

*Cristian Nicolae APETREI**

VASELE OTOMANE KARAMÜRSEL ÎN SECOLELE XVI-XVII.
O ISTORIE MEDITERANEANĂ**

Beyond Ottoman History: The Caramoussals and the Early Modern
Mediterranean

Abstract: This paper is a plea to study Ottoman vessels called *karamürsel*. Its aim is to emphasize the topic as being relevant not only to Ottoman maritime history, but also to the history of the early modern Mediterranean. In support of his thesis, the author provides various sources revealing the acquisition and capture of these ships by Western Christians in order to reuse them. This explains the presence of *karamürsel* vessels both on the sea routes linking Western Europe to the Ottoman Empire, and on the domestic routes of some of the Mediterranean maritime powers, such as Venice.

Keywords: ships; Mediterranean, trade; Ottoman Empire; Venice; piracy

*

În vara anului 1574, galerele cavalerilor Ordinului “Sf. Ștefan” din Pisa capturau în Mediterana Orientală 15 vase otomane *karamürsel*. Un raid similar întreprins în 1589 de cavalerii “Sf. Ioan” din Malta făcea 19 victime de același fel¹. De la Fernand Braudel încoace, istoricii Mediteranei au făcut tot mai multă lumină în privința părților implicate, a motivațiilor acestora, precum și asupra consecințelor multiple pe care le-au avut astfel de episoade de violență maritimă. Ele au devenit o realitate cotidiană după bătălia de la Lepanto (1571), pe măsură ce Mediterana a

* Universitatea “Dunărea de Jos”, Galați; cristian.apetrei@ugal.ro.

** Textul reprezintă varianta în limba română a articolului “Beyond Ottoman history: The caramoussals and the early modern Mediterranean”, *Записки Исторического Факультету* (Одеський Національний Університет «І. І. Мечникова»), vol. 33, 2022.

¹ Marco Gemignani, “Diplomazia e marina stefaniana nell’epoca di Francesco I de’ Medici”, în: *L’Ordine di Santo Stefano e il Mare. Atti del convegno, Pisa, 11-12 maggio 2001* (Pisa: Edizioni ETS, 2001), 86; Phillip Williams, “The Sound and the Fury: Christian Perspectives on Ottoman Naval Organization, 1590-1620”, în: Rossella Cancila (ed.), *Mediterraneo in armi (secc. XV–XVIII)* (Palermo: Associazione “Mediterranea”, 2007), 568. Pentru alte expediții finalizate cu mai puține victime, vezi Fulvio Fontana, *I pregi della Toscana nell’imprese più segnalate de’ cavalieri di Santo Stefano* (Firenze: Pier Mattia Miccioni Michele e Neftenus, 1701), 52, 57, 73, 90.

intrat într-o epocă a pirateriei, care s-a prelungit până la începutul secolului al XIX-lea. Explicațiile acestei turnuri se leagă în primul rând de retragerea puterilor maritime dominante (Spania și Imperiul Otoman) și reorientarea resurselor lor militare către alte zone de interes strategic. S-a adăugat declinul Veneției, care a pierdut poziția de unic intermediar al comerțului între Orient și Occident și a ajuns o putere navală de mâna a doua, ea însăși victimă a pirateriei.

Incapacitatea autorităților statale de a face poliție maritimă explică pirateria clasică, practică de oameni aflați în afara legii. Însă pirateria premodernă a fost o monedă cu două fațete. Cealaltă față a fost generată de ștergerea liniei de demarcație dintre legal și ilegal. Elementele sale distinctive au fost utilizarea unui paravan justificativ al războiului religios de către participanți (grupuri de indivizi și chiar entități statale minore), respectiv tolerarea și chiar încurajarea acestora de către cele două imperii. Ambele au fost interesate să întrețină această ambiguitate, pentru a alimenta un război neoficial, purtat prin interpuși între jumătatea creștină și cea musulmană a Mediteranei. A luat naștere astfel un război neconvențional, marcat de expediții anuale organizate de pirații magrebieni pe de o parte, respectiv de ordinele cavaleresti creștine ale “Sf. Ștefan” din Pisa și “Sf. Ioan” din Malta, de cealaltă².

