

# VENETIA REGINA MĂRILOR

Istoria măririi și decăderii Republicii  
care a stăpânit Mediterana

Redactare: Elena Georgescu  
Tehnoredactare: Liviu Stoica  
Corectură: Bernadeta Filip  
Design copertă: Andra Penescu  
Oana Bădică

## **CITY OF FORTUNE. HOW VENICE WON AND LOST A NAVAL EMPIRE**

**Roger Crowley**

All rights reserved

© Roger Crowley, 2011

The right of Roger Crowley to be identified as author of this work  
has been asserted in accordance with Section 77 of the Copyright,

Designs and Patents Act 1988

All rights reserved.

## **VENEȚIA. REGINA MĂRILOR**

**Istoria măririi și decăderii Republicii care a stăpânit Mediterana**

**Roger Crowley**

Copyright © 2024 Editura ALL

Toate drepturile rezervate.

---

### **Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României**

**CROWLEY, ROGER**

**Veneția - regina mărilor : istoria măririi și decăderii Republicii**

**care a stăpânit Mediterana / Roger Crowley ; trad. din lb. engleză**

**de Gabriel Tudor. – București : Editura ALL, 2024**

Conține bibliografie

Index

ISBN 978-606-587-619-4

I. Tudor, Gabriel (trad.)

94

---

Grupul Editorial **ALL**:

Bd. Constructorilor, nr. 20A, et. 3,

sector 6, cod 060512 – București

Tel.: 021 402 26 00

E-mail: info@all.ro

**www.all.ro**

---

Editura **ALL** face parte din **Grupul Editorial ALL**.

**www.all.ro**

 /editura.all

 @edituraall

ROGER CROWLEY

# VENETIA REGINA MĂRILOR

Istoria măririi și decăderii Republicii  
care a stăpânit Mediterana



Traducere din limba engleză de Gabriel Tudor

**ALL**

De același autor:

*Constantinople: The Last Great Siege*  
(apărută în limba română la Editura ALL cu titlul  
*Constantinopol. Ultimul mare asediu, 1453*)

*Empires of the Sea*

Pentru Una



*„Locuitorii Veneției nu au niciun punct de sprijin pe continent  
și nici nu pot cultiva pământul. Ei sunt obligați  
să importe prin intermediul mării tot ce le este necesar.  
Și prin comerț au acumulat ei o bogăție atât de mare.“*

Laonic Chalcocondil, istoric bizantin din secolul al XV-lea





# Cuprins



<i>Toponimele din această carte</i> .....	11
<i>Prolog</i> .....	13

## PARTEA I

### Oportunitatea: negustorii cruciați (1000-1204)

1 Stăpânii Dalmației .....	21
2 Dogele orb .....	38
3 Treizeci și patru de mii de mărci .....	54
4 „Un câine care se întoarce la voma sa“ .....	67
5 La ziduri .....	81
6 Patru împărați.....	101
7 „Lucrările iadului“ .....	115

## PARTEA A II-A

### Ascensiunea: prinții mărilor (1204-1500)

8 Un sfert și încă o jumătate de sfert .....	139
9 Cerere și ofertă.....	156
10 „În ghearele dușmanilor noștri“ .....	175
11 Stindardul Sfântului Titus.....	197

12	Sfântul Marco sub asediu .....	221
13	Luptând până la capăt .....	243
14	Stato da Mar.....	260
15	„Ca apa într-o fântână“ .....	281
16	Orașul lui Neptun .....	306

### PARTEA A III-A

#### ECLIPSĂ: SEMILUNA ÎN CREȘTERE (1416-1503)

17	Bila de sticlă .....	333
18	Scutul creștinătății .....	349
19	„Dacă Negroponte este pierdută“ .....	363
20	Piramida de foc.....	384
21	Veneția sugrumată.....	399
	<i>Epilog</i> .....	414
	<i>Surse și bibliografie</i> .....	418
	<i>Mulțumiri</i> .....	427
	<i>Index</i> .....	428

## Toponimele din această carte



Am apelat la o serie de toponime folosite de venețieni și de alții în perioada acoperită de această carte. Iată mai jos o listă cu echivalentele lor moderne:

