăpinire a Hoardei de Aur — anexată de Timur în 1379 — a fost în 1383, cel dintîi gest inamical al hanului de pe Volga la adresa binefăcătorului său din Asia Centrală la care acesta nu a reacționat însă¹¹⁷.

Adevăratul măr al discordiei l-a constituit Azerbaidjanul cu bogatul său centru comercial, Tabrizul. Neistovită timp de decenii, disputa pentru stăpinirea acestei regiuni transcaucaziene dintre tătarii nordici și mongolii din Persia¹¹⁸ a fost relansată de Toktamîş, ale cărui trupe au prădat cumplit în iarna 1385/86 Tabrizul¹¹⁹. Cu toate că se afla în Iran, cu a cărui cucerire tocmai se îndeletnicea, Timur nu a putut ajunge în Azerbaidjan, decît după retragerea tătarilor în Kipceak. În iarna următoare, Toktamîş a încercat să pătrundă din nou prin defileul Derbendului caucazian, dar ieșirea la cîmp deschis i-a fost blocată de armata timuridă. Încăierarea în acest loc strînt a dat cîstig de cauză ostașilor lui Timur, care au beneficiat de același sistem de fortificații insurmontabile care zăgăzuiseră și nenumăratele revărsări ale tătarilor comandanți de precursorii lui Toktamîş din secolele XIII și XIV¹²⁰.

Se pare că acest inconvenient de ordin geografic l-a determinat pe han să modifice fundamental strategia de combatere a dușmanului său : în urma eșecului, el a hotărît, în prima jumătate a anului 1387, să atace, prin surprindere bazele puterii din Asia Centrală ale lui Timur pe cind

acesta se afla în Iran. O campanie la asemenea distanță și de asemenea anvergură a presupus, pe lîngă mobilizarea tuturor resurselor sale, și stingerea oricărui focar din zona apuseană a Hoardei de Aur. Marea să armată a năvălit în Transoxiana cel mai tîrziu în iau na 1387/88¹²¹.

Încheierea precipitată a acordului cu genovezii, la 12 august 1387, i-a fost, aşadar, impusă lui Toktamîş de nevoie stringentă de a restabili, încă o dată în condiții dezavantajoase, pacea cu genovezii, pentru a asigura liniștea în părțile apusene ale Hoardei de Aur pe durata imprevedibilă a expediției sale în inima Asiei.

Înțelegerea realizată a fost mai largă decât lasă să se întrevadă textul tratatului. În schimbul beneficiilor garantate de noul acord, genovezii au sprijinit activ cua joasă, dar hazardata întreprindere a lui Toktamîş : spre sfîrșitul anului 1388 este semnalat în oastea hanului, alături de alți auxiliari, și un contingent de mercenari din Caffa¹²².

Declansat de Toktamîş în contextul disputei cu Timur Lenk pentru Azerbaidjan, războiul desfășurat cu intermitențe între 1387–1396 a antrenat forțe uriașe. Deznodămîntul i-a fost fatal nu numai hanului din Kipceak, ci — fapt incomparabil mai grav — și operei sale de restaurare a Hoardei de Aur¹²³.

Relațiile tătaro-genoveze angrenate profund în politica generală a lui Toktamîş, după cum reiese limpede din manifestările lor în deceniul 1380–1390, au fost înrîurite profund și în perioada următoare de evoluția sau, mai exact, de involuția de ansamblu a ulusului Djuci. Vicisitudinile ulterioare prin care au trecut înțelegările tătaro-genoveze realizate în timpul revirimentului Hoardei de Aur depășesc însă cadrul acestei prezentări.



Din cele de mai sus se desprind cîteva concluzii. În primul rînd este de observat că dispoziția marcată a tătarilor spre concesii, oglindită fidel de tratatele încheiate cu genovezii între 1380–1387, nu a fost — așa cum s-a susținut — expresia unei epuizări extreme a Hoardei de Aur, consecință a constantului ei declin din a doua jumătate a secolului XIV. Dimpotrivă, statul tătarilor din Kipceak a cunoscut tocmai în perioada în care au fost perfectate amintitele acorduri o puternică redresare : sub conducerea energicului han Toktamîş, ulusul Djuci și-a redobîndit nu numai unitatea teritorială și conducerea centralizată, ci și poziția de mare putere.

Aparentul paradox, anume concesivitatea fără precedent manifestată de acest han față de coloniștii din Caffa, în contrast vizibil cu intransigența mult mai anemicilor săi precursorsi, poate fi explicată numai prin raportarea diferențiată a fiecărui tratat la contextul politic care i-a dat nemijlocit naștere. Se constată astfel că sacrificiile lui Toktamîş în acest sector au fost concepute ca soluții pasagere cu scop tactic, reclamate conjunctural de prioritățile fiecărei etape ale procesului de restaurație. Înființarea acordată de hanul din Sarai combaterii succesivilor rivali — Mamai, Dimitrie Donskoi și Timur Lenk — a fost cauza primordială a atitudinii sale concesive față de genovezi, nicidem o presupusă slăbiciune a Hoardei de Aur, care a făcut, dimpotrivă, tocmai în acești ani, dovada unei remarcabile vitalități.

NOTE

¹ Versiunea italiană a tratatului din 1380 și cea latină a celui din 1387 au fost publicate împreună cu traducerile respective în franceză și cu note explicative de Silvestru de Sacy, *Pièces diplomatiques tirées des archives de la République de Gênes, in Notices et extraits des manuscrites de la Bibliothèque du Roi*, vol. XI, Paris, 1827, p. 53–64; C. Desimoni, *Trattato dei Genovesi col Chan del Tartari nel 1380—1381 in lingua volgare*, în „Archivio Storico Italiano”, seria a 4-a, XX, 1887, p. 162–165, a reeditat textele primului tratat aducîndu-le amendamente care au deschis discuția dacă este vorba de un singur acord în două variante sau de două acorduri distincte, cuestiune asupra căreia vom reveni mai jos.

² Între cele mai recente luări de poziție în acest sens, vezi M. Balard, *La Romanie génoise (XII^e—début du XV^e siècle)*, vol. I, Roma, 1978, p. 458–459 și Ș. Papacostea, «Quod non iretur ad Tanam». *Un aspect fondamental de la politique génoise dans la mer Noire au XIV^e siècle*, în „Revue des études sud-est européennes”, XVII, 1979, 2, p. 214–215.

³ Scurta trecere în revistă a antecedentelor tratatelor de pace din 1380–1387 reproduce preponderent informația și raționamentele înfățișate în studiul citat al lui Ș. Papacostea; pentru a scoate în relief esența negocierilor din intervalul de timp amintit, anume conflictul referitor la dreptul de stăpînire a Caffei, am conturat mai apăsat rădăcinile istorice și geneza acestei probleme litigioase.

⁴ Vezi în acest sens, *ibidem*, p. 214.

⁵ Balard, *La Romanie*, p. 459.

⁶ B. D. Grecov și A. I. Iacobovschi, *Hoarda de Aur și decaderea ei*, București, 1953, p. 248: „Puterea sa 〈Özbek〉 era la fel de absolută pe tot cuprinsul vastelor sale posesiuni”; vezi și capitolele acestei cărți, *Viața economică și socială a Hoardei de Aur în secolele XIII–XIV* (p. 91–114), *Viața din orașele Hoardei de Aur* (p. 132–148); foarte sistematică este lucrarea monografică a lui V. L. Egorov, *Istoričeskaja geografija Zolotoj Ordy v XIII–XIV vv*, Moscova, 1985; cea mai circumstanțiată descriere a situației interne a statului djucid este datorată călătorului arab Ibn Battuta care a vizitat hoarda în anii 1333–1334 (*Voyages d'Ibn Battuta*, text arab și traducere franceză de C. Defremery și B. R. Sanguinetti, vol. II, Paris, 1969, p. 354–452).

⁷ Un cronicar german nota: *Qui 〈Özbek〉 ad mercatores solitus erat tunc temporis venientes de regionibus christicolis ad regiones imperii sui causa mercacionis dicere*: „Imperator Romanorum et Rex Francorum deberent de iure a se in regnis suis infedari et quia facere hoc contempnunt, malo titulo ea possident cum injuria mea magna (Die Chronik Johannis von Winterthur, editată de Fr. Bachtigen, în *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores Rerum Germanicarum*, seria nouă, vol. III, Berlin, 1955, p. 162); filiația între această pretенție și ordinul de supunere necondiționată, adresat în 1248 de marele han Güyük capilor laici și ecclaziastici din Occident, este evidentă (referitor la concepția imperială mongolă, vezi E. Voegelin, *The Mongol Orders of Submission to European Powers*, în „Byzantium”, XV, 1940–1941, p. 388).

⁸ *Liv-, Est- und Curländisches Urkundenbuch*, ed. Fr. G. von Bunge vol. I, Reval, 1853, p. 153.

⁹ Murmuzaki, *Documenta*, I/1, p. 657.

¹⁰ V. Laurent, *L'Assaut avorté de la Horde d'Or contre l'Empire byzantin (printemps — été 1341)*, în „Revue des études byzantines”, XVIII, 1960, p. 145–162.

¹¹ Ecoul acestor masive pregătiri de război a ajuns în Siria unde a fost înregistrat de învățatul mamełuc al-Umari (V. G. Tiesenhausen, *Sbornik materialov otnosjasciksja k istorii Zolotoj Ordy*, vol. I, St. Petersburg, 1884, p. 140–141).

¹² Vestitul strateg al cruciadei trizii, venețianul Mariano Sanudo, socotea în 1332 că Ozbek dispune de oaste destulătoare pentru a lua în stăpînire Germania, Franța și Italia, în Bizanț având de gind să-și instaleze curtea (Fr. Kunstmnn, *Studien über Marino Sanudo den Älteren mit einem Anhange seiner ungedruckten Briefe*, în „Abhandlungen der historischen Classe der Königlichen Bayerischen Akademie der Wissenschaften”, vol. VII, München, 1855, p. 779); evaluări asemănătoare în *Die Chronik Johannis von Winterthur*, p. 162.

¹³ B. Spuler, *Die Goldene Horde. Die Mongolen in Russland*, Wiesbaden, 1962, p. 88–91; Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 223–224.

¹⁴ *Diplomatarium veneto — levantinum*, vol. I, Veneția, 1880, p. 243–244; G. I. Brătianu, *Les Vénetiens dans la mer Noire au XIV^e siècle. La politique du Sénat en 1332–1333 et la notion de latinité*, București, 1939, p. 18–19 și documentele publicate în anexă; E. C. Skrižinskaja, *Storia della Tana*, în „Studi veneziani”, X, 1962, p. 8; Papacostea, «Quod non iretur», p. 205.

¹⁵ R. Grousset, *L'Empire des steppes*, Paris, 1939, p. 482.

¹⁶ Tiesenhausen, *Sbornik*, I, p. 149, 319—321, 425—426; pentru relațiile Hoardei de Aur cu Egiptul mameluc, vezi S. Zakirov, *Diplomaticeskie otnošenija Zolotoj Ordy s Egipтом (XIII—XIV vv)*, Moscova, 1966, *rassim*, iar în perioada lui Özbek, p. 20 și urm.

¹⁷ Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 248: „Perioada lui Uzbekhan (1312—1342) a constituit punctul culminant al puterii militare a Hoardei de Aur”; similar și Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 86—87.

¹⁸ Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 99, constata că, „începind cu domnia lui Djanibek, Hoarda de Aur a depășit apogeul dezvoltării ei statale”, în concordanță cu Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 251, care apreciau referitor la aceeași perioadă că statul tătar din Kipceak „nu se afla în ascensiune, ci în pragul decăderii, al descompunerii și al fărăimițării în domeniul feudale”.

¹⁹ Pentru aceste desfășurări agitate și indelungate, vezi G. Rhode, *Die Ostgrenze Polens*, vol. I, Köln — Graz, 1955, p. 172—205; P. W. Knoll, *The Rise of the Polish Monarchy. Piast Poland in East Central Europe, 1320—1370*, Chicago — London, 1972, p. 143—177; S. Papacostea, *Triumful luptei pentru neașternare: întemeierea Moldovei și consolidarea statelor feudale românești*, București, 1980, p. 165—169.

²⁰ Papacostea, *Triumful luptei*, p. 169—181.

²¹ Idem, *Quod non iretur**, p. 206—213.

²² Emirul Nohai de la Dunăre a încercat la sfîrșitul secolului XIII pe cea mai primejdioasă dintre ele (vezi N. I. Veselovschi, *Han iz temnikov Zolotoj Ordy. Nogaj i ego vremja*, St. Petersburg, 1922 și A. Decei, *La Horde d'Or et les pays roumains au XIII^e et XIV^e siècles selon les historiens arabes contemporains*, în „Romano-arabica”, II, București, 1976, p. 61—63); nici Özbek nu a luat domnia în 1312 decât după ce a înecat factiunea rivală într-o baie de singe (vezi Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 109 și Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 255—256).

²³ Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 256.

²⁴ *Ibidem*, p. 258.

²⁵ Oghlan înseamnă „fiu de han” în terminologia turco-musulmană (*ibidem*, p. 449).

²⁶ *Ibidem*, p. 247—248: „... Teritoriul Hoardei de Aur a coincis pînă la începutul secolului XIV cu acele ținuturi pe care izvoarele musulmane le cunosc sub denumirea de „ulusul Djuci”. Totuși, începînd din secolul XIV, ulusul Djuci s-a desfășurat în două state — *Kök Orda* și *Ak Orda* — din care cel din urmă se afla în stare de vasalitate față de primul. Din *Ak Orda* făceau parte ținuturile ce se aflau în bazinul sudic al fluviului Sir Daria, precum și orașele așezate la nord-est de Marea Aral, pînă la rîurile Ișim și Sarı-Su. După separarea *Ak Ordei*, termenul de Hoarda de Aur e folosit în primul rînd pentru ținuturile *Kök Ordei*. Prin urmare, atunci cînd se vorbește într-un izvor privitor la evenimentele din secolul XIV despre ulusul Djuci, autorul are în vedere două hoarde: *Kök Orda* și *Ak Orda*. Comparînd izvoarele ruse cu cele musulmane trebuie să observăm că termenul de „Hoarda Albastră” — care se întîlnește în letopisește și în alte cronică rusești — nu corespunde numelui *Kök Orda*, care se traduce în rusește „... în „Hoarda Albastră”, ci termenului *Ak Orda*, adică „Hoarda Albă”... La sfîrșitul secolului XIII și la începutul secolului XIV, ulusul Djuci s-a împărțit în *Kök Orda* și *Ak Orda*, care își avea fiecare dinastie sa proprie, reprezentată prin descendenții lui Djuci, fiul cel mare al lui Genghis han. Chiar din primii ani ai formării ulusului Djuci și după împărțirea sa în cele două hoarde, *Kök Orda* forma, după autorii persani din secolele XV—XVII, aripa dreaptă (*baraunghar, onkol*) a ulusului Djuci, adică recrută din mijlocul populației sale nomade toate tûmenele (*tûmen*, unitate militară de zece mii de ostași) ce făceau parte din compoziția acestei aripi, iar *Ak Orda* trebuia să dea oamenii pentru aripa stîngă (*djaung-har, solkol*), adică furniza toate tûmenele acestei aripi”; pentru a evita orice confuzie utilizăm dihotomia cromatică a cronicarilor orientali.

²⁷ *Ibidem*, p. 263 și 267.

²⁸ Vezi încercarea de reconstituire cu ajutorul datelor numismatice a ținuturilor peste care s-a întîlnit vremelnica stăpînire a diversilor hani și pretendenți la Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 112—114.

²⁹ Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 264.

³⁰ Lupta și consecințele ei sunt descrise în aşa-numita *Cronică ruteano-lituaniană* (vezi text și variante la Rhode, *Die Ostgrenze Polens*, p. 220 și Knoll, *The Rise*, p. 246) și în Stanislai Sarnicci *Annales sive de origine et rebus gestis Polonorum*, în Ioannis Dlugossi seu Longini, *Historiae Polonicae libri XIII et ultimus*, II, Lipsiae, 1712, col. 1134); între alte numeroase comentarii, vezi Gh. Brătianu, *Demetrius princeps Tartarorum (ca. 1360—1380)*, în „Revue des études roumaines”, IX—X, 1965, p. 39—46 și V. Spinel, *Moldova în secolele XI—XIV*, București, 1982, p. 274—281.

³¹ După Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 119, evenimentul a avut loc între 1365—1370, perioadă spre care inclină și Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 266: „după 1365”.

³² G. Stella, *Annales Genuenses*, apud L. Muratori, *Rerum italicarum scriptores*, vol. XVII, Milano, 1730, col. 1098 ; A. K. Sanjian, *Colophon of Armenian Manuscripts, 1301—1480. A Source for Middle Eastern History*, Cambridge — Massachussets, 1969, p. 94 ; bibliografie și comentarii la S. Papacostea, «*Quod non iretur*», p. 214 ; Soldaia a fost recucerită de tătarii lui Mamai după 1376, an în care este încă atestată în cetate o garnizoană genoveză compusă din 42 de oameni (Balard, *La Romanie*, p. 159).

³³ C. Jireček, *Geschichte der Serben*, vol. I, (bis 1371), Gotha, 1911, p. 428.

³⁴ A. N. Nasonov, *Mongoly i Rus'*. *Istorija tatarskoj politiki na Rusi*, Moscova — Leningrad, 1940, p. 126 : „Primii pași spre unificarea Rusiei în jurul Moscovei s-au caracterizat printr-o rezistență fătășă față de dominația tătarilor” ; desigur, încercările de a impune preeminența Moscovei în lumea rusă în vederea unei rezistențe concertante împotriva Hoardei de Aur sunt mai vechi, dar ele nu au avut caracterul programatic și consecvent pe care l-a imprimat Dimitrie Ivanovici acestor strădani.

³⁵ Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 126 și Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 272—273.

³⁶ Vezi N. L. Egorov, *Zolotaja Orda pered Kulikovskoj bitvoj*, în vol. *Kulikovskaja bitva. Sbornik statej*, Moscova, 1980, p. 174—213, în care este examinată evoluția structurii interne a Hoardei de Aur de la mijlocul secolului pînă la începutul anilor '80 ; o atenție deosebită este acordată cauzelor sociale și economice care au determinat în această perioadă tendințele centrifuge și fărâmîțarea de tip feudal a statului djucid.

³⁷ *Nikonovskaja letopis'*, în *PSRL*, vol. XI, p. 65—65 ; etnonimul rus *fjazy* corespunde termenului generic din Occidentul medieval *latini*, referindu-se în contextul dat în primul rînd la mercenarii de origine italiană din coloniile de pe ţărmul nord-pontic.

³⁸ Un studiu special a dedicat acestei chestiuni B. N. Florea, *Litu i Rus' pered bitvoj na Kulikovskom pole*, în vol. *Kulikovskaja bitva*, p. 142—173 ; în ciuda angajamentului trupele lituaniene nu au făcut joncțiunea cu cele tătare, deși s-au aflat în apropierea locului bătăliei (vezi L. G. Beskrovnyj, *Kulikovskaja bitva*, *ibidem*, p. 234).

³⁹ Deși listele participanților la bătălie diferă de la un letopisă la altul, estimările istoricilor aproximează 70 000 de combatanți ruși și 50—60 000 de oameni în oastea lui Mamai (Beskrovnyj, *Kulikovskaja bitva*, p. 224, 226 ; cifre mult exagerate la Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 276).

⁴⁰ Desfășurarea bătăliei descrisă amănunțit de Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 273—277 și Beskrovnyj, *Kulikovskaja bitva*, p. 228—245.

⁴¹ Vezi pentru consecințele pe multiple planuri ale bătăliei I. V. Grekov, *Mesto Kulikovskoj bitvy v političeskoy žizni Vostočnoj Evropy konca XIV v.*, în vol. *Kulikovskaja bitva*, p. 113—141.

⁴² Vezi mai sus notele 4 și 5.

⁴³ Vezi bibliografia comentată la Beskrovnyj, *Istoriografija Kulikovskoj bitvy*, în vol. citat la nota 41, p. 289—317.

⁴⁴ Vezi mai sus, p.

⁴⁵ Grecov Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 302—303.

⁴⁶ Ele vor fi reluate amănunțit mai jos.

⁴⁷ Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 303—304.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 304—309.

⁴⁹ V. V. Barthold, *Toktamish*, articol în *Encyclopédie de l'Islam*, t. IV, Leyde — Paris, 1934, p. 851.

⁵⁰ Cea mai sistematică prezentare a vieții și domniei lui Toktamış, *ibidem*, p. 851—853

⁵¹ Vezi mai sus, p.

⁵² S. de Sacy, *Pièces*, a publicat textul redactat în dialect genovez (p. 53—55), pe care l-a tradus în franceză (p. 55—58) ; versiunea italiană reproduce traducerea primară pierdută a originalului scris în *lingua Ugaresca* (cumană cu caractere uigure) și a fost executată la 28 iulie 1383 din ordinul consulului Caffeï, Meliaduce Cataneo ; tratatul, păstrat în această singură variantă, a fost republicat de Desimoni, *Trattato*, p. 162—165.

⁵³ Aceștia din urmă sunt numiți *Franchi cunachi* ; etnonimul are, desigur, înțelesul de *frinci* din cronicile noastre medievale sau de *fjazy* din letopisețele rusești, avind un echivalent semantic în *latini* în textele occidentale (vezi nota 37) ; în cazul dat, acceptiunea este foarte probabil mai restrinsă, ea referindu-se doar la genovezii aflați în subordinea consulului, nu și la venetieni sau alții „*latini*” ; al doilea cuvînt al sintagmei a fost interpretat corect de S. de Sacy, *Pièces*, p. 55, nota 2, ca transcriere a termenului cuman *kondak* cu sensul de „*auberge, hotellerie*”, „*hôte, étranger à qui on donne l'hospitalité*” ; el are aceeași conotație tehnică ca și corespondentul său latin *hospes*, uzitat în statele din Europa centrală și apuseană ; români au împrumutat cuvîntul de la cuman și el se află la originea numelui *conac* și a verbului *a conaci* ; tratatul se referă *Franchi cunachi răspîndiți in lo imperio de Gazaria*, precizare

importantă nu numai pentru tratatul în cauză, ci și pentru cuprinsul obișnuit al menționatei noțiuni geografice : *Gazaria*, frecvent întâlnită în documentele genoveze, nu denumește, cum socotesc de regulă exogeii, numai Crimeea, nici atunci cind apare fără alte determinări, ci Hoarda de Aur în totalitatea ei.

⁶⁴ În text numit cind *Jharcasso*, cind *Zicho* ; *Zicho* nu este o alterație a lui *šeih*, cum a presupus S. de Sacy, *Pièces*, p. 56, nota 1, ci este singularul lui *Zichi*, nume care, alături de *Jharcassi* (*Jh* probabil pentru *Č*), i-a desemnat curent în evul mediu pe circasieni, cerchezi (vezi V. D. Smirnov, *Krymskoe hanstvo pod verhovenstvom Otomanskoy Porty do načala XVIII seka*, St. Petersburg, 1887, p. 134).

⁶⁵ S. de Sacy, *Pièces*, p. 53 : *segno in Solcati e de lo povo de la ysora de Sorcati* ; *Solcat* și variantele sale este numele capitalei tătare a Crimeii : Eski Krim, adică Vechiul Krim.

⁶⁶ Deși nenominalizat, este cu siguranță vorba de Toktamış, (vezi mai jos), nu de Mamai, cum a presupus Gh. Brătianu, *La mer Noire. Des origines à la conquête ottomane*, München, 1969, p. 274 ; Cerchez a venit la negocieri *cum lo paysam de lo imperio*, secvență tradusă de S. de Sacy, *Pièces*, p. 56, „avec les gens du pays” ; *paysa* este de fapt termenul mongol *paiza* (*baisa*) care denumește o tabălită de aur, argint, fier, aramă sau lemn, dată în numele hanilor mongoli ca imputernicire” (Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 449).

⁶⁷ S. de Sacy, *Pièces*, p. 53 : *per cercare la amistai e lo amo*.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 54.

⁶⁹ Vezi mai sus, p.

⁷⁰ Selvaci nu aparțineau nici uneia dintre ele ; despre ei se precizează doar că, în cazul în care se vor refugia fie la Caffa, fie la Solgat, vor fi restituiri stăpinilor de drept, cel care descoperă și restituie un astfel de fugar fiind recompensat cu suma fixă de 35 de aspri (S. de Sacy, *Pièces*, p. 54—55) ; deși privește o situație mai tîrzie, complexa reglementare juridică a „condiției” fiecărui locuitor liber al Caffei în funcție de starea sa materială și de apartenența sa etnică, înfatășată de M. Matowist, *Kaffa — kolonia genuenska na Krymie i problem wschodni w latach 1453—1475*, Varșovia, 1947, p. V—IX, permite oarecare aproximări a structurii sociale în interiorul cetății existente în ultimele decenii ale secolului precedent.

⁷¹ *Cunachi* ; pentru înțeles, vezi mai sus, nota 53.

⁷² *Canluchi*, cuvînt compus din substantivul *han* și sufixul de apartenență cuman *-lik*, deci „apartenător hanului”, adică „supusul hanului” (S. de Sacy, *Pièces*, p. 58, nota 1 ; vezi și N. Iorga, *Notes et extraits pour servir à l'histoire des croisades au XV^e siècle*, t. I, Paris, 1899, p. 12, nota 4).

⁷³ *Titano* în textul genovez (S. de Sacy, *Pièces*, p. 54) ; pentru înțelesul cuvîntului, vezi Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 12, nota 4 și Smirnov, *Krymskoe hanstvo*, p. 39—43 ; Cerchez exercita atribuții judecătoarești numai între supușii hanului aflată la Solgat (S. de Sacy, *Pièces*, p. 55).

⁷⁴ S. de Sacy, *Pièces*, p. 54.

⁷⁵ *Ibidem* : „Cei care se făceau cunoșcuți ca genovezi” (*che chi se spaiha per Zenoveyse*) aveau, de asemenea, dreptul de a semăna, de a-și paște turmele și de a umbla în carele lor oriunde ar dori pe pămîntul statului mongol.

⁷⁶ *Ibidem* : *Lo comerha stringea lo comerho*, adică vama.

⁷⁷ În puținile registre contabile ale orașului care s-au păstrat sunt însemnate sumele anuale încasate din exploatarea comerțului în 1375, 1382 și 1387 (vezi Balard, *La Romanie*, p. 409) ; surprinzător de mică era taxa de 1% percepută *ad valorem* (*ibidem*, p. 408), față de cea practicată de tătari care oscila între 3% și 5% ; marile venituri realizate de caffioți nu provineau primordial din această sură : mult mai rentabilă se pare că a fost exploatarea dreptului de depozit al Caffei, chestiune asupra căreia vom reveni cu altă ocazie.

⁷⁸ S. de Sacy, *Pièces*, p. 54 ; pentru identificarea acestor localități din Goția, adică de pe coasta sud-estică a Crimeei, vezi A. A. Vasiliev, *The Goths in the Crimea*, Cambridge — Massachusetts, 1936, p. 180—181 ; reamintim că Soldaia a fost ocupată de genovezi în 1365 și reocupată de tătarii lui Mamai după 1376 (vezi mai sus, nota 32).

⁷⁹ Absența emisiunilor monetare la Caffa nu contrazice această constatare (vezi G. Schluamberger, *Numismatique de l'Orient latin*, Paris, 1878, p. 463—464 și, mai nuanțat, O. Iliescu, *Contribution à l'histoire des colonies génoises en Romania aux XIII^e—XV^e siècles*, în „Revue roumaine d'histoire”, XXVIII, 1989, 1—2, p. 31—38).

⁸⁰ *Nikonovskaja letopis'*, în *PSRL*, vol. XI, p. 69 ; „Hoarda Albastră” din letopisețele rusești corespunde Hoardei Albe din izvoarele orientale (vezi nota 26).

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² Vezi în acest sens R. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna, 1938, p. 386.

⁷³ Deși a publicat paralel cele două texte, Desimoni, *Trattato*, p. 162—163, consideră după cum rezultă și din titlul studiului său, că a fost vorba de un singur acord realizat în cursul negocierilor din noiembrie 1380 — februarie 1381; W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen-age*, vol. II, Leipzig, 1936, p. 205, observă în același sens că primul act nu este semnat, doavă că acordul propriu-zis a fost încheiat în formă definitivă abia la 23 februarie 1381; acest argument pierde însă considerabil din greutate dacă se are în vedere că primul text nu reprezintă originalul celor convenite la 27 noiembrie 1380, ci este o copie mai târzie, fără semnătură, care nu omite însă să-i menționeze pe toți participanții tătari și genovezi la tratative; extractul a fost executat, conform precizării notarului care l-a întocmit, după actele oficiale ale Caffei (vezi S. de Sacy, *Pièces*, p. 55); absența semnăturii pe copie nu anulează, deci, eventuala ei existență pe original.

⁷⁴ *Nikonovskaja letopis*, în *PSRL*, vol. XI, p. 69.

⁷⁵ Vezi textul acordului cu genovezii din 23 februarie 1381: *Ellias segno sijo de Inach Cototoloboga seando mandao per segno in Sorcati* (Desimoni, *Trattato*, p. 162); *Inach*, cu variante încă mai corupte în alte documente genoveze, *Inat*, *Ina*, *Ayna* (N. Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 15—16), atașat constant lui Kutlugh Bugha (și acest antroponim stilicit în fel și chip), a fost considerat nume propriu (Iorga, *ibidem*, p. 15 nota 2); el reproduce titlul de nobilie *inak* folosit de tătarii Hoardei de Aur cu semnificația de „curtean, personaj apropiat hanului” (vezi V. G. Tiesenhausen, *Sbornik materialov otnosjaščihja k istorii Zolotoj Ordy*, vol. II, Moscova—Leningrad, 1941, p. 302).

⁷⁶ Deși nu este cu totul exclusă, omonimia acestui Kutlugh Bugha cu alt sau cu alte personaje menționate documentar în perioada anterioară, de exemplu, cu martorii *Cotloboga* și *Cotulubuga* din tratatele încheiate cu venețienii de Djanibek în 1347, respectiv de Berdibek în 1358 (*Diplomaticum veneto-levantinum*, I, p. 313 și II, p. 51), o serie de indicii de ordin geografic și istoric i-a îndemnat pe specialiști să considere că avem de a face cu un singur individ (vezi chestiunea cu exemplificări suplimentare la Spinei, *Moldova*, p. 274 și urm.).

⁷⁷ Vezi mai jos.

⁷⁸ După cum rezultă nemijlocit din textul tratatului din 27 noiembrie 1380, Cerchez a fost investit cu această demnitate în contextul nemijlocit al numirii sale ca șef al ambasadei tătare la genovezii din Crimeea: *Cum ... de lo imperao Jharcasso segno, quando elo fo mondao per. segno in Solcati e de la povo de la ysora de Sorcati per cercare la amistai e lo amo ...* (S. de Sacy, *Pièces*, p. 53 și Desimoni, *Trattato*, p. 162); este acest *Jharcasso segno*, numit în același act și *Lo Zicho*, „Cerchezul”, identic cu *Sichibey, signor della Tana*, pomenit în 1347 (*Diplomaticum veneto-levantinum*, I, p. 312)?

⁷⁹ Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 17.

⁸⁰ Încă înainte de 23 februarie 1381, Kutlugh Bugha era *inak*, titlu atestat oficial întâia oară în tratatul fiului său, Elias, cu genovezii din amintita zi (vezi mai sus nota 75).

⁸¹ Deși semnalat în funcția de comandant al „aripiip drepte” a statului djudicăt abia în 1387, este posibil ca el să o fi deținut mult mai devreme, poate chiar din 1380; (în actual din 1387, publicat de S. de Sacy, *Pièces*, p. 62; apare ca *dominus Solcatensis et brachii recti imperii Gazariae*; pentru semnificația acestei expresii din urmă, vezi mai sus, nota 26).

⁸² Unica referință la această solie nedată se află în preambulul unui act oficial destinat în 1393 regelui Poloniei: „Eu, Toktamış, vorbesc lui Iagello. Pentru a te înștiința că ne-am așezat într-un loc de seamă. Noi am trimis mai înainte soli în frunte cu Kutlugh Bugha și cu Hasan și tu ai trimis atunci la noi pe solii tăi pentru închinare” (versiune românească după Grecov — Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 304); în timpul acestei prime misiuni tătare, Iagello nu era decât mare cneaz al Lituaniei (rege al Poloniei a devenit abia în 1386, odată cu realizarea uniunii polono-lituaniene de la Krewo).

⁸³ Cronologia acestei rocade este relativă: trădarea emirilor s-a produs după lupta de la Kalka, nedată, dar sigur posterioară bătăliei de la Kulikovo din 8 septembrie 1380, probabil chiar după încheierea tratatului lui Cerchez cu genovezii la 27 noiembrie; împăcarea acestor emiri cu Toktamış a precedat obligatoriu substituirea lui Cerchez cu Elias, efectuată din ordinul hanului.

⁸⁴ Această particularitate trebuie avută în vedere pentru stabilirea raportului între cele două documente și pentru clasificarea lor diplomatică; în nici un caz nu poate fi susținută părerea că actul din 27 noiembrie a constituit doar proiectul celui de-al doilea (vezi mai sus nota 71).

⁸⁵ Autonomia Caffei și înstrăinarea celor opt-sprezece localități pe care le consacra acordul s-a produs în detrimentul nemijlocit al domnului tătar din Solbat în fieful căruia se aflaseră înăuntrul atunci.

⁸⁶ *Nikonovskaja letopis*, în *PSRL*, vol. XI, p. 69.

⁸⁷ *Ibidem*.

⁸⁸ *Ibidem*; versiunile românești menționate în această notă și în cele două anterioare sunt reproduse după Grecov—Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 303—304.

⁸⁹ Grecov—Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 307; apelul său a găsit o audiență extrem de scăzută: puterea noului han, incomparabil superioară celei de care a dispus Mamai, și capacitatea militară potențială a armatei rusești mult diminuată după bătălia de la Kulikovo, nu lăsau dubii în privința rezultatului unei noi infrântări.

⁹⁰ Acest aspect este subliniat de Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 128, care consideră că mobilul principal al campaniei lui Toktamîs împotriva rușilor a fost de „*a statua un exemplu*”.

⁹¹ Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 14 și 18.

⁹² *Ibidem*, p. 11—19.

⁹³ *Ibidem*, p. 11, 16—17.

⁹⁴ Grecov—Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 305—306.

⁹⁵ Vézi mai sus nota 82.

⁹⁶ Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 15—16; în scrierile financiare ale Caffei sunt consemnate la 6 februarie 1382 cheltuieli *pro confectis et speciis finis, pro tenendo coppam domino Elie, quando recessit de Sorchatî pro eundo Lordo... Item, ea die, pro confectis Ayna Cotolboga, quando applicuit Sorcati*.

⁹⁷ În tratatul de pace încheiat la 12 august 1387 între ambasadorii Genovei, Gentile dei Grimaldi și Gianone del Bosco, și domnul din Solbat, Kutlugh Bugha, se fac referiri de *quibusdam instrumentis pacis, precepitis et conventionibus* (încheiate între Toktamîs și Comuna la o dată necompletată în text), *necon de quibusdam aliis conventionibus et pactis, factis inter prefatum magnificum dominum Cotolboga, nomine dicti domini imperatoris, ex una parte, et, Bartholomeum de Jacob, juris peritum, tunc consulem Caffe, ex altera parte, scripitis in littera Ugarica m^o CCC⁰...* (S. de Sacy, *Pièces*, p. 63); primele convenții pomenite nu pot fi atestate decât cele din 1380 și 1381, intrucât împăratul la care se face trimitere este Toktamîs, același în numele căruia a fost încheiată și înțelegerea ulterioară din anul „*o mie trei sute și...*”; cel mai important indiciu pentru stabilirea datei acestui acord îl constituie numele lui Bartolomeo di Jacopo, despre care precizează un document din 7 martie 1382 că a fost *electus in consulem Caffe* (Heyd, *Histoire*, II, p. 207, nota 1, nu dă nici un fel de amănunte privitoare la documentul din care a extras citatul; cu toată această carentă, existența actului nu poate fi pusă la indoială: eruditul istoric german, cunoscut prin exemplara sa probitate științifică cu siguranță nu a inventat citatul, fapt care ne obligă să-l considerăm pe Bartolomeo di Jacopo consul al Caffei între martie 1382 — martie 1383 și nu pe Pietro Cazano, menționat în același timp, în aceeași funcție, dar fără nici o bază documentară, în lista consulilor Caffei, publicată de Schlumberger, în lista consulilor Caffei, publicată de Schlumberger, *Numismatique*, p. 463); cea mai probabilă perioadă în care a fost încheiat tratatul este martie 1382, la scurtă vreme, deci, după ce Kutlugh Bugha l-a înlocuit oficial pe Elias hey și la începutul mandatului nouului consul, perioadă în care registrul de socoteli din Caffa semnalează contacte directe ale emisarilor genovezi cu recent instalatul domn din Solbat, în contrast semnificativ cu lunile următoare cind această personalitate politică incetează să mai apară ca beneficiar al cadourilor achitate din bugetul coloniștilor (vezi Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 15—19).

⁹⁸ Pentru desfășurarea ei, vezi Grecov—Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 304—309.

⁹⁹ Relevind pagubele materiale uriașe, autorii citați în nota precedentă vorbesc de o „expediție de jaf”, fără să aibă în vedere obiectivul politic al acestei întreprinderi militare după Barthold, *Toktamish*, p. 851, ceea mai importantă urmare a acestei campanii a fost „întărirea dominației tătare asupra Rusiei pentru încă un secol”.

¹⁰⁰ Vézi mai sus nota 82; în povida faptului că actul formal de supunere a lituanienilor a fost în esență să mai mult un pact de neagresiune (și acesta consimțit, se pare, numai în schimbul păstrării Ucrainei), avantajele practice dobândite de Toktamîs de pe urma sa au fost apreciabile: neutralitatea marelui cneaz i-a asigurat „flancul” în timpul campaniei în ținuturile rusești, apoi „spatele” pe durata lungilor războaie cu Timur Lenk, ca, în sfîrșit, lituanienii să-i stea alături după înfringerea suferită în 1395 (Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 128 și urm.).

¹⁰¹ Toktamîs i-a datorat lui Timur în întregime ascensiunea pînă în 1380, un handicap moral care pare să fi determinat oarecare ezitări și amărări ale hanului din Sarai de a-l ataca frontal pînă în 1387 pe emirul din Samarkand (vezi Grecov—Iacobovschi, *Hoarda de Aur* p. 298—301, 309—314).

¹⁰² Știrea, consemnată într-o sursă armeană din Trapezunt (Sanjian, *Colophons*, p. 100), atribuie personajului titlul de han (*Pulad han*), ceea ce ar lăsa să se înțeleagă că el domnea în hoardă concomitent cu Toktamîs; confuzia se risipeste dacă se are în vedere că acest titlu nu era rezervat exclusiv hanului propriu-zis, ci era purtat curent și de unii membri ai protipendadei tătare (obligatoriu de singe genghizhanid): aşa, de pildă, emisarii lui Djanibek și ai lui Berdibek, menționați ca martori în tratatele încheiate cu venețienii în 1347, respectiv în 1358, sunt numiți *cani* și *canni signori* (*Diplomaticum veneto-levantinum*, I, p. 313 și II, p. 51).

¹⁰³ Prin tabăra acestui *Vulat* (= *Pulad*, cu varianta curentă la tătari *Bulat*, împrumutată și de români), aflată pe cursul inferior al Donului, în apropiere de Tana, a trecut mitropolitul Pimen al Moscovei în drum spre Constantinopol, înainte sau după ce același *Bek Pulad* a condus în fruntea altor doisprezece oglani expediția ordonată de Toktamîs care a devastat Tabrizul în iarna 1385/1386 (H. H. Howorth, *History of the Mongols*, vol. II, partea 1, Londra, 1880, p. 232, 235); conform unei însemnări din registrul de sotoceli ale Caffei din 2 februarie 1382, *Olat bey* — reductibil fără dificultăți la *Pulad*, dacă se ține seama de maniera atât de defectuoasă de transcriere a numelor tătare în documentele genoveze — a fost *frater domini Sorchali*, probabil frate cu Elias bey și fiu al lui Kutlugh Bugha, în eventualitatea că la data amintită aceasta din urmă nu își înlocuise fiul la Solgat; dacă ea avusese loc, *Pulad bey* devine frate al lui Kutlugh Bugha și unchi al lui Elias; este probabilă identitatea acestui personaj cu *Pulad beg*, han al Hoardei de Aur pentru scurtă vreme începând cu anul 1407 (Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 19, nota 4).

¹⁰⁴ Vezi mai jos notele 106—114.

¹⁰⁵ Știută fiind deosebita receptivitate a izvoarelor medievale față de evenimentele spectaculoase de felul celor petrecute în 1383 și 1386—1387, absența oricăror informații privitoare la relațiile tătaro-genoveze în 1384 și 1385, conduce spre această concluzie.

¹⁰⁶ G. Musso, *Note d'archivio sulla „Massaria” di Caffa*, Genova, 1968 (extras din *Studii Genuensi*, V, 1964—1965): *la guerra con Sorcati e con l'imperatore*.

¹⁰⁷ Balard, *La Romanie*, I, p. 157, 159.

¹⁰⁸ *Ibidem*: vasul a fost pregătit în 1386 *occasione guerre ad Vospulum pro Matrega*.

¹⁰⁹ La 4 mai sînt însemnate cheltuieli pentru cîteva *botte di vino* date de autorități *pro victoria habita* în luptele cu tătariei, ale căror bunuri au fost apoi vîndute la licitație (Musso Note, p. 79).

¹¹⁰ Belard, *La Romanie*, I, p. 161, consideră apăsătoarea fiscalitate genoveză ca motiv principal al revoltei locuitorilor, în majoritate goți, cedați împreună cu avereia lor de tătar genovezilor prin tratatele din 1380—1382; ostașii trimiși cu un vas din Caffa *pro damnificando inimicos* nu au reușit să-i reducă la ascultare.

¹¹¹ La 2 mai 1386 se făcea pregătirea pentru trimiterea unei solii la Cetatea Albă, la 24 august sînt notate cheltuielile pentru vasul *qui portavit Carollum de Orto et Illarium de Duria Maocastro, ambaxiatores eunes Constantino et Petro vaypoda occasione guerre de Sorcati* (Ş. Papacostea, *La începuturile statului moldovenesc. Considerații pe marginea unui izvor necunoscut*, în *Studii și materiale de istorie medie*, vol. VI, Bucureşti, 1973, p. 45, care discută amănuntul (p. 43—59) identitatea lui Costea voievod în contextul unificării teritoriale a Moldovei și a sfîrșitului stăpînirii tătare în acest spațiu).

¹¹² Orientarea antitătară a Moldovei, dovedită de refugierea în această țară în 1386 a lui Vasile Dimitrievici, fiul lui Dimitrie Donskoi scăpat din captivitate mongolă, este argumentul de bază pentru a prezuma un răspuns favorabil la solicitarea soilor din Caffa (*ibidem*, p. 58—59); eventuala intervenție armată a Moldovei în conflict nu a schimbat însă soarta războiului.

¹¹³ Musso, *Note*, p. 80—81.

¹¹⁴ Dogele Genovei îl sfătuia la 18 iunie pe omologul său venețian să interzică cetățenilor săi să frecventeze regiunile din nordul Mării Negre bîntuite de război, întrucît ar putea avea de suferit în tumultul incăierărilor cu tătarii (*Diplomatarium veneto-levantinum*, II, p. 209); pentru însășiarea războiului, vezi N. Murzakevic, *Storia delle colonie genovesi in Crimea, în Miscellanea di storia ligure in memoria di Giorgio Falco*, Genova, 1966.

¹¹⁵ Textul publicat de S. de Sacy, *Pièces*, p. 62—64; pentru funcțiile deținute de Kutlugh Bugha în acest moment, vezi mai sus nota 81.

¹¹⁶ *Ibidem*, p. 63; Kutlugh Bugha se angaja pe deasupra că atât cît va fi domn în Solgat va bate monedă bună și în cantitate suficientă ca pe vremea lui Elias bey (p. 64); o analiză comparată a acestui tratat cu cel din 1381 — cele din 1380 și 1382 nu sunt pomenite — la Ballard, *La Romanie*, I, p. 458—461, care observă că autonomia Caffei, afirmată progresiv și existentă *de facto* în 1380 a fost proclamată oficial abia prin statutul orașului din 1449, cind consulul a preluat și atribuțiile judiciare ale *tudunului*.

¹¹⁷ Barthold, *Toktamish*, p. 851, a semnalat monede cu numele lui Toktamîs bătute în Horezm în 1383.

¹¹⁸ Vezi V. Ciocâltan, *Geneza politicii pontice a Hoardei de Aur* (sub tipar).

¹¹⁹ Barthold, *Toktamish*, p. 851; Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 129; Grecov-Iacobovski, *Hoarda de Aur*, p. 309—313.

¹²⁰ *Ibidem*.

¹²¹ Cronicarul persan Șeref ad-Din Ali Iezdi fixează începutul expediției în teritoriul inamic în anul hegirei 789 = 21 ianuarie 1387 — 10 ianuarie 1388 (Tiesenhausen, *Sbornik*, II, p. 158).

¹²² Același cronicar menționat în nota precedentă însira ca participanți în oastea lui Toktamış pe ruși, cerchezi, bulgari, cumani, alani,, (locuitorii) Crimeii din Caffa și din Tana" și bașchiri (*ibidem*, p. 156).

¹²³ Înfățișare amănunțită a războiului și a consecințelor sale la Grecov-Iacobovschi, *Hoarda de Aur*, p. 313 și urm.

LA RESTAURATION DE LA HORDE D'OR ET LES TRAITÉS TATARO-GÉNOIS DE 1380—1387

Résumé

La littérature de spécialité n'a pas entrepris une analyse systématique des traités tataro-génois conclus dans la période 1380—1387. Leur côté le plus obscur le constitue la prédisposition concessive marquée du chan Toktamış envers les Génois, considérée par certains spécialistes comme expression de l'épuisement extrême de la Horde d'Or, conséquence de son déclin constant dans la seconde moitié du XIV^e siècle. Une analyse plus appliquée de la situation révèle, au contraire, le fait que l'État de Tatars de Kipçak a connu, justement dans la période où les accords mentionnés furent signés, un revirement puissant : sous la direction de l'énergique khan Toktamis, l'oulous Djuçi a regagné, avec l'unité territoriale, et la position de grande puissance.

Le paradoxe apparent, à savoir l'attitude concessive sans précédent manifestée par ce khan à l'égard des colons de Kaffa, en contraste évident avec l'intransigeance de ses beaucoup plus anémiques prédécesseurs, ne peut s'expliquer que par la mise en relation différenciée de chaque traité avec le contexte politique qui l'a produit au cours du processus de restauration. La place de second rang revenue aux rapports avec la République ligure et la primauté de la lutte menée contre les rivaux successifs (Mamaï, Dimitri Donskoi, Tamerlan) fut la cause principale de la conduite concessive de Toktamış à l'égard des Génois, et aucunement le faiblesse d'ensemble de la Horde d'Or, dont le dynamisme sur le plan international est plus percutant dans cette période.

www.dacoromanica.ro

MAREA ȘI TRANZIȚIA DE LA FEUDALISM LA CAPITALISM (SEC. XIV—XVI)

ILEANA CĂZAN, EUGEN DENIZE

Nu credem că este o nouitate pentru nimeni dacă afirmăm că marea, sau mai bine zis apa ca mijloc de transport și comunicație, a avut un rol de cea mai mare importanță în istoria umanității, rol pe care continuă să și-l mențină și astăzi¹. De aceea în studiu de față și în limitele pe care ni le permite spațiul vom încerca să scoatem în evidență cîteva din momentele esențiale în care marea a contribuit la schimbarea feței lumii, la trecerea de la feudalism la capitalism.

Cîteva considerații preliminare, din acest punct de vedere, credem că se impun și asupra evaluării și periodizării orînduirii și modului de producție capitalist. Capitalismul, dacă lăsăm de o parte opiniile ce-i plasează începaturile încă din antichitate, reprezintă un proces de transformare a structurilor feudale la toate nivelurile (economic, social, politic, cultural, ideologic etc.), proces de lungă durată. În lipsa acestor structuri feudale el nu poate fi decît rezultatul unei transplantări mai mult sau mai puțin reușite (America, Africa, Australia). Problema Asiei este mai dificilă, nu a fost încă în totalitate lămurită de istoriografie, dar și aici, pînă la urmă, capitalismul s-a dezvoltat în forme de tip pronunțat european.