Vasele otomane care au căzut victimele acestor atacuri au rămas însă puțin cunoscute. Interesul redus față de ele a generat doar câteva descrieri sumare, expuse în dicționare generale, lexicoane navale și note de subsol. Mai mult decât atât, puținii istorici care s-au arătat interesați de ele sunt în dezacord atunci când încearcă să le reconstituie trăsăturile constructive³. În consecință, nu este de mirare că teme

² Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, trad. de Sian Reynolds (Berkeley: University of California Press, 1996), 865-886; Alberto Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice, 1580-1615* (London: Longmans, 1967), *passim*; Salvatore Bono, *Corsari nel Mediterraneo: Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio* (Milano: Mondadori, 1993), 9-41, 45-83; Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la croix et le croissant: Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e-XIX^e siècles)* (Paris: Classiques Garnier, 2010), 240-243; Molly Greene, *Catholic Pirates and Greek Merchants: A Maritime History of the Mediterranean* (Princeton: Princeton University Press, 2010), 5-6, 29-42, 52-58, 78-80, 89-99; David Abulafia, *The Great Sea: A Human History of the Mediterranean* (Oxford: Oxford University Press, 2011), 452-469; Minna Rozen, *The Mediterranean in the Seventeenth Century: Captives, Pirates and Ransomers* (Palermo: Associazione “Mediterranea”, 2016), 16-27; Gelina Harlaftis, “Introduction: Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean”, în: Gelina Harlaftis, Dimitris Dimitropoulos, David J. Starkey (ed.), *Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth-Nineteenth Centuries* (Atena: Sylvia Ioannou Foundation, 2016), 14-16; Joshua M. White, *Piracy and Law in the Ottoman Mediterranean* (Stanford: Stanford University Press, 2018), 4-15.

³ Murat Çizakça, “The Ottoman Empire: Recent Research on Shipping and Shipbuilding in the Sixteenth to Nineteenth Centuries”, în: Frank Broeze (ed.), *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography* (St. John’s, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 1995), 213-228; Nicola Melis, “Le

complementare, precum tonajele, echipajele sau armamentul au rămas complet ignorate. Toate aceste deficiențe scot în evidență absența unei abordări de tip monografic. Însă înainte de purcede la un astfel de demers, se ridică în mod firesc întrebarea capitală: cât de relevantă ori utilă este o astfel de abordare?

Rândurile care urmează își propun să demonstreze nu doar relevanța sau utilitatea unei cercetări sistematice a subiectului, ci chiar necesitatea unui astfel de demers. Concluzia credem că se va impune de la sine de îndată ce vom trece în revistă numeroasele izvoare din secolele XVI-XVII care surprind aceste vase în contexte diferite, în afara zonelor de putere efectivă ori de influență a Imperiului Otoman. Acestea sugerează că ele au avut o istorie care a depășit cu mult spațiul maritim otoman și cuprins în fapt întreaga Mare Mediterană.

În literatura de specialitate, vasele *karamürsel* sunt percepute drept principalul mijloc de transport maritim al lumii otomane premoderne. Istoricii au pus în evidență utilizarea lor curentă pentru transportul de mărfuri și călători, dar și ca auxiliare ale flotei militare, pentru deplasarea trupelor, proviziilor și munițiilor⁴.

Însă izvoarele le atestă aproape la fel de frecvent în afara lumii otomane. Cele mai numeroase privesc comerțul veneto-otoman și sugerează că aprovizionarea cu grâu a Veneției și a insulelor sale în anii 1560-1600 li s-a datorat într-o anumită

tecnologie maritime degli Ottomani”, *Cooperazione Mediterranea. Cultura, Economia, Società* 15/1-2 (2003): 50-62; Eyüp Özveren, Oinur Yldirim, “An Outline of Ottoman Maritime History”, în: Gelina Harlaftis, Carmel Vassallo (ed.), *New Directions in Mediterranean Maritime History* (St. John’s, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2004), 147-170; Tuncay Zorlu, “Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi* 4/2 (2004): 297-353; Daniel Panzac, *La marine ottomane: De l’apogée à la chute de l’Empire (1572-1923)* (Paris: CNRS, 2009), 80-85; Dionisius A. Agius, *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean* (Leiden–Boston: Brill, 2008); İdris Turna, Ahmet Emre Pirim, “Çektirme gemisinin tarihi ve dönemin ticari faaliyetlerindeki rolü üzerine bir inceleme”, *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi* 2015: 119-135.