Acre	Akko (Israel)
Adrianopole	Edirne (Turcia)
Brazza	Insula Braç (Croatia)
Butrinto	Butrint (Albania)
Caffa	Feodosia în peninsula Crimeea (Ucraina)
Candia	Heraklion (Creta). Venețienii foloseau, de asemenea, denumirea de Candia pentru a se referi la întreaga insulă Creta.
Canea	Chania sau Hania (Creta)
Cattaro	Kotor (Muntenegru)
Cerigo	Insula Kythira (Grecia)
Cerigotto	Insula Antikythira (Grecia)
Coron	Koroni (Grecia)
Curzola	Insula Korčula (Croatia)
Durazzo	Dürres (Albania)
Jaffa	Acum parte a Tel Avivului: Tel Aviv-Yafo (Israel)
Lagosta	Insula Lastovo (Croatia)
Lajazzo	Yumurtalık, lângă Adana (Turcia)
Lepanto	Nafpaktos (Grecia)
Lesina	Insula Hvar (Croatia)
Modon	Methoni (Grecia)

VENEȚIA. REGINA MĂRILOR

Naplion	Naflio sau Navplion (Grecia)
Râul Narenta	Râul Neretva (Croatia)
Negroponte	Venețienii au folosit acest nume atât pentru întreaga insulă Eubeea, în largul coastei de est a Greciei, cât și pentru principalul său oraș, Halkida (sau Chalkis)
Nicopole	Nikopol (Bulgaria)
Ossero	Osor, pe insula Cres (Croatia)
Parenzo	Poreč (Croatia)
Pola	Pula (Croatia)
Porto Longo	Portul Porto Longo pe insula Sapienza (Grecia)
Ragusa	Dubrovnik (Croatia)
Retimno	Rethimno (Creta)
Rovigno	Rovinj (Croatia)
Salonica	Thessaloniki (Grecia)
Santa Maura	Insula Lefkadtha sau Lefkas (Grecia)
Saray	Capitala, astăzi dispărută, a Hoardei de Aur, pe râul Volga, probabil la Selitrennoe, lângă Astrahan (Rusia)
Scutari	Shkodër (Albania)
Sebenico	Šibenik (Croatia)
Sidon	Saïda (Liban)
Smirna	Izmir (Turcia)
Soldaia	Sudak, în peninsula Crimeea (Ucraina)
Spalato	Split (Croatia)
Tana	Azov pe țărmul Mării Azov (Ucraina)
Tenedos	Insula Bozcaada, la gura strâmtoării Dardanele (Turcia)
Trau	Trogir (Croatia)
Trebizond	Trabzon (Turcia)
Tripoli	Trablous (Liban)
Tyr	Sour (Liban)
Zante	Insula Zakynthos (Grecia)
Zara	Zadar (Croatia)
Zonchio	Mai târziu Navarino, Golful Pylos (Grecia)

# Prolog



## PLECAREA

În seara zilei de 9 aprilie 1363, poetul și cărturarul Francesco Petrarca îi scria unui prieten. Republica Venețiană îi dăruise geniului literar al epocii o casă impunătoare pe malul mării, cu vedere spre golful San Parco, de unde se putea privi toată agitația portului orașului. Petrarca ațipise cu scrisoarea în mână când a fost trezit brusc.

Era complet întuneric. Cerul era înnorat, prevestind o furtună. Eram obosit... când, deodată, strigătele marinarilor mi-au ajuns la urechi. Amintindu-mi semnificația acestora din ocazii anterioare, m-am ridicat în grabă și m-am urcat pe acoperișul acestei case, cu vedere spre port. M-am uitat afară. Doamne, ce priveliște! În același timp emoționantă, minunată, înfricoșătoare și antrenantă! Acolo, în port, se aflau, ancorate pentru iarnă la cheiul pardosit cu marmură, câteva veliere la fel de masive ca și această mare casă pe care cel mai generos dintre orașe mi-a pus-o la dispoziție. Catargele lor se înălțau la fel de sus ca turnurile sale pătrate. Chiar în acest moment, pe când stelele sunt înăbușite de nori groși, zidurile mele sunt zguduite de rafale de vânt, iar marea răcnește și suflă îngrozitor, cea mai mare dintre nave pornește în călătorie...

Dacă ai fi văzut acea navă, ai fi spus că nu este o corabie, ci un munte care plutește la suprafața mării și care este atât de

încărcat de marfă încât cea mai mare parte a volumului său este ascunsă sub valuri. Destinația era râul Don, căci până acolo pot naviga corăbiile noastre, prin Marea Neagră, dar mulți dintre cei de la bord vor debarca și-și vor continua singuri călătoria, fără să se oprească până ce nu vor traversa Gangele și Caucazul, ajungând în India, apoi până în cea mai îndepărtată zonă a Chinei și în Oceanul de Est. De unde provine această sete insașiabilă de bogăție care pune stăpânire pe mințile oamenilor? Îți mărturisesc că am fost cuprins de compasiune pentru acești oameni nefericiți. Înțeleg acum de ce poeții consideră, pe bună dreptate, viața de marinar mizerabilă.