În opinia noastră capitalismul european, cel care a explodat în lume, cunoaște două perioade de evoluție distințe, dar la fel de importante și anume : pînă la declanșarea revoluției industriale din Anglia, de la mijlocul secolului al XVIII-lea, cînd predomină capitalismul comercial, de fapt un precapitalism, care nu reușește să impună structuri capitaliste, mai ales în domeniul raporturilor de muncă, decît în sectoare limitate, deși foarte importante, și după această revoluție, cînd avem de-a face cu un capitalism industrial care învăluie toate sferele vieții sociale. La rîndul ei, prima perioadă a capitalismului cunoaște, după părerea noastră, trei faze importante : o primă fază, ale cărei începuturi pot fi discutate, dar al cărei sfîrșit se plasează la mijlocul secolului al XV-lea, fază caracterizată în sud, în Mediterana, de strălucirea orașelor italiene, mai ales Venetia și Genova, în nord, în Baltica și Marea Nordului, de strălucirea orașelor hanseatice și flamande, iar în centrul Europei de dezvoltarea impresionantă a cîtorva orașe germane cum ar fi Nürnberg, Augsburg etc.², ca și a orașelor din Champagne, o a două fază, cea mai importantă după opinia noastră, pe care am putea-o denumi mediteraneano-iberico-atlantică, cînd Europa explodează, începe să realizeze o economie mondială. De la mijlocul secolului al XV-lea și pînă la sfîrșitul secolului al XVI-lea Europa, exclusiv prin intermediul comerțului maritim, se deschide spre

ceea ce va deveni ulterior „piata mondială”. Această fază ne va reține atenția în rîndurile următoare. Urmează apoi o a treia fază, de la sfîrșitul secolului al XVI-lea pînă la revoluția industrială, cînd inițiativa este preluată de nordul Europei, mai ales de Provinciile Unite și Anglia, unde, pe baza unor acumulări anterioare, se declanșează revoluții burgheze victorioase care vor netezi drumul spre capitalismul industrial de după 1750.

Bineînțeles că, la fel ca orice încercare de per iodizare, și cea propusă de noi poate fi contestată sau chiar negată. Considerăm totuși că ea oferă, pe baza adevărului faptelor, posibilitatea unei interpréteri mai nuanțate a proceselor istorice care au permis Europei și celorlalte continente tranzitia la o lume nouă, lumea capitalistă. Capitalismul, ca mod de producție și orînduire socială, a avut și are părți bune și părți rele, a fost, este și va fi criticat sau lăudat. Pe noi, ca istorici, ne interesează însă o singură și ultimă întrebare: a contribuit el sau nu la progresul umanității? Răspunsul credem că nu poate fi decît pozitiv.

Dar să revenim la problematica studiului nostru, a doua fază a capitalismului comercial sau a precapitalismului, aşa cum am denumit ceva mai sus întreaga perioadă de pînă la revoluția industrială. Am sugerat ca această fază să fie numită mediteraneano-iberico-atlantică și credem că acest lucru trebuie explicitat pentru fiecare termen în parte. De la început se poate observa că este vorba de doi termeni maritimi, Mediterana și Atlanticul, și de unul terestru, Peninsula Iberică. Clarificarea lor, în puține cuvinte, poate fi ușor făcută.

În ceea ce privește Mediterana este vorba, în primul rînd, de acumulările cantitative și calitative, sub toate aspectele, realizate mai ales de orașele italiene în frunte cu Venetia și Genova. Acestea au dezvoltat, în special în secolele al XIII-lea și al XIV-lea, metode și mijloace comerciale mult mai eficiente³, iar de la sfîrșitul secolului al XIII-lea încep să iasă din Mediterana în Atlantic. Astfel, la Sevilla apare o colonie genoveză, în 1277 prima flotă genoveză pleacă spre Flandria și Anglia⁴, iar în 1291 are loc expediția fraților genovezi Vivaldi, prima încercare eșuată, de explorare a Atlanticului spre sud, de-a lungul coastelor Africii⁵. De fapt marile descoperiri geografice, care încep din a doua jumătate a secolului al XV-lea au reprezentat încununarea unui proces ce s-a desfășurat în mai multe direcții și nu a fost oprit, aproape de loc, cu începere din secolul al XI-lea. Acest proces a cunoscut două mari perioade: din secolul al XI-lea pînă la începutul secolului al XIV-lea, cînd expansiunea europeană (italiană, catalană, provensală etc.) s-a desfășurat spre Mediterana Orientală și spre Asia, și din secolul al XIV-lea pînă la mijlocul secolului al XV-lea cînd ea se îndreaptă spre vest și sud în Atlantic⁶.

Ajungind aici cu analiza credem că se impune definirea celui de al doilea termen din caracterizarea propusă pentru cea de-a doua fază a capitalismului comercial, termenul de iberic. Este evident că acumulările din Mediterana trebuiau să provoace un salt calitativ și acest lucru nu se putea petrece decît în Peninsula Iberică. La întrebarea de ce? răspunsul poate fi și este multiplu. Formularea cea mai completă considerăm însă că ne este oferită de istoricul francez Pierre Chaunu⁷. Astfel, el arată că motivele care au favorizat „Spaniile atlantice”, adică Portugalia și Castilia au fost următoarele: mutațiile provocate de reconchistă încă din secolul

al XIII-lea, apropierea de Italia, mai ales de Genova⁸, tradițiile de navigație locale, participarea marinei cantabrice la reconchistă, vocația maritimă a Portugaliei, poziția geografică deosebit de favorabilă a zonelor atlantice ale Peninsulei Iberice. În ceea ce privește acest transfer, această apropiere a acumulărilor cantitative, între Spania și Italia, mai ales Genova, considerăm că nu este întimplător nici faptul că primele bânci publice, cu garanții din partea statului, apar în aceste zone, la Barcelona, în 1401 și la Genova, în 1408⁹.

În fine, cel de-al treilea termen al definiției noastre, cel de atlantic nu necesită nici el prea multe cuvinte pentru a fi explicat. Dezvoltarea de ansamblu a Europei, acumulările cantitative și calitative, din Mării Mediterane creștină în special, acumulări transferate în Peninsula Iberică, nu puteau să explodeze către o economie mondială decât în Oceanul Atlantic, decât prin trecerea de la navigația mediteraneană la cea oceanică. În același timp acest transfer de experiență comercială – capitalistică și tehnico-navală nu putea fi realizat de italieni, mai ales de genovezi, decât pe sol iberic. De asemenea traficul maritim între Marea Nordului și Mării Mediterane a avut mult Portugalia și Andaluzia. Chiar dezvoltarea rapidă a Castiliei a beneficiat de acest lucru. Cádiz devenise un important centru comercial, iar Sevilla o adevărată capitală a aurului african. Numeroși bancheri genovezi se instalațează aici : Centurioni, Spyinola, Grimaldi etc.¹⁰. Aceștia vor finanța și începuturile comerțului transatlantic și vor face ca marele Columb să se simtă în Portugalia și Spania ca la el acasă.

Îșiarea masivă în Atlantic a ibericilor, cu ajutorul genovezilor, începe să se facă în prima jumătate a secolului al XIV-lea. Reperarea Canarelor, Maderei și Azorelor s-a făcut, aproape simultan, pe la mijlocul secolului al XIV-lea¹¹, dar veritabilă lor cucerire și punerea lor în valoare s-au înfăptuit abia între 1430 și 1450¹². Întăierea, în cadrul acestei adevărate explozii care s-a produs spre Atlantic, aparține, indiscutabil, portughezilor¹³, avândă și de poziția lor geografică și de imensa activitate a infantelui Henric Navigatorul¹⁴, dar nici spaniolii nu au rămas prea mult în urmă¹⁵. Descoperirile portugheze de-a lungul coastelor Africii de Vest au cunoscut patru etape în secolul al XV-lea¹⁶ : 1415 (cucerirea Centei) – 1434 (atingerea Capului Bojador), 1434–1444 (atingerea Capului Verde), 1446–1475 (se ajunge în Congo), 1482 (calatoria lui Diego Cao) și pînă la celebrele călătorii ale lui Bartolomeo Diaz și Vasco da Gama. Si spaniolii au cîteva reușite, dar mult mai puțin semnificative și mai puțin organizate sub aspect economic și științific. Astfel, în 1346 catalanul Jaume Ferrer atinge Senegalul, dar dispără. În 1341 și 1342 maiorchezii Francisc Desvalers și Domingo Gual ating Canarele, același lucru reușindu-l, în 1352, și Arnau Royer¹⁷. Importantă, în secolul al XV-lea, săint, după opinia noastră, două aspecte, și anume : cel comercial, economic, tehnico-naval și cel politic. Primul, prin descoperirea și colonizarea insulelor din Atlantic, a dus la formarea unei adevărate „Mărităne atlantice”¹⁸ și a contribuit decisiv la dezvoltarea navigației pe care a scos-o din rutina cabotajului. Cel de-al doilea se referă nemijlocit la împărțirea sferelor de influență între Portugalia și Spania în privința descoperirii unor noi păminturi. De fapt acum se încheie primele tratate de împărțire a lumii între principalele două puteri cu interese mondiale, Spania și Portugalia (Alcaçovas – 1479, Tordesillas – 1494, Zaragoza – 1529). Sunt tratate

cu o puternică tentă colonială, primul în avantajul net al Portugaliei, celelalte două marcând un echilibru, atât în Atlantic, cît și în Pacific, echilibru care se va menține pînă către sfîrșitul secolului al XVI-lea, cînd ambele puteri intră în declin.

După aceste clarificări, absolut necesare, ale denumirii pe care am dat-o celei de-a doua faze a capitalismului comercial sau a precapitalismului, trebuie să analizăm pe scurt această fază să vedem în ce a constat importanța ei pentru istoria universală. Practic, este vorba, aşa cum consideră Fernand Braudel, de un secol al XVI-lea lung, care începe pe la 1450 și se încheie în jur de 1640. În opinia sa există de fapt două secole al XVI-lea, primul de la 1450 la 1550 și al doilea de la 1550 la 1620 sau 1640¹⁹. Credem însă că acest prim secol al XVI-lea trebuie împins ceva mai înainte în timp, pînă spre 1590, cînd Portugalia este deja ocupată de Spania, iar aceasta dă semne de slăbiciune tot mai mari, care încep să se manifeste, în mod semnificativ, tocmai pe mare. Este vorba de neputința spaniolă de a zdobi rezistența și ascensiunea maritimă a Angliei și de a împiedica pătrunderea olandezilor în interiorul imperiului portughez.

Fapt sigur este că în acest secol al XVI-lea, indiferent de felul în care este el periodizat, are loc o „explozie planetară” datorată portughezelor și spaniolilor²⁰. Dacă pe la mijlocul secolului al XV-lea nu există încă o economie mondială, putem afirma, fără tearcă de a greși, că ea există la sfîrșitul secolului al XVI-lea, că avea caracteristici europene, că factorul uman și material care a impus-o a fost cel iberic, iar mijlocul principal prin care s-a impus a fost *marea, navigația oceanică* la mari distanțe.

Ne apare evident faptul că această ieșire a Europei în lume, ieșire care a însemnat impunerea propriului sistem de valori, s-a făcut spațial pe traseul Mediterana—Peninsula Iberică—Oceanul Atlantic, temporal începînd din secolul al XIV-lea și pînă la sfîrșitul secolului al XVI-lea dar, în același timp, ca proces istoric de anvergură ea nu a fost rezultatul acumulărilor numai din această zonă de sud a continentului, ci din întreg continentul. Așa se explică rolul pe care continuă să-l joace Marea Baltică și rolul foarte important al cîtorva centre din Țările de Jos, cum ar fi Anvers și, mai tîrziu, Amsterdam, centre care prelucrează, de fapt, avuția acumulată în Peninsula Iberică și care vor determina deplasarea axei principale a economiei mondiale europene de tip capitalist, la sfîrșitul secolului al XVI-lea și începutul celui următor, din sudul în nordul continentului nostru.

Considerăm că aici se impun cîteva precizări relative la aşa-numita economie mondială europeană. În primul rînd trebuie subliniat faptul că este vorba de o entitate economică și nu politică. Ea cuprindea imperii, orașe stat și state naționale care se nasc acum, între care au existat permanente conflicte și dispute, dar toate se încadrau în același sistem de valori economice. Era un sistem „mondial” nu pentru că includea toată lumea, ci pentru că era mai vast decît orice unitate politică definită din punct de vedere juridic. Este vorba de o economie mondială deoarece legătura fundamentală care reunea părțile sistemului era de ordin economic, chiar dacă era întărîtă de legături culturale și uneori chiar de acorduri politice și structuri confederative. Imperiul politic este un mijloc primar și destul de rudimentar de dominație economică. Abia lumea modernă

a reușit să pună la punct o tehnologie care, eliminând risipa unei structuri politice greoaie, a permis creșterea surplusului care vine de la straturile inferioare către cele superioare, de la periferie către centru, de la majoritate către minoritate. Europa, la sfîrșitul evului mediu (sec. XIII—XV), fiind o „civilizație” creștină, nu era nici un imperiu mondial, nici o economie mondială. Ea era, în cea mai mare parte, feudală, adică formată din entități economice *relativ* restrânse și *relativ* autarhice.

În această pericadă, însă, se schițează trăsăturile unei piețe europene, punct de plecare spre ceea ce am denumit *economia mondială*. Aceasta s-a dezvoltat lent datorită nu atât cantității de mărfuri vehiculate (ce diferă în această perioadă de la o zonă la alta) ci, mai ales datorită lipsei de comunicație între continente, *la scară comercială*, într-un sistem coherent și regulat. Cruciadele au deschis drumul spre Orient, spre atât de rîvnitele mirodenii, care rămîn însă mărfuri de lux vehiculate, printr-un adevărat monopol, de negustorii venetieni și genovezi, ce și-au disputat cu înverșunare domniația Mediteranei Centrale, și a Mării Negre²¹, pînă în secolul al XV-lea. Din această cauză în Europa se vor dezvolta cel puțin două economii paralele²² și complementare în același timp, denumite de I. Wallerstein cu termenul de „economie mondială”, termen folosit de F. Braudel sub forma de „economie-univers”, în care un fragment din universul politico-geografic se comportă ca o zonă economic autonomă și care, dincolo de realitățile politice, formează prin legăturile interne și schimburile externe o unitate organică²³.

Aceste două mari sisteme au funcționat nu întîmplător de-a lungul celor două mari axe comerciale ale Evului Mediu, Mediterană și M. Baltică. La început cele două „economies-monde” au funcționat relativ separat, fiind despărțite de continent și favorizate de apropierea mării. Baltică preia inițiativa comercială în secolul al IX-lea, inaugurînd o arteră pe deplin folositoare și de o importanță vitală pentru dezvoltarea vieții urbane occidentale²⁴.

Tradițiile navașiei vikinge și a expansiunii lor pe mare au dat un nou impuls comerțului la distanță, în zone practic neexplorate, slab populate, dar cu resurse bogate. Din secolele al XII-lea și al XIII-lea colonizarea la est de Elba este și o consecință a intereselor comerciale și economice. În sud lucrurile au stat cu totul altfel, într-o zonă mult frâminată de istorie și au ciocnit interese politice, care au dus la relativa stagnare a Mediteranei. Din secolul al XI-lea, însă, progresul se înregistrează rapid, datorită tradiției italiene, care impune comerțul Veneției și Genovei, pînă în secolul XV.

Este clar că se conturează în această perioadă două zone polare, în Nord și Sud (Marea Baltică și Marea Mediterană) cu trăsături specifice, pentru că ceea ce este valabil pentru dezvoltarea Sudului nu se aplică aproape niciodată în Nord și invers. De exemplu tehniciile comerciale folosite în Baltică vor fi în permanență mai simple, capitalul bancar și creditul fiind introdus tîrziu în Tările de Jos, de genovezi. În schimb cererea mare de produse meșteșugărești, dezvoltă spiritul de inventivitate tehnică și diversifică producția (șantiere navale, postavuri), în cîteva domenii. Nordul se impune, din secolele al XIII-lea și al XIV-lea pe piața europeană în formare, Sudul, însă, rămîne eminamente negustoresc, disponind de tehnici bancare și de credit (în cazul Veneției și Genovei),

ce premerg cu cîteva secole apariția capitalismului, dominind sub această formă nu numai economia ci și politica europeană, în secolele XIII—XV²⁵.

Este de la sine înțeles faptul că odată cu dezvoltarea rețelei urbane cele două universuri economice s-au completat în mod necesar. Joncțiunea s-a făcut în secolul al XIII-lea prin comerțul terestru, de care a beneficiat înflorirea orașelor Imperiului german și a tîrgurilor din Champagne, dar și zona centrală și sud-estică a continentului european angrenată în comerțul spre Marea Neagră²⁶, anexă de fapt a Mediteranei.

În secolul al XIV-lea apare prima *economie de piață* ce unește universuri relativ autarhice, pînă la acea dată, într-un tot coerent ce cuprindea 300 de piețe negustorești, înschise între puncte terminus aflate la mari distanțe (Novgorod—Bruges—Londra—Lisabona—Venetia—Fez—Damasc—Azov). La această dată, deși bipolaritatea economiei europene este evidentă, prin tradiția culturală și politică Mediterana rămîne, pînă în secolul al XVI-lea centrul lumii. De acest aspect vor profita întii italienii, apoi spaniolii, Carol Quintul fiind cel care, în plină epocă a deschideri Europei spre Lumea Nouă, consideră încă Mediterana centrul imensului său imperiu, plasat în două emisfere. După 1600 eșecul precapitalismului mediterano-atlantic deschide un nou centru de interes, fațada Atlanticului, balanța comercială inclinîndu-se definitiv spre un singur pol.

Olanda și Anglia vor profita din plin de acumulările predecesorilor italieni, iberici și hanseatici, preluînd inițiativa în condiții speciale, marcate de schimbări politice și tehnice corespunzătoare, operate de revoluțiile burgheze și de revoluția industrială. De aici s-au născut asimetrii și inechități care au dăinuit secole, gravitînd în jurul aceluiasi pol.

Cauzele care au generat o asemenea evoluție, însotită și de o deplasare în spațiu de la Sud spre Nord sint relevante de istoricul I. Wallerstein²⁷, ce îz în discuție mai ales trei aspecte: creșterea geografică a lumii, punerea la punct a unor metode de control al muncii în conformitate cu producțiiile și cu regiunile acestei economii mondiale, crearea unui aparat statal relativ puternic²⁸ în țările care urmau să joace un rol central în această economie mondială capitalistă. Dintre aceste trei condiții el consideră că cea mai importantă este prima și că, în cadrul ei, meritul principal revine Portugaliei. De ce tocmai Portugalia? Răspunsul lui Wallerstein este multiplu și edificator²⁹: datorită situației geografice avantajoase, datorită tehnicii de navigație pe care o poseda la nivelul celei a orașelor nordice, a disponibilităților de capital, rezultat al penetrației masive a genovezilor, dispuși să ajute expansiunea oceanică a ibericilor³⁰. De asemenea Portugalia era mai puțin legată de zona care va deveni economia mondială europeană și mai mult de lumea islamică mediteraneană avînd, în consecință, o economie monetară relativ mai dezvoltată și o populație foarte urbanizată. Aici statul avea o solidă stabilitate internă și nu era angajat în războaie externe. La toate aceste răspunsuri corecte am mai adăuga unul, formulat de F. Braudel, care ni se pare deosebit de important: „Comerțul la distanță a deținut fără îndoială primul rol în geneza capitalismului negustoresc; el a fost multă vreme osatura acestuia”³¹. Portughezii și, pe urmele lor spaniolii, au făcut tocmai acest lucru, au inițiat un comerț la mare, la foarte mare distanță, bazat pe vehicularea unor mărfuri cu volum mic și valoare mare (mirodenii, metale prețioase).

Astfel, timp de un secol și mai bine, aceste două popoare s-au aflat în fruntea Europei și a lumii, în fruntea comerțului european de tip capitalist. Reușind să cucerească marea ele au dat Europei prioritatea universală pentru secole. Tehnica pe care și-a dezvoltat-o în legătură cu navigația oceanică a creat o „asimetrie”³² la nivel mondial, un privilegiu exclusiv pentru Europa. Acum Europa depășește cu mult toate celelalte civilizații maritime. Arabii și chinezii³³ care, teoretic, ar fi avut potențialul material și uman să concureze Europa, să deschidă ei primii lumea, nu au făcut acest lucru din cauze care rămân neclarificate pe deplin, trebuind, în consecință să suporte, într-un grad mai mare sau mai mic, influența europeană, sistemul de valori european.

Din toate cele spuse pînă aici se poate constata un lucru important, și anume, acela că de la mijlocul secolului al XV-lea și în mod sigur de la sfîrșitul său lumea începe să fie dominată de Europa, o Europă în care primul cuvint îl are componenta creștină latină, catolică, mai ales popoarele iberice, spaniolii și portughezii. Evident că nu trebuie și nu poate fi neglijat aportul italian, esențial sub aspect tehnic și cultural, nici cel german, nici cel flamand și nordic, dar factorul precumpărător rămâne cel iberic, în special cel spaniol. Spania a realizat o ascensiune vertiginoasă în timpul domniei lui Ferdinand și a Isabелеi, precum și a urmașului lor, Carol Quintul, instaurînd o adeverită preponderență în Europa Apuseană³⁴. Ascensiunea Spaniei, sub toate aspectele, a fost evidentă pînă la abdicarea lui Carol Quintul (1556), urmată imediat de primul faliment răsunător al nonarhiei spaniole (1557)³⁵. Perioada lui Filip al II-lea (1556–1598) a însemnat afirmarea acestei preponderențe, dar și intrarea în stagnare, iar spre sfîrșitul domniei apariția unor semne tot mai accentuate de criză. Apariția acestor semne ca și criza propriu-zisă care va cuprinde Spania la sfîrșitul secolului al XVI-lea au rădăcini profunde în istoria spaniolă, cauze multiple, pe unele dintre ele, care ni se par mai importante vom încerca să le trecem în revistă, pe scurt, în rîndurile ce urmează.

În ceea ce privește Portugalia, aceasta a cunoscut fenomene de criză mai timpurii, care vor culmina cu dezastrul și moartea regelui Sebastian în bătălia de la Alcázarquivir (1578)³⁶, urmate de ocuparea spaniolă (1580). Este clar că Portugalia își assumase o sarcină prea grea pentru economia și potențialul ei uman și, de aceea nu a putut face față unor responsabilități politice mondiale mai mult de un secol. Cu Spania lucrurile s-au petrecut la fel, dar potențialul ei mai mare i-a permis să reziste în frunte, cu o jumătate de secol mai mult, pînă la pacea Pirineilor (1659).

Revenind la criza Spaniei trebuie arătat că această țară posedă, în genere, atât condițiile care să-i permită să se situeze în avangarda istoriei, cît și pe acelea care să o ducă la catastrofă. Primele, despre care am mai vorbit, s-au manifestat la început, dar nu au devenit o permanență, ci s-au blocat, celelalte, despre care vom vorbi în continuare, au devenit precumpărătoare de la sfîrșitul secolului al XVI-lea și vor marca istoria acestei țări pînă în secolul nostru.

În primul rînd considerăm că trebuie subliniat faptul că Spania marilor descoperiri geografice era la fel ca Ianus, cu două fețe. Una îndreptată spre trecut, spre evul mediu, iar cealaltă spre viitor, spre lumea modernă, capitalistă. Ciclul inaugurat de epopeea cruciadelor, de recon-

chistă, se va încheia cu altă faptă măreată echivalentă, descoperirea Americii ³⁷. Columb însuși, cel care a infăptuit această descoperire, genovez prin naștere și spaniol prin adoptiune, prezintă, în întreg caracterul și comportamentul său, această interferență între trecut și viitor ³⁸. Situația aceasta ambivalentă a favorizat declansarea procesului de descoperiri geografice, de trecere la economia mondială de tip european capitalist, a favorizat derularea sa suficient timp pentru a putea fi preluat de alte forțe (Provinciile Unite, Anglia), dar nu a favorizat de loc dezvoltarea de perspectivă a Spaniei, la fel ca și a imperiului rezultat din colonizarea spaniolă a Americii.

Mecanismele și rezultatele cuceririi Americii de către spanioli sunt analizate cu multă precizie și rigoare științifică de istoricul Ruggiero Romano ³⁹ care ajunge la cîteva concluzii foarte interesante. Astfel, în opinia sa, conchistarorii au creat, pe o bază, desigur, epică, premisele unei lumi fragile și nesănătoase. La nivelul simplu al bunurilor materiale, conchista a pus anumite baze ale unui sistem economic ale cărui defecte, inconsistențe și contradicții sunt flagrante chiar astăzi. Falimentul pe termen lung al conchistadorilor se face încă simțit la nivel social și economic ⁴⁰. Expedițiile de descoperire și cucerire spaniole, dar și cele portugheze, au fost pornite pe baze capitaliste, dar s-au impotmolit în cuceriri făcute pe baze feudale ⁴¹. În acest sens exemplul cel mai elovent îl constituie sistemul de exploatare a pămîntului și a forței de muncă introdus de spanioli în America, denumit *encomienda* ⁴², sistem cu pronunțate caracteristici feudale. Acest eșec pe termen lung, din punct de vedere economic, social și politic, al cuceririi și colonizării, a fost de fapt eșecul metropolei și s-a resimțit în America la fel ca și în Spania.

În această perioadă Spania a avut propria ei Renaștere, o Renaștere mult mai anorată în tradițiile medievale (cruciadă, stil gotic) decât în alte zone, în ciuda influențelor din Italia și Tările de Jos ⁴³. Renașterea spaniolă s-a caracterizat printr-o riguroasă respectare a dogmelor bisericiei romano-catolice, ceea ce explică lipsa, aproape totală, a neopăginismului și a obsecnităților din literatură. Această persistență a tradiției a incetinit foarte mult secularizarea vieții și a culturii. Pe de altă parte, cultura renascentistă spaniolă nu a beneficiat de aceleași patronaj ca cea italiană. De asemenea, de la mijlocul secolului al XVI-lea, clasele mijlocii, burghezia, încep să dea semne de oboseală, de epuizare. Patronajul nobiliar nu a fost nici foarte generos și nici foarte liberal. Patronajul monarhic a încurajat Renașterea numai în limitele acceptabile pentru catolicism și pentru propria autoritate. Din toate aceste motive Spania a rămas în urma altor state europene în ceea ce privește dezvoltarea culturii renascentiste ceea ce s-a repercutat pe toate planurile, atât material, cit și spiritual.

O altă cauză a declinului Spaniei este și aceea că ea nu a reușit să creeze, în ciuda poziției sale economice și geografice centrale în economia mondială europeană a secolului al XVI-lea, tipul de aparat statal care ar fi permis claselor sale dominante să aibă profituri din crearea economiei mondiale. Chiar burghezia catalană nu mai investește în industrie și comerț, ci în pămînt și cultura cerealieră ⁴⁴. Asistăm de fapt la un proces pe care trebuie să-l numim totuși de „refeudalizare” și care are loc și în Italia aproximativ în aceiași perioadă, unde exemplul cel mai elovent îl constituie familia Medici, familie de mari bancheri florentini în secolul

al XV-lea, transformată în familie de mari duci ai Toscanei în secolul al XVI-lea.

Opțiunile politice ale monarhilor spanioli din Casa de Austria au avut de asemenea un rol important. Astfel, Carol Quintul a dus o politică universalistă cu puternică nuanță feudală, bazată pe idealul menținerii unității lumii creștine în fața amenințării otomane și a Reformei, politică ce nu avea nici o sansă de reușită și care a și eşuat lamentabil⁴⁵. În același timp el a refuzat sistematic să adopte orice fel de politică comercială mercantilistă⁴⁶ deoarece acest lucru ar fi venit în contradicție cu idealurile sale universaliste. Urmașul său, Filip al II-lea, a făcut ca Spania să intre într-o fază deschis imperialistă⁴⁷, să irosească toate avantajele oferite de Lumea Nouă, să-și distrugă economia și să-și risipească forțele umane fără nici un folos. Semnificativ în acest sens este periodicitatea falimentelor financiare ale monarhiei spaniole (1557, 1575, 1596, 1607, 1627, 1647, 1656), fiecare din ele marcând cite o treaptă pe drumul prăbușirii Spaniei de la rangul de mare putere mondială la cel de putere regională, cu influență limitată.

Ca un corolar al tuturor acestor cauze a venit să se adauge o scădere demografică importantă în a doua jumătate a secolului al XVI-lea, considerată de I. Wallerstein ca fiind „lovitura fatală”⁴⁸ pentru Spania. În ultimii ani ai secolului țara a cunoscut una dintre cele mai grave epidemii de ciumă din istoria ei, pentru atingerea nivelului demografic anterior epidemiei trebuindu-i aproape un secol⁴⁹.

Toate aceste cauze, la care se adaugă și altele pe care nu le-am amintit, explică, după opinia noastră, deplasarea centrului de gravitate al civilizației, al istoriei, al economiei mondiale de tip european capitalist din zona Mediteranei în zonele nordice ale Europei, mai ales Țările de Jos și Anglia, care vor constitui factorii motori ai celei de-a treia faze a capitalismului comercial și vor reuși să facă saltul la capitalismul industrial.

Putem conchide oare în aceste condiții că eșecul Spaniei a fost total? Considerăm că nu. În primul rînd colonizarea spaniolă din secolul al XVI-lea constituie o excepție remarcabilă în cadrul celorlalte fenomene de colonizare; în ciuda tuturor defectelor ea se judecă pe sine însăși fără rețineri și cu o rară luciditate. Exemplele lui Montesinos, Francisco de Vitoria și, mai ales, Bartolomé de Las Casas sunt elocvente în acest sens. În al doilea rînd nu trebuie să uităm că Spania este una din foarte puținele țări care au reușit să construiască lumi noi. Este vorba despre lumea hispanică formată din 21 de țări, din Europa, America, Africa și Asia, cu o suprafață de aproximativ 12 milioane de kilometri pătrați și cu o populație de peste 380 de milioane de locuitori. Trebuie să recunoaștem că nu este de loc puțin, mai mult de 8% din întreaga populație mondială. În al treilea rînd considerăm că eșecul Spaniei era inevitabil în acea perioadă istorică, la fel cum a fost inevitabil și eșecul italienilor în perioada anterioară. Spania a fost aceea care, împreună cu Portugalia, a făcut să explodeze lumea europeană la nivel planetar, a contribuit în mod esențial la instaurarea unei economii mondiale de tip european capitalist, bazată, în primul rînd, pe comerțul maritim de lungă distanță, atât de apreciat de F. Braudel. Dar structurile interne care au ajutat-o să facă acest lucru, care au făcut posibilă existența Secolului de Aur spaniol, nu i-au permis să și beneficieze, sub aspect economic, de această enormă deschidere.

Vechiul s-a impus asupra noului. În acea perioadă, în secolul al XVI-lea, capitalul era predominant comercial și de aceea trebuia să fie mobil tot timpul pentru a aduce beneficii. Imobilismul economic de tip feudal pe care conchista l-a adus cu sine în America, l-a paralizat. Pe de altă parte capitalismul comercial, spre deosebire de cel industrial, crează foarte greu raporturi de muncă capitalistă. Aceasta explică și slăbiciunile sale, care sunt slăbiciuni de structură. De aceea spaniolii, la fel ca și italienii, au eşuat. Dar fără încercările lor și fără eșecul lor, probabil că Anglia nu ar fi reușit să facă acel pas enorm înainte, care a fost revoluția industrială.

Evoluția spre capitalism a înregistrat, deci, nu numai etape cronologice, ci și o translație spațială. Dacă în Mediterană dezvoltarea capitalismului este blocată la sfîrșitul secolului al XVI-lea, în Nord situația a fost cu totul alta, grație moștenirii, solide transmise de Hansă, dar și polarizării economiei mondiale pe axa Atlanticului de Nord, Tările de Jos, Olanda și apoi Anglia valorificând piața mondială deschisă de iberici.

Paralel cu etapa precapitalismului mediterano-iberic-atlantic în Baltică și Marea Nordului se creeau, se dezvoltau și se transformau structuri economice ieșite din realitățile lumii feudale, dar care au permis progresul economic și social pînă în punctul în care ele însăși au devenit perimete. Acesta este cazul Hansei germane. De la început trebuie evidențiat încă o dată faptul că aspectele ce țin de evoluția Nordului și Sudului nu se suprapun. Dacă în Mediterana forța economică a secolelor XIII–XV au constituit-o orașele-state independente, în Nord se formează un organism economic supra-statal, care dincolo de bariere regionale, dincolo de fragila construcție politică a Imperiului german și dincolo de interesele statelor naționale în formare și-a impus domniația, constituind cel de al doilea pol al economiei europene.

Hansa germană este strîns înrudită cu ghildele negustorilor și meșteșugărilor, formate în orașele din Nordul Germaniei în secolul al XIII-lea⁵⁰, ce își propuneau să apere pe plan local interesele acestor comunități. Treptat interesele economice pe piață externă au devenit la fel de importante ca necesitatea reprezentării politice în Consiliul orașenesc. În fața pericolului exercitat de conflictele economice și politice cu Flandra și Danemarca, principali rivali ai negustorilor germani, s-a născut o nouă formă de organizare care transformă comunitatea negustorilor germani în asociația orașelor hanseatice⁵¹; organizația cu rolul de a reprezenta interesele negustorilor germani în străinătate și de a controla activitatea membrilor acestei asociații. Din secolul al XIII-lea Hansa înscrie o suprafață impresionantă între Zuiderzee – Meusa, Turingia – Brandenburg – Polonia și Goful Finic, cu ramificații pînă în Nordul Danemarcei, la Londra sau în Sud – Estul Europei, cuprinzînd 180 de orașe ale Hansei și numeroase alte orașe „hanseatice”, ce gravitau în sfera de interes și se bucurau de privilegii în comerțul extern, fără a fi membre active ale adunărilor și Consiliului Hansei⁵². Iată deci cum prin mijloace medievale, de organizare de breaslă, se creează un organism capabil să deschidă o piață unică în Nordul Europei, piață legată în egală măsură de traseele terestre cît și de cele navale. Deși în spatele Hansei nu există un stat care să o sprijine, ci dimpotrivă doar o putere politică ce vrea să o supună (principii teritoriali), această creație a comerțului baltic devine prima putere economică, politică și militară a Europei nordice din a doua jumătate a secolului al XIV-lea. Prin pacea de la Stralsund (1370) Hansa

iși impune dominația în fața Danemarcei, iar prin repetatele blocade simultane a silit orașele Flandrei (mai ales Bruges), ca și Norvegia, Suedia și chiar Anglia și Rusia⁵³, să îi recunoască și să îi întărească privilegiile pe piețele lor. Este o victorie a economicului față de politic, este o izbindă maritimă și negustorească, datorată progresului economiei de piață și nevoii de capital-comercial. Orașul căruia i-a revenit rolul de „capitală” a Hansei a fost încă din secolul al XII-lea Lübeckul, situat în aşa numita zonă „vendă”, formată de confederația celor 5 orașe. *Lübeck, Rostock, Stralsund, Wismar și Greifswald*⁵⁴, zonă considerată a fi „capul” și „inima” Hansei. Identitatea de interes a celor 5 orașe și rolul primordial jucat de ele în funcționarea organelor de conducere îl făcea în 1639 pe Johannes Angelii Wardenhagen să considere Hansa împărțită în „civitas Vandalicas (vende) et ultra Vandalicas”⁵⁵.

Lupta pentru supremăția comerțului nordic s-a dus însă în toată această perioadă cu un puternic rival, orașul Bruges, situat, de asemenea, într-un punct comercial bine amplasat geografic, de unde se putea ușor domina traficul în Atlantic, în Marea Nordului și Baltică prin avanpostul de la Sluis, dar și pe traseele terestre. În plus Bruges devine un important centru al producției de postav și piață de aprovisionare, cu lîna adusă din Scoția și Anglia, pentru celelalte orașe flamande⁵⁶. Din 1252 Hansa obține în orașul menționat importante privilegii ce sfîrșesc prin întemeierea unuia din cele 4 mari contoare (Londra, Burges, Bergen și Novgorod)⁵⁷. Aceste contoare au fost principalele instrumente de dominație ale Hansei în comerțul străin, prin organizarea minuțioasă și controlul lor asupra pieței locale, control efectuat prin intermediul unei conduceri alese, a unui tribunal și a unei bănci proprii, la care se adaugă, în chip firesc personalitatea juridică și stema ce marca independența comunității. Aceste contoare au luat ființă doar în zone bine dezvoltate economic unde exista deja o piață de desfacere și interesu comerciale divergente, ele aveau drept scop asigurarea monopolului hanseatic, printr-o legislație ce asigura negustorilor germani deplina autonomie față de autoritățile politice locale. Contoarul din Burges devenise un centru atât de important al Hansei încit tratativele duse cu regele Angliei, pentru reînnoirea privilegiilor acordate încă din 1267, aveau să se poarte pînă în 1520 în acest oraș, prin intermediul conducerii contoarului („soli și ambasadori ai magnificei asociații a Hansei germane”⁵⁸).

În chip absolut firesc aceleasi contoare, născute din practicile feudale ale concesionării de privilegii comerciale, vor fi simburele discordiei ce a opus Hansei întii Flandra (care din 1277 beneficiază de o rută maritimă directă cu Genova prin Gibraltar) apoi Danemarca (unită cu Norvegia și Suedia din 1388), urmate de Marele Cnezat al Moscovei, din 1476, și de Anglia, de la începutul secolului al XVI-lea. Statele teritoriale tînd spre o piață națională și independență negustorilor hanseatici în propria lor „casă” devenise mai mult decit supărătoare. Preeminența Hansei în Baltică este înălțată la mijlocul secolului al XV-lea și prin concurența capitalului comercial din Sud și Vest și de dezvoltarea impetuoasă a manufacturilor și șantierelor navale din Tările de Jos.

Cauzele ce au stat la baza eșecului Hansei în Nord, în secolul al XVI-lea, sunt și ele multiple. Interesante sunt cîteva aspecte economice și socio-politice care pun în evidență insuficiența dezvoltare a structurilor

precapitaliste, structuri, care, deși existau în zona Balticii în secolele XIV—XV, au fost treptat părăsite spre o „refeudalizare”, impusă prin constringere politică, în momentul în care forța economică a Hansei scade, datorită concurenței nemiloase a Țărilor de Jos, fapt ce atrage după sine imposibilitatea susținerii unui efort militar continuu. Ultimele războaie, cu Danemarca din 1535, cu principii de Mecklemburg (în 1560) și din Pomerania în 1576⁶⁰, aduc treptat orașele Hansei sub dominația feudaliilor locali; în cazul Rostockului, în 1560, flota sa este vîndută țărilor occidentale⁶¹.

Inițial structurile economice care au permis avîntul Hansei în secolul al XIV-lea sunt tot cele legate de acumularea capitalului comercial, fapt ce îl facea pe K. Olechnowitz să considere că „negustorul a fost elementul revoluționar al acelei societăți”⁶². Angajarea în comerțul maritim și terestrîu la distanțe mari permitea formarea în decurs de un secol a unei puternice pături orășenești — *patriciatul* (negustori hanseatici, armatori, fabricanți de bere, proprietari de mine de argint și cupru etc.). Evoluția acestei categorii surprinde și un proces de deschidere a vietii politice sub imperativul economicului. În 1279 la Wismar avearea mobilă și imobilă a unui producător direct, meșter în breslele privilegiate și proprietar instărit de atelier nu diferea mult de cea a unui negustor bogat, din rîndul patriciatului, ce detinea 5000 mărci lublicense⁶³. Acest fapt reflectă o anumită „democratizare” a vietii politice urbane, în orașele hanseaticice mai vechi și mai noi. Această pătură a „burgheziei” instărite concurează patriciatul în formare, iar breslele privilegiate își impun punctul de vedere, obținînd pentru reprezentanții lor locuri în Consiliul orășenesc, acești reprezentanții ajungînd chiar majoritari, în unele orașe la sfîrșitul secolului XIV. Dacă prezența producătorilor direcți în conducerea politică a orașului este punctul de *plecare al dezvoltării burgheze în Țările de Jos*⁶⁴, în orașele germane acumularea de capital și îmbogățirea patriciatului reduce regimurile oligarhice la putere, în secolul al XVI-lea. În 1385 la Hamburg, și nu numai aici, un mare negustor sau armator poseda deja 50 000 mărci lublicense⁶⁵. Același lucru surprindem și la Stralsund în perioada 1597—1641⁶⁶. Sumele mari de bani existente, *capitalul circulant*, își găsesc însă o întrebunțare ce permite acea „refeudalizare” amintită. Acești bani arareori sunt investiții în *produția de mărfuri*, cel mai adesea fiind transformații în rente, proprietăți funciare de tip feudal, sau în capital cămătăresc⁶⁷. În acest mod patriciatul hanseatic, spre deosebire de cel din orașele Țărilor de Jos, devine o clasă parazitară, ușor de manevrat în nouă ofensivă a seniorilor locali împotriva orașelor și țăranilor, ofensivă manifestată, în secolul al XVI-lea, printr-o politică vamală abuzivă, prin imixtiuni armate în viața orașului⁶⁸, prin menținerea și extinderea servajului, într-un moment în care producția de tip manufacturier avea nevoie de mînă de lucru liberă și ieftină.

Singurul domeniu în care Hansa mai face investiții masive în perioada sa de declin economic vizibil este cel al construcțiilor navale. Neînțelegînd multiplele cauze ce impuneau pe piața mondială (deschisă de portughezi și spanioli) noi centre comerciale (Anvers și Amsterdam), reprezentanții conducerii Hansei au considerat că singurul pericol (de altfel real) îl constituie șantierele navale olandeze, rival de temut prin calitatea noilor nave construite. În secolul XVI Amsterdamul devine cea mai ieftină „piată”

de nave, iar din 1570 șantierele olandeze impun în Baltică, Marea Nordului și în cursele transoceane *fluitul* (Vlieboot)⁶⁸, corabie de transport de mare capacitate, ușor de manevrat cu un echipaj de cățiva oameni, avantaj imens pentru scăderea prețului unei călătorii la mare distanță. Riposta Hansei a fost simptomatică pentru apărarea unei poziții deja pierdute prin progresul economiei de piață. Adunările regionale și generale interzic importarea, folosirea sau tranzitarea corăbiilor construite în Olanda în porturile hanseatice⁶⁹. Mai mult fiecare port era obligat să își construiască propriile nave, prevedere ce a avut două consecințe principale: creșterea numărului și imbogățirea armatorilor⁷⁰, dar și închiderea economică și stagnarea, în condiții în care Hansa refuza să folosească nave ieftine și eficiente, dar exporta la prețuri mici materii prime indispensabile șantierelor olandeze (scinduri, gudron, parime, inclusiv catarge gata făcute)⁷¹. Când orașele germane, mai ales Danzigul, acceptă meșterii olandezi și metodele lor de lucru: fierăstraie mecanice, mașini pentru ridicarea catargelor, fabricarea de piese interșanjabile, redeschiderea spre Vest s-a făcut în (secolele XVII–XVIII) cînd deja Olanda și apoi Anglia își impuneau monopolul tehnicii navale și al comerțului la mari distanțe.

Același proces de marginalizare a Hansei, în momentul în care polul economiei europene se mută în Atlanticul de Nord, se poate surprinde din analiza importurilor și exporturilor vehiculate anual prin porturile hanseatice, în secolul al XVI-lea și la începutul celui de al XVII-lea. Faptul că țările Balticii rămîn, între 1562–1628, în proporție de peste 75%, din volumul comerțului, *exportatoare* de materii prime și materiale (piei crude și tăbăcite, lînă, lemn, scinduri, gudron, smoală, ceară, zgură, fier), precum și de cereale (grâu, orz, secară) și în mică măsură de produse alimentare prelucrate (bere, malț, făină)⁷², situează zona, în raport cu fațada Atlanticului, la periferia vieții economice, angrenate în sectorul primar, răminind în permanență o piață de desfacere pentru produsele finite din alte țări. Acesta este momentul în care se produce în Europa de Vest o diviziune socială a muncii bazată pe dezvoltarea capitalului industrial⁷³. Din secolele XV–XVI și „foarfecile” prețurilor defavorizează Lübeckul, Rostockul și celealte orașe hanseatice⁷⁴. Berea, heringii, cărbunele, cerealele cunosc scăderi spectaculoase de prețuri la export către 1410 și între 1490–1530, în timp ce prețurile produselor alimentare de larg consum, importate, cresc rapid (prețul cărnii, untului, sării) în cursul secolului al XV-lea⁷⁵. În fapt asistăm la perimarea unui sistem de producție, criza Baltiei fiind rezultatul inechității în volumul schimburilor. Puterea de cumpărare a monedei de calcul (marca) se modifică în raport cu metalul prețios, în condițiile sărăcirii minelor de aur și argint din Boemia și Ungaria și a abundenței de metal prețios din Spania, adus, însă, din Lumea Nouă (după 1550). Dacă la sfîrșitul secolului al XV-lea cererea de metal prețios era mare în întreaga Europă, aurul și argintul din Lumea Nouă au adus Spaniei predominarea economiei europene⁷⁶. Dar cele care vor profita în mod real de scurgerea monedelor de aur vor fi Țările de Jos, incorporate Imperiului iberic al lui Carol Quintul, prin moștenirea sa paternă⁷⁷. Aceasta este momentul în care balanța se va inclina spre Nord-Vest aducind Mediteranei și Balticii același eșec în încercarea lor de a domina economia Europei și a lumii. Se nasc acum noi centre și axe

comerciale (Anvers și Amsterdam deschise spre Atlantic și Pacific)⁷⁸, apar mărfuri mai bune ce le înlătură pe cele vechi, se operează schimbări economice, ce produc crize regionale, dar care dău economiei europene, transformată acum în economie mondială, un mare avînt.

Hansa intră și ea într-o astfel de criză regională, iar metoda de a rezista concurenței prin decrete de interdicție a unor schimburi este total ineficientă, orașele hanseatici nemaiputând forma un bloc unitar, caută să își apere fiecare propriile interese. Orașele germane de coastă sau din interior (Hamburg, Danzig, Nürenberg, Augsburg), sub impulsul inițiativei individuale a unor mari negustori (Welserii, Fuggerii) se lansează pe piață internațională, plasind capital oriunde acesta putea aduce profit. În fapt secolul al XV-lea este secolul Fuggerilor⁷⁹ și tocmai de activitatea lor se leagă numele orașului Anvers, devenit noua piață europeană.

O problemă mult disputată a fost aceea a modalității prin care un tîrg flamand, cu o modestă flotă⁸⁰ de mic tonaj și cu o producție axată doar pe revopsirea postavurilor aduse din Scoția și Anglia, înainte de a le redistribui altor orașe flamande, a devenit o piață în care negustorii portughezi și germani își vor muta activitatea comercială. Explicația este dată în primul rînd de poziția sa geografică, ce beneficia de estuarul fluviului Escaut la vîrsarea în mare, de apropierea orașului Bruges, a cărui tradiție comercială și manufacturieră o preia, depășind-o, și de ruta comercială ce legă Mărele Mediterană de Marea Baltică, deschisă de genovezi în 1277. La sfîrșitul secolului al XV-lea evenimentul care va lansa Anversul în centrul economiei europene va fi „bătălia piperului” purtată de Veneția și Portugalia. Curios, tocmai Anversul este beneficiarul direct și pasiv al deschiderii drumului spre Oceanul Indian după 1488 prin Sudul Africii⁸¹ și de decaderea Veneției ce monopolizase pînă la acea dată comerțul cu piper, adus prin Marea Neagră și Mărele Mediterană Orientală, din Orientul îndepărtat. În 1501 prima navă portugheză ancoia în estuarul Escaut-ului aducînd direct piperul atât de căutat în țările Europei nordice și centrale, principalele beneficiare ale comerțului cu mirodenii făcut de Veneția prin intermediul celebrului *Fondaco dei Tedeschi*⁸². Portugalia neavînd resursele financiare și sistemul de credit al Veneției se vede silită să cedeze Anversului rolul de redistribuitor al comerțului cu mirodenii. Prin intermediul Fuggerilor argintul și arama din Ungaria și Boemia iau drumul orașului flamand pentru a se efectua plățile⁸³. În momentul în care inițiativa comerțului transoceanic revine Spaniei, din 1521–1535, Anversul ocupă același loc privilegiat, Carol Quintul folosind piața deschisă în Țările de Jos pentru aprovizionarea provinciilor din Lumea Nouă cu lemn, bîrne, gudron, gru și secară din Baltică, cu postavuri, pînzeturi și articole de fierărie din Țările de Jos, Germania, Anglia și Franța⁸⁴.

După eșecul monarhiei spaniole (în 1557) Anversul devenise dintr-un tîrg provincial un oraș ce beneficia de mijloacele de schimb și credit italiene și germane, de o piață bine consolidată și de o industrie a postavurilor, țesăturilor și tapiseriilor bine cotată în Europa. Această situație economică înfloritoare va fi bruscă întreruptă de declansarea patimilor religioase, care duc la revolta iconoclastă din 1566⁸⁵, preludiu al războiului dintre Țările de Jos și Spania, izbucnit cu violentă în aprilie 1572⁸⁶.