⁴ Giuseppe Gino Guarnieri, *Cavalieri di Santo Stefano: Contributo alla storia della marina militare italiana* (Pisa: Succ. Fratelli Nistri, 1928), 162, 195, 197; Γεώργιος Σπ. Πλουμίδης, “Περιστατικά πειρατικής αειας (τέλη 16^{ου} αί.), Δωδώνη. Ιστορίας-Αρχαιολογίας 29 (2000): 35-37; Eric R. Dursteler, *Venetians in Constantinople: Nation, Identity and Coexistence in the Early Modern Mediterranean* (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006), 87, 167; İdris Bostan, “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, în: İdris Bostan, Salih Özbaran (ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*, vol. 1, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar* (Istanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü Kasımpaşa, 2009), 333; Alessandro Barbero, *Lepanto: La battaglia dei tre imperi* (Bari: Laterza, 2010), 42, 219-220, 253, 357, 366, 686, n. 23; Yasemin Nemlioğlu Koca, “Karamürsel gemisi: Özellikleri ve kullanımına yönelik bazı tespitler”, în: Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Ali Yeşildal (ed.), *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, vol. 1 (Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2016), 293.

măsură⁵. O listă cu navele care au plătit taxa de ancoraj în portul Veneției în anul financiar 1598-1599 arată că din totalul celor 196 vase înregistrate, opt (4%) au fost de tip *karamürsel*. Șase dintre proprietarii lor (*percenevole*) erau greci, supuși otomani din Mytilene (Lesbos) și Lyndos (Rhodos). Originile celorlalți doi proprietari nu sunt indicate; însă, judecând după numele lor, avem de-a face probabil cu supuși venețieni⁶. Un raport din 13 octombrie 1581, al lui Geronimo Capello guvernatorul venețian al insulei Cerigo (Kythira), către bailul din Constantinopol Paulo Contarini, surprinde simultan două astfel de vase, ale căror trasee s-au încrucișat într-unul dintre porturile insulei: “Andando in li giorni passati alla visita di quest’isola secondo il consueto, andassimo anco a San Nicolo di Aulemona, secondo l’ordinario, dove trovassimo una saitia francese con doi caramussali turcheschi, l’uno piccolo solito di portar formenti alla Canea et l’altro grande, che da Coron veniva carrico d’ogli per Costantinopoli”⁷. În fine, un raport din 19 februarie 1603 al guvernatorului din Zante (Zakynthos), Maffio Michiel, interceptat de spionii englezi, surprinde o realitate asemănătoare: “What I feared has happened. The English have plundered the caramusale “Sicuro” in the port of Metala. I had sent her for grain. They took all the money intended for the purchase of the grain, and two pieces of artillery. No one knows what has become of nine men of the crew. The inhabitants of this island are in despair at the destruction of their hopes”⁸.

În sens invers, vasele *karamürsel* au fost protagonistele unui foarte profitabil comerț cu vin, care conecta Creta venețiană cu regatul Poloniei prin intermediul Constantinopolului, Mării Negre și Moldovei. Ultima lui etapă era parcursă pe drumul terestru care traversa principatul moldav de la sud la nord (*via Moldavica*) și

⁵ Στέργιος Γ. Σπανάκης, “Η έκθεση του Δούκα της Κρήτης Ιωάννη Σαγκρέντο (1604)”, *Κρητικά Χρονικά* 3 (1949): 523-524; Maurice Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle* (Paris: SEVPEN, 1966), 20, 22, 89, 95, 135-138, 165-166; Bruno Simon, “Contribution à l’étude du commerce vénitien dans l’Empire Ottoman au milieu du XVI^e siècle (1558-1560)”, *Mélanges de l’Ecole française de Rome: Moyen-Age, Temps Modernes* 96/2 (1984): 103-105; Πλουμίδης, “Περιστατικά πειρατικής αειας, 37; Cristian Luca, “Aspects of the Venice–Ottoman Peaceful Coexistence: Muslim Merchant Ships Used to Transport Goods from Istanbul to Venice during the Late Sixteenth Century”, in: Osman Gümüşçü *et alii* (ed.), *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu: 26–29 Eylül 2013, İstanbul*, vol. 5 (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014), 37-38. Genova a recurs și ea la cerealele otomane aduse cu vase *karamürsel*, vezi Edoardo Grendi, “Genova alla meta’ del Cinquecento: Una politica del grano?”, *Quaderni Storici* 5/13 (1970): 131.

⁶ Alberto Tenenti, *Naufraques, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609* (Paris: SEVPEN, 1959), 563-567.

⁷ Πλουμίδης, “Περιστατικά πειρατικής αειας, 37.