Petrarca, un om al uscatului, se arăta uluit de ambiția supra-dimensionată a acestei întreprinderi; poetul umanist era tulburat de materialismul feroce care o stârnea. Pentru venețienii nativi, astfel de voiaje făceau parte din viața de zi cu zi. Într-un oraș în care fiecare om putea vâsli, experiența îmbarcării – pornirea de pe uscat pe mare – era aproape la fel de uzuală ca și trecerea pragului propriei case: o barcă de transport pe Marele Canal, o gondolă spre Murano sau Torcello, o noapte la pescuit de crabii pe întinderile sinistre ale lagunei, plecarea amețitoare a unei flote de război înarmate până în dinți, în sunetul trompetelor, plecările sezoniere ale marilor galere comerciale în cursa regulată spre Alexandria sau Beirut – toate acestea erau experiențe profunde, ciclice, ale unui întreg popor. Îmbarcarea era o metaforă centrală a vieții orașului, repetată la nesfârșit, aproape ca o artă.

În basilica San Marco, o corabie făcută din mozaic navighează cu pânzele umflate de vânt, transportând moaștele sfântului la Veneția; Sfânta Ursula a lui Carpaccio coboară pe o pasarelă atât de bine pictată încât pare adevărată, într-o barcă cu vâsle, în timp ce navele negustorilor, cu bordajele lor înalte, așteaptă în larg; Canaletto surprinde Veneția pornind la drum pe mare, într-o atmosferă festivă.

Plecarea era însoțită de ritualuri elaborate. Toți marinarii își încredințau sufletele Fecioarei și Sfântului Marcu. Sfântul Nicolae – sau San Niccolò, cum îi spuneau ei – era, de asemenea, un favorit de-ai lor și se făceau opriri la biserica sa din Lido pentru

o ultimă rugăciune. Expedițiile importante erau precedate de slujbe, iar navele erau binecuvântate cum se cuvine. Mulțimile se adunau pe malul mării, iar apoi erau ridicate parâmele care țineau corăbiile prinse la țarm. Pentru Felix Fabri, un pelerin aflat în drum spre Țara Sfântă în secolul al XV-lea, acest lucru s-a întâmplat „chiar înainte de ora cinei; toți pelerinii erau suiți la bord, iar vântul fiind bun, cele trei pânze au fost întinse în sunetul trompetelor și al cornurilor și astfel ne-am avântat în largul mării“. Odată ce au trecut de bariera dunelor de nisip care adăpostesc insulele lagunei, *lidi*, navele au ajuns în largul mării și într-o altă lume.

Plecare. Risc. Profit. Glorie. Acestea erau punctele cardinale ale vieții venețiene. Navigația era o experiență universală. Timp de aproape o mie de ani, venețienii nu au cunoscut o alta. Marea era atât protectoarea orașului, cât și oportunitatea și destinul lor; în siguranță în laguna lor puțin adâncă, cu canalele sale înșelătoare și cu bălțile viclene pe care niciun invadator nu le putea traversa, protejați, dacă nu cumva izolați de valurile Adriaticii, marea se înfășura în jurul lor asemenea unei mantii. În dialectul venețian, acestui substantiv i s-a schimbat chiar genul, masculinul *mare* devenind femininul *mar*; pentru ca ei să se poată căsători cu marea, în fiecare an, de Ziua Înălțării Domnului. Acesta era un act de luare în posesie – căci mireasa și toată zestrea ei deveneau proprietatea soțului –, dar totodată și unul de conciliere. Marea reprezenta pericolul și incertitudinea. Putea să sfârșească și chiar sfârșea corăbiilor, putea să aducă mai repede dușmanii și, periodic, amenința să copleșească apărarea orașului lor aflat la o altitudine atât de joasă. Călătoria putea lua sfârșit din cauza unei săgeți trase, a unei mări în creștere sau a unei boli; moartea venea într-un giulgiu îngreunat cu pietre și aruncat în apele puțin adânci ale lagunei sau mării. Relația cu marea avea să fie lungă, intensă și ambivalentă; abia în secolul al XV-lea un venețian s-a întrebat serios dacă nu cumva căsătoria ar fi trebuit mai curând încheiată cu pământul decât cu marea, iar la acel moment venețienii nu încetaseră să urce pe scara socială, devenind, din pescari de anghile, culegători de sare și barcagii pe leneșele râuri interioare din nordul Italiei, prinți negustori, care băteau monede de aur. Marea a adus acestui oraș fragil, care

trăia ca un miraj pe pilonii săi slabi de stejar, bogății fără măsură și un imperiu maritim mai splendid decât oricare altul. În cursul acestui proces, Veneția a modelat lumea.

Cartea de față este povestea ascensiunii acestui imperiu, numit în dialect *Stato da Mar*, și a bogăției comerciale pe care el a creat-o. Cruciadele au oferit Serenissimei Republici șansa de a urca pe scena mondială. Venețienii au profitat cât de mult au putut de această oportunitate și au obținut profituri uriașe. Timp de cinci sute de ani, ei au devenit stăpânii Mediteranei de est și și-au poreclit orașul *La Dominante*; când marea s-a întors împotriva lor, au organizat o acțiune de ariergardă exhaustivă și au luptat până la ultima suflare. Imperiul pe care l-au construit era deja foarte dezvoltat în momentul în care Petrarca privea marea de la fereastra sa. Era, practic, un fel de afacere bizară, improvizată, o colecție de insule, porturi și bastioane strategice, concepută doar pentru a adăposti navele Republicii și a canaliza mărfurile către orașul-mamă. Făurirea sa a fost o poveste de curaj și perfidie, de noroc, perseverență, oportunism și catastrofe periodice.

Mai presus de toate, povestea Veneției este o saga despre comerț. Veneția a fost singurul stat din lumea medievală organizat pentru a cumpăra și a vinde. Venețienii erau negustori până în vârful unghiilor; ei calculau riscul, randamentul și profitul cu o precizie științifică. Standardul roșu și auriu cu leul Sfântului Marcu flutura din vârful catargelor corăbiilor venețiene ca un logo corporativ. Comerțul a fost pentru venețieni un mit al creației și o justificare pentru venețieni – întrucât ei au fost adesea pizmuiți și urâți de vecinii lor mai atrași de uscat. Nu există o descriere mai clară a *rațiunii de a fi* a orașului și a anxietăților sale decât apelul adresat papei în 1343 pentru a obține permisiunea de a face comerț cu lumea musulmană:

Întrucât prin grația lui Dumnezeu orașul nostru a crescut și s-a mărit datorită eforturilor negustorilor care creează trafic și profituri pentru noi în diverse părți ale lumii, pe uscat și pe mare, și aceasta este viața noastră și a fiilor noștri, fiindcă nu știm și nu putem trăi altfel decât prin comerț, de aceea trebuie



## PROLOG

să fim vigilenți în toate gândurile și eforturile noastre, așa cum au fost înaintașii noștri, pentru a face provizii în toate felurile, ca nu cumva să dispară atâtea bogății și comori.

Concluzia sa sumbră este un ecou al unui filon maniaco-depresiv prezent mereu în sufletul venețian. Prosperitatea orașului nu se sprijinea pe nimic tangibil – nu existau nici proprietăți funciare, nici resurse naturale, nici producție agricolă, nici o populație numeroasă. Nu exista, literalmente, niciun pământ solid sub picioare. Supraviețuirea fizică depindea de un echilibru ecologic fragil. Veneția a fost poate prima economie virtuală, a cărei vitalitate i-a nedumerit pe străini. Ea nu culegea decât aur brut și trăia într-o teamă perpetuă că, dacă rutele comerciale i-ar fi fost retezate, întregul său edificiu magnific s-ar fi putut, pur și simplu, prăbuși.

Există un moment în care navele care se îndepărtează de țarm se micșorează până dispar de tot, iar observatorii de pe chei se întorc la viața normală. Marinarii își reiau sarcinile; hamalii ridică baloți și rostogolesc butoaie; gondolierii vâslesc mai departe; preoții se grăbesc la următoarea slujbă; senatorii în robe negre se întorc la grijile grele ale statului; hoțul de buzunare se face nevăzut cu ce-a reușit să fure. Iar corăbiile venețiene înaintează prin Marea Adriatică.

Petrarca a privit până când nu a mai putut vedea nimic. „Când ochii mei nu au mai putut urmări corăbiile prin întuneric, mi-am luat din nou pana, zguduit și profund mișcat.“ Cu toate acestea, mai degrabă sosirea decât plecarea a fost cea care a lansat Stato da Mar. Cu o sută șazeci de ani mai devreme, în Postul Mare al anului 1201, șase cavaleri francezi au străbătut laguna, vâsbind într-o barcă, spre Veneția. Ei veniseră pentru a merge în cruciadă.



PARTEA I

OPORTUNITATEA:  
NEGUSTORII CRUCIAȚI

1000-1204