În condițiile războiului cu Spania se lansează pe piață europeană un nou partener de comerț, Amsterdamul, ce preluase încă din 1560, 70%

din schimburile Balticii⁸⁷, stabilind legătura maritimă cu Spania și Portugalia, de unde veneau metalele prețioase, cheia schimburilor nordului. Deschiderea Bunei din Amsterdam și a Camerei de Asigurări⁸⁸, la sfîrșitul secolului XVI, stabilizează definitiv poziția comercială a noului centru, poziție atât de solidă, încât în timpul confruntărilor militare cu Spania linia maritimă ce legă Nordul de Sud nu se întrebupe, relația dintre combatați fiind aceea de dușmani complementari⁸⁹, grăul Balticii fiind literalmente indispensabil Sudului. Același război cu Spania va fi și principală cauză a impunerii dominației Amsterdamului, prin devastarea sudului Țărilor de Jos; la 18 august 1585 prin ocuparea Anversului trupele spaniole dădeau lovitura de grătie principalului rival al Amsterdamului, lăsându-i calea liberă în Atlantic, pe piața europeană și în circuitele transoceane. Locul portughezilor în ceea ce privește deschiderea de noi rute comerciale la mari distanțe este luat, din secolul al XVII-lea, de Olanda, ținăra republică ce prin organizarea politică instaurată putea să își apere în interior și exterior interesele economice. În 1600 o navă olandeză ajunge în arhipelagul japonez, în 1601–1607 negustori olandezi încearcă să se stabilească la Canton, în 1603 ating Ceylonul, în 1605 cucerește fortăreața portugheză din Amboin (în insulele Moluce), care devine primul avanpost al Companiei Indiilor⁹⁰. De acum încolo capitalismul comercial atinge apogeul, făcind din mările și oceanele lumii teatrul său de acțiune. Supremația Olandei va fi disputată de Anglia, ce se deschide spre comerțul transoceanic în aceeași pericadă, dar Londra nu va deveni centruul economiei mondiale decât după succesul revoluției industriale.

Concluziile ce se impun săt legate de bipolarizarea economiei europene în Evul Mediu; între Sudul mediteranean și Nordul baltic, relativă separare fiind ruptă de linia maritimă a genovezilor, prin Gibraltar în 1277, precum și de bascularea centrului de greutate al economiei mondiale inaugurate de secolul al XVI-lea către Atlanticul de Nord și Marea Nordului.

Succesiunea monopolurilor comerciale maritime ale venetienilor, genovezilor, hanseaticilor și ibericilor, flamanzilor și olandezilor este în fapt o linie sinuoasă ce marchează însăși evoluția de la structurile feudale spre cele capitaliste, prin acumularea și plasarea capitalului negustoresc. Modalitățile de schimb și credit, producția de piață, angajarea forței de muncă salariaată se dezvoltă mult mai rapid în marile centre, orașe-porturi, tocmai datorită factorului geografic luat în discuție în studiul de față — anume marea.

Descoperirile geografice și deschiderea rutelor transoceane au plasat Europa în centrul economiei mondiale și au acordat Atlanticului de Nord, prin Olanda și Anglia, supremația absolută timp de cîteva secole față de toate țările lumii.

N O T E

¹ See *Power. A Naval History*, ed. E. B. Toller, Chester W. Nimitz, Englewood Cliffs, 1960.

² Teofilo Ossian de Negri, *Storia di Genova*, Milano, 1968; Roberto S. Lopez, *Quattrocento genovese*, în „Rivista storica italiana”, anno LXXV, fasc. IV, Napoli, 1963, pp. 709–722; Alvise Zorzi, *La République du Lion. Histoire de Venise*, Icris, 1988; Philippe Dol-

⁴ Lüger, *La Hanse (XII^e—XVII^e siècles)*, Paris, 1964; Jacques Heers, *L'Occident au XIV^e et XV^e siècles. Aspects économiques et sociaux*, Paris, 1963.

⁵ Y. Renouard, *Les hommes d'affaires italiens au Moyen Âge*, Paris, 1949, pp. 44 și urm.

⁶ R. de Roover, *Money, Banking and Credit in Medieval Bruges, Italian Merchant — Bankers Lombards and Money-Changers. A Study in the Origins of Banking*, Cambridge, 1948, pp. 10 și urm.; V. M. Godinho, *A economia dos descobrimentos henriquinos*, Lisboa, 1962, p. 19; R. Doeberd, *Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIII^e et au début du XIV^e*, în „Bulletin de l'Institut historique belge de Rome”, fasc. XIX, 1938, pp. 1—76; R. S. Lopez, *Majorcan and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century*, în „Revue belge de philologie et d'histoire” 1951, pp. 28—43.

⁷ Pierre Chaunu, *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècle*, Paris, 1969, pp. 93—95.

⁸ Myron P. Gilmore, *The World of Humanism. 1153—1517*, New York, 1972, p. 23. Vezi și Shepard B. Clough, David L. Hicks, David J. Brandenburg, Peter Gay, *A History of the Western World. Early Modern Times*, Boston, Englewood, San Francisco, Indianapolis, Atlanta, Dallas, 1967, pp. 365—367.

⁹ P. Chaunu, *op. cit.*, app. 106—109.

¹⁰ În ceea ce privește Genova, trebuie remarcat faptul, foarte important, că ea și-a dat seama de precaritatea coloniilor sale din Levant încă din secolul al XIII-lea. De aceea translația comerțului genovez din Orient spre Occident nu a fost nici brutală și nici catastrofică. Este vorba de o lungă evoluție pe care cîteva evenimente decisive, ocuparea Constantinopolului (1453) și a Caffei (1475) de către Turci, au precipitat-o. În secolul al XV-lea bancherii genovezi dobîndesc un rol foarte important în Peninsula Ilerică. Cádiz devine, mai mult decât Chios, marea escală, realeul principal al activităților maritime genoveze. Castilia devine o putere economică din prim ordin, pozițiile comerciale și finanțiere ale negustorilor genovezi sunt solid asigurate, același lucru fiind valabil și pentru Portugalia (J. Heers, *Gênes au XV^e siècle*, Paris, 1971, pp. 15 și 338; a se mai vedea și J. Vicens Vives, J. Nadal, *Manual de historia económica de España*, Barcelona, 1959, pp. 111 și 247; Gabriella Airaldi, *Genova e Spagna nel secolo XV: il „Liber damnificationum in regno Granata” (1452)*, Genova, 1966; Gian Giacomo Musso, *Genovesi e Portogallo nell'età delle scoperte (nuove ricerche d'archivio)*, Genova, 1976.) Ideile mari ale descoperirilor geografice, circumnavigația Africii și drumul spre vest, au fost genoveze dar preluate de suveranii Portugaliei și Spaniei. Spre deosebire de Genova, Veneția nu a putut face același lucru datorită poziției ei geografice, de intermedier între Levant și Europa Centrală, și datorită incertitudinilor cu care a încercat să pătrundă în comerțul oceanic. Criza orientală generată de avansul turcilor a dăunat mai mult economiei venețiene decât celei genoveze, deoarece această nu dispunea de o alternativă. De aceea Veneția se va crampona de pozițiile politice din Levant și va duce o politică de expansiune în „terraferma” (T.O. de Negri, *op. cit.*, pp. 615—618).

¹¹ Pierre León, *Histoire économique et sociale du monde*, tome I, *L'ouverture du monde. XIV^e—XVI^e siècles*. Volume dirigé par Bartolomé Bennassar et Pierre Chaunu, Paris, 1977, p. 387.

¹² J. Heers, *L'Occident au XIV^e et XV^e siècles*, pp. 164—165.

¹³ F. Pérez Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el Tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948, p. 58.

¹⁴ Ibidem, pp. 137 și urm.; Antonio Barao, *História da expansão portuguesa no mundo*, Lisboa, vol. I, 1939, pp. 275—280.

¹⁵ M. Pinheiro Chagis, *Os descobrimentos portuguese e os de Colombo. Tentativa de coordenação histórica*, Lisboa, 1892; M. de Jacome Correa, *História da descoberta das Ilhas*, Coimbra, 1926; G. E. de Azurara, *Chronica do descobrimento e conquista da Guiné*, Lisboa, 1937, pp. 59—72; E. de Gandia, *Viajes marítimos anteriores a Colón*, în *Historia de la nación argentina*, Buenos Aires, 1939, pp. 236—238; D. Peres, *Os descobrimentos portugueses*, Lisboa, 1970; R. Konetzke, *Scoperte e conquiste nelle terre d'oltremare*, în „I Propilei”, VI, Milano, 1968, pp. 661—666; Francisco Morales Padrón, *Istoria descooperirii și cuceririi Americii*, traducere Esdra Alhasid, București, 1979, pp. 38—45; Wallace K. Ferguson, *Europe in transition. 1300—1520*, Boston, 1962, pp. 409—416.

¹⁶ C. R. Beazley, *Prince Henry of Portugal and the African crusade of the fifteenth century*, în „American Historical Review”, vol. VI, no. 7, New York, 1910, pp. 11—23; Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo. La genesi della grande scoperta*, vol. II, Novara, 1974, pp. 88—93.

¹⁷ Ch. E. Dufourcq, *L'Espagne catalane et le Maghreb aux XIII^e e XIV^e siècles*, Paris, 1966, p. 453; V. M. Godinho, *op. cit.*, p. 21; R. Mauny, *Les navigations médiévales sur*

les côtes sahariennes antérieures à la découverte portugaise (1434), Lisbone, 1960, pp. 167–169; F. Pérez Embid, *op. cit.*, pp. 85–86; Antonio Rumeu de Armas, *España en el África atlántica*, Madrid, 1956, vol. I, pp. 41 și urm.

¹⁸ P. Chaunu, *op. cit.*, pp. 129–132.

¹⁷ F. Pérez Embid, *op. cit.*, p. 86; A. Rumeu de Armas, *op. cit.*, pp. 44–46.

¹⁸ P. Chaunu, *op. cit.*, p. 136.

¹⁹ Fernand Braudel, *Qu'est-ce-que le XVI^e siècle*, în „Annales. Economie. Société. Civilisation”, VIII, 1, ianuarie–mars 1954, p. 73.

²⁰ P. Léon, *op. cit.*, I, pp. 395–428.

²¹ S. Papacostea, *Quod non iretur ad Tanam, un aspect fondamental de la politique génoise dans la Mer Noire au XIV^e siècle*, în „Revue d'Etudes Sud-Est Européen”, XVIII, nr. 2/1979, p. 201–217. Vezi și *Cambridge Economic History*, vol. II–III, Cambridge, 1963–1965; *Venezia e l'Oriente fra tardo Medioevo e Rinascimento*, Venezia, 1966.

²² Immanuel Wallerstein, *Le système du monde du XVI^e siècle à nos jours*, vol. I, *Capitalisme et économie-monde (1450–1640)*, Paris, 1980, p. 38.

²³ *Ibidem*.

²⁴ H. Pirenne, *Medieval Cities*, Princeton-New Jersey, 1970, pentru axa comerțului nordic vezi și Fr. Durand, *Les Vikings*, Paris, 1965, p. 13 și urm.

²⁵ Pentru comerțul Veneției și Genovezii vezi H. Pirenne, *op. cit.*, p. 82 și urm.; Ch. Verlinden, *Villes portuaires coloniales du Bas Moyen Âge et au début de l'époque moderne dans la Mer Noire, l'Océan Atlantique et l'Océan Indien* în vol. *Le pouvoir cereal et les villes en Europe de l'Est et du Sud-Est... Les villes portuaires*, Sofia, 1981, p. 127–132.

²⁶ Gh. Brătianu, *Marea Neagră*, București, 1988, vol. II, p. 130 și urm.

²⁷ I. Wallerstein, *op. cit.*, p. 39.

²⁸ Pentru statul modern a se vedea, printre altele, *ibidem*, p. 124; G. F. Miglio, *La crisi dell'universalismo politico medievale e la formazione ideologica del particularismo, statuale moderno*, în vol. *Marsilio da Padova. Studi raccolti nel VI centenario*, Padova, 1952 pp. 230–258; H. G. Koenigsberger, G. Mosse, *L'Europa au XVI^e siècle*, Paris, 1970, p. 176; José Antonio Maravall, *Le origini dello stato moderno*, în vol. *La Stato moderno*, I, *Dal Medioevo all'età moderna*, a cura di Ettore Rotelli e Pierangelo Schira, Bologna, 1971, pp. 69–90; Eugen Weber, *Une histoire de l'Europe. Hommes, cultures et sociétés de la Renaissance à nos jours*, tome I, *De la Renaissance au XVIII^e siècle*, Paris, 1986, pp. 141–143; Bartolomé Bennassar, Jean Jacquot, *Le XVI^e siècle*, Paris, 1987, pp. 14–18. Interesante și demne de reținut sunt afirmațiile istoricului francez Jean Delumeau. El susține că în momentul în care națiunile europene se afirmă, unitatea civilizației occidentale se întăreste. Două fenomene aparent contradictorii și totuși solidare, a căror dialectică este una din caracteristicile majore ale epocii. Descoperirea și exploatarea lumilor exotice a avut ca rezultat simultan o intensificare a tensiunilor dintre europeni, dar și o delimitare foarte clară a comunității lor de interes și de destin (J. Delumeau, *La civilisation de la Renaissance*, Paris, 1984, p. 41).

²⁹ I. Wallerstein, *op. cit.*, pp. 49–51.

³⁰ Charles Verlinden, *Italian Influence in Iberian Colonisation*, în „The Hispanic American Historical Review”, 1953, p. 199. De fapt această orientare către Peninsula Iberică și Oceanul Atlantic pe care genovezii o incep în secolul al XIV-lea s-a dovedit, pe termen lung, foarte profitabilă pentru ei. După aprecierile lui Fernand Braudel, perioada cuprinsă între 1557 și 1627 (chiar pînă în 1650) poate fi considerată ca „secolul de aur” al bancherilor genovezi (F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, tome I, Paris, 1966, pp. 454–455). După 1570, cînd începe decaderea Anvers-ului, principalul canal de scurgere a aurului și argintului spaniol devine Genova și Italia. Anual la Genova sunt aduse cantități între 2 și 4 milioane de scuzi de aur (*ibidem*, pp. 445–448, 451).

³¹ F. Braudel, *Jocurile schimbului*, vol. II, traducere de Adrian Riza, București, 1985, pp. 41–42.

³² Idem, *Structurile cotidianului: posibilul și imposibilul*, vol. II, traducere de Adrian Riza, București, 1984, p. 165.

³³ Pentru discuțiile referitoare la raportul China–Europa în această perioadă, și mai ales la întrebarea de ce Europa și nu China? a se vedea, printre altele, P. Chaunu, *op. cit.*, pp. 335–336 și 338–339; I. Wallerstein, *op. cit.*, pp. 55–56; P. Léon, *op. cit.*, I, pp. 396–398; M. P. Gilmore, *op. cit.*, pp. 32–33.

³⁴ Henri Hauser, Augustin Renaudet, *Les débuts de l'âge moderne. La Renaissance et la Réforme*, Paris, 1929; H. Hauser, *La prépondérance espagnole (1559–1659)*, Paris, 1933; J. H. Elliot, *Imperial Spain 1469–1716*, A Mentor Book, 1966; Paul Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, New York, 1988, pp. 16–32.

³⁵ H. Hauser, *The European Financial Crisis of 1559*, in „Journal of European Business History”, 1930, p. 241; J. Wallerstein, *op. cit.*, p. 167.

³⁶ J. M. de Queiroz Velloso, *Don Sebastián, 1554–1578*, Madrid, 1943; *Diccionario de historia de España*, dirigido por Germán Eleiberg, vol. I, Madrid, 1968, p. 110.

³⁷ Juan B. Terán, *El nacimiento de América española*, Tucumán, 1927, p. 39.

³⁸ María Luisa Fagioli Cipriani, *Cristóforo Colombo, tra Medioevo ed Età moderna*, in „Columbus 92”, anno 5, no. 9–10 (40), Genova, settembre–ottobre 1989, pp. 30–35.

³⁹ Ruggiero Romano, *Les mécanismes de la conquête coloniale : les conquistadores*, Paris 1972.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 80.

⁴¹ *Ibidem*, p. 161.

⁴² *Encomienda* în traducere înseamnă incredințare, însărcinare, și reprezentă, în fapt, acordarea unei bucați de pămînt împreună cu locuitorii ei unui cuceritor sau colonist spaniol. Aceasta, bineînțeles că o exploata după metodele din Spania care erau predominant feudale. Despre encomienda a se vedea S. Zavala, *La encomienda india*, Madrid, 1935; L. Byrd Simpson, *The Encomienda in New Spain*, Berkeley, Los Angeles, 1966; M. Belaunde Guinassi, *La encomienda en el Perú*, Lima, 1945.

⁴³ J. H. Parry, *The Age of Renaissance*, New York, 1964, pp. 45–47; Robert Ergang, *The Renaissance*, Princeton, New Jersey, Toronto, London, Melbourne, 1967, pp. 371–373

⁴⁴ F. Braudel, *La Méditerranée...*, I, p. 63.

⁴⁵ Joseph Pérez, *L'Espagne du XVI^e siècle*, Paris, 1973, p. 65.

⁴⁶ J. H. Elliot, *op. cit.*, p. 196; Luis Vitale, *España antes y después de la conquista de América*, in „Pensamiento crítico”, 1969, pp. 23–24; I. Wallerstein, *op. cit.*, p. 172.

⁴⁷ J. Vicens Vives, *Obra dispersa (España, América, Europa)*, Barcelona, 1967, pp. 344–352; J. Pérez, *op. cit.*, p. 65.

⁴⁸ I. Wallerstein, *op. cit.*, p. 174.

⁴⁹ J. Pérez, *op. cit.*, p. 127.

⁵⁰ H. Planitz, *Die deutsche Stadt im Mittelalter*, Graz–Köln, 1954, p. 283.

⁵¹ Ph. Dollinger, *op. cit.*, p. 85–86.

⁵² *Ibidem*, p. 112–117, vezi și Fr. Burns, H. Weczerka, *Quellen und Darstellungen zur Hansische Geschichte*, Textband, Weimar, 1967, p. 38 și urm.; Hugo Weczerka, *Hansische Handelstrassen, Atlas*, Köln, Graz, 1962; Ilcana Căzan, *Structures socio-professionnelles, réalités démographiques et aspects juridiques reflétés dans la deuxième. Livre de la ville Wismar*, in „Analele universității București”, 1987, extras, p. 1–2.

⁵³ H. Bernitt, *Zur Geschichte der Stadt Rostock*, Rostock, 1956, p. 71–72.

⁵⁴ M. Hamann, *Wismar–Rostock–Stralsund–Greifswald zur Hansezeit*, Berlin 1956, p. 91; vezi și K. Fritze, *Am Wendepunkt der Hanse*, Berlin, 1967, p. 19–20.

⁵⁵ Johannes Angelli Wartena, *De rebus publicis hanseaticis et earum nob. confoederatione. Tractatus specialis*, Colonia, 1639, p. 269.

⁵⁶ F. Braudel, *Timpul lumii*, traducere A. Riza, București, 1989, vol. I, p. 118.

⁵⁷ Ph. Dollinger, *op. cit.*, p. 124–125.

⁵⁸ Johann Peter Willebrandt, *Hansische Chronick*, Lübeck, 1748, p. 86–88. Tratatul încheiat cu Anglia în 1520 recunoaște toate vechile privilegii acordate Hansei, în ciuda numeroaselor neînțelegeri ce se iviseră pe piața Londrei și pe terțe piețe („dantes et concedentes praedecessoribus nostris concessionibus...”).

⁵⁹ H. Langer, *Stralsund 1600–1630. Eine Hansestadt in der Krise und in europäischen Konflikten*, Weimar, 1970, p. 139–140.

⁶⁰ H. Bernitt, *op. cit.*, p. 71–72.

⁶¹ K. Fr. Olechnowitz, *Der Schiffbau der Hansischen Spätzeit*, Weimar, 1960, p. 41.

⁶² Liber vel de impignoratione vel emptione seu venditione hereditatum vel aliorum bonorum, Weimar, 1967, Anexa de testamente, p. 339–400.

⁶³ K. Planitz, *op. cit.*, p. 326.

⁶⁴ Ph. Dollinger, *op. cit.*, p. 166–167; pentru valoarea aproximativă a mărcii de Lübeck oferim următoarele date: 1 marcă de argint = 234 g Ag. (era doar monedă de calcul, ca monedă curentă se foloseau šilingii și pfengii ca subdiviziuni după următoarea echivalare 1 marcă = 16 šilingi = 192 pfenigi), cf. U. Hanschmidt, *Studien zu Löhnen und Preisen in Rostock, im Spätmittelalter*, Wien, 1973, p. 4–6.

⁶⁵ K. Olechnowitz, *op. cit.*, p. 144—156, p. 157—158.

⁶⁶ H. Langer, *op. cit.*, p. 159.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 139—140.

⁶⁸ F. Braudel, *Timpul lumii*, vol. I, p. 240.

⁶⁹ K. Olechnowitz, *op. cit.*, p. 11.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 144—145. Mijlocul sigur de îmbogățire rapidă și care evita riscul pierderilor mari în caz de naufragiu este cel al coparticipării la armarea unei corăbii, ca modalitate de a obține profituri simultane din mai multe transporturi. Familia von Dicke (3 membri și fiili lor) stăpîneau între 1/3 și 1/6 din 122 nave, cu o capacitate de la 40 t la 200—300 t și două nave de 400 și 600 t. Există la Lübeck și proprietari unici: între 1604—1640 Johann Finhagen deținea 20 de nave cu un tonaj între 70—320 t, iar Hans Tüngel 17 nave mari, cu un tonaj de peste 300—400 t. David Lemcke era nu numai proprietarul a 35 de nave, de o mărime medie, ci și căpitanul unora din ele, în anii 1600, 1606, 1614—1617. (p. 144—156, p. 157—158).

⁷¹ H. Langer, *op. cit.*, p. 119.

⁷² *Ibidem*, p. 121.

⁷³ *Ibidem*, p. 158—159.

⁷⁴ F. Braudel, *Timpul lumii*, I, p. 126.

⁷⁵ U. Hanschild, *op. cit.*, p. 143—151.

⁷⁶ J. Hamilton, *Monetary inflation in Castile 1598—1660*, în „Economic History”, nr. 6, ianuarie 1931, p. 180.

⁷⁷ Carol Quintul, fiul lui Filip de Habsburg și a infantei Ioana Nebuna, moștenea de la bunicul său împăratul Maximilian I, căsătorit cu Maria de Burgundia, Tânile de Jos (Gerhard Benecke, *Maximilian I (1459—1519) an analytical biography*, London, Boston. 1982, p. 25—26).

⁷⁸ F. Braudel, *Structurile cotidianului*, vol. II, p. 241.

⁷⁹ H. Hauser, A. Renaudet, *Les débuts de l'âge moderne*, Paris, 1938, p. 341—342, vezi și Hermann Van der Wee, *The growth of the Antwerp Market and the European economy (14th—16th centuries)*, Londra, 1963, vol. II, p. 131.

⁸⁰ Em. Coornaert, *Anvers a-t-elle eu une flotte marchande?*, în *Le Navire et l'économie maritime*, Bruxelles, 1960, p. 72.

⁸¹ F. Braudel, *Structurile cotidianului*, II, p. 171—172.

⁸² Idem, *Timpul lumii*, II, p. 186.

⁸³ H. van der Wee, *op. cit.*, II, p. 125—129.

⁸⁴ *Ibidem*, II, p. 178.

⁸⁵ H. Pirenne, *Les anciennes démocraties des Pays-Bas*, Paris, 1910, p. 279.

⁸⁶ Pentru ultimele aprecieri în această problemă vezi W. D. Phillips, Carla R. Phillips *Spanish and Deutch rebels. The Middelburg Incident of 1571*, în „American Historical Review”, apr. 1977, p. 312—330.

⁸⁷ H. Langer, *op. cit.*, p. 119—121.

⁸⁸ J. G. da Silva, *Trafics du Nord, marchés du „Mezzogiorno”, finances génoises: recherches et documents sur la conjoncture à la fin du XVI^e siècle*, în „Revue du Nord”, 1959 apr./iunie, p. 146.

⁸⁹ F. Braudel, *Timpul lumii*, I, p. 266.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 272.

LA MER ET LA TRANSITION DE LA SOCIÉTÉ FÉODALE VERS LE CAPITALISME (XIV^e—XVI^e SIÈCLES)

Résumé

Cette étude se propose de passer en revue plusieurs aspects majeurs qui ont marqué l'évolution de la société féodale vers le capitalisme, aspects qui entretiennent des rapports étroits avec les découvertes géographiques, le commerce maritime et l'inauguration des grandes routes commerciales transocéaniques, éléments qui ont déterminé la transition d'un type

d'économie relativement limitée, basée sur deux grandes axes maritimes, la Baltique et la Méditerranée, à une véritable économie mondiale.

On y met sur le tapis les concepts d' „économie-monde” et d' „économie-univers” introduits dans la terminologie du Moyen Âge par Immanuel Wallerstein et Ferdinand Braudel, justement pour séparer la sphère d'action des deux types d'économie européenne médiévale de ce qui deviendra, à partir du XIV^e siècle, l'économie européenne mondiale.

Les moments évoqués qui ont une importance majeure pour l'ouverture de l'Europe vers les mers et les océans du monde sont ceux qui relèvent de l'affirmation du précapitalisme, de l'accumulation du capital commercial et de l'évolution ou de la stagnation de celui-ci dans la voie de son amplification ou de sa transformation en capital industriel. Du point de vue chronologique cette étape se situe aux XIV^e—XVI^e siècles, mais du point de vue géographique on constate un déplacement du Sud vers le Nord, de ce qu'on a appelé le précapitalisme „méditerranéen, ibérique et atlantique” vers la prééminence du capital commercial hollandais et anglais. La Méditerranée des Italiens et la Baltique de hanséatiques perdent le contrôle de leurs propres axes commerciales pour des raisons multiples dont on analyse plusieurs : les réalités politiques ibériques des XV^e—XVI^e siècles, les découvertes géographiques, le vieillissement et la paralysie des structures sociales, économiques et politiques tant dans le monde méditerranéen, que dans celui de la Hanse germanique. Ce sont la jeune république hollandaise et l'Angleterre qui profiteront à profusion à la suite des expériences, victoires et échecs des prédecesseurs. Les accumulations en matière de méthodes financières et bancaires, amenées par les Génois dans l'Anvers du XVI^e siècle, le perfectionnement des constructions navales sur le littoral de la Baltique, assimilé par les Hollandais au cours du même siècle, l'ouverture de l'Europe vers les sources de „métal-blanc” de l'Amérique et leur orientation vers l'Espagne et les pays-Bas, la décadence des villes hanséatiques, devenues des marchés convenables de matières premières, mènent inévitablement à la concentration de l'économie européenne dans l'Atlantique du Nord et la mer du Nord. La Hollande exploitera, au XVII^e siècle, l'initiative portugaise concernant la stabilisation des contacts commerciaux dans l'Océan Indien et dans l'Océan Pacifique ; d'autre part, un siècle plus-tard ,l'Angleterre inaugura, dès le déclenchement de la révolution industrielle, *le capitalisme industriel*.

TIPURI DE AMBARCAȚIUNI ȘI TEHNICĂ NAVALĂ FOLOSITE ÎN MAREA BALΤICĂ ÎN SECOLELE VI—XIV

FLORENTINA CĂZAN

Navigația în Marea Baltică în evul mediu, temă complexă și deopotrivă controversată, constituie pentru istoric un interes încă neepuizat, căci ea atinge un domeniu de cercetare asupra căruia stăruie încă o undă de mister, dat fiind că sărăcia izvoarelor scrise, modalitățile de interpretare, dar și prejudecățile au fost și sint obstacole în încercarea de a se da răspunsuri clare la întrebări ce au neliniștit generații de istorici. Într-o lucrare recentă E. Donald Logan afirma categoric : ieșirea furtunoasă pe mare a scandinavilor la sfîrșitul secolului VIII și începutul secolului IX, „rămine un fenomen istoric neexplicat încă”¹.

Întrebarea cheie care a suscitat lungi discuții este : navigația a fost o cauză sau o consecință a dezvoltării societății la popoarele baltice ? Același autor citat consideră corabia popoarelor nordice o simplă condiție a deplasării lor pe mări și oceane. După părerea sa „a spune că motivul expansiunii vikingilor a fost corabia este ca și cum ai spune că vestita căruță cu coviltir a fost cauza formării Vestului american”². Același punct de vedere se întâlnește la Tore Nyborg. Concluzia sa este că tipurile de corăbii care au circulat în Marea Baltică în secolele VIII—XI au fost doar „un instrument de comunicare și schimburi” între structurile socio-politice de coastă locuite³. În afirmațiile făcute, ambii istorici, de fapt, disociază corabia ca obiect, de navigație ca îndeletnicire ; dar navigația fără corabie este de neconcepție, iar disecarea fenomenului pare mai degrabă o speculație.

O altă problemă ridicată de binecunoscutul istoric H. Arbman este : navigația în Marea Baltică în evul mediu timpuriu a depins de gradul de tehnicitate sau de gradul de civilizație al popoarelor nordice⁴. Răspunsul dat de autor oscilează, atribuind dezvoltarea navigației cînd tehnicii, cînd civilizației, ambele contopindu-se în același corp comun al societății și nici nu poate fi altfel, căci ce altceva este tehnica decit o componentă a civilizației, majoră, cu implicații considerabile în modul de a gîndi și acționa al popoarelor.

Indiferent de felul în care este pusă problema navigației, cert este un lucru, și cu aceasta toți istoricii sunt de acord, că marea a creat un mod de viață și a determinat organizarea societății la popoarele aflate în apropierea ei, deci — se poate spune — a fost una din cauzele organizării societății. Dar cînd spunem marea, ne referim, fără echivoc, la navigație, căci pentru toți locuitorii din zona Balticei, fie danezi, anglo-

¹,Revista istorică”, tom I, nr. 6, p. 617—633, 1990

saxonii, norvegieni, suedezi, finlandezi, deplasarea dintr-un loc în altul s-a făcut, încă din cele mai vechi timpuri, pe apă, evident în ambarcațiuni, fie pentru a merge dintr-un loc în altul, fie pentru a se comunica între numeroasele insule, sau pentru a se pătrunde în interior, regiunea țărilor baltice fiind străbătută de numeroase ape navigabile și lacuri iar terenul crestat de fiorduri adinci (peste 1600 mile) muntos, sau măștinios, făcind circulația pe uscat aproape inaccesibilă. Apa nu i-a despărțit pe oameni, indiferent de gradul de dezvoltare al societății, dimpotrivă i-a unit. În vremurile vechi pădurile seculare, munții constituiau o barieră delimitată, de temut, de netrecut, mult mai mult decât marea și aceasta grație unei tehnici de navigație născută din însăși condițiile de viață, din nevoia oamenilor de a supraviețui într-un cadru geografic dat. Dacă la început navigația a putut să fie efectul unor cauze naturale, independente de om, în timp, ea s-a transformat în cauză a unei dezvoltări sociale, în deplină concordanță cu factorul uman și conștiient manipulată de om. Astfel navigația și comerțul au ajuns să constituie două aspecte inseparabile ale societății, ele determinându-se reciproc din cele mai vechi timpuri, din epoca bronzului, cînd popoarele baltice au venit în contact cu lumea mediteraneană, greacă și romană, au stabilit schimburi comerciale⁵, care ulterior, în epoca fierului, s-au dezvoltat, iar din secolul V e.n., pe măsură ce societatea nordică s-a cristalizat în formațiuni politice stabilă, a dat naștere la noi artere comerciale în care Baltica devine principalul bulevard, fapt ce va face ca din secolul IX pînă în secolul XIII să dețină întîietatea în comerțul maritim rivalizind cu Mării⁶, făcind să inflorească centre comerciale a căror viață, mai lungă sau mai scurtă, constituie un episod important în istoria maritimă.

Navigația în Baltică în evul mediu a cunoscut două mari etape în funcție de tipurile de navă folosite : I etapă cuprinde secolele VI—XI ; a doua etapă secolele XIII—XIV.

În prima etapă navele scandinave, traficind cele mai diferite mărfuri (de la ouă de pasăre de mare, blănuri, coaste și piei de balenă și focă, la parime, arme, chihlimbar, corăbii, bijuterii etc...) uteau fi văzute într-un continuu du-te vino pe drumul ce cobora din nord spre sud din îndepărtatul Halogaland norvegian spre Trondheim, Skiringssal, Sutton Hoo, Ribe, Dankirke, Haithabu, iar de aici spre est : Haithabu, Ralswilk, Truso, Grobin, cu bifurcația via Birka-Uppland spre nord și via Novgorod-Constantinopol spre sud sau Novgorod-Samarkand spre est⁷. Tot navele scandinave din secolul X au făcut permanent legătura între Islanda și Groenlanda, de unde au ajuns apoi pînă pe coasta Labradorului. Pe bună dreptate s-a spus despre vikingi că au fost adeverați maeștri ai tehnicii navale, făuritori de bunuri, alergînd fără odihnă de la o țară la alta⁸, oameni de afaceri, creatori de istorie. De aceea a privi navigația în Baltică în secolele IX—XI prin prisma vikingului „sălbatic” sau „eroic” este pe cît de unilateral pe atît de greșit. Normanii au rămas în istorie prin locul important pe care l-au deținut în progresul tehnicii și al cunoștințelor pe mare, principiu lor de viață fiind că lucrurile pot fi judecate numai în lumina experienței trăite. Această a treia față a vikingului este mult mai reprezentativă iar pentru studiul de față mai plină de interes. Cauza expedițiilor pe mare, aşadar, nu a fost săracia unor popoare împinse de nevoi să-și găsească cele necesare vieții, cum nu odată s-a afirmat,

ci o adevărată prosperitate materială, bazată pe cunoștințe temeinice de tehnică, de producere a unor bunuri materiale¹⁰. O experiență de secole a fost valorificată, fapt ce a permis o continuitate de cultură între epoca bronzului, epoca tîrzie a fierului și perioada migrațiilor¹¹. Acumulind, preluînd și prelucrînd în domeniul navașiei și al comerçului, normanzii au ajuns în secolele IX—XI să întreacă în creativitate tot ceea ce făuriseră mai înaintea lor popoarele mediteraneene¹².

Înfățișarea navelor normande din secolele VI — XI este îndeobște cunoscută, dar a se crede că a existat un singur tip în tot acest timp este o greșală. Ambarcațiunile au variat în funcție de epocă istorică și de cunoștințele tehnice dobîndite, precum și în funcție de destinația ce li se da, fiecare tip înscriind vase de diferite mărimi. Grație descoperirilor arheologice numeroase, a reconstituirilor și povestirilor, vasele din evul mediu timpuriu sunt produsul cel mai bine cunoscut. Astfel a putut fi stabilită existența mai multor tipuri de ambarcațiuni: nave cu visle sau visle și vele, bărci și corăbii de pescuit, corăbii de război, corăbii de paradă, corăbii de ritual etc. ... mărimea lor variind, după caz, de la 6 m lungime pînă la 30 m și chiar mai mult. Sub acest aspect descoperirea de la Skudebev în apropiere de Roskildefjord (Danemarca) este revelatoare. Aici în secolul XI au fost scufundate cinci nave de tipuri diferite pentru a bloca dușmanilor intrarea în portul Roskilde, atunci centru comercial important și reședință regală. Două dintre cele cinci nave erau corăbii de război, două de mărfuri și o epavă a unui vas de coastă folosit la pescuit¹³.

O informație precisă despre diferitele mărimi de ambarcațiuni și numele ce îl purtau o dă Saga despre Egill. Eroul — se povestește — a scăpat de urmărirea lui Eric Secure Însingerată folosind succesiv mai multe tipuri de vase, de la corabia mare de război la o mică barcă de pescuit¹⁴. Probabil că nu întîmplător în tumulul de la Gokstad, alături de impunătoarea corabie de război, se aflau trei bărci de dimensiuni mici¹⁵.

Mărimea ambarcațiunilor era dată de numărul vislelor. Cele mai mici, bărcile de pescuit (*bátr*) de tip *feraeringr*, cunoscute și sub numele *snekkje* sau *skita*¹⁶ aveau între 4 și 8 visle ceea ce înseamnă că lungimea lor varia între 6 și 13 m. Construcția unei skita deși simplă presupune deja o anumită experiență de navigație. Fundul bărcii era albiat, corpul — alungit, bordajul din scînduri înălțat, două sau trei perechi de bânci erau așezate la cele două extremități pentru a asigura echilibrul și a lăsa la mijloc un spațiu de depozitare. Este ambarcațiunea caracteristică în nord primelor secole ale erei noastre aşa cum a fost ea descrisă de Tacit și ea a avut existența cea mai lungă, fiind folosită de pescari tot evul mediu, iar în unele insule din nord pînă tîrziu în zilele noastre.

Din perioada primei migrații (sec. IV—VI) datează primele bărci de o lungime impresionantă. Ele pot fi considerate ca înscriind o etapă intermedieră între ambarcațiunile cu visle și cele cu pînze, tip corabie, care s-au dezvoltat apoi în perioada vikingă. Astfel la Hjortspring în nordul Schleswigului, în apropiere de Als Fjord s-a descoperit o barcă din secolul IV lungă de 19 m (Fig. 1) asemănătoare ca siluetă cu reprezentările de pe unele pietre funerare din epoca bronzului, ca de pildă cele de la Tanum (Bohuslan — Suedia). Ambarcațiunea era construită din cinci scînduri late, din lemn de tei: una era așezată la fund în timp

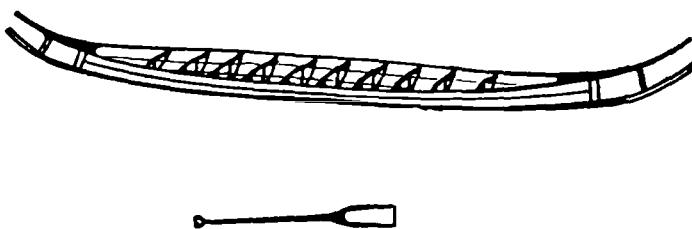


Fig. 1

ce celealte, amplasate cîte două de fiecare parte, formau pereții laterali. Scindurile erau prinse între ele cu fibre groase de lemn întărîite apoi printr-un sistem de coarde. La sfîrșit barca era călăfătuită cu rășină. Era o ambarcațiune rigidă și greoaie, fără cîrmă sau chilă, echilibrul și direcția ei fiind menținute cu ajutorul unei lopeți grele, fapt ce facea ca pentru punerea ei în mișcare să fie nevoie de un echipaj de 22–24 vislași, fără ca aceștia să riște să se avînte în larg¹⁷.

Descoperirea de la Hjortspring este deosebit de importantă. Ea marchează, după părerea specialiștilor, trecerea de la monoxilă (bărci construite dintr-un singur trunchi de copac scobit, caracteristice încă epocii bronzului), la tipul de corabie propriu zis. Cel mai vechi exemplar de acest tip în nord datează tot din secolul IV. Este vorba de descoperirea de la Nydam Mose (Schleswigul de nord) unde au fost desvelite trei ambarcațiuni mari de stejar, dintre care una a putut fi reconstituată

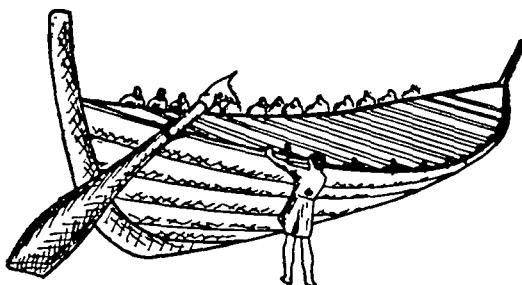


Fig. 2

în întregime (Fig. 2). Lungă de 23 m (36 rame) și lată de 3,26 m, cu coca în formă de V nava, deși nu avea velă, putea ieși în larg grație cîrmei scufundată în apă, o inovație scandinavă importantă în navigație, și unei scînduri groase arcuite ce era fixată pe fundul albiat al vasului, prefigurînd chila, cea de a doua mare inventie, care a permis străbaterea mărilor și oceanelor. Pescajul corabiei de la Nydam era redus, doar o jumătate de metru, în timp ce înălțimea bordajului era de două ori mai mare (1,62 m) pentru ca nava să se mențină deasupra valurilor cînd marea era agitată. Bine echilibrată, cele două extremități ale vasului fiind egale, corabia putea suporta o încărcătură de 4000 kg¹⁸. Același tip de vas,

de data aceasta din secolul V, poate fi văzut pe piatra tombală de la Haggeby (Uppland — Suedia). Scurgerea vremii nu i-a alterat contururile. Se distinge clar o corabie cu visle și fund albiat, iar prezența cîrmaciului la proră și a cîrmei indică limpede asemănarea¹⁹. Tipul de corabie Nydam este întîlnit și în mormîntul regal de la Sutton Hoo (coasta de est a Angliei, secolul VII), dar între timp navigația în Baltică înregistrase progrese simțitoare.

Secolele V—VI au însemnat o perioadă de prosperitate în nord și de efervescentă tehnică și artistică. Se constată, pe de o parte, o continuitate a tradiției, în ceea ce privește construcția de nave, pe de altă parte, o pornire spre depășire și înoire ceea ce determină o diferențiere a navelor care poartă amprenta unei noi concepții artistice, tendință fiind eliberarea de vechile canoane ce impuneau o linie simplă, austera, împinsă pînă la rigid, și inclinarea tot mai mult spre decorativ. Navele vor cîștiga în volum și stabilitate pe apă și totodată vor avea o linie mai suplă, mai elegantă, ornamentația simbolică își va afla locul ei, tema preferată fiind cea animalieră.

Marii meșteri de corăbii, începînd cu secolul VII, vor fi norvegienii, ei vor prelua inițiativa înnoitoare, iar în secolele IX—XI modelele lor vor fi imitate de toate popoarele din Baltică și Marea Nordului. O adevărată industrie de nave se dezvoltă în micile state de pe coasta peninsulei scandinave. Cerințele războinice ale timpului reclamau existența unor flote, iar o flotă, conform scrisorilor vremii, numără 2.000 de vase²⁰. Apoi corăbile erau marfa comercializată cea mai de preț. Nu este de mirare că iau naștere din secolul IX adevărate săntiere navale, cum este cel de la Ladehammer unde lucrau numeroși meșteri specializați: tăietori de lemn, dulgheri, cioplitori, meșteri de parfime, meșteri lopătari, călăfătători, vopsitori. Planul corabiei se trasa întîi pe pămînt de către șeful constructor, de obicei meșterul dulgher, apoi, planul era executat întocmai, urmărindu-se permanent grosimea scîndurilor, curbura lor etc. Astfel au apărut corăbile de război și mărfuri cu un volum mare de 60 de rame și chiar mai mult²¹.

Trecerea spre acest nou tip de nave a fost lentă, prin acumulări treptate, aproape neobservate, în domeniul tehnicii. Un moment în acest drum lung ce se anunță îl constituie descoperirea celor două corăbii (cca. 18 m) lungime²² de la Kvalsund (Norvegia, secolul VII). De data aceasta coca vasului era în formă de U, nu de V ca la tipul Nydam, adică mult largită la mijloc, iar ca să nu se dezechilibreze corabia, coca era precedată în față și urmată în spate de o bucată de lemn mult ridicată și grațios arcuită, menită să redea stabilitatea vasului, pierdută prin rotunjime. Inovația mai permitea un avantaj și anume folosirea pînzei. Unele gravuri rupestre ne lasă să înțelegem că pînza pusă pe un catarg a apărut la ambarcațiunile din Marea Baltică încă din secolul VI; la Kvalsund, însă, probabil că ea a fost distrusă de timp. O altă schimbare înregistrată la Kvalsund este în ceea ce privește cîrma și anume, ea a fost perfectată față de tipul Nydam adăugîndu-i-se un dispozitiv care permitea să fie mișcată stînga, dreapta, ea fiind mult mai lungă, pentru a putea intra în apă mai adînc, fapt pentru care la proră a fost nevoie de o punte înălțată o adevărată punte de sus unde să stea cîrmaciul. În plus, scîndura

așezată pe fundul vasului pentru a-i da stabilitate în apele adânci devenise o adevărată chilă.

Corăbiile de la Kvalsund se pare că aveau o întrebunțare multiplă, cum de altfel, pînă în secolul XII, unele corăbi din nord au avut. Începînd însă cu secolul IX se produce o diferențiere a vaselor. Astfel în timp ce în Mediterană galera latină rămînea regina mării, în Baltică se impunea *langskip* o corabie de război numită astfel din cauză lungimea ei (între 20 și 40 m.). Corabia regelui Norvegiei Olaf Tryggvason (995—1000), lungă de 37 m (68 rame) a fost considerată o minune a mării și scalzii au pomenit-o pînă în secolul XIII. La rîndul său Kunt cel Mare, regele Danemarcei (1014—1036) avea să lase amintirea unei corăbiuri uriașe care, potrivit descrierilor rămase, avea 120 rame (cca. 70 m)²³. Acestea, fără îndoială, au fost excepții și nu se știe cit de mult naratorii vremii exagerează, încît izvorul cel mai sigur rămin tot descoperirile arheologice.

Cea mai frecventă corabie de război era tipul knar sau knorr (între 23 și 30 m lungime) așa cum se poate vedea din descoperirile de la Tuna, Gokstad (Norvegia) sau Ladby (Danemarca). Caracteristica principală a acestor corăbi era numărul mare de bănci pentru vislași, deoarece prima condiție a unei nave de război este viteza. Majoritatea aveau 30 de bănci, așezate la 0,98 m. distanță una de alta și o capacitate de 100 de oameni. Knorr (Fig. 3) este tipul de navă cel mai răspîndit în nord dat fiind structurile sociale și condițiile de viață ale epocii, care faceau din îndeletnicirea de războinic o ocupație majoră. A poseda o corabie de război era indiciu sigur al puterii, bărbăției și curajului, semn al distincției sociale, ceva asemănător cu îmbrăcarea togei la romani. În diferite sage este cîntată mîndria și bucuria celui care pornește pe o corabie în larg, gata să înfrunte primejdia. Modalitățile de procurare a unei corăbi erau diferite. Cea

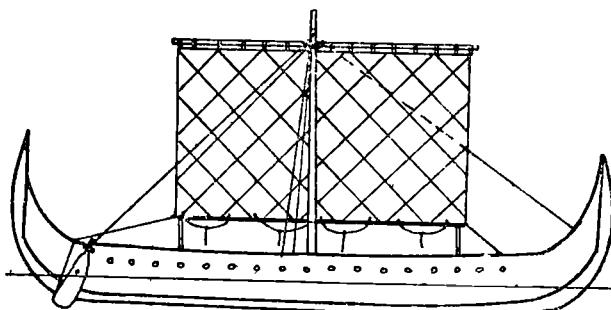


Fig. 3

mai uzitată era înzestrarea fiilor și chiar a fetelor cu cîte un vas, mai mic sau mai mare, potrivit condiției sociale a fiecăruia. Saga despre Egill — de pildă — descrie nerăbdarea eroului, încă un copil, care așteaptă cu înfrigurare ziua în care mama își va îndeplini făgăduiala și îi va da corabia mult rîvnită²⁴. Vîrsta cînd tinăruul primea încuvîntarea să conducă o expediție era de 20 ani.

Nava de tip knorr cea mai bine păstrată este cea descoperită la Gokstad. Ea reprezintă un simbol al puterii bogăției și al potențialului viking în mările de apus la sfîrșitul secolului IX²⁵.