⁸ Horatio F. Brown (ed.), *Calendar of State Papers Relating to English Affairs in the Archives of Venice*, vol. 9, 1592-1603 (London: Eyre and Spottiswoode, 1897), 535, nr. 1138.

lega porturile dunărene Chilia, Reni și Galați de orașul polonez Liov⁹. Investigarea registrelor notariale ale ambasadei venețiene din capitala otomană a scos la iveală mai multe astfel de cazuri, concentrate în ultimele trei decenii ale secolului a XVI-lea. Din anul 1590, de exemplu, s-au conservat două intrări, atestând transporturi de *malvasia* de la Constantinopol la Reni. Una dintre ele face trimitere la vasul unui negustor grec din Chilia otomană, pe nume Manolis¹⁰. Cea de-a doua vorbește despre *karamürsel*-ul unui supus venețian, numit Aribodesto Manulufos, care a adus în târgul dunărean 70 butoaie (*botti*) cu vin¹¹. Din fericire, această din urmă informație poate fi corelată cu o alta, consemnată în izvoarele liovene. Aflăm de aici că nava era una de dimensiuni mari, adaptată condițiilor de navigație din Marea Neagră, motiv pentru care posesorii de ambarcațiuni mici apelau la serviciile sale pentru a-și duce vinurile în siguranță până la Gurile Dunării¹². În aceste condiții, putem deduce că în 1590 vasul lui Manulufos venea din Creta atunci când a încărcat în Constantinopol cele 70 butoaie cu vin, aparținând altui negustor. Prin urmare, ambarcațiunea avea o capacitate superioară celor 70 *botti* atestate de cancelaria bailului venețian, motiv pentru care proprietarul ei o utiliza atât pentru propriile operațiuni comerciale cu vin, cât și pentru a le furniza servicii de transport negustorilor lipsiți de mijloace proprii adecvate.

Vasele *karamürsel* nu s-au limitat doar la mijlocirea relațiilor dintre cele două puteri mediteraneene. În apele venețiene, ele au fost implicate de asemenea în

⁹ Φανή Μαυροειδή, *Ο Ελληνισμός στο Γαλατά (1453-1600): Κοινωνικές και οικονομικές πραγματικότητες* (Ioannina: University of Ioannina, 1992), 146, 183-188, 233, 239-240; Cristian Luca, "The Merchant Ships of the Ottoman Greeks in the Ports at the Mouths of the Danube (16th-17th Centuries)", în: Dejanirah Couto, Feza Gunergun, Maria Pia Pedani (ed.), *Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History* (Istanbul: Piri Reis University Publications, 2014), 319-320. Pentru comerțul cu vin cretan, vezi Andrzej Dziubinski, *Na szlakach Orientu: Handel między Polska a Imperium Osmanskim w XVI-XVIII wieku* (Wrocław: Fundacja na rzecz Nauki Polskiej, 1997), 189-195; Ugo Tucci, "Il commercio del vino nell'economia cretese", în: Gherardo Ortali (ed.), *Venezia e Creta: Atti del Convegno Internazionale di Studi, Iraklion-Chania, 30 settembre-5 ottobre 1997* (Veneția: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1998), 196-202; Володимир Кривонос, "Торговля левантійським вином у Львові в середині XVI-першій половині XVII ст.", în: М. Мудрого (ed.), *Львів: Місто, суспільство, культура. Збірник наукових праць*, vol. 3 (Львів: Львівський Національний Університет імені "Івана Франка", 1999), 126-136; Cristian Luca, "The Rise of the Greek Conquering Merchant in the Trade between the Eastern Mediterranean and the Romanian Principalities", *Journal of Mediterranean Studies* 19/2 (2010), 312-317; Cristian Nicolae Apetrei, "The Transit of Cretan Wine in 16th Century Moldavia: The European Context and Quantitative Assessments", *Transylvanian Review* 22/Supplement 2 (2013): 207-2017.

¹⁰ Μαυροειδή, *Ο Ελληνισμός στο Γαλατά (1453-1600)*, 240.

¹¹ Μαυροειδή, *Ο Ελληνισμός στο Γαλατά (1453-1600)*, 186.

¹² Dziubinski, *Na szlakach Orientu*, 47.

transportul de mărfuri și călători pe rutele interne, cele care legau metropola de principalele centre comerciale ale imperiului maritim venețian: Heraklion (Creta), Zante/Zakynthos (insulele Ionice) sau Zara (Dalmația). Jurnalul călătoriei întreprinse în 1609 de William Lithgow între Italia și Constantinopol, conține informații prețioase despre ambele aspecte menționate. În Marea Adriatică, de pildă, scoțianul a asistat la atacarea de către pirații magrebieni a unui *karamürsel* care transporta vinuri cretane către Veneția: “Departing from thence [Zara – n.n.] in a Carmoesalo bound to Ragusa, we sailed by the three iles, Brisca, Placa, Igezi; And when we entred in the Gulfe of Cataro, we fetched up the sight of the Ile Melida, called of old Meligna. Before we could attaine unto the Haven [insula Mljet (Melida) – n.n.], wherein our purpose was to stay all night, we were assailed on a sudden with a deadly storme: Insomuch, that every swallowing wave threatned our death, and bred in our breasts, an intermingled sorrowe of feare and hope. And yet hard by us, and within a mile to the ley-ward, a Barbarian man of war of Tunneis, carrying two tyre of Ordonance, and 200 men, seiz’d upon a Carmosale of Venice, at the first shot, she being loaden with Malvasie and Muscadine and come from Candy, and had us also in chase till night divided our contrary designs”¹³. Mai departe, segmentul de drum dintre insulele Corfu și Kefalonia, Lithgow l-a parcurs împreună cu alți 48 de pasageri, îmbarcați pe un alt vas *karamürsel*, aparținând unor greci supuși venețieni: “From thence (insula Corfu – n.n.) after certaine daies abode, I embarked in a Greekish Carmoesalo, with a great number of passengers, Greekes, Slavonians, Italians, Armenians, and Jewes, that were all mindfull to Zante, and I also of the like intent; being in all fourty eight persons having roome windes, and a fresh gale, in 24. heures we discovered the ile Cephalonia the greater”¹⁴.

Prezența vaselor *karamürsel* pe rutele interne venețiene a fost posibilă prin cumpărarea și adaptarea lor la normele de navigație locale, atât de către negustorii venețieni, cât și de către supușii evrei și greci ai Serenissimei. În 1574, de exemplu, negustorul venețian Iseppo da Canal a achiziționat din Imperiul Otoman două vase *karamürsel* cu capacități de 150 *botti*, respectiv 250 *botti*. Una a păstrat trăsăturile constructive ale vaselor otomane, cealaltă a fost transformată în *navetta*, dar ambele au fost naturalizate de autoritățile venețiene¹⁵. În 1586, cretanul Battista Vevelli

¹³ William Lithgow, *The Rare Adventures and Painfull Peregrinations of Long Nineteene Yeares Travayles from Scotland to the most famous Kingdomes in Europe, Asia and Affrica* (Glasgow: James MacLehose and Sons, 1906), 48-49.

¹⁴ Lithgow, *The Rare Adventures*, 54.

¹⁵ Mariangela Nicolardi, “Misure de navilii: Un nuovo documento di costruzione navale veneziana della seconda metà del XVI secolo”, în: A. Asta, G. Caniato, D. Gnola, S. Medas, *Navis: Atti del II Convegno Nazionale di Archeologia, Storia, Etnologia Navale, Cesenatico, Museo della Marineria (13-14 Aprile 2012)*, vol. 5 (Padova: Libreria Universitaria, 2014), 239-244 (n. 10).

proceda și el în aceeași manieră, cumpărând pentru suma de 20.000 aspri otomani jumătate din vasul *karamürsel* al supusului otoman Iannis Papano da Metelino (Mytilene, Lesbos)¹⁶. Doi ani mai târziu, când același Battista Vevelli obținea un împrumut de 40.000 aspri turcești din partea negustorului Pietro Galante din Pera, el garanta restituirea împrumutului cu întregul vas¹⁷. Aceasta înseamnă că între timp reușise să obțină dreptul de proprietate și în raport cu cealaltă jumătate a ambarcațiunii. Practica achiziționării de vase străine exemplificată aici prin cazul vaselor otomane de tip *karamürsel* a făcut parte din seria de schimbări care au dus în final la modificarea radicală a structurii economiei venețiene și la adaptarea sa la noua conjunctură mondială, dominată de puterile “nordice”¹⁸.

Există indicii că celelalte puteri creștine mediteraneene au beneficiat de asemenea de serviciile unor vase *karamürsel*. Diverse categorii de surse le arată navigând sub stindardele Spaniei, Genovei și ale cavalerilor maltezi (fig. 1-2). Ceea ce pare să diferențieze aceste cazuri este modul în care erau achiziționate. Spre deosebire de Veneția, interesată în menținerea păcii cu otomanii și a securității rutelor comerciale, Spania, Curia papală și vasalii lor s-au angajat în logica războiului religios. În consecință, atunci când sursele dezvăluie cum au ajuns vasele în posesia lor, ele indică de regulă capturi de război¹⁹. Un astfel de caz îl semnalează chiar cronica oficială a Cavalerilor Ordinului Ioaniților din Malta. Aceasta ne informează că în 1566, după ridicarea asediului asupra insulei, o navă venețiană a

¹⁶ Φανή Μαυροειδή, “Προσωπα και δραστηριότητες το β' μισο του 16^{ου} αιωνα”, *Δωδώνη. Ιστορίας και Αρχαιολογίας* 27 (1998): 83 (nr. 212).

¹⁷ Πλουμίδης, “Μνεις για Κυπριους στα τελη του 16ου αιωνα”, 90-91.

¹⁸ Frederic C. Lane, “Venetian Shipping during the Commercial Revolution”, *The American Historical Review* 38/2 (1933): 224-237; Aldo Stella, “La crisi economica veneziana della secunda metà del secolo XVI”, *Archivio Veneto* 48-49 (1956): 17-69; Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice*, 89-109; Domenico Sella, “Crisis and Transformation in the Venetian Economy”, în: Brian Pullan (ed.), *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries* (London–New York: Routledge, 1968), 88-106; Ugo Tucci, “Venetian Ship-Owners in the XVIth Century”, *The Journal of European Economic History* 16 (1987): 277-296; Jean-Claude Hocquet, *Venise et la mer, XII^e-XVII^e siècle* (Paris: Fayard, 2006), 173-215; Paola Lanaro, “At the Centre of the Old World: Reinterpreting Venetian Economic History”, în: Paola Lanaro (ed.), *At the Centre of the Old World: Trade and Manufacturing in Venice and the Venetian Mainland, 1400–1800* (Toronto: Centre for Reformation and Renaissance Studies, 2006), 19-69; Luciano Pezzolo, “The Venetian Economy”, în: Eric R. Dursteler (ed.), *A Companion to Venetian History, 1400–1797* (Leiden–Boston: Brill, 2013), 256-282.

¹⁹ Domenico Ligresti, *Le armi dei Siciliani: Cavalleria, guerra e moneta nella Sicilia spagnola (secoli XV-XVII)* (Palermo: Associazione “Mediterranea”, 2013), 67; Simon Mercieca, “I corsari e le loro vittime: L’emergere nel Mediterraneo di un’industria fatta di schiavitu durante la seconda metà del Cinquecento”, în: Marco Cini (ed.), *Traffici commerciali, sicurezza marittima, guerra di corsa: Il Mediterraneo e l’Ordine di Santo Stefano* (Pisa: Edizioni ETS, 2011), 47.

recuperat proiectilele de trase de artileria otomană. La solicitarea cavalerilor, vasul venețian a fost interceptat în Zaragoza de autoritățile spaniole, iar proiectilele au fost transportate înapoi în Malta cu ajutorul unui *karamürsel* capturat: “e ricuperate, le rimandò in Malta, col Caramusali della Religione, guidato dal Padron Vincenzo Fava; il quale fece molti belli, & utilissimi viaggi, in quella penuria di Navilij, che la Religione all’hora haveva”²⁰. Tot un act oficial ne furnizează și cel de-al doilea exemplu. Este vorba despre o statistică a navelor străine aflate în Italia spaniolă în anul 1581, care găsea printre altele: “La nave nombrada Sancta María de Gracia, de que es capitán Stefano de Micoło, de ochocientas y veinte toneladas. Está fabricada sobre un caramuzali, y aunque tiene apariencia de poder ser para servir, no es muy á proposito para estas mares, ni para largo viaje”²¹.

Concluzii. Datele prezentate sugerează în final că ambarcațiunile discutate au generat implicații multiple, care au depășit frontierele lumii otomane. În fapt, între anii 1550-1650, întreaga lume mediteraneană pare să fi intrat în contact cu vasele *karamürsel* într-un fel sau altul. În mod evident, explorarea acestor interacțiuni este condiționată de înțelegerea aprofundată a arhitecturii și a specificului lor funcțional. Iar pentru a atinge astfel de obiective, efortul unei investigații extinse este unul necesar.

²⁰ Iacomo Bosio, *Dell’Istoria della Sacra Religione et Illustrissima Gierosolomitana: Parte terza* (Guglielmo Facciotto: Roma, 1602), 728-729.

²¹ Pedro José Pidal, Manuel de Pando y Fernandez de Pineda, Miguel Salvá (ed.), *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, vol. 32 (Madrid: La Viuda de Calero, 1859), 82.

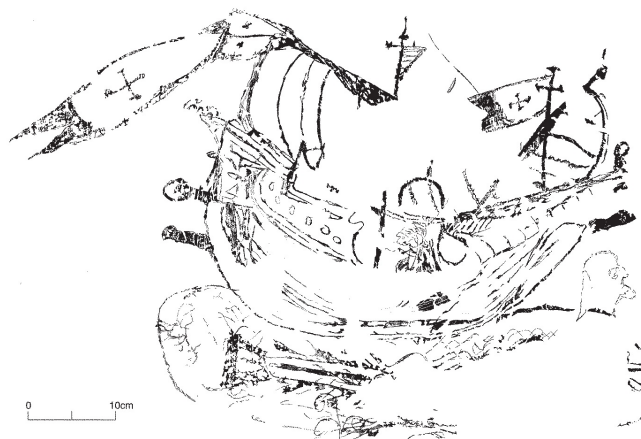


Fig. 1. Vas *karamürsel* arborând stindardul Genovei. Grafitto descoperit în Spania, la Ambel (Zaragoza). Sursa: Christopher Gerrard, Robert Dauber, “Building Biographies: Graffiti, Architecture and People at the Hospitaller Preceptory at Ambel (Zaragoza), Spain,” în: Judi Upton-Ward (ed.), *The Military Orders*, vol. 4, *On Land and by Sea*, (Aldershot: Ashgate, 2008), 242.



Fig. 2. Vas *karamürsel* arborând stindardul Cavalerilor Ordinului “Sf. Ioan” din Malta. Sursa: Joseph Muscat, *Il-Graffiti Marittimi Maltin* (Valetta: PIN Publications, 2002), 252 (Fig.7.47).

Bibliografie

Surse primare (izvoare)

Bosio, Iacomo. *Dell'Istoria della Sacra Religione et Illustrissima Gierosolomitana: Parte terza*. Guglielmo Facciotto: Roma, 1602.

Brown, Horatio F. (ed.). *Calendar of State Papers Relating to English Affairs in the Archives of Venice*, vol. 9, 1592-1603. London: Eyre and Spottiswoode, 1897.

Fontana, Fulvio. *I pregi della Toscana nell'imprese più segnalate de' cavalieri di Santo Stefano*. Firenze: Pier Mattia Miccioni Michele e Neftenus, 1701.

Lithgow, William. *The Rare Adventures and Painfull Peregrinations of Long Nineteene Yeares Travayles from Scotland to the most famous Kingdomes in Europe, Asia and Affrica*. Glasgow: James MacLehose and Sons, 1906.

Gerrard, Christopher; Dauber, Robert. "Building Biographies: Graffiti, Architecture and People at the Hospitaller Preceptory at Ambel (Zaragoza), Spain." În: Judi Upton-Ward (ed.), *The Military Orders*, vol. 4, *On Land and by Sea*. Aldershot: Ashgate, 2008: 235-250.

Muscat, Joseph. *Il-Graffiti Marittimi Maltin*. Valetta: PIN Publications, 2002.

Nicolardi, Mariangela. "Misure de navillii: Un nuovo documento di costruzione navale veneziana della seconda metà del XVI secolo." În: A. Asta, G. Caniato, D. Gnola, S. Medas (eds.), *Navis: Atti del II Convegno Nazionale di Archeologia, Storia, Etnologia Navale, Cesenatico, Museo della Marineria (13-14 Aprile 2012)*, vol. 5. Padova: Libreria Universitaria, 2014: 239-244.

Μαυροειδή, Φανή. "Προσωπα και δραστηριοτητες το β' μισο του 16^{ου} αιωνα", *Δωδώνη. Ιστορίας και Αρχαιολογίας* 27 (1998): 58-161.

Πλουμίδης, Γεώργιος Σπ. "Περιστατικά πειρατικής αειας (τέλη 16^{ου} αι.), *Δωδώνη. Ιστορίας-Αρχαιολογίας* 29 (2000): 31-43.

Σπανάκης, Στέργιος Γ. "Η έκθεση του Δούκα της Κρήτης Ιωάννη Σαγκρέντο (1604)." *Κρητικά Χρονικά* 3 (1949): 519-533.

Surse secundare (literatură)

Abulafia, David. *The Great Sea: A Human History of the Mediterranean*. Oxford: Oxford University Press, 2011.

Agius, Dionisius A. *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean*. Leiden–Boston: Brill, 2008.

Apetrei, Cristian Nicolae. "The Transit of Cretan Wine in 16th Century Moldavia: The European Context and Quantitative Assessments." *Transylvanian Review* 22/Supplement 2 (2013): 207-217.

- Aymard, Maurice. *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle*. Paris: SEVPEN, 1966.
- Barbero, Alessandro. *Lepanto: La battaglia dei tre imperi*. Bari: Laterza, 2010.
- Bono, Salvatore. *Corsari nel Mediterraneo: Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*. Milano: Mondadori, 1993.
- Bostan, İdris. "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler." În: İdris Bostan, Salih Özbaran (eds.), *Türk Denizcilik Tarihi*, vol. 1, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar*. Istanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü Kasımpaşa, 2009: 325-339.
- Braudel, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, trad. de Sian Reynolds. Berkeley: University of California Press, 1996.
- Çizakça, Murat. "The Ottoman Empire: Recent Research on Shipping and Shipbuilding in the Sixteenth to Nineteenth Centuries." În: Frank Broeze (ed.), *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography*. St. John's, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 1995: 213-228.
- Dursteler, Eric R. *Venetians in Constantinople: Nation, Identity and Coexistence in the Early Modern Mediterranean*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006.
- Dziubinski, Andrzej. *Na szlakach Orientu: Handel między Polska a Imperium Osmanskim w XVI-XVIII wieku*. Wrocław: Fundacja na rzecz Nauki Polskiej, 1997.
- Fontenay, Michel. *La Méditerranée entre la croix et le croissant: Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e-XIX^e siècles)*. Paris: Classiques Garnier, 2010.
- Gemignani, Marco. "Diplomazia e marina stefaniana nell'epoca di Francesco I de' Medici." În: *L'Ordine di Santo Stefano e il Mare. Atti del convegno, Pisa, 11-12 maggio 2001*. Pisa: Edizioni ETS, 2001: 85-110.
- Greene, Molly. *Catholic Pirates and Greek Merchants: A Maritime History of the Mediterranean*. Princeton: Princeton University Press, 2010.
- Grendi, Edoardo. "Genova alla meta' del Cinquecento: Una politica del grano?" *Quaderni Storici* 5/13 (1970): 106-160.
- Guarnieri, Giuseppe Gino. *Cavalieri di Santo Stefano: Contributo alla storia della marina militare italiana*. Pisa: Succ. Fratelli Nistri, 1928.
- Harlaftis, Gelina. "Introduction: Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean." În: Gelina Harlaftis, Dimitris Dimitropoulos, David J. Starkey (eds.), *Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth-Nineteenth Centuries*. Athens: Sylvia Ioannou Foundation, 2016: 13-25.
- Hocquet, Jean-Claude. *Venise et la mer, XII^e-XVII^e siècle*. Paris: Fayard, 2006.
- Lanaro, Paola. "At the Centre of the Old World: Reinterpreting Venetian Economic History." În: Paola Lanaro (ed.), *At the Centre of the Old World: Trade and*

Manufacturing in Venice and the Venetian Mainland, 1400–1800. Toronto: Centre for Reformation and Renaissance Studies, 2006: 19-69.

Lane, Frederic C. “Venetian Shipping during the Commercial Revolution.” *The American Historical Review* 38/2 (1933): 224-237.

Ligresti, Domenico. *Le armi dei Siciliani: Cavalleria, guerra e moneta nella Sicilia spagnola (secoli XV-XVII)*. Palermo: Associazione “Mediterranea”, 2013.

Luca, Cristian. “Aspects of the Venice–Ottoman Peaceful Coexistence: Muslim Merchant Ships Used to Transport Goods from Istanbul to Venice during the Late Sixteenth Century.” În: Osman Gümüüşü et alii (eds.), *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu: 26–29 Eylül 2013, İstanbul*, vol. 5. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014: 31-41.

Luca, Cristian. “The Merchant Ships of the Ottoman Greeks in the Ports at the Mouths of the Danube (16th-17th Centuries).” În: Dejanirah Couto, Feza Gunergun, Maria Pia Pedani (eds.), *Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History*. Istanbul: Piri Reis University Publications, 2014: 317-322.

Luca, Cristian. “The Rise of the Greek Conquering Merchant in the Trade between the Eastern Mediterranean and the Romanian Principalities.” *Journal of Mediterranean Studies* 19/2 (2010): 311-334.

Melis, Nicola. “Le tecnologie marittime degli Ottomani”. *Cooperazione Mediterranea. Cultura, Economia, Società* 15/1-2 (2003): 50-62.

Mercieca, Simon. “I corsari e le loro vittime: L’emergere nel Mediterraneo di un’industria fatta di schiavitù durante la seconda metà del Cinquecento.” În: Marco Cini (ed.), *Traffici commerciali, sicurezza marittima, guerra di corsa: Il Mediterraneo e l’Ordine di Santo Stefano*. Pisa: Edizioni ETS, 2011: 21-49.

Nemlioğlu Koca, Yasemin. “Karamürsel gemisi: Özellikleri ve kullanımına yönelik bazı tespitler.” În: Haluk Selvi, M. Bilal Çelik, Ali Yeşildal (eds.), *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, vol. 1. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2016: 283-299.

Özveren, Eyüp; Yldirim, Oinur. “An Outline of Ottoman Maritime History.” În: Gelina Harlaftis, Carmel Vassallo (eds.), *New Directions in Mediