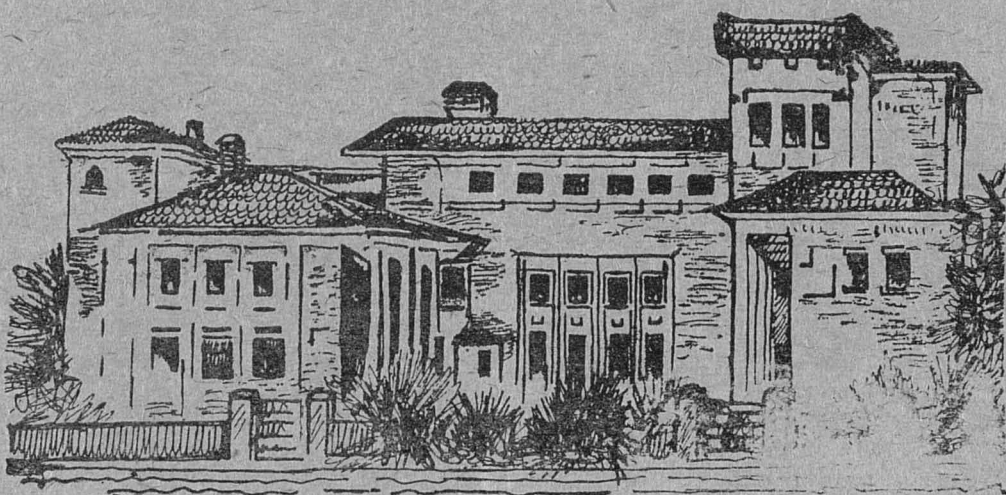


ACADEMIA ROMANĂ
INSTITUTUL DE ISTORIE „N. IORGA”

REVISTA ISTORICĂ

fondator N. Iorga



Serie nouă, tomul 1, 1990

6

Iunie

EDITURA ACADEMIEI ROMÂNE
www.dacoromanica.ro

ACADEMIA ROMÂNĂ

INSTITUTUL DE ISTORIE „N. IORGA”

„REVISTA ISTORICĂ” apare de 12 ori pe an.

Prețul unui abonament este de 180 lei. În țară abonamentele se primesc la oficiile 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 REDACȚIE:

ION APOSTOL — *redactor șef adjuncț*
MIHAI OPRÎTESCU
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

RADU MANOLESCU, Comerțul și transportul produselor economiei agrare la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră în secolele XIII—XV	545
VIRGIL CIOCĂLTAN, Restaurația Hoardei de Aur și tratatele tătaro-genoveze din anii 1380—1387	571
ILEANA CĂZAN, EUGEN DENIZE, 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 (secole 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 Țighilău</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. BRĂȚIANU, *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. (*Nicolae Liu*) 675
- PIRI REIS, *Kitab-i Bahriye* (Cartea mărilor), vol. I, Istanbul, 1988, 461 p. (*Mustafa Ali Mehmet*) 676
- GEROLAMO AZURRI, *Carta di navigare*, introduzione, testo e note a cura di Ornella Bazurro, Civico Istituto Colombiano, Genova, 1985, 251 p. (*Eugen Denize*) 679
- BERNARD BAILYN, *Voyagers to the West*, Edit. Alfred Knopf, New York, 1987, 668 p. (*Radu-Ștefan Ciobanu*). 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 CIOCÂLTAN, 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 l'oumain 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>Iolanda Țighiliu</i>); Témoignages de la lutte pour la liberté et l'unité nationale en 1848 à partir d'une inscription inédite (<i>Mihaila Coldea</i>)	671
---	-----

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

COMPTES RENDUS

G HEORGHE I. BRĂȚIANU, *Marea Neagră, de la origini pînă la cucerirea otomană*
(La mer Noire, dès origines jusqu'à la conquête ottomane), vol. I—II. Traduction
par Michaela Spinei; édition soignée, étude introductive, notes et bibliographie
par Victor Spinei, Edit. Meridiane, București, 1988, 351 + 387 p. (*Nicolae Liu*) 675

PIRI REIS, *Kitab-i Bahriye* (Le livre des mers), vol. I, Istanbul, 1988, 461 p. (*Mustafa Ali Mehmet*) 678

GEROLAMO AZURRI, *Carta di navigare*, introduzione, testo e note a cura di Ornella
Bazurro, Civico Istituto Colombiano, Genova, 1985, 251 p. (*Eugen Denize*) 679

BERNARD BAILYN, *Voyagers to the West*, Edit. Alfred Knopf, New York, 1987,
668 p. (*Radu-Ștefan Ciobanu*) 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 sfârșitul secolului al XV-lea, progresul economiei agrare din teritoriul cuprins în afara arcului carpatic, 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 dominație, mai mult sau mai puțin efectivă, a bizantinilor, a tătarilor sau a genovezilor, ele au intrat în componența statelor independente ale Țării Românești și Moldovei, care, la sfârșitul secolului al XIV-lea, constituiau principalul factor politic din zona carpato-danubiano-pontică. Țara Românească a intrat în stăpânirea Vicinei probabil la începutul celei de a doua jumătăți a secolului al XIV-lea, iar a Chiliei, spre sfârșitul aceluiași secol. După deținerea succesivă a Chiliei de către Țara Românească și Moldova, ea a rămas în stăpânirea Moldovei de la 1465 până la cucerirea otomană din 1484. Moldova a intrat în stăpânirea Cetății Albe în deceniul al nouălea al secolului al XIV-lea, iar a portului Licostomo la 1411—1412, pe care le-a stăpinit până la cucerirea otomană din 1484. Stăpânirea 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, asigurându-le însemnătatea 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.

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 Jos ². 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 aceluiași secol ⁴, iar pe la 1370 — la Licostomo (azi Periprava, jud. Tulcea), unde s-a menținut pînă în anii 1411—1412 ⁵. 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 sînt înregistrate copiile contractelor redactate de notarii din Pera, Caffa, Chilia sau Licostomo, mai ales cu referire la comerțul și transportul maritim ⁶.

VICINA ȘI CETATEA ALBĂ LA SFÎRȘITUL SECOLULUI AL XIII-LEA ȘI ÎN PRIMA JUMĂTATE 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 (*accomendacio*) 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 hiperperi ⁷, reprezentînd 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 sînt, însă, rare. Astfel, la 6 octombrie 1281 Francesco di Multedo recunoștea că a primit la Vicina de la Bergognino Bavo 5 cîntare ⁹ și o turtă ¹⁰ 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 piața genoveză prețul unui cîntar de ceară era 10 livre, 18 solidi și 2 dinari sau circa 19 hiperperi și 20 carate, astfel încît 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 6125 aspri baricati, urmînd să navigheze de la Caffa spre Vicina „*causa negociandi*”¹⁵. Ținînd 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 sînt 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 ponto-danubian, florentinul Francesco Balducci 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 era „*più vendereccio e conservasi meglio a navicarlo*”, precum și „*grano... della Zaorra*”¹⁸ e „*di Vicina*”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 lărgirea 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 grâu 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, cuprinzînd 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 afară de contractele în care sînt 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* luați 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 șir 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 capacitățile lor, condiții de transport, porturi de destinație, cantități transportate, prețuri de cumpărare, transport (navlu) și de vînzare, taxe vamale etc. Date mai restrînse 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 (fluviului) 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 porțiunea 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 pinzele „*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 sînt arendate o moară (*molendinum*) și un cuptor <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 (*magium*) 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 grâne. În 1359 venețienii se plîngeau 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 încît, la 10 și 12 septembrie 1360, venețienii Paolo Morexini, Donato Troni și Ianoto Calbi, prin împuternicitul lor, Raffaele Gabernia din Genova, cumpărau la Licostomo 700 modii³⁴ de grîu de la Niccolò de Campis din Pera, împuternicit al genovezilor Domenico de Deo și Tommaso de Campis³⁵. Întovărășirile pentru negoțul cu grîne se făceau și pe plan local, un contract din 10 decembrie 1360 menționînd întovărășirea (*societas*) dintre Sava din Ceffa 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 vîsle, 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*, *panficuli*, *panfuli* (nave cu vele și cu vîsle, 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 exonerationis*”³⁹. La încărcarea navei se urmărea ca, în funcție de capacitatea sa, aceasta să fie încărcată în limitele admise, așa încît să fie asigurate condițiile necesare navigației și rentabilitatea transportului. Astfel, într-un act din 2 aprilie 1361 referitor la neînțelegerea în legătură cu încărcarea cu grîne a navei „*Iisus 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 „Sfînta 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 efectuînd astfel două transbordări de cereale.

Ținînd 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 modiuul de Constantinopol pentru navele încărcate la Chilia și modiuul de Licostomo (circa 247 kg) pentru cele încărcate la Licostomo⁴². Pentru verificarea capacității 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 capacitățile 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 oprea în anotimpul nefavorabil din lunile noiembrie—februarie⁴⁴.

Pentru asigurarea condițiilor necesare transportului oamenilor și mărfurilor, în contractele de închiriere nautică, ca în cel din 12 august 1360, se prevede 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 ca, după întoarcerea din prima călătorie, să efectueze un nou transport de grîne pe același traseu⁴⁶. Contractul este înnoit la 21 sau 22 septembrie 1360, cînd aceeași navă, aflată de astă dată pe canalele brațului Chilia, se pregătea să ridice pinzele pentru Pera⁴⁷. 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 efectuându-se în mai puțin de 40 de zile.

„Pentru a urca și a încărcă” (*causa levandi et onerandi*) grânele în corăbii, erau folosiți „lucrători și încărcători” (*laboratores/laborativi et carricatores*), „hamali” (*camali*) și erau întrebuințate „unelte și care pentru transport” (*utiles et carrigaciones*)⁴⁸.

Pentru navigația de la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră erau întrebuințati marinari și vislași recrutați prin conscripție la Genova și prin angajare voluntară. Marinarii angajați erau subordonați 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*” „Sfântul 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 salariilor în a doua jumătate a secolului al XIV-lea au determinat dezertări și chiar răscoale ale marinarilor, care au dus la înființarea la Genova a unui *Officium fugitivorum* (1351) și la înăsprirea legislației maritime⁵⁰.

Oglindind aceste frământări ale marinarilor la Dunărea de Jos, printr-o procură încheiată la Chilia la 15 septembrie 1360, genovezul Guglielmo Pinardo di Voltri, proprietar și patron al navei „Sfântul Ioan”, împuternicea 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 piriți cât și ca reclamanți.

Pe nave, adesea chiar pe cele mijlocii-mici, era imbarcat și câte 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, locuitor din Cetatea Albă, diac (*scriba*) al navei „Sfântul Nicolae”⁵³.

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

Luind 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 ridicându-se la aproape 904 tone. Ținând 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 sînt 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 dețineau un rol important în aprovizionarea cu grîne 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 grîu 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 grîu 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 grîu se vindeau cu 1 *sommo*⁶¹, ceea ce înseamnă că prețul unui modiu de grîu 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 (*navulum*) pentru un modiu de grîu 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 grîul 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... comerciariis eiusdem loci Chili*”⁶³, iar în porturile de descărcare și de vindere a grîului 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 grîu de Licostomo adus la Genova che ltu-ielile și prețul de vînzare pe piața genoveză erau următoarele :

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

Pornind de la echivalența 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 vânzare pe piața genoveză, exprimate în hiperperi și carate și raportate la modul de grâu de Licostomo sînt următoarele :

preț de cumpărare la Licostomo	1 hiperper,	13 1/2 carate	
costul transportului Licostomo—Genova	4 „	9 „	
taxe	—	17 „	
total cheltuieli	5 „	39 1/2 „	sau
	6 „	15 1/2 „	
preț de vânzare la Genova	7 hiperperi,	14 carate	
cheltuieli	6 „	15 1/2 „	
profit (c. 12%)	0 „	22 1/2 „	

Datele analizate atestă că grînele importate de Genova din zona danubiană contribuiau 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 vînzarea-cumpărarea la Chilia a 121,5 cîntare de miere, dintre care 81,5 cîntare de miere de „Zagora”, și 29 cîntare de ceară, dintre care 5,5 cîntare de ceară de „Zagora”⁶⁸, cu totul 5 789,475 kg de miere și 1 381,850 kg de ceară⁶⁹. 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 ținînd 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 1281⁷⁰, la Genova, care, de la sfîrșitul secolului al XIII-lea și în secolul al XIV-lea, avea funcția de piață a cerii pentru Occident⁷¹. Contractele menționate nu indică prețul mierii și cerii colectate. Spre comparație, menționăm că la Caffa, în 1381, cîntarul de ceară costa 17 livre și 7 solidi⁷², adică 30 hiperperi și 11 carate⁷³, iar la Genova, în 1383, prețul unui cîntar de ceară din *Romania* (Imperiul bizantin) se ridica la 18 livre și 7 solidi⁷⁴, adică 32 hiperperi și 5 carate⁷⁵.

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 pinzele „*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 mîdi de sare, „*ad modum consuetum in Chili in quo mensuratur sal*”⁷⁷. Constatînd îndeplinirea prevederilor contractului din 8 mai, prin actul din 9 iunie 1361 părțile se declarau satisfăcute, respectiv, de livra-

rea sării și plățirea ei ⁷⁸, ceea ce înseamnă că, în decurs de o lună, corabia „Sfântul Nicolae” efectuase călătoria de la Chilia la Illice (Lerici) și înapoi, inclusiv încărcarea și descărcarea sării. Totodată mențiunea că sarea era cîntărită 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 precizînd că „acolo merg vasele și încărcă 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—1361 ⁸¹ 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 Brancalione de Ghisolfi se angaja să livreze genovezului Antibus de Opicis di Moneglia, cînd corabia (*lignum*) „Sfîntul Ioan”, aparținînd lui Brancalione și asociaților săi, va acosta pe canalele din Chilia, 40 de butoaie conținînd 2 000 mitre ⁸² de vin de Toscana, în valoare de 6 200 aspri ⁸³, plătite parte cu bani, parte cu postav ⁸⁴. Prin contractul din 25 octombrie 1360, Antibus de Moneglia se angaja să revîndă lui Bartolomeo de Lando din Piacenza, locuitor din Chilia, 1 000 mitre din vinul pe care îl cumpărase de la Brancalione de Ghisolfi, precizîndu-se despre „*expensis laboratorum et carrateriorum*” pentru transportul vinului de la canale pînă la casa lui Bartolomeo din Chilia că acestea reveneau cumpărătorului ⁸⁵. La 31 martie 1361, cele 1 000 mitre erau livrate și plătite cu 3 031 aspri ⁸⁶.

Contractele notariale încheiate la Chilia la 11 septembrie 1360 și la 4 mai 1361 ⁸⁷ 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 cheazășie a 20 de butoaie de vin grecesc, depuse „*in volta seu magaseno*” lui Nichifor din Chilia ⁸⁸.

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 vîndut în Licostomo ⁸⁹. Faptul că Licostomo era un centru de comercializare și de vîmuire 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 precedent ⁹⁰.

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 vin ⁹¹.

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 Negoști 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 vândut, ori de cumpărat”, între altele la Chilia și Cetatea Albă, mănăstirea Pobrata în 1471, pentru „treburile mănăstirii” la Chilia, „sau cu grâu 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 firmanul din 9 iunie 1456, reglementa ca „negustorii din Cetatea Albă... să vină cu corăbiile lor la Adrianopol, Brusa și Istanbul... făcînd vinzări și cumpărări cu populația, atît la venirea cît și la întoarcerea lor”⁹⁵. Prezența pe piața 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 Wawrin 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 cafeeze 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 corăbiile care navigau a Dunărea de Jos și pe Marea Neagră se oglindește în fresca de la mănăstirea Sucevța 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 conducentur 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 rând cereale. Datorită blocării Strimtorilor de către turci, ele erau îndreptate spre coloniile genoveze din Crimeea și spre Constantinopolul bizantin, iar apoi spre Istanbulul otoman.

Subliniind însemnătatea 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 Mocastrum*”, 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 resimțea 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 grîne și a piedicilor puse de tătari negoțului cu cereale din Crimeea, „*molti mercanti e patroni de nave e navili... vadān per grani in altre parte, zoe a Mocastrum, 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 noului imperiu.

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

Data	Vinzătorul	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
12.VIII.1360	—	—	—	—	<i>lignum <de orlo></i> „Sfântul 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> „Sfântul 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> „Sfântul 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 bra-țului 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 bra-țului Chilia (2 trans-bordări)	„ <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	Constan-tinopol	70—100 modii de grâu 11 modii pen-tru 1 <i>sommo</i>	<i>Ibidem</i> , nr. 30

Data	Vinzătorul	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 grâu	<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</i> „Sfintul Ni- colae” Ianulli de Spiga Giovanni Picembono	181 hiperperi, 21 carate	Licostomo	Pera	„onus grani”	<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 grâu	<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 grâu	<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 Pro- montorio, Oberto di Recco	211 hiperperi	Chilia	Pera	„granum... oneratum in dicto ligno”	<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 grâu	<i>Ibidem</i> , nr. 62

15.IX.1360	Antonio de Acurso din Genova, Domenico Mansurra	Francesco Bonaspina di Mulazzo din Pera	—	—	<lignum de orlo> „Sfintul Anton și Sfintul Gerard” Francesco Bonaspina di Mulazzo	—	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 grâu 10 modii pentru 1 sommo	Ibidem, nr. 75
15.X.1360	—	—	Guglielmo Daniele din Savona	Giovanni di Castiglione din Pera	<i>lignum</i> „Sfintul Ioan” Teodor Manases din Constantinopol	60 hiperperi	Gura brațului Lico-stomo	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</i> „Sfintul Ioan” Antonio de Castro din Genova	25 hiperperi	Chilia	Pera	„panfilum... oneratum grano”; 11 modii de grâu ale lui Giovanni de Staiano	Ibidem, nr. 92, 93
18.X.1360	—	—	Gaspere de Pinu din Genova	Giorgio Gigembo din Savona	<i>panfilus</i> „Sfintul Ioan” Giorgio Gigembo	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</i> „Sfintul Nicolae” Teodor de Viginico, Giacomo Sparano	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</i> „Sfintul Nicolae” Teodor de Viginico, Giacomo Sparano	198 hiperperi, 18 carate	Chilia	Pera	„fuit empei omnis grani ligni predicti”	Ibidem, nr. 114

Data	Vinzătorul	Cumpărătorul (Pose-sorul)	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 grlu	<i>Ibidem</i> , nr. 103
10.XII.1360	Sava din Caffa din Chilia	Sava Agapi din Chilia	—	—	—	—	Chilia	—	9 modii de Constantinopol de grlu	G. Pistarino, <i>Atti rogati a Chilia</i> , nr. 4
3.III.1361	—	Domenico di Montessoro din Caffa	—	—	<i>lignum de orlo</i> „Iisus Hristos” Pellegrino Daniele din Savona	—	Chilia	Pera	50 modii de Pera de grlu	<i>Ibidem</i> , nr. 17
8.III.1361	—	—	Iane Coschina din Chilia	Nichita și Sava Azamati din Chirisona (Giresun)	<i>lignum de orlo</i> „Iisus Hristos” (Pellegrino Daniele)	130 hiperperi	Chilia	Pera	1 cal și 1 modiu de grlu 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 grlu	<i>Ibidem</i> , nr. 20
2.IV.1361	—	Pellegro Daniele din Savona, Sava Azamati și Nichita Pistizo din Chirisona	—	—	<i>lignum <de orlo></i> „Iisus Hristos” Pellegro Daniele	—	Chilia	—	„in dicto ligno granum”	<i>Ibidem</i> , nr. 26

5.IV.1361	—	Giovanni Tornello din Pera	—	—	—	—	Chilia	—	270 modii de grâu	<i>Ibidem</i> , nr. 31
5.IV.1361	—	Teodor din Cetatea Albă, Teodor Canavari din Constantinopol	—	—	<i>ciguta, cocha</i> „Sfintul Nicolae” Michele di Recco din Cetatea Albă	—	Chilia	Constantinopol	95,5 modii de Constantinopol de grâu	r. 32
10.IV.1361	Bernabò di Carpena din Chilia	Raimondo di Coronata	—	—	—	296 aspri	Vicina	—	„racio grani”	<i>Ibidem</i> , rv. 40
12.IV.1361	—	Ianino din Foccea Nouă din Sozopol	Ianino din Foccea Nouă	Brancaleone și Cristiano de Ghisolfi din Genova	<i>lignum de orlo</i> „Sfintul Ioan” Cristiano di Ghisolfi	231 hiperperi	Chilia și Broscavița	Pera	La „Bruscavița causa onerandi grano”; 6 modii de Pera de grâu transportate gratuit	<i>Ibidem</i> , 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	<i>lignum</i> „Sfintul Nicolae” Constantin Mamali	10 <i>sommi</i> 20 <i>saggi</i>	Chilia	—	„granum... quod est in magasseno” lui Luchino Grilli din Chilia „pro ligno” lui Constantin Mamali	<i>Ibidem</i> , nr. 47, 48
28.IV.1361	—	Andrea Leiano	—	—	<i>barcha</i> Andrea Leiano	—	Chilia	—	„certe quantitatibus orndiarum”	<i>Ibidem</i> , nr. 52

Data	Vinzătorul	Cumpărătorul (Pose-sorul)	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 lignum cum onere ipsius ac etiam in grano”	<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 grâu	<i>Ibidem</i> , nr. 62, 63
5.V.1361	—	Salvagio Lomellino din Genova	Mogolo di Camilla din Genova	Salvagio Lomellino	<i>panfulus, panficulus</i> „Sfinta Maria și Sfintul Andrei” Salvagio Lomellino	200 hiperperi	Chilia	Pera	60 modii de grâu	<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 di Portovenere și Gregorio di San Giovanni	<i>lignum de orlo</i> „Sfintul Nicolae” Francesco di Portovenere	375 hiperperi	Chilia	Pera	200 modii de grâu	<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 grâu	<i>Ibidem</i> , nr. 69

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

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

564

Data	Vinzătorul	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 Preclario 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	Caleostiriono 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 vânzare și de transport nautic al sării încheiat la Chilia în 1361

Data	Vînzătorul	Cumpărătorul	Nava. Patronul	Locul de plecare	Destinația	Cantitatea	Prețul	Izvorul
8.V. 9.VI.1361	Eliano Dentuto din Pera	Giovanni Stancone din Genova, Lorenzo Bustarino din Chilia	<i>lignum de orlo</i> „Sfîntul Nicolae” Eliano Dentuto	Illice (Lerici)	Chilia	„onus salis . . . ipsius ligni”	100 modii de Chilia pentru 9 sommi	G. Pistarino, <i>op. cit.</i> , nr. 76, 77

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

566

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 Moneglia din Genova	<i>lignum „Sfântul Ioan”</i> Giorgio de Bracellis	—	Chilia	Vin din Toscana 2 000 <i>mitre</i>	6 200 aspri	<i>Ibidem</i> , nr. 81
25.X.1360 31.III.1361	Antibus de Opicis di Moneglia din Genova	Bartolomeo de Lando di Piacenza din Chilia	<i>lignum „Sfântul Ioan”</i> Giorgio de Bracellis	—	Chilia	vin de Toscana 1 000 <i>mitre</i>	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 Esteghano 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 Constantinopol	17 <i>sommi</i> 10.5 <i>saggi</i>	„ <i>vegetes vini gregeschi viginti que sunt in volta sive magaseno Nichiforo</i> ” (sic) <din Chilia>				<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 Istorie (Madrid, 1990) („Newsletter of the Maritime History Group”, vol. II, N° 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)*, în *Etudes d'histoire maritime présentées au XIII^e Congrès International des Sciences Historiques par la Commission Internationale d'Histoire Maritime...*, Moscou, 16—23 août 1970 Paris, 1970, p. 237—278; Idem, *Les villes portuaires roumaines au Moyen Age (milieu du XIV^e—milieu du XVI^e siècle)*, în *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*, în „Pontica”, 1970, p. 275—295; Idem, *Iarăși despre localizarea Vicinei*, în „Revista de istorie”, 1981, nr. 12, p. 2311—2316.

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

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

⁵ Ș. Papacostea, *La fin de la domination génoise à Licostomo*, în „Anuarul Institutului de istorie și arheologie A. D. Xenopol”, 1985, p. 29—42; O. Ilescu, *Localizarea vechiului Licostomo*, în „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, avînd o greutate teoretică variînd între 4,42 și 4,48 gr și împărțită în 24 carate (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 643—672; O. Ilescu, *L'hyperpère byzantin au Bas-Danube du XI^e au XV^e siècle*, în „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 *Cantarium*, unitate ponderală avînd 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 varianta calculată de M. Balard.

¹⁰ *Rotulus*, unitate ponderală reprezentînd 1/100 dintr-un *cantarium*, deci 476,500 gr (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 897) sau 475,130 gr (E. Schilbach, *op. cit.*, p. 187—189); am adoptat varianta 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 1284: 1 hiperper = 11 solidi (*ibidem*, p. 652).

¹³ Aspri emiși de Berke-Flan (1257—1267), conținînd 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, *Gènes 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, *Notai 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 *saum*, în limba latină *summus*, în limba italiană *sommo*), folosită de tătari și italieni în zona ponto-danubiană sub forma unor lingouri de argint cîntărind 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 Kogălniceanu (jud. Tulcea) în 1962—1963, împreună cu monede din perioada de după 1325—1327, se găsesc și bare de argint (*sommi*) cu o greutate medie de 198 gr (O. Ilescu, *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 acceptat echivalența dată de O. Ilescu.

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 cîntărește 1,88 gr (O. Ilescu, *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) corespunzînd, în mare, cu raportul aur-argint de 1 : 10,56 din 1365 (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 650).

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

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

²⁷ Vezi Anezele 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 βουγία (Cinci coline), sens transmis ulterior topicului turc, cu același înțeles, Beștepe, zonă în care a fost localizată Broscavița (S. Baraschi, *Isvoare 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 situarea într-o zonă apropiată Deltei și derivată din cuvîntul latin popular *brosca* (broască), atestă existența și în nordul Dobrogei, la mijlocul secolului al XIV-lea, a unei populații romanice, adică 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 μῶδιος, 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, avînd diferențe regionale: modiol de Constantinopol = 307,512 l sau 239,820 kg, modiol de Pera = 325,555 l sau 253,890 kg, modiol de Licostomo = 247,300 kg (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 898); modiol de Constantinopol = 307,512 l, modiol 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 modiolul 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 Aneza 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 Aneza 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 ceara de „Zagora” nu par a proveni din Bulgaria nord-estică, de unde era o distanță prea mare până la Chilia, ci din centrul și nordul Dobrogei (vezi n. 18 și R. Șt. Ciobanu, *Aspecte ale civilizației portuare din Dobrogea la sfârșitul 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 (Lerici), așezare la gura Niprului (M. Balard, *La Romanie génoise*, p. 161—162).
⁷⁷ Dacă se consideră că modiu 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 cîntărea 360—390 kg.
⁷⁸ G. Pistarino, *Atti rogati a Chilia*, nr. 76, 77.
⁷⁹ *Călători străini despre țările 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, conținînd 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 in 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 țările române*, vol. I, p. 44.

- ⁹⁴ R. Manolescu (coordonator), *Oraşul medieval. Culegere de texte*, Bucureşti, 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, Bucureşti, 1891, p. 217.
- ⁹⁷ Nume prin care în izvoarele străine din secolul al XV-lea erau indicate atât Țara Românească cit 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 galără).
- 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 cărei țară se afla Cetatea Albă.
- ¹⁰⁶ A. Vigna, *Codice diplomatico delle colonie Taurologuri*, 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, Bucureşti, 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), *Oraşul 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 Péra 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.

RESTAURAȚIA HOARDEI DE AUR ȘI TRATATELE TĂTARO-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 sînt înțelese, pe de o parte, ca momente de răscruce în evoluția raporturilor tătarilor cu genovezii, iar, pe de alta, ca veritabile capitulări ale hanului Toktamîș față de coloniștii din Caffa². Ținînd de domeniul evidenței, aceste încheieri nu pot fi, desigur, contestate.

Tot atît de transparentă pentru istorici a fost atitudinea negociatorilor genovezi care au revendicat — și au obținut — recunoașterea autonomiei Caffei și dreptul de stăpînire a unor localități de pe țărmul Crimei. Exegeții tratatelor din 1380—1387 au dezvoltat, 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 ambițiosului program al Republicii ligure care viza instituirea monopolului comercial pe țărmul nordic al Mării Negre.

Concepută încă din a doua jumătate a secolului XIII cu scopul primordial de a anihila concurența negustorilor venețieni, politica comercială a Genovei a tîns 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 impetuoasa ei dezvoltare, veleitățile de emancipare de sub autoritatea tătară —, o năzuință care a întîmpinat, firește, opoziția hotărîită 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 frîgă 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 stăpînirii 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 brutalități

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

Este neîndoielnic 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. Tratatetele însele n-au însemnat, în consecință, decît deznodămîntul fatal al acestei lungi închețări care a consacrat, pe de o parte, forța și triumful Genovei, iar pe de alta slăbiciunea și înfrîngerea tătarilor ⁴. Unul dintre cei mai reputeți 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 justetea 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 prezentăm întii trăsăturile definitorii ale situației generale a Hoardei de Aur din primii ani ai domniei hanului Toktamaș în raport cu involuția ei de pînă 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 Sir 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 îmbrăca 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 curiei papale primejdia unui atac iminent 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 cruțat : o scrisoare expediată în 1341 din anturajul imediat al hanului a stîrnit o adevărată panică în Bizanț, întrucît anunța o năvală de mari proporții a tătarilor, care, înzestrați cu mașini de război, vor asalta în valuri succesive de cîte 60 000 de oameni Constantinopolul, pînă vor zdrobi rezistența asediaților¹⁰.

Primejdia nu plana însă numai asupra statelor europene. Continuînd 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 obediență a lumii ruse față de hanul din Sarai : o rezistență cît de cît organizată împotriva dominației și exploatării 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 neputincioși la așezarea rivalilor lor venețieni la Tana, grație privilegiului acordat de același han în 1333¹⁴. Oricît de dureros au resimțit această decizie care le periclita interesele comerciale, o rebeliune a coloniștilor Caffei împotriva capului împărăției era însă de neimaginat.

Prestigiul Hoardei de Aur și al stăpînului 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 încuscrise¹⁶.

Integrată 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. Atîta 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 căpătîi a acestei faze a constat în pierderea inițiativelor 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, întîi 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 precumpănitor Hoardei de Aur, în timpul domniei urmașului său, Djanibek, ea a trecut definitiv de partea lui Ludovic de Anjou și a aliaților săi, românii din Țara Românească și din Maramureș, al căror aport la eliberarea teritoriilor est-carpătice de sub controlul hoardei tătare a fost hotărîtor. Întemeierea Moldovei, întii 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 breșă în perimetrul de stăpînire directă a hoardei, breșă 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 curînd 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 noutate²², hanii de pe Volga au reușit pînă la Berdibek să le domine, dar nu să le e tirse. 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. Anarhia și războaiele civile au devenit, începînd cu 1361, timp de două decenii realitatea curentă în lumea tătarilor din stepa kîpceakă. Relevantă pentru studiul de descompunere a ulusului Djuci este înainte de toate cadența succesiunii diverșilor hani și pretendenți recunoscuți în fiefuri mai mult sau mai

puțin întinse : în decurs de douăzeci de ani, între 1360 și 1380, sînt menționați în cronică ca și pe fețele propriilor lor monede, douăzeci și cinci de astfel de personaje fără relief politic ²³. Oronile perioadei sînt în aceste condiții, lesne de închipuit.

Înscăunarea lui Hizîr la Sarai în 1361 a fost o premieră din punct de vedere dinastic ²⁴ : provenit dintre oghlanii ²⁵ Hoardei Albe, el a întrerupt șirul hanilor din familia care îi dăduse pînă atunci pe conducătorii statului de la Batu și Berce încoace. Mai importantă decît aspectul genealogic al cazului a fost realitatea adîncă pe care o exprima : Hizîr a inaugurat prevalența Hoardei Albe asupra Hoardei de Aur ²⁶, adică a foștilor vasali din răsărit asupra ulusului dominant de pe Volga, un fenomen care va însoți 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 Bulak ²⁷. Linia despărțitoare a celor două tabere, a Hoardei Albaste și a Hoardei Albe deci, frământate fiecare de propriile lor lupte intestinale ²⁸, s-a fixat pe Volga, cele două mari orașe de pe cursul inferior al fluviului, Saraiul și Astrahanul, schimbîndu-și în mai multe rînduri stăpînii ²⁹.

Constrînși să abandoneze în favoarea rubedeniilor din Asia Centrală jumătatea răsăriteană a ulusului Djuci, tătarii 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 supremația 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 dispersa 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, sînt 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 principii tătari, dovadă limpede a gradului înaintat de destrămarea hoardei îndată după prăbușirea puterii centrale ³⁰. 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 opoziție la cuprinderea Chievului și a unei bune părți a Ucrainei în granițele marelui cnezat ³¹. Incapacitatea de a reacționa la o amputare teritorială atît 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 stăpânire Soldaia în 1365 fără să întâmpine nici cea mai mică opoziție din partea stăpînilor ei de drept ³². Nu este de mirare că aceste evenimente au fost percepute în 1366 de o minte avizată ca cea a bizantinului Demetrios Kydones ca semne indubitabile ale decăderii puterii tătare ³³.

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, lat-uri care s-au întrepătruns pînă la contopire în cadrul unui remarcabil efort de emancipare națională ³⁴. Intențiile moscoviților n-au scăpat, firește, diverselor căpetenii tătare care și-au întetit incursiunile în teritoriile rusești, cu scopul de a stopa periculoasa evoluție și de a înăbuși spiritul de revoltă tot mai amenințător al principalilor 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. Înfrîngerea pe care a suferit-o în 1378 pe râul Voja nu a făcut însă decît să dea întreaga măsură a forței adversarului său din Kremlin ³⁵.

Următorii doi ani au fost consacrați în ambele tabere pregătirii inevitabilei revanșe. Pe lîngă mobilizarea tuturor resurselor de care dispunea ³⁶, Mamai „a tocmît cu plată friazi, cerchezi, iași și pe alții în afară de aceștia” ³⁷ și a obținut promisiunea de sprijin a marelui cneaz al Lituaniei, Iagiello, a cărui rivalitate cu Dimitrie Ivanovici era notorie ³⁸. 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 ținuturile rusești ³⁹.

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 posteritatea l-a numit „Donskoi” în amintirea fluviului lîngă care s-a acoperit de glorie ⁴⁰.

Răsunetul acestei biruințe a fost uriaș, însemnătatea ei fiind apoi mereu subliniată de istorici : pentru prima dată fusese învinsă o armată tătară atît 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, sancționată 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 atunci ⁴¹.



Procedînd îndeaproape perioada în care au fost încheiate tratatele tătaro-genoveze, această stare de slăbiciune a hoardei în urma înfrîngerii de la Kulikovo pare să constituie condiția firească a concesivității delegaților hanului la negocierile din 1380 – 1387 ⁴².

Numeroșii istorici care s-au aplecat asupra epocalului eveniment din 8 septembrie 1380 n-au conținut să-i evidențieze importanța mobilizatoare excepțională pentru lupta ulterioară de emancipare și de unificare a lumii ruse ⁴³. O atenție incomparabil mai scăzută a fost acordată

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

Protagonist al facțiunii legitimiste în permanentă luptă timp de două decenii cu hanii rivali din Hoarda Albă⁴⁴, Mamai nu a dispus de suficiente forțe pentru a-i elimina pe invadatorii din răsărit și a reda, astfel, unitatea ulusului Djuci, dar a fost suficient de puternic pentru a-i împiedica pe adversari să o facă. Înfrângerea pe care a suferit-o la Kulikovo a atras după sine un vid de putere în teritoriile de la apus de Volga: în ele a pătruns pentru întâia oară un oghlan al Hoardei Albe, Toktamîș, care a risipit la Kalka în 1380 fără dificultate rămășițele armatei lui Mamai⁴⁵. Noul venit a pus capăt dintr-o singură lovitură fărâmițării statului mongol din Kîpceak, puterea centrală începînd să-și exercite 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 oricărei așteptări: facilitînd victoria dobîndită după cîteva săptămîni de Toktamîș la Kalka, ea a contribuit hotărîtor la refacerea unității și forței de odinioară a ulusului Djuci.

Sînt de ajuns cîteva puncte de reper din primii zece ani ai domniei lui Toktamîș⁴⁶ pentru a constata cît 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 noului han s-a aflat reglementarea raporturilor cu vecinii din nord care umiliseră puterea mongolă. Îndată după ce l-a zdrobit pe Mamai, Toktamîș a notificat atât lituanienilor, cât și rușilor suirea sa în scaunul din Sarai, somîndu-i să-i recunoască suzeranitatea. Cererea a fost acceptată fără cîrtire atât la Vilnius, cât 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 îngenunchea definitiv, Toktamîș a întreprins în 1382 o campanie împotriva Moscovei pe care a devastat-o cumplit, zădărnîcind pentru multă vreme orice tentativă de rezistență a acestor vasal⁴⁸.

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 Toktamîș 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 dovedește, între altele, cît de rapidă a fost revigorarea Hoardei de Aur după 1380. La originea marilor războaie între Toktamîș și Timur s-a aflat disputa pentru stăpînirea a două provincii: Horezmul și, mai cu seamă, Azerbaidjanul.

Cea dintîi, parte integrantă a ulusului 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 Toktamîș 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 întinșelor pășuni și climei blînde, optime pentru iernatul șeptelului 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 Kîpceak. Expediția de jefuire a Tabrizului, organizată de Toktamîș 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 șocul întîlniri cu Timur, ocupat cu cucerirea altor ținuturi iraniene, a doua tentativă s-a izbit de barajul de netrecut al trupelor timuride. Această primă înclăstare de la sfîrșitul iernii anului 1387, deși a dat cîștig de cauză emirului din Sămarkand, nu a făcut decît să ațîțe gîndurile de revanșă ale lui Toktamîș. 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 Toktamîș în ținuturile de baștină ale lui Timur din Asia Centrală denotă, pe de o parte, uriașele resurse militare de care dispunea hanul din Kîpceak, iar pe de alta, cutezanța și grandoarea proiectului pe care se străduia să-l înlăptuiască. Chiar dacă contraofensivele 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 Toktamîș ca singur stăpînitor al Hoardei de Aur (1380—1390) atestă un reviriment masiv al statului tătar din Kîpceak. Coeziunea internă, anvergura și dinamica manifestărilor sale externe sînt dovezile clare ale restaurației Hoardei de Aur ca mare putere ⁵⁰.

Oricît de sumare ar fi datele înșirate mai sus concluzia pe care o impun nu poate fi tăgăduită în esența ei : cu toate neîmplinirile, Hoarda de Aur și-a redobîndit între 1380—1390 acele însușiri fundamentale care îi făcuseră caracteristice în vremurile ei de glorie. Statutul lui Toktamîș în interiorul ulusului Djuci și în afara sa este incomparabil mai apropiat de cel al atotputernicului Ōzbek, decît de cele atît de insignifiante 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 Ōzbek la Toktamîș este următoarea : spiritul concesiv arătat de tătari la aceste negocieri nu a fost — cum au presupus unii specialiști — expresia slăbiciunii de ansamblu a acestui stat, rezultat logic al progresivei sale decăderi din a doua jumătate a secolului XIV ⁵¹. În primul deceniu al domniei lui Toktamîș a avut neîndoielnic loc o redresare viguroasă a hoardei din Kîpceak, care se situează ca o paranteză foarte bine conturată în declinul ei general.

Atitudinea capitulardă față de genovezi a puternicului Toktamîș raportată la intransigența constantă a mult mai debilor săi precursori,

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

1.

Cel dintîi 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 „Cercez”⁵⁴, care ducea tratative în calitate de „domn al Solgatului și al poporului din Crimeea”⁵⁵, precum și de împunternicit al hanului⁵⁶.

Cercez fusese trimis să „încerce să facă pace și prietenie”⁵⁷, condiția preliminară fiind ca genovezii să fie „fidei și leali” hanului, „prietenii prietenilor și dușmanii 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 stăpînirea Caffei, în speță dacă cetatea aparținea „Marii Comune” sau „imperului”. Divergența, care invenina de atîta vreme relațiile genovezilor cu tătarii⁵⁹, a fost tranșată indubitabil în favoarea celor dintîi: deși nici o stipulație a tratatului nu menționează explicit suveranitatea genoveză la Caffa, ea a alcătuit suportul obligatoriu — subînțeles ca atare de negociatori — al clauzelor 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 tătarii veniți cu treburi în oraș cărora le împărțea 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 ariilor de jurisdicție ale celor doi dregători locali, recunoașterea stăpînirii genoveze este semnificativă încă mai concludent, deși tot indirect, de prevederea potrivit căreia „oamenii hanului” li se va îngădui să frecventeze orașul⁶⁴, o precauțiune 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 pretindîni în „imperiu”, în deplină siguranță, fără să li se pretindă alte dări decît 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 cuvânt 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 devenea prin forța lucrurilor o problemă internă a Comunei care nu îl mai privea pe hanul din Sarai.

Încă mai izbitoare pentru extraordinara concesivitate a delegaților tătari la tratative a fost larga cesiune teritorială pe care au consimțit-o, încălcând tradiția aprig apărută până atunci de a nu înstrăina pământ din patrimoniul djucid. Textul acordului este lipsit de echivoc în acest sens: „Cele optsprezece sate care erau supuse și anexate la Soldaia când Comuna a ocupat Soldaia, pe care apoi domnul Mamai le-a luat cu forța aceste optsprezece sate sînt la dispoziția și în puterea Comunei și a consului și sînt 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 apele 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.

Înmănunchiate, prevederile tratatului din noiembrie 1380 consfințesc, așadar, în chipul cel mai limpede, victoria genovezilor și înfringerea tătarilor: hanul Toktamîș nu s-a resemnat numai să recunoască autonomia Caffei⁶⁹, ci a concedat genovezilor și dreptul de stăpînire deplină a unor așezări aflate pînă atunci în proprietatea necondiționată a ulusului Djuci. Prezența *tudumului* și a vameșului 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 aluc necesarele clarificări în această chestiune.

După înfrîngerea de la Kulikovo, asupra lui Mamai s-a îndreptat — după cum a notat un cronicar rus — „un țar din răsărit, pe nume Tahtamîș, din Hoarda Albastră”⁷⁰. Același autor a consemnat victoria lui Toktamîș pe țărmul riului 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 Tahtamîș — conchide letopisețul — a luat astfel hoarda lui Mamai și toate cele aparținătoare”⁷¹.

Acestea sînt 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 desăvîrșire existența unei înțelegeri între Toktamîș și autoritățile din Caffa. Redus la informațiile pe care le deținea, 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 letopiseț. Oricît de ispititor 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 Toktamîș 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 Goției ⁷². Textul tratatului completat cu precizările letopisețului citat arată că schimbul a fost reciproc avantajos: lichidarea lui Mamai nu l-a izbăvit pe Toktamîș numai de un adversar primejdios, ci i-a adus și stăpînirea 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 decît un simplu proiect al convenției oficiale perfectate trei luni mai tîrziu ⁷³. Dacă se ține însă seama de înlocuirea conducătorului 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 dintîi.

Numirea în postul de negociator șef a lui Elias bey în locul lui Cercez n-a fost o operație de rutină a autorității centrale, ci expresia unei adînci mutații petrecute în sinul Hoardei de Aur după bătălia de la Kalka. Efectul demoralizator al noii înfrîngerii nu s-a lăsat așteptat: „Cnezii lui Mamai au făcut sfat între ei fără știrea lui Mamai spunînd: «Nu este bine de noi să trăim în împărăția lui Mamai, peste tot sîntem de batjocură și sîntem nimiciți de vrăjmașii noștri; ce folos avem dacă trăim în împărăția lui? Să plecăm, dar, la Toktamîș împărat și vom vedea ce va mai fi acolo»” ⁷⁴. Nu încapă 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 Bugha ⁷⁵, personaj ale cărui însemnate rosturi în hoardă au sporit considerabil după ce a îmbrățișat cauza învingătorului. Semnalat încă de la mijlocul veacului XIV în legătură cu afacerile din Crimeea ⁷⁶, 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 absentă, prins în vîltejul războaielor din toamna anului 1380, tocmai de fiul său Elias pe care îl va absolvi de însărcinare în 1382 cînd va reveni în Crimeea ca domn al Solgatului ⁷⁷.

Atitudinea lui Elias bey în calitate de apărător al vechilor drepturi ale familiei sale în cursul evenimentelor din 1380—1381 este edificatoare atît 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 Toktamîș lui Cercez, conducătorul misiunii diplomatice tătare la negocierile cu genovezii din noiembrie 1380 — „domn în Solgat și al poporului insulei Solgat” ⁷⁸ —, a însemnat, n același timp, depozitarea de acest drept a lui Elias bey, domnul

legitim de pînă atunci din capitala Crimeii. Deși nu sînt cunoscute amănunte referitoare la reacția fiului lui Kutlugh Bugha față de această înălțurare, 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 asasineze pe Elias, „sarazinul din Solgat”, descris cu neobișnuit venin și năduf într-un document contabil ca dușman al umanității și al genovezilor ⁷⁹.

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 Toktamîș 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 baza 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: Toktamîș le-a confirmat vechile privilegii și le-a deschis calea spre demnitățile superioare ale statului. Cazul lui Kutlugh Bugha, demonstră cu prisosință această stare de lucruri.

Devenit sfetnic intim al hanului ⁸⁰, ca unul dintre cei mai buni cunosători ai problemelor Europei răsăritene ⁸¹, Toktamîș i-a încredințat acestui emir curînd 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 său ⁸².

Aceste semne de cinstire ieșită din comun de care s-a bucurat Kutlugh Bugha de la începutul colaborării sale cu noul han au contribuit decisiv la rezolvarea chestiunilor litigioase din Crimeea în favoarea prețiosului consilier. Destituirea „veneticului” Cerchez — pe care Toktamîș îl numise, cu siguranță înainte de realizarea înțelegerii cu foștii emiri ai lui Mamai, ca domn în Solgat și ca împuternicit 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 1380/1381 ⁸³. Aceste evenimente petrecute în hoardă lămuresc existența celor două tratate cu conținut identic, dar cu titulari diferiți ai părții tatăre ⁸⁴.

Una dintre cele mai obscure laturi ale acordului din februarie 1381 privește mobilul concesivității manifestate din nou de Toktamîș, mai cu seamă că ea știrbea considerabil din drepturile tradiționale în Crimeea ale familiei lui Kutlugh Bugha, recent intrat în grațiile hanului ⁸⁵. Este puțin probabil, deși nu imposibil, ca genovezii să nu-și fi onorat încă din noiembrie obligația de a-l asasina pe Mamai, condiție indispensabilă pentru intrarea în vigoare a tratatului atît de convenabil caffioților. Dacă capul lui Mamai nu a mai valorat nimic ca piesă de schimb în negocierile din februarie 1381, motivația interesului de netăgăduit al lui Toktamîș 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 vertiginosă 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. Înțeleasă în lumina manifestărilor ei externe, politica promovată de Toktamîș în primii zece ani n-a fost decît un efort continuu de recucerire a poziției de mare putere a ulusului Djuci. Remarcabila tenacitate cu care a urmărit acest țel a fost dublată de o concepție strategică amplă și coerentă, aptă să eșaloneze pe termen lung soluțiile diverselor probleme.

Nestăvilita contracție din ultimele două decenii a Hoardei de Aur a fost pecetluită de înfrîngerea de la Kulikovo. Ea a depășit cu mult în gravitate toate eșecurile din ultimele două decenii ale tătarilor din Kîpceak, întrucît a consacrat un nou echilibru de forțe în Europa răsăriteană, net defavorabil ulusului Djuci. Remedierea acestei declasări s-a plasat normal în centrul preocupărilor lui Toktamîș 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 horde, el „a trimis în aceeași toamnă pe solii săi la marele cneaz Dimitrie Ivanovici la Moscova precum și la toți cnezii ruși, dîndu-le de știre despre sosirea sa în împărăția Volgăi și despre chipul în care s-a suit în scaun și cum l-a învins pe Mamai, vrăjmașul său și al lor și cum el însuși s-a dus și a luat domnia în împărăția Volgăi”⁸⁶. Desigur, ambasadorii tătari n-au făcut doar o vizită de curtoazie; ei au cerut imperativ învingătorilor de la Kulikovo să revină la starea de obediență față de hanul din Sarai și să-i plătească iarăși tributul. Dimitrie Donskoi, ca de altfel și ceilalți cnezi, s-a supus imediat și „a trimis cu daruri și plocioane pe solii săi, Tolbuga și Mokșia, în hoardă la Toktamîș, noul țar al Volgăi”⁸⁷. Motivele invocate de același letopiseț pentru această bruscă capitulare sînt convingătoare: crîncena bătălie din 8 septembrie de la Kulikovo „sărăcise cumplit țara rusească 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 decît 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 Toktamîș speranța izbăvirii „țării rusești”. Cu același sîrg 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 înfrîntări 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 Toktamîș războiul cu rușii de neocolit. Umilința suferită de oastea tătară trebuia neapărat răzbunată: prestigiul Hoardei de Aur ca mare putere depindea hotărîtor de o victorie capabilă să anuleze material și moral izbînda rușilor de pe cîmpia de la Kulikovo⁹⁰.

Acesta a fost punctul de mir al întregii politici externe desfășurate de Toktamîș 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 atît cu autoritățile din Solgat, cît și cu capul împărăției 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 crimpei 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 orașului ⁹¹. Din aceeași sursă rezultă, de asemenea cît de intense și de diversificate au fost legăturile coloniștilor genovezi cu notabilitățile tătare din anturajul lui Elias bey și al tatălui său, Kutlugh Bugha ⁹².

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

Apropierea campaniei împotriva rușilor, preconizată pentru vara aceluiași 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 operației ⁹⁴. Pe linia aceleiași preocupări majore s-au înscris și inițiativele diplomatice ale lui Toktamîș 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 însărcinări ⁹⁵, 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 substrat bine precizat: tatăl l-a înlocuit în februarie pe fiu ca domn în Solgat ⁹⁶. Probabil în luna următoare a fost definitivat al treilea acord tătaro-genovez, cunoscut doar dintr-o sumară mențiune a unui act similar din 1387 ⁹⁷. Judecînd după contextul politic în care a luat naștere, el nu pare să fi fost altceva decît 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 emancipare ⁹⁸, a adus tătarilor una dintre acele rare izbînzii 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, arbitra autoritară a situației din Europa răsăriteană.

Victoria din 1382 a consfințit încheierea celei dintii etape în programul de afirmare externă a ulusului Djuci : prin impunerea hegemoniei mongole, mai mult nominală în Lituania ¹⁰⁰, efectivă și dură în principatele rusești, Toktamiș a închis dosarul nordic al preocupărilor sale și și-a îndreptat privirile spre frontul sudic al împărăției sale, unde mai multe probleme își așteptau rezolvarea. În anii care au urmat, două sectoare distincte, de importanță inegală, i-au absorbit atenția : în primul rînd relațiile cu Timur Lenk, fostul său binefăcător, devenit odată cu restaurarea puterii Hoardei de Aur principalul său rival ¹⁰¹, și, în subsidiar, raporturile cu genovezii, obligatoriu de adaptat reorientării politice externe a statului mongol, inițiată de Toktamiș 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 1383 ¹⁰².

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 : rudă apropiată a lui Kutlugh Bugha, Pulad bek a fost unul dintre generalii preferați ai lui Toktamiș, care i-a încredințat și cu alt prilej comanda trupelor tătare ¹⁰³. Implicarea domnului din Solgat 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 următor ¹⁰⁴.

Este ușor de presupus că deteriorarea profundă a relațiilor tătaro-genoveze s-a datorat dispariției acelor elemente care contribuiseră 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 Toktamiș 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 decît avantaje absolut insignifiante. 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 Solgatul și cu împăratul” ¹⁰⁶. Cembalo (Balaklava) și Soldaia au fost fortificate, garnizoanele lor întărite ¹⁰⁷, iar o brigantină a fost înarmată pentru paza strîmtoarei Kerci ¹⁰⁸. Operațiunile ofensive ale mercenarilor genovezi par să fi înregistrat în mai 1386 oarecare succese în încleștările

cu tătarii din Solgat ¹⁰⁹. 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 perimetrul stăpînirii lor directe ¹¹⁰. Încercarea autorităților din Caffa de a atrage Moldova în luptele cu tătarii în primăvara anului 1386 ¹¹¹ nu i-a scos pe genezezi din impas ¹¹², 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 Toktamîș în Sarai ¹¹³, n-au fost nici ele în măsură să atenueze neînduplecarea tătarilor: la începutul verii 1387 ostilitățile erau încă în toi ¹¹⁴. Nimic nu anunța sfîrșitul războiului, împotmolit în acțiuni militare și diplomatice lipsite de perspectivă, cînd, 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, împuterniciții Genevei ¹¹⁵. Odată cu încheierea „bunei și adevăratei păci” veșnice reîntrau în vigoare *expressis verbis* toate clauzele convențiilor din 1380—1382 ¹¹⁶.

Noua capitulare a hanului din Kîpceak a avut — și cele precedente — o cauză exterioară raporturilor sale strict bilaterale cu genezezii. Dacă primele trei acorduri au fost anexe politice ale luptelor lui Toktamîș 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-genevez, reizbucnit în 1383 — nu a fost decît o reactualizare a vechii contradicții de interese ale tătarilor din Kîpceak cu rubedeniile lor din Iran pentru controlul și exploatarea marilor axe ale comerțului transcontinental. Natura comercială a aspirațiilor lui Toktamîș începînd cu 1383 este deconspirată de țelurile concrete ale politicii sale care a vizat trei puncte nodale ale negoțului est-vest: Urghenciul din Horezm, Tabrizul din Azerbaidjan și Caffa din Crimeea.

Realipirea Horezmului — veche stăpînire 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 însă ¹¹⁷.

Adevăratul măr al discordiei l-a constituit Azerbaidjanul cu bogatul său centru comercial, Tabrizul. Neistovită timp de decenii, disputa pentru stăpînirea acestei regiuni transcaucaziene dintre tătarii nordici și mongolii din Persia ¹¹⁸ a fost relansată de Toktamîș, ale cărui trupe au prădat cumplit în iarna 1385/86 Tabrizul ¹¹⁹. 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 Kîpceak. În iarna următoare, Toktamîș 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 strîmt a dat cîștig de cauză ostașilor lui Timur, care au beneficiat de același sistem de fortificații insurmontabile care zăgăzuiseră și nenumăratele revărsări ale tătarilor comandați de precursorii lui Toktamîș din secolele XIII și XIV ¹²⁰.

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 cînd

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

Încheierea precipitată a acordului cu genevezii, la 12 august 1387, i-a fost, așadar, impusă lui Toktamîș de nevoia stringentă de a restabili, încă o dată în condiții dezavantajoase, pacea cu genevezii, pentru a asigura liniștea în părțile apusene ale Hoardei de Aur pe durata imprevizibilă 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, genevezii au sprijinit activ cunajoasa, dar hazardata întreprindere a lui Toktamîș: spre sfârșitul anului 1388 este semnalat în oastea hanului, alături de alți auxiliari, și un contingent de mercenari din Caffa¹²².

Declanșat de Toktamîș în contextul disputei cu Timur Lenk pentru Azerbaidjan, războiul desfășurat cu intermitențe între 1387—1396 a antrenat forțe uriase. Deznodământul 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-geneveze angrenate profund în politica generală a lui Toktamîș, 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 înțelegerile tătaro-geneveze realizate în timpul revirimentului Hoardei de Aur depășesc însă cadrul acestei prezentări.



Din cele de mai sus se desprind câteva concluzii. În primul rînd este de observat că dispoziția marcată a tătarilor spre concesi, oglindită fidel de tratatele încheiate cu genevezii 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 Toktamîș, 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 precursori, 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 Toktamîș în acest sector au fost concepute ca soluții pasagere cu scop tactic, reclamate conjunctural de prioritățile fiecărei etape ale procesului de restaurație. Întîietatea acordată de hanul din Sarai combaterii succesivilor rivali — Mamai, Dimitrie Donskoi și Timur Lenk — a fost cauza primordială a atitudinii sale concesive față de genevezi, nicidecum 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 traduceri respective în franceză și cu note explicative de Silvestru de Sacy, *Pièces diplomatiques tirées des archives de la République de Gênes*, în *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 aducându-le amendamente care au deschis discuția dacă este vorba de un singur acord în două variante sau de două acorduri distincte, chestiune 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 fundamental 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 stăpânire a Caffei, am conturat mai apăsător 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. Iacubovschi, *Hoarda de Aur și decăderea 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 Ordj v XIII–XIV vv*, Moscova, 1985; cea mai circumstanțiată descriere a situației interne a statului dăduc 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 christiculis ad regiones imperii sui causa mercacionis dicere*: „Imperator Romanorum et Rex Francorum deberent de iure a se in regnis suis infeodari et quia facere hoc contempnunt, malo titulo ea possident cum injuria mea magna (Die Chronik Johans von Winterthur, editată de Fr. Bächtgen, în *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores Rerum Germanicarum*, seria nouă, vol. III, Berlin, 1955, p. 162); filiația între această pretenție și ordinul de supunere necondiționată, adresat în 1246 de marele han Güyük capilor laici și ecleziaști din Occident, este evidentă (referitor la concepția imperială mongolă, vezi E. Voegelin, *The Mongol Orders of Submission to European Powers*, în „Byzantion”, 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 mameluc al-Umari (V. G. Tiesenhausen, *Sbornik materialov otnosjasciksja k istorii Zolotoj Ordj*, vol. I, St. Petersburg, 1884, p. 140–141).

¹² Vestitul strateg al cruciadei tirzii, venețianul Mariano Sanudo, socotea în 1332 că Ozbek dispune de oaste îndestulătoare pentru a lua în stăpânire Germania, Franța și Italia, în Bizanț avînd de gînd să-și instaleze curtea (Fr. Kunstmann, *Studien über Marino Sanudo den Aelteren mit einem Anhang 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 Johans von Winterthur*, p. 162.

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

¹⁴ *Diplomatarium veneto – levantinum*, vol. I, Veneția, 1880, p. 243–244; G. I. Brătianu, *Les Vénétiens 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.

¹⁸ Tiesenhhausen, *Sbornik*, I, p. 149, 319–321, 425–426; pentru relațiile Hoardei de Aur cu Egiptul mameluc, vezi S. Zakirov, *Diplomatičeskiye otnošenija Zolotoj Ordj s Egiptom (XIII–XIV vv)*, Moscova, 1966, *passim*, iar în perioada lui Özbek, p. 20 și urm.

¹⁷ Grecov – Iacubovschi, *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, „începînd cu domnia lui Djanibek, Hoarda de Aur a depășit apogeul dezvoltării ei statale”, în concordanță cu Grecov – Iacubovschi, *Hoarda de Aur*, p. 251, care apreciau referitor la aceeași perioadă că statul tătar din Kîpceak „nu se afla în ascensiune, ci în pragul decăderii, al descompunerii și al fărîmîțării în domenii feudale”.

¹⁹ Pentru aceste desfășurări agitate și îndelungate, 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; Ș. Papacostea, *Triumful luptei pentru neatinare: întemeierea Moldovei și consolidarea statelor feudale românești*, în vol. *Constituirea statelor feudale românești*, București, 1980, p. 165–169.

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

²¹ Idem, „*Quod non irtur*”, 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 Ordj. 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 decît după ce a înecat facțiunea rivală într-o baie de sînge (vezi Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 109 și Grecov – Iacubovschi, *Hoarda de Aur*, p. 255–256).

²³ Grecov – Iacubovschi, *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 riurile Ișim și Sarî-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 letopisețe și în alte cronici rusești – nu corespunde numelui *Kök Orda*, care se traduce în rusește в синя «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 dinastia sa proprie, reprezentată prin descendenții lui Djuci, fiul cel mare al lui Genghiz 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 recruta din mijlocul populației sale nomade toate tîmenele (*tümen*, unitate militară de zece mii de ostași) ce făceau parte din componența acestei aripi, iar *Ak Orda* trebuia să dea oamenii pentru aripa stîngă (*djaunghar, solkol*), adică furniza toate tîmenele 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 întins vremelnica stăpînire a diverșilor hani și pretendenți la Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 112–114.

²⁹ Grecov – Iacubovschi, *Hoarda de Aur*, p. 264.

³⁰ Lupta și consecințele ei sînt descrise în așa-numita *Cronică ruteano-lituaniană* (vezi text și variante la Rhode, *Die Ostgrenze Polens*, p. 220 și Knoll, *The Rise*, p. 246) și în Stanislaw Sarnicki *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 cade înclină și Grecov – Iacubovschi, *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 — Massachusetts, 1969, p. 94; bibliografie și comentarii la Ș. 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'.* *Istoriia tatarskoj politiki na Rusi*, Moscova — Leningrad, 1940, p. 126: „Primii pași spre unificarea Rusiei în jurul Moscovei s-au caracterizat printr-o rezistență fățișă față de dominația tătarilor”; desigur, încercările de a impune preeminența Moscovei în lumea rusă în vederea unei rezistențe concertate împotriva Hoardei de Aur sînt mai vechi, dar ele nu au avut caracterul programatic și consecvent pe care l-a imprimat Dimitrie Ivanovici acestor strădanii.

³⁵ Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 126 și Grecov — Iacubovschi, *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 fărîmîțarea de tip feudal a statului djucid.

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

³⁸ Un studiu special a dedicat acestei chestiuni B. N. Florea, *Litva 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 letopiseț 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 — Iacubovschi, *Hoarda de Aur*, p. 276).

⁴⁰ Desfășurarea bătăliei descrisă amănunțit de Grecov — Iacubovschi, *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 političeskoj 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, *Istoriografiia Kulikovskoj bitvy*, în vol. citat la nota 41, p. 289–317.

⁴⁴ Vezi mai sus, p.

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

⁴⁶ Ele vor fi reluate amănunțit mai jos.

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

⁴⁸ *Ibidem*, p. 304–309.

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

⁵⁰ Cea mai sistematică prezentare a vieții și domniei lui Toktamîș, *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 Ugaresea* (cumană cu caractere uigure) și a fost executată la 28 iulie 1383 din ordinul consulului Caffei, Meliaduce Cataneo; tratatul, păstrat în această singură variantă, a fost republicat de Desimoni, *Trattato*, p. 162–165.

⁵³ Aceștia din urmă sînt numiți *Franchi cunachi*; etnonimul are, desigur, înțelesul de *frînci* din cronicile noastre medievale sau de *frjazy* din letopisețele rusești, avînd un echivalent semantic în *latini* în textele occidentale (vezi nota 37); în cazul dat, accepțiunea este foarte probabil mai restrînsă, ea referindu-se doar la genovezii aflați în subordinea consulului, nu și la venețienii sau alți „latini”; al doilea cuvînt al sintagmei a fost interpretat corect de S. de Sacy, *Pièces*, p. 55, nota 2, ca transcriere a termenului cuman *konak* cu sensul de „auberge, hotelierie”, „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; românii au împrumutat cuvîntul de la cumani și el se află la originea numelui *conac* și a verbului *a cîndăci*; tratatul se referă *Franchi cunachi* răspîndiți în *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 exegeții, numai Crimeea, nici atunci când apare fără alte determinări, ci Hoarda de Aur în totalitatea ei.

⁵⁴ În text numit când *Jharcasso*, când *Zicho*; *Zicho* nu este o alterație a lui *șeih*, cum a presupus S. de Sacy, *Pièces*, p. 56, nota 1, ci este singularul lui *Zichi*, nume care, alături de *Jharcessi* (*Jh* probabil pentru *Č*), i-a desemnat curent în evul mediu pe circasieni, cerchezi (vezi V. D. Smirnov, *Krymskoe hanstvo pod verhovenstvom Otomanskoj Partii do načala XVIII veka*, St. Petersburg, 1887, p. 134).

⁵⁵ 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.

⁵⁶ Deși nenominalizat, este cu siguranță vorba de Toktamîș, (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 paysan de lo imperao*, 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 tăbliță de aur, argint, fier, aramă sau lemn, dată în numele hanilor mongoli ca „împuternicire” (Grecov — Iacubovschi, *Hoarda de Aur*, p. 449).

⁵⁷ S. de Sacy, *Pièces*, p. 53: *per cercare la amistai e lo amo*.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 54.

⁵⁹ Vezi mai sus, p.

⁶⁰ Sclavii 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 restituiți stăpînilor 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 târzie, complexa reglementare juridică a „condiției” fiecărui locuitor liber al Caffei în funcție de starea sa materială și de apartenența sa etnică, înfățișată de M. Matowist, *Kaffa — kolonia genuensis na Krymie i problem uschodni w latach 1453—1475*, Varșovia, 1947, p. V—IX, permite oarecari aproximații a structurii sociale în interiorul cetății existente în ultimele decenii ale secolului precedent.

⁶¹ *Cunachi*; pentru înțeles, vezi mai sus, nota 53.

⁶² *Canluchi*, cuvînt compus din substantivul *han* și sufixul de apartenență cuman *-lik*, deci „apartinător 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).

⁶³ *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 judecătorești numai între supușii hanului aflați la Solgat (S. de Sacy, *Pièces*, p. 55).

⁶⁴ S. de Sacy, *Pièces*, p. 54.

⁶⁵ *Ibidem*: „Cei care se făceau cunoscuți 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.

⁶⁶ *Ibidem*: *Lo comerha stringea lo comerho*, adică vama.

⁶⁷ În puținele registre contabile ale orașului care s-au păstrat sînt 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 practică de tătari care oscila între 3% și 5%; marile venituri realizate de caffioți nu proveneau primordial din această sursă: mult mai rentabilă se pare că a fost exploatarea dreptului de depozit al Caffei, chestiune asupra căreia vom reveni cu altă ocazie.

⁶⁸ S. de Sacy, *Pièces*, p. 54; pentru identificarea acestor localități din Goția, adică de pe coasta sud-estică a Crimeii, 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).

⁶⁹ Absența emisiunilor monetare la Caffa nu contrazice această constatare (vezi G. Schlumberger, *Numismatique de l'Orient latin*, Paris, 1878, p. 463—464 și, mai nuanțat, O. Ilescu, *Contribution à l'histoire des colonies génoises en Romanie aux XIII^e—XV^e siècles*, în „Revue roumaine d'histoire”, XXVIII, 1989, 1—2, p. 31—38).

⁷⁰ *Nikonovskaja letopis'*, în PSRL, vol. XI, p. 69; „Hoarda Albastră” din letopisețele rusești corespunde Hoardei Albe din izvoarele orientale (vezi nota 26).

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² Vezi în acest sens R. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna, 1938, p. 356.

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-âge*, vol. II, Leipzig, 1936, p. 205, observa în același sens că primul act nu este semnat, dovadă 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 genevezi 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 genevezii din 23 februarie 1381: *Ellias segno fiijo de Inach Cotoloboga seando mandao per segno in Sorcati* (Desimoni, *Trattato*, p. 162); *Inach*, cu variante încă mai corupte în alte documente geneveze, *Inat*, *Ina*, *Ayna* (N. Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 15–16), atașat constant lui Kutlugh Bugha (și acest antroponim sîcilit în fel și chip), a fost considerat nume propriu (Iorga, *ibidem*, p. 15 nota 2); el reproduce titlul de noblete *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 *Colloboga* și *Cotulubugha* din tratatele încheiate cu venețienii de Djanibek în 1347, respectiv de Berdibek în 1358 (*Diplomatarium 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 genevezii 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 amista 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 (*Diplomatarium 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 genevezii din amintita zi (vezi mai sus nota 75).

⁸¹ Deși semnalat în funcția de comandant al „aripii drepte” a statului djucid 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 nedatăată se află în preambulul unui act oficial destinat în 1393 regelui Poloniei: „Eu, Toktamîș, 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 soli tăi pentru închinare” (versiune românească după Grecov – Iacubovschi, *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, nedatăată, dar sigur posteroară bătăliei de la Kulikovo din 8 septembrie 1380, probabil chiar după încheierea tratatului lui Cerchez cu genevezii la 27 noiembrie; împăcarea acestor emiri cu Toktamîș a precedat obligatoriu substituția 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 optsprezece localități pe care le consacra acordul s-a produs în detrimentul nemijlocit al domnului tătar din Solgat în fieful căruia se aflaseră pînă 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 sînt reproduse după Grecov—Iacubovschi, *Hoarda de Aur*, p. 303—304.

⁸⁹ Grecov—Iacubovschi, *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 înfruntări.

⁹⁰ Acest aspect este subliniat de Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 128. care consideră că mobilul principal al campaniei lui Toktamîș 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—Iacubovschi, *Hoarda de Aur*, p. 305—306.

⁹⁵ Vezi mai sus nota 82.

⁹⁶ Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 15—16; în scriptele financiare ale Caffei sînt consemnate la 6 februarie 1382 cheltuieli *pro confectis et specijs finis, pro tenendo coppam domino Elie, quando recessit de Sorchati pro eundo Lordo... Item, ea die, pro confectis Ayna Cotoiboga, quando aplicuit Sorcati*.

⁹⁷ În tratatul de pace încheiat la 12 august 1387 între ambasadorii Genovei, Gentile dei Grimaldi și Gianone del Bosco, și domnul din Solgat, Kutlugh Bugha, se fac referiri de *quibusdam instrumentis pacis, preceptis et conventionibus* (încheiate între Toktamîș și Comună la o dată necompletată în text), *necon de quibusdam aliis conventionibus et pactis, factis inter prefatum magnificum dominum Cotoiboga, nomine dicti domini imperatoris, ex una parte, et, Bartholomeo de Jacob, jurisperitum, tunc consulem Caffe, ex altera parte, scriptis in littera Ugarica m^o CCC^o...* (S. de Sacy, *Pièces*, p. 63); primele convenții pomenite nu pot fi altele decît cele din 1380 și 1381, întrucît împăratul la care se face trimitere este Toktamîș, 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 carență, existența actului nu poate fi pusă la îndoială: 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 bey și la începutul mandatului noului consul, perioadă în care registrul de socoteli din Caffa semnalează contacte directe ale emisarilor genovezi cu recent instalatul domn din Solgat, în contrast semnificativ cu lunile următoare cînd această personalitate politică încetează să mai apară ca beneficiar al cadourilor achitate din bugetul coloniștilor (vezi Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 15—19).

⁹⁸ Pentru desășurarea ei, vezi Grecov—Iacubovschi, *Hoarda de Aur*, p. 304—309.

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

¹⁰⁰ Vezi mai sus nota 82; în pofida faptului că actul formal de supunere a lituanienilor a fost în esență sa mai mult un pact de neagresiune (și acesta consintit, se pare, numai în schimbul păstrării Ucrainei), avantajele practice dobîndite de Toktamîș 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, care, în sfîrșit, lituanienii să-i stea alături după înfrîngerea suferită în 1395 (Spuler, *Die Goldene Horde*, p. 128 și urm.).

¹⁰¹ Toktamîș i-a datorat lui Timur în întregime ascensiunea pînă în 1380, un handicap moral care pare să fi determinat oarecari ezitări și amînări ale hanului din Sarai de a-l ataca frontal pînă în 1387 pe emirul din Samarkand (vezi Grecov—Iacubovschi, *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 Toktamîș; confuzia se risipește 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 sînge genghizhanid): așa, de pildă, emisarii lui Djanibek și ai lui Berdibek, menționați ca martori în tratatele încheiate cu venețienii în 1347, respectiv în 1358, sînt numiți *cani* și *canal signori* (*Diplomatarium veneto-levaninum*, I, p. 313 și II, p. 51).

¹⁰⁸ 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 oghlani expediția ordonată de Toktamîș 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 socoteli ale Caffei din 2 februarie 1382, *Olat bey* — reductibil fără dificultăți la *Pulad*, dacă se ține seama de maniera atît de defectuoasă de transcriere a numelor tătare în documentele genoveze — a fost *frater domini Sorchadi*, 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 începînd cu anul 1407 (Iorga, *Notes et extraits*, I, p. 19, nota 4).

¹⁰⁹ Vezi mai jos notele 106—114.

¹⁰⁶ 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 pregătît în 1386 *occasione guerre ad Vospulum pro Matrega*.

¹⁰⁹ La 4 mai sînt însemnate cheltuieli pentru cîteva *botte di vino* date de autoritățile *pro victoria habita* în luptele cu tătarii, ale căror bunuri au fost apoi vindute 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, cedată împreună cu averea lor de tătăr genovezilor prin tratatele din 1380—1382; ostașii trimiși cu un vas din Caffa *pro damnificando inimicos* nu au reușit să-i readucă la ascultare.

¹¹¹ La 2 mai 1386 se făceau pregătiri 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 euntes Constantino et Petro vavpoda occasione guerre de Sorcati* (Ș. Papacostea, *La începuturile statului moldovenesc. Considerații pe marginea unui izvor necunoscut*, în *Studii și materiale de istorie medie*, vol. VI, București, 1973, p. 45, care discută amănunțit (p. 43—59) identitatea lui Costea voievod în contextul unificării teritoriale a Moldovei și a sfîrșitului stăpînirii tătare în acest spațiu.

¹¹² Orientarea antitătără a Moldovei, dovedită de refugiarea 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 solilor 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 sfătua la 18 iunie pe omologul său venețian să interzică concetățenilor săi să frecventeze regiunile din nordul Mării Negre bîntuite de război, întrucît ar putea avea de suferit în tumultul încăierărilor cu tătarii (*Diplomatarium veneto-levantinum*, II, p. 209); pentru înfățișarea 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 atît 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 sînt pomenite — la Ballard, *La Romanie*, I, p. 458—461, care observa că autonomia Caffei, afirmată progresiv și existentă *de facto* în 1380 a fost proclamată oficial abia prin statutul orașului din 1449, cînd consulul a preluat și atribuțiile judiciare ale *tudunului*.

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

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

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

¹²⁰ *Ibidem*.

¹²¹ Cronicarul persan Șeref ad-Din Ali Iezdi fixează începutul expediției în teritoriu inamic în anul hegirei 789 = 21 ianuarie 1387 — 10 ianuarie 1388 (Tiesenhausen, *Sbornik*, II, p. 168).

¹²² Același cronicar menționat în nota precedentă înșira ca participanți în oastea lui Toktamîș pe ruși, cerchezi, bulgari, cumani, alani,, (locuitorii) Crimeii din Caffa și din Tana'' și başchiri (*ibidem*, p. 156).

¹²³ Înfățișare amănunțită a războiului și a consecințelor sale la Grecov-Iacubovschi, *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 Toktamîș 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 Toktamîș, 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 Toktamîș 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.

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

ILEANA CĂZAN, EUGEN DENIZE

Nu credem că este o noutate 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 studiul de față și în limitele pe care ni le permite spațiul vom încerca să scoatem în evidență câteva 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 începuturile 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 distincte, 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 Veneția 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 doua 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 „piața mondială”. Această fază ne va reține atenția în rindurile următoare. Urmează apoi o a treia fază, de la sfârșitul 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 periodizare, și cea propusă de noi poate fi contestată sau chiar negată. Considerăm totuși că ea oferă, pe baza adevărului faptelor, posibilitatea unei interpretări mai nuanțate a proceselor istorice care au permis Europei și celorlalte continente tranziția 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, așa 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 explicat 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 Veneția 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 sfârșitul 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, provençală 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.

Ajungînd 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 întâmplător nici faptul că primele bănci 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 Mediterana 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 comercial — capitalistă și tehnic-navală nu putea fi realizat de italieni, mai ales de genovezi, decât pe sol iberic. De asemenea traficul maritim între Marea Nordului și Mediterana a avantajat 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 instalează aici: Centurioni, Spynola, 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.

Ieșirea 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 veritabila lor cucerire și punerea lor în valoare s-au înfăptuit abia între 1430 și 1450¹². Întietatea, în cadrul acestei adevărate explozii care s-a produs spre Atlantic, aparține, indiscutabil, portughezilor¹³, avantați 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 (călătoria lui Diego Cao) și pînă la celebrele călătorii ale lui Bartolomeo Diaz și Vasco da Gama. Și spaniolii au câteva reușite, dar mult mai puțin semnificative și mai puțin organizate sub aspect economic și științific. Astfel, în 1346 catalanul Jaume Ferrer atinge Senegalul, dar dispăre. În 1341 și 1342 maiorchezii Francisc Desvalers și Domingo Gual ating Canarele, același lucru reușindu-l, în 1352, și Arnau Royer¹⁷. Importante, în secolul al XV-lea, sînt, 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 „Mediterane 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 pămînturi. 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). Sînt tratate

cu o puternică tentă colonială, primul în avantajul net al Portugaliei, celelalte două marcînd un echilibru, atît 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, așa 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 zdrobi 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 portughezilor și spaniolilor²⁰. Dacă pe la mijlocul secolului al XV-lea nu exista încă o economie mondială, putem afirma, fără teama 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 așa-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 permanent 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 întărită 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 sfârșitul 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* restrinse și *relativ* autarhice.

În această perioadă, 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 coerent și regulat. Cruciadele au deschis drumul spre Orient, spre atât de rivnitele mirodenii, care rămân însă mărfuri de lux vehiculate, printr-un adevărat monopol, de negustorii venețieni și genovezi, ce și-au disputat cu înverșunare dominația Mediteranei Centrale, și a Mării Negre ²¹, până în secolul al XV-lea. Din această cauză în Europa se vor dezvolta cel puțin două economii paralele ²² 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 organică ²³.

Aceste două mari sisteme au funcționat nu întâmplător de-a lungul celor două mari axe comerciale ale Evului Mediu, Mediterană și M. Baltică. La început cele două „économies-monde” au funcționat relativ separat, fiind despărțite de continent și favorizate de apropierea mării. Baltica preia inițiativa comercială în secolul al IX-lea, inaugurând o arteră pe deplin folosită și de o importanță vitală pentru dezvoltarea vieții urbane occidentale ²⁴.

Tradițiile navigației 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 frământată de istorie s-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, până 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 tehnicile comerciale folosite în Baltică vor fi în permanență mai simple, capitalul bancar și creditul fiind introdus târziu în Țările de Jos, de genovezi. În schimb cererea mare de produse meșteșugărești, dezvoltă spiritul de inventivitate tehnică și diversifică producția (șantiere navale, postavuri), în câteva domenii. Nordul se impune, din secolele al XIII-lea și al XIV-lea pe piața europeană în formare, Sudul, însă, rămâne eminamente negustoresc, dispunând de tehnici bancare și de credit (în cazul Veneției și Genovei),

ce premerg cu câteva secole apariția capitalismului, dominînd sub această formă nu numai economia ci și politica europeană, în secolele XIII—XV ²⁵.

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 tirgurilor din Champagne, dar și zona centrală și sud-estică a continentului european angrenată în comerțul spre Marea Neagră ²⁶, anexă de fapt a Mediteranei.

În secolul al XIV-lea apare prima *conomie de piață* ce unește universuri relativ autarhice, pînă la acea dată, într-un tot coerent ce cuprindea 300 de piețe negustorești, înscrise între puncte terminus aflate la mari distanțe (Novgorod—Bruges—Londra—Lisabona—Veneția—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 deschiderii Europei spre Lumea Nouă, considera 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 înclinîndu-se definitiv spre un singur pol.

Olanda și Anglia vor profita din plin de acumulările predecesorilor italieni, iberici și hanseatici, preluînd inițial 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 aceluiași pol.

Cauzele care au generat o asemenea evoluție, însoțită și de o deplasare în spațiu de la Sud spre Nord sînt relevate de istoricul I. Wallerstein ²⁷, ce ie în discuție mai ales trei aspecte: creșterea geografică a lumii, punerea la punct a unor metode de control al muncii în conformitate cu producțiile și cu regiunile acestei economii mondiale, crearea unui aparat statal relativ puternic ²⁸ 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 edificator ²⁹: 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 ibericilor ³⁰. 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 au 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 cuvînt 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 precumpănitor rămîne cel iberic, în special cel spaniol. Spania a realizat o ascensiune vertiginoasă în timpul domniei lui Ferdinand și a Isabelei, precum și a urmașului lor, Carol Quintul, instaurînd o adevărată 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 monarhiei 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 Alcázquivir (1578)³⁶, urmate de ocupația spaniolă (1580). Este clar că Portugalia își asumase 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 poseda, în genere, atît 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 precumpănitoare 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 măreață echivalentă, descoperirea Americii ³⁷. Columb însuși, cel care a înfăptuit această descoperire, genovez prin naștere și spaniol prin adopțiune, prezintă, în întreg caracterul și comportamentul său, această interferență între trecut și viitor ³⁸. Situația aceasta ambivalentă a favorizat declanșarea 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 sînt analizate cu multă precizie și rigoare științifică de istoricul Ruggiero Romano ³⁹ care ajunge la câteva concluzii foarte interesante. Astfel, în opinia sa, conchistatorii 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 sînt 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 împotmolit în cuceriri făcute pe baze feudale ⁴¹. În acest sens exemplul cel mai elocvent 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 ancorată în tradițiile medievale (cruciadă, stil gotic) decît în alte zone, în ciuda influențelor din Italia și Țările de Jos ⁴³. Renașterea spaniolă s-a caracterizat printr-o riguroasă respectare a dogmelor bisericii romano-catolice, ceea ce explică lipsa, aproape totală, a neopăgînismului și a obscenităților din literatură. Această persistență a tradiției a încetinit foarte mult secularizarea vieții și a culturii. Pe de altă parte, cultura renașcentistă 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 renașcentiste ceea ce s-a repercutat pe toate planurile, atît material, cît 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 cerealică 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 aceeași perioadă, unde exemplul cel mai elocvent 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 șansă de reușită și care a și eșuat 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. Semnificativă în acest sens este periodicitatea falimentelor financiare ale monarhiei spaniole (1557, 1575, 1596, 1607, 1627, 1647, 1656), fiecare din ele marcând câte 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 rând 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 sînt 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, atît 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 sînt slăbiciuni de structură. De aceea spaniolii, la fel ca și italienii, au eșuat. 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, Țările de Jos, Olanda și apoi Anglia valorificînd 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 însele au devenit perimate. 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 dominația, constituind cel de al doilea pol al economiei europene.

Hansa germană este strîns înrudită cu gildele negustorilor și meșteșugarilor, 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 piața 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, principalii 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 Zuidernee—Meusa, Turingia—Branderburg—Polonia și Golful 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 interese 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 teritoriale), 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

își 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 izbîndă 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 așa 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 interese 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 supremația 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 aprovizionare, cu lina 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 interese 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 atît de important al Hansei încît 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 aceleași contoare, născute din practicile feudale ale concesiunii de privilegii comerciale, vor fi simburile discordiei ce a opus Hansei întîi 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 tind spre o piață națională și independența negustorilor hanseatici în propria lor „casă” devenise mai mult decît supărătoare. Preeminența Hansei în Baltică este înlăturată 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 Țările de Jos.

Cauzele ce au stat la baza eșecului Hansei în Nord, în secolul al XVI-lea, sînt și ele multiple. Interesante sînt 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 constrângere 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 Mecklenburg (în 1560) și din Pomerania în 1576⁵⁹, aduc treptat orașele Hansei sub dominația feudaliilor locale; în cazul Rostockului, în 1560, flota sa este vindută țărilor occidentale⁶⁰.

Inițial structurile economice care au permis avîntul Hansei în secolul al XIV-lea sînt tot cele legate de acumularea capitalului comercial, fapt ce îl făcea pe K. Olechnowitz să considere că „negustorul a fost elementul revoluționar al acelei societăți”⁶¹. Angajarea în comerțul maritim și terestru 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 vieții politice sub imperativul economicului. În 1279 la Wismar averea mobilă și imobilă a unui producător direct, meșter în breslele privilegiate și proprietar înstărit de atelier nu diferea mult de cea a unui negustor bogat, din rîndul patriciatului, ce deținea 5000 mărci lubicense⁶². Acest fapt reflectă o anumită „democratizare” a vieții politice urbane, în orașele hanseatice mai vechi și mai noi. Această pătură a „burgheziei” înstărite concurează patriciatul în formare, iar breslele privilegiate își impun punctul de vedere, obținînd pentru reprezentanții lor locuri în Consiliul orășenesc, acești reprezentanți 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*⁶³, în orașele germane acumularea de capital și îmbogățirea patriciatului readuce 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 lubicense⁶⁴. Același lucru surprindem și la Stralsund în perioada 1597—1641⁶⁵. Sumele mari de bani existente, *capitalul circulant*, își găsesc însă o întrebuintare ce permite acea „refeudalizare” amintită. Acești bani arareori sînt investiți în *producția de mărfuri*, cel mai adesea fiind transformați în rente, proprietăți funciare de tip feudal, sau în capital cîmătăresc⁶⁶. În acest mod patriciatul hanseatic, spre deosebire de cel din orașele Țărilor de Jos, devine o clasă parazitară, ușor de manevrat în noua 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 orașului⁶⁷, prin menținerea și extinderea servajului, într-un moment în care producția de tip manufacturier avea nevoie de mină 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 șantierelor navale olandeze, rival de temut prin calitatea noilor nave construite. În secolul XVI Amsterdamul devine cea mai ieftină „piață”

de nave, iar din 1570 șantierelor olandeze impun în Baltică, Marea Nordului și în cursele transoceanice *fluitul* (Vlieboot)⁶⁸, corabie de transport de mare capacitate, ușor de manevrat cu un echipaj de câțiva 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 îmbogățirea armatorilor⁷⁰, dar și închistarea 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 meșteri 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) când 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 rămân, între 1562—1628, în proporție de peste 75%, din volumul comerțului, *exportatoare* de materii prime și materiale (piei crude și tăbăcite, lână, lemn, scinduri, gudron, smoală, ceară, zgură, fier), precum și de cereale (grâu, orz, secară) și în mică măsură de produse alimentare prelucrate (bere, malt, făină)⁷², situează zona, în raport cu fațada Atlanticului, la periferia vieții economice, angrenate în sectorul primar, rămânând 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 industrial*⁷³. Din secolele XV—XVI și „foarfecele” prețurilor defavorizează Lübeckul, Rostockul și celelalte 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 primărea unui sistem de producție, criza Balticii 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 sfârșitul 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, încorporate Imperiului iberic al lui Carol Quintul, prin moștenirea sa paternă⁷⁷. Acesta este momentul în care balanța se va înclina spre Nord-Vest aducând 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 dau economiei europene, transformată acum în economie mondială, un mare avânt.

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 hanseatice 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 piața internațională, plasând 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 târg 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 rând de poziția sa geografică, ce beneficia de estuarul fluviului Escaut la vărsarea în mare, de apropierea orașului Bruges, a cărui tradiție comercială și manufacturieră o preia, depășind-o, și de ruta comercială ce lega Mediterana de Marea Baltică, deschisă de genovezi în 1277. La sfârșitul 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 decăderea Veneției ce monopolizase pînă la acea dată comerțul cu piper, adus prin Marea Neagră și Mediterana Orientală, din Orientul îndepărtat. În 1501 prima navă portugheză ancoira în estuarul Escaut-ului aducînd direct piperul atît 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, grâu 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 târg 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 cotate în Europa. Această situație economică înfloritoare va fi brusc întreruptă de declanșarea patimilor religioase, care duc la revolta iconoclastă din 1566⁸⁵, preluîndu la războiului dintre Țările de Jos și Spania, izbucnit cu violență în aprilie 1572⁸⁶.

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

din schimburile Balticii ⁸⁷, stabilind legătura maritimă cu Spania și Portugalia, de unde veneau metalele prețioase, cheia schimburilor nordului. Deschiderea Busei din Amsterdam și a Camerei de Asigurări ⁸⁸, la sfârșitul secolului XVI, stabilizează definitiv poziția comercială a noului centru, poziție atât de solidă, încât în timpul confruntărilor militare cu Spania linia maritimă ce lega Nordul de Sud nu se întrerupe, relația dintre combatanți fiind aceea de dușmani complementari ⁸⁹, griul Balticii fiind literalmente indispensabil Sudului. Același război cu Spania va fi și principala cauză a impunerii dominației Amsterdamului, prin devastarea sudului Țărilor de Jos; la 18 august 1585 prin ocuparea Anversului trupele spaniole dădeau lovitura de grație principalului rival al Amsterdamului, lăsându-i calea liberă în Atlantic, pe piața europeană și în circuitele transoceanice. Locul portughezilor în ceea ce privește deschiderea de noi rute comerciale la mari distanțe este luat, din secolul al XVII-lea, de Olanda, tinăra 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 cuceresc fortăreața portugheză din Ambon (în insulele Moluce), care devine primul avanpost al Companiei Indiilor ⁹⁰. De acum încolo capitalismul comercial atinge apogeul, făcând din mările și oceanele lumii teatrul său de acțiune. Supremația Olandei va fi disputată de Anglia, ce se deschide spre comerțul transoceanic în aceeași perioadă, dar Londra nu va deveni centrul economiei mondiale decât după succesul revoluției industriale.

Concluziile ce se impun sînt legate de bipolarizarea economiei europene în Evul Mediu; între Sudul mediteranean și Nordul baltic, relativa 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.

Sucesiunea monopolurilor comerciale maritime ale venețienilor, 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 salariată 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 transoceanice 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.

NOTE

¹ *Sea Power. A Naval History*, ed. E. B. Potter, Clacter 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*, Paris, 1988; Philippe Dol-

Jinger, *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.

⁸ Y. Renouard, *Les hommes d'affaires italiens au Moyen Âge*, Paris, 1949, pp. 44 și urm.

⁴ 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. Doehaerd, *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.

⁵ Pierre Chaunu, *L'expansion européenne du XIII^e au XV^e siècles*, Paris, 1969, pp. 93—95.

⁶ Myron P. Gilmore, *The World of Humanism. 1453—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.

⁷ P. Chaunu, *op. cit.*, app. 106—109.

⁸ 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 citeva evenimente decisive, ocuparea Constantinopolului (1453) și a Caffei (1475) de către turci, au precipitat-o. În secolul al XV-lea bancherii genovezi dobândesc un rol foarte important în Peninsula Ilerică. Cădiz devine, mai mult decît Chios, marea escază, reful principal al activităților maritime genoveze. Castilia devine o putere economică de prim ordin, pozițiile comerciale și financiare ale negustorilor genovezi sînt solid asigurate, același lucru fiind valabil și pentru Portugalia (J. Heers, *Gènes 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 damnificatorum in regno Granate” (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 intermediar între Levant și Europa Centrală, și datorită incertitudinii cu care a încercat să pătrundă în comerțul oceanic. Criza orientală generată de avansul turcilor a dăunat mai mult economiei venețiene decît 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).

⁹ 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.

¹⁰ J. Heers, *L'Occident au XIV^e et XV^e siècles*, pp. 164—165.

¹¹ F. Pérez Embid, *Los descubrimientos en el Atlántico y la rivalidad castellano-portuguesa hasta el tratado de Tordesillas*, Sevilla, 1948, p. 58.

¹² *Ibidem*, pp. 137 și urm.; Antonio Barao, *História da expansão portuguesa no mundo*, Lisboa, vol. I, 1939, pp. 275—280.

¹³ M. Pinheiro Chagas, *Os descobrimentos portugueses 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 anteriore 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 descoperirii și cuceririi Americii*, traducere Esdra Alhasid, București, 1979, pp. 38—45; Wallace K. Ferguson, *Europe in transition. 1300—1520*, Boston, 1962, p. 409—416.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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), Lisbonne, 1960, pp. 167—169; F. Pérez Embid, *op. cit.*, pp. 85—86; Antonio Rumeu de Armas, *España en el Africa atlantica*, Madrid, 1956, vol. I, pp. 41 și urm.

¹⁶ 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, janvier—mars 1954, p. 73.

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

²¹ Ș. 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 XV^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 central 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 particolarismo, statale moderno*, în vol. *Marsilio da Padova. Studi raccolti nel VI centenario*, Padova, 1952 pp. 230—258; H. G. Koenigsberger, G. Mosse, *L'Europe au XVI^e siècle*, Paris, 1970, p. 176; José Antonio Maravall, *Le origini dello stato moderno*, în vol. *Lo 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 Jacquart, *Le XVI^e siècle*, Paris, 1987, pp. 14—18. Interesante și demne de reținut sînt afirmațiile istoricului francez Jean Delumeau. El susține că în momentul în care națiunile europene se afirmă, unitatea civilizației occidentale se întărește. 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 interese 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 încep 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 bancheșilor 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 decăderea Anvers-ului, principalul canal de scurgere a aurului și argintului spaniol devine Genova și Italia. Anual la Genova sînt 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, *Imperia 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 Bleiberg, vol. I, Madrid, 1968, p. 110.

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

³⁸ Maria Luisa Fagioli Cipriani, *Cristoforo 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 încredințare, însărcinare, și reprezintă, în fapt, acordarea unei bucăți de pământ împreună cu locuitorii ei unui cuceritor sau colonist spaniol. Acesta, bineînțeles că o exploata după metodele din Spania care erau predominant feudale. Despre encomienda a se vedea S. Zavala, *La encomienda indiana*, Madrid, 1935; L. Byrd Simpson, *The Encomienda in New Spain*, Berkeley, Los Angeles, 1966; M. Belaunde Guinassi, *La encomienda en el Peru*, 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*, în „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 Wardenhagen, *De rebus publicis hanseaticis et earum nob. confederatione. Tractatus specialis*, Colonia, 1639 p. 269.

⁵⁶ F. Braudel, *Impulul 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 concessorum...”).

⁵⁹ H. Langer, *Stralsund 1600-1630. Eine Hansestadt in der Krise und in europäischen Konflikt*, 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 testament, 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 șilingii și pfengii ca subdiviziuni după următoarea echivalare 1 marcă = 16 șilingi = 192 pfengii), cf. U. Hantschild, *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 membrii și fiii lor) stăpneau 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, mostenea de la bunicul său împăratul Maximilian I, căsătorit cu Maria de Burgundia, Țările de Jos (Gerhard Benecke, *Maximilian I (1459—1519) an analytical biography*, Londra, 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 Dutch 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 prédécesseurs. 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 inauguera, dès le déclenchement de la révolution industrielle, le *capitalisme industriel*.

TIPURI DE AMBARCAȚIUNI ȘI TEHNICĂ NAVALĂ FOLOSITE ÎN MAREA BALTICĂ 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 sînt 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, „rămîne 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 întîlnește 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 neconceput, 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 decît 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 sînt 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 Balticeii, fie danezi, anglo-

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 adânci (peste 1600 mile) muntos, sau mlăștinos, făcând 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 conștient 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, când 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 stabile, a dat naștere la noi artere comerciale în care Baltica devine principalul bulevard, fapt ce va face ca din secolul IX până în secolul XIII să dețină întâietatea în comerțul maritim rivalizând cu Mediterana⁶, făcând să înflorească 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, traficând 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, Skiringsal, Sutton Hoo, Ribe, Dankirke, Haithabu, iar de aici spre est : Haithabu, Ralswik, Truso, Grobin, cu bifurcația via Birka-Uppland spre nord și via Novgorod-Constantinopol spre sud sau Novgorod-Șamarkand spre est⁷. Tot navele scandinave din secolul X au făcut permanent legătura între Islanda și Groenlanda, de unde au ajuns apoi până pe coasta Labradorului. Pe bună dreptate s-a spus despre vikingi că au fost adevărați maeștri ai tehnicii navale, făuritori de bunuri, alergând 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 cât de unilateral pe atât de greșit. Normanzii au rămas în istorie prin locul important pe care l-au deținut în progresul tehnicii și al cunoștințelor pe mare, principiul 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, așadar, nu a fost sărăcia 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. Acumulînd, preluînd și prelucrînd în domeniul navigației și al comerțului, normanzii au ajuns în secolele IX—XI să întrecă 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 sînt produsul cel mai bine cunoscut. Astfel a putut fi stabilită existența mai multor tipuri de ambarcațiuni: nave cu vîsle sau vîsle și vele, bărci și corăbii de pescuit, corăbii de război, corăbii de paradă, corăbii de ritual etc. ... mărimea lor variînd, 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 vîslelor. Cele mai mici, bărcile de pescuit (*bátr*) de tip *feraeringr*, cunoscute și sub numele *snekkje* sau *skita*¹⁶ aveau între 4 și 8 vîsle 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 bănci 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 așa 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 intermediară între ambarcațiunile cu vîsle și cele cu pinze, 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

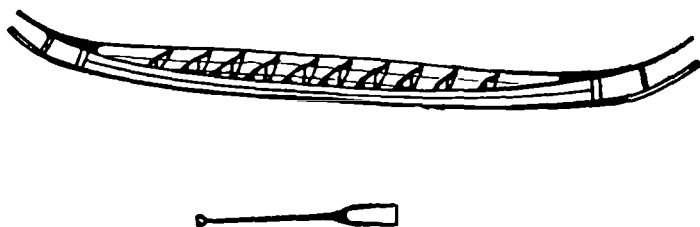


Fig. 1

ce celelalte, amplasate câte două de fiecare parte, formau pereții laterali. Scindurile erau prinse între ele cu fibre groase de lemn întărite apoi printr-un sistem de coarde. La sfârșit barca era călăfătită 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 făcea 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 reconstituită

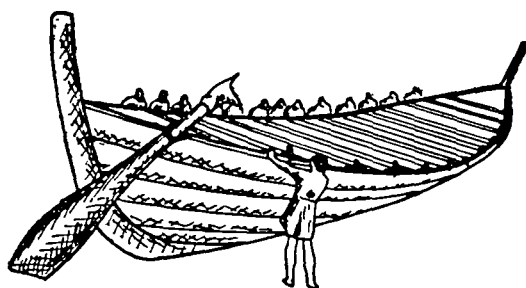


Fig. 2

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 scinduri groase arcuite ce era fixată pe fundul albiat al vasului, prefigurînd chila, cea de a doua mare invenție, 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 Soutton 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 efervescență 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 înnoire ceea ce determină o diferențiere a navelor care poartă amprenta unei noi concepții artistice, tendința fiind eliberarea de vechile canoane ce impuneau o linie simplă, austeră, împinsă pînă la rigid, și înclinarea 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 scrierilor vremii, număra 2.000 de vase²⁰. Apoi corăbiile erau marfa comercializată cea mai de preț. Nu este de mirare că iau naștere din secolul IX adevărate șantiere navale, cum este cel de la Ladehammer unde lucrau numeroși meșteri specializați: tăietori de lemne, dulgheri, cioplitori, meșteri de parime, meșteri lopătari, călăfătuitori, 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 corăbiile 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 anunța 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 lărgită 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 adinci devenise o adevărată chilă.

Corăbiile de la Kvalsund se pare că aveau o întrebuințare multiplă, cum de altfel, până târziu în secolul XII, unele corăbii 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 cauza lungimei 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 corăbii uriașe care, potrivit descrierilor rămase, avea 120 rame (cca. 70 m)²³. Acestea, fără îndoială, au fost excepții și nu se știe cît de mult naratorii vremii exagerează, încît izvorul cel mai sigur rămîn 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 corăbii 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 făceau 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 saga este cîntată mindria și bucuria celui care pornește pe o corabie în larg, gata să înfrunte primejdia. Modalitățile de procurare a unei corăbii erau diferite. Cea

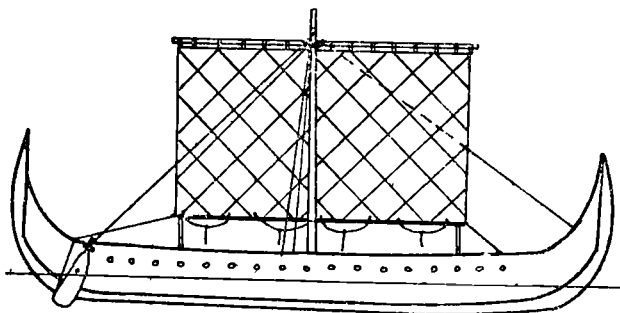


Fig. 3

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 tînărul primea încuviințarea 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. Proporțiile corabiei erau foarte bine cumpănite, grija constructorilor fiind să facă vasul cât mai ușor mărindu-i rezistența laterală. Scîndurile 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 conferea o siluetă grațioasă. Cele două părți ale bordajului erau fixate între ele prin tacheți de fier, în timp ce scîndurile 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 muchiile foarte înguste, ele puteau fi folosite și în apele mai puțin adînci, pe fluvii, de pildă, unde corabia putea pătrunde datorită pescajului mic. Vislele erau traversate prin niște găuri prevăzute cu capace de lemn, perfect rotunde, prinse cu un pion în jurul căruia se răsuceau, astfel încît orificiile să poată fi astupate cînd vislele erau scoase, iar corabia plutea dusă de vînt. Pînza și catargul corabiei sînt o dovadă a ingeniozității meșterilor vikingi. Catargul din lemn de pin înalt de 10 m era fixat în centrul chilei

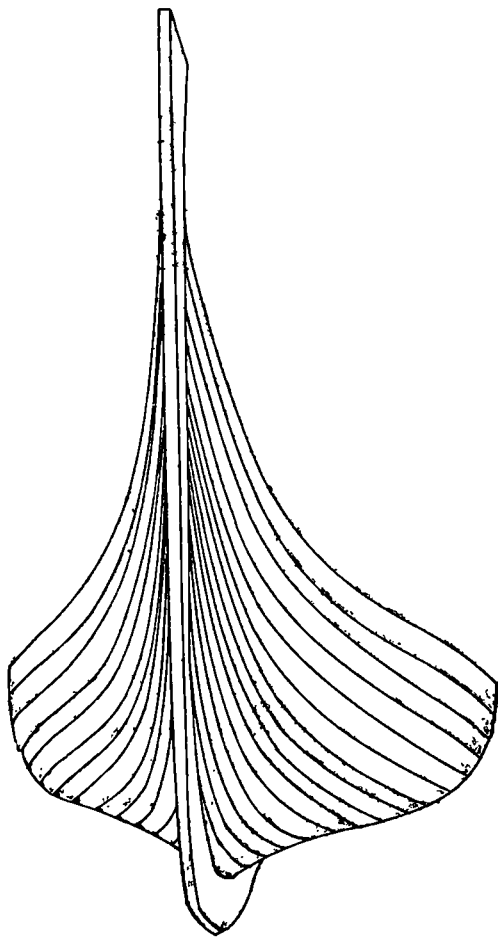


Fig. 4

într-un butuc mare în formă de pește, astfel încît să poată fi mișcat în sus sau în jos, pentru ca presiunea vîntului să fie distribuită egal²⁶. În ce privește pînza, ea era de formă patrată (*vella alla quadra*) spre deosebire de *vela latina* de formă triunghiulară folosită în apele liniștite din Mediterana. Avantajul consta 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 superioară, apoi din lateral era legată, cu ajutorul unor frînghii, de niște

piese circulare în așa fel încît, cu ajutorul unui balestan, vela putea fi manevrată ca să prindă vîntul din orice direcție. Cîrma, asemănătoare cu cea de la Kvalsund, era atît de dibaci lucrată încît 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 așa 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 încît 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), pasarela, 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 cîte 32. După părerea lui H. Arbman scuturile nu aveau o utilitate practică, ci doar una socială, de a mări 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 datînd din secolul XI de la Skudelev (Danemarca), Galtabäck și Falsterbo (Suedia) atestă evoluția înscrisă 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, i se adaugă un post de veghe și se perfectează pentru a susține o pînă rectangulară de dimensiuni mai mari³⁰. Vasele mari de luptă erau denumite *skoed*, dar mai adesea *drakkar* din pricina capului de balastr frumos sculptat, așezat la pupă, un simbol religios aducător de noroc, de aceea la apropierea de țărml dușman capul era întors. Corabia regelui Olaf Tryggvason se numea „Marele Balastr” (Owen den Lange) tocmai ca 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 întrebuintate și la transportarea mărfurilor. O particularitate totuși există. *Kaupskip* 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 corăbii varia. Ele puteau fi tip *karv* sau *karfi*, o corabie plurifuncțională construită pentru navigație de coastă și în apele puțin adînci, sau tip *röthrarferja*, un fel de precursor al feribotului folosit, mai ales, la transportul de animale și pus în mișcare cu ajutorul vislelor, greutatea nepermițîndu-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 Gokstad avea punte 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 identifica cu divinitatea războinică, atribut din care decurgea însăși suveranitatea, iar reginele purtau harul divin al fecundității, era firesc ca nava de paradă să imite

cele două tipuri de mai sus. Ceea ce le deosebea de corabia de război sau comercială era meticulozitatea artistică cu care erau lucrate, fiecare detaliu oglindind grija 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

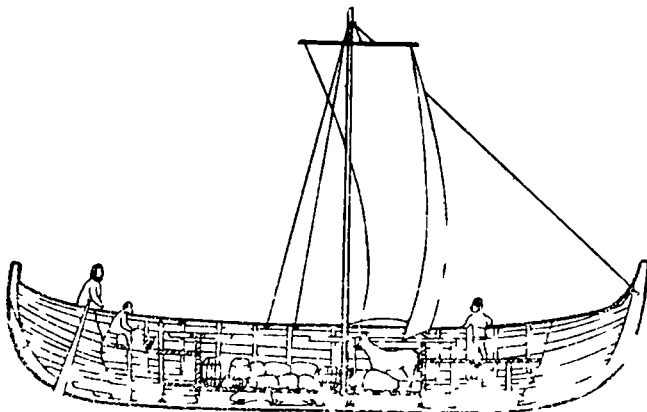


Fig. 5

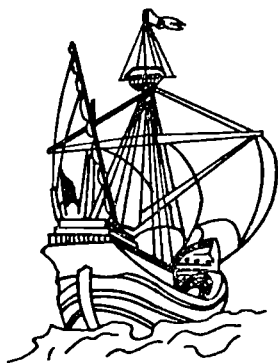


Fig. 6

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 cuvânt Fr. Durand a numit-o o capodoperă a artei nordului, o bijuterie a arheologiei ³¹. 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 măiestria 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 întregau efectul artistic ³².

Un loc aparte în șirul 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 permițând 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 Tutlandei (Nors, regiunea Tye). Sînt așa numitele „corăbii de aur”, cca. 100 de bărci 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” sînt 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, dovadă că ea a fost scufundată deliberat, spărgîndu-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 sînt o certitudine, ele putînd ușor fi recunoscute grație ritualului ce le însoțesc.

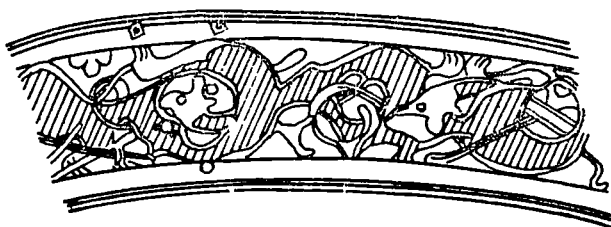


Fig. a

Conform credințelor nordice, corabia la fel ca și calul erau o garanție a călătoriei pe care defunctul trebuia s-o facă în lumea celaltă, corabia cu atît mai mult cu cît panteonul germanic situa Valhalla undeva la capătul mării. 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 îngropați împreună cu tot ce era necesar unui drum atît de lung, unele obiecte

și animale, pe lângă 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 sînt numeroasele descrieri 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 așteptînd să se avînte”

„lin îl lăsară acolo pe lordul lor drag”

„în albia arcei pe cel ce alcale de aur le dase” ³⁸.

Conform ritualului, uneori corabiei i se da foc și era lăsată să plutească, alteori era îngropată la țărm împreună cu osemintele incinerate ale defunctului și inventarul depus, ca în cazul relatat de Ibn Faldan, 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 închinăți unor 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 viața 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 bucatărie 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 Ärby (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 determinînd-o ⁴². Astfel au apărut corăbiile „de piatră”, de pildă cele de la Tromsø (Norvegia) sau Lindholm Høje (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 adăugau 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 anevoioasă. 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

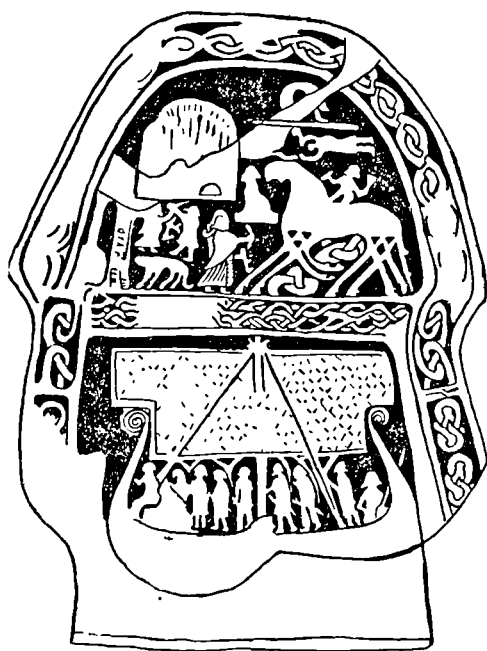


Fig. b

celebră este cea de la Tjangvide (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 încredere în propriile forțe, veseli, nu se lăsau ușor înspăimântați și nici descurajați; chiar dacă se știau pînă la moarte. „Licoarea zeilor (vinul) eu cu nesaț sorbi-voi Zilele mi s-au dus, tot lunecînd. Eu mor, dar vreau să mor rîzînd”⁴⁴. Așa grăia Karlsefni, unul din coloniștii Groenlandei și potrivit sagăi mulți dintre cei care s-au dus spre Țara Verde au sperat să găsească acolo, pe lângă felurite bogății, băutura lui Odin. Călătoriile îndepărtate, indiferent de natura lor, dovedesc cunoștințele de navigație ale vikingilor. Orice corabie

avea un pilot, (kendtmand), cunoscător al tainelor mării și aparate de bord, pentru urmărit astrii, dintre cele mai simple dar eficiente, cu ajutorul cărora măsurau latitudinea, vikingii navigînd 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, lunile fiind marcate pe ambele fațete ale cadranelui⁴⁵. *Piatra solară* era un cristal natural (se găsea în Norvegia) care analiza lumina soarelui polarizată în atmosferă, chiar și după apusul soarelui, fapt ce făcea să poată fi indicată direcția astrului dimineata și seara cînd pe mare este de obicei ceață. Cînd nu era ceață operația era simplă. Se așeza la amiază vîrfurile unui cuțit pe unghia degetului mic și apoi se învîrtea ușor cuțitul. Umbra aruncată pe mină indica poziția soarelui. Cunoașterea răsăritului, apusului și amiezei permitea să se stabilească latitudinea cu destulă exactitate. Măsurarea unghiurilor era făcută cu așa 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 arătînd 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 marini 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 forța 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 ilvocate rune, descîntece pentru liniștirea 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 tîrziu forma de *snekkja*, iar numele de *sneka*, cu care rușii le desemnau, nu poate fi decît un derivat al vechii denumiri varege⁴⁸. Amintirea corăbiilor vikinge 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 pînze și totodată a sistemului de navigație. Atîta vreme cît tipul *knorr* a asigurat transportul luptătorilor și al hunurilor unitatea tehnică a corespuns cu unitatea de arta navigației, atît pe fluvii și riuri, 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 marinarilor din largul mării⁵⁰. Simpla experiență nu a mai fost de ajuns, a fost nevoie de o înaltă școală de specializare, pe care numai negustorii bogați și-o puteau îngădui. În plus, armarea 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. Așa 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 sînt surprinse de descoperirile arheologice de la Koldingsfjord (Danemarca), Bergen (Norvegia), Kalmar și Riddarholm (Suedia) sau Bursledom (Anglia). Ele

sînt întregite de numeroase descrieri din tratatele de navigație sau cronici, multe însoțite 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 perfecționarea navelor dulgherii au avut o contribuție principală. Cîrma mult perfecționată avea două brațe (cîrma dublă) și era prinsă la pupa, în fața ancorei, de etambou, o grindă care închidea nava în plan vertical. La chilă se renunță o vreme și se revine la fundul albiat 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 cruciadelor fiind frecvent folosit în acest scop, ocazie cu care tipul koggă a fost cunoscut și în Mediterana⁵³. Așa cum se poate vedea din „Capitularium nauticum 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 întrecă kogga în volum, iar din secolul XV să o înlocuiască total. Mai pîntecoasă 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 cvadrantul⁵⁶, aparate deosebit de utile în cursele lungi, kogga fiind frecvent folosită în transportarea oamenilor și a bunurilor din Europa în Orientul Apropiat și Țările de Jos. Totodată hărțile, completate cu date noi, devin un instrument de navigație, chiar dacă multe dintre ele rămîn fanteziste multă vreme, chiar și după marile descoperiri geografice. În secolele XVI—XVII, încă, drumul vikinilor 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 cliimei și valul rece ce se abate peste Țara Verde, Groenlanda iese din sfera interesului european. Doar cîțiva misionari creștini o mai vizitează⁵⁸. La sfîrșitul secolului XIV se făcea ultima călătorie

spre Groenlanda, dar din cauza ghețurilor nava nu s-a mai putut apropia de țarm. Odată cu uitarea corăbiilor vikinge a fost uitată și Groenlanda și călătoriile pe ocean, până 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, însoțit de o arumită tactică. În cadrul schimburilor comerciale navigația a permis contactul dintre culturi, la cele mai neașteptate distanțe, răspîndirea unor instituții sociale și politice, a unor forme culturale cu caracter unitar, atît de unitar încît în cele trei țări scandinave se vorbea aceeași limbă, deosebirile fiind relativ mici. În evul mediu dezvoltat tipurile de nave, înscriindu-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, favorizate fiind Suedia și Danemarca. Norvegia, cea mai maritimă dintre țările scandinave, a fost redusă la o eclipsă politică și chiar pe mare, încît 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 Congres 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 XLI 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. Hachman, *Die Goten und Skandinavien*, Berlin, 1970, p. 399.

¹² W. S. Lindsay, *History of merchants shipping*, London, 1871, 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 national*, Södertölje, 1970, p. 18.

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

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

- ²³ Fr. Durand, *Op. cit.*, p. 58—59.
- ²⁸ Bent Rying, *Op. cit.*, p. 96.
- ²⁴ Fl. Căzan, *Normanzii „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.1.
- ³⁸ *Browulf*, 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. Braudel, *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; Kwalsund — 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 bêche (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.

PROIECTE PRIVIND APĂRAREA MARITIMĂ NAVALĂ A ROMÂNIEI ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

ION BITOLEANU

Concluziile și învățămintele 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 gândirii 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 dezbătute 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 formulând, totodată, concluzii și soluții pentru creșterea capacității de luptă a marinei militare a statului român.

Este remarcabil faptul că numeroși autori — cadre cunoscute ale marinei, sau tineri ofițeri cărora marea război prin care trecuse țara le-a imprimat o anumită gravitate și maturitate în gândire — priveau cu realism situația internațională, nelăsându-se înșelați de pacea aparentă instaurată în deceniul al treilea. Reprezentanți ai unei țări mici, căreia rivalitățile dintre marile puteri i-au produs atâtea suferințe, ei au supus relațiile interbelice unei minuțioase examinări — din punct de vedere al preocupărilor lor militare se înțelege — scrutînd neconținut orizontul 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 părerea că în fața noilor arme (submarinele și aviația), dominația cuirasatelor gigantice a apus. Aceste opinii n-au avut repercusiuni asupra programelor navale desfășurate în febra pregătirilor viitorilor beligeranți, pentru că războiul le-a surprins în faza confruntărilor. Cu toate că luptele navale n-au confirmat pe de-a-ntregul aceste concluzii, cheltuielile uriașe pe care le comportă construirea acestor giganti, criza financiară prin care trecea omenirea, relativa 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 cuirasatelor 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 tabăra 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 impetuoasă a aviației a accelerat construirea de bastimente ușoare ca tonaaj 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 decît 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 exprimîndu-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 făcea cu puternice mijloace navale. Se putea astfel constata sau deduce că în cazul unui război cu participarea a mai mulți riverani operațiunile navale vor îmbrăca aspecte noi, rezultînd din scurtarea relativă a distanțelor de acțiune prin creșterea vitezelor de deplasare cît 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 neliniștitor, 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 aminteau realitățile concludente și pline de învățăminte ale războiului din 1916 când Dunărea a rezistat cu mult după ce marea a căzut, în funcție de existența sau inexistența flotei ⁷. 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, apărarea și nevoia acută a unei forțe militare navale care să vegheze asupra vulnerabilului și costisitorului mecanism al mării comerciale, apărând-o în caz de primejdie ⁸.

Examinarea raportului de forțe pe mări din perioada postbelică a condus spre încheierea că marile puteri navale continuau să privească problema din punct de vedere al hegemoniei lor, ignorând interesele statelor mici considerate „secundare”. De aceea, subscriind la atașamentul României față de principiile pactului Societății Națiunilor, gânditorii militari din țara noastră considerau fragil sistemul securității colective realizat de această organizație dominată de mai 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 însuflețită 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 considerându-se, pe bună dreptate, că ele reprezentau „acea forță materială și morală a națiunii care face pe adversar să se teamă și să evite cât mai mult războiul” ¹⁰, rolul lor fiind la fel de important în timp de pace cât și în timp de război. Și 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, judicioasă fundamentată pe învățămintele războiului trecut, pe cadrul internațional existent, pe nevoile și resursele țării.

O stăruitoare atenție a fost acordată concluziilor ce s-au desprins atât din izbînzile cât 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 artileria 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. Considerînd 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 ostirii ¹². O atenție deosebită s-a acordat în studiile publicate fortificării coastelor maritime, astfel încît mijloacele instalate să fie capabile a 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 ofițerești din Marina militară s-au pronunțat pentru luarea din vreme a unor măsuri de apărare a coastelor maritime, încît „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.

Strădanii deosebite s-au făcut pentru orientarea politicii navale a României în direcția înzestrării cu mijloace potrivite obiectivelor sale militare. Sensul convergent al opiniilor 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 cuirasatelor, pronunțîndu-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 torpilor 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 învățămintele 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 conținînd 74 pagini și structurat pe cinci capitole 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.

Concepția de bază care a călăuzit acest document era indivizibilitatea armatei naționale. Faptul că marina acționa pe un anumit teatru de operațiuni — marea — nu știrbea 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 acvatoriul 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 tactico-operative care au generat gândirea militară și înzestrarea armatei la începutul acestui prim deceniu interbelic.

Cum de la 1 noiembrie 1921 principele 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.

Numeroase 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 gânditori militari nu s-au bucurat de audiența 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, adepte ale făuririi unei marine militare puternice au decis să se adreseze și opiniei publice. „Dacă creditele procurate de guvernele țării nu sînt îndestulătoare pentru înfăptuirea programului naval — releva un document al acestei organizații patriotice — 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 frământări 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 târziu 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 prefăcut 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 artilerie, infanterie marină etc.) și cu mijloace fixe de apă (baraje de mine, estacade) — așa

numitul „sistem cordon” prezentind dezavantajul răspîndirii unor mijloace numeroase pe toată lungimea sa pentru a fi pretutindeni, dar slab în fiecare punct. Părerile 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, întemeindu-se numai pe rezultate neconcludente din primul război mondial cînd tehnica aeriană nu evoluase îndeostul. Concluzia finală se dovedește, însă, judicioasă: organul militar conducător considera că siguranța 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 înlăptuit, Programul prevedea ca marina militară să dispună de următoarele forțe:

La mare — un grup de două crucișătoare ușoare, două grupuri însumînd opt distrugătoare, cîte 12 submarine, vedete antisubmarine și șalupe torpiloare rapide, două nave puitoare de mine, trei escadriile 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 derivate²⁵.

În sfîrșit, documentul considera că eșalonarea creditelor pe un timp mai îndelungat reclamă în mod imperios ca Programul Naval să fie transpus într-o lege organică, aprobată de Corpurile Legiuitoare, menită să devină un adevărat 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 escorta de onoare formată din canoniere, a făcut ultimul drum de la Constanța la Galați pentru a fi

transformat în cazarmă ²⁶. 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 Stîhi Eugen*, *Căpitan Dumitrescu C.*, *Lt. Lepri Remus* și *Stt. 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 sommergibile). Erau nave cu deplasament mic dar întrucît calități de viteză și manevră. 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 echipaje românești au transportat din Italia un număr de șase torpiloare, care au primit numele de *Vîforul*, *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-ungară ²⁹.

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 uscat ³⁰. Revenind asupra unei probleme ce preocupa profund pe specialiști, studiul care furniza aceste date pleda din nou pentru armonizarea proporțiilor între forțele de uscat, aeriene și navale ³¹ — 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 înfăptuit. 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, cît 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 operațiuni din Marea Neagră cît 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 calibru redus ³³.

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 învățămintele ultimului război, o singură unitate dintr-un anumit tip de nave nu dădea rezultate, nefiind întrunită condiția cooperării în formație. „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 militare maritime și fluviale, aveau să prindă contur și în măsura în care economia românească oferea disponibilități tehnice și financiare.

Înainte de 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, Șantierele Navale Galați trec la reorganizare generală. Toate operațiunile referitoare la modernizarea lor au fost declarate lucrări „de urgență utilitate publică în interesul apărării țării”, evoluând în ritm accelerat.

Creșterea utilității 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 puitorul de mine *Amiral Murgescu* cu un deplasament de 1600 tone. Intrată în compunerea Diviziei de Mare, această navă răspundea nevoii apărării coastei Mării Negre, organizării barajelor de mine împotriva navelor de suprafață și a submarinelor de către „vase speciale” de tip modern ³⁷.

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 reparații capitale. Artileria 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 „Stihi”, „Lepri”, torpiloarele „Smeul”, „Năluca” ș.a. Tot în această perioadă s-au bătut primele nituri la cele dintâi submarine montate în țară — *Rechinul* și *Marsuinul* ³⁹ — ale căror subansamble proveneau din Germania. În ajunul celui de al doilea război mondial aproape întreaga muniție necesară artileriei de marină se fabrica în țară. Tot în țară se produceau minele de tip Wickers 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, mergînd alături de perfecționările cele mai avansate în realizarea acestor dispozitive. În ceea ce privește armele sub apă, specialiștii români erau preocupați de studiul tehnicii torpilor 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*. Armate cu echipaje reduse (un ofițer și patru marinari), micile torpiloare au trecut Canalul Minecii înfruntînd condițiile războiului naval declanșat în Occident, au navigat pe riurile franceze pînă la Marsilia de unde, îmbarcate pe cargoul „Peleș” 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, artileria 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 decît în apropierea coastelor, pentru antrenamentul piloților⁴².

Apărarea litoralului maritim s-a întărit considerabil prin crearea unui sistem puternic de artilerie 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 apară 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 aliante. Opiniile exprimate în legătură cu acest obiectiv aveau în vedere soluționarea problemei atît din punct de vedere strategic cît și tehnic-marinăresc. Opțiunea pentru alegerea locului depindea de stabilirea aliniamentelor de apărare cu orice preț în cea mai grea ipoteză de război pentru România și a regiunii sprijinită pe mare care urma să cadă în interiorul fronturilor întărite menite să ocrotească această bază⁴⁴. Coasta românească a Mării Negre era lipsită însă de golfuri naturale prielnice existînd, în schimb, cîteva lacuri a căror legătură cu marea ar fi implicat lucrări tehnice scotite puțin costisitoare. Unul din principalele învățăminte ale războiului a fost că invadatorul simțea în mod vital nevoia unui port care să permită transporturi 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”, apărut 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 cât mai aproape de acest obiectiv. Un timp s-a oscilat între lacurile Mangalia, Techirghiol, Siut-Ghiol și Tașaul pentru ca, în urma consultării experților englezi și francezi, soluția finală să se oprească la acesta din urmă. Lucrările, a căror durată se estima la 14 ani, au început în 1938, urmînd 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

Alarmate de agravarea situației internaționale, cercurile conducătoare ale țării au adoptat hotărîri care vizau sporirea alocățiilor 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 ridica la peste zece milioane lei ⁴⁷.

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 considera 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 strîmtorilor, urmînd să se bazeze 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 constata 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, dispunînd de un minimum necesar, reușește să-l întrebuințeze potrivit principiilor consacrate de arta militară, întrucît pe mare, mai mult decît pe uscat — varietatea obiectivelor, întinderea teatrului de operații și caracteristicile mijloacelor dezvoltă la maximum posibilitățile de înlănțuire, nuanțare și cadențare a eforturilor. Rămîne însă, ca o condiție esențială, aceea de a dispune, cantitativ și calitativ, de un nucleu de forțe capabil a închege manevra în cîmpul strategic și tactic. În lipsa acestui element — și studiul inclina 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 compartimente, pentru a obtura sectorul vulnerabil sprijinit pe litoral.

Fată de această stare de lucruri rezulta că o anumită îmbunătățire s-ar fi putut realiza fie prin eşalonarea în adâncime 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 artileria grea de la uscat, nu era o soluție potrivită deoarece zonele de operație fluviale nu dispuneau pretutindeni 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 putința 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 urgența I urmau să fie puse în stare de eficiență materialul existent și continuate construcțiile aflate în curs de execuție.

Pentru urgența a 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, îndepărtată și de asalt contra obiectivelor asupra cărora marina și aviația își puteau concentra simultan eforturile. Tot în această etapă urmau să se construiască baza navală militară maritimă, precum și un sector fortificat pentru completarea apărării apropiate a porțiunilor de coastă sensibile la detarcare.

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 politicii 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. Atrage 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 fruntariile formate din Dunăre și Mare. Pentru cei ce studiază istoria militară a României în deceniul care a urmat rezultă și mai limpede 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 potențialul său din 1940, și așa considerat sub nivelul minim necesar exigențelor strategice și tactico-operative.

NOTE

¹ *Războiul marin*, în „Marea Noastră”, VII (1939), nr. 11, p. 295—299, IX, (1940), nr. 1, p. 12—19; *Ofensiva și defensivă 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.; *Artileria de coastă*, în loc. cit., IV (1929), nr. 3; *Forțarea trecerii unui punct pe Dunăre solid apărat cu baterii de uscat, baraje și flotă inamică*, în loc. cit., II (1927), nr. 4; *Întrebuințarea 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 artilerie la bordul navelor*, în loc. cit., VII (1939), nr. 1 ș.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 *Bilanș 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 mării 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 Cdr. Eugen Roșca, *Contribuțiuni 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. Nevoile mării 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; *Opinii 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 Mării Regale de război*, 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 statornică în toată această perioadă, fiind împărtășită atât de cadrele tehnice cit și de cele de comandă. Aeronavele 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 Năsturaș, *Construcția navelor de război din punct de vedere defensiv după învățămintele războiului european 1914—1918*, în „Anuarul Marinei”, III/1926, p. 64). În 1940, după șase luni de război naval, o altă lucrare trăgea concluzia că „nava de suprafață, nava de linie domnește și astăzi asupra mărilor, așa cum a domnit și în trecut. Nici submarinul, nici avionul nu au pus capăt carierei sale”. Lt. comandor Eugen Săvulescu, *Cronica războiului naval în „Revista aeronauticii 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-adjutant Paul Teodorescu, *Rostul mării 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 (în 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 Seisanu, *op. cit.*, p. 192.
- ³⁸ *Marina în cei zece ani de domnie a M.S. regelui Carol II (1930—1940)*, publicațiunea a 29-a 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.

À 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.

MONEDELE ȚĂRII 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 — Birlad — Chilia sau Cetatea Alba, pe de altă parte, cu Marea Neagră plăcă turnantă a comerțului intercontinental¹, Țara Românească și Moldova au avut, încă de la întemeierea lor, ca state independente, tendința 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 gînd nici să urmărim aici etapele istorice parcurse de cele două țări, pînă la atingerea acestei frontiere și apoi, pînă 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, atît 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 atras de magnetul Mării Negre? Este exact ceea ce vom încerca să conturăm, în cele ce urmează.

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 elocvent ultimul segment al Dunării de Jos, după cum vom vedea de îndată.

Astfel, cele dintîi emisiuni de monede medievale românești care apar în această zonă istro-pontică sînt dinarii³ de argint, băuți 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 gîdim 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, anterioare 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 tîrzii (v. nr. 9, 15, anexă).

Un rol mult mai activ, în economia de schimb a spațiului istro-pontic, îl vor avea primele monede moldovenesti, groșii de argint⁷ băuți de Petru I (1375—1391) începînd cel mai de vreme din anul 1377⁸. Astfel, monede făcînd parte din primele emisiuni, date 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, groșii 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 groșii emiși 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

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 groși moldovenești, emiși în mari cantități de Petru I, este foarte larg, extinzându-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 Căluui (jud. Olt), ba chiar au ajuns spre vest pînă în apropiere de Oradea⁹. Această intensă prezență, pe o arie atît de extinsă, a groșilor lui Petru I poate avea o dublă explicație: una de ordin general, bazată pe calitatea mai bună a acestor monede, în raport cu ducății 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 Bătrîn a reprezentat apogeul circulației monedei emise de Țara Românească, prezentă peste tot, pe întregul teritoriu al provinciei transdunărene. Mai exact spus, vrful acestei prezențe este atins în 1394/1396 — între Rovine și Nicopole —, cînd au fost ascunse cîteva tezaure conținînd mari cantități de ducăți munteni, bătuți de Mircea cel Bătrîn de la urcarea sa pe tron și pînă la această dată crucială a istoriei noastre: tezaurele de la Minăstirea Cocos (com. Niculițel), Telița (com. Frecăței), 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 ducăților avînd ca emitent pe Mircea cel Bătrîn atinge șase mii. Uneori, în tezaure, alături de aceste emisiuni apar și ducăți emiși de Vlad I (1395—1396)¹⁰, cum se întîmplă 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 Bătrîn care s-au succedat din 1397 și pînă la moartea marelui domnitor (31 ian. 1418) nu sînt reprezentate în zona istro-pontică decît printr-o singură descoperire: tezaurul găsit în 1938 la Constanța (nr. 26), alcătuit din circa 100 ducăți de argint de un singur tip: pe avers, efigia emitentului, în picloare, cu coroană pe cap, spada și globul cruciger, iar pe revers, bustul lui Iisus Christos-Pantocrator¹¹. Acești *ducați de cruciadă* au fost emiși în anii 1410—1415, ani ce reprezintă apogeul puterii politice de care a putut beneficia Mircea cel Bătrîn, 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.

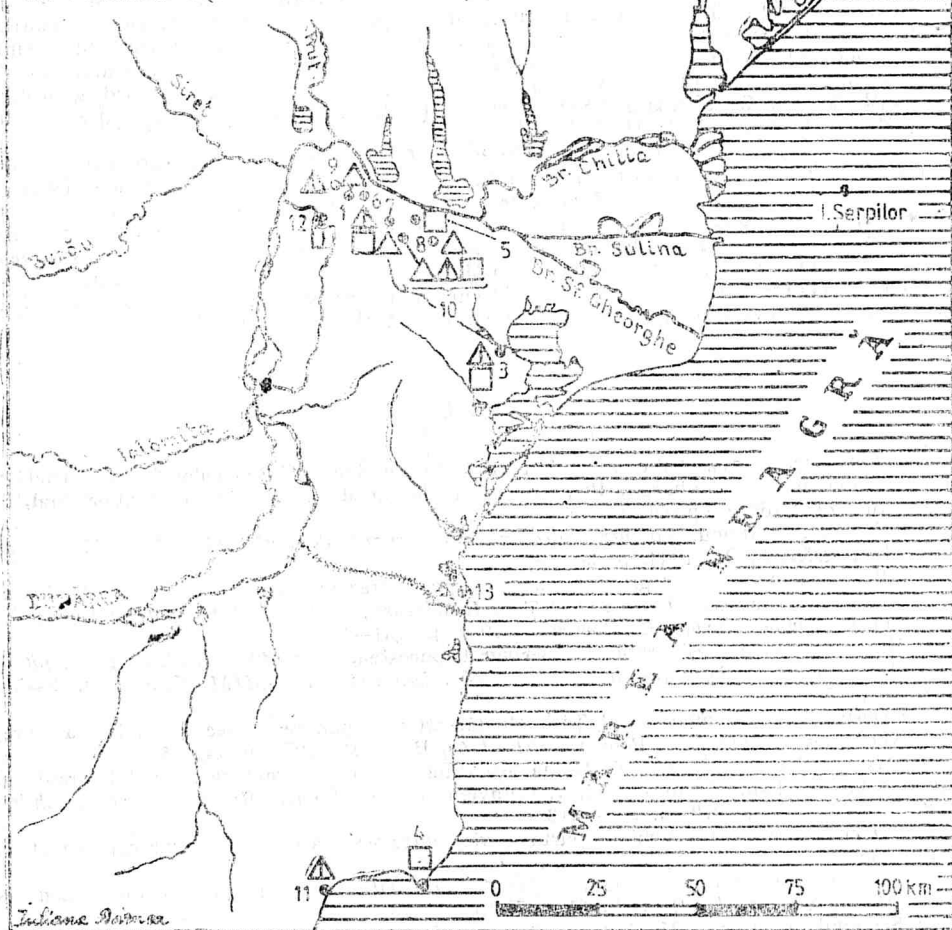
Începînd din anul 1400, cînd în scaunul princiar de la Suceava, a fost înălțat voievodul Alexandru cel Bun (1400—1432), monedele moldovenești reapar în spațiul istro-pontic, atît la Cetatea Albă, cît și în nordul Dobrogei, la Măcin și la Enisala (nr. 22, 24 respectiv 23, 25). De remarcat că în descoperirile semnalate în aceste locuri, sînt prezente toate valorile nominale ale sistemului monetar adoptat de voievodul emitent, atît dubli groși și groși, cît și piesele mărunte jumătățile de groși¹². Cînd tipurile monedelor provenind din asemenea descoperiri ne-au fost cunoscute am putut stabili cu mai multă precizie cronologia emisiunilor respective¹³.

După moartea lui Mircea cel Bătrîn, emisiunile monetare ale Țării Românești devin tot mai rare și mai neînsemnate; doar cele ale lui Mihail I (1418—1420) au mai avut, cît de cît, un rol economic. Ele nu trec în nici un caz Dunărea în spațiul de care ne ocupăm, cel puțin potrivit datelor ce ne sînt cunoscute pînă astăzi. Nici monedele moldovenești ale urmașilor lui Alexandru cel Bun nu mai sînt 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). Astel, se semnalează mai întîi o monedă de la Iliș 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 urmașilor 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 sînt de bronz și se aseamănă 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 bour, cu o stea cu ciuci raze între coarne, însoțit de atributele heraldice de veche moștenire: rozeta și semiluna. Ca și emisiunile moldovenești de jumătate 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: ΑCΠΟΚΑCΤΡΟΥ. 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 alți 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 Țării (Românești) din 1365-1386
- △ Monede ale Țării (Românești) din 1386-1396
- △ Monede ale Țării Românești 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 — Mănăstirea Cocos (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 stăpânirea domnilor Moldovei. Ținând seama de prezența efectivă la Cetatea Albă a lui Alexandrel sau a lui Petru Aron, am stabilit pentru aceste emisiuni ieșite din comun datarea 1451—1456¹⁸. Ele au apărut, cu siguranță, din nevoia de a se face față unei lipse de monedă măruntă pe piața locală.

Ultimele monede moldovenesti 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 sînt cunoscute trei descoperiri (nr. 31, 32 și 33), în două cazuri, ele putînd fi datate mai precis: o jumătate de gros datînd din perioada 1457—1476 (nr. 32) și un gros emis începînd din anul 1480, cînd Ștefan cel Mare adoptă un nou tip de revers, cu crucea dublă, pentru emisiunile sale monetare¹⁹. Patru ani mai tîrziu, atît Cetatea Albă cît și fortăreața zidită într-un timp record de același domn al Moldovei la Chilia Nouă, vor fi cucerite de turci, țara Moldovei pierzînd 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 tezaumizate, 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, cînd 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 create de Statele românești*, București, 1928; P.P. Panaitescu, *De ce au fost Țara Românească și Moldova țări separate?*, București, 1938 și în *Interpretări 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—1864*, București, 1970, p. 14—15.

⁴ Este vorba bine înțeles 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 stăruiem aici.

⁶ V^o mai recent Șerban Papacostea *De Vicina à Kilia Byzantins et Génois aux Bouches du Danube au XIV^e siècle*, RÉSÉE, 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 voivode 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 emisii *ibidem*, p. 27—28.

- ¹⁴ Vlad. Sah-Nazarov, *O monedă necunoscută a oraşului Cetatea Albă cu stema Moldovei, Cetatea Albă*, 4, 1936—1937, nr. 6, p. 9—12.
- ¹⁵ Paul Nicorescu, *Monetele moldoveneşti bătute la Cetatea Albă, Cercetări istorice*, 17, 1943 p. 75—88; George Buzdugan, Octavian Luchian, Constantin C. Opreşcu, *Monede şi bancnote româneşti*, Bucureşti, 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 (SECOLELE 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 : Archeologhieskie issledovaniia v Moldavii, II, 1973, Chișinău
 Izvestiia : Izvestiia Moldavskogo filiala Akademii Nauk S.S.S.R., Chișinău.

1. LUNCAVIȚA (Tulcea); cca 1365/1377
 Monedă AR Vlaicu Vodă (1364—1377), nominalul și tipul neprecizate, găsită la locul „Petrică”, 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. Polevoi, *Izvestiia*, 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 Bătrîn (1386—1418), emiși între 1386—1394/1396.
descoperiri izolate.
CNB inv. 1 421/1957.
Octavian Iliescu, notă inedită, 1957.
11. ENISALA (Tulcea); cca 1386—1394/1396
2 ducați AR Mircea cel Bătrîn (1386—1418), emiși între 1386—1394/1396, găsiți separat 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. MÎNĂSTIREA SAON — PARCHES — 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, celelalte piese fiind probabil emisiuni asemănătoare; descoperit anterior anului 1907.
Dispersat.
Const. Moisil, notă inedită, 1907; Kirițescu, *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 Bătrîn (1386—1418) aceștia emiși între 1386—1394/1396, și groși Sracimir (1360—1365, 1369—1396); descoperit 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. MÎNĂSTIREA COCOȘ — NICULIȚEL (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), emiși între 1369—1377, și 2 ducați Mircea cel Bătrîn (1386—1418), emiși 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 Bătrîn (1386—1418), emiși între 1386—1394/1396.
CNB (vechea colecție).
Const. Moisil, notă inedită, 1907.
17. ENISALA (Tulcea); cca 1394/1396
Tezaur de ducați AR Mircea cel Bătrîn (1386—1418), emiși 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 Ilescu, 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) emiși între 1386—1394/1396; 39 ducați Vlad I (1395—1396; 9 groși Sracimir (1360—1365, 1369—1396); 3 aspri Baiazid I (1389—1402), emiși în 792 H. (1390) și un dirhem anonim Hoarda de Aur, emis în 762 H. (1360/1361).
IAB.
Octavian Ilescu, 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 curînd în BSNR
20. NICULIȚEL ((Tulcea); cca 1396
Tezaur cuprinzînd 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 emiși 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, „Convorbiri literare”, 40, 1906, p. 1 117—1 122; 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 țărmul 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 cuprinzînd 6 groși AE Alexandru cel Bun (1400—1432), emiși între 1400—1408; a fost găsit la arat, în 1948.
CNB inv. 840/1951.
Octavian Ilescu, 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 Ilescu, 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 țărmului mării în dreptul străzii din 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 Ilescu, Grigore Foiț, „Arheologia Moldovei”, V, 1967, p. 146, fig. 1, p. 157 nota 8.
28. CETATEA ALBĂ — împrejurimi (U.R.S.S.); 1432/1433 sau 1435/1442
Monedă emisă de Iliaș I (1432—1433, 1435—1442), metalul, nominalul și tipul neprecizate.

Muz. Cetatea Albă.

L. L. Polevoi, *Izvestiia*, 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 bour cu atributele tradiționale), iar pe revers, stema Cetății Albe (o cruce cu brațele egale) și legenda în limba greacă ΑCIIΠΟΚΑΚΤΡΟΥ, 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 cîte o jumătate de gros AE, emisiuni de tipul descris mai sus la nr. 29, datînd din anii 1451—1456; au fost găsite în 1939, cu prilejul săpăturilor arheologice efectuate în cimitirul de lingă geamie, 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, *Izvestiia*, 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 STRĂBĂTÎND APELE MEDITERANEI LA MIJLOCUL SECOLULUI AL XVII-LEA

CONSTANTIN ȘERBAN

În urmă cu peste un secol (1881) fondul documentar al Bibliotecii Academiei Române se îmbogățește cu o nouă piesă, cu un miscelaneu, relativ de proporții modeste (20,5 × 15 cm) avînd 136 file, din care multe goale, cuprinzînd însemnări ușor descifrabile 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 miscelaneu atrage atenția pentru cei ce cercetează istoria navigației românești și universale mai ales cele cîteva file care prezintă pentru prima dată pînă la mijlocul secolului al XVII-lea impresiile de călătorie pe apele Mării Mediterane, aparținînd unui român care a avut fericirea să se afle la bordul unei corăbii cu pinze 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 vremea respectivă, în 1667, cînd este datat manuscrisul, fiul lui Constantin Cantacuzino, mare postelnic al cărui sfîrșit tragic în 1663 (sugrumat fiind la m-reă Snagov din porunca lui Grigore Ghica, domnul Țării Românești sub acuzația de violențe)² a impresionat atît de mult pe contemporani încît acesta a generat alcătuirea unei cronici în versuri grecești intitulată „*Poveste de jale și pre scurt asupra nedreptei morți a prea cinstițului Constantin Cantacuzino, marele postelnic al Țării Românești*”³, care avea să circule în traducere românească și tipărită (în 1696) în toate regiunile locuite de români, de altfel printr-o 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 înaltă i-au îndreptat pașii spre Universitatea din Padova, în Italia. Avînd asupra sa o prețioasă recomandare obținută din partea lordului Winchelsea, ambasadorul Angliei la Constantinopol adresată omologului său de pe lîngă curtea ducelui Toscani⁴, tînărul Cantacuzino însoțit 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 pinze — 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 reședința în porturile de pe coasta de nord a Africii, cunoscuți sub numele de barbarezi⁶. Din fericire pentru specialiștii, care cercetează istoria navigației 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 încep a face aducere aminte purcesului meu den Constantinopol, care cu ajutorul filantropului Dumnezeu și părintelui și cu mesitia theatropului⁷ lui fiu și cu purtarea prea sfințului Duh ieșit-am den Constantinopol zi vineri, ghen. 18, zioa cinstiților sfinți și arhiepiscopi lui Athanasie și a lu Chiril, a cărora rugă și ajutor ne poartă pîn în săvîrșit fără primejdii”⁸. Apoi el arată că a plecat din capitala Imperiului otoman cu un caic (lunte ușoară turcească cu prova și pupa ascuțite, folosită în Marea Marmara), însoțit fiind de un preot Vartolomei cel mic, de un cîntăreț 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 (Principipo, Protiantigona, Andirontha, Niaandru, Oxio, Plati) din arhipelagul Principipo. Această insulă care-şi trage numele de la minereul de aramă aflat în subsolul (halkos = arama) se numea în antichitate Halchitis. La Halchi a stat tînărul călător pînă a doua zi — sîmbăta 20 ianuarie — de unde la două ceasuri din noapte a pornit spre Veneţia cu corabia pe care se îmbarcase şi care purta două nume: *Madona de Rosario* şi *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 deşi acesta fusese construit, în şantierele din Veneţia. Comandantul corăbiei era de asemenea francez şi se numea Bernard Martinenco. În acea vreme pentru tînărul 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 şi a celorlalţi pasageri erau garantate prin capitulaţiile încheiate între Franţa şi Înalta Poartă în 1604. Articolul 17 din aceste capitulaţii prevedea faptul ca piraţilor din Barbaria — coasta de nord a Africei — le era interzisă atacarea vaselor franceze sub pedeapsa de a fi destituiţi de către viceregele lor la o simplă plingere a monarhului acestei ţări; mai mult sultanul se angaja să lase guvernul francez să acţioneze în toată libertatea contra piraţilor dacă aceştia nu respectau capitulaţiile şi atacau repetat navele franceze¹⁰.

De la Halchi corabia pe care se afla C. Cantacuzino s-a îndreptat spre Dardanele (Canak kale bogasi) unde erau scrie el „strejile Mării Albe (Marea Marmara) „ce-s zise şi sint castele” unde a sosit vineri 24 ianuarie¹¹. Castelele la care se referă acesta erau de fapt mai multe fortăreţe de supraveghere ridicate deoparte şi de alta a Hellespontului (de 60 km lungime şi 1,3—7 km lăţime), mai întîi de bizantini iar după cucerirea Constantinopolului de otomani de ex. pe malul european: Gallipoli (Gelibolu); Seddobar (Zagazul mării), Kilidolbar (Cheia mării iar pe malul asiatic Kalé sultaneh (Cetatea sultanului), Cianak kalé (Cetatea talerului), Kum kalé¹².

În zona Dardanelelor C. Cantacuzino a stat „dupre obicei ce au de opresc corabiile creştine” timp de trei zile, apoi a pornit mai departe, duminică 26 ianuarie la „vreme de prînz şi numai ce am trecut cetăţile avînd vînt împotrivă”, corabia pe care se afla a fost obligată să mai stea locului încă trei nopţi şi abia marţi 28 ianuarie în zori „purcînd 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 condiţiile desfăşurării războiului pentru stăpînirea Candiei capitala insulei Creta între veneţieni şi otomani război, care începuse încă din 1645 şi de atunci continua ca un război de uzură de ambele părţi. Un an mai înainte în 1656 veneţienii ocupaseră insulele Lemnos, Samotrace şi Tenedos de la ieşirea din strîmtora Dardanele şi atacaseră cu succes şi diştuseseră o flotă otomană comandată de capudan paşa Seni Kenan paşa¹⁴. În fine la începutul anului 1667 relaţiile franco-otomane erau destul de încordate deoarece marina franceză ajută în secret pe veneţienii asediaţi la Candia pe deoparte iar pe de alta ataca vasele piraţilor barbarezi din Mediterana aliate Înaltei Porţi.

Cît priveşte direcţia pe care a urmat-o corabia *Madona de Rosario* aceasta s-a folosit de curenţii de suprafaţă din Marea Egee care au un sens giratoriu contrar acelor ceasornicului adică de-a lungul coastei Asiei Mici cu direcţia 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 itinerariul corăbiilor ce pluteau în acea vreme pe marea Egee de la Constantinopol spre Veneţia avea următoarea direcţie: după ce ieşeau din Dardanele se îndreptau spre sud-vest spre insula Skinto din arhipelagul Sporadelor de nord apoi ocoleau insula Eubeea pe la nord intrînd în canalul Atalante pînă la golful Petali şi de aici spre sud spre insula Milo în arhipelagul Cicladelor.

Urînd acest itinerar corabia cu pinze *Madona di Rosario* pe care se afla C. Cantacuzino a ajuns în „ostrupul ce-î 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 întîlnirea sa cu marchizul Vila, care venea din insula Creta, şi mergea la Zachintos (Zante) „şi am săzut pre loc vineri şi sîmbăta toată zioa, găsînd aici pre marchezu Vila, carele viînd de la Crit şi mergea la Zachinthu”¹⁶. Cine era acest personaj? Este vorba de generalul italian Francesco Villa aflat în slujba ducelui de Savoia şi care a desfăşurat o rodnică activitate militară în Italia, Franţa şi Orient moştenind de fapt din familie o atracţie pentru această carieră a armelor (tată-său Guido fusese general de artilerie în serviciul Franţei şi fusese ucis în 1648 la asediul Cremonei; bunicul său tot Francesco se aflate în serviciul Statului Papal iar străbunicul său Alfonso, luptase în flota veneţiană la Lepanto (1571). Acesta intrase în slujba Veneţiei în 1665 în calitate de comandant general al trupelor republicii ce operau în Creta. După doi ani timp în care fusese rănit de mai multe ori, el a fost înlocuit la comandă de proveditul general Porciuti. Rechemat la Veneţia marchizul Villa s-a îmbarcat pe o corabie

escortată de două vase corsare și a părăsit Creta în direcția insulei Milo unde a întâlnit 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 întors 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 stațat trei zile de duminică 5 februarie pînă miercuri cînd avînd vînt bun s-a îndreptat 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 Dalmației într-un mic golf la Aranza de fapt Rasanza (azi Risano), în golful unde se mai afla 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 provocînd călătorilor după corabie o mare spaimă. Iată cum descrie C. Cantacuzino aceste momente dramatice din viața sa „marți doază ceasuri pînă a însera, ne-au venit vînt primos (sic), și așa toată noaptea den puțin la mai vîrtos suflînd, de la 3 ceasuri și mai de noapte spre zioă, miercuri, au început tare; viind soarele, mai vîrtos se întăria — care unsprăzece ceasuri mari primejdii ne-au dat, pînă cînd am apucat într-un liman ce să cheam(ă) *Campo Boldo*, foarte bun. Și acolo ne-am păzit, ținut-au tot acel vînt vîrtos pînă la 4 ceasuri de noapte și așa 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* aflîndu-se la circa 30 km sud-est de Spalato.

La *Campo Boldo* călătorul român a stat timp de trei zile iar vineri 14 februarie „Îngă Ghindie” corabia pe care se afla a pornit mai departe spre nord-vest de-a lungul coastei Dalmației și a ajuns la Rovin pentru a obține informații cu privire la continuarea drumului, printre numeroasele insule din această zonă bîntuită de pirați; timp de două zile s-a tot umblat după aceste informații: „aici am șazut 2 zile”, notează C. Cantacuzino în jurnalul său de drum, și „povață n-am găsit. După aceasta găsind (povața) ne-am suit mai sus la un liman, și am șazut 1 zi, și, în noaptea aceia sculându-ne, am venit pînă la prînzul mic, de am sosit la Veneția zi marțu fev. 19, zi frumoas(ă) și liniște”²⁰. Aici ne permitem să facem o observație și anume că 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 încheiase, deoarece pe corabie a mai stat o zi pînă la prînz, cînd înainte de a debarca a trebuit să intre în carantină — contumacie cum scrie el —; iată cum relatează el acest moment: „și miercuri în prînzu au venit de ne-au luat și ne-au adus aici în contumația, fev. 20 pre noi, călătorii. Numai ținutu-ne-au dar aici într-această contumație 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 așadar în carantină a stat numai 32 zile.

În ziua aceia de 23 martie tinărul C. Cantacuzino a debarcat și s-a întâlnit 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 lua sfîrșit 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. Cercetînd calitatea cernelii 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 strîmtoarea Dardanele deci pînă la 26 ianuarie. După această dată notele de drum au fost întrerupte timp de două săptămîni, timp în care a călătorit pe marea 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 așadar la 12 februarie cînd a ajuns cu bine la *Campo Boldo*, scrisul s-a făcut cu cerneală mai gălbuie. În continuare apoi el reia notele la 17 februarie cînd pleacă din Rovin, text scris cu cerneală neagră. După aceia notele de drum iar au fost întrerupte pentru două zile, cînd a ajuns la 19 februarie la Veneția, textul este scris tot cu cerneală neagră, cu caractere mai mici decît cel precedent. Continuarea notelor se face apoi după o întrerupere de o lună, cită stat în carantină, textul scris cu cerneală neagră dar scrisul este mai mare

decît cel anterior. În fine sfîrşitul nôtelor de drum întrerupte la 23 martie s-a făcut după o lună cît a stat la Veneția pînă la plecarea la Padova, textul scris acum fiind cu cerneală mai gălbuie.

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 celorlalți călători, asupra celor văzute pe insulele Milo, Zachintos, numită și „floarea Levantului”, pe Chefalonia unde se afla și o fortăreață venețiană, asupra portului Rasanza, o regiune locuită de morlaci, acei români atestați în Dalmația încă din secolul al XII-lea²², asupra celor văzute la Veneția în port, precum și cum și-a petrecut timpul în carantină. Aceste carențe sînt scuzabile pentru un tînăr 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 nôtelor sale de drum care pot fi considerate drept unul din puținele 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 reproduș și în lucrarea Stolnicului Constantin Cantacuzino, *Istoria Țării Românești*, ed. N. Cartoian și Dan Simionescu, Craiova, 1944, p. X—XII.

² *Istoria Țării Românești 1290—1690 Letopisețul cantacuzinesc*, București, 1960, p. 149.

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

⁴ Constantin Șerban, *Constantin Cantacuzino (1640—1716)*, în vol. *Diplomafi ilustrii*, 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. Easter, *The Water Balance of the Mediterranean and Black Seas*, in Publication in Climatology, vol. IX, nr. 3, 1956; J. M. Ovkinkov, *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 siéde 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 *Georgela Penelea Filitti*

Cu o existență bănuită, 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 ș.a. invită la circumspecție. 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 rând imaginea diplomatului dornic de afirmare, a funcționarului rămas activ în teritoriul ocupat în anii primului război mondial (întii ca prefect apoi ca director al Teatrului Național), a celui achitat de sentința de condamnare la moarte și care nu-și găsește locul peotriva capacităților în lumea de după război.

Primul caiet e scris cu acurateță și intenția transparentă de 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 împănate cu lungi citate din diferiți autori — ecou al preocupărilor statornice 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 privind-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. Răspunzând interpelărilor din Senat pentru felul cum a condus politica externă a țării în timpul războaielor balcanice, Titu Maiorescu are cuvinte de laudă pentru tinărul diplomat întocmitor al Cărții verzi românești: „M-am consultat cu funcționarii Ministerului de Externe, printre cari sînt cîțiva foarte pricepuți, 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, încît 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 recunoșc, cu această ocaziune, 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 îngădui 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 *Acțiunea diplomatică a României în cursul evenimentelor balcanice*, București, 1913, p. 24—25).

Prețuirea și încrederea de o parte, admirația nezdruincinată de alta au făcut 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 inimiciția nedisimulată față de Take Ionescu, în care refuză să vadă altceva decît 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 vechе stirpe care socoate că boieria își conferă mai multe datorii decît drepturi.

8 mai 1913

Mă hotărâsc să încep a scrie un jurnal. Mă gîndesc de mult să iau așa hotărîre, dar o tot amînam, zicîndu-mi fiecare dată că nu participam la evenimente a căror însemnătate să impună notarea lor. Mi-am dat seama însă că împrejurări cari par mici atunci cînd se produc, se măresc cu cît se îndepărtează în trecut și că o mărturie cît de mărunță poate

„Revista istorică”, tîm I, nr. 6, p. 661—669, 1990

odată să-și aibă folos neprețuit. Am greșit mai ales că n-am însemnat cele ce am lucrat și cele ce am auzit luând parte, întru citva, la tranșarea diferendului româno bulgar. Voi căuta să-mi fixez amintirile pe cât mai exact cu putință.

Încep dar în această zi de 8 mai 1913¹, când împlinesc 34 de ani. Sint în drept a privi cu mulțumire spre trecutul * meu și dacă pot zice că mi-am făcut pină aici datorita, trebuie să adaog că soarta mi-a suris. Amintirile trecutului le voi nota pe măsură ce-mi vor veni în minte, făcând ordine dar, căci încep prea tirziu pentru așa ceva. De altfel așa amintiri poate nu vor avea niciodată interes decit pentru urmașii mei, afară dacă îmi va fi dat să contribuie și eu întru ceva la propășirea acestei țări. Dar viitorul e în minile lui Dumnezeu. Nu sint vremurile sub om, ci bietul om sub vreme.

15 mai 1913

Tinăr încă, preocupăția de viitor cată să predomine. Ajuns destul de sus pentru vârsta mea, cată 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 îndelungați în străinătate întru așteptarea rindului de a trece în capul unei legațiuni, mi-e cu deosebire neplăcută. Nici eu, nici soția mea nu sîntem plămădiți pentru o viață reprezentativă. Cunoștințele noi și mai ales întrîcinerea acestor cunoștințe ne apare ca o sfortare ce preferim a evita. Puțini sociabili cînd e vorba de relațiuni 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 atîți ani de inacțiune, de activitate redusă la ocupațiuni de diletant. Ar mai fi și ani de cheltuieli nefolositoare, 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 firii mele. Dar o retragere înainte de a fi ajuns la capul carierei căreia ai sacrificat ani ai vieții pe care i-ai fi întrebuințat altfel dacă de la început te îndreptai într-aiurea, iarăși e greu de hotărît. În acest sens m-am hotărît azi, după multă șovăială, a vorbi D-lui Titu Maiorescu, prim ministru și ministru de externe, de a căruia deosebită bunăvoință m-am bucurat de cînd se află în capul departamentului afacerilor străine. M-a întîmpinat părintește.

30 mai 1913

Afacerile macedonene erau să treacă asupra-mi ca director politic al Ministerului de externe. Cu acest prilej am primit vizita citorva aromâni aflați în București, fugiți din patria lor în urma izbucnirii conflictului balcanic. Interesul politic al statului român este acum, mai mult ca oricînd — cred că era și mai înainte — (prefața și concluzia la lucrarea mea de tînerete *Rôle diplomatique des phanariotes*)², de a fi în bună înțelegere cu statele balcanice, mai ales cu Grecia și cu Sîrbia. O slăbire a acestora în folosul Bulgariei nu poate fi decit în dauna statului român și mă simt înainte de orice cetățean al acestui stat. Tendințele dușmănoase față de greci, mai ales ale aromânilor refugiați în regatul român, vin în contra acestei 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 Atena, aprilie 1913) și de primul ministru Venizelos. Firește, cele mai bune intenții ale sferelor conducătoare nu găsesc totdeauna uneltele necesare în organele administrative inferioare, nici la greci dar nici la noi. După certeune de moarte ce s-au urmat între greci și aromâni în Turcia, e firesc să fie urme de uri și răzburări. Aromânii 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 încorporați în Albania. România nu va putea să fie de-a pururea în relații încordate cu guvernele de la Atena, Sofia și Belgrad din cauza măsurilor ce aceste guverne vor găsi de cuviință a lua în privința supușilor lor de limbă aromână. Dealtmîntrelea asemenea imixțiuni în afacerile altui stat nici nu pot fi admise, precum nu le-am admite la noi. Autonomia școlii și bisericii a fost concedată de Bulgaria; va fi probabil și de Grecia și de Sîrbia, dar în limitele firești ale drepturilor suverane ale fiecărui stat asupra supușilor săi. Mai zilele trecute 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 nedemn de un popor civilizat și care poate da naștere la acte similare din partea grecilor fără ca protestările noastre să mai poată fi întemeiate. Un aromân se plînge într-o petiție că un șef de bandă grec se plîmbă neturburat de autoritățile grecești pe ulițele Grebeniei. O protestare a noastră contra acestui fapt ne-ar putea atrage un răspuns neplăcut din partea guvernului din Atena. Într-adevăr, în ziarul „Adevărul” s-a publicat prin martie—aprilie 1913 un articol de V. Diamandi, directorul școlii comerciale române din Ianina, aducîndu-se laude unui șef de bandă aromân care

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

urmărise 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 învrăjpire trebuie să înceteze. Firește trebuie timp pentru ca intențiile păturilor conducătoare să găsească ecou în organele inferioare. Dar organele noastre inferioare susțin pe aromânii intransigenți, adunați prin cafenelele Bucureștilor. Cei dintii, acești aromâni, cari sînt retribuiți de statul român pentru funcțiile ce ocupă sau ocupau în școlile și bisericile române din Turcia, sînt elemente ce ar trebui să se pătrundă: 1. Că este un fapt de neînlăturat că devin cetățeni ai statelor balcanice; 2. Că interesul ce România le poartă nu poate merge pînă la o învrăjpire cu statele balcanice și pînă la o călcare a respectului ce fiecare stat datorește celorlalte state cu privire la modul cum își înțelege cîrmuirea launtrică față de supușii săi. Din nenorocire și oamenii noștri politici nu par a înțelege aceste adevăruri sau cel puțin par a le pierde din vedere spre a nu vedea decît meschine interese de clientelă personală și de ușoară popularitate. Din acest punct de vedere Ministerul de Externe nu întîmpină decît greutăți din acțiunea lăaturalnică mai ales a ministrului de interne Take Ionescu, pentru care chestiunea macedoneană a fost, ca și pentru răposatul general Lahovary, un pedestal al popularității lor. Un aromân, Balamotti, petiționează zilele acestea anexînd o serisoare primită de acasă după care, zice el, rezultă că aromânii sînt prizonieri 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. Și cerea Balamotti — institutor retribuit de statul român, în comuna Băiasa, dar șezător și el acum la București — să se intervie 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! Și n-ar fi de mirare ca poliția takistă să ocrotească asemenea procedări în numele simțimentelor naționaliste care trebuie să ne mîne! Cine ar cugeta altfel, e un trădător de neam, mai ales cînd împrejurarea 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 pare 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 ceea 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 negociațiunile și *de aceea* 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 întoarce. Greșeala a consistat în aceea că de unde instrucțiunile date lui Mișu, numit ministru la Londra și scrise de mîna mea, propuneau mai multe hotare din care Turtucaia — Balcic sau Silistra — Balcic (dacă nu mă înșel) era *minimumul*, negociațiunile de la Londra între Take Ionescu și Daneff (Mișu era pus după ușă) au urmat imediat asupra *minimumului*. În nici un fel de tîrguială nu se procedează astfel. Se vede că Take Ionescu a fost stăpînit 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 nevoia 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 fantazie 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 aceea a trebuit Maiorescu să explice cererea liniei Turtucaia — Balcic ca o cerere mai mare a României provocată de telegrama bulgară propunînd 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 — rămîne 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 așa 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. Afirm 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 împrejurare un *homo regius*, ale căruia principii — vroiu să le cred pornite din adîncă convingere — corespundeau cu ale bătrînului suveran și. . . P. Carp s-a dus la Țibănești⁴. Intransigența de formă adăogată la cea de fond a acestui bărbat de stat care va rămîne o curată și strălucitoare stea pe cerul nostru politic, a adus — păcat — frământările interne cari au paralizat tot timpul acțiunea externă fără a fi izbutit nici măcar să purifice atmosfera greoaie și descurajatoare, spectacolul uricios al meschinului nostru politicianism, asupra căruia va rămîne însă pecetea „fierului roșu”.

Joi 20 iunie stil vechi, 1913

Azi dimineată, în urma telegramelor sosite de la miniștrii noștri de la Sofia, Belgrad și Atena arătînd că starea efectivă de război există, provocată de bulgari, fără declarație prealabilă de război, Dl. Titu Maiorescu, prim ministru și ministru de externe, a trimis M.S. Regelui un raport în care exprima părerea că se impune imediată mobilizare a armatei române. Primind raportul D-lui Maiorescu, regele a convocat Consiliul pentru ora 11 1/2. Am văzut pe Dl. Maiorescu înainte de a merge la Palat. L-am întrebat ce este adevărat în zvonurile ziarelor takiste („Adevărul”) de aseară cum că miniștrii conservatori ar fi fiind contra mobilizării imediate, iar cei takisti pentru. Mi-a răspuns că lucrul este tocmai invers; căci Dl. Take Ionescu i-a adresat o scrisoare de scuze pentru aceste zvonuri ale ziarelor; că este în Consiliul de miniștri 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 cînd dimpotrivă conservatorii sînt gata a lua răspunderea evenimentelor și a merge mai departe. Acesta este adevărul pe care țin să-l fixez îndată. În momentul cînd scriu (ora 6 seara) se așteaptă rezultatul noului Consiliu întrunit la Palat. Să sperăm că lașitatea lui Take Ionescu și legăturile ce a contractat cu Brătianu de cînd cu afacerea tramvaielor⁵, nu vor impune partidului conservator o zadarnică umilire. Liberalii se gîndesc 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 entuziast.

Joi 27 iunie 1913, ora 2 p.m.

Mă întorc de la ministru unde am cifrat telegrama 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 cîntecă acestui bărbat care a știut: 1. Să temporizeze cît timp situația internațională nu era favorabilă unei acțiuni militare a guvernului român; 2. Să intre energic în acțiune îndată ce împrejurările 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 ideea guvernului național. Luăm act. Nu-i face cinste. Colaborarea se făcuse în vederea complicațiilor externe. Dacă ca nu poate sluji în momentul acestor complicații, de ce s-ar fi făcut? Mai dovedește Take Ionescu tăria sufletului său în ceasul grelelor răspunderi. Mai dovedește cît ține la partidul conservator a căruia șefie o urmărește. Șefia pentru vremuri liniștite de josnice intrigi electorale! Mai dovedește că colaborarea cu Take Ionescu înseamnă în ochii acestuia colaborarea cu liberalii înfrățiți de cînd cu afacerea tramvaiului. Dovedește, firește, înălțime de suflet și adîncime de convingeri, politică de principii! Simț de demnitate și ambiție nobilă! După mărturisirea din „Roumanie”, nu lui Take se vor cuveni laurii evenimentelor ce vor urma. Acest om însă, care a fugit de răspundere și care a trebuit să ia asupra-și o parte din ea în urma energiei conservatorilor și a lui Maiorescu, va fi același totuși care, cînd totul se va fi sfîrșit spre cîntecă Românii, își va atribui partea leului din lauri și va duce o campanie de reclamă menită a-i asigura tot gloria meschină pe care o urmărește de șefie fără ideal! Dar șefia cu orice preț. Omul care în alte rînduri fiind în guvern declara că nu înțelege să guverneze cu opoziția, are acum drept unică țintă să-l vie ziua șefiei 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 rămîne 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 săptămînă! Repezițiunea cu care s-a făcut, numărul coplesitor al oamenilor ce au răspuns la apel (număr ce trece cu mult peste puțința de înarmare), entuziasmul mobilizaților din toate clasele sociale au stîrnit admirația întregii 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. Cînd a dat de armata sirbească, bine pregătită, a suferit cele mai grele înfrîngerii. 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 atîta 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 îndoit că România trebuie ascultată pentru că amenințările ei nu sînt 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. (Țoțoi) Lahovari, Gr. Bălăceanu, Ioan C. Manu, Rosetti Bălănescu, cred că și Radu Văcărescu și alți *eiusedem farinae* au trimbițat *urbi et orbi* înscrierea lor și au și îmbrăcat cei mai mulți uniforma militară. Fenomen însă curios, serviciul acestor coconăși de modă continuă a 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 patriotismului său gest ! Și apoi cine va ajunge la înălțimea „legitimei” lor mîndrii ! Vor povesti, ca răposatul colonel Vasile Obedeianu, cum „și-au lăsat oasele” pe cîmpiile Bulgariei.

Miercuri 3/16 iulie 1913

Aseară ziarele făceau mare caz în jurul noii 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 alaltăieri Dl. *Maiorescu* mă însărcinase cu redactarea acelei note⁷, pe care tot alaltăieri după prînz... **

Azi 3/16 iulie, ora 12, a fost deschiderea Parlamentului. Deputații, senatorii și miniștrii erau deja așezați la locurile lor cînd primul ministru scoboară 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* ședeau jos. Apoi primul ministru trecu la tribună de unde citi cu glas mișcat și în mijlocul aplauzelor îndreptate către dînsul mesajul impunător deși frazeologia lipsea.

Acum 35 de ani, la războiul independenței, a luat parte și tatăl meu care aflîndu-se de serviciu pe lîngă Domnitor în ziua întrării triumfale 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 mîndri 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* (major 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 mînuise studiile liceale, în vîrstă de 18 ani.

Marți 9/22 iulie 1913

Dimineața *Maiorescu* a convocat pe amicul meu *Pisoski* (ministru 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 curent cu negociațiile, și-ar putea da oficios părerea și astfel lucrările n-ar fi zădărnice. După amiază, pe cînd *Pisoski* și eu cifram această telegramă, ministrul Italiei la București, baron *Fasciotti*, a predat lui *Maiorescu* o telegramă a Leg[ăției] Italiei de la Sofia în care regele *Ferdinand al Bulgariei*⁸ cerea ca România să intervîie la Belgrad și Atena pentru încheierea păcii cel mai tîrziu a 2-a zi dimineața. *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 neîncercător 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, telegrama la Belgrad și Atena cerînd, 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 arbitru păcii 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 împrejurări atât de grele, s-a dovedit diplomat deplin. Singele său rece, dibăcia sa în relațiile sociale au dus la acest rezultat care-l cinstește pe el, mîndrește partidul conservator și înalță țara.

Duminică 4 august stil vechi 1913

Notez impresiuni și amintiri despre conferința păcii 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 mîngie prin răutăți sau disprețuri la adresa celor care le-au obținut. Maiorescu zicîndu-mi cîteva zile înainte de sosirea delegaților că mă va numi secretar al conferinței, mă întreabă 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 cinstește 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 Catargi, care ar fi vrut mult să fie la onoruri, dar de care știu că nu va pune umărul la muncă, își arată necazul cînd întrebînd pe nevastă-mea care va fi rolul meu la conferință, cînd afirmîndu-i că singur Pisoski va asista la ședință și alte mici împunsături tot atât de demne.

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

Jurnalele takiste („Adevărul”) afirmau mereu că numirea delegaților 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 plasamentul la masa verde a conferinței reduceau pe Take la rolul unui ministru al treilea la vechime. La prima ședință Take constată cu o uimire, pe care o ascunsese de altfel foarte bine, că locul în fața 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 împiedica de a se întinde prea mult în dauna aliaților lor de mai dăunăzi. Mi-au făcut o rea impresie bulgarii vîdînd 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 punîndu-se față în față sub tutela acestei Europe și declarînd că de la ea așteaptă realizarea tendințelor lor de hegemonie. Priviți harta actului de la San Stefano⁹, examinați ceia ce Bulgaria ar fi vrut să fie acum după războiul comun contra turcilor și veți vedea că sînt identice. O Bulgaria nemăsurat de mare față de sîrbi și de greci. Și sîrbi și grecii, și sîrbi mai adînc decît grecii, și-au dat seama de rolul precumpănitor al României și i-au întins de aceia mîna deschis, după cum dovedesc discursul lui Pasici la prînzul de la Externe la 27 iulie și discursul lui Venizelos la prînzul de la primărie la 29 iulie. Mai ales sîrbi privesc viitorul alături de noi și în spre monarhia 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, știînd însă că *lorsque la note est présentée il faut la payer*, după cum singur a spus, fiind și eu prezent. Mi-a spus că după Lule Burgas stătuse guvernul din Sofia să primească pacea pe care o oferea Kiamil pașa. Alt delegat bulgar, colonelul Stancioff, fost atașat militar bulgar la București și știînd 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 posomorît, 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 voiește să vază pe Venizelos. Avînd autorizația acestuia m-am prezentat la el dimineața cu Iorga. Mi-a părut rău că n-am urmat planul ce-mi croisem de a prezenta 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 atîta lipsă de tact și la atîta superfetăție a eului nestăpînită din partea unui om atît de cult. I-a spus lui Venizelos că regele Carol s-a bucurat dar s-a și mirat cînd a aflat de victoriile grecești! 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 bizuise totdeauna pe popor pe care l-a cîștigat spunîndu-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 grecești și să întrebe spre a lumina pe locuitori de ce votează cu Venizelos. Eșînd de acolo mi-am pus și eu încă odată întrebarea pe care atîți și-au pus-o la noi asupra cauzelor succesului lui Venizelos, atîția dorînd 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, teotokiștii 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 tăcerea la care-l reducea necunoștința 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, contimporan al primului Niegoș, pe la 1700, cînd în ajunul Crăciunului au măcelărit pe toți turcii din Muntenegru. Spunea cu mîndrie că mica lui patric nu plătește niciodată tribut.

Delegații greci propuseseră 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 decît 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 decît completată prin ceea 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 injurioase pentru România și regele Carol, era guru și pana cele mai elocvente ale delegației bulgărești. Grecii aveau pe juristul Politis, cu care am avut lungi și interesante convorbiri ca unul ce am trecut prin aceleași școli ale Parisului ca și el.

Chestia revizuirii 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 prilejul 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 potriua noastră: 1. Opinia publică generală favorabilă creștinilor; 2. Pe aliații balcanici legați prin pactele lor — mi-au mărturisit-o sîrbii; 3. Pe Rusia și pe Austria. Poate ni s-ar fi întîmplat nouă ce s-a întîmplat Bulgariei. Cînd însă a început războiul între foștii aliați, odiosul a rămas de altă parte.

Grașița rectificată, echilibrul balcanic stabilit sub egida noastră și în folosul nostru, pacea restabilă fără Europa și în opt zile numai — iată rezultatul tactului diplomatic al lui Maiorescu, servit de împrejurări într-un atît de mic conflict între foștii aliați pe care-l prevăzuse — trenul pe care-l aștepta — a izbucnit mai iute decît se putea crede.

Rolul lui Take Ionescu, după cum mi-a spus Maiorescu, a consistat în aceea că colaborarea a permis guvernului conservator să fie la cîrmă în așa împrejurări și să înscrie deci o astfel de pagină în istoria țării. Și cînd mă gîndesc că conservatorul (?) Take voia cu orice preț colaborarea liberalilor; se gîndise să înlăture 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 zădărnicească toate aceste combinații, tot astfel dacă bătrînul va mai putea continua și nu va preferi rolul lui Cincinnatus, 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 solemne tot de chestiuni meschine de partid și de popularitate s-a arătat

preocupat. Rolul secundar ce l-a avut în conferință caută să-l lustruiască prin interviuri. Pare a se întrevedea la el o dorință de a place Austriei prin bulgarofilism. Ar fi încă un tremplin spre șefia necurmat visată.

Plină de învățăminte viața lui Maiorescu¹¹. Profesor, lovit în plinea sa de guverne adverse și silit a-și căuta agonistă nouă în avocatură; în politică, totdeauna pe al doilea plan, după șeful grupării sale; partizani personali, nu; camarilă, nu; sub acuzație în timpul războiului independenței; mai mult în opoziție decât la guvern; gîndindu-se acum șase ani să-și isprăvească zilele în străinătate; împrejurările îl ridică deodată la înălțimi pe cari alții în zadar le-au visat o viață întreagă. Cum singur mi-o spune: „Cu cît fugi mai mult după ceva, cu atît ești mai departe de a-l avea”.

Mie mi-a încredințat Maiorescu în ziua de 30 iulie protocolul secret pe care l-am copiat în 4 exemplare și prin care România, Serbia, Montenegro și Grecia își garantau mutual rezultatele tratatului de la București pînă la ratificarea lor de către sobrana 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. Și sint într-adevăr fericit de a mă fi bucurat de încrederea 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 acțiunii noastre diplomatice în timpul crizei balcanice dă și va da prilej la multe discuțiuni. Am văzut-o încă odată din conversațiile mele aci cu Niculae Filipescu, pe cînd ne aflam dimineața 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 dezbaterilor conferinței de la București, lui Carp sau lui Maiorescu, ar fi preferit pe acesta.

Notez că mobilizarea s-a decretat dimineața, în urma raportului către rege al lui Maiorescu și înainte de manifestațiile de stradă care s-au produs pe la amiază, cînd 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 leg(ă)țiile noastre din Atena și Belgrad știrea că Grecia și Serbia se consideră în stare de război cu Bulgaria; 2. De la Berlin *carte blanche*. Ambele aceste comunicări determinante au sosit în ajunul mobilizării. Atitudinea aceasta a Berlinului explică pentru ce împăratul Wilhelm II a fost singurul suveran căruia regele Carol i-a telegrafiat el cel dintîi pentru a-i mulțumi.

Încă ceva: din cîte mi-a spus Maiorescu, în momentul mobilizării, regele Carol a spus reprezentantului Austriei, Furstenberg: Austria vrea 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 convorbirilor ce au avut loc, împăratul Austriei a invitat pe regele bulgarilor să treacă prin furcile caudine ale României.

Toată atitudinea atît de ciudată a Bulgariei față de noi se explică prin aceea 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 mînă liberă.

În altă ordine de idei, pînă în ajunul de a apărca la „Monitor” numirea lui Derussi, ginerele lui Dissescu, la Sofia, tikiștii 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 tikiștilor colaboratori în guvern.

NOTE

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 tîrziu autorul nu-și va trece această lucrare în memorile de activitate (publicate în 1923, 1937 și 1939).

³ Pentru întreaga amploare 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 asemenea, C. Kirițescu, *Istoria războiului pentru întregirea României, 1916—1919*, București, 1989, cap. *Conflictele României cu vecinii săi* (p. 85—97).

⁴ Țibănești (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 rezervau 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, ministrul de interne, a urmărit să lovească în partidul liberal desființând societatea. Eforturile conservatorilor de a obține sprijinul regelui au eșuat, monarhul fiind înclinat 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 Sbraniei bulgare.

⁷ Cf. discursul lui Titu Maiorescu din Senat mai sus citat.

⁸ Ferdinand de Saxa Coburg, rege apoi țar al Bulgariei din 1887 până 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) Niegoș, rege al Muntenegrului din 1910 până în 1918 când regatul său a fost încorporat Jugoslaviei.

¹¹ I. C. Filitti a mai evocat colaborarea cu primul ministru conservator în articolele *Pacea de la București din 1913*, în „Adevărul” din 7 iulie 1932 și *Maiorescu la 1913*, în „Convorbiri literare”, nr. 2 din 1920.

REPREZENTĂRI ESHATOLOGICE ÎN MENTAL, ARTĂ ȘI LITERATURĂ

Eshatologie [gr. eshaton = ultim, final]: învățătura despre realitățile ultime ale minții, 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 sfârșitul 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*).

Începând cu *Săptămîna noastră luminată* din decembrie 1989 «cum a numit-o inspirat Ion Alexandru» mi se pare că trăim cu toții, 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. Perfecțiunea însăși este o stare care transcende condiției umane), o nouă ordine care se plămădește sub ochii noștri aici și acum.

Pornind de la acest gând am deschis la *Laboratorul de istorie a mentalităților* — din cadrul Institutului de Istorie „Nicolae Iorga” un ciclu de dezbateri cu tema: *Reprezentări eshatologice în mental, artă și literatură*. În ședința 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 sfârșitului lumii apare cu prevalență în momentele de criză ale unei societăți. Se întâlnește în toate perioadele de trecere de la o societate la alta începând cu sfârșitul lumii antice și până în zilele noastre. Din secolul al XVIII-lea, al raționalismului, se renunță la milenarism, la apocalipsă și apare imaginea de sfârșit 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 pune în dificultate eshatologia sub aspectul ei pur religios. Tema în sine transgresează însă de pe planul teologiei spre alte sfere ale gândirii, producându-se la sfârșitul secolului al XIX-lea o laicizare a milenarismului.

Utopiile absorb o parte din atitudinile și speranțele acestuia. 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 sfârșitului de n-ar fi de amintit aici decît panica demografică, războiul atomic sau dereglarea ecologică etc.

Dar orice sfârșit este de fapt un început. În fața lui teama și speranța sînt îngemănate, sînt două aspecte ale aceleiași probleme.

Discuțiile — la care au participat Alexandru Dușu, Ion Pânzaru, Paul Michelson (S.U.A.), Ileana Căzan, Andrei Căpușan, Doina Graur, Constantin Mocanu — au abordat și alte aspecte ale acestei teme atît 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 arta 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. Șt. Ciobanu) etc.

Iolanda Țighiliu

MĂRTURII ALE LUPTEI PENTRU LIBERTATE ȘI UNITATE NAȚIONALĂ LA 1848 PE BAZA UNEI INSCRIȚII INEDITE

Lupta poporului nostru pentru unitate, libertate și independență în cursul istoriei sale, prin diferiții ei reprezentanți, este evidențiată de numeroase și bogate mărturii documentare care atestă din plin efortul considerabil, adesea până la sacrificiu, în vederea realizării năzuințelor sale de veacuri de a trăi în libertate, de a-și păstra ființa sa statală. Asemenea mărturii nu conțin să iasă și astăzi la iveală, să fie puse în valoare lor reală, aducând noi informații și contribuind, astfel, la înțelegerea cât mai profundă a sensului istoric al evenimentelor pe care le consemnează, a permanenței valorilor de unitate, libertate și independență pentru realizarea cărora au luptat și s-au jertfit atâtea figuri reprezentative ale poporului nostru.

Vom încerca, în cele ce urmează, să prezentăm o nouă mărturie, recent descoperită despre lupta pentru unitate și independență a unui dintre reprezentanții pașoptiști: este vorba de Costache Filipescu participant la revoluția din 1848 din țările române, exilat pe malurile Senei unde și-a găsit sfârșitul 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, biserica a fost distrusă de artileria germană, în ea aflându-se un observator al armatei ruse, aliată armatei române; de atunci biserica a intrat în ruină, ruini care se mai vedeau 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 pămîntești ale unor membri ai familiei Filipescu, întemciurii 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 mormintul 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 înmormintate în cimitirul din Comuna Filipești, proprietate a familiei Filipescu. Piatra, de dimensiunile amintite, prezintă pe margini un decor floral realizat prin săpare, decor care încadrează inscripția cu următorul conținut :

„Urmind cu vrednicie tradiția strebună
Înriuriri streine bravă de pe tribună
Și cînd sună cea oră solemnă a deșeptări,
Costache Filipescu păru'n fruntea mișcări.
Pe șermurile Senii în urmă exilat,
Muri și d'al său frate aci fu transportat
O june generații mormintui salutați
De patrie ș'onoare aci ve inspirați.
Născut la 1807 febru. 18
Încetat din viață la 1854 iunie 14”.

În cîmpul pietrei rămas liber (fig. 2) au fost săpate : sus, o cruce și o torță încrucișate 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 mormînt, în împrejurări 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, încastată într-unul din zidurile clădirii Muzeului (curtea interioară).

Cea de a doua piatră tombală se află în cimitirul pomenit ; ea a fost pusă pe mormintul lui Grigore Filipescu, fratele revoluționarului de la 1848, decedat la 27 martie, 1881. Piatra este neornamentată (fig. 3, 4), în cîmpul 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:

„Urmînd cu vrednicie tradiția străbună în riuri streine
Bravă după tribună
Și cînd sună cea oră solemnă a desceptării
COSTACHE FILIPESCU
Păru în fruntea mișcării
Pe țărmurile Senii în urmă exilat
Muri și d'al seu frate aci fu transportat
O, junci generații, mormîntu 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”

Lăsînd 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, jucînd 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; cerîndu-i ca în noua Obștească Adunare să susțină reforme înaintate. Bălcescu arată: „Chiar de ai fi singur în Cameră, de prințipurile d-tale, afirmă Bălcescu, vei căuta a le reprezenta pe dinsele, știind că făcînd-o, reprezinți opinia tuturor românilor progresivi, luminați și patrioți (sublinierea noastră — M.C.), care au încredere și stimă către d-ta și cărora sint sigur că nu vei lipsi”⁴. Avînd 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 Adunări 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 moderantisme”⁶.

După înfrîngerea 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 îngriji pe fiul său, Alexandru-Constantin, aflat acolo la tratament medical, care, de altfel, se prăpădi la finele aceluiași an 1853. După moartea fiului său, Costache Filipescu pleacă la Paris unde a scris cartea intitulată: *Memoire 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 neînsuflit a fost adus în țară de către fratele său, Grigore N. Filipescu, și înmormîntat 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, epitaf care evocă sintetic destinul acestui pașoptist, participant la „ora solemnă a deșteptării cum sună inscripția”⁸.



Descinzînd 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, împărtaşind o soartă asemănătoare cu cea a lui Bălcescu.

Astăzi, cînd aceste mărețe idealuri ale poporului român, pentru care înaintașii 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 cuvine. Generațiile vîrstnice își amintesc de prețuirea acordată în perioada interbelică cel puțin, acestui monument, prin grija purtată de elevii școlii din localitate și de alți locuitori ai satului. Astăzi monumentul a fost dat uitării intrînd în neștiință. Cu atît mai mult este cazul astăzi să i se acorde monumentului respectiv considerația meritată, printr-o reală valorificare a lui, atît din partea Școlii din localitate, cît 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 pămîntești 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, *Românii 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 subscrisese și Costache Filipescu, de „a nu ne despărți pîn-a nu se organiza oarecum emigrația 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. BRĂȚIANU, *Marea Neagră, de la origini până 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 fosta catedră a lui Nicolae Iorga de 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.

Avînd 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 jalonat vreme de aproape două decenii preocupările științifice ale lui Gheorghe I. Brătianu. Monumentala sinteză pe care ne-am propus să o prezentăm reprezintă 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, cînd istoricul se găsea oficial într-o inactivitate silită 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 reprezintă o sfidare dramatică a luminii și vieții înainte ca acestea să fie înghițite definitiv de întunericul 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 decît în 1969, șaisprezece ani după moartea 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 vestea 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 miazăzi 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 recunoștea 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 lîngă prima tentativă întreprinsă de consulul francez Peyssonnel 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 pofida unor interpretări eronate sau confuze.

Reprezentînd o treaptă net superioară de abordare a temei și concentrînd informația unor lucrări parțiale caracterizate prin spirit critic cu rezultatele cunoașterii directe pentru

lărgirea orizontului documentar, utilizând metodele cele mai moderne ale timpului său, în special învățămintele școlii de la „Annales”, principala lucrare de istorie universală a savan-tului 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”, aducîndu-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 strîmtorilor”.

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, amîndoi prevăzînd pentru viitor un eventual transfer în Pacific.

Dar spre deosebire de Marea Mediterană, Marea Neagră reprezintă, cu excepția strîmtor-ilor care-i permit o îngustă poartă spre Mediterana, o mare închisă. A mai putut ea să îndeplinească în aceste condiții îndoitul 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 amînește de caracterul ei neospitalier, întunecat, închis, ostil chiar. Dar imaginea aparține unor meridionali impresionați de întinderea excepțională a iernii și de furtunile datorită cărora 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 răscrucea 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 fluvii care se varsă în ea din adîncurile stepei sau din masivele Europei Centrale, datorită rețelei multiple a drumurilor complementare ce ajung în porturile ei, ea merită tot atît 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 încît l-au făcut o adevă-rată răscruce a civilizațiilor și a negoțului, dar și, din nefericire, a invaziilor și a războaielor”.

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 adevărată 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.

Plecînd de la datele oferite de arheologie, lingvistică, tradiția istorică și literatură privind preistoria bazinului pontic și împletind cu măiestrie firele istoriei economice, sociale și politice de-alungul epocilor istorice, fără a neglija 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 valoroase 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 de *Kiyafet'l İnsaniyye ft Şemâil'i 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 purtînd, de aceea, și subtitlul de *Süleyman-Nâme* (Cronica lui Suleiman), scrisă de un oarecare Sinan Cavuș. Acest manuscris, de asemenea, este presărat cu numeroase miniaturi, reprezentînd 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 sînt 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 s-o prezentăm în continuare, fiind însă o inițiativă mult mai ambițioasă față de realizările de pînă acum ale Fundației mai sus amintite, fondată și condusă de doi colaboratori pasionați: A. Ertuğrul Zekâi Ökte și doamna Tülây 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 străbătă mări și oceane, făcînd 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-ziși, istorici ai științei și navigației, geografi, specialiști în geografie economică și socială, cartografi, topografi, bibliografi, fotografi ș.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, așa cum afirmă el însuși, „fiul lui Hadji-Mehmed și fiul fratelui 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 deceniile următoare, Piri însuși avea să devină *Reis* (căpitan de corabie), conducînd flota otomană într-o serie de expediții maritime atît în Mediterană, cît și în apele Orientului, pînă în Oceanul Indian, pentru a se lupta cu flota portugheză, care activa în aceste regiuni. În alte împrejurări, el cîntărea coastele estice ale continentului african sau alte zone. Ultima expediție maritimă a lui Piri Reis a fost cea pornită în vara anului 1552 spre trecătoarea Ormuz, dar, întorcîndu-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-ı 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 Topkapı (Istanbul) reprezintă doar o parte a unei hărți mult mai mari, de dimensiunile unei adevărate „Mappa Mundo”, 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, prezentate 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-ı 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 (*harita* sau *hartı*), arătasem diferite regiuni (*tasarruf*), de două ori mai multe decît hărțile de acum, precum și hărțile recent scoase ale mărilor Indiei și Chinei, despre care nimeni din ținuturile otomane (*Diğâr-ı 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 folosisse un număr mare de alte hărți (34 la număr), inclusiv copile unor hărți aparținînd 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 înlesni folosirea lor de către navigatorii turci.

A doua hartă poartă însemnarea: „Piri Reis, fiul lui Hadji-Mehmed și fiul fratelui răposatului 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 buna precizare a diferitelor zone față de harta veche: Nord-vestul Venezuelei, Marea Caraibilor, Cuba, Jamaica, o parte a Peninsulei Florida, Arilele Mici ș.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, vânturile, mările, Steaua Polară ș.a.), descoperirile navigatorilor portughezi de la lungul coastelor Africii, pînă dincolo de Capul Bunei Speranțe (*Kavo Bono Ispiransa*), spre India sau pe drumul Americii, pînă la Antile și Brazilia (*Terra Firzili*). De asemenea, sînt descrise „Cele șapte mări și oceane”, uscatul reprezentînd, 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 descoperiri 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 relevant 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*), reprezentînd „linia Ecuatorului” (*Hatt-ı Istiva*). După mărturiile sale, un călugăr portughez (filozof) confecționase un exemplar din acest glob, în miniatură (p. 26). De asemenea, el împărțise „mingea” respectivă în 360 de părți ($= 4 \times 90$ longitudini), precum și în alte 2×90 de linii în lățime (*arz* = 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 sînt egale, dar spre Sud și Nord, nopțile 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 (*Kutub*), 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 Răsărit” (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 aflase 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 merge 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). Sînt, desigur, expresii extrem de concise, dar deosebit de sugestive, dacă ne gîndim la faptul că Piri Reis ne înfățișează globul pămîntesc nu numai ca o „minge”, aruncată în Cosmos, dar și în continuă mișcare (de rotație), asemenea unei „mărgele” (*boncuk*) legată la un capăt de o ață (f. 25 b și p. 133). De altfel, ideile despre sfericitatea pămîntului și rotația acestuia circula 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 învinuire de „erezii”, 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 sînt nevoiți să se orienteze în grabă, în momente dificile, neavînd timp să răsfoiască 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, descriînd 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 hirtiei, condițiile grafice, ca și prezentarea hărților în culori vii, de asemenea, merită subliniate, ele oferind volumului tot atâtea însușiri, 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 sfârșit 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 AZURRI, *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 lângă 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 narative și documentare. Un exemplu elocvent în acest sens îl constituie și lucrarea pe care dorim să o prezentăm, pe scurt, în rândurile ce urmează. Este vorba de un document de mare valoare, de *Harta de navigație* a lui Gerolamo Azurri.

Exemplarul studiat și reprodus de Ornella Bazurro este, probabil, o copie din secolul XVII a unui manuscris din secolul precedent, făcând 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 ambianță geografică a descrierilor, cât 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 capitole 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 Vimerate 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 adâncimii apei, asupra eventualității prezenței unor stlnci și bancuri de nisip și despre accesibilitatea, conformația, capacitatea și specializarea diferitelor porturi. O atenție deosebită este acordată semnalmentelor 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 compararea ei cu alte portulane asemănătoare (portulanul Rizo, portulanul lui Monno și portulanul lui Crescenzo). 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. Frecvența 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 întâmplă adesea cu acest tip de lucrări, o derivație din alte portulane.

Editoarea Ornella Bazurro arată că itinerariile din *Harta de navigație* nu sînt identice cu rutele comerciale ale timpului, deoarece Azurri nu a navigat pe nave comerciale ci, pro-

babli, pe nave de luptă, astfel încât 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 pirateresti. Itinerariile mai lungi ar putea corespunde, cel puțin în parte, celor folosite de obicei fie pentru a combate flotele piratilor 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 Mediterana cu nave și în scopuri militare.

Acceptând 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 Crimea, de-a lungul coastelor Peninsulei Balcanice și apoi ale Asiei Mici. Este vorba de o prezență exclusiv comercială, pentru că nimeni nu se mai aventura, în această perioadă, să întreprindă expediții maritime militare în Marea Neagră împotriva Imperiului otoman. Această prezență este importantă deoarece evidențiază încă o dată tenacitatea cu care venețienii și-au apărât 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, asistenta sa. Rod al unei trude care în timp a depășit zece ani, iar în spațiu a impus o permanentă pendulare 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 sînt legate prin tema comună: fenomenul de imigrare către America de nord și punerea temeliei 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 emigrări 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 demografi căci surprinde alături de numele și prenumele emigranților, data și locul nașterii, rezidența, ocupația, starea materială, starea civilă. Lui i s-au alăturat ziare, documente cu caracter genealogic, acte emise de stat, acte ale municipalităților britanice, istorii locale și arhive personale cuprinzînd 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 siliți, prin vastitatea materialului informațional și prin varietatea problemelor să se oprească 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 actelor constă în dovada că nici în metropolă, nici în colonii majoritatea populației nu a înțeles gravitatea conflictului, iar emigrația a continuat intens. Mirajul pămîntului american a fost atît de mare încît faimosul episod intrat în istorie sub numele de „tea party” (decembrie, 1773), nu a fost privit decît ca un moment oarecare al veșnicilor tulburări din colonii.

Cartea este împărțită în cinci secțiuni, fiecare bine delimitată, pentru a arăta cinea 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-

glierii cu coloniile din America de Nord, ajungându-se la punctul culminant din anii 1772—1773. Atunci puțini oameni politici, aceia conștienți de gravitatea situației, au încercat să oprească emigrarea din Anglia către America. Nu au putut și, în acele condiții, au creat registrul de emigrare aflat la baza cărții.

Partea a doua oferă numeroase informații despre imigranți — caracteristicile sociale, ocupațiile, sexul, vârsta, grupurile de familie, statutul legal, motivele declarate ale emigrării și destinațiile finale. Aici sînt analizate informațiile despre cei 10.000 de emigranți cupriși în registru, văzîndu-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, reflectînd diverse forțe economice și sociale. Aici a pus problema delicată a emigrației săracilor, emigrați individual, ca „sclavi albi” cu contract pe șapte ani, căci astfel prin muncă puteau să-și plătească drumul. A fost o categorie aparte a „tacksmen”-ilor care în perioada începuturilor societății americane s-a îmbogățit 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 causal: dorința de îmbogățire, sărăcia și lipsa de perspective de acasă, persecuțiile politice și religioase, spiritul de aventură, orizontul deschis de spațiul american. Prezentînd 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 pămînturi virgine, în speranța unei vieți mai bune. Cu acest prilej Bernard Bailyn și Barbara DeWolf dedică un subcapitol ținutului cunoscut sub numele de „Transylvania”. Mulți ar putea să se gîndească 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 crestele Munților Apalași.

Partile a patra și a cincea au un caracter narativ, 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 atrasă de pămîntul american. Viața unor asemenea familii, extrasă din manuscrise, capătă contururile unor personaje vii, trăind experiența sosirii într-o lume necunoscută.

Nici un moment nu sînt uitați nereușii, marginalizații societății. Lor li se acordă un interes aparte încercînd să se precizeze cauzele eșecului, socotit firesc de autor pentru procentul lor redus de maxim 8%. Aceștia sînt oameni care aduc duritatea în stradă, în prim plan american, nelăsînd-o numai în gangurile din cartierele sărace ale orașelor, așa cum se întîmpla 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 colibe din New Scotland și ajungîndu-se pînă 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 atrasă către emigrație populația britanică autorii au cercetat concentrice zonele din jurul Londrei. S-a putut dovedi documentar că cei mai apropiați de Londra erau supuși unui puternic „miraj american”, iar pe măsura depărtării acesta scădea.

În rîndurile 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

„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 manifestări 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, trimiterile 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 sfârșitul 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 VECHIE 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 hirtie la sfârșitul 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.

Ecolul 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 realități.

Tratatul de comerț și navigație româno-englez din 6 august 1930.

Poziția statelor europene față de războiul italo-etioopian 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