Construită din lemn de stejar, lungă de 23,33 m, lată la mijloc de 6 m, corabia avea o capacitate de 30 tone. Cu toate acestea pascajul rămânea mic, în jur de 0,95 m iar înălțimea bordajului nu depășea 2 m. Proportiile corabiei erau foarte bine cumpănite, grija constructorilor fiind să facă vasul cît mai ușor mărindu-i rezistența laterală. Scindurile ce formau fundul corabiei aveau 1,54 cm, cele laterale erau mai groase și ușor arcuite în sus, oprindu-se una sub alta ca paletele unui evantai (Fig. 4), ceea ce îi confe-rea o siluetă grațioasă. Cele două părți ale bordajului erau fixate între ele prin tacheți de fier, în timp ce scindurile erau legate unele de altele cu ajutorul unor fibre din lemn de tei ceea ce asigura corabiei o elasticitate excepțională. Corabia călăfătuită cu fibre vegetale gudronate putea fi pusă în mișcare cu ajutorul vislelor și a vîntului. Vislele ușoare (16 perechi la număr) aveau o lungime între 4 m și 4,50 m, după cum erau folosite spre centru sau spre extremități. Cu mu-chiile foarte înguste, ele puteau fi folosite și în apele mai puțin adânci, pe fluvii, de pildă, unde corabia putea pătrunde datorită pescajului mic. Vislele erau tra-versate prin niște găuri prevăzute cu capace de lemn, perfect rotun-de, prinse cu un pion în jurul căruia se răsuceau, astfel încât orificiile să poată fi astupate cînd vislele erau scoase, iar corabia plutea dusă de vînt. Pinza și catargul corabiei sint o doavadă a ingeniozității meșterilor vikingi. Catargul din lemn de pin înalt de 10 m era fixat în centrul chilei într-un butuc mare în formă de pește, astfel încât să poată fi mișcat în sus sau în jos, pentru ca presiunea vîntului să fie distribuită egal²⁶. În ce privește pinza, ea era de formă patrată (*vella alla quadra*) spre deosebire de *vela latina* de formă triunghiulară folosită în apele liniștite din Medi-terana. Avantajul constă în faptul că se putea naviga, și în voltă, adică împotriva vîntului²⁷. Pentru a i se mări rezistența vela era din lînă dublată cu dimie și întărită cu o rețea de funii folosite și la ridicarea pînzei. Aceasta era fixată pe o vergă și prinsă de catarg în partea su-pe-rioară, apoi din lateral era legată, cu ajutorul unor frînghi, de niște

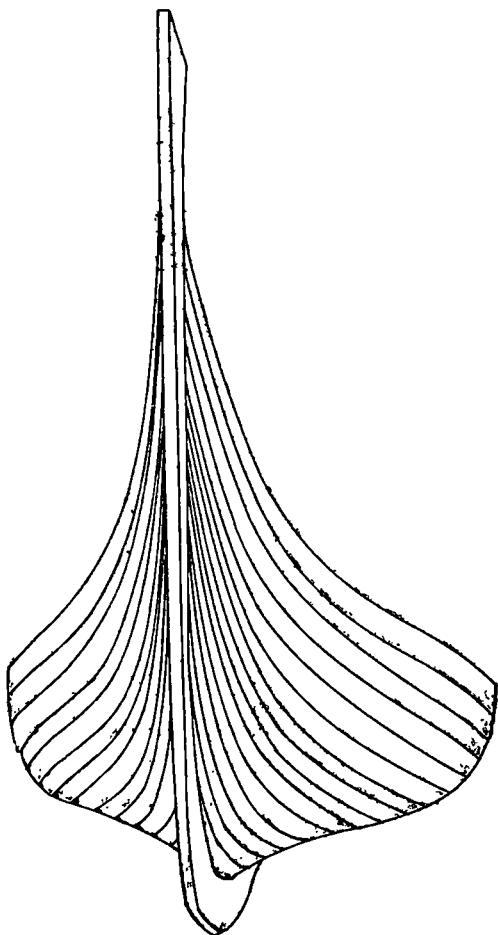


Fig. 4

piese circulare în aşa fel încit, cu ajutorul unui balestan, vela putea fi manevrată ca să prindă vîntul din orice direcție. Cîrma, asemănătoare cu cea de la Kvalsund, era atât de dibaci lucrată încit ținea direcția pe orice vreme. În acest scop amplasarea și forma ei au fost schimbate, fiind mutată de la pupa la tribord sub chilă și avînd formă de picior aşa cum se poate vedea pe unele pietre tombale din insula Gotland. Chila, cioplită dintr-o singură bucată din lemn de stejar, lungă de 17,50 m și prelungită cu pupa și prora, toate trei minunat sculptate, erau astfel profilate încit să poată tăia valurile de-a curmezișul. Viteza atinsă de un knorr era mare, de 10–12 noduri și aceasta datorită corpului alungit al vasului care permitea eliminarea aproape totală a curenților turbionari în masa de apă de la pupa și, deci, a rezistenței la înaintare. O navă tip knorr era dotată cu ancoră (exemplu corabia de la Labdy), pasarelă, corturi pentru odihnă în timpul nopții și alte obiecte indispensabile pe mare într-o călătorie lungă²⁸. Ca o caracteristică a corăbiilor de război vikinge este prezența numeroaselor scuturi așezate de o parte și alta a bordajului, prinse într-un fel de rastel. La Gokstad s-au găsit 64 de astfel de scuturi, pe fiecare latură a vasului cite 32. După părerea lui H. Arbman scuturile nu aveau o utilitate practică, ci doar una socială, de a mari prestigiul celor ce navigau²⁹. Am adăuga că rostul lor era și acela de a arăta, de departe, că nava era un knorr, că transporta războinici.

Descoperirile arheologice datând din secolul XI de la Skudelev (Danemarca), Galtsbäck și Falsterbo (Suedia) atestă evoluția înscrișă de corăbiile vikinge de-a lungul a două sute de ani. Ele cîștigă în lungime (la Skudelev corabia de război avea 28 m) catargul devine mai înalt, și se adaugă un post de veghe și se perfectează pentru a susține o pînză rectangulară de dimensiuni mai mari³⁰. Vasele mari de luptă erau denumite *skoed*, dar mai adesea *drakkar* din pricina capului de balaur frumos sculptat, așezat la pupă, un simbol religios aducător de noroc, de aceea la apropierea de târmul dușman capul era întors. Corabia regelui Olaf Tryggvason se numea „Marele Balaur” (Owen den Lange) tocmai că semn al invincibilității ei.

Între nava de război și nava comercială *kaupskip* sau *kafskip* deosebirea este greu de făcut, de multe ori navele de război fiind întrebuintăte și la transportarea mărfurilor. O particularitate totuși există. Kaupskips erau, de obicei, dotate cu punți la prora și pupă, în mijloc lăsîndu-se loc pentru animale sau alte mărfuri, astfel că la descărcare corabia era înclinată iar animalele puteau ușor fi debarcate (Fig. 5, 6). Dimensiunea unor astfel de corăbi varia. Ele puteau fi tip *karv* sau *karfi*, o corabie plurifuncțională construită pentru navigație de coastă și în apele puțin adînci, sau tip *röthraserferja*, un fel de precursor al feribotului folosit, mai ales, la transportul de animale și pus în mișcare cu ajutorul vîslelor, greutatea nepermîtîndu-i să fie propulsată de vînt. Corabia de la Tuna era de tip *karv* și avea 20 m lungime. Spre deosebire de cea de la Gok stad avea puncte sub care se afla un spațiu de depozitare.

Nava de paradă era de tip *karv* sau *knorr*. Ea era folosită de obicei de regi sau de familia regală. Cum regele se identifică cu divinitatea războinică, atribut din care decurgea însăși suveranitatea, iar reginele purtau harul divin al fecundității, era firesc că nava de paradă să imite

cele două tipuri de mai sus. Ceea ce le deosebea de corabia de război sau comercială erameticulozitatea artistică cu care erau lucrate, fiecare detaliu oglindind grijă și preocuparea pentru frumos, totul pentru a lăsa impresia de somptuos și măreție. Exemplul cel mai elocvent îl constituie corabia de la Oseberg — Norvegia — (de 40 m lungime și 10 perechi de

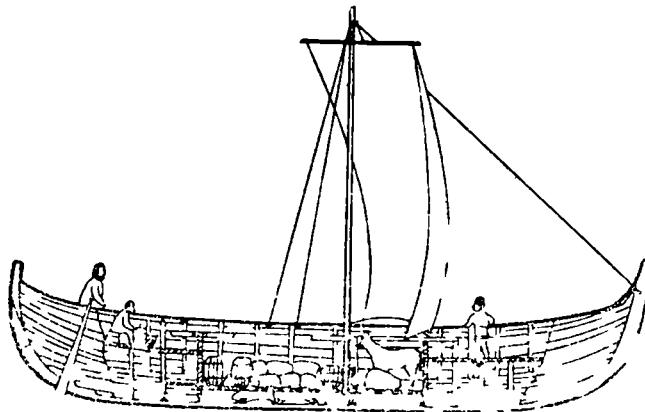


Fig. 5

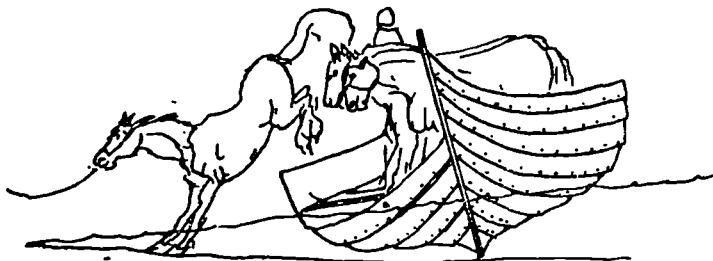
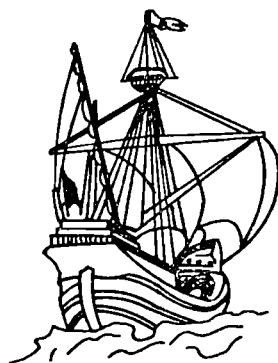


Fig. 6

rame), care, dacă sub raport tehnic nu aduce nimic nou, în schimb, ne oferă o ilustrare dintre cele mai prestigioase a fastului și rafinamentului atins de civilizația vikingă. Pe drept cuvint Fr. Durand a numit-o o capodoperă a artei nordului, o bijuterie a arheologiei³¹. Era o corabie de tip *karv*. Evident nu trebuie să se străbată cu ea mările de vreme ce era destinată ceremoniilor. Sculpturile ce o împodobesc atrag în mod deosebit atenția prin măestria cu care au fost executate, dar și prin simbolistica lor redată cu gust și simț artistic. Între acestea se remarcă dansul încolăcit al oamenilor, animalelor și păsărilor executat pe chilă (Fig. a). Culorile vii în care era vopsită lemnăria întregeau efectul artistic³².

Un loc aparte în sirul corăbiilor menționate îl ocupă corăbiile de ritual, ele fiind cel mai bine reprezentate, fie de epavele aduse la lumina zilei, fie de reprezentările de pe stelele funerare, trecerea lor atentă în revistă permitînd stabilirea unei continuități în ce privește credințele

religioase, începînd cu epoca bronzului, pînă în secolul XI. Același istoric citat, Fr. Durand spunea : „Corabia pentru lumea scandinavă a fost ceea ce templul grec a fost pentru lumea mediterană”³³, un simbol cu multe sensuri între care cel religios nu a lipsit. Sub acest aspect se disting două categorii : 1) corăbii ofrandă zeilor, 2) corăbii funerare și într-un caz și în altul credințele prezentînd o continuitate de netăgăduit din epoca bronzului, desigur cu unele schimbări de rit ori diferențe ca durată în timp în ce privește o categorie sau alta.



Cele mai vechi corăbii încredințate pămîntului ca ofrandă s-au descoperit în nordul Iutlandei (Nors, regiunea Tye). Sunt așa numitele „corăbii de aur”, cca. 100 de bârci în miniatură de 11–12 cm lungime executate din aur și bronz. Datarea lor în timp este greu de precizat. Probabil că ele aparțin perioadei de trecere de la epoca bronzului la epoca fierului. După părerea specialiștilor „corăbiile de aur” sunt o ofrandă

închinată unei divinități a mării, ca expresie materială a unei recunoștințe pentru că a fost depășit un moment greu, probabil o furtună, sau pentru că expediția pe mare izbutise. Nu întîmplător locul ales pentru depunerea ofrandelor era de-a lungul drumului comercial al coastei de vest³⁴. Peste secole, corabia de la Nydam, deja menționată, oferă un alt exemplu de corabie ofrandă zeilor, dovedă că ea a fost scufundată deliberat, spărgindu-i-se fundul cu o lovitură de topor³⁵. Ofrandele de acest gen erau deosebit de costisitoare, de aceea cu vremea s-a renunțat la ele. Dintre navele pe care pămîntul le-a acoperit este greu de spus care din ele au avut caracter de ofrandă. În schimb corăbiile funerare sunt o certitudine, ele putind ușor fi recunoscute grație ritualului ce le însoțesc.

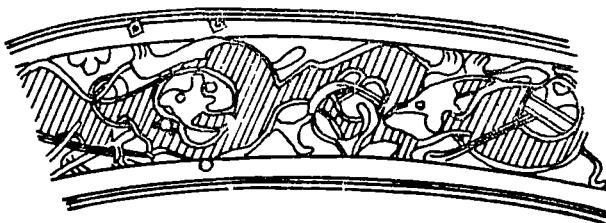


Fig. a

Conform credințelor nordice, corabia la fel ca și calul erau o garantie a călătoriei pe care defunctul trebuia să facă în lumea celaltă, corabia cu atât mai mult cu cât pantheonul germanic situa Valhalla undeva la capătul mărilor. Probabil că în căutarea acestui paradis mulți vikingi s-au aventurat în necunoscut și astfel au ajuns pe coasta Labradorului. Credința a făcut ca în ritualul de înhumare corabia și calul să fie îngropăți împreună cu tot ce era necesar unui drum atât de lung, unele obiecte

și animale, pe lîngă valoarea lor materială, avînd și una simbolică ³⁶. Obiceiul era mai vechi decît credințele germanice, vikingii l-au moștenit, încît se poate spune că între mormintele din epoca bronzului adăpostind corăbii ca cele de la Boge (Gotland) și tumulii cu corăbii din sudul Suediei de la Vendel, Vätterg, Nora Melby, Skåne, din epoca previkingă și vikingă, există o continuitate de credință ³⁷.

Corabia servea de mormînt cu precădere războinicilor. Nu era de demnitatea lor să se prezinte altfel la porțile Valhallei. Mărturia acestei credințe sunt numeroasele descrierii din poemele războinice. Cea mai veche se află în *Beowulf*.

„Închingată la chei se clătea o catargă cu inele călite”
 „O arcă athelină albă de chiciuri așteptind să se avînte”
 „lin il lăsară acolo pe lordul lor drag”
 „în albia arcei pe cel ce alcale de aur le dase” ³⁸.

Conform ritualului, uneori corabie i se da foc și era lăsată să plutească, alteori era îngropată la țârm împreună cu osemintele incinerate ale defunctului și inventarul depus, ca în cazul relatat de Ibn Faldaν, martor ocular în anul 922 al unei ceremonii funerare făcută unei căpetenii vikinge, decedată în regiunea Volgăi ³⁹. La Tuna, Gokstad, Ladby, tumulii au fost inchinăți u or războinici. Pe corabie se amenajase o cameră mortuară în care fusese depus defunctul. Femeile mai rar beneficiau de un mormînt-corabie numai dacă în viață deținuseră o poziție socială deosebită. Este cazul tumulului princiar de la Oseberg unde a fost îngropată regina Asha a Vestfoldului (Norvegia), în jurul anului 800. Dar tocmai de aceea corabia era un *karv* nu un *knorr*. Inventarul depus reflectă cu prisosință grija pentru asigurarea unui confort demn de o regină în viață de dincolo de mormînt : car cu patru roate, sanie, pat somptuos, toate trei minunat sculptate, cort, războaie de țesut, îmbrăcăminte de vară și de iarnă, covoare, alimente, vase de bucătărie etc. ba chiar și sclava preferată fusese sacrificată pentru a putea să o însoțească pe regină spre a o servi în lumea de dincolo tot așa cum o făcuse în viață ⁴⁰. La Tuna s-au descoperit opt morminte de femei depuse în corabie, dar desigur că și în acest caz este vorba de persoane de vază. Nu toți vikingii însă își puteau permite să se îngroape cu corabie, de aceea numeroase morminte conțin resturi de barcă, de pildă mormintele de la Årby (Uppland – Suedia) sau Balladoole (insula Man) ⁴¹. Oricum procedeul era costisitor, de aceea de timpuriu s-a recurs la un simulacru, în loc de corabie fiind redat simbolul ei. La vremea aceea simbolurile aveau o aparență veridică, nu erau un simplu semn. Se credea că ele pot acționa asupra realității determinind-o ⁴². Astfel au apărut corăbile „de piatră”, de pildă cele de la Tromsö (Norvegia) sau Lindholm Höje (Danemarca) unde s-a descoperit o adevărată „flotă” (700 morminte gen corăbii de piatră) ⁴³. Procedeul era următorul : cu ajutorul pietrelor se trasa conturul unei corăbii, iar în interiorul ei se depuneau osemintele carbonizate și inventarul. Credința era că individul după moarte capătă însușiri supranaturale, putea să transforme corabia de pietre într-o corabie adevărată. Comunitatea obiect-subiect, la care se adăuga imaginarul și sensibilul, se realiza prin intermediul simbolului. Credința în valoarea materială a corabiei-simbol era puternică avînd rădăcini adînci în tradiție încă din epoca bronzului și chiar mai veche cînd practica era larg răspîndită tocmai pentru că confecționarea unei corăbii

era deosebit de anevoieoașă. De altfel nu era singurul simbol la care se recurgea. Uneori hrana era doar sugerată, alteori, mai ales pentru cei ce mureau departe de casă corabia era sugerată pe piatra tombală ridicată în cimitirul comunității în amintirea celui dispărut. Exemplul îl furnizează numeroasele stele funerare din insula Gotland, dintre care cea mai

celebră este cea de la Tjängvide (Fig. b). Ea cuprinde două registre. Primul, de jos, redă o corabie plutind încărcată cu luptători; registrul superior prezintă intrarea luptătorului în Valhalla; scene din mitologie completează tabloul.

Normanzii, spirit întreprinzător, cu incredere în propriile forțe, veseli, nu se lăsau ușor însășimântă și nici descurajați; chiar dacă se știau pîndîti de moarte. „Licoarea zeilor (vinul) eu cu nesaț sorbi-voi Zilele mis-au dus, tot luncind. Eu mor, dar vreau să mor rîzind”⁴⁴. Așa grăia Karlsefni, unul din coloniștii Groenlandei și potrivit sagăi mulți dintre cei care s-au dus spre Tara Verde au sperat să găsească acolo, pe lîngă felurile bogății, băutura lui Odin. Călătoriile îndepărtate, indiferent de natura lor, dovedesc cunoștințele de navigație ale vikingilor. Orice corabie

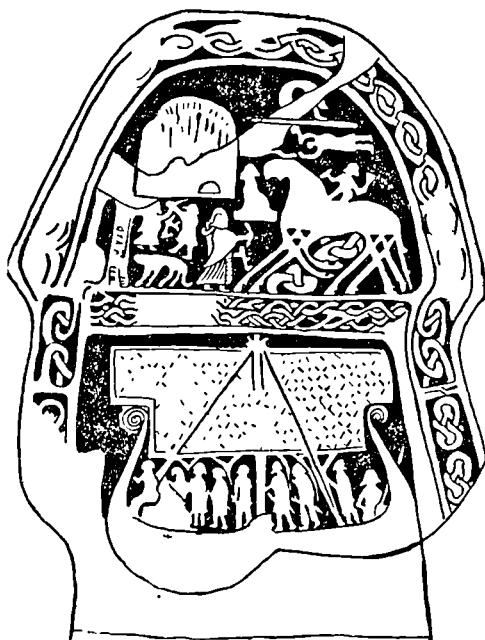


Fig. b

avea un pilot, (kendtmand), cunoscător al tainelor mării și aparate de bord, pentru urmărit astrii, dintre cele mai simple dar eficiente, cu ajutorul căror măsurau latitudinea, vikingii navigând numai pe latitudine în sezonul de vară, cu nopți albe. Tot ce trebuia făcut era să se cunoască poziția soarelui la amiază. Pentru aceasta se foloseau de micul cadran solar portativ, de numai 6,5 cm, ingenios construit, cu care se putea stabili poziția soarelui în funcție de anotimp, cu ajutorul unui index ce își arunca umbra pe cadran, lîunile fiind marcate pe ambele fațete ale cadranului⁴⁵. Piatra solară era un cristal natural (se găsea în Norvegia) care analiza lumina soarelui polarizată în atmosferă, chiar și după apusul soarelui, fapt ce facea să poată fi indicată direcția astrului dimineață și seara cînd pe mare este de obicei ceață. Cînd nu era ceață operația era simplă. Se așeza la amiază virful unui cuțit pe unghia degetului mic și apoi se învîrtea ușor cuțitul. Umbra aruncată pe mâină indica poziția soarelui. Cunoașterea răsăritului, apusului și amiezii permitea să se stabilisească latitudinea cu destulă exactitate. Măsurarea unghiurilor era făcută cu aşa numita „jumătate de roată” un fel de jumătate din diametrul astrului solar, ceea ce însemna 16 secunde ale unui arc. Piatra soarelui ținea loc de compas. Ea era împărțită în 4 jumătăți de roți care indicau cele 4 puncte ale compasului și astfel poziția soarelui era indicată la răsărit și apus.

Dacă unghiul arătind soarele la amiază se lărgea însemna că plutesc spre sud, dacă unghiul se îngusta corabia aluneca spre nord. Cunoștințele de navigație se dobîndeau nu numai prin experiență. Existau tratate de navigație pe care orice pilot trebuia să le cunoască. Astfel erau : „Oglinda Regelui” sau tabelele elaborate de Oddi Helgason — Landnamabok — care notau înălțimea meridională a soarelui, constatări privind apusul și răsăritul pe tot parcursul anului. La căderea nopții vikingii se orientau după steaua polară numită din această pricină „steaua călăuză”⁴⁶. Curenții marii erau deopotrivă cunoscuți ca și direcția vîntului și forța lui. Dar pericolul pe mare nu putea fi evitat, de aceea cînd cunoștințele de navigație se dovedeau ineficiente, vikingii în conformitate cu concepția vremii recurgeau la practici magico-religioase, convinși fiind în forță vrajei lor. În mod preventiv ei își botezau corăbiile cu nume aducătoare de noroc : Dragonul, Bizonul, Coșul de Foc, Calul mării. În caz de furtună erau invocate runele, descîntece pentru linistitul valurilor, puse în mișcare — se credea — de un monstru marin. Naufragiile însă, cum era și firesc, au continuat să facă parte din voința lor. Trithhof-Saga sau Grettis-Saga cuprind versuri dramatice despre cei care au pierit în valuri⁴⁷. Din 25 de corăbii care au plecat spre Groenlanda odată cu Eric cel Roșu 11 au rămas pe drum.

Corăbiile scandinave, preluate de anglo-saxoni în vest și de ruși în est s-au folosit mult timp în nord, pînă în secolul XIII. Wilhelm Cuceritorul, conform imaginii din tapiseria de la Bayeux, a venit în Britania anglo-saxonă pe o corabie de tip *knorr* viking. Ambarcațiunile ruse de pe Volga și Nipru au păstrat pînă în tîrziu forma de *snekja*, iar numele de *sneka*, cu care rușii le desemnau, nu poate fi decît un derivat al vechii denumiriri varege⁴⁸. Amintirea corăbiilor vikingi s-a regăsit multă vreme pe sigiliile unor orașe hanseatice ca : Bergen, Lübeck⁴⁹, dar dominația Hansei în Baltică, a măririi volumului de mărfuri comercializate, prin intensificarea schimburilor între nord, sud și est, după cruciade și întîlnirea cu Orientul Apropiat, a determinat modificarea corabiei cu pinze și totodată a sistemului de navigație. Atâtă vreme cît tipul *knorr* a asigurat transportul luptătorilor și al bunurilor unitatea tehnică a corespuns cu unitatea de arta navigației, atât pe fluvii și rîuri, cît și pe mare. Navigatorul era bun și pentru una și pentru alta. Cînd însă tipuri noi de nave au apărut, s-a petrecut o ruptură între cunoștințele de navigație în interior, și cele ale marinariilor din largul mării⁵⁰. Simpla experiență nu a mai fost de ajuns, a fost nevoie de o înaltă școală de specializare, pe căi e numai negustorii bogăți și-o puteau îngădui. În plus, armărea unei nave de talie mare a devenit un lucru din ce în ce mai costisitor, căci comerțul baltic începînd din secolul XII va reclama vase cu un volum din ce în ce mai mare. Asa se face că în timp ce în Mediterană galera se dovedea încă satisfăcătoare, în Baltică un nou tip de corabie, *kogga* puternică (Fig. 7), probabil o creație frisonă, cu un tonaj mare, pînă la 400 t le-a înlocuit pe toate celelalte. În anul 1226 cronicarul Henric Letonul menționa că Riga a fost salvată de la foamete prin sosirea în port a două *kogge* încărcate cu alimente⁵¹.

Schimbările survenite în construcțiile navale sunt surprinse de descoperirile arheologice de la Koldingsfjord (Danemarca), Bergen (Norvegia), Kalmar și Riddarholm (Suedia) sau Bursledom (Anglia). Ele

sînt întregite de numeroasele descrieri din tratatele de navigație sau croniici, multe însotite de miniaturi, de sigilografie, de relatarea unor martori oculari, de unele fresce sau machete, pentru această perioadă (sec. XII—XIV) izvoarele fiind mult mai generoase⁵².

Kogga, vas exclusiv cu velă, avea o lungime de cca. 30 m, o lățime la mijloc de 8 m și un pescaj de 3 m, înălțimea bordajului fiind de peste 4 m. Coca era lucrată din scinduri suprapuse în genul țiglelor de pe un acoperiș, ceea ce a sugerat ipoteza că la perfectionarea navelor dulgherii au avut o contribuție principală. Cirma mult perfectionată avea două brațe (cirma dublă) și era prinsă la pupa, în fața ancorei, de etambou, o grindă care inchidea nava în plan vertical. La chilă se renunță o vreme și se revine la fundul albăt al corabiei, căci nava nu era concepută pentru a străbate oceanele, ci pentru a naviga de-a lungul coastelor, de la un port la altul. Adîncimea vasului a permis dotarea lui cu punte, ba chiar mai multe punți, avînd în vedere că a fost amenajat și pentru transportul de persoane, în timpul cruciaadelor fiind frecvent folosit în acest scop, ocazie cu care tipul koggă a fost cunoscut și în Măditerrană⁵³. Așa cum se poate vedea din „Capitularium nauticam pro navigatione”, sau de pe sigiliile orașelor Pool, Faversham, Damme, toate datînd de la începutul secolului XIV, kogga avea prora și pupa mult ridicate, ambele susținînd cîte o dunetă. Catargul, în mod firesc se perfecționează pentru a susține o pînză rectangulară de dimensiuni mai mari, iar de la mijlocul secolului XIV, vasele au chiar două catarge. Pe catargul central în partea superioară se instalează un punct de veghe (gambia)⁵⁴.

Kogga a fost secondată în Baltică de un alt tip de navă *holka*. La început o ambarcațiune modestă de dimensiuni mici, holka a ajuns repede să intreacă kogga în volum, iar din secolul XV să o înlocuiască total. Mai pîncoasă ca formă, cu cală încăpătoare (avea o capacitate de peste 400 tone), holka, navă greoaie, avea fundul plat, dar cu chilă, prora și pupă ușor rotunjite, ambele prevăzute cu punți superioare și cu cîte un „castel” dotat cu încăperi. În partea inferioară a castelului de la pupa se afla „paradisul”, loc destinat persoanelor notabile cînd acestea se aflau pe vas. De regulă holka avea două catarge⁵⁵. Lîngă o asemenea corabie un knorr viking părea o biată ambarcațiune ușor de răsturnat. Kogga și holka beneficiau de altfel și de aparate de bord mult mai precise: busola, astrolabul, clepsidra, pentru fixarea carturilor, nodul pentru măsurarea vitezei, iar din secolul XIV evadrantul⁵⁶, aparate deosebit de utile în cursele lungi, kogga fiind frecvent folosită în transportarea oamenilor și a bunurilor din Europa în Orientul Apropiat și îwers. Totodată hărțile, completate cu date noi, devin un instrument de navigație, chiar dacă multe dintre ele rămîn fanteziste multă vreme, chiar și după mariile descoperiri geografice. În secolele XVI—XVII, încă, drumul vikingilor spre Groenlanda și Labrador (Vinland) era descris în termeni fantastici. Din această perioadă ne-au parvenit cinci hărți pe care se pot citi, dincolo de cercul arctic, numele unor țări ca: Rifaland, țară de giganți, Einhyrningaland, regiune populată de inorogi, Ragmeshog țară locuită de atleți, conduși de uriașul Ragners⁵⁷. De altfel, din secolul XIV o dată cu schimbarea climei și valul rece ce se abate peste Țara Verde, Groenlandaiese din sfera interesului european. Doar cîțiva misionari creștini o mai vizitează⁵⁸. La sfîrșitul secolului XIV se făcea ultima călătorie

spre Groenlandă, dar din cauza ghețurilor nava nu s-a mai putut apropiă de țărm. Odată cu uitarea corăbiilor vikinge a fost uitată și Groenlandă și călătoriile pe ocean, pînă ce Renașterea va aduce un nou suflu și în navigație venind cu un nou tip de navă, caravella, și noi cunoștințe de navigație.

Evoluția navelor și a navigației de-a lungul celor două etape istorice (sec. VI—XI și sec. XII—XIV) a avut implicații istorice în nord dintre cele mai importante. În evul mediu timpuriu navigația a contribuit la nașterea unui anumit fel de război pe apă, însotit de o arumită tactică. În cadrul schimburilor comerciale navigația a permis contactul dintre culturi, la cele mai neașteptate distanțe, răspindirea unor instituții sociale și politice, a unor forme culturale cu caracter unitar, atât de unitar încît în cele trei țări scandinave se vorbea aceeași limbă, deosebirile fiind relativ mici. În evul mediu dezvoltat tipurile de nave, inscriindu-se în nevoile unor schimburi cu caracter mai complex, au determinat noi organisme sociale și politice (ex. Hansa), iar din secolul XII, alături de alți factori, în loc de unitate economică social-politică, se constată o izolare și rivalitate națională în Baltică, o specializare, favorizată fiind Suedia și Danemarca. Norvegia, cea mai maritimă dintre țările scandinave, a fost redusă la o eclipsă politică și chiar pe mare, încit în secolul XIV va sfîrși prin a intra în dubla monarhie danezo-norvegiană (1380).

În concluzie, corăbiile și navigația, indiferent de tipurile pe care le-au adoptat, au fost nu numai un instrument de comunicare, ci și un factor decisiv, determinant în evoluția societăților nordice.

N O T E

¹ E. Donald Logan, *Vikingii în istorie*, București, 1990, p. 23—24.

² *Ibidem*, p. 33.

³ T. Nyborg, *Continental Europe and the North Sea and Baltic Area, in the early Middle Ages (900—1200)*, XV Congrès international des sciences historiques, Bucarest, 10—17 aout, 1980, Rapports, II, p. 195.

⁴ H. Arbman, *The Vikings*, London, 1965, p. 12.

⁵ D. M. Wilson, *The Vikings and their origins*, London, 1980, p. 8—10; 82—88; B. Rying, *Denmark*, vol. I, Copenhagen, 1981, p. 66—69.

⁶ E. Hering, *Die deutsche Hanse*, p. 26: Fl. Căzan, *Activitatea comercială în Baltică, Hansa Germană și importanța ei*, „Studii și articole de Istorie”, 1980 XI.I—XLII, p. 51—53.

⁷ W. Holmqvist, *Swedish Vikings on Helgö and Birka*, Stockholm, 1974, p. 31—44.

⁸ H. Arbman, *Op. cit.*, p. 12—13.

⁹ R. Pörtner, *Le saga de Vikings*, Wien, Dusseldorf, 1971, p. 271.

¹⁰ H. Arbman, *Op. cit.*, p. 49.

¹¹ R. Ilachman, *Die Goten und Skandinavien*, Berlin, 1970, p. 399.

¹² W. S. Lindsay, *History of merchants shipping*, London, 1874, p. 223.

¹³ E. Donald Logan, *Op. cit.*, p. 96.

¹⁴ A. Manguin, *Aux temps des vikings, les navires et la marine nordique d'après les vieux textes*, Paris, 1944, p. 70—81.

¹⁵ D. M. Wilson, *Op. cit.*, p. 74, pl. 58.

¹⁶ Fr. Durand, *Les Vikings*, Paris, 1965, p. 60.

¹⁷ Bent Rying, *Op. cit.*, p. 72, pl. 1.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ *Le musée des Antiquités nationales*, Södertölje, 1970, p. 18.

²⁰ A. Guintrancourt, *Histoire de l'empire Normand et de sa civilisation*, Paris, 1952, p. 63—64.

²¹ E. Donald Logan, *Op. cit.*, p. 36—37.

- ²² Fr. Durand, *Op. cit.*, p. 58—59.
²³ Bent Rying, *Op. cit.*, p. 90.
²⁴ Fl. Căzan, *Normanii „Studii și articole de Istorie” 1973, XXII*, p. 57; J. Mordal, *Twenty five centuries of sea warfare*, London, 1970, p. 20.
²⁵ D. A. Wilson, *Op. cit.*, p. 78.
²⁶ H. Arbman, *Op. cit.*, p. 14—15.
²⁷ J. Barjot, *Histoire mondiale de la marine*, Paris, 1965, p. 37.
²⁸ *The Viking*, Gothenburg, London, 1966, p. 249—259.
²⁹ H. Arbman, *Op. cit.*, p. 17.
³⁰ D. A. Wilson, *Op. cit.*, p. 79.
³¹ Fr. Durandj, *Op. cit.*, 64.
³² *The Viking*, p. 257.
³³ Fr. Durand, *Op. cit.*, p. 57.
³⁴ Bent Rying, *Op. cit.*, p. 50.
³⁵ *Ibidem*, p. 71.
³⁶ Vezi „corabia unghiilor”, L. Boia, *La fin du monde, une histoire sans fin*, Paris, 1989, p. 19; H. Hildebrandt, *Das Heidnische Zeitalter im Sweden. Eine archaeologische historische Studie*, Hamburg, 1873, p. 30 și urm.
³⁷ D. A. Wilson, *Op. cit.*, p. 42, 43; A. S. Gräslund, *Birka IV, The Burial customs*, Uppsala, 1980, p. 43 c.l.
³⁸ *B'owulf*, tălmăcire și prefață de D. Duțescu și L. Levițchi, București, 1969, p. 20.
³⁹ Textul redat în E. Oxenstierna, *Les Vikings*, Paris, 1962, p. 92—94.
⁴⁰ *Ibidem*, p. 162—169; 133, *The Viking*, p. 237—245.
⁴¹ D. A. Wilson, *Op. cit.*, p. 43, 48, 49.
⁴² Al. Husar, *Ars longa*, București, 1980, p. 58; 69.
⁴³ Bent Rying, *Op. cit.*, p. 92; 99.
⁴⁴ R. Hardy, *Calea lebedelor*, București, 1975, p. 257.
⁴⁵ *Les Vikings et leur civilisation, Problèmes actuels, rapports scientifiques*, publiés sous la direction de Regis Boyer, Paris, Mouton, La Hay, 1976, p. 44—48.
⁴⁶ *The Viking*, p. 11—14.
⁴⁷ A. Manguin, *Op. cit.*, 63—74; 83—91.
⁴⁸ J. Barjot, *Op. cit.*, 37.
⁴⁹ P. Heinsius, *Das Schiff der Hausischen Frühzeit*, Weimar, 1956, p. 21.
⁵⁰ Th. Nyborg, *Op. cit.*, p. 200.
⁵¹ Ph. Dollinger, *La Hanse (XII—XVII-e siècles)*, Paris, 1964, p. 176—177, K. Fr. Olechnowitz, *Der Schiffbau der Hanischen Spätzeit*, Weimar, 1960, p. 11.
⁵² P. Heinsius, *Op. cit.*, p. 21.
⁵³ Ph. Dollinger, *Op. cit.*, p. 177.
⁵⁴ P. Heinsius, *Op. cit.*, p. 29.
⁵⁵ *Ibidem*, p. 36; F. Brandel, *Timpul lumii*, vol. I, București, 1989, p. 122.
⁵⁶ J. Barjot, *Op. cit.*, p. 38—40.
⁵⁷ *Groenlandia Antiqua seu Veteres Groenlandiae descriptio...* authore Thormodo Thorfaco, p. 15, p. 21—31.
⁵⁸ *Ibidem*, p. 256.

TYPES D'EMBARCATIONS ET TECHNIQUE NAVALE DANS LA MER BALTIQUE AUX VI^e—XIV^e SIÈCLES

Résumé

Présenter l'évolution des embarcations utilisées dans la mer Baltique aux VI^e—XIV^e siècles relève de deux buts : d'abord on répond à la question concernant le rôle représenté par le navire dans la civilisation des peuples nordiques ; ensuite on peut donner l'image complète de l'apport de la zone balte au développement de la société européenne en général, au Moyen Âge.

Les nombreux vestiges archéologiques provenus des régions côtières de la mer Baltique, à commencer par la découverte de Hjortspring (IV^e siècle) et jusqu'à celle de Koldingsfjord (XIV^e siècle), complétés par les représentations des stèles funéraires de l'île de Gotland ou des sceaux, et par les récits des sagas islandaises, permettent qu'on esquisse un tableau évolutif des différents types d'embarcations dans cet intervalle, à partir de la simple barque de pêche (Hjortspring, Nydam — IV^e siècle ; Kvalsund — VII^e siècle, Skudelev — XI^e siècle), jusqu'au navire de 30 tonnes, prévu de quille, gouvernail submergé, voile carré, mât mobile, à même de naviguer sur mers et de traverser l'océan, ce qui eut un rôle considérable pour le savoir de la navigation. C'est le cas des découvertes de Gokstad, Tuna, Oseberg, Labdy (IX^e siècle).

Les types d'embarcations diffèrent non seulement d'une époque à l'autre, mais aussi dans le cadre de la même époque, selon la destination qu'on donnait aux navires. Ainsi, aux IX^e—XII^e siècles, les embarcations qu'on rencontrait sur la Baltique étaient : bateaux de pêche (*feraeringr*), vaisseaux de guerre (*knorr, drakkar*), navires pour le transport des marchandises (*karv, röthrarferja*), vaisseaux de parade, navires pour rituels etc. La navigation eut des implications historiques incontestables. Comparer le navire nordique avec le chariot à bâche (voir E. Donald Logan), ou y voir seulement un instrument et non pas une cause du développement de la société (voir T. Nyborg) signifie qu'on néglige le degré de technicité atteint par les peuples qui l'ont employé ; or, le développement technique a constitué depuis toujours le mobile, la cause et non pas le moyen du développement de la société.

Les navires et la navigation aux VI^e—XIV^e siècles, sans tenir compte des types enregistrés, ont été non seulement un moyen de communication, mais aussi un facteur décisif, déterminant dans l'évolution économique, sociale, politique et culturelle des sociétés nordiques, avec des conséquences pour tout le monde européen.

www.dacoromanica.ro

PROIECTE PRIVIND APĂRAREA MARITIMĂ NAVALĂ A ROMÂNIEI ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

ION BITOLEANU

Concluziile și invățămintele prilejuite de primul război mondial au alimentat în perioada interbelică stăruitoare preocupări ale specialiștilor din domeniul militar pentru clarificarea locului și rolului marinei în sistemul național de apărare. Existența unui corp valoros de cadre, care dobândise o bogată experiență de luptă, a contribuit la maturizarea gîndirii militare marinărești. Puternica emulație produsă de făurirea statului național unitar în sfera creației materiale și spirituale a poporului român s-a resimțit și în acest domeniu printr-o fecundă activitate teoretică și practică. Într-un număr impresionant de studii și lucrări¹, care au văzut lumina tiparului, au fost dezbatute cu competență aspecte ale strategiei și tacticii războiului naval modern. Pornindu-se de la evoluția situației internaționale, de la raportul de forțe, de la planurile de înzestrare și tendința construcțiilor navale în care se afirmau noi tipuri de nave și arme, autorii lor încercau să descifreze caracterul unui viitor război formulînd, totodată, concluzii și soluții pentru creșterea capacitatii de luptă a marinei militare a statului român.

Este remarcabil faptul că numerosi autori — cadre cunoscute ale marinei, sau tineri ofițeri cărora marele război prin care trecuse țara le-a imprimat o anumită gravitate și maturitate în gîndire — priveau cu realism situația internațională, nelăsindu-se înșelați de pacea aparentă instaurată în deceniul al treilea. Reprezentanți ai unei țări mici, căreia rivalitățile dintre marile puteri i-au produs atîtea suferințe, ei au supus relațiile interbelice unei minuțioase examinări — din punct de vedere al preocupărilor lor militare se înțelege — scrutînd necontentorizontul internațional, pentru a putea deduce sensul evenimentelor și a contribui la formularea unor sugestii puse în slujba apărării naționale.

Încă înainte de prima conflagrație mondială, specialiștii în marină — mai cu seamă cei englezi — au exprimat părereea că în fața noilor arme (submarinele și aviația), dominația cûrasatelor gigantice a apus. Aceste opinii n-au avut represensiuni asupra programelor navale desfășurate în febra pregătirilor viitorilor beligeranți, pentru că războiul le-a surprins în fază confruntărilor. Cu toate că luptele navale n-au confirmat pe de-a-ntregul aceste concluzii, cheltuielile uriașe pe care le comportă construirea acestor giganți, criza financiară prin care trecea omenirea, relativă stabilitate în relațiile dintre învingătorii mulțumiți de rezultatele războiului, au condus spre ideea unei reglementări internaționale a raportului de forțe militare navale. Acordul naval realizat la Washington în 1922 prevedea o scară determinată pentru tonajul navelor de război ale marilor

puteri, numărul cuiaraselor care trebuiau distruse și alte clauze de natură să creeze iluzia într-o eră pacifistă cu mai puține arme.

La contradicțiile mai vechi între învingători și învinșii care nu se resemnau cu starea lor, s-au adăugat acum noile contradicții din tabără învingătorilor. Incertitudinea echilibrului instituit și neîncrederea reciprocă au făcut ca orizontul politic să devină din ce în ce mai încărcat. Ceea ce părea că a pus capăt unei rivalități costisitoare a marcat, de fapt, începutul unei noi curse a înarmărilor navale; teama față de dezvoltarea impetuoașă a aviației a accelerat construirea de bastimente ușoare ca tonaj însă puternic dotate cu armament, capabile să dezvolte viteze superioare — mai ales crucișătoare cu rază mare de acțiune, apte să îndeplinească misiuni complexe: de recunoaștere, protecție și urmărire². Această competiție desfășurată într-un deceniu încă dominat de spiritul păcii a alarmat cercurile politice realiste. La Conferința de la Geneva din 1927 — cu participarea S.U.A., Angliei și Japoniei — o nouă încercare de reglementare a producerii noilor tipuri de nave a dat greș, ceea ce dădea măsura confruntării dintre multiplele interese navale. Este adevărat că Tratatul privind înarmările navale semnat la Londra de cele trei mari puteri în 1930 părea a stabili un nou echilibru, dar lumea pășea într-un nou deceniu în care fiecare an a însemnat o degradare tot mai evidentă a relațiilor internaționale.

Pericolul reprezentat pentru pacea mondială de înarmarea grupului de state revizioniste, militariste și fasciste n-a fost înțeles decât tardiv de făuritorii europeni ai Tratatului de la Versailles. La patru ani de la semnarea tratatului de la Londra, Japonia denunța acordurile internaționale pentru limitarea flotelor pentru ca, la 18 iunie 1935, acordul naval anglo-german să deschidă Germaniei naziste o nouă eră a prezenței sale militare pe mări.

Cadrelor marinei române nu le-a scăpat consecințele acestui acord, ele exprimându-și în mod public neliniștea față de înarmarea navală a Germaniei, principalul sprijinitor al regimurilor revizioniste din unele state vecine României³. Diferiți autori constatau că procesul de revalorizare a factorului naval a dus la recrudescența antagonismului maritim și, de aici, la o periculoasă cursă a înarmărilor⁴.

Pentru prima oară după războiul mondial, intervenția italo-germană în sprijinul forțelor franchiste din Spania, începută în 1936, se facea cu puternice mijloace navale. Se putea astfel constata sau deduce că în cazul unui război cu participarea a mai mulți riverani operațiunile navale vor imbrăca aspecte noi, rezultând din scurtarea relativă a distanțelor de acțiune prin creșterea vitezelor de deplasare și prin posibilitatea aviației de a acționa în orice punct al teatrului de acțiuni militare maritim. Dat fiind faptul că, în același timp, cercurile hitleriste nu-și ascundeau intenția de a-și instaura dominația în regiunea Dunării mijlocii, prin realizarea Anschluss-ului, publicațiile navale din România socoteau că anul care a precedat acest act de o extremă gravitate, dacă „nu a reușit să spulbere norii grei adunați asupra omenirii, a putut totuși deschide ochii tuturor asupra lor”⁵.

În acest context nelinișitor, la întrebarea dacă România trebuia să facă eforturile financiare pentru a-și crea o marină militară modernă⁶, cadrele militare dădeau un răspuns pozitiv categoric. Celor care se mai

îndoiau — puțini la număr — li se amintea realitățile concludente și pline de învățăminte ale războiului din 1916 cind Dunărea a rezistat cu mult după ce marea a căzut, în funcție de existența sau inexistența flotei⁷. Aducând în discuție considerente economice și politico-militare, elemente înaintate ale timpului s-au pronunțat pentru dezvoltarea mai accelerată a marinei naționale pe bază de program. Studiile economice estimau că întregirea statului român și creșterea potențialului său material vor fi urmate, în chip firesc, de extinderea relațiilor economice externe și, prin urmare, de lansarea pe căile maritime a noi nave sub pavilion național, ceea ce s-a și întâmplat. Dar, odată cu aceasta, apărea și nevoia acută a unei forțe militare navale care să vegheze asupra vulnerabilului și costisitorului mecanism al mar'nei comerciale, apărând-o în caz de primejdie⁸.

Examinarea raportului de forțe pe mări din perioada postbelică a condus spre încheierea că mariile puteri navale continuau să privească problema din punct de vedere al hegemoniei lor, ignorând interesele statelor mici considerate „secundare”. De aceea, subscrînd la atașamentul României față de principiile pactului Societății Națiunilor, gînditorii militari din țara noastră considerau fragil sistemul secuitorităii colective realizat de această organizație dominată de marii marii Europei și afirmau dreptul „ca puterile mici să ia măsuri de apărare” și să-și concentreze „toate energiile către activitatea pe mare”⁹.

În dezbaterea insuflețită care s-a prelungit în toți anii interbelici, rețin atenția numeroase puncte de vedere temeinic argumentate. Se socotea, astfel, greșită concepția potrivit căreia armata și marina își dovedeau utilitatea doar în război considerindu-se, pe bună dreptate, că ele reprezentau „acea forță materială și morală a națiunii care face pe adversar să se teamă și să evite cît mai mult războiul”¹⁰, rolul lor fiind la fel de important în timp de pace cît și în timp de război. Si mai important este însă faptul că această dezbatere nu s-a menținut într-un cadru colocvial abstract, ci a evoluat spre formularea de soluții concrete, judicios fundamentate pe învățăminte războiului trecut, pe cadrul internațional existent, pe nevoile și resursele țării.

O stăruitoare atenție a fost acordată concluziilor ce s-au desprins atât din izbinzile cît și din scăderile marinei naționale în primul război mondial. Consensul că marina putea da un sprijin hotărîtor în susținerea unui flanc al trupelor de uscat, cooperînd prin artleria navelor și detașamente de debarcare era exprimat de axioma că „armata de uscat nu va putea lupta cu succes pe acest front (dunărean-maritim, n.ns.) fără sprijinul direct și indirect al marinei”¹¹. Considerind că armata de uscat și marina formau împreună o forță unică al căror obiectiv comun era respingerea inamicului, autorii din perioada interbelică s-au pronunțat pentru o doctrină militară unitară care să călăuzească după aceleași principii toate componentele oştirii¹². O atenție deosebită s-a acordat în studiile publicate fortificării coastelor maritime, astfel încit mijloacele instalate să fie capabile să face imposibilă ocuparea lor. Bătălia Dardanelelor a reconfirmat vechiul adevăr că bombardamentul executat de nave asupra bateriilor de coastă bine apărate și camuflate dădeau rezultate slabe — chiar cu condiția unui mare consum de muniții — în timp ce o lovitură bună, venită de la uscat putea, dimpotrivă, să scoată din luptă o navă atacatoare.

Călăuziți de doctrina războiului de apărare, cadrele ofițeresci din Marina militară s-au pronunțat pentru luarea din vreme a unor măsuri de apărare a coastelor maritime, încit „orice încercare de încălcare a apelor teritoriale și de atingere a litoralului maritim să se izbească de un sistem de forțe de uscat, de apă și aeriene cît mai vigilente, cît mai moderne și cît mai bine articulate”¹³.

Strădaniii deosebite s-au făcut pentru orientarea politicii navale a României în direcția înzestrării cu mijloace potrivite obiectivelor sale militare. Sensul convergent al opiniei era exprimat de ideea că această politică trebuia să se materializeze într-un program naval clar, realist și de durată. „În doctrina navală modernă, pe care o împărtășim și noi — afirma un autor — se face un dozaj în compunerea flotei de război din cele trei elemente principale componente ale sale: vase de suprafață, submarine și hidroavioane”¹⁴. Toate proiectele elaborate respingeau ideea cūrasatelor, pronunțindu-se pentru vase care corespundeau cerințelor sistemului nostru defensiv — ofensiv și misiunilor tactice pe care le aveau de îndeplinit. Tipurile de nave cu caracteristici moderne în ceea ce privește tonajul, viteza, armamentul, motoarele, instalațiile de tir, de lansare a torpilelor și transmisiuni socotite la acea vreme a fi necesare celor trei flote — de suprafață, submarină și aeriană — erau crucișătoarele rapide, torpiloarele și contratorpiloarele (distrugătoarele), submarinele torpiloare și piutoare de mine, șalupele și vedetele torpiloare ușoare dar de mare viteză, navele dragoare și vînătoarele de submarine, vasele de patrulare speciale, avioanele și hidroavioanele de recunoaștere, vînătoare și bombardament. După acești specialiști programul naval al României trebuia să mai aibă în vedere hidroaviația, armă „absolut necesară utilizării tactice a escadrelor navale”, o navă-școală modernă pentru antrenamentul la mare al echipajelor cît și un port militar înzestrat cu tehnica cea mai avansată. În sfîrșit, avîndu-se în vedere învățămîntele primului război mondial, s-a preconizat ca navele comerciale să fie armate și prevăzute cu stații de telegrafie pentru „a putea face față atacurilor vaselor ușoare sau submarinelor inamice”¹⁵.

Rezultatul demersurilor pentru o acțiune temeinică și de durată care să fortifice organismul militar într-un domeniu deficitar (la începutul deceniului al treilea marina reprezenta abia a 26-a parte din totalul forțelor de apărare ale țării)¹⁶ a fost elaborarea, în 1921, a studiului intitulat *Programul Naval al României*.

La 18 octombrie 1921, Comitetul Consultator al Marinei Militare a discutat și aprobat un document conținind 74 pagini și structurat pe cinci capitulo mari din care ultimul era, de fapt, programul amintit¹⁷, cel mai amplu și mai complet din cîte au fost elaborate de specialiștii militari ai Marinei române.

Conceptia de bază care a călăuzit acest document era indivizibilitatea armatei naționale. Faptul că marina acționa pe un anumit teatru de operațiuni — marea — nu șirbea acest principiu, întrucît apele maritime erau ele însele parte integrată a teritoriului național. De la bun început se atrăgea atenția însă că, plecînd de la concluziile ultimului război mondial, Marina Militară nu-și putea îndeplini misiunile de apărare a frontierelor maritime numai cu dotarea existentă. Programul examina situația politico-militară a României din punct de vedere al alianțelor-

existente și al inamicilor potențiali în acvatoriu Mării Negre, starea flotelor de care dispuneau statele riverane și perspectivele construcțiilor lor navale. El stabilea coordonatele politicii navale a României în viitor, formula considerații și propuneri privind compunerea flotei, organizarea apărărilor fixe a litoralului.

Pornind de la convingerea că baza oricărui război de apărare va rămâne și pe viitor flota de suprafață¹⁸ — forțele submarine și cele aeriene venind să-i amplifice capacitatea de lovire — , planul prevedea în detaliu categoriile și tipurile de nave de suprafață, submersibile și aeronave, armamentul, raza de acțiune și misiunile acestor flote, construirea unui port militar maritim modern, în viziunea concepțiilor tacticoperative care au generat gîndirea militară și înzestrarea armatei la începutul acestui prim deceniu interbelic.

Cum de la 1 noiembrie 1921 principalele moștenitor Carol a fost numit în fruntea Inspectoratului General al Marinei, noul program a purtat denumirea de *Programul Carol*. El prevestea, în final, dotarea Marinei Militare cu 3 crucișătoare ușoare, 16 contratorpiloare, 18 submarine, 12 nave antisubmarine, o navă putoare-mine, un portavion, o navă-școală, 10 hidroavioane și 8 vedete rapide¹⁹.

Numerouse greutăți au stat însă în această perioadă în calea unei adevărate propășiri a marinei militare, progres cerut de însuși principiul călăuzitor al dezvoltării echilibrate și realizarea unor proporții judicioase între categoriile și genurile de arme. În perioada postbelică România s-a angajat într-un amplu program de refacere și dezvoltare care reclama mari investiții. Marina, ca și aviația, erau arme costisitoare, la realizarea cărora industria de apărare autohtonă nu putea încă participa. Fie și numai din aceste cauze, procesul modernizării, înnoirii și înzestrării armatei naționale s-a făcut în raport de posibilitățile materiale ale țării, nefiind mai puțin adevărat că, din păcate, numeroase propuneri constructive formulate de reputați gînditori militari nu s-au bucurat de audiență necesară la forurile de decizie care se schimbau des, potrivit practicilor politicianiste ale vremii. Pentru a imprima mai multă mobilitate aplicării proiectelor existente, personalitățile grupate în jurul Ligii Navale Române, adeptele ale făuririi unei marine militare puternice au decis să se adreseze și opiniei publice. „Dacă creditele procurate de guvernele țării nu sunt îndestulătoare pentru infăptuirea programului naval — relevă un document al acestei organizații patriotic — atunci trebuie ca opinia publică, poporul întreg, voința colectivă a neamului românesc să îmbrățișeze problema flotei de mare cu toată seriozitatea ei”²⁰.

Consecința tuturor acestor frămîntări și îndemnuri a fost elaborarea, în anul 1929, a *Programului Naval al României*, document militar oficial care prevedea o considerabilă sporire a capacității de apărare a țării la mare și la fluviu. Mai tîrziu el avea să fie conceput în două ipostaze — minimală și maximală, în funcție de resursele financiare ale țării și de timp²¹.

Expunerea de motive care a prefațat *Programul* exprima, de fapt, principiile călăuzitoare ale politicii navale românești pentru o întreagă perioadă de timp. Se considera, astfel, că un litoral întins nu putea fi apărat numai cu mijloace fixe de uscat (baterii de artillerie, infanterie marină etc.) și cu mijloace fixe de apă (baraje de mine, estacade) — așa

numitul „sistem cordon” prezintind dezavantajul răspândirii unor mijloace numeroase pe toată lungimea sa pentru a fi pretutindeni, dar slab în fiecare punct. Părerea autorilor era că „o forță navală care se poate deplasa în punctele atacate rezolvă mai eficace problemele de apărare a coastei și cu mijloace mult mai reduse”²², fără a se diminua valoarea și rolul mijloacelor fixe.

În deplin acord cu esența doctrinei militare românești, misiunea forței navale consta în apărarea litoralului, a liniilor proprii de comunicație maritimă, cît și lovirea liniilor de comunicație ale unui eventual agresor²³. În ceea ce privește compunerea acestei forțe, expunerea de motive s-a situat pe poziții critice față de diferitele concepții și soluții care se confruntau la acea vreme pe plan național și internațional. Ideea protecției convoaielor numai cu nave submarine – pusă în circulație sub influența tendințelor de absolutizare din anumite lucrări străine – era socotită ca eronată, cel puțin pentru Marea Neagră, unde un teatru de operațiuni redus făcea ca acțiunea lor să fie mult îngreuiată de marea densitate a navelor antisubmarine. O anumită rezervă era formulată și în legătură cu exagerarea rolului atribuit aviației, deși acest punct de vedere nu era suficient de prospectiv, intemeindu-se numai pe rezultate neconcludente din primul război mondial cind tehnica aeriană nu evoluase îndestul. Concluzia finală se dovedește, însă, judicioasă: organul militar conducător considera că siguranta traficului maritim putea fi realizată de o flotă navală complexă și armonios proporționată, în compunerea căreia să intre nave de suprafață, submersibile și aviația marină²⁴.

Odată infăptuit, Programul prevedea ca marina militară să dispună de următoarele forțe:

La mare – un grup de două crucișătoare ușoare, două grupuri însumind opt distrugătoare, cîte 12 submarine, vedete antisubmarine și șalupe torpiloare rapide, două nave puitoare de mine, trei escadrile aviație de bombardament.

Apărarea fixă a litoralului maritim – o baterie de coastă de 240–280 mm, o baterie de 210 mm, trei baterii de 152 mm, trei baterii de 75 mm; 1000 de mine; proiectoare; stații T.F.S.; posturi de ascultare submarină și radiogoniometrice.

La Dunăre încă șapte vedete fluviale; 200 de mine de baraj și 500 mine derivante²⁵.

În sfîrșit, documentul considera că eșalonarea creditelor pe un timp mai indelungat reclamă în mod imperios ca Programul Naval să fie transpus într-o lege organică, aprobată de Corpurile Legiuîtoare, menită să devină un adeverat statut naval. Dificultățile financiare ale țării care au influențat bugetele armatei ca și evenimentele internaționale ce au condus inexorabil lumea spre un nou război au făcut ca Programul Naval al României să se realizeze numai într-o mică măsură.

Primul război mondial a dovedit nu numai insuficiența mijloacelor de apărare navală la nave, dar, prin solicitarea intensivă a navelor existente, a contribuit la uzarea lor accentuată. Unele, intrate în serviciu cu decenii în urmă, erau depășite și a trebuit să fie scoase din uz. La 3 septembrie 1923 bătrînul crucișător „Elisabeta”, fala de altădată a flotei române, remorcat de vasul S.M.R. „București”, și cu escortă de onoare formată din canoniere, a făcut ultimul drum de la Constanța la Galați pentru a fi

transformat în cazarmă²⁶. Cu doi ani în urmă fuseseră clasate torpiloarele „Sborul” și „Năluca”, construite încă în 1888. Locul lor trebuia completat cu mijloacele reclamate atât de interesele apărării, cât și de procesul accelerat de modernizarea care cuprinsese flotele statelor europene.

Pe această linie, în compunerea Diviziei de Mare au intrat două distrugătoare, denumite *Mărăști* și *Mărășești*²⁷. Construite în Italia (1914–1917), ele au fost aduse în țară și puse în serviciu în anul 1920, fiind nave de luptă cu o mare putere de foc. Din punct de vedere al înzestrării, acest an s-a înscris ca un moment distinct în transformarea efectivă a Diviziei de Mare într-o forță cu o ridicată capacitate operativă. Acum au intrat în compunerea sa patru canoniere maritime, construite în Franța, ale căror nume — *Lt. comandor Stihă Eugen*, *Căpitan Dumitrescu C.*, *Lt. Lepri Remus* și *Slt. Ghiculescu* — veneau să cinstească, potrivit tradiției, memoria unor ofițeri eroi ai marinei din războiul pentru întregire. Din Italia, în sfîrșit, au fost cumpărate patru *vedete rapide anti-submarine de tip M.A.S.* (motoscofo anti somergibile). Erau nave cu deplasament mic dar întrunind calități de viteză și manevă. Ca armament, dispuneau de torpile, bombe antisubmarine, mitraliere grele și ușoare, tunuri ușoare A.A. cu funcționare automată. Potrivit tratatului de pace încheiat cu Austria, România urma să primească un număr de vase militare din fosta flotă austro-ungară, în contul despăgubirilor de război ale imperiului dezmembrat. Așa cum rezultă din documente, în anul 1921 echipajele românești au transportat din Italia un număr de șase torpiloare, care au primit numele de *Viforul*, *Vîrtej*, *Vijelia*, *Sborul*, *Smeul* și *Năluca*²⁸, din generația construită în 1913–1914.

Cît privește Divizia de Dunăre, navelor mai vechi, mult încercate în ultimul război, li s-au adăugat monitoarele *Ardeal*, *Bucovina* și *Basarabia*, provenite din vechea flotă fluvială austro-ungară²⁹.

Cu toate progresele realizate, carențele de înzestrare ce caracterizau marina rămîneau încă mari. Deși figura, ca armă modernă, de la începuturile organizării României, marina militară nu a reușit să ajungă, la mijlocul deceniului al treilea, decît la o proporție de aproape a 36-a parte din totalul forțelor de apărare. Examinînd bugetul său pe anul 1925, se putea constata că el reprezenta 2,8% din cheltuielile bugetare militare, față de 8% ale aviației și 89% ale armatei de uscat³⁰. Revenind asupra unei probleme ce preocupă profund pe specialiști, studiul care furniza aceste date pleda din nou pentru armonizarea proporțiilor între forțele de uscat, aeriene și navale³¹—cerințe rezultate și din concluziile războiului mondial.

Procesul de acumulare a continuat și în deceniul următor deși, la începutul celui de-al doilea război mondial, numai o parte foarte mică din îndrăznețul program naval fusese infăptuit. În anii 1930–1931 Divizia de Mare și-a sporit considerabil forța prin intrarea în serviciu a încă două distrugătoare, *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*³², cât și a modernei nave-bază *Constanța*, construită la șantierele navale din Napoli și Fiume.

Peste puțin timp avea să prindă viață un deziderat de seamă exprimat în studiile și programele anterioare: dotarea flotei maritime cu primul submarin. În 1927, examinînd condițiile fizice și hidrografice, specificul teatrului de operații din Marea Neagră cât și experiența internațională, o lucrare de specialitate concluziona că România avea

nevoie de submarine torpiloare de mic tonaj care asigura manevrabilitatea și viteza în imersiune, armate cu un tun naval de calibră redus³³.

La 9 mai 1936 la Fiume, în Italia, a avut loc solemnitatea ridicării pavilionului românesc pe primul submarin din istoria marinei noastre, denumit *Delfinul*³⁴ iar la 15 august, de Ziua Marinei, solemnitatea intrării sale în serviciu, la Constanța. Potrivit concepției tactice românești întemeiată pe învățământele ultimului război, o singură unitate dintr-un anumit tip de nave nu dădea rezultate, nefiind întrunită condiția cooperării în formăție. „Marina militară are astăzi un submarin — rostea cu prilejul amintit viceamiralul I. Bălănescu, comandant și inspector general al acestei arme — trebuie să avem încă cel puțin trei unități de acest gen în stare de a întreprinde minimum de acțiuni în războiul de apă”³⁵.

Acest deziderat, precum și altele legate de dezvoltarea și modernizarea flotei maritime și fluviale, aveau să prindă contur și în măsură în care economia românească oferea disponibilități tehnice și financiare.

Înaintea izbucnirii celei de a doua conflagrații mondiale, odată cu redresarea economică, a început crearea în țară a „industriilor strict necesare construcțiilor de nave de război”³⁶. Din 1937, prin preluarea lor de către U.D.R. Reșița, Săntierele Navale Galați trec la reorganizare generală. Toate operațiunile referitoare la modernizarea lor au fost declarate lucrări „de urgentă utilitate publică în interesul apărării țării”, evoluind în ritm accelerat.

Creșterea utilării și competenței tehnice a permis atingerea unei performanțe de mult resimțită în industria de apărare: la 14 iunie 1939 a fost lansat pe apele Dunării puiorul de mine *Amiral Murgescu* cu un deplasament de 1600 tone. Întrată în compunerea Diviziei de Mare, această navă răspunde nevoii apărării coastei Mării Negre, organizării barajelor de mine împotriva navelor de suprafață și a submarinelor de către „vase speciale” de tip modern³⁷.

Pentru alimentarea cu noi resurse financiare a bugetului de apărare al statului, în 1938 a fost publicat Decretul-lege pentru înființarea *Fondului Național al Marinei*³⁸. În baza acestuia s-au instituit taxe speciale majorate pentru import-export, veniturile obținute fiind alocate pentru dezvoltarea flotei maritime și fluviale, pentru amenajarea porturilor, bazelor navale, apărarea coastelor, construcții etc. Cu ajutorul creditelor de înzestrare din fondul apărării naționale, mult sporite, s-au executat monitoarelor reparării capitale. Artleria grea de tip vechi a fost înlocuită cu modele noi, la care s-au adăugat tunuri și mitraliere A.A. astfel încât, la peste trei decenii de serviciu, aceste puternice nave fluviale apăreau complet modernizate. Reparații generale s-au făcut și altor nave ale Diviziei de Mare: distrugătoarele „Mărăști”, „Regele Ferdinand”, „Regina Maria”, canonierele „Stihii”, „Lepri”, torpiloarele „Smeul”, „Năluca” și.a. Tot în această perioadă s-au bătut primele nituri la cele dintâi submarine montate în țară — *Rechinul* și *Marsuinul*³⁹ — ale căror subansamble provineau din Germania. În ajunul celui de al doilea război mondial aproape întreaga muniție necesară artilleriei de marină se fabrica în țară. Tot în țară se produceau minele de tip Wikers pentru barajele de mare și se făceau cercetări pentru realizarea unui nou tip de mină derivantă pentru Dunăre. Marina română a fost una din primele care a adoptat

pentru tragerile contra avioanelor focoase cu mecanisme de orologerie, mergind alături de perfecționările cele mai avansate în realizarea acestor dispozitive. În ceea ce privește armele sub apă, specialiștii români erau preocupați de studiul tehnicii torpilelor lansate din avion, stabilindu-se contacte cu diferite firme constructoare străine⁴⁰. În sfîrșit, o ultimă sporire importantă a forței navale românești s-a produs în 1940 cînd au sosit din Anglia cele trei vedete torpiloare cărora li s-a dat numele torpiloarelor clasate în 1927 : *Vijelia*, *Viforul* și *Viscolul*. Armată cu echipajele reduse (un ofițer și patru marinari), miciile torpiloare au trecut Canalul Mînecii înfruntînd condițiile războiului naval declanșat în Occident, au navigat pe rîurile franceze pînă la Marsilia de unde, îmbarcate pe cargoul „Peles” au fost aduse în țară, la Galați⁴¹.

Concepția că apărarea litoralului maritim și a Gurilor Dunării trebuia făcută de pe apă, din aer și de pe uscat a inspirat și alte măsuri, privind aviația, artleria de coastă și construirea unei baze navale complexe care să asigure protecția, întreținerea și repararea navelor de luptă de orice tonaj.

Încă din anul 1920 s-a constituit escadrila de hidroaviație de pe lacul Siut-Ghiol, folosindu-se hangarele construite de germani în timpul războiului. Escadrila, care executa misiuni pe mare în interesul marinei militare, era compusă din 29 de aparate, din care nouă captură austro-ungară și 20 cumpărate din Franța. Unele aparate erau însă destul de uzate și nu puteau acționa decit în apropierea coastelor, pentru antrenamentul piloților⁴².

Apărarea litoralului maritim s-a întărit considerabil prin crearea unui sistem puternic de artillerie împotriva unui inamic ce ar fi atacat portul Constanța. În anul 1927 a fost instalată prima baterie de coastă la Tataia pentru ca, pînă în 1935, să mai apără și cele de la Agigea, Midia și Viile Noi, dotate cu piese grele de 152 și 120 mm, precum și secții mobile anti-aeriene cu tunuri de 75 și 76 mm.

Necesitatea construirii unei baze navale și a unui port militar⁴³ s-a conturat pe măsura creșterii numărului de nave, a problemelor tehnice legate de întreținerea lor, punîndu-se și în legătură cu posibilitatea acostării și andocării unor nave de mare tonaj aliate. Opiniile exprimate în legătură cu acest obiectiv aveau în vedere soluționarea problemei atît din punct de vedere strategic cît și tehnic-marinăresc. Optiunea pentru alegerea locului depindea de stăbilirea aliniamentelor de apărăt cu orice preț în cea mai grea ipoteză de război pentru România și a țării sprijinită pe mare care urma să cadă în interiorul fronturilor întărîte menite să ocrotească această bază⁴⁴. Coasta românească a Mării Negre era lipsită însă de golfuri naturale prielnice existind, în schimb, cîteva lacuri a căror legătură cu marea ar fi implicat lucrări tehnice socrute puțin costisitoare. Unul din principalele învățăminte ale războiului a fost că invadatorul simțea în mod vital nevoiea unui port care să permită transportului majore, de trupe și materiale, dotat cu cheiuri și utilaje, legat cu calea ferată, așa cum era Constanța. Plecînd tocmai de la acest fapt, studiul citat sublinia cu fermitate că „portul Constanța va trebui păstrat cu orice sacrificiu”, apărăt și de pe mare cît și de pe uscat⁴⁵ prin acțiunea simultană a forțelor navale mobile, barajelor de mine, bateriilor de coastă și infanteriei marine. Concluzia care s-a impus de timpuriu specialiștilor

a fost ca baza navală să fie amplasată cit mai aproape de acest obiectiv. Un timp s-a oscilat între lacurile Mangalia, Techirghiol, Siut-Ghiol și Tașaul pentru că, în urma consultării experților englezi și francezi, soluția finală să se opreasă la acesta din urmă. Lucrările, a căror durată se estima la 14 ani, au început în 1938, urmând ca în final să se realizeze un port de 2590 ha (față de cele 74 ha ale portului Constanța), un canal navigabil spre mare, diguri, cheiuri și infrastructură funcțională de clădiri, depozite, ateliere, comandamente, școli etc.⁴⁶

Alărmate de agravarea situației internaționale, cercurile conduceătoare ale țării au adoptat hotărîri care vizau sporirea alocațiilor bugetare și accelerarea procesului de înzestrare. În conformitate cu aceste preocupări Ministerul Aerului și Marinei a stabilit necesarul flotei pentru o ipoteză minimă în cadrul Programului naval existent, a cărei valoare totală se ridică la peste zece milioane lei⁴⁷.

Evenimentele care s-au precipitat n-au mai îngăduit realizarea proiectelor de întărire a apărării maritime. În deceniul al patrulea mai mulți ofițeri cunoscuți au avertizat în legătură cu vulnerabilitatea României la mare, și cu insuficiența mijloacelor sale de a face față unei situații mai serioase. Încă în 1933 un autor consideră că, față de coeficienții stabiliți de marile puteri în Acordul naval de la Londra (1930), România avea datoria de a cere „un tonaj global cu mult superior pentru viitor”⁴⁸. Deoarece, în situația sa geografică și politico-strategică n-ar fi putut conta pe sprijinul aliaților în Marea Neagră în cazul închiderii strâmtorilor, urmând să se bizeze doar pe propriile sale forțe.

Nici cele mai sumbre previziuni n-au luat însă în calcul datele situației create țării noastre în 1940. În acest context forurile militare superioare luau cunoștință de *Ipoteza 15 a planului de înzestrare a marinei*⁴⁹, care formula în termeni severi starea apărării maritime, fluviale și aeriene.

Referindu-se la valoarea forței maritime, din punct de vedere operativ, studiul constată insuficiența înzestrării navale și aeriene, faptul că apărarea coastelor era incompletă iar cea antiaeriană foarte redusă. Spatele acestei forțe — se releva într-unul din capitole, era prea puțin dezvoltat pentru a susține o rezistență de durată. În comparație cu forța maritimă și potențialul puternicei Marine Militare sovietice din Marea Neagră, rezulta o inferioritate absolută în forțe navale și aeriene.

Asemenea strategiei terestre, conchideau autorii, în această situație strategia maritimă dădea celui inferior șansa atingerii scopurilor dacă, disponind de un minimum necesar, reușește să-l întrebuneze potrivit principiilor consacrate de arta militară, întrucât pe mare, mai mult decât pe uscat — varietatea obiectivelor, întinderea teatrului de operații și caracteristicile mijloacelor dezvoltă la maximum posibilitățile de înlănțuire, nuantare și cadențare a eforturilor. Rămâne însă, ca o condiție esențială, aceea de a dispune, cantitativ și calitativ, de un nucleu de forțe capabil să încheie manevra în cimpul strategic și tactic. În lipsa acestui element — și studiul înclina să-l considere, dacă nu inexistent, cel puțin necorespunzător în raport cu potențialul riveranilor — urma să se reducă misiunile la apărarea apropiată cu toate consecințele care decurgeau din acest fapt: organizarea interiorului țării, sau a altor componențe, pentru a obtura sectorul vulnerabil sprijinit pe litoral.

Față de această stare de lucruri rezulta că o anumită îmbunătățire s-ar fi putut realiza fie prin eşalonarea în adîncime a forțelor existente și concentrarea lor în momentele oportune, fie prin reducerea numărului de obiective asupra cărora trebuie să acționeze marina, concomitent cu lărgirea mijloacelor sale. Prima ipoteză era cea în care se utiliza, de fapt, în acel moment forțele navale fluviale la Dunăre. A doua era limitată de necesitatea de a dispune de toate categoriile de armament necesare apărării unor obiective variate și situate pe un front atât de întins. Concluzia era că apărarea acestor obiective, folosindu-se artleria grea de la uscat, nu era o soluție potrivită deoarece zonele de operație fluviale nu dispuneau pre tutindeni de căi de acces pentru mijloacele terestre în timp ce, a lăsa această misiune în sarcina aviației ar fi însemnat o imobilizare inutilă a mijloacelor aeriene, întrucât operațiile fluviale cer o veghe permanentă, posibilitatea de a acționa și reacționa în orice moment.

În această concepție, dar fără putință de a prevedea cursul tragic al evenimentelor în viitorul apropiat, a fost elaborată „Ipoteza 15 a planului de înzestrare a marinei”. Lipsurile fiind enorme, ideea de bază era ca programul să se concretizeze pe două planuri a ordinii de urgență.

În urgență I urmău să fie puse în stare de eficiență materialul existent și continuante construcțiile aflate în curs de execuție.

Pentru urgența II-a se prevedea intrarea în dotare a noi nave de luptă: vedete torpiloare, antisubmarine și submarine, înzestrarea apărărilor fixe de coastă cu baterii grele care să compenseze inferioritatea forței navale, dezvoltarea apărării antiaeriene, crearea hidroaviației de cooperare pentru misiunile de siguranță apropiată, îndepărțată și de asalt contra obiectivelor asupra cărora marina și aviația își puteau concentra simultan eforturile. Tot în această etapă urmău să se construiască baza navală militară maritimă, precum și un sector fortificat pentru completarea apărării apropiate a porțiunilor de coastă sensibile la debarcare.

Executarea programului era estimat să dureze circa trei ani. Pentru caz de război, scriau cu îngrijorare autorii, României i s-ar fi creat o situație cu mult mai grea, deoarece ea se afla în imposibilitatea de a se angaja într-o întrecere de armament naval cu cei mai puternici riverani. Rezultă, așadar, că, nici din punct de vedere al politiciei militare generale a statului român din perioada interbelică, nici al planurilor de înzestrare într-un moment greu pentru țară, nu s-a avut în vedere un război ofensiv depășind limitele tradiționale ale luptei de apărare. Atâtage atenția, de asemenea, faptul că Ipoteza 15 avea în vedere înzestrarea maritimă cu mijloacele minime necesare pentru ca aceasta, în cooperare cu celelalte arme, să fie în măsură să apere cu tărie și eficiență frunțariile formate din Dunăre și Mare. Pentru cei ce studiază istoria militară a României în deceniul care a urmat rezultă și mai lîmpede condițiile grele create organismului național de apărare prin clauzele armistițiului din 1944 și ale Tratatului de pace din 1947 care situau marina cu mult sub potentțialul său din 1940, și așa considerat sub nivelul minim necesar exigențelor strategice și tactico-operative.

N O T E

¹ *Războiul marin*, în „Marea Noastră”, VII (1939), nr. 11, p. 295—299, IX, (1940), nr. 1, p. 12—19; *Ofensiva și defensiva navală*, în „Revista Marinei”, IV (1929), nr. 4; *Atacul contra coastelor navale*, în loc. cit., I (1926) nr. 4; *Observarea terestră în tragerea indirectă*, în loc. cit.; *Artilleria de coastă*, în loc. cit., IV (1929), nr. 3; *Forțarea trecerii unui punct pe Dunăre solid apărăt cu baterii de uscat, baraje și flotă înamică*, în loc. cit., II (1927), nr. 4; *Întrebuiinfarea și randamentul minelor baraj*, în loc. cit., I (1926), nr. 2; *Lupta între avion și navă*, în „Marea noastră”, VII (1938), nr. 9; *Evoluția tragerilor de artillerie la bordul navelor*, în loc. cit., VII (1939), nr. 1 s.a.

² Lt. comandor Horia Macellariu, *Conferința navală de la Londra*, în „Revista Marinei”, IV (1929), nr. 4, p. 47.

³ Slt. Călin Eugen Botez, *Acordul naval anglo-german*, în „Marea Noastră”, IV (1935) nr. 9, p. 122—124.

⁴ Lt. comandor A. C. Roman, *Problema dezarmării. Washington, Londra, Geneva*, în „România maritimă și fluvială”, II (1933), nr. 2—3, p. 26.

⁵ *Bilanț naval 1937*, în „Marea noastră”, VII (1938), nr. 1, p. 10.

⁶ România are nevoi de marină militară?, în „Orizontul maritim”, I (1934), nr. 8—9, p. 20.

⁷ Comandor A. Negulescu, *Ceasul independenței marinei a sunat*, în „Marea Noastră” VII (1938), nr. 11, p. 423.

⁸ *Absoluta necesitate ca România să-și creeze o marină*, în „România Militară” nr. 3 și 5 din 1921.

⁹ Comandor I. Isbășescu, *Criterii directive ale strategiei navale ale puterilor maritime secundare*, în „Revista Marinei”, III (1928), nr. 2, p. 28.

¹⁰ Cpt. Eugen Săvulescu, *Aspirațiile României moderne și politica noastră navală*, în „Marea Noastră”, VII (1938), nr. 2—3, p. 37.

¹¹ Cdror Eugen Roșca, *Contribuționi la alegerea locului pentru baza navală principală*, București, 1935, p. 23.

¹² Arhiva M.Ap.N., M.St.M., fond I.G.M., dosar 23/1921—1922, f. 35.

¹³ Comandor I. Bălănescu, *Flota de Mare, datoria neamului nostru*, în „Revista Marinei”, IV (1929), nr. 3, p. 10.

¹⁴ R. Seișanu, *Programul nostru naval. Nekoile marinei de război*, în „Marea Noastră”, VIII (1939), nr. 7—8; L.R.N. *Submarinele, aviația și navele de suprafață în compunerea forțelor noastre de mare*, „Curierul judiciar”, București, f.a.

¹⁵ Ibidem, p. 192; *Opiniile asupra crucișătoarelor și contratorpiloarelor*, în „Revista Marinei”, II (1927), nr. 3, p. 284; *Operațiunile pe apă de pe toate teatrele de operațiuni navale din 1914—1918*, Tipogr. „Răsăritul” București, 1924, p. 106—108; Cpt. Vasile Săndulescu, *Istoricul Marinei Regale de războiu*, Galați, f.a., p. 32—34.

¹⁶ „Revista Marinei” I (1926), nr. 1, p. 16.

¹⁷ Arh. Stat București, fond Casa Regală, dosar 34/1921.

¹⁸ Această convingere a rămas statonnică în toată această perioadă, fiind împărtășită atât de cadrele tehnice cit și de cele de comandă Acronavele și submarinele, scria în 1926 un autor, „vor modifica luptele, vor aduce schimbări mari, însă victoria definitivă se va decide tot pe apă pentru armatele navale, și numai de navele de suprafață (Cpt. comandor ing. Vasile Năsturăș, *Construcția navelor de război din punct de vedere defensiv după invățăminte războiului european 1914—1918*, în „Anuarul Marinei”, III/1926, p. 64). În 1940, după sase luni de război naval, o altă lucrare trăgea concluzia că „nava de suprafață, nava de linie domnește și astăzi asupra mărilor, asa cum a domnit și în trecut. Niciodată nu au pus capăt carierei sale” Lt. comandor Eugen Săvulescu, *Cronica războiului naval* în „Revista aeronauticei și marinei”, XIV/1940, nr. 2, p. 152).

¹⁹ Arh. Stat București, fond Casa Regală, dosar 34/1921, f. 142.

²⁰ B.C.S., Manuscrise, fond Saint-Georges, Arh. Amiral Coandă, LXVI/2, p. 1.

²¹ General-adjudant Paul Teodorescu, *Rostul marinei în viața națiunii*, București, Institutul de Arte Grafice „Marvan”, f.a., p. 6.

²² *Expunere de motive pentru programul nostru naval* (Arh. M.Ap.N., fond C.M.M., dosar 348 1930—1931, f. 208).

²³ Comandor Ioan Bălănescu, *Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională*, București, f.a., p. 16—17.

²⁴ *Expunere de motive...*, f. 210—212.

²⁵ Ibidem, f. 213.

- ²⁶ Jurnalul istoric al Diviziei de Mare 1901—1934 (in continuare J.I.D.M.), p. 229, Muzeul Marinei Române Constanța.
- ²⁷ Căpitan Vasile Săndulescu, *Istoricul Marinei Regale*, p. 28.
- ²⁸ J.I.D.M., p. 190—214; „Anuarul Marinei”, III (1926), p. 132.
- ²⁹ Pentru toate navele Diviziei de Mare și Diviziei de Dunăre vezi Arhiva M.Ap.N., M.St.M., fond I.G.M., dosar 100/1922—1923, f. 3, 48, 71, 220; dosar 23/1921—1922, f. 19—20.
- ³⁰ *Marina și bugetul*, în „Revista Marinei”, I (1926), nr. 1, p. 15—16.
- ³¹ *Ibidem*, p. 21.
- ³² „Anuarul Marinei”, I (1923—1924), p. 45.
- ³³ Cpt. Comandor Koslinski, *Chestiuni de submarine*, în „Revista Marinei”, nr. 2/1927, p. 156—158.
- ³⁴ „Marea Noastră”, V (1936), nr. 6, p. 91.
- ³⁵ „Marea Noastră”, V (1936), nr. 9, p. 28.
- ³⁶ *Realizările Ministerului Aerului și Marinei de la înființare și pînă azi*, București, 1939, p. 24.
- ³⁷ Romulus Seișanu, *op. cit.*, p. 192.
- ³⁸ *Marina în cei zece ani de domnie a M.S. regelui Carol II (1930—1940)*, publicațiunea a 29-a Ligii Navale Regale Române, București, 1940, p. 15.
- ³⁹ „Marea Noastră”, VIII (1939), nr. 1, p. 2.
- ⁴⁰ Arh. Stat. Constanța, fond D.N.M., dosar 26/1940, f. 43.
- ⁴¹ „Marea Noastră”, IX (1940), nr. 6, p. 214—215.
- ⁴² Arhiva M.Ap.N., M.St.M., fond I.G.M., dosar 23/1921—1922, f. 76 și 124.
- ⁴³ Vezi raportul adresat în 1924 de Inspectoratul Marinei Militare Marelui Stat Major, loc. cit., dosar 219/1924—1928, f. 1.
- ⁴⁴ Comandor Eugen Iloșca, *op. cit.*, p. 6.
- ⁴⁵ *Ibidem*, p. 9.
- ⁴⁶ „Marea Noastră”, VIII (1934), nr. 9, p. 235.
- ⁴⁷ Arh. M.Ap.N., M.St.M., fond C.M.M., dosar 1007/1941, p. 43—56.
- ⁴⁸ Lt. comandor A. C. Roman, *Acordul naval de la Londra*, în „Revista maritimă și fluvială”, II (1933), nr. 4, p. 51—52.
- ⁴⁹ Arh. M.Ap.N., M.St.M., fond Ministerul Aerului și Marinei, dosar 2487/1939—1940.

PROJETS CONCERNANT LA DÉFENSE MARITIME DE LA ROUMANIE PENDANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Résumé

L'auteur passe en revue dans cette étude les principales mesures adoptées par la marine militaire roumaine à partir d'un programme naval réaliste, clair et de durée, à même d'assurer, à côté de l'armée terrestre et de l'aviation, la défense des frontières danubiennes et maritimes. Les conclusions et les enseignements tirés de la première guerre mondiale ont alimenté pendant l'entre-deux-guerres des préoccupations constantes des cadres de la marine militaire pour accorder à celle-ci la place et le rôle qu'elle devait accomplir dans le système national de défense, pour débattre avec compétence les aspects stratégiques et tactiques de la guerre navale moderne. Ainsi, en 1921 on a adopté un Programme naval de la Roumanie, et en 1929, en parfait accord avec l'essence de la doctrine militaire de la défense, on a élaboré un nouveau Programme naval, document militaire officiel qui stipulait une considérable augmentation de la capacité de défense fluviale et maritime du pays. On présente ensuite l'équipement de la marine avec différents systèmes de défense : batteries côtières, canons, torpilleurs, bâtiments de surface et, ultérieurement, sous-marins, la nécessité de construire une base navale et un port militaire

qui est devenue évidente au fur et à mesure que le nombre de navires augmentait et que les problèmes techniques concernant leur entretien multipliaient.

A mesure que la situation internationale empirait, les milieux dirigeants du pays ont adopté des décisions qui visaient à l'augmentation des allocations budgétaires et à l'accélération du processus d'équipement, y compris de la marine militaire. Dans ce contexte, les instances militaires supérieures prenaient connaissance de l'Hypothèse 15 du plan d'équipement de la marine, qui formulait une critique sévère à l'égard de la capacité de défense maritime, fluviale et aérienne, étude qui mettait en évidence une infériorité absolue en forces navales et aériennes par rapport à la force maritime et au potentiel de la puissante marine militaire soviétique dans la mer Noire.

DOCUMENTAR

MONEDELE TĂRII ROMÂNEȘTI ȘI ALE MOLDOVEI LA MAREA NEAGRĂ (SECOLELE XIV—XV) *

OCTAVIAN ILIESCU

Străbătute de marile drumuri comerciale ale continentului nostru, care legau Europa Centrală, prin Brașov — Brăila — Chilia, pe de o parte, ca și Marea Baltică, prin Lwow — Cernăuți — Suceava — Bîrlad — Chilia sau Cetatea Alba, pe de altă parte, cu Marea Neagră placă turnantă a comerțului intercontinental¹, Țara Românească și Moldova au avut, încă de la înainteirea lor, ca state independente, tendință firească de a-și extinde autoritatea și controlul efectiv până la litoralul pontic, ca frontieră naturală de vitală importanță. Nu are rost să mai stăruim astăzi asupra rolului însemnat pe care l-au avut drumurile comerțului continental asupra dezvoltării economice și politice a celor două principate românești — la care trebuie de altfel inclusă și Transilvania, pentru aceleași considerente; despre această problemă, s-au scris, după cum se știe, lucrări de certă valoare². Nu avem de gând nici să urmărim aici etapele istorice parcuse de cele două țări, până la atingerea acestei frontiere și apoi, până la pierderea ei, în condițiile transformării Mării Negre într-un loc otoman; și acest aspect e bine cunoscut din orice tratat sau manual de istorie medievală. Ne-a atras însă tema acestui colocviu, atât de frumos formulată: „Romanii și Marea”, ceea ce ne-a determinat să căutăm a vedea cum s-au înscris în acest context emisiunile monetare ale Țării Românești și ale Moldovei; au jucat ele vreun rol, la capătul traficului continental altădată de magnetul Mării Negre? Este exact ceea ce vom încerca să conturăm, în cele ce urnează.

Mai înainte de a intra în subiectul propus, ni se pare necesar a face o precizare. Litoralul Mării Negre nu poate fi separat, sub aspect geografic, istoric sau economic, de ultimul segment al axului principal pe care se scurgea traficul continental și anume, Dunărea, de la Brăila în aval, pentru schimburile cu Europa Centrală și Occidentală, via Brașov, și de la Chilia în jos pe brațul omonim, pentru cele cu zona Mării Baltice, via Lwow — Suceava. Această particularitate a traficului continental european este de altfel ilustrată și de descoperirile monetare ce fac obiectul cercetărilor noastre și care punctează în mod elenvent ultimul segment al Dunării de Jos, după cum vom vedea de îndată.

Astfel, cele dintâi emisiuni de monede medievale românești care apar în această zonă istro-pontică sunt dinarii³ de argint, bătuți încă de la începutul domniei de către Vlaicu Vodă (1364—1377); prezența lor a fost atestată în descoperiri izolate la Luncavița (jud. Tulcea) și în alte două localități neprecizate din nordul aceluiași județ (nr. 1—3 din lista descoperirilor, în anexă). Pătrunderea monedelor lui Vlaicu Vodă în zona Dunării maritime poate fi înțeleasă cu destulă ușurință, dacă ne gîndim că, începînd cel puțin din anii 1360—1361, Chilia⁴ tinde să ia locul Vicinei⁵ în marele comerț al bazinului pontic⁶. Aceasta nu exclude, bine înțeles, posibilitatea unor participări românești la traficul pe Dunărea maritimă și pe mare, anteroioare domniei lui Vlaicu Vodă dar deocamdată, ele nu pot fi dovedite cu izvoarele istorice de care dispunem azi. Monede de la Vlaicu Vodă, s-au mai găsit și împreună cu alte emisiuni, mai tîrziu (v. nr. 9, 15, anexă).

Un rol mult mai activ, în economia de schimb a spațiului istro-pontic, îl vor avea primele monede moldovenești, grosii de argint⁷ bătuți de Petru I (1375—1391) începînd cel mai de vreme din anul 1377⁸. Astfel, monede făcînd parte din primele emisiuni, dateate de noi din anii 1377—1380, s-au găsit, izolate, una în cetatea de la Enisala (nr. 6 din anexă), cealaltă tocmai la Capul Caliacra (nr. 7). Tot în descoperiri izolate, grosii lui Petru I au mai apărut la Cetatea Albă, unde au ieșit la iveală ca urmare a săpăturilor arheologice întreprinse în cetate de ruși, în anul 1912 (nr. 5); este regretabil că despre aceste descoperiri, nu dispunem de mai multe amănunte. De asemenea, se semnalează prezența acestor monede, izolate, și în nordul județului Tulcea (nr. 4). Dar grosii emisi de Petru I intră — și încă în număr apreciabil — și în componența unor tezaure monetare, cu sau fără alte emisiuni, ca la Enisala (nr. 12), Mînăstirea

¹ „Revista istorică”, tom I, nr. 6, p. 649—656, 1990

Saon (satul Parcheș, com. Somova; nr. 13) — aici într-o cantitate apreciată la două baniței — sau La Rachelu (com. Luncavița) (nr. 12, 13, 14). Cum se vede, evantaiul descoperirilor de grosi moldovenești, emisi în mari cantități de Petru I, este foarte larg, extinzindu-se pe litoralul pontic de la Cetatea Albă la Enisala și mai la sud pînă la Caliacra, dar și de-a lungul Dunării maritime; de altfel, aceste monede au pătruns adînc în Țara Românească, unde au fost semnalate în descoperiri întimplătoare la București și la Căluiu (jud. Olt), ba chiar au ajuns spre vest pînă în apropiere de Oradea⁹. Această intensă prezență, pe o arie atât de extinsă, a grosilor lui Petru I poate avea o dublă explicație: una de ordin general, bazată pe calitatea mai bună a acestor monede, în raport cu ducații Țării Românești sau dinarii ungurești; alta cantonată la spațiul istro-pontic, în care ele au pătruns în cantități apreciabile ca urmare a schimbului intens prin Chilia și Cetatea Albă.

Cum era și de așteptat, epoca lui Mircea cel Bătrân a reprezentat apogeul circulației monedei emise de Țara Românească, prezentă peste tot, pe întregul teritoriu al provinciei transdunărene. Mai exact spus, virful acestei prezente este atins în 1394/1396 — între Rovine și Nicopole —, cînd au fost ascunse cîteva tezaure conținînd mari cantități de ducați munteni, bătuji de Mircea cel Bătrân de la urcarea sa pe tron și pînă la această dată crucială a istoriei noastre: tezaurele de la Minăstirea Cocos (com. Niculițel), Telița (com. Frecătei), Enisala, Văcăreni (com. Luncavița), Niculițel și mult spre sud, pe litoral, Ecrene (nr. 15, 16, 17, 19, 20 și 21). Dintre aceste tezaure, este de remarcat cel de la Niculițel, unde numărul ducaților avind ca emitent pe Mircea cel Bătrân atingea șase mii. Uneori, în tezaure, alături de aceste emisiuni apar și ducați emisi de Vlad I (1395—1396)¹⁰, cum se întimplă la Văcăreni și la Niculițel; în ambele cazuri, monedele cu numele acestui voievod furnizează un *terminus post quem* sigur al îngropării tezaurelor respective, strîns legat de operațiile militare ce au continuat să se desfășoare în Dobrogea, chiar și după bătălia de la Nicopole.

Emisiunile monetare ale lui Mircea cel Bătrân care s-au succedat din 1397 și pînă la moartea marelui domnitor (31 ian. 1418) nu sunt reprezentate în zona istro-pontică decit printr-o singură descoperire: tezaurul găsit în 1938 la Constanța (nr. 26), alcătuit din circa 100 ducați de argint de un singur tip: pe avers, efigia emitentului, în picioare, cu coroană pe cap, spada și globul cruciger, iar pe revers, bustul lui Iisus Christos-Pantocrator¹¹. Acești *ducați de cruciadă* au fost emisi în anii 1410—1415, ani ce reprezintă apogeul puterii politice de care a putut beneficia Mircea cel Bătrân, în lunga sa domnie. *Terminus post quem* al acestui tezaur poate fi socotit cu dreptate anul 1415, cînd sultanul Mehmed I reușește să smulgă Dobrogea din stăpînirea Țării Românești.

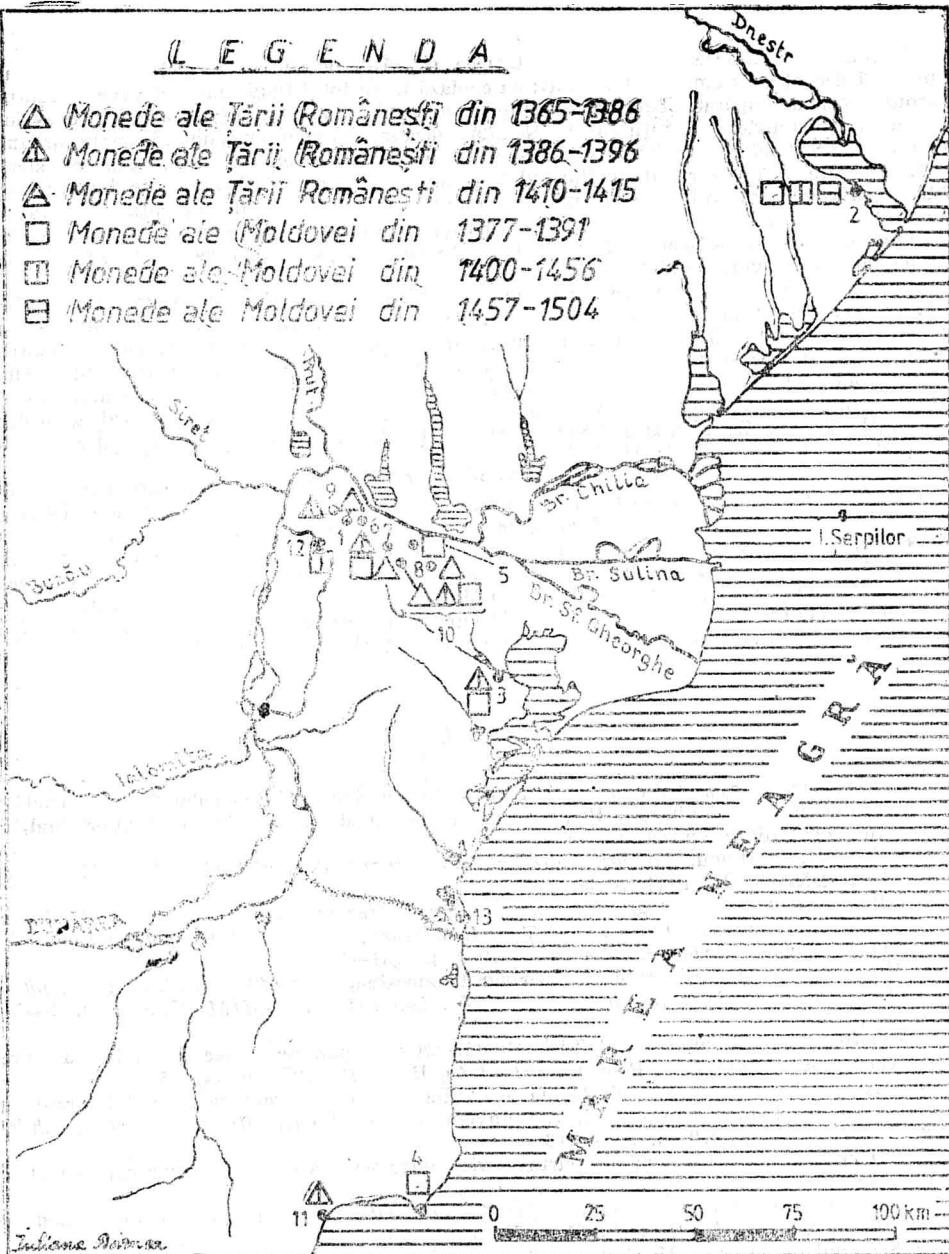
Începînd din anul 1400, cînd în scaunul princiar de la Suceava, a fost înălțat voievodul Alexandru cel Bun (1400—1432), monedele moldovenești reapar în spațiul istro-pontic, atît la Cetatea Albă, cit și în nordul Dobrogei, la Măcin și la Enisala (nr. 22, 24 respectiv 23, 25). De remarcat că în descoperirile semnalate în aceste locuri, sunt prezente toate valorile nominale ale sistemului monetar adoptat de voievodul emitent, atît dubli groși și groși, cit și piesele mărunte jumătățile de gros¹². Cînd tipurile monedelor provenind din asemenea descoperirii ne-au fost cunoscute am putut stabili cu mai multă precizie cronologia emisiunilor respective¹³.

După moartea lui Mircea cel Bătrân, emisiunile monetare ale Țării Românești devin tot mai rare și mai neînsemnante; doar cele ale lui Mihail I (1418—1420) au mai avut, cit de cît, un rol economic. Ele nu trece în nici un caz Dunărea în spațiul de care ne ocupăm, cel puțin potrivit datelor ce ne sunt cunoscute pînă astăzi. Nici monedele moldovenești ale urmășilor lui Alexandru cel Bun nu mai sunt semnalate de-a lungul Dunării maritime, în nordul Dobrogei. În schimb, la Cetatea Albă, monedele moldovenești continuă să-și marcheze prezența, pînă la cucerirea ei de către flota otomană a lui Baiazid al II-lea (1484). Astfel, se semnalează mai întii o monedă de la Iliaș I (1432—1433, 1433—1442), fără însă date mai precise (nr. 28). Este curios faptul că pînă astăzi, nu au ieșit de aici la iveală și alte emisiuni ale urmășilor lui Alexandru cel Bun din perioada 1432—1457, deși unii dintre ei au avut o prezență reală, am putea spune fizică, în cetatea de pe malul apusean al limanului Nistrului.

Un loc aparte în numismatica Moldovei îl ocupă un grup de monede ce nu s-au mai descoperit nicăieri în altă parte, ci numai la Cetatea Albă. (nr. 29, 30). Ele sunt de bronz și se asemănă cu piesele de o jumătate de gros, emise în Moldova de la Alexandru cel Bun pînă la Petru Aron inclusiv. Mai mult încă, poartă pe avers stema tradițională a Moldovei, comună tuturor acestor emisiuni: capul de bou, cu o stea cu cinci raze între coarne, însoțit de atributele heraldice de veche moștenire: rozeta și semiluna. Ca și emisiunile moldovenești de jumătăți de gros, nu au inscripție pe această față. Pe revers, monedele din acest grup poartă o cruce cu brațele egale, avînd în cantoane cîte o globulă, iar în jur, legenda, în limba greacă: ΑΣΠΡΟΚΑΣΤΡΟΥ. Asemenea monede au apărut pentru prima dată în 1937, fiind scoase la iveală cu prilejul săpăturilor arheologice întreprinse la cetate; au fost publicate mai întîi într-o revistă locală¹⁴, fiind descrise ulterior și de alii cercetători¹⁵. Numele *Asprokastron*, literal în greacă însemnînd Cetatea Albă, este numele bizantin al acestei cetăți, tradus apoi de turci în Akkerman, iar de ruși

LEGENDA

- △ Monede ale ţării Româneşti din 1365-1386
- △ Monede ale ţării Româneşti din 1386-1396
- △ Monede ale ţării Româneşti din 1410-1415
- Monede ale Moldovei din 1377-1391
- Monede ale Moldovei din 1400-1456
- Monede ale Moldovei din 1457-1504



Localități înscrise pe hartă

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1 — Luncavița (Cat. 1, 9) | 7 — Minăstirea Cocoș (Cat. 15) |
| 2 — Cetatea Albă (Cat. 3, 22, 24-25, 28-33) | 8 — Telița (Cat. 16) |
| 3 — Enisala (Cat. 11-12, 17-18) | 9 — Văcăreni (Cat. 19) |
| 4 — Caliacra (Cat. 7) | 10 — Niculițel (Cat. 20) |
| 5 — Mănăstirea Saon (Cat. 13) | 11 — Ecrene (Cat. 21) |
| 6 — Rachelu (Cat. 14) | 12 — Măcin (Cat. 23) |
| | 13 — Constanța (Cat. 26) |

în Bielgorod, toate cu aceeași semnificație. Crucea greacă de pe revers, cu globule în cantoane, nu poate fi deci decât stema acestei cetăți; ea copiază întru totul tipul unor monede bizantine de bronz, emise de împăratul Andronic al II-lea Paleologul (1282–1327)¹⁸, ceea ce ne dezvăluie originea bizantină a stemei Cetății Albe¹⁷. Ne aflăm deci în fața unor emisiuni monetare urbane, singurele de acest fel ce s-au bătut vreodată pe teritoriul Moldovei, iar combinația cu stema Moldovei ne arată că așezarea de pe limanul Nistrului – și nu cetatea însăși – se bucura încă de unele privilegii sub stăpînirea domnilor Moldovei. Înțind seama de prezența efectivă la Cetatea Albă a lui Alexandru sau a lui Petru Aron, am stabilit pentru aceste emisiuni ieșite din comun datarea 1451–1456¹⁹. Ele au apărut, cu siguranță, din nevoie de a se face față unei lipse de monedă înruntă pe piață locală.

Ultimele monede moldovenești care au ajuns pînă la litoralul Mării Negre s-au găsit tot la Cetatea Albă și nu întimplător, ele au fost emise de către Ștefan cel Mare; ne sunt cunoscute trei descoperiri (nr. 31, 32 și 33), în două cazuri, ele putind fi datează mai precis: o jumătate de gros datind din perioada 1457–1476 (nr. 32) și un gros emis începînd din anul 1480, când Ștefan cel Mare adoptă un nou tip de revers, cu crucea dublă, pentru emisiunile sale monetare²⁰. Patru ani mai tîrziu, atît Cetatea Albă cit și fortăreața zidită într-un timp record de același domn al Moldovei la Chilia Nouă, vor fi cucerite de turci, țara Moldovei pierzind astfel accesul său la Marea cea Mare.

Din cele expuse pînă acum și din parcurgerea listei de descoperiri pe care o prezentăm în anexă, a reieșit că încă de la primele emisiuni, monedele Țării Românești și ale Moldovei și-au deschis drum către litoralul Mării Negre, participînd la circulația locală și fiind adesea tezaurizate, în mod exclusiv sau împreună cu monede de altă proveniență. Această participare la economia de schimb locală din spațiul istro-pontic va atinge punctul culminant sub cele două lungi domnii, cităva vreme paralele: sub Mircea cel Bătrîn și Alexandru cel Bun. Ea va fi curmată însă la 1484, când turcii vor încheia cucerirea litoralului Mării Negre și vor realiza astfel o adevărată thalassocrație, preluînd integral moștenirea Imperiului bizantin.

NOTE

* Comunicare prezentată la 24 sept. 1975 la cel de-al XV-lea colocviu al Societății „Mihai Eminescu” din Freiburg i. Br., care a avut loc la Mangalia–Neptun; text original, cu unele actualizări aduse aparatului critic.

¹ Cf. G.I. Brătianu, *La mer Noire, plaque tournante du trafic international à la fin du Moyen Age*, RHSEE, 21, 1944, p. 36–69.

² V. de exemplu: N. Iorga, *Drumurile de comerț creațoare ale Statelor românești*, București, 1928; P.P. Panaiteșcu, *De ce au fost Țara Românească și Moldova fări separate?*, București, 1938 și în *Interpretații românești*, București, 1947, p. 131–148.

Mai recent în aceeași problemă, Șerban Papacostea, *Începuturile politicii comerciale a Țării Românești și Moldovei (secolele XIV–XVI)*. Drum și Stat, SMIM, X, 1983, p. 9–56, în special p. 50–55.

³ Despre sistemul monetar al Țării Românești și denumirea speciilor sale monetare, v. Octavian Iliescu, *Moneda în România 491–1884*, București, 1970, p. 14–15.

⁴ Este vorba bine înțeleasă de Chilia bizantină și apoi genoveză de pe malul drept al brațului omonim; despre localizarea ei, v. Octavian Iliescu, *Contribuții la localizarea Chiliei bizantine*, SCIVA, 29, 1978, p. 203–213.

⁵ În jurul localizării Vicinei s-a purtat o vie controversă asupra căreia nu este cazul să stăruim aici.

⁶ Vă mai recent Șerban Papacostea *De Vicina à Kilia Byzantins et Génois aux Bouches du Danube au XIV^e siècle*, RÉSEE, 16, 1978, p. 65–79.

⁷ Sistemul monetar al Moldovei la Octavian Iliescu, op. cit., p. 25–26.

⁸ *Ibidem*, p. 25.

⁹ *Ibidem*, p. 38–39.

¹⁰ Despre Vlad I și emisiunile sale monetare v. mai recent Octavian Iliescu, *Vlad I voievode de Valachie: le règne, le sceau et les monnaies*, RRH, 27, 1988, p. 73–105.

¹¹ Cu privire la monedele Țării Românești cu acest tip de revers, v. Octavian Iliescu, *La naissance d'une idée politique: Byzance après Byzance*, RRH, 25, 1986, p. 35–44.

¹² Sistemul monetar al lui Alexandru cel Bun la Octavian Iliescu, op. cit. supra, n. 3, p. 26–27.

¹³ Datarea acestor emisiuni ibidem, p. 27–28.

¹⁴ Vlad. Sah-Nazarov, *O monetă necunoscută a orașului Cetatea Albă cu stemă Moldovei, Cetatea Albă*, 4, 1936–1937, nr. 6, p. 9–12.

¹⁵ Paul Nicorescu, *Monețele moldovenești bătute la Cetatea Albă, Cercetări istorice*, 17, 1943 p. 75–88; George Buzdugan, Octavian Luchian, Constantin C. Oprescu, *Monede și bancnote românești*, București, 1977, p. 75.

¹⁶ Cf. S. Bendall, P.J. Donald, *The later Palaeologan Coinage 1282–1453*, Londra, 1978, p. 36–37, nr. 4.

¹⁷ Un studiu mai amplu despre acest subiect este în pregătire.

¹⁸ Octavian Iliescu, *op. cit.*, p. 33.

¹⁹ *Ibidem*.

ANEXA

DESCOPERIRI DE MONede ALE ȚĂRII ROMÂNEȘTI ȘI ALE MOLDOVEI DE-A LUNGUL DUNĂRII MARITIME ȘI PE LITORALUL MĂRII NEGRE (SECOALELE XIV–XV)

Abrevieri :

AE : aramă sau bronz

AR : argint

CNB : Cabinetul numismatic al Bibliotecii Academiei Române

IAB : Institutul de Arheologie București

inv. : inventar

Muz. : Muzeul

Monografii :

Kirițescu, *Sistemul bănesc I*: Octavian Iliescu, în : Costin C. Kirițescu, *Sistemul bănesc al leului și precursorii lui*, I, București, 1964.

Periodice :

BSNR : Buletinul Societății Numismatice Române

CNA : Cronica numismatică și arheologică

RIR : Revista istorică română

SCN : Studii și cercetări de numismatică

AIM : Archeologicheskie issledovaniia v Moldavii, II, 1973, Chișinău

Izvestia : Izvestia Moldavskogo filiala Akademii Nauk S.S.R., Chișinău.

1. LUNCAVIȚA (Tulcea) ; cca 1365/1377

Monedă AR Vlaicu Vodă (1364–1377), nominalul și tipul neprecizate, găsită la locul „Petricea”, înainte de 24.11.1939.

Muz. istorie Galați.

Const. C. Giurescu, *Din trecut*, București, 1942, p. 15.

2. Localitate neprecizată, între Măcin și Babadag (Tulcea) ; cca 1369–1377

Dinar AR Vlaicu Vodă (1364–1377), emis între anii 1369–1377.

Ion Mititelu și Octavian Iliescu, SCN, I, 1957, p. 439.

3. Localitate necunoscută (Tulcea) ; cca 1369–1377

3 dinari AR Vlaicu Vodă (1364–1377), emisiuni din anii 1369–1377.

CNB inv. 1 421/1957.

Octavian Iliescu, notă inedită, 1957.

4. Localitate neprecizată (Tulcea) ; cca 1377–1391

4 groși AR Petru I (1375–1391) : 3 ex. emisiuni din anii 1377–1380, 1 ex. emis între 1380–1391 ; descoperiri izolate.

CNB inv. 1 421/1957.

Octavian Iliescu, notă inedită, 1957.

5. CETATEA ALBĂ (U.R.S.S.) ; cca 1377–1391

Groși Petru I (1375–1391), numărul și tipul lor nefiind precizate ; găsiți în cetate, cu prilejul săpăturilor arheologice din 1912.

Muz. Odessa.

L. L. Poilevoi, *Izvestia*, 4(31), 1956, p. 101 nr. 29.

- 6. ENISALA (Tulcea); cca 1377/1380**
Gros AR Petru I (1375–1391), emis între 1377–1380, găsit în cetate în turnul exterior nr. 1, în timpul săpăturilor arheologice din 1965.
Muz. istorie Galați.
Octavian Iliescu, notă inedită, 1965.
- 7. CAPUL CALIACRA (Bulgaria); cca 1375–1380**
Gros AR Petru I (1375–1391), emis între 1377/1380.
CNB inv. 350/1933.
Const Moisil, notă inedită, 1933 (datarea emisiunii de Octavian Iliescu).
- 8. Localitate neprecizată între Măcin și Babadag (Tulcea); cca 1377–1384**
Dinar AR Radu I (1377–1384), găsit în 1933–1934.
IAB
Ion Mititelu și Octavian Iliescu, SCN, I, 1957, p. 439–440.
- 9. LUNCAVIȚA (Tulcea); cca 1377–1384**
Dinar AR Vlaicu Vodă (1364–1377), emis între 1369–1377, dinar AR Radu I (1377–1384), găsiți împreună cu 3 groși AR Sracimir (1360–1365, 1369–1396).
IAB inv. 217.
Octavian Iliescu, notă inedită, 1954.
- 10. Localitate neprecizată (Tulcea); cca 1386–1394/1396**
7 ducați AR Mircea cel Bătrân (1386–1418), emisi între 1386–1394/1396.
descooperiri izolate.
CNB inv. 1 421/1957.
Octavian Iliescu, notă inedită, 1957.
- 11. ENISALA (Tulcea); cca 1386–1394/1396**
2 ducați AR Mircea cel Bătrân (1386–1418), emisi între 1386–1394/1396, găsiți separați în cetate, cu prilejul săpăturilor arheologice din 1964.
Muz. istorie Galați.
Octavian Iliescu, notă inedită, 1965.
- 12. ENISALA (Tulcea); cca 1391**
Tezaur de groși AR Petru I (1375–1391), găsit în cetate cu prilejul săpăturilor arheologice din 1939.
Parțial în Muz. istorie Galați.
S. Lambrino, RIR, 9, 1939, p. 484.
- 13. MÎNÂSTIREA SAON – PÂRCHES – SOMOVA (Tulcea); cca 1391**
Tezaur de monede de argint („două banițe”), din care s-a identificat un gros Petru I (1375–1391), de tip neprecizat, celealte piese fiind probabil emisiuni asemănătoare; descovert anterior anului 1907.
Dispersat.
Const. Moisil, notă inedită, 1907; Kiriteescu, *Sistemul bănesc*, p. 361.
- 14. RACHELU – LUNCAVIȚA (Tulcea); cca. 1394/1396**
Tezaur de cca 2 000 monede AR, din care s-au identificat groși Petru I (1375–1391) ducați Mircea cel Bătrân (1386–1418) aceștia emisi între 1386–1394/1396, și groși Sracimir (1360–1365, 1369–1396); descovert în 1925.
Dispersat; o parte la CNB inv. 441/1936, 606/1941, 619/1942, 759/1949 și I/190/1972.
Mihail Popescu, CNA, 15, 1940, p. 287; Const. Moisil, Buletin lunar, 2, 1947, nr. 6–12, p. 5 nr. 56.
- 15. MÎNÂSTIREA COCOȘ – NICULITEL (Tulcea); cca 1394/1396**
Tezaur de monede AR (cca 1,5 kg), depus într-un vas, găsit în 1835, cu prilejul executării fundațiilor pentru zidurile minăstirii Cocoș; s-au identificat 6 dinari Vlaicu Vodă (1364–1377), emisi între 1369–1377, și 2 ducați Mircea cel Bătrân (1386–1418), emisi între 1386–1394/1396.
CNB inv. 1 206/1958.
Octavian Iliescu, SCN, II, 1958, p. 455–456 nr. 20.
- 16. TELIȚA – FRECĂȚEI (Tulcea); cca 1394/1396**
Tezaur de monede AR, găsit anterior anului 1907 în Poiana Teliței; s-au identificat 12 ex., probabil ducați Mircea cel Bătrân (1386–1418), emisi între 1386–1394/1396.
CNB (vechea colecție).
Const. Moisil, notă inedită, 1907.
- 17. ENISALA (Tulcea); cca 1394/1396**
Tezaur de ducați AR Mircea cel Bătrân (1386–1418), emisi între 1386–1394/1396; găsit în cetate cu prilejul săpăturilor arheologice din 1939.
Muz. istorie Galați.
S. Lambrino, RIR, 9, 1939, p. 498.

18. ENISALA (Tulcea) ; 1395/1396
 Ducat AR Vlad I (1395—1396), găsit în cetate, cu prilejul săpăturilor arheologice din 1964.
 Muz. istorie Galați
 Octavian Iliescu, notă inedită, 1965.
19. VĂCĂRENI — LUNCAVIȚA (Tulcea) ; cca 1396
 Tezaur de monede AR din care s-au identificat : 86 ducați Mircea cel Bătrîn (1386—1418) emisi între 1386—1394/1396 ; 39 ducați Vlad I (1395—1396 ; 9 groși Sracimir (1360—1365, 1369—1396) ; 3 aspri Baiazid I (1389—1402), emisi în 792 H. (1390) și un dirhem anonim Hoarda de Aur, emis în 762 H. (1360/1361).
 LAB.
 Octavian Iliescu, notă inedită, 1971 (identificările de mai sus au fost efectuate la solicitarea lui Bucur Mitrea, care și-a exprimat intenția de a publica acest tezaur).
 Notă adițională. Ulterior prezentării acestei comunicări, Bucur Mitrea a publicat despre acest tezaur o succintă notă : *Tezaurul de la Văcăreni*, „Magazin istoric”, 12, 1978, nr. 4(133), p. 52, cu unele erori ce nu ne aparțin și care au fost rectificate în rîndurile de mai sus. Un comentariu mai amplu în legătură cu acest aspect va apărea curând în BSNR.
20. NICULIȚEL ((Tulcea)) ; cca 1396
 Tezaur cuprinzind aproximativ 6 000 monede AR, găsit în 1906 pe dealul Bădila ; s-au identificat : dinari Radu I (1377—1384), ducați Dan I (1384—1386), Mircea cel Bătrîn (1386—1418) — aceștia emisi între 1386—1394/1396 — și Vlad I (1395—1396) ; groși Petru I (1375—1391) ; dinari ungurești Ludovic I (1342—1382) și Sigismund I (1386—1437) Dispersat ; o parte la CNB inv. 14, 20 și 23/1911 ; 152/1924 ; IAB inv. 124.
 Const. Moisil, „Converbiri literare”, 40, 1906, p. 117—122 ; 42, 1908, I, p. 584—594 ; II, p. 413—419 ; idem. BSNR, 10, 1913, p. 22 nr. 13.
21. ECRENE (Bulgaria) ; cca 1396
 Tezaur de ducați AR Mircea cel Bătrîn (1386—1418), din care s-au identificat 2 ex., emis între 1386—1394/1396 ; a fost găsit în 1913 pe țarmul mării, cu prilejul executării unor ucrări militare.
 Dispersat.
 Const. Moisil, „Arhiva Dobrogei”, 1, 1916, p. 51.
22. CETATEA ALBĂ (U.R.S.S.) ; cca 1400—1431
 Monede emise de Alexandru cel Bun (1400—1432), găsite în cetate, cu prilejul săpăturilor arheologice din 1912 ; numărul, metalul, nominalul și tipurile lor nu au fost precizate
 Muz. Odessa (U.R.S.S.).
 L. L. Polevoi, Izvestiia, 4(31), 1956, p. 101 nr. 29.
23. MĂCIN (Tulcea) ; cca 1408
 Tezaur cuprinzind 6 groși AE Alexandru cel Bun (1400—1432), emisi între 1400—1408 ; a fost găsit la arat, în 1948.
 CNB inv. 840/1951.
 Octavian Iliescu, SCN, II, 1958, p. 456 nr. 22.
24. CETATEA ALBĂ (U.R.S.S.) ; cca 1409—1431
 Monede Alexandru cel Bun (1400—1432), găsite în 1972—1973, cu prilejul unor săpături arheologice : dublu gros AR, emis în 1409—1415 ; dublu gros AR, data emisiunii neprecizată ; 1/2 gros AE, emisiuni din 1410—1415 (1 ex.) ; 1415—1430 (5 ex.) ; 1431 (3 ex.)
 Muz. Chișinău.
 A. Nudelman, AIM, II, 1973, p. 200—201.
25. ENISALA (Tulcea) ; 1410/1431
 1/2 gros AR Alexandru cel Bun (1400—1432), emisă între 1410—1431, găsită în cetate, cu prilejul săpăturilor arheologice din 1964.
 Muz. istorie Galați.
 Octavian Iliescu, notă inedită, 1965.
26. CONSTANȚA ; cca 1415
 Tezaur de ducați AR Mircea cel Bătrîn (1386—1418), găsit în 1938, cu prilejul lucrărilor de reparare a digului, în urma surpării țarmului mării în dreptul străzii Mircea Vodă ; s-au identificat emisiuni din anii 1410—1415.
 Dispersat ; o parte la CNB inv. 497/1938 ; 509/1939 și 653/1943.
 Const. Moisil, CNA, 17, 1943, p. 198.
27. Localitate neprecizată (Tulcea) ; cca 1430
 Dublu gros AR Alexandru cel Bun (1400—1432), emis în 1430.
 CNB inv. 1 421/1957.
 Octavian Iliescu, Grigore Foit, „Arheologia Moldovei”, V, 1967, p. 146, fig. 1, p. 157 nota 8.
28. CETATEA ALBĂ — imprejurimi (U.R.S.S.) ; 1432/1433 sau 1435/1442
 Monedă emisă de Țilas I (1432—1433, 1435—1442), metalul, nominalul și tipul neprecizate.

- Muz. Cetatea Albă.**
 L. L. Polevoi, Izvestia, 4(31), 1956, p. 101 nr. 29.
29. CETATEA ALBĂ (U.R.S.S.); cca 1451—1456
 8 ex. jumătăți de gros AE, purtând pe avers stema Moldovei (capul de bœuf cu atrbutele tradiționale), iar pe revers, stema Cetății Albe (o cruce cu brațele egale) și legenda în limba greacă ACIPOKACTPOY, emisiuni din anii 1451—1456; aceste monede au fost găsite în 1937 în cetate, în diverse locuri.
 Muz. Cetatea Albă.
 Vlad. Șah-Nazarov, „Cetatea Albă”, 4, 1936—1937, nr. 6, p. 9—12 Paul Nicorescu, „Cercetări istorice”, 7, 1943, p. 75—88.
30. CETATEA ALBĂ (U.R.S.S.); cca 1451—1456
 Două monede de cte o jumătate de gros AE, emisiuni de tipul descris mai sus la nr. 29, datând din anii 1451—1456; au fost găsite în 1939, cu prilejul săpăturilor arheologice efectuate în cimitirul de lingă greamie, fiecare fiind legată de degetul unui mort.
 Muz. Cetatea Albă.
 Dinu V. Rosetti, notă inedită, 1959.
31. CETATEA ALBĂ (U.R.S.S.); cca 1457—1504
 Monede AR emise de Ștefan cel Mare (1457—1504), numărul, nominalul și tipurile lor nefiind precizate, au fost găsite în cetate, cu prilejul săpăturilor arheologice din 1912.
 Muz. Odessa (U.R.S.S.)
 L. L. Polevoi, Izvestia, 4(31), 1956, p. 101 nr. 29.
32. CETATEA ALBĂ (U.R.S.S.); cca 1457/1476
 1/2 gros AR Ștefan cel Mare (1457—1504), emisă între 1457—1476 și găsită în cetate, cu prilejul săpăturilor arheologice din 1972—1973.
 Muz. Chișinău.
 A. A. Nudelman, AIM, II, 1973, p. 200—201.
33. CETATEA ALBĂ (U.R.S.S.); cca 1480/1504
 Gros AR Ștefan cel Mare (1475—1504), emis între 1480—1504 și găsit în cetate, cu prilejul săpăturilor arheologice din 1972—1973.
 Muz. Chișinău.
 A. A. Nudelman, AIM, II, 1973, p. 200—201.

NOTELE DE DRUM ALE UNUI ROMÂN STRĂBÂTÎND APELE MEDITERANEI LA MIJLOCUL SECOLULUI AL XVII-LEA

CONSTANTIN ȘERBAN

În urmă cu peste un secol (1881) fondul documentar al Bibliotecii Academiei Române se îmbogățea cu o nouă piesă, cu un miscelaneu, relativ de proporții modeste ($20,5 \times 15$ cm) având 136 file, din care multe goale, cuprinzînd însemnări ușor descrisibile făcute cu cerneală în limba greacă și limba română cu scriere chirilică, privind anii 1667–1669 și provenit din Biblioteca mitropolitului Iosif Naniescu al Moldovei (1875–1902). După aproape două decenii unele pagini ale acestui manuscris, și anume cele în limba română au fost publicate de N. Iorga într-un volum consacrat operelor stolnicului C. Cantacuzino¹. De atunci și pînă azi însă partea care privește obiectul studiului de față nu a constituit o preocupare deosebită din partea specialiștilor în domeniul istoriei și istoriei literare.

În acest miscelanu atrage atenția pentru cei ce cercetează istoria navegației românești și universale mai ales cele cîteva file care prezintă pentru prima dată pînă la mijlocul secolului al XVII-lea impresile de călătorie pe apele Mării Mediterane, aparținînd unui român care a avut fericirea să se afle la bordul unei corăbii cu pînze în această parte a lumii. Călătorul identificat de N. Iorga cu persoana lui Constantin Cantacuzino, mare stolnic și umanist român de nivel european, contemporan cu alt savant român și anume Dimitrie Cantemir era la vîrmea respectivă, în 1667, cînd este datat manuscrisul, fiul lui Constantin Cantacuzino, mare postelnic al căruia sfîrșit tragic în 1663 (sugrumat fiind la m-rea Snagov din porunca lui Grigore Ghica, domnul Tării Românești sub acuzația de violenie)² a impresionat atât de mult pe contemporani încît acesta a generat alcătuirea unei cronicî în versuri grecești intitulată „Paneste de jale și pre scuri asupra nedreptei morți a prea cînstitutului Constantin Cantacuzino, mare postelnic al Tării Românești”³, care avea să circule în traducere românească și tipărită (în 1696) în toate regiunile locuite de români, de altfel printre broșură tipărită la Veneția a fost cunoscută și în toată lumea grecească, în secolele XVII și XVIII.

Doi ani mai tîrziu tînărul Constantin Cantacuzino, de numai 27 ani avea să ia drumul Adrianopolului pentru a-și desăvîrși studiile. După un an de învățătură el a plecat la Constantinopol pentru a dobîndi învățătura în domeniul filozofiei aristoteliene. În fine căutările sale pentru o învățătură tot mai finală i-au îndreptat pașii spre Universitatea din Padova, în Italia. Avînd asupra sa o prețioasă recomandătie obținută din partea lordului Winchelsea, ambasadorul Angliei la Constantinopol adresată omologului său de pe lîngă curtea ducelui Toscanei⁴, tînărul Cantacuzino însotit de negustorul Pană Pepano, avea să se îmbarce pe o corabie pentru a ajunge la Veneția pe teritoriul căreia se afla Universitatea din Padova⁵.

O călătorie pe apele Mediteranei la mijlocul secolului al XVII era atunci socotită o adevărată aventură pentru oricine ar fi încercat s-o facă ținînd seama de natura mijloacelor de transport maritim, corăbii cu pînze – aflate la discreția furtunilor care bîntuiau în acel anotimp pe mare – dar și a nesiguranței pricinuită de atacurile prin surprindere ale piratilor care și aveau reședință în porturile de pe coasta de nord a Africii, cunoscuți sub numele de barba-rezi⁶. Din fericire pentru specialiști, care cercetează istoria navegației pe Marea Mediterană tînărul C. Cantacuzino a avut fericita inspirație de a-și nota într-un carnet impresiile pe care le-a trăit în timpul acestei călătorii pe mare și care a durat o lună de zile în plină iarnă. Dar să-l lăsăm pe tînărul călător să ne relateze începutul acestor impresii: „1667 ghen. 19 d(ni). Aici incep a face aducere aminte purcesului mieu den Constantinopol, care cu ajutorul filanthropului Dumnezeu și părintelui și cu mesitia theatropului⁷ lui fiu și cu purtarea prea sfîntului Duh ieșit-am den Constantinopol zi vineri, ghen. 18, zioa cînștiilor sfînti și arhiepiscopi lui Athanasie și a lu Chirf, a căroru rugă și ajutor ne poartă până în săvîrșit făr primejdii”⁸. Apoi el arată că a plecat din capitala Imperiului otoman cu un caic (luntre ușoară turcească cu provă și pupă ascuțite, folosită în Marea Marmara), însotit fiind de un preot Vartolemei cel mic, de un cintăreț Loiz Athineul precum și de un anume Mihai pînă la insula Halchi unde îl aștepta corabia cu care urma să călătorească spre Veneția. Insula Halchi, după cum se știe, se află la mica distanță de Constantinopol la circa 10 km sud-est și face parte împreună

cu alte cîteva insule (Princhipo, Protiantigona, Andirontha, Niaandru, Oxio, Plati) din arhipelagul Princhipo. Această insulă care-și trage numele de la minereul de aramă aflat în subsolul (*halkos* = aramă) se numea în antichitate Halchitis. La Halchi a stat tinăruл călător pînă a două zî — simbăta 20 ianuarie — de unde la două ceasuri din noapte a pornit spre Venetia cu corabia pe care se imbarcase și care purta două nume: *Madona de Rosario* și *Corona aurea* după cum notează acesta în caietul său de însemnări⁹.

Corabia pe care călătorea C. Cantacuzino, probabil un brigantin, se afla sub pavilion francez deși acesta fusese construit, în sănătările din Venetia. Comandanțul corăbiei era de asemenea francez și se numea Bernard Martinenco. În acea vreme pentru tinăruл călător a fost un adevărat privilegiu să călătorească pe o corabie sub pavilion francez pe apele Mediteranei deoarece securitatea navei, a încărcăturii, a sa personală ca și a celorlalți pasageri erau garantate prin capitulațiile încheiate între Franța și Înalta Poartă în 1604. Articolul 17 din aceste capitulații prevedea faptul ca piraților din Barbaria — coasta de nord a Africei — le era interzisă atacarea vaselor franceze sub pedeapsa de a fi destituuiți de către viceregele lor la o simplă plingere a monarhului acestei țări; mai mult sultanul se angaja să lase guvernul francez să acioneze în toată libertatea contra piraților dacă aceștia nu respectau capitulațiile și atacau repetat navele franceze¹⁰.

De la Halchi corabia pe care se afla C. Cantacuzino s-a întreptat spre Dardanele (Canakkale bogası) unde erau scrise el „streljile Mării Albe (Marea Marmara) „ce-s zise și sint castele” unde a sosit vineri 24 ianuarie¹¹. Castelul la care se referă acesta erau de fapt mai multe fortărețe de supraveghere ridicate deoarpe și de alta a Hellespontului (de 60 km lungime și 1,3–7 km lățime), mai întii de bizantini iar după cucerirea Constantinopolului de otomani de ex. pe malul european: Gallipoli (Gelibolu); Seddobar (Zagazul mării), Kildolbar (Cheia mării) iar pe malul asiatic Kalé sultaneh (Cetatea sultanului), Cianak kalé (Cetatea tulerului), Kum kalé¹².

În zona Dardanelor C. Cantacuzino a stat „dupre obiceiu ce au de opresc corabilele creștine” timp de trei zile, apoi a pornit mai departe, duminică 26 ianuarie la „vreme de prîhz și numai ce am trecut cetățile avînd vînt împotrivă”, corabia pe care se afla a fost obligată să mai stea locului încă trei nopți și abia marți 28 ianuarie în zori „purcegind cu bun vînt”¹³ a continuat drumul în marea Egee.

În legătură cu această călătorie pe mare a lui C. Cantacuzino credem că este necesar, să amintim faptul că ea avea loc în condițiile desfășurării războiului pentru stăpînirea Candiei capitală insulei Creta între venețieni și otomani război, care începuse încă din 1645 și de atunci continua ca un război de uzură de ambele părți. Un an mai înainte în 1656 venețienii ocupaseră insulele Lemnos, Samotracie și Tenedos de la ieșirea din strâmtoarea Dardanele și atacaseră cu succes și distrusescă o flotă otomană comandată de capudan pașa Seni Kenan pașa¹⁴. În fine la începutul anului 1667 relațiile franco-otomane erau destul de încordate deoarece marina franceză ajuta în secret pe venețienii asediati la Candia pe deosebită iar pe de altă atacă vasele piraților barbarezi din Mediterana aliate Înaltei Porți.

Cit privește direcția pe care a urmat-o corabia *Madona de Rosario* aceasta s-a folosit de curenții de suprafață din Marea Egee care au un sens giratoriu contrar celor ceasornicului adică de-a lungul coastei Asiei Mici cu direcția sud-nord, de-a lungul coastei Traciei de la est la vest iar de-a lungul coastei Greciei continentale de la nord la sud¹⁵. De altfel itinerariu corăbiilor ce pluteau în acea vreme pe marea Egee de la Constantinopol spre Venetia avea următoarea direcție: după ce ieșeau din Dardanele se întreptau spre sud-vest spre insula Skinto din arhipelagul Sporadelor de nord apoi ocolcau insula Eubcea pe la nord intrind în canalul Atalante pînă la golful Petali și de aici spre sud spre insula Milo în arhipelagul Cizeladelor.

Urmînd acest itinerar corabia cu pinze *Madona di Rosario* pe care se afla C. Cantacuzino a ajuns în „ostrovul ce-i zic Milo” joi ianuarie la un ceas de noapte” după patru zile de drum de la Dardanele. În scurtă escală de 2 zile în portul Milo, călătorul român consemnează întlnirea sa cu marchizul Vila, care venea din insula Creta și mergea la Zachintos (Zante), „și am săzut pre loc vineri și simbăta toată zioa, găsind aici pre marchezu Vila, carele viind de la Crit și mergea la Zachinthu”¹⁶. Cine era acest personaj? Este vorba de generalul italian Francesco Villa aflat în slujba ducelui de Savoia și care a desfășurat o rodnică activitate militară în Italia, Franță și Orient moștenind de fapt din familie o atracție pentru această carieră a armelor (tată-său Guido fusese general de artillerie în serviciul Franței și fusese ucis în 1618 la asediul Cremonei; bunicul său tot Francesco se aflase în serviciul Statului Papal iar străbuncul său Alfonso, luptase în flota venețiană la Lepanto (1571). Acesta intrase în slujba Venetiei în 1665 în calitate de comandant general ai trupelor republicii ce operau în Creta. După doi ani timp în care fusese rănit de mai multe ori, el a fost înlocuit la comandanță de proverbul general Poriuti. Rechemat la Venetia marchizul Villa s-a imbarcat pe o corabie

escortată de două vase corsare și a părăsit Creta în direcția insulei Milo unde a întlnit corabia *Madona di Rosario*, căreia i-a permis să-l însoțească pînă la Zachintos pentru a o apăra de un eventual atac al piraților barbarezi. Ajuns la Zachintos marchizul Villa s-a intors în Creta la sfatul generalului de Morosini care-i comunicase revocarea înlocuirii lui de la comanda trupelor venețiene¹⁷. La Zachintos însă C. Cantacuzino a mai stat trei zile de duminecă 5 februarie pînă miercuri cind avind vînt bun s-a întreprins spre insula Chefalonia la vreme de chindie, dar în marea Ionică corabia pe care se afla a fost surprinsă pe drum de o puternică furtună care a durat trei ore¹⁸. Din insula Chefalonia C. Cantacuzino a călătorit de-a lungul coastei Adriatice „pe vreme lină” timp de cîteva zile pînă a ajuns la limita de sud a coastei Dalmătiei intr-un mic golf la Aranza de fapt Rasanza (azi Risano), în golful unde se mai află portul Cattaro.

De aici s-a plecat la 11 februarie pe o vreme liniștită pînă spre seară dar în noaptea de marți spre miercuri 12 februarie corabia a fost surprinsă de o altă furtună mult mai puternică decît prima, furtună care a ținut de data aceasta 11 ore provocind călătorilor după corabie o mare spaimă. Iată cum descrie C. Cantacuzino aceste momente dramatice din viața sa „marți doară ceasuri până a încrăta, ne-au venit vânt primos (sic), și aşa toată noaptea den puțin la mai vîrtos suflind, de la 3 ceasuri și mai de noapte spre zioă, miercuri, au început tare; viind soarele, mai virtos se întăria – care unsprăzece ceasuri mari primejdii ne-au dat, până cind am apucat intr-un liman ce să cheamă *Campo Boldo*, foarte bun. Și acolo ne-am păzit, ținut-ai tot acel vînt vîrtos până la 4 ceasuri de noapte și aşa au stătuit”¹⁹.

Urmărind drumul urmat de corabia *Madona de Rosario* în marea Adriatică între Rasanza și *Campo Boldo* (azi Bol port pe coasta de sud a insulei Brazza) constatăm că în timpul furtunii aceasta a străbătut în 48 de ore circa 100 mile marine, *Campo Boldo* aflatindu-se la circa 30 km sud-est de Spalato.

La *Campo Boldo* călătorul român a stat timp de trei zile iar vineri 14 februarie „înălță Ghindie” corabia pe care se afla a pornit mai departe spre nord-vest de-a lungul coastei Dalmătiei și a ajuns la Rovin pentru a obține informații cu privire la continuarea drumului, printre numeroasele insule din această zonă bintuită de pirati; timp de două zile s-a tot umblat după aceste informații: „aici am săzut 2 zile”, notează C. Cantacuzino în jurnalul său de drum, și „povață n-am găsit. După aceasta găsind (povață) ne-am suit mai sus la un liman, și am săzut 1 zi, și, în noaptea aceia sculându-ne, am venit până la prânzul mic, de am sosit la Veneția zi martă fev. 19, zi frumoasă și liniștită”²⁰. Aici ne permitem să facem o observație și anume ca în însemnările lui C. Cantacuzino s-a strecurat o eroare: ziua de 19 februarie a fost într-o miercuri și nu marți. Ori e greșită ziua, ori data; oricum ajuns la Veneția călătoria sa încă nu se încheiasă, deoarece pe corabie a mai stat o zi pînă la prinț, cind înainte de a debarcă a trebuit să intre în carantină – contumacie cum scrie el – ; iată cum relatează el acest moment: „și miercuri în prânz au venit de ne-au luat și ne-au adus aici în contumacia, fev. 20 pre noi, călătorii. Numai ținutu-ne-au dar aici într-această contumacie zile... ... și ne-au scos zi vineri de neamiezi martie 23 d.”²¹. Și din nou o observație: ziua de 23 martie a fost duminică și nu vineri aşadar în carantină a stat numai 32 zile.

In ziua aceea de 23 martie tinărul C. Cantacuzino a debărcat și s-a întlnit cu un om de încredere al negustorului Pană Pepano cu „Ieromnium om Gonduli, care l-a dus la casa sa din Veneția, unde a stat pînă la 18 aprilie”²².

Astfel lăsărișt călătoria pe Marea Mediterană a tinărului C. Cantacuzino !

În încheiere ne permitem să facem unele aprecieri asupra modului cum au fost scrise aceste note de drum. Cercetind calitatea cerneliei și mai ales caracterul scrierii, rezultă că C. Cantacuzino a început însemnările sale la 19 ian. 1667, această dată fiind scrisă la începutul jurnalului iar relatarea începutului călătoriei se face cu data de 18 ian. același an iar textul este scris cu cerneală neagră, un scris mare ceea ce arată o stare sufletească plină de optimism; în acest fel a fost relatată partea privind călătoria sa pînă la ieșirea din strimoarca Dardanele deci pînă la 26 ianuarie. După această dată notele de drum au fost întrerupte timp de două săptămâni, timp în care a călătorit pe marca Egee și pe marea Ionică timp în care a trecut prin momente dramatice de exemplu cele două furtuni pe marea Ionică și pe Marea Adriatică; textul a fost reluat aşadar la 12 februarie cind a ajuns cu bine la *Campo Boldo*, scrisul să fie scris cu cerneală mai galbenie. În continuare apoi el reia notele la 17 februarie cind pleacă din Rovin, text scris cu cerneală și crăpătură. După aceia notele de drum iar au fost întrerupte pentru două zile, cind a ajuns la 19 februarie la Veneția, textul este scris tot cu cerneală neagră, cu caractere mai mici decât cel precedent. Continuarea notelor se face apoi după o întrerupere de o lună, cît a stat în carantină, textul scris cu cerneală neagră dar scrisul este mai mare

decit cel anterior. În fine sfîrșitul nótelor de drum intrerupe la 23 martie s-a făcut după o lună cît a stat la Venetia pînă la plecarea la Padova, textul scris acum fiind cu cerneală și mai gălbui.

Desigur că notele de drum ale lui C. Cantacuzino pe apele Mediteranei ar fi fost și mai interesante dacă autorul lor ar fi făcut o descriere amplă a corabiei pe care a călătorit, asupra echipajului, asupra celorlați călători, asupra celor văzute pe insulele Milo, Zachintos, numită și „floarea Levantului”, pe Chefalonia unde se afla și o fortăreață venetiană, asupra portului Rasanza, o regiune locuită de moraci, acei români atestați în Dalmatia încă din secolul al XII-lea²², asupra celor văzute la Veneția în port, precum și cum și-a petrecut timpul în carantină. Aceste carente sunt scuzabile pentru un tinăr de 27 ani care și-lărgea atunci prima dată orizontul geografic în Europa de sud-est și cea de vest. Ele nu reduc cu nimic valoarea nótelor sale de drum care pot fi considerate drept unul din pușinele jurnale de călătorie pe mare ale unui român făcute în evul mediu.

N O T E

¹ N. Iorga, *Operele lui Constantin Cantacuzino*, București, 1901, p. textul reprodus și în lucrarea Stolnicului Constantin Cantacuzino, *Istoria Tării Românești*, ed. N. Cartojan și Dan Simionescu, Craiova, 1944, p. X–XII.

² *Istoria Tării Românești 1290–1690 Letopiseful cantacuzinesc*, București, 1960, p. 149.

³ Dan Simionescu, *Cronici și povestiri românești versificate (sec. XVII–XVIII)*, București, 1967, p. 35–48.

⁴ Constantin Ţerban, *Constantin Cantacuzino(1640–1716)*, în vol. *Diplomați iluștri*, II, București, 1970, p. 73.

⁵ Claude Farrere, *Navires*, Paris, 1936, p. 17–35.

⁶ R. Croix, *Histoire de la piraterie*, Paris, 1974; Ph. Gosse, *Istoria pirateriei*, București, 1975.

⁷ În trad. „cu ajutorul lui dumnezeu-omul”.

⁸ Bibl. Acad. ms. rom. 1498 f. 127 r.

⁹ *Idem*, f. 127 r și v.

¹⁰ Jonquière Vte de, *Histoire de l'Empire ottoman*, Paris, 1914, vol. I, p. 254.

¹¹ Bibl. Acad. ms. rom. 1498, f. 127 v,

¹² N. Iorga, *Dardanele, amintiri istorice*, București, 1915, p. 8–20.

¹³ Bibl. Acad. ms. rom. 1498 f. 127 v.

¹⁴ A. Decei, *Istoria imperiului otoman pînă la 1656*, București, 1978, p. 390–410; Jonquière Vte de, vol. op. cit., p. 249–261.

¹⁵ P. Birot et comp. *La Mediteranee et le moyen orient*, Paris, 1964, 2 vol. D. B. časter, *The Water Balance of the Mediterranean and Black Seas*, in Publication in Climatology, vol. IX, nr. 3, 1956; J. M. Ovkinikov, *Circulation in the Surface and intermediate Layers of the Mediterranean*, în „Okeanologija” vol. VI, Moscova, 1966.

¹⁶ Bibl. Acad. ms. rom. 1498, f. 127 v.

¹⁷ L. P. Joseph du Cros, *Histoire des voyages de Mr. le marquis Ville en Levant et du siège de Candie*, Lyon, 1669, p. 12–85.

¹⁸ Bibl. Acad. ms. rom. 1498, f. 127 v.

¹⁹ *Idem*, f. 128 r.

²⁰ *Idem*, f. 128 r.

²¹ *Idem*, f. 128 v.

²² *Idem*, f. 128 v.

²³ S. Dragomir, *Vlahii și morlacii, studii din istoria românilor balcanici*, Cluj, 1934, 134 p.

MEMORII, CORESPONDENȚĂ, ÎNSEMNĂRI

I. C. FILITTI: JURNAL (I)

editat de *Georgeta Penelea Filitti*

Cu o existență bănuță, sperată ori presupusă, felurite texte de caracter memorialistic ies acum la lumină devenind accesibile lumii științifice grație unui adevăr elementar recent materializat pentru noi, acela al consultării neîngrădite a mărturiilor istorice. Fără îndoială ponderea de subiectivitate pe care o presupun jurnalele, notele zilnice, însemnările să, invită la circumspiecție. Unele afirmații au fost validate cu trecerea timpului, altele s-au aflat în răspăr cu realitatea, dar dincolo de sentimentul cu care ne apropiem de aceste voci ale trecutului, valoarea lor intrinsecă face să merite a fi ascultate.

Diplomat, istoric și jurist reputat pentru sobrietatea și pedanteria cu care și-a conceput opera, I. C. Filitti oferă în paginile *Jurnalului* fațeta mai puțin încorsetată în conveniențele științifice a personalității sale. Notațiile dintre 8 mai 1913 și 6 martie 1928, cuprinse în 14 caiete, restituie pe rînd imaginea diplomatului dornic de afirmare, a funcționarului rămas activ în teritoriu ocupat în anii primului război mondial (intii ca prefect apoi ca director al Teatrului Național), a celui achitat de sentința de condamnare la moarte și care nu-și găsește locul pe potriva capacitațiilor în lumea de după război.

Primul caiet e scris cu acurateță și intenția transparentă dc a fi citit nu doar în cercul familiei. Următorul caiet – care acoperea perioada directoratului la Teatrul Național – din păcate s-a pierdut. Alte trei au însemnările personale împănatе cu lungi citate din diferiți autori – ecou al preocupărilor statonrice de istoric ale autorului. Ultimele nouă caiete (mai bine zis carnete, după dimensiunea lor) au un aspect mai puțin elaborat. Între citatele din presa cotidiană, cu comentarii parcimonioase pe marginea lor, se strecoară unele amănunte privindu-l direct pe autor sau anturajul său.

Paginile de început ale *Jurnalului* se concentrează asupra evenimentelor preliminare și a celor privitoare la încheierea păcii de la București din 1913. Ca director al afacerilor politice și contenciosului din Ministerul Afacerilor Externe, I. C. Filitti a fost numit de Titu Maiorescu, prim ministru și ministru de externe la acea dată, în calitate de secretar al conferinței de pace. Răspunzind interpellărilor din Senat pentru felul cum a condus politica externă a țării în timpul răboialelor balcanice, Titu Maiorescu are cuvinte de laudă pentru tînărul diplomat întocmitor al Cărții verzi românești: „M-am consultat cu funcționarii Ministerului de Externe, printre cari sunt cîțiva foarte pricepuși, și am căutat mijlocul cel mai potrivit ca din peste una mie de acte să putem alcătui o expunere așa de clară în ceea ce privește acțiunea guvernului, incit și cei ce ar dori să ne atace, ca onor. domnul Brătianu, și cei ce ar vrea să ne susțină, să-și scoată de acolo armele necesare. Trebuie să recunosc, cu această ocasiune, că unul din cei mai inteligenți colaboratori ai mei a fost directorul politic din minister, domnul Ioan Filitti și cred că unui bătrîn ca mine îi va fi îngăduit să laude înaintea dumneavoastră pe un funcționar tînăr cu care a lucrat împreună. Domnul Filitti, cu o muncă neobosită, a așezat, a coordonat, a îngrijit tiparul...” (discurs rostit în Senat la 4 decembrie 1913 și publicat sub titlul *Aciunea diplomatică a României în cursul evenimentelor balcanice*, București, 1913, p. 24–25).

Prețuirea și increderea de o parte, admirația nezdruncinată de alta au lăcut posibilă o bună și fructuoasă colaborare între omul politic și de cultură aflat la apogeul carierei și emulul său. Entuziasmul lui I. C. Filitti pentru rafinamentul diplomatic al leaderului conservator e pus în balanță cu inimicizia nedisimulată față de Take Ionescu, în care refuză să vadă altceva decit un politician în goană după șefia partidului conservator.

Incisiv și lapidar, I. C. Filitti judecă oamenii și lucrurile din perspectiva conservatoare a aderenților lui Titu Maiorescu și P. P. Carp, cu acel sentiment al omului de veche stirpe care socotea că boieria își conferă mai multe datorii decit drepturi.

8 mai 1913

Mă hotărăsc să incep a scrie un jurnal. Mă gîndesc de mult să iau așa hotărire, dar o tot amînam, zicindu-mi fiecare dată că nu participăm la evenimente a căror însemnatate să impună notarea lor. Mi-am dat seama însă că împrejurării cari par mici atunci cînd se produc, se măresc cu cît se îndepărtează în trecut și că o mărturie cît de mărunță poate

odată să-și aibă folos neprețuit. Am greșit mai ales că n-am însemnat cele ce am lăsat și cele ce am auzit lăudă parte, într-o cîrtvă, la tranșarea diferendului română bulgar. Voi căuta să-mi fixez amintirile pe cît mai exact cu puțință.

Incep dar în această zi de 8 mai 1913¹, cînd împlinesc 34 de ani. Sunt în dreptă a primii cu mulțumire spre trecutul * meu și dacă pot zice că mi-am făcut pînă aici datoria, trebuie să adaug că soarta mi-a suris. Amintirile trecutului le voi nota pe măsură ce-mi vor veni în minte, fără ordine dar, căci incep prea tîrziu pentru aşa ceva. De altfel aşa amintiri poate nu vor avea niciodată interes decât pentru urmășii mei, afară dacă îmi va fi dat să contribui și eu într-o cîrtvă la propășirea acestei țări. Dar viitorul e în mâinile lui Dumnezeu. Nu sunt vremurile sub om, ci bietul om sub vremi.

15 mai 1913

Tinărcă încă, preocupăția de viitor cătă să predomină. Ajuns destul de sus pentru vîrstă mea, cătă să mă gîndesc la zilele ce vor veni. Perspectiva că un guvern liberal venind la cîrmă m-ar depărta din funcțiile mele de director politic în administrația centrală a Ministerului de externe, mă umple de îngrijorare. Perspectiva de a petrece ani îndelungăți în străinătate într-o așteptarea rîndului de a trece în capul unei legații, mi-e cu deosebire neplăcută. Nici eu, nici soția mea nu suntem plămădiți pentru o viață reprezentativă. Cunoștințele noi și mai ales întreținerea acestor cunoștințe ne apare ca o sfîrșitare ce preferim a evita. Puțini sociabili cînd e vorba de relații cu oameni pe care nu-i cunoaștem de cînd lumea, preferim cercul rudelor și prietenilor din țară. De altfel rolul diplomatului român — mai ales cînd nu e șef de misiune — e extrem de redus. Politica externă a României se face exclusiv la centru. Ar fi dar încă atîții ani de inacțiune, de activitate redusă la ocupații de diletant. Ar mai fi și ani de cheltuieli nefolosite, chiar păgubitoare cînd trebuie să veghezi la soarta copiilor. Politica internă, în fine, mă atrage. Iată dar motive pentru a dori ieșirea dintr-o carieră nepotrivită fiziei mele. Dar o retragere înainte de a fi ajuns la capul carierei căreia ai sacrificat ani ai vieței pe care i-ați fi întrebuințat altfel dacă de la început te îndreptai într-o direcție, iarăși e greu de hotărît. În acest sens m-am hotărît azi, după multă sovîială, a vorbi D-lui Titu Maiorescu, prim ministru și ministru de externe, de a căruia deosebită bunăvoie înțelegere cu statele balcanice, mai ales cu Grecia și cu Sîrbia. O slabire a acestora în folosul Bulgariei nu poate fi decît în dauna statului român și mă simt înainte de orice cetățean al acestui stat. Tendențele dușmănoase față de greci, mai ales ale aromânilor refugiați în regatul român, vin în contra acștiei politici de împăciuire preconizată de regele Greciei (raport în arhiva Ministerului de Externe al lui A. G. Florescu, puține zile înainte ca acesta să-și părăsească postul de la Atenea, aprilie 1913) și de primul ministru Venizelos. Fișești, cele mai bune intenții ale sferelor conduceătoare nu găsesc totdeauna unelele necesare în organele administrative inferioare, nici la greci dar nici la noi. După certele de moarte ce s-au urmat între greci și aromâni în Turcia, e firesc să fie urme de ură și răzbunări. Aromâni trebuie să înțeleagă însă că nu putem schimba faptul că ei vor deveni de aici înainte supuși sîrbi, bulgari sau greci, cu excepția celor ce vor avea norocul de a fi incorporate în Albania. România nu va putea să fie de-a pururea în relații încordate cu guvernele de la Atenea, Sofia și Belgrad din cauza măsurilor ce aceste guverne vor găsi de cuvință a lui în privința supușilor lor de limbă aromână. Deal mintrelelea asemenea imixtiuni în afacerile altui stat nici nu pot fi admise, precum nu le-am admite la noi. Autonomia școlii și bisericii a fost concediată de Bulgaria; va fi probabil și de Grecia și de Sîrbia, dar în limitele firești ale drepturilor suverane ale fiecăruia stat asupra supușilor săi. Mai zilele trăcute un grec a vrut să dea la București un concert cu arii grecești. Macedonenii români au reușit, ajutați pe ascuns de poliție, să împiedice concertul. Este evident un act de intoleranță nedemnă de un popor civilizat și care poate da naștere la acte similare din partea grecilor fără ca protestările noastre să mai poată fi intemeiate. Un aromân se plinge într-o petiție că un șef de bandă grec se plimbă neturburat de autoritățile grecești pe ulițele Grebenei. O protestare a noastră contra acestui fapt ne-ar putea atrage un răspuns neplăcut din partea guvernului din Atenea. Într-adevăr, în ziarul „Adevărul” s-a publicat prin martie—aprilie 1913 un articol de V. Diamandi, directorul școalăi comerciale române din Ianina, aducindu-se laude unui șef de bandă aromân care

* Trist a recită aceasta la 1918! (n. aut.)

urmărișe mai cu seamă pe șeful de bandă grec în chestiune. Intoleranță de o parte și de alta, răzbunare aici, răzbunare dincolo, măcel și jaf din partea aromânilor, măcel și jaf din partea grecilor. O asemenea stare de învăđire trebuie să inceteze. Firește trebuie timp pentru ca intențiile păturilor conducătoare să găsească ecou în organele inferioare. Dar organele noastre inferioare susțin pe aromâni intransigenți, adunați prin cafenelele Bucureștilor. Cei dinti, acești aromâni, cari sunt retribiți de statul român pentru funcțiile ce ocupă sau ocupau în școlile și bisericile române din Turcia, sunt elemente ce ar trebui să se pătrundă: 1. Că este un fapt de neflătură că devin cetățeni ai statelor balcanice; 2. Că interesul ce România le poartă nu poate merge pînă la o învăđire cu statele balcanice și pînă la o călcare a respectului ce fiecare stat datorește celorlalte state cu privire la modul cum își înțelege cîrmuirea lăuntrică față de supușii săi. Din nenorocire și oamenii noștri politici nu par a înțelege aceste adevăruri sau cel puțin par a le perde din vedere spre a nu vedea decît meschine interese de clientelă personală și de usoară popularitate. Din acest punct de vedere Ministerul de Externe nu întîmpină decît greutăți din acțiunea lăturănică mai ales a ministrului de interne Take Ionescu, pentru care chestiunea macedoneană a fost, ca și pentru răposatul general Lahovary, un piedestal al popularității lor. Un aromân, Balamotti, petiționează zilele acestea anexind o serisoare primită de acasă după care, zice el, rezultă că aromâni sunt prigoniți de greci. Din scrisoarea anexată rezultă doar că stenomia (poliția) grecească intrase în casele familiei lui. Cred că și la noi jandarmii rurali spre pildă stîrnesc plingerile locuitorilor. Si cerea Balamotti — institutor retribuit de statul român, în comuna Băișoa, dar șezător și el acum la București — să se interveie la Atena. Ba amenință chiar că de nu se va ține seama de petiția lui, se va răzbuna singur asupra grecilor din București. Iată capitala regatului român transformată în Codrul Vlăsiei, în care fiecare judecă după codul Talionului! Si n-ar fi de mirare ca poliția takistă să ocrotească asemenea procedări în numele simîmîntelor naționaliste care trebuie să ne mine! Cine ar cugeta altfel, e un trădător de neam, mai ales cînd imprejurarea a vrut ca numele său — pe care nu l-a transformat după vreun nume de localitate adăugîndu-i un apendice în *escu* sau *eanu* — trădează o origine grecească de care altfel poate că invinuitul socotește că n-are a roși!

În altă ordine de idei notez acum un adevăr pe care îmi parc cu deosebire rău că nu l-am notat la timpul lui. Lucram de aproape cu Titu Maiorescu la București pe cînd Take Ionescu se afla la Londra în chestia conflictului nostru cu Bulgaria³. Pot afirma pe baza telegramelor ce am avut sub ochi și a celor ce mi-a spus chiar Maiorescu — contra a cîea ce a declarat mai apoi în Parlament, silit fiind de necesitățile *colaborării* — că acțiunea lui Take Ionescu la Londra a fost foarte slabă. Impresia lui Maiorescu a fost atunci că prezența lui Take Ionescu strica negociațiunilor și de aceia a cerut Maiorescu Regelui autorizația de a telegrafia lui Ionescu să se întoarcă în țară *sub pretextul* că prezența lui aci ar fi necesară. Au trebuit două asemenea telegrame pentru ca Ionescu să se hotărască a se întoarcere. Greșeala a consistat în acia că de unde instrucțiunile date lui Mișu, numit ministru la Londra și scrise de mină mea, propuneau mai multe hotare din care Turtucaia — Balcic sau Sîlistra — Balcic (dacă nu mă înșel) era *minimul*, negociațiunile de la Londra între Take Ionescu și Daneff (Mișu era pus după ușă) au urmat imediat asupra *minimului*. În nici un fel de tîrguală nu se procedează astfel. Se vede că Take Ionescu a fost stăpinit de ideile pe care le-a dezvoltat apoi în Parlament: 1. Că era convins de dorința puterilor de a avea pace; 2. Că Bulgaria nu va ceda; 3. Că el însuși nu vedea nevoie încorporării de pămînt și de locuitori străini. Numai această atitudine slabă ce Take a avut încă de la început explică mirarea lui Daneff cînd mai apoi România a cerut Turtucaia — Balcic. De fapt instrucțiunile ceruseră de la început mai mult chiar, dar se vede că Take Ionescu trecuse repede peste ele ca peste o fantezie irealizabilă. Nu-și dăduse seama de dibăcia lui Daneff, care a putut băga de seamă pe dată că România nu pune mare preț pe revendicările ei teritoriale. De acia a trebuit Maiorescu să explice cererea liniei Turtucaia — Balcic ca o cerere mai mare a României provocată de telegrama bulgară propunând încheierea cu România a unei „convention des plus larges”*. Oricare ar fi fost convingerile lui Take Ionescu în privința relațiilor prezente și viitoare ce trebuie să avem cu Bulgaria — teoria sa pacifică dezvoltată în Parlament firește se poate susține — rămine că procedarea a fost greșită căci timp de a face concesiuni este totdeauna, era inutil de a le face la început sau măcar a lăsa pe Daneff să ghicească intențiile României. Atitudinea războinică a lui P. Carp chiar de nu ducea la război — și cred că guvernul român n-ar fi putut provoca aşa ceva contra voinței unanime a Puterilor — ar fi servit mai bine interesele morale ale României și ar fi dus, poate, și la un rezultat material mai bun. Dar

* Aceasta n-a însemnat niciodată propunere de colaborare cu Bulgaria împotriva Turciei. Afirmită aceasta categoric acum (2 sept. 1913) din cauza interviewului lui Take în care afirmă altfel. Dacă Take a făcut asemenea propunere bulgarilor, a făcut-o din inițiativa lui și nu cu asentimentul guvernului (n. aut.)

Take Ionescu a fost în această imprejurare un *homo regius*, ale căruia principii — vroiu să le cred pornite din adâncă convingere — corespundeau cu ale Bătrinului suveran și... P. Carp s-a dus la Țibănești⁴. Intransigență de formă adăogată la cea de fond a acestui bărbat de stat care va rămine o curată și strălucitoare stea pe cerul nostru politic, a adus — păcat — frâmintările interne care au paralizat tot timpul acțiunea externă fără a fi izbutit nici măcar să purifice atmosfera greoaie și descurajatoare, spectacolul urios al meschinului nostru politicianism, asupra căruia va rămine însă pecetea „fierului roșu”.

Joi 20 iunie stil vechi 1913

Azi dimineață, în urma telegramelor sosite de la ministrul noștri de la Sofia, Belgrad și Atena arătând că starea efectivă de război există, provocată de bulgari, fără declarație prealabilă de război, Dr. Titu Maiorescu, prim ministru și ministru de externe, a trimis M.S. Regelui un raport în care exprima părerea că se impune imediata mobilizare a armatei române. Primind raportul D-lui Maiorescu, regele a convocat Consiliul pentru ora 11 1/2. Am văzut pe Dr. Maiorescu înainte de a merge la Palat. L-am întrebat ce este adevarat în zvonurile ziarelor takiste („Adevărul”) de aseară cum că ministrul conservator ar fi fiind contra mobilizării imediate, iar cei takisti pentru. Mi-a răspuns că lucrul este tocmai invers; căci Dr. Take Ionescu î-a adresat o scrisoare de scuze pentru aceste zvonuri ale ziarelor; că este în Consiliul de ministri un ministru fricos care nu îndrăznește să ia răspunderea evenimentelor și dorește guvern național, adică participarea partidului liberal. Adică tocmai lașitatea takistă crede necesară colaborarea lui Brătianu, pe cind dimpotrivă conservatorii sunt gata să lase răspunderea evenimentelor și a merge mai departe. Aceasta este adevarul pe care îți să-l fixez îndată. În momentul cind scriu (ora 6 seara) se așteaptă rezultatul nouului Consiliu întrunit la Palat. Să sperăm că lașitatea lui Take Ionescu și legăturile ce a contractat cu Brătianu de cind eu afacerea tramvaielor⁵, nu vor impune partidului conservator o zadarnică umilire. Liberalii se gindesc la guvern național („Viitorul” cu data de 21 iunie). Răspuns drastic lui Take Ionescu de Mille („Adevărul”, 21 iunie, articol de fond). Am văzut pe domnul Maiorescu la 8 seara. Mobilizarea e decretată. Nu e vorba de guvern național. Publicul entuziasmat.

Joi 27 iunie 1913, ora 2 p.m.

Mă întorc de la minister unde am cifrat telegramă la Sofia prin care ministrul nostru de acolo este însărcinat să informeze guvernul bulgar că s-a dat ordine trupelor române să intre în Bulgaria. După aceasta Ghica va pleca din Sofia. Telegrama e semnată Maiorescu, spre cinstea acestui bărbat care a știut: 1. să temporizeze cât timp situația internațională nu cra favorabilitate unei acțiuni militare a guvernului român; 2. să intre energetic în acțiune îndată ce imprejurările ni s-au arătat favorabile; 3. să dejoace intențiile de guvern național ale lui Take Ionescu. Ziarul „La Roumanie”, oficios takist, arată în no. cu data de 28 iunie că Take Ionescu e cel ce a pus înainte ideia guvernului național. Luăm act. Nu-i face cinste. Colaborarea se făcuse în vederea complicațiilor externe. Dacă ca nu poate slui în momentul acestor complicații, de ce s-ar fi făcut? Mai dovedește Take Ionescu tăria sufletului său în ceasul grelelor răspunderi. Mai dovedește că ține la partidul conservator și căruia șefie o urmărește. Șefia pentru vremuri liniștite de joscnice intrigă electorale! Mai dovedește că colaborarea cu Take Ionescu înseamnă în ochii acestuia colaborarea cu liberalii înfrâți de cind cu afacerea tramvaiului. Dovedește, firește, înălțime de suflet și adâncime de convingeri, politică de principii!! Simț de demnitate și ambiție nobilă!! După mărturisirea din „Roumanie”, nu lui Take se vor cuneni lauri evenimentelor ce vor urma. Acest om însă, care a fugit de răspundere și care a trebuit să ia asupră-și o parte din ea în urma energiei conservatorilor și a lui Maiorescu, va fi același totuși care, cind totul se va fi sfîrșit spre cinste României, își va atrăbu partea leului din lauri și va duce o campanie de reclamă menită să asigure tot gloria meschină pe care o urmărește de șefie fără ideal! Dar șefia cu orice preț. Omul care în alte rânduri fiind în guvern declară că nu înțelege să guverneze cu opozitia, are acum drept unică țintă să-i vie ziau șefie din mila liberalilor și anii de guvernare iarăși din mila liberalilor și în placul acestora. La ce se reduce ambiția lui Take, îl privește. Ambiția partidului conservator nu se măsoară însă cu cotul și meritul rămine guvernului Maiorescu că n-a îngăduit terfelirea de către venetic a steagului conservator.

Ora 6 seara. Am văzut pe primul ministru și pe șeful Marelui Stat Major (g-al Averescu). Dacă lucrurile se desfășoară normal, trecerea Dunării începe la 1 iulie. Mobilizarea a fost semnată de Rege tocmai acum o săptămână! Repeziunea cu care s-a făcut, numărul copleșitor al oamenilor ce au răspuns la apel (număr ce trece cu mult peste putința de înarmare), entuziasmul mobilizaților din toate clasele sociale au stîrnit admirarea întregiei Europe. Zgomotul ce se făcuse în jurul armatei bulgare s-a dovedit a fi fost cu totul neîntemeiat. Armata bulgară a datorat victoriile sale în primul rînd putregaiului turcesc. Cind a dat de armata sirbească, bine pregătită, a suferit cele mai grele infringeri. Azi bulgarii, și în special Daneff⁶

care, amețit de triumf, pierduse simțul realității, este rechemat la o tristă evidență. Intrarea noastră în acțiune se impune totuși pentru că nu poți demobiliza sutele de mii de oameni porniți spre acțiune cu atâtă entuziasm. Linia Turtucaia — Dobrici — Balcic o vom avea, dar ceia ce importă este de a fi constatat ce vigoare există în poporul românesc și de a fi dovedit celor ce se vor fi îndoite că România trăibuje ascultată pentru că amenințările ei nu sunt cuvinte goale cum a crezut Daneff spre nenorocirea lui și a țării lui. *Quos vult perdere Jupiter dementat.*

Notă veselă. Tineri *chic*: Ioan și N. (Toțoi) Lahovari, Gr. Bălăcianu, Ioan C. Manu, Rosetti Bălănescu, cred că și Radu Văcărescu și alții *ei uședem farinæ au trîmbițat urbi et orbi* înscrierea lor și au și îmbrăcati cei mai mulți uniforma militară. Fenomen însă curios, serviciul acestor coconasi de modă continuă să se face pe Calea Victoriei și în jurul lui Capșa. Fiecare și-a găsit adăpostul în vreun stat major oarecare așa că este sigur de a gusta în viitor roadele glorioase ale patrioticului său gest! Si apoi cine va ajunge la înălțimea „legitimei” lor mindrii! Vor povesti, ca răposatul colonel Vasile Obedeanu, cum „și-au lăsat oasele” pe cîmpurile Bulgariei.

Miercuri 3/16 iulie 1913

Aseară ziarele făceau mare caz în jurul novei note pe care d-nii Take Ionescu și Maiorescu o pregăteau către Puteri * spre a fixa punctul de vedere al României. Adevărul este că de alătării Dl. Maiorescu mă însărcinase cu redactarea acelei note⁷, pe care tot alătării după prinț... **

Azi 3/16 iulie, ora 12, a fost deschiderea Parlamentului. Deputații, senatorii și miniștrii erau deja așezati la locurile lor cînd primul ministru scoară treptele de la tron spre banca ministerială. Parlamentarii îl primesc cu lungi aplauze iar primul ministru stătu cîteva momente în picioare la capul băncii ministeriale, pe cînd toți colegii săi, *y compris* șeful de partid Take Ionescu sedeau jos. Apoi primul ministru trecu la tribuna de unde citi cu glas mișcat și în mijlocul aplauzelor îndreptate către dînsul mesagiu împunător deși frazeologia lipsea.

Acum 35 de ani, la războiul independenței, a luat parte și tatăl meu care aflindu-se de serviciu pe lîngă Domnitor în zioa intrării triunfale în Plevna trimise mamei mele următoarea telegramă: „Plevna a fost luată. Take Warthiadi (viitorul general, nepot de soră al tatălui meu) distins între toți. Eu din fericire pe lîngă prea înălțatul nostru domnitor; copiii noștri vor putea fi mindri de această glorie a tatălui lor”.

Azi au pornit la război, din neamul meu: doi frați, căpitanii de cavalerie Barbu și Alexandru; trei veri buni: Frații Gheorghe (maior de artilerie), Ion și Constantin Filitti (aceștia din rezervă) și nepotul meu de frate Constantin Nicolae Filitti, care tocmai își făcea serviciul militar după ce mintuise studiile liceale, în vîrstă de 18 ani.

Martie 9/22 iulie 1913

Dimineața Maiorescu a convocat pe amicul meu Pisoski (ministrul plenipotențiar, agent diplomatic la Cairo, aflător în aceste împrejurări la București) și pe mine și ne-a dictat telegrama de trimis la Belgrad și la Atena cu privire la părerea României că negociațiile de pace trebuie să se urmeze la București și nu la Niș, deoarece la Niș, departe de orice contact cu părerile marilor puteri, bănuiala acestora s-ar putea deștepta și ar putea provoca intervenția lor energetică. Dimpotrivă, la București reprezentanții marilor puteri ar fi în curenț cu negociațiile, și-ar putea da oficios părerea și astfel lucrările n-ar fi zădănicite. După amiază, pe cînd Pisoski și eu cifram această telegramă, ministrul Italiei la București, baron Fasciotti, a predat lui Maiorescu o telegramă a Legației Italiei de la Sofia în care regele Ferdinand al Bulgariei⁸ cerea ca România să intervie la Belgrad și Atena pentru încheierea păcei cel mai tîrziu la 2-a zi dimineață. Pisoski a văzut în această telegramă „un cri de detresse” al regelui Ferdinand. Eu nu m-am emoționat așa mult și m-am arătat mai neîncrezător deoarece perfidia bulgară mă făcuse sceptic. Mi-am adus aminte de fabula „Au loup!” Maiorescu s-a dus la rege cu această telegramă și apoi a trimis să mă cheme. M-am dus la el cu Pisoski. Am cifrat pînă seara la 9, telegramă la Belgrad și Atena cerind, în urma intervenției regelui Ferdinand, să se încheie armistițiul provizoriu la Niș.

10/23 iulie 1913

Grecia a primit și ea ca negociațiile de pace să se urmeze la București. Cere ca și armistițiul să se încheie tot la București. România e arbitrul păcei în Balcani. Carol I nu poate dori o mai strălucită încheiere a domniei sale, iar guvernul Maiorescu și deci partidul conservator și-au înscris o pagină de aur în istoria țării. Literat, filosof, profesor, Maiorescu,

* Pare-se că în *Memorii* Maiorescu zice altfel. Vide! (n. aut.)

** Spațiu alb lăsat de autor (n. ed.)

pus fără pregătire specială în fruntea Departamentului de externe în imprejurări atât de grele, s-a dovedit diplomat deplin. Singele său rece, dibăcia sa în relațiile sociale au dus la acest rezultat care-l cînștește pe el, mîndrește partidul conservator și înalță țara.

Duminică 4 august stil vechi 1913

Notez impresiuni și amintiri despre conferința păcei la care am luat parte în calitate de secretar. Funcțiunile de secretar al conferinței au fost foarte căutate și, ca totdeauna, acei ce nu le-au obținut au căutat să se mîngâie prin răutăți sau disprețuri la adresa celor care le-au obținut. Maiorescu zicindu-mi cîteva zile înainte de sosirea delegațiilor că mă va numi secretar al conferinței, mă întrebă în același timp pe care ministru plenipotențiar l-ar putea desemna spre a face funcția de șef al secretariatului, ca altă dată Radovitz la Congresul din Berlin. Recomandai îndată pe prietenul meu Al. Pisoski, care se afla în concediu la București. A doua zi Maiorescu îl chemă și-l numi. Cît timp fusese vorba ca și delegați ai partidului liberal să ia loc în delegația română – lucru ce nu s-a întîmplat din cauza refuzului lui I. I. C. Brătianu, care a reușit astfel să ție pînă la sfîrșit partidul liberal departe de marea operă ce cînștește partidul conservator – Maiorescu se gîndise să numească în secretariat și pe secretarul de delegație foarte deștept și harnic, de culoare politică liberal, Aurel Vassiliu. Odată cu delegații liberali n-a mai fost vorba nici de Vassiliu. Cumnatul meu Alexis Catașgi, care ar fi vrut mult să fie la onouri, dar de care ștui că nu va pune umărul la muncă, își arăta necazul cînd întrebînd pe nevastă-mea care va fi rolul meu la conferință, cînd afirmindu-i că singur Pisoski va asista la ședință și alte mici impunsături tot atît de demne.

Lucrările secretariului, la care am fost ajutat, de formă, de tînărul Nicolae Emil Lahovary, secretar de legație, burdus de carte încă nedospită, iar de fapt de Nic. G. Simionescu, iarăși secretar de legație, modest * dar muncitor. Cu memoria pentru Silistra îmi ciștin-gasem comandoria Coroanei; cu lucrările secretariatului conferinței am dobîndit crucea de comandor al Stelei la 34 de ani.

Jurnalele takiste („Adevărul”) afirmau mereu că numirea delegațiilor români se făcuse prin înțelegere între cei doi șefi ai partidelor colaborării, Maiorescu și Take Ionescu. Cum Marghiloman voise să ia parte și el, Take a desemnat la rîndu-i, despre partea democraților, pe Dissescu. De fapt însă, decretul regal pentru deplinele puteri precum și placasamente la masa verde a conferinței reduceau pe Take la rolul unui ministru al treilea la vechime. La prima ședință Take constata că o uimire, pe care o ascunse de altfel foarte bine, că locul în față lui Maiorescu era rezervat lui Marghiloman. El însuși, Take, se afla la dreapta lui Marghiloman, iar Dissescu la stînga.

În tot timpul conferințelor, singurul delegat român care a luat cuvîntul în ședință oficială a fost Maiorescu. În culise, rolul lui Take Ionescu a consistat mai ales în a pleda cauza bulgarilor. Era evident și o rațiune de stat în această atitudine, dorința desigur de a ne rezerva pentru viitor măcar neutralitatea bulgărească, atunci cînd privirile noastre s-ar îndrepta într-aiurea. Dar această vedere o aveau și ceilalți delegați cari socoteau însă că cel mai nimerit mijloc de a ține în viitor pe bulgari în respect era de a-i impiedica de a se întinde prea mult în dauna aliaților lor de mai dăunăzi. Mi-au făcut o rea impresie bulgarii vădind că pe de o parte nu înțelegeau importanța covîrșitoare asupra sacrificiilor prezente, a colaborării viitoare între statele balcanice pentru a eși de sub tutela jignitoare a Europei; iar pe de altă parte punindu-se fățu sub tutela acestei Europe și declarînd că de la ea așteaptă realizarea tendințelor lor de hegemonie. Priviți harta actualului de la San Stefano⁹, examinați ceea ce Bulgaria ar fi vrut să fie acum după războiul comun contra turcilor și veți vedea că sunt identice. O Bulgaria nemăsurat de mare față de sîrbii și de greci. Sîrbii și grecii, sîrbii mai adînc decît grecii, și-au dat seama de rolul precumpărător al României și i-au întins de aceia mină deschis, după cum dovedesc discursul lui Pasici la prințul de la Externe la 27 iulie și discursul lui Venizelos la prințul de la primărie la 29 iulie. Mai ales sîrbii privesc viitorul alături de noi și în spre monarchia austro-ungară unde au ca și noi o irredenta.

Dintre bulgari evident figura cea mai frumoasă în delegație era generalul Fitcheff. Soldat curajos și franc, știind însă că *lorsque la note este présentée il faut la payer*, după cum singur a spus, fiind și eu prezent. Mi-a spus că după Lule Burgas sfătuise guvernul din Sofia să primească pacea pe care o oferea Kiamil pașa. Alt delegat bulgar, colonelul Stancioff, fost atașat militar bulgar la București și știind foarte bine românește, nu mi-a ascuns că Bulgaria conta pe Austria împotriva Sîrbiei. Mi-a zis că păcat a fost că strălucita armată bulgară n-a putut lucra paralel cu acțiunea diplomatică a unui Take Ionescu bulgar! Ca notă hazlie notez că

* *Quantum mutatus ab illo!* 1918 (n. aut.)

bulgariza pe Brătieni (Brat Ivan) iar în Vintilă Brătianu cel posomorit, pismaș, răzbunător, încăpăținat, recunoștea singele bulgar, fiindcă întocmai ca și bulgarii umblă de preferință prin mijlocul drumului cu capul îndesat între umeri!

Profesorul Iorga mi-a telefonat că volea să vază pe Venizelos. Având autorizația acestuia m-am prezintat la el dimineața cu Iorga. Mi-a părut rău că n-am urmat planul ce-mi croiseam de a prezinta pe Iorga și de a mă retrage. Curiozitatea m-a făcut să stau și am plătit-o cu rușinea. Nu m-aș fi așteptat la atâtă lipsă de tact și la atâtă superfetație a eului nestăpinită din partea unui om atât de cult. I-a spus lui Venizelos că regele Carol s-a bucurat dar să și mirat cînd a aflat de victoriile grecesti! I-a spus că el, Iorga, vrea să fie Venizelos al României și i-a cerut rețeta. Venizelos a răspuns că fostul rege George, deși nu-l iubea fiindcă îndepărtase pe fiu-său din armată, îi dăduse totuși un concurs leal și sincer dar că el, Venizelos, se bîzuise totdeauna pe popor pe care l-a cîștigat spunindu-i numai adevărul. Iorga a replicat că și el e popular, că a avut elev pe prințul Carol, viitor rege, că are deci speranțe, dară că totuși ar dori să știe cum a ajuns Venizelos să învingă partidele politice care în Grecia ca și la noi n-aveau rădăcini în popor, dar la noi tot reușesc încă să învingă. Venizelos l-a invitat pe Iorga să viziteze satele grecesti și să întrebe spre a lumina pe locuitori de ce votarea ză cu Venizelos. Esind de acolo mi-am pus și eu încă odată întrebarea pe care ati și-au pus-o la noi asupra cauzelor succesului lui Venizelos, atiția dorind să se ivească și la noi unul. Cred însă că pentru a rezolvi această problemă trebuie puse față în față starea Greciei înainte de Venizelos și starea României. S-ar vedea că la noi oricare ar fi partidul la putere, toți plătesc impozitele, pe cînd în Grecia, înainte de Venizelos, cînd Teotoki, spre pildă, era la cîrmă, teotokistii erau scuțiți de dări.

Cu generalul Vukotici, președinte al Consiliului și prim delegat al Muntenegrului, am fost la vara mea Elena Văcărescu, poeta, care de ani se află în corespondență cu literatul rege Nicola¹⁰. Vorbind italienește, Vukotici se transforma cu totul. Vorbea simpatic și cu căldură. Acel bărbat înalt de 2 metri și lat de unul, cînd eșea din tacerea la care-l reducea necunoașterea lui îndestulătoare a limbii franceze, se transfigura cînd intra în domeniul unei limbi ce-i era familiară. Mi-a povestit o frumoasă istorie despre strămoșul său Vukot, contum-ioran al primului Niegoș, pe la 1700, cînd în ajunul Crăciunului au măcelărit pe toți turcii din Muntenegru. Spunea cu mindrie că mica lui patric nu plătise niciodată tribut.

Delegații greci propuseră un articol de tratat prin care bulgarii ar fi renunțat la orice pretenții asupra Greciei și a tuturor insulelor din Marea Egee. Delegații bulgari n-au primit decit alineatul relativ la Creta, care a și trecut în tratat, iar delegatul Radeff a însoțit această primire de o scurtă cuvîntare care se găsește în protocoale dar nu se înțelege bine decit completată prin ceia ce mi-a spus Radeff după ședință: că a vrut să facă aluzie la timpul cînd Venizelos trimisese emisar la Radeff să-l invite să vie și el să agite în Creta! Acest Radeff de altfel, jurnalist și comitagu, autorul, zice-se, al unor articole de gazetă injuriioase pentru România și regele Carol, era gură și pana cele mai elocente ale delegației bulgărești. Grecii aveau pe juristul Politis, cu care am avut lungi și interesante con vorbiri ca unul ce am trecut prin aceleasi școli ale Parisului ca și el.

Chestia revizuirei de către Puteri a tratatului a căzut în apă. Este ultimul eșec al diplomației austriece ca și al Europei în genere, care s-au arătat atît de neputincioase cu priejul crizei balcanice. România a avut tot concursul Germaniei. Știu de la Maiorescu că intrarea în acțiune a României s-a făcut cu concursul moral al Germaniei. Din notițele zilnice ale lui Maiorescu se va vedea cred că o acțiune din partea noastră în toamnă ar fi fost o temeritate. Am fi avut în potriva noastră: 1. Opinia publică generală favorabilă creștinilor; 2. Pe aliații balcanici legați prin pactele lor — mi-au mărturisit-o sărbii; 3. Pe Rusia și pe Austria. Poate ni s-ar fi întimplat nouă ce s-a întimplat Bulgariei. Cînd însă a început războiul între foștii aliați, odiosul a rămas de altă parte.

Granița rectificată, echilibrul balcanic stabilit sub egida noastră și în folosul nostru, pacea restabilită fără Europa și în opt zile numai — iată rezultatul tactului diplomatic al lui Maiorescu, servit de imprejurări întru atît întru cit conflictul între foștii aliați pe care-l prevăzuse — trenul pe care-l aștepta — a izbucnit mai iute decit se putea crede.

Rolul lui Take Ionescu, după cum mi-a spus Maiorescu, a constat în aceia că colaborarea a permis guvernului conservator să fie la cîrmă în aşa imprejurări și să înscrie deci o astfel de pagină în istoria țării. Si cînd mă gîndesc că conservatorul (?) Take voia cu orice preț colaborarea liberalilor; se gîndise să înălțure pe Maiorescu din președinție pentru a chema pe generalul Culcer, pe Kalinderu sau chiar pe generalul în retragere Zossima !! Precum dibăcia lui Maiorescu a reușit să zădă-nicească toate aceste combinații, tot astfel dacă bătrînul va mai putea continua și nu va preferi rolul lui Cincinatus, figura lui Take Ionescu va păli din ce în ce și publicul se va lumina în fine asupra acestui mare bluff politic care chiar în momentele cele mai solemnne tot de chestiuni meschine de partid și de popularitate s-a arătat

preocupat. Rolul secundar ce l-a avut în conferință căută să-l lustruiască prin interviewuri. Pare a se intrevedea la el o dorință de a place Austriei prin bulgarofilism. Ar fi încă un tremplin spre șefia necurmat visată.

Plină de învățămînt viața lui Maiorescu¹¹. Profesor, lovit în plinea sa de guverne adverse și silit a-și căuta agonisită nouă în avocatură; în politică, totdeauna pe al doilea plan, după șeful grupării sale; partizanii personali, nu; camarilă, nu; sub acuzație în timpul războiului independentei; mai mult în opoziție decit la guvern; gîndindu-se acum săse ani să-și îspravească zilele în străinătate; imprejurările îl ridică deodată la înălțimi pe care alții în zadar le-au visat o viață întreagă. Cum singur mi-o spune: „Cu cît fugi mai mult după ceva, cu atât ești mai departe de a-l avea”.

Mie mi-a incredințat Maiorescu în ziua de 30 iulie protocolul secret pe care l-am copiat în 4 exemplare și prin care România, Sirbia, Montenegro și Grecia își garantau mutual rezultatele tratatului de la București plină la ratificarea lor de către sobrană bulgărească. Am umblat pe la delegații care aveau să semneze acest act (pentru România Maiorescu, Take, Marghiloman și Dissescu) iar exemplarul României l-am remis lui Maiorescu care mi-a zis că-l va da în păstrare regelui. „C'est donc vous l'homme de confiance”, mi-a zis Politis cu acest prilej. Si sunt într-adevăr fericit de a mă fi bucurat de increderea lui Maiorescu. Multe am învățat de la el în arta de a umbla cu lumea. De mi-ar da Dumnezeu răbdarea și calmul lui pentru a le pune în aplicare!

Semmering, duminică 1/14 septembrie 1913

Chestia acțiunei noastre diplomatice în timpul crizei balcanice dă și va da prilej la multe discuții. Am văzut-o încă odată din conversațiile mele aci cu Niculae Filipescu, pe cind ne aflam dimineață în costumul lui Adam, la cura de aer. Toată lumea însă e de acord să laude acțiunea externă a lui Maiorescu *de la mobilizare încoace*. Filipescu mi-a mărturisit că dacă avea să aleagă cui să încredințeze conducerea dezbatelor conferinței de la București, lui Carp sau lui Maiorescu, ar fi preferat pe acesta.

Notez că mobilizarea s-a decretat dimineață, în urma raportului către rege al lui Maiorescu și *înainte* de manifestațiile de stradă care s-au produs pe la amiază, cind începuse deja să circule zvonul că s-a ordonat mobilizarea. Regele și Maiorescu s-au hotărît la mobilizare după ce au primit: 1. De la legația noastră din Atena și Belgrad stirea că Grecia și Sirbia se consideră în stare de război cu Bulgaria; 2. De la Berlin *carte blanche*. Ambele aceste comunicări determinante au sosit în ajunul mobilizării. Attitudinea aceasta a Berlinului explică pentru ce împăratul Wilhelm II a fost singurul suveran căruia regele Carol i-a telegrafiat el cel dintii pentru a-i mulțumi.

Încă ceva: din cîte mi-a spus Maiorescu, în momentul mobilizării, regele Carol a spus reprezentantului Austriei, Furstenberg: Austria voiește o Bulgarie mare și o Sirbie mică. Aceasta nu ne convine. Drumurile noastre se despărțesc dar aici. Aceste vorbe comunicate la Viena au produs acolo mare vîlvă. Un emisar secret a fost trimis la Maiorescu și în urma con vorbirilor ce au avut loc, împăratul Austriei a invitat pe regele bulgarilor să treacă prin furcile caudine ale României.

Toată atitudinea atit de ciudată a Bulgariei față de noi se explică prin aceia că bulgarii erau convinși pînă în ultimul moment că nu vom intra în acțiune pentru că Austria ne va împiedica. Părăsită însă de Germania, Austria a fost silită să ne lase mină liberă.

În altă ordine de idei, pînă în ajunul de a apărca la „Monitor” numirea lui Derussi, ginerele lui Dissescu, la Sofia, tăkitii tremurau ca nu cumva să fiu numit eu. Maiorescu ar fi voit să numească pe altul la Sofia, neavînd părere mare de Derussi. Pisoski refuzînd, să mă numească pe mine ar fi fost a sări peste prea mulți și a face deci prea mare indignare a lui Derussi și a tăkitilor colaboratori în guvern.

N O T E

¹ Fragmente din acest prim caiet am publicat în colaborare cu Florin Constantiniu în „Manuscriptum”, XIX, nr. 2 din 1988 sub titlul *Jurnal I. C. Filitti. Un admirator al lui Titu Maiorescu*. Date biografice despre viața și activitatea lui I. C. Filitti se află în studiul introductiv de la ediția de *Opere alese* ce am dat în 1985.

² *Rôle diplomatique des phanariotes de 1700 à 1821*, Paris, 1901, XXVII + 231 p. Prefață de Sidney Vigneaux. Precizăm că mai întriu autorul nu-și va trece această lucrare în memorile de activitate (publicate în 1923, 1937 și 1939).

³ Pentru întreaga ampoare a evenimentelor vezi Ș. Rădulescu Zoner, *România și Tripla Alianță*, București, 1979, cap. *Războaiele balcanice, moment de cotitură în atitudinea diplomației românești față de Puterile Centrale* (p. 324–354). De asemenei, C. Kiriteescu, *Istoria războiului pentru întregirea României, 1916–1919*, București, 1989, cap. *Conflictele României cu vecinii săi* (p. 85–97).

⁴ Tibănești (Vaslui) era moșia lui P. P. Carp.⁵ În anul 1909 s-a votat de parlamentul liberal o lege pentru înființarea unei societăți comunale de tramvaie în București. În statutele autorităților comunale li se rezerva de către autorii liberali ai proiectului un rol minor în consiliul de administrație. Întrucât statutele erau în contradicție cu legea de constituire a Societății comunale de tramvaie, guvernul conservator P. P. Carp, îndeosebi Al. Marghiloman, ministru de interne, a urmărit să lovească în partidul liberal desființind societatea. Eforturile conservatorilor de a obține sprijinul regelui au eşuat, monarhul fiind inclinat spre un compromis între cele două partide, ducând în cele din urmă, în 1912, la căderea guvernului conservator condus de P. P. Carp.

⁶ Stoian Daneff, președintele Sobraniei bulgare.

⁷ Cf. discursul lui Titu Maiorescu din Senat mai sus citat.

⁸ Ferdinand de Saxa Coburg, rege apoi țar al Bulgariei din 1887 pînă în 1918.

⁹ Prin tratatul de la San Stefano din 3 martie 1878 s-a recunoscut autonomia Bulgariei și un teritoriu sporit care după congresul de la Berlin a fost redus considerabil. Aceste decizii aveau să se afle la originea războaielor balcanice.

¹⁰ Nicola (Nikita) Niegos, rege al Muntenegrului din 1910 pînă în 1918 cînd regatul său a fost incorporat Jugoslaviei.

¹¹ I. C. Filitti a mai evocat colaborarea cu primul ministrul conservator în articolele *Pacea de la București din 1913*, în „Adevărul” din 7 iulie 1932 și *Maiorescu la 1913*, în „Converzii literare”, nr. 2 din 1920.

www.dacoromanica.ro

VIAȚA ȘTIINȚIFICĂ

REPREZENTĂRI ESHATOLOGICE ÎN MENTAL, ARTĂ ȘI LITERATURĂ

Eshatologie [gr. eshaton = ultim, final]: invățatura despre realitățile ultime ale mîntuirii, adică despre instaurarea împărăției lui Dumnezeu sau viața veacului ce va să vină, ca încoronare a operei răscumpărătoare a lui Hristos – împăratul, care se manifestă la sfîrșitul istoriei, plin de slavă. Eshatologia nu se limitează la descrierea evenimentelor care însoțesc a doua venire a lui Hristos. Ea se referă la o nouă ordine de existență, la o stare ultimă de transformare, dincolo de istorie, stare care este obiectul rugăciunii și speranței creștine, dar care este deja prezentă aici și acum (Ion Bria, *Dicționar de teologie ortodoxă*, București, 1981, p. 157 *sub voce*).

Incepând cu *Săptămîna noastră luminată* din decembrie 1989 «cum a numit-o inspirat Ion Alexandru», mi se pare că trăim cu totii, într-un fel, în plină perioadă eshatologică. Se dorește și se încearcă instaurarea unei noi ordini existențiale. O ordine care s-ar vrea perfectă (deși cred că omului îi este dată doar perfectibilitatea. Perfectiunea însăși este o stare care transcende condiției umane), o nouă ordine care se plămădește sub ochii noștri aici și acum.

Pornind de la acest gînd am deschis la *Laboratorul de istorie a mentalităților* – din cadrul Institutului de Iстorie „Nicolae Iorga” un ciclu de dezbatere cu tema: *Reprezentări eshatologice în mental, artă și literatură*. În ședință din 16 martie 1990 Lucian Boia – de la Facultatea de istorie din București – a prezentat ultima sa carte *La fin du monde. Une histoire sans fin*, Éditions La Découverte, Paris, 1989, 257 p.

Tema sfîrșitului lumii apare cu prevalență în momentele de criză ale unei societăți. Se intilnește în toate perioadele de trecere de la o societate la alta începând cu sfîrșitul lumii antice și pînă în zilele noastre. Din secolul al XVIII-lea, al rationalismului, se renunță la milenarism, la apocalipsă și apare imaginea de sfîrșit a lumii prin ciocnirea cu o cometă (Halley era la modă) sau datorită altor catastrofe naturale cum ar fi cutremurele (tema Atlantidei era la modă și ea). Optimistul secol XVIII credea în perfecționarea tehnologiilor, a omului și a societății și punea în dificultate eshatologia sub aspectul ei pur religios. Tema în sine transgresează însă de pe planul teologiei spre alte sfere ale gîndirii, producîndu-se la sfîrșitul secolului al XIX-lea o laicizare a milenarismului.

Utopiile absorb o parte din atitudinile și speranțele acestuiuia. Filosofia socialismului utopic și a comunismului (la fel de utopic) propun soluții de ieșire din lumea acelei vremi. De pe la începutul secolului nostru se observă o diversificare tot mai mare a temei sfîrșitului de n-ar fi de amintit aici decît panica demografică, războiul atomic sau dereglerarea ecologică etc.

Dar orice sfîrșit este de fapt un început. În fața lui teama și speranța sunt îngemăname, sunt două aspecte ale aceleiași probleme.

Discuțiile – la care au participat Alexandru Duțu, Ion Pânzaru, Paul Michelson (S.U.A.), Illeana Căzan, Andrei Căpușan, Doina Graur, Constantin Mocanu – au abordat și alte aspecte ale acestei teme atât de generoase cum ar fi: atitudinea omului față de viață în funcție de raportarea lui la aspectul eshatologic, problema mesianismului, nevoia originară de angoasă a omului ca factor catalizator al psihozelor colective, permeabilitatea sau nepermeabilitatea altor fonduri cultural-mentale (ex. cel indian sau chino-japonez) la ideea eshatologică.

În următoarele ședințe ale laboratorului, în cadrul aceluiași ciclu vor fi abordate teme ca: *Istorie și profeție în artă țărilor române în prima jumătate a secolului al XVIII-lea* (Răzvan Theodorescu), *Timp și eshatologie în veacurile XVII–XVIII* (Daniel Barbu), *Mentalitatea românească și infernul* (Doina Graur), *Eshatologie în literatura orășenească franceză în secolul al XIII-lea* (R. St. Ciobanu) etc.

Iolanda Tighiliu

MĂRTURII ALE LUPTEI PENTRU LIBERTATE ȘI UNITATE NAȚIONALĂ LA 1848 PE BAZA UNEI INSCRIPTII INEDITE

Lupta poporului nostru pentru unitate, libertate și independentă în cursul istoriei sale, prin diferenții ei reprezentanți, este evidențiată de numeroase și bogate mărturii documentare care atestă din plin efortul considerabil, adesea pină la sacrificiu, în vederea realizării năzuințelor sale de veacuri de a trăi în libertate, de a-și păstra ființa sa statală. Asemenea mărturii nu contenesc să iasă și astăzi la iveală, să fie puse în valoarea lor reală, aducind noi informații și contribuind, astfel, la înțelegerea căt mai profundă a sensului istoric al evenimentelor pe care le consemnează, a permanenței valorilor de unitate, libertate și independentă pentru realizarea căror au luptat și s-au jertfit atitea figuri reprezentative ale poporului nostru.

Vom încerca, în cele ce urmează, să prezentăm o nouă mărturie, recent descoperită despre lupta pentru unitate și independentă a unuia dintre reprezentanții pașoptiști: este vorba de Costache Filipescu participant la revoluția din 1848 din țările române, exilat pe malurile Senei unde și-a găsit sfîrșitul în anul 1854. Osemintele lui au fost ulterior aduse în țară și îngropate la proprietatea sa din Comuna Filipești, județul Brăila, ocazie cu care au fost săpate în piatră inscripțiile despre care va fi vorba mai jos.



La intrarea în Comuna Filipești, pe partea stângă venind pe șoseaua națională Buzău-Brăila, se află cimitirul comunal vis-à-vis de C.A.P. Filipești, cimitir amenajat în jurul vechii biserici de mir a satului respectiv, care datează din secolul al XVIII-lea. În timpul primului război mondial, biserică a fost distrusă de artilleria germană, în ea aflindu-se un observator al armatei ruse, aliată armatei române; de atunci biserică a intrat în ruină, ruini care se mai vedea încă la suprafață cu mai bine de patru decenii în urmă. În partea de est a altarului, în exterior, un grilaj metalic încărcat de vegetație încearcă să protejeze un spațiu funerar unde odihnesc rămășițele pământeni ale unor membri ai familiei Filipescu, întemeietorii satului de astăzi Filipești. Acest spațiu funerar a fost acoperit de două mari pietre tombale de formă dreptunghiulară cu dimensiunile: 1,60 × 0,90 m și respectiv 2,20 × 1,15 m; grosimea: 15 cm. Pe suprafața plană a pietrelor se află incizate inscripții despre al căror conținut va fi vorba mai departe.

Cele două pietre tombale amintite diferă între ele din mai multe puncte de vedere.

Una din pietre (fig. 1), care este și cea mai veche, a fost pusă pe mormântul lui Costache Filipescu, decedat pe malurile Senei, după ce a fost exilat ca participant la revoluția din 1848; osemintele lui au fost aduse de fratele acestuia, Grigore Filipescu, și înmormântate în cimitirul din Comuna Filipești, proprietate a familiei Filipescu. Piatra, de dimensiuni amintite, prezintă pe margini un decor floral realizat prin săpare, decor care încadrează inscripția cu următorul conținut:

„Urmind cu vrednicie tradiția strebună
Inriuriri streine bravă de pe tribună
Să cind sună cea oră solemnă a desceptării,
Costache Filipescu păr'u'n fruntea mișcări.
Pe țermurile Senii în urmă exilat,
Muri și d'al său frate aci fu transportat
O junc generații mormintui salutați
De patrie s'onoare aci ve inspirați.
Născut la 1807 febru. 18
Încetat din viață la 1854 iunie 14”.

În cimpul pietrei rămas liber (fig. 2) au fost săpate: sus, o cruce și o torță încrucisate prin mijlocul unei coroane; jos, o urnă cu picior, cu două torțe în formă de cap de pasăre.

Piatra tombală descrisă mai sus a fost luată de pe mormânt, în imprejurări obscure, și dusă la C.A.P. din localitate, de unde a fost transportată la Muzeul de istorie din Brăila unde se află, în momentul de față, încastrată într-unul din zidurile clădirii Muzeului (curtea interioară).

Cea de a doua piatră tombală se află în cimitirul pomenit; ea a fost pusă pe mormântul lui Grigore Filipescu, fratele revoluționarului de la 1848, decedat la 27 martie, 1881. Piatra este neornamentată (fig. 3, 4), în cimpul ei fiind săpate două inscripții: una, în jumătatea

superioară, este de fapt reproducerea inscripției de pe prima piatră tombală : cea a lui Costache Filipescu, cu unele modificări de grafie :

„Urmind cu vrednicie tradiția străbună în riuri streine

Bravă după tribună

Și cind sună cea oră solemnă a desceptării

COSTACHE FILIPESCU

Păru în fruntea mișcării

Pe temurile Senii în urmă exilat

Muri și d'al seu frate aci fu transportat

O, juni generații, mormintu il salutați

De patrie ș'onore aci ve inspirați

Mai 1854”

Cea de a doua inscripție a fost realizată în partea inferioară a pietrei și se referă la cel decedat în 1881 :

„GRIGORE FILIPESCU“

Bun amic, soțu și părinte

Ministru fără pată și patriot fierbinte

Trecu în astă lume iubit și onorat

De fiu, soție, rude etern e regretat

Martie 27, 1881”

Lăsind la o parte unele neconcordanțe privind grafia textului reprodus, semnalăm nepotrivirea de dată referitoare la luna și ziua morții lui Costache Filipescu. Data exactă este cea indicată pe prima piatră : 14 iunie, 1854 și nu luna mai, cum se arată în reproducerea de la 1881 a textului primei inscripții.

★

Așadar, inscripțiile prezentate mai sus se referă la doi membri ai familiei Filipescu, familie de veche tradiție¹, unul dintre ei, Costache Filipescu, remarcabilă personalitate de la mijlocul secolului al XIX-lea, jucând un rol activ important în revoluția română de la 1848, promotor al noilor idei referitoare la progresul și modernizarea societății românești din acea vreme.

Precum se știe, Costache Filipescu s-a născut la începutul veacului modern (1807, februarie 18, după cum se arată în inscripție) ca fiu al marelui logofăt Nicolae Filipescu (1784–1846); face studii la Paris ca bursier al statului român între anii 1825–1829².

Evenimentele anului revoluționar îl implică în activitatea revoluționară, alături de Câmpineanu, Voinescu, Rosetti, N. Golescu și alți pașoptiști. Cu Nicolae Bălcescu a purtat o bogată corespondență privitoare la mersul revoluției române, după cum probează scrisorile editate în vremurile noastre³. Se remarcă în special scrisoarea lui Nicolae Bălcescu din Paris de la 14 octombrie 1846 adresată lui Costache (Costăchiță) Filipescu, în care găsim aprecierea marelui nostru pașoptist la adresa acestuia din urmă ; cerindu-i ca în noua Obștească Adunare să susțină reforme înaintate. Bălcescu arată : „Chiar de a fi singur în Cameră, de prințipurile d-tale, afirmă Bălcescu, vei căuta a le reprezenta pe dinsele, știind că făcind-o, reprezentezi opinia tuturor românilor progresivi, luminați și patrioți (sublinierea noastră — M.C.), care au încredere și stimă către d-ta și cărora sănătatea și sigur că nu vei lipsi”⁴. Avind proprietate în Filipești, județul Brăila, Costache Filipescu a fost ales din partea Brăilei în Obșteasca Adunare, calitate în care s-a dovedit a fi unul dintre cei mai înverșunați adversari ai concesionării minelor. În ședința Obșteștii Adunării din 1847, Costache Filipescu denunță concesiunea minelor către Rusia (afacerea Trandafiroff)⁵.

Participant activ la Revoluție, Costache Filipescu deține funcția de ministru de finanțe, în cabinetul instituit la 14 iunie 1848, considerat fiind de Ion Ghica în notele sale referitoare la personalitățile care au jucat un rol în evenimentele anilor revoluționari „mare autoritate pentru moderantism”⁶.

După înfrângerea revoluției, Costache Filipescu este proscris, împreună cu ceilalți revoluționari, și exilat la Triest⁷. În 1852 el revine în țară, iar în anul următor pleacă la Geneva pentru a-l îngrijii pe fiul său, Alexandru-Constantin, aflat acolo la tratament medical, care, de altfel, se prăpădi la finele același an 1853. După moartea fiului său, Costache Filipescu pleacă la Paris unde a scris cartea intitulată : *Mémoire sur les conditions d'existence des Principautés danubiennes*, editată la Paris în 1854, anul morții sale.

Mort la Paris la 14 iunie în vîrstă de 47 ani, corpul neînsuflețit a fost adus în țară de către fratele său, Grigore N. Filipescu, și înmormântat la proprietatea sa din Filipești, județul Brăila unde, în 1913, Șt. O. Iosif avea să compună versurile patriotice „La arme”. Epitaful de pe piatra tombală prezentat mai înainte aparține poetului G. Cretzeanu, epitaft care evocă sintetic destinul acestui pașoptist, participant la „ora solemnă a deșteptării cum sună inscripția⁸.



Desenzinând dintr-o veche familie românească ale cărei începuturi se pierd în negura veacurilor XVII—XVIII, Costache Filipescu a înțeles noile cerințe ale societății românești a secolului al XIX-lea, structurările de care aceasta avea nevoie în drumul ei către modernizare. Integrat în cadrul generației pașoptiste, alături de marii revoluționari în frunte cu Nicolae Bălcescu, Costache Filipescu a luptat pentru realizarea marilor idei de libertate, unitate și independență a tuturor românilor, idei cuprinse în programul revoluției române din 1848. Împreună cu ceilalți revoluționari, el a îndurat rigorile exilului, murind departe de patrie pe malurile Senei, împărțând o soartă asemănătoare cu cea a lui Bălcescu.

Astăzi, cind aceste mărețe idealuri ale poporului român, pentru care măintașii noștri s-au jertfit, au fost îndeplinite, amintirea luptătorilor pașoptiști este viu păstrată, fiind ridicată la valoare de simbol. Se cade credem ca noul monument, noua mărturie a luptei pentru libertate, unitate și independență să fie apreciată și valorificată cum se cucine. Generațiile vîrstnice își amintesc de prețuirea acordată în perioada interbelică cel puțin, acestui monument, prin grija purtată de elevii școlii din localitate și de alții locuitori ai satului. Astăzi monumentul a fost dat uitării intrînd în neștiință. Cu atât mai mult este cazul astăzi să i se acorde monumentului respectiv considerația merității, printr-o reală valorificare a lui, atât din partea Școlii din localitate, cât și din partea celorlalte autorități locale, pentru a face prin el educație patriotică în special tinerilor generații din localitatea care poartă numele luptătorului pașoptist, ale cărui rămășițe pământești odihnesc sub piatra tombală prezentată.

Mihaela Coldea

N O T E

¹ E. Virtosu, *Scilata Filipeștilor, secolul XIX*, în „Arhivele Olteniei”, VII, septembrie-decembrie, 1928, nr. 39—50, p. 395; Dim. R. Rosetti, *Dicționarul contemporanilor din România (1800—1898)*, București, 1898, (sub voce).

² P. Eliade, *Histoire et l'esprit public en Roumanie*, tom. I, Paris, 1905, p. 265—280; N. Isar, *România la studii în Franța între 1800 și 1830*, în „Analele Universității București, Istorie”, 1979, p. 41—59; D. Berindei, *Studenții români peste hotare în procesul de constituire a României moderne*, în *Cultura națională modernă*, București, 1986, p. 38—55; Ștefan D. Pleșia, *Constantin N. Filipescu (1807—1854), ses études parisiennes et son époque*, în „Revue Roumaine d'Histoire”, 1987, nr. 1—2, p. 149 și urm.

³ N. Bălcescu, *Opere*, vol. IV. Corespondență, București, 1964, p. 62,71; etc.

⁴ Ibidem, p. 71, 445; vezi și vol. II, 2, p. 224.

⁵ Dim. R. Rosetti, *op. cit.*, p. 74—75; N. Bălcescu, *op. cit.*, vol. IV, p. 479.

⁶ N. Bălcescu, *Opere*, vol. II, p. 194.

⁷ I. Ghica, *Opere*, București, 1985, tom. IV, p. 415. Aflindu-se la Paris, Bălcescu scria la 11 dec. 1849 scrisoare către Voinescu, Bolintineanu și Marghiloman prin care își exprima dorința, la care subscrisește și Costache Filipescu, de „a nu ne despărți pînă nu se organizează oarecum emigratia ca să aibă o căpetenie” (N. Bălcescu, *Opere* vol. IV, p. 241).

⁸ Ștefan D. Pleșia, *op. cit.*; Dim. R. Rosetti, *op. cit.*, p. 74—75.

RECENZI

GHEORGHE I. BRĂTIANU, *Marea Neagră, de la origini pînă la cucerirea otomană*, vol. I-II. Traducere de Michaela Spinei; ediție îngrijită, studiu introductiv, note și bibliografie de Victor Spinei, Edit. Meridiane, București, 1988, 351 + 387 p.

Contribuție românească reprezentativă în domeniul istoriei universale, impunătoarea sinteză monografică dedicată de Gheorghe I. Brătianu evocării arealului pontic în antichitate și evul mediu a avut un destin încărcat de semnificații.

Elaborarea ei a debutat cu un curs ținut pe această temă în anul școlar 1941–1942, după titularizarea autorului la posta catedră a lui Nicolae Iorga la Universitatea din București. Dar premisele acestei direcții de cercetare din activitatea sa fuseseră puse încă din primii ani de după primul război mondial prin investigații arhivistice care vor servi la elaborarea tezei de doctorat de la Sorbona privind comerțul genovez din Marea Neagră în secolul al XIII-lea.

Avind meritul de a concentra în același focar interesele istoriografiei naționale și universale, asemenea cercetări fructificate în scris sau prin viu grai, în țară și străinătate, au jalonați vreme de aproape două decenii preocupările științifice ale lui Gheorghe I. Brătianu. Monumentala sinteză pe care ne-am propus să o prezintăm reprezentă în fond incununarea unei munci și a unei direcții de cercetare de o viață. Definitivată în condițiile de tensiune imediat următoare celui de al doilea război mondial, cind istoricul se găsea oficial într-o inactivitate silată prin înlăturarea de la catedră și de la conducerea Institutului de istorie universală de către noul regim comunist pentru calitatea sa de fost conducător de partid și fiu al lui I.I.C. Brătianu, lucrarea reprezentă o sfidare dramatică a luminii și vieții înainte ca acestea să fie înghițite definitiv de intunericul anilor grei de temniță.

Redactată final de autor în limba franceză, pentru a-i se facilita circuitul internațional, înaltul mesaj științific al sintezei despre Marea Neagră n-a putut fi împărtășit publicului decât în 1969, șaisprezece ani după moarteau autorului, odată cu tipărirea originalului prin grija unei societăți culturale românești din exil.

Firește, rolul marilor întinderi acvatice și al *environment-ului* acestora în istoria civilizației umane a constituit cu mult înainte și continuă să reprezinte o preocupare majoră în istoriografia universală. E destul să amintim de vasta sinteză *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, mereu reeditată și tradusă după 1946 și care a adus celebritate autorului, Fernand Braudel, lucrare a cărei versiune românească a apărut nu de mult în aceeași colecție a Editurii Meridiane. Elaborarea celor două lucrări a fost cert independentă dar nu e exclus ca istoricul român să fi fost impulsionat la reluarea cursului său despre Marea Neagră de vesteoa apariției cărții despre Mediterana a istoricului francez. Cert este că, dacă Braudel a ignorat cursurile ținute de N. Iorga la Școala de război din București, publicate în limba română înainte și imediat după primul război mondial (*Chestiunea Rinului. Istorie a Europei apusene în legătură cu această chestie*, 1912; *Chestiunea Dunării. Istorie a Europei răsăritene în legătură cu această chestie*, 1913; *Chestiunea Mării Mediterane. Istorie a Europei de mijloc în legătură cu această chestiune*, 1914; *Chestia oceanelor*, 1919), nu același lucru se poate spune despre Gheorghe I. Brătianu, ale cărui începuturi istoriografice s-au afirmat sub influența și ocrotirea celui mai mare istoric român. De altfel autorul sintezei despre Marea Neagră recunoște din Introducere prioritatea acestor „lucrări pregătitoare pentru a sa încercare de sinteză a istoriei României” în ce privește studiul rolului istoric al marilor întinderi de apă în istoriografia noastră.

În ce privește puținele tentative de îmbrățișare într-o viziune unică a arealului pontic de-a lungul timpului, Gh. I. Brătianu citează pe lingă prima tentativă întreprinsă de consulul francez Peysonnel în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, de mult depășită, monografia în limba rusă a lui Filip Brun apărută la Odessa (1879–1880) și tentativa antropologică contemporană a lui Alexandru Bachmakoff (1937). În special pe cea de a doua o aprecia pentru bogăția informațională în povida unor interpretări eronate sau confuze.

Reprezentind o treaptă net superioară de abordare a temei și concentrind informația unor lucrări parțiale caracterizate prin spirit critic cu rezultatele cunoașterii directe pentru

lărgirea orizontului documentar, utilizind metodele cele mai moderne ale timpului său, în special învățările școlii de la „Annales”, principala lucrare de istorie universală a savantului român debutează cu un Cuvînt înainte al autorului. Epistola liminară explicativă încheiată cu tradiționalul *Deo gratias*, dar și cu speranța că „acest manuscris, redactat în condiții amintind ambianța în care a fost scrisă *Cartea minunilor* a ilustrului Marco Polo, ce a parcurs de altminteri și el, la întoarcere, ținuturile riverane ale Mării Negre”, va ajunge să depășească „multiplele bariere ridicate actualmente între Răsărit și Apus”, aducindu-și „modesta contribuție la progresul cercetării istorice”.

Textul propriu zis al sintezei monografice se compune dintr-o Introducere intitulată „Geografia istorică și politică a Mării Negre” și patru „cărți” intitulate respectiv „Epoca greco-iraniană”, „Anticamera evului mediu”, „Mongoli și italieni”, „Miza strimtorilor”.

Autorul pune de la început accentul pe rolul istoric al mării de a facilita marile curente ale universalității și de a fertiliza pămîntul înconjurător cu mari civilizații. El e convins chiar că „istoria poate fi împărțită în etape al cărui criteriu determinant poate fi cadrul geografic al vreunei mări sau al vreunui ocean”. Din acest punct de vedere opiniile lui Gh. I. Brătianu coincideau cu cele mai vechi ale lui N. Iorga: Influenței determinante ale Mediteranei în antichitate și evul mediu i-a luat locul cea a Oceanului Atlantic, odată cu epoca modernă, amândoi prevăzind pentru viitor un eventual transfer în Pacific.

Dar spre deosebire de Marea Mediterană, Marea Neagră reprezintă, cu excepția strimtorilor care-i permit o îngustă poartă spre Mediterana, o mare închisă. A mai putut ea să îndeplinească în aceste condiții indoitul rol istoric amintit mai sus? Întreaga lucrare a fost concepută ca un răspuns amplu și documentat.

E drept că numele inițial al Mării Negre, de origine iraniană, ca și numele actual amintește de caracterul ei neospitalier, întunecat, închis, ostil chiar. Dar imaginea apartine unor meridionali impresionați de întinderea excepțională a țernii și de furtunile datorită căror genovezii interziceau vaselor lor, în secolul al XIV-lea, să se aventureze aici, din noiembrie pînă în martie. Caracterul de zonă de tranziție între lumea mediteraneană și imensitatea stepelor euro-asiatice face din studiul raporturilor între Nord și Sud o problemă esențială. Zonă de tranziție aflată la răscrucia dintre Europa și Asia, Marea Neagră influențează caracterul și destinul popoarelor și statelor stabilite pe litoralul ei. Fiindcă dacă este vorba de o mare aproape închisă, „cu toate acestea, datorită marilor fluviu care se varsă în ea din adîncurile stepei sau din masivele Europei Centrale, datorită rețelei multiple a drumurilor complimentare ce ajung în porturile ei, ea merită tot atât de mult ca și alte mări mai deschise curenților din larg, numele de « placă turnantă a marelui trafic și a schimburilor internaționale... în tot cazul, istoria românească n-ar putea fi înțeleasă fără să se țină seama de drumurile și influențele care se încrucișează pe teritoriul unde ea a evoluat, astfel incit l-au făcut o adeverărată răscrucă a civilizațiilor și a negoțiului, dar și, din nefericire, a invaziilor și a razboaielor”.

La marile contraste climatice sau dintre formele de relief ale litoralului se adaugă cele dintre populația sedentară și invaziile popoarelor de stepă. În acest sens țărmurile Mării Negre au constituit o adeverărată poartă a acestora spre civilizație. Dar și o zonă de impact a Orientului cu Occidentul. Sau chiar între puteri expansioniste occidentale, ca republicile comerciale italiene Genova și Veneția.

Plecind de la datele oferite de arheologie, lingvistică, tradiția istorică și literatură privind preistoria bazinului pontic și impletind cu măiestrie firele istoriei economice, sociale și politice de-alungul epocilor istorice, fără a neglijă nici evoluția spirituală, Gheorghe I. Brătianu a lăsat prin ultima sa carte istoriografiei românești, un mesaj de valoare universală, într-o formă clară, de ținută europeană.

Nicolae Liu

PIRI REIS, *Kitab-i Bahriye* (Cartea mărilor), vol. I, Istanbul, 1988, 461 p.

În ultimii ani, Fundația pentru crearea și promovarea centrelor de cercetări istorice și documentare, fondată relativ recent (1984), pe lîngă o revistă proprie (*B.T.T.D.*), s-a afirmat și prin publicarea unor lucrări deosebit de valorioase pentru istoria și cultura poporului turc, îndeosebi din perioada otomană. De pildă, numai în anul 1987 au fost puse în circuitul științific două manuscrise splendide, dintre care unul cuprinde portretele fizice (miniaturi în culori), morale și intelectuale ale primilor 12 sultani otomani (de la Osman I la Murad al III-lea), lucrare scrisă de Seyyid Lokman Celebi (m. 1601) sub titlul: *Kiyafel'l İnsâniyye* și *Semâili' l-Osmaniyye* (Înfățișarea oamenilor după caracteristicile Dirastiei otomane), iar

altul se referă la istoria cuceririi unor cetăți din Ungaria pe vremea sultanului Soliman Magnificul (m. 1566), opera respectivă purtind, de aceea, și subtitlul de *Süleyman-Nâme* (Cronica lui Suleiman), scrisă de un oarecare Sinan Çavuş. Acest manuscris, de asemenea, este presărat cu numeroase miniaturi, reprezentând diferite cetăți din Peninsula Balcanică, precum și din alte părți. Este locul să amintim aici, totodată, și de o vastă culegere de studii, în două volume, publicată în anul 1988, sub titlul : *The Ottoman Empire in the Reign of Süleyman the Magnificent*, în care sunt analizate cele mai diverse aspecte ale societății otomane din prima jumătate a veacului al XVI-lea.

Tot la epoca sultanului Soliman Magnificul se referă și lucrarea pe care vom încerca să-o prezentăm în continuare, fiind însă o inițiativă mult mai ambicioasă față de realizările de pînă acum ale Fundației mai sus amintite, fondată și condusă de doi colaboratori pasionați : A. Ertuğrul Zekâi Ökte și doamna Tûlây Duren. Este vorba de valorificarea, într-o suită de patru volume, a operei unuia dintre cei mai mari cartografi și navigatori otomani, amiralul flotei otomane, Piri Reis, care avea să străbată mări și oceane, făcind totodată însemnări prețioase, pentru a le reuni apoi, treptat, sub forma unor hărți sau „portulane”, frecvente pe vremea aceea.

Datorită complexității lucrării la care ne referim, pe lîngă cei doi fondatori ai Instituției amintite, la realizarea primului volum au mai colaborat și un număr important de alți specialiști, printre care : istorici propriu-zisi, istorici ai științei și navigației, geografi, specialiști în geografie economică și socială, cartografi, topografi, bibliografi, fotografi și.a.

Apărut sub patronajul Ministerului Culturii din Turcia, volumul pe care îl prezentăm cuprinde, în prima parte, o serie de date despre viața și opera lui Piri Reis, precum și despre activitatea cartografică de la sfîrșitul veacului al XV-lea și începutul celui următor. În acest context, se încearcă să se stabilească și locul lui Piri Reis în evoluția generală a științei cartografice, precum și în afirmarea cunoștințelor de navigație în cadrul imperiului otoman de atunci.

Originar din Galipole, Piri Reis s-a născut, după ultimele cercetări, prin anii 1465–70, fiind, aşa cum afirmă el însuși, „fiul lui Hadji-Mehmed și fiul fratrei lui Kemal Reis”, vestitul corsar otoman cu care, de altfel, Piri Reis, avea să se inițieze în expediții maritime încă din anii tinereții sale. În decenile următoare, Piri Însuși avea să devină *Reis* (căpitan de corabie), conducind flota otomană într-o serie de expediții maritime atât în Mediterană, cât și în apele Orientului, pînă în Oceanul Indian, pentru a se lupta cu flota portugheză, care activa în aceste regiuni. În alte imprejurări, el cucerise coastele estice ale continentului african sau alte zone. Ultima expediție maritimă a lui Piri Reis a fost cea porâtă în vara anului 1552 spre trecătoarea Ormuz, dar, întorcindu-se (în 1553) fără a fi reputat un succes categoric asupra flotei portugheze, ajuns la Suez, el avea să sfîrșească prin condamnare la moarte, fiind executat în anul 1553 sau 1554 din porunca sultanului Soliman Magnificul.

Din însemnările făcute de Piri Reis de-a lungul „călătoriilor” sale maritime și concretizate în diferite hărți sau lucrări scrise ne-au parvenit doar două hărți (fragmentare), precum și o lucrare intitulată : *Kitab-i Bahriye*, în sensul de: *Cartea mărilor* sau *Cartea navigației*. Prima din hărțile amintite fusese întocmită în anul 1513 la Galipole și a fost oferită sultanului Selim I în timpul campaniei acestuia în Egipt (1517). Fragmentul descoperit în anul 1929 la Biblioteca Palatului Topkapi (Istanbul) reprezintă doar o parte a unei hărți mult mai mari, de dimensiunile unei adevărate „*Mappa Mondo*”, care cuprindea aproape toate părțile cunoscute și chiar necunoscute pe atunci ale continentelor Europa, Asia, Africa și America, acesta din urmă fiind descoperit abia cu vreo două decenii în urmă de Cristofor Columb. Dar fragmentul ajuns la noi cuprinde doar Spania, Golful Biscaya, partea nord-vestică a Africii, părțile estice ale Americii, împreună cu Marea Caraibilor, inclusiv fauna și flora, ca și preocupările locuitorilor de-a lungul țărmurilor, prezентate sub forma unor desene în culori vii și variate. Este de presupus că, în forma sa întreagă, harta respectivă cuprindea și Oceanul Indian și chiar Marea Chinei. Într-adevăr, în opera sa *Kitab-i Bahriye*, autorul ne dă un pasaj extrem de sugestiv în această privință : „Și sărmanul de mine, de asemenea, — mărturisește Piri Reis — întocmind, mai înainte de aceasta, o hară (*harila sau harlı*), arătasem diferite regiuni (tasarruf), de două ori mai multe decit hărțile de acum, precum și hărțile recent scoase ale mărilor Indiei și Chinei, despre care nimeni din ținuturile otomane (*Diyâr-i Rum' da*, adică din Imperiul otoman) nu aflase pînă acum” (f. 3-a și p. 43).

De asemenea, din Agenda hărții respective desenată pe piele de antilopă, reiese că Piri Reis folosise un număr mare de alte hărți (34 la număr), inclusiv copiile unor hărți aparținând lui Columb. „Chiar și harta lui a ajuns la noi”, afirmă Piri Reis în opera sa K. Bahriye (Vezi f. 41 b și ed. Afet Inan, Ankara, 1954). Hărțile și cunoștințele geografice în diferite limbi au fost adaptate și unificate de Piri Reis pentru a îrlesni folosirea lor de către navigatorii turci.

A doua hartă poartă însemnarea : „Piri Reis, fiul lui Hadji-Mehmed și fiul fratrei săposatului Kemal Reis. Orașul Galipole, anul 935” (1528–1529). Desenată pe piele de cămilă,

în opt culori diferite, această hartă cuprinde : Partea nordică a Oceanului Atlantic, țărmurile Americii de Nord, precum și coastele Groenlandei și Florida, fiind însă tăiat din dreptul insulei Trinidad. Particularitatea acestui fragment constă în mai bună precizare a diferitelor zone față de harta veche : Nord-vestul Venezuelei, Marea Caraibilor, Cuba, Jamaica, o parte a Peninsulei Florida, Arilele Mici și.a. Toate aceste precizări învederează preocuparea constantă a lui Piri Reis de a-și completa cunoștințele geografice, el făcând progrese remarcabile de la o expediție la alta. Regretabil este însă faptul că ambele hărți la care ne referim aici reprezintă doar fragmentele unor lucrări cartografice mult mai mari, de felul unor adevărate „hărți universale”.

În partea versificată a operei sale *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis tratează, în capitole speciale, o serie de probleme, cum ar fi : mijloacele folosite în navigație (busola, harta, vînturile, mareae, Steaua Polară și.a.), descoperirile navigatorilor portughezi de a lungul coastelor Africii, pînă dincolo de Capul Bunei Speranțe (*Kavo Bono Ispiransa*), spre India sau pe drumul Americii, pînă la Antile și Brazilia (*Terra Birzili*). De asemenea, sunt descrise „Cele șapte mări și oceane”, uscatul reprezentind, pentru el, „doar o pătrime din totalul apelor” (f. 13 a). În alte capitole au fost prezentate țărmurile Africii (Est și Vest), Oceanul Atlantic și cel Indian, Piri Reis aducînd aici o serie de precizări și asupra hărților întocmite de el însuși, unele referitoare chiar și la părțile distruse sau dispărute ale hărților respective. Cu alte cuvinte, Piri Reis era la curent cu ultimele descoperirile geografice de la sfîrșitul veacului al XV-lea și începutul celui următor, mai ales prin intermediul corăbierilor portughezi capturați în timpul unor expediții maritime.

În acest context, de relevat este și faptul că Piri Reis adoptase deja ideea formei rotunde a pămîntului, comparîndu-l cu o „minge” (*top*), care avea însă mijlocul bombat în formă de boltă (*kubbe*), reprezentind „linia Ecuatorului” (*Hatt-ı İstiva*). După mărturile sale, un călugăr portughez (filozof) confectionase un exemplar din acest glob, în miniatură (p. 26). De asemenea, el împărtise „mingea” respectivă în 360 de părți (= 4 × 90 longitudini), precum și în alte 2 × 90 de linii în lățime (*az* = latitudini), despărțite la mijloc de Ecuator. În felul acesta explică Piri Reis și cursul Nilului spre Nord, curbura din centrul pămîntului constituind o barieră de netrecut.

De-a lungul Ecuatorului ziua și noaptea sunt egale, dar spre Sud și Nord, nopțiile și zilele, ca și vara și iarna alternează (f. 21 a), Piri Reis atribuind această alternanță „deplasării” Soarelui cu 47° (cite $23,5^{\circ}$ la Nord și la Sud de Ecuator). La capătul celor 90 de linii orizontale se află „întunericul” (*zulmet*), cu cei doi Poli (*Kütb*), unde „n-a ajuns nimeni”, iar corăbierii nu pot trece dincolo de 55° , fiind întuneric (f. 23 a). După aprecierea lui Piri Reis, polul din Nord se află „pe uscat”, pe cînd cel din Sud se găsește „în apele oceanului” (f. 25 a).

Forma rotundă a Pămîntului reiese și din mărturia lui Piri Reis în sensul că în China se poate ajunge și pe mare, mergîndu-se mereu spre Apus, navigatorii apărînd, de astă dată, „dinspre Râsărît” (f. 25 a). Astfel, mergînd pe apă, corăbierii „se duc mereu în China prin Vest” (f. 25 a), ne asigură Piri Reis, precizînd totodată că „mai înainte, acest lucru nu-l făcuse nimeni” (f. 19a). De aici se poate deduce că Piri Reis afilase deja și de călătoriile lui Magellan în jurul pămîntului, deși acestea avuseseră loc abia cu cîțiva ani mai înainte (1519–1522) de redactarea operei sale (1525–26).

Dar Piri Reis nerge și mai departe cînd afirmă că „uscatul și apele formează o adevărată minge” și „se rotesc ca și cum ar fi suspendate” (f. 25 b și p. 133). Sunt, desigur, expresii extrem de concise, dar deosebit de sugestive, dacă ne gîndim la faptul că Piri Reis ne înfățișeză globul pămîntesc nu numai ca o „minge”, aruncată în Cosmos, dar și în continuu mișcare (de rotație), asemenea unei „mărglele” (*boncuk*) legată la un capăt de o ată (f. 25 b și p. 133). De altfel, ideile despre sfericitatea pămîntului și rotația acestuia circulau încă de mai multă vreme în Europa, iar Piri Reis încerca să le introducă și în lumea turco-islamică de atunci. Dar, pentru a se pune la adăpost de orice invinuire de „erezie”, el afirmă, în continuare, că, deși „ar fi multe de spus”, în aceste privințe, totuși, „este bine cînd fiecare vorbă sună plăcut” (f. 21 b), mai ales că, după spusele lui Piri Reis, „nimeni nu știe ce face Allah” (f. 21 a).

Partea a doua (în proză) a lucrării lui Piri Reis este consacrată, în mod special, Mării Mediterane, cu toate insulele și cu țărmurile sale, autorul mărturisind că, dacă ar fi scris și această parte tot în versuri, „s-ar fi lungit vorba”, iar navigatorii de aici sunt nevoiți să se orienteze în grabă, în momente dificile, neavînd timp să râsfoiască texte lungi, presărate cu povestiri, ca în prima parte a lucrării sale (p. 202–203).

Cuprinzînd un număr de 26 de capitole, în această parte a operei sale, Piri Reis prezintă numeroase detalii despre insulele Mediteranei orientale, pînă la coastele Anatoliei, descriind totodată aproape toate porturile și cetățile, strîmtorile și golfurile etc., ele fiind ilustrate și de un număr de 215 hărți, însoțite, la rîndul lor, de explicații (legende) deosebit de

bogate. Calitatea hărției, condițiile grafice, ca și prezentarea hărtilor în culori vii, de asemenea, merită subliniate, ele oferind volumului tot atită insușiri, precum și motive de interes din partea cititorului.

Încheind această scurtă prezentare, ținem să urăm celor doi colaboratori de nădejde ai Fundației mai sus amintite să ducă la bun sfîrșit inițiativa lor, oferindu-ne totodată, în viitor, și alte opere valoroase, care scot în evidență diferite aspecte ale istoriei, culturii și civilizației poporului turc de-a lungul existenței sale.

Mustafa Ali Mehmet

GEROLAMO AZURREI, *Carta di navigare*, introduzione, testo e note a cura di Ornella Bazurro, Civico Istituto Colombiano, Genova, 1985, 251 p.

Istoriografia italiană din ultima vreme, pe lîngă o serie de studii și lucrări de interpretare, de certă valoare științifică, continuă, cu mult succes, o direcție tradițională, de importanță fundamentală, aceea a editării izvoarelor narrative și documentare. Un exemplu elovent în acest sens îl constituie și lucrarea pe care dorim să o prezentăm, pe scurt, în rîndurile ce urmează. Este vorba de un document de mare valoare, de *Harta de navigație* a lui Gerolamo Azurri.

Exemplarul studiat și reprobus de Ornella Bazurro este, probabil, o copie din secolul XVII a unui manuscris din secolul precedent, făcind astfel parte din producția cartografică post-columbiană, într-o vreme în care navigația din Mediterana continua să-și păstreze importanța. *Harta* reproduce prototipurile clasice ale portulanului mediteranean, atât ca ambiianță geografică a descrierilor, cit și ca tip de indicații furnizate. Printre acestea se află însă și însemnări rezultate în urma unei experiențe directe, extrase din numeroasele călătorii ale autorului, care transformă harta și într-un document uman de o excepțională vivacitate.

Este o *Hartă*, așa cum am mai arătat, de tipul portulanelor și editoarea consideră că ea descinde din tipul Rizo. Manuscrisul cuprinde 146 de file dintre care 117 au text explicativ. Textul, care nu este împărțit în capitoare și este aproape total lipsit de titluri, poate fi divizat în patru, și anume: o sumară enumerare a localităților de coastă, o enumerare a traseelor de navigație la lungă distanță, portulanul propriu-zis și un mic apendice cu semne uzuale maritime. *Harta* lui Azurri are în centrul Mediterana, dar și indicații importante asupra Mării Negre și a Oceanului Atlantic.

Despre biografia lui Gerolamo Azurri se cunosc puține lucruri. Se pare că s-a născut la Vimercate pe la 1510, a participat la mai multe expediții militare cu flota lui Antonio Doria și și-a scris lucrarea, probabil, după 1572.

Harta de navigație constă din descrieri destul de amănunțite și bogate în instrucțiuni precise pentru folosul navigatorilor, cu indicarea diferitelor distanțe direcții și rute de navigație. Se adaugă date constante asupra adincimii apei, asupra eventualității prezenței unor stânci și bancuri de nisip și despre accesibilitatea, conformația, capacitatea și specializarea diferitelor porturi. O atenție deosebită este acordată semnalamentelor particulare de pe țărmuri: munți, arbori sau păduri, ape curgătoare, biserici, turnuri, fortărețe și altele. Sunt indicate și posibilitățile de aprovizionare și sunt folosite toate denumirile de nave care brăzdau apele Mediteranei în secolul XVI.

Harta de navigație are mai multe elemente de originalitate care rezultă din comparația ei cu alte portulane asemănătoare (portulanul Rizo, portulanul lui Monno și portulanul lui Crescențio). Primul dintre ele este lista inițială a denumirilor de coastă în succesiunea lor spațială. Apoi, chiar dacă nu complet original, puțin obișnuitul apendice cu semne pentru navigația maritimă. Chiar și conținutul propriu-zis prezintă semne de originalitate, fie datorită bogăției de informații detaliate pentru fiecare localitate, fie datorită duratei lor. Frevența cu care apar referirile personale (ce pot fi întâlnite, în mai mică măsură, și în alte portulane), în afară că se constituie prin ea însăși într-un motiv de originalitate și garantează adevărul celor descrise de Azurri, este și dovada că fiecare informație furnizată este rezultatul experienței sale personale și nu, așa cum se întimplă adesea cu acest tip de lucrări, o derivăție din alte portulane.

Editoarea Ornella Bazurro arată că itinerariile din *Harta de navigație* nu sunt identice cu rutele comerciale ale timpului, deoarece Azurri nu a navigat pe nave comerciale ci, pro-

babil, pe nave de luptă, astfel încit putem presupune că aceste itinerarii se referă la acestea din urmă.

Cele două itinerarii de-a lungul coastelor ligure ar putea fi identificate cu acelea parcurse de obicei pentru controlarea teritoriilor supuse Genovei și pentru apărarea lor de atacurile piraterești. Itinerariile mai lungi ar putea corespunde, cel puțin în parte, celor folosite de obicei fie pentru a combate flotile piraților berberi în incursiunile lor de-a lungul coastelor italiene, fie pentru a realiza expediții militare în teritoriile supuse dominației otomane.

Astfel se poate formula ipoteza, după opinia lui Ornella Bazurro, că *Harta lui Azurri* avea ca principal scop de a servi ca ghid pentru cei care străbăteau Mărele Mediterană cu nave și în scopuri militare.

Acceptind aceste puncte de vedere trebuie să mai adăugăm și faptul, foarte important pentru noi, al menționării prezenței venețiene în Marea Neagră în a doua jumătate a secolului XVI. Este descris astfel itinerariul care unea Veneția cu Crimeea, de-a lungul coastelor Peninsula Balcanică și apoi ale Asiei Mici. Este vorba de o prezență exclusiv comercială, pentru că nimeni nu se mai aventurează, în această perioadă, să întreprindă expediții maritime militare în Marea Neagră împotriva Imperiului otoman. Această prezență este importantă doarece evidențiază încă o dată tenacitatea cu care venețienii și-au apărat pozițiile politice și economice în Levant, precum și posibilitatea existenței unor contacte comerciale între spațiul românesc și cetatea lagunelor în zona Mării Negre în a doua jumătate a secolului XVI.

Eugen Denize

BERNARD BAILYN, *Voyagers to the West*, Edit. Alfred Knopf, New York, 1987, 668 p.

În S.U.A. cu ocazia sărbătoririi a două secole de la elaborarea, sancționarea și promulgarea Constituției țării au fost puse în circulație numeroase lucrări cu caracter aniversativ. Între ele se numără și cartea scrisă de Bernard Bailyn, profesor titular la Adams University din cadrul complexului Harvard University, ajutat de Barbara DeWolf, asistentă sa. Rod al unei trude care în timp a depășit zece ani, iar în spațiu a impus o permanentă pendulară a autorilor pe malurile de est și de vest ale Oceanului Atlantic, volumul de față reprezintă numai începutul unei serii alcătuită din patru cărți aparent independente. În realitate cele patru volume sunt legate prin tema comună: fenomenul de imigrare către America de nord și punerea temeliilor lumii de astăzi din S.U.A.

Baza documentară folosită de Bernard Bailyn și de Barbara DeWolf este impresionantă prin bogăția și prin generozitatea izvoarelor. A fost descoperit și valorificat registrul de emigranți din Londra, unde s-au înregistrat oficial toate persoanele cunoscute a fi părăsit Anglia cu destinația America de Nord, între decembrie 1773 și ianuarie 1776. Documentul este deosebit de valoros pentru demografii căci surprinde alături de numele și prenumele emigrantului, data și locul nașterii, rezidența, ocupația, starea materială, starea civilă. Lui îi s-au alăturat ziare, documente cu caracter genealogic, acte emise de stat, acte ale municipalităților britanice, istorii locale și arhive personale cuprinzând manuscrise inedite, aflate pe ambele țărmuri ale Oceanului Atlantic.

Metoda folosită în cercetare a constituit-o pe de o parte cea clasică, pe de alta cea ultramodernă, de a supune rezultatele obținute din investigarea amănunțită a fiecărui izvor lucrului analitic al computerului.

Autorii au fost săliți, prin vastitatea materialului informațional și prin varietatea problemelor să se opreasă numai la perioada cuprinsă între 1764 și 1777, adică la anii premergători și de început ai războiului de independență al coloniilor britanice din America împotriva Angliei. Prima concluzie izbitoare ieșită din analiza acestor constată în dovada că nici în metropola, nici în colonii majoritatea populației nu a înțeles gravitatea conflictului, iar emigrarea a continuat intens. Mirajul pământului american a fost atât de mare încit faimosul episod întrat în istorie sub numele de „tea party” (decembrie, 1773), nu a fost privit decât ca un moment oarecare al veșnicelor tulburări din colonii.

Cartea este împărțită în cinci secțiuni, fiecare bine delimitată, pentru a arăta cine erau noii veniți, cum au călătorit, unde, cînd și în ce mod s-au reasezat după sosire. Prima parte este dedicată unor considerații generale prin care se discută crahul din relațiile An-

gliei cu coloniile din America de Nord, ajungindu-se la punctul culminant din anii 1772—1773. Atunci puțini oameni politici, aceia conștienți de gravitatea situației, au încercat să opreasă emigrarea din Anglia către America. Nu au putut și, în acele condiții, să creată registrul de emigrare aflat la baza cărții.

Partea a două oferă numeroase informații despre imigranți — caracteristicile sociale, ocupăriile, sexul, vîrstă, grupurile de familie, statutul legal, motivele declarate ale emigrării și destinațiile finale. Aici sunt analizate informațiile despre cei 10.000 de emigranți cuprinși în registru, văzându-se clar rolul computerului. Bailyn a reușit astfel să stabilească structura și caracterul emigrării dovedind că nu a fost o singură mișcare de populație din Anglia spre America de Nord, ci două, complementare, simultane, reflectând diverse forțe economice și sociale. Aici a pus problema delicată a emigrației săracilor, emigranți individual, ca „sclavi albi” cu contract pe șapte ani, căci astfel prin munca puteau să-și plătească drumul. A fost o categorie aparte a „tacksmen”-ilor care în perioada începăturilor societății americane s-a imbogățit tocmai prin manipularea „sclavilor albi”.

Partea a treia este o aprofundare a cercetării în detaliu a primei dintre cele două mișcări ce se intersectează — forța de muncă, alcătuită în majoritate din slujitorii „indentured”, proveniți din Anglia de sud și centrală. Ei au fost orientați în special, către coloniile centrale: Pennsylvania, Maryland și Virginia, Bailyn explică originea geografică și socio-economică a acestei emigrări printr-un complex cauzal: dorința de imbogățire, săracia și lipsa de perspective de acasă, persecuțiile politice și religioase, spiritul de aventură, orizontul deschis de spațiul american. Prezentind repartizarea forței de muncă sosită pe continentul nou, Bailyn, cu îndemnarea unui artist, creionează o serie de portrete fizice ale celor ce formau categoria locuitorilor „indentured” plecați să colonizeze pământuri virgine, în speranța unei vieți mai bune. Cu acest prilej Bernard Bailyn și Barbara DeWolf dedică un subcapitol ținutului cunoscut sub numele de „Transsylvania”. Multă ar putea să se gindească la o colonie de români emigrați din Transilvania aflată în cununa Munților Carpați. Realitatea este cu totul alta: este vorba de un grup de coloniști britanici care au cumpărat și colonizat o zonă la vest de creștele Munților Apalași.

Părțile a patra și a cincea au un caracter narrativ, dar cu aceeași bază documentară solidă. Aici autorii au descris al doilea flux al emigrației, cel al familiilor, nu al indivizilor, venit din Anglia de Nord și din Scoția cu o stare materială relativ bună, dar înrasă de pământul american. Viața unor asemenea familii, extrasă din manuscrise, capătă contururile unor personaje vii, trăind experiența sosirii într-o lume necunoscută.

Nici un moment nu sunt uitați nereușitii, marginalizații societății. Lor li se acordă un interes aparte încercând să se precizeze cauzele eșecului, socotit firesc de autor pentru procentul lor redus de maxim 8%. Aceștia sunt oameni care aduc duritatea în stradă, în prim plan american, nelășind-o numai în gangurile din cartierele sărăce ale orașelor, așa cum se întimplă în Europa.

Astfel cartea se prezintă ca un colos multidimensional. Ea reușește să treacă de la demografia cantitativă la discutarea structurilor socio-economice, la biografii, la modul de viață cotidian. S-a reușit să se realizeze dintr-o mărturisită lucrare demografică o splendidă frescă a societății americane prerevoluționare și revoluționare pornindu-se din nord-est, de la colibele din New Scotland și ajungindu-se până în estul Floridei și la delta abia explorată a giganticului Mississippi.

Textul este însoțit de 33 de desene, 34 de portrete și scene contemporane americane și britanice, 20 hărți și 51 de tabele și grafice. Un singur exemplu este suficient pentru a reda valoarea de neprețuit a ingeniosului și ineditului material ilustrativ. Pentru a arăta cum a cunoscut America și a fost înrasă către emigrație populația britanică autorii au cercetat concentric zonele din jurul Londrei. S-a putut dovedi documentar că cei mai apropiati de Londra erau supuși unui puternic „miraj american”, iar pe măsura depărtării acesta scădea.

În rindurile precedente am relevat numai cîteva aspecte din cele numeroase care fac din cartea amintită un serios instrument de lucru prin documentație, metodă și datele puse la dispoziția oricărui istoric.

Radu-Ștefan Ciobanu

www.dacoromanica.ro

„REVISTA ISTORICĂ” publică în prima parte studii, note și comunicări originale, de nivel științific superior, în domeniul istoriei vechi, medii, moderne și contemporane a României și universale. În partea a doua a revistei, de informare și critică științifică. Sumarul este completat cu rubricile: Probleme ale istoriografiei contemporane, Opinii, Viața științifică, Recenzii, Note bibliografice și Revista revistelor în care se publică materialele privitoare la manifestările științifice din țară și străinătate și sunt prezentate cele mai recente lucrări și reviste de specialitate apărute în țară și peste hotare.

NOTĂ CĂTRE AUTORI

Autorii sunt rugați să trimită studiile, notele și comunicările, precum și materialele ce se încadrează în celelalte rubrici, dactilografiate la două rânduri, trimiterele infrapaginale fiind numerotate în continuare. De asemenea, documentele vor fi dactilografiate, iar pentru cele în limbi străine se va anexa traducerea. Ilustrațiile vor fi plasate la sfîrșitul textului. Numele autorilor va fi precedat de inițială, titlurile revistelor citate în bibliografie vor fi prescurtate conform uzanțelor internaționale. Responsabilitatea asupra conținutului materialelor revine în exclusivitate autorilor. Manuscrisele nepublicate nu se restituie.

Corespondența privind manuscrisele, schimbul de publicații se va trimite pe adresa Comitetului de Redacție, B-dul Aviatorilor, nr. 1, București — 71246.

REVISTE PUBLICATE ÎN EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE

- REVISTA ISTORICĂ
- REVUE ROUMAINE D'HISTOIRE
- STUDII ȘI CERCETĂRI DE ISTORIE VECHE ȘI ARHEOLOGIE
- DACIA, REVUE D'ARCHÉOLOGIE ET D'HISTOIRE ANCIENNE
- REVUE DES ÉTUDES SUD-EST EUROPÉENNES
- STUDII ȘI CERCETĂRI DE ISTORIA ARTEI
 - SERIA ARTĂ PLASTICĂ
 - SERIA TEATRU - MUZICĂ - CINEMATOGRAFIE
- REVUE ROUMAINE D'HISTOIRE DE L'ART
 - SÉRIE BEAUX-ARTS
 - SÉRIE THÉÂTRE - MUSIQUE - CINÉMA

DIN SUMARUL NUMERELOR VIITOARE

Genealogia și demografia istorică.

Țările române și Marea Neagră în a doua jumătate a secolului al XVI-lea.

Considerații privind cauzele prăbușirii Venetiei.

Doi cronicari sighișoreni din veacul al XVII-lea.

Producția și comerțul de hîrtie la sfîrșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea.

Catagrafia orașului București din anii 1810—1811.

Mărturii franceze privitoare la români în epoca de la 1821.

Carte și societate în București la începutul epocii moderne.

C. A. Rosetti. Mărturii inedite.

Unele aspecte ale istoriei militare a poporului român în revoluția de la 1848.

Ecoul unor evenimente istorice românești în presa norvegiană.

Oamenii de știință și viața politică a României.

Instalarea cablului submarin Constanța—Constantinopol și Convenția româno-germană din 1899.

Convenții comerciale ale României cu statele din sud-estul european în ultimul sfert al secolului XIX.

Aspecte privind comerțul exterior al României în ajunul primului război mondial.

Cooperația românească interbelică dintre deziderat și realitate.

Tratatul de comerț și navigație româno-englez din 6 august 1930.

Pozitia statelor europene față de războiul italo-etiopian văzută de diplomația S.U.A.

Din istoria Universității bucureștene (1864—1940).

Utilizarea metodelor statistice în analiza asocierii între fenomenele istorice.

RM ISSN 567—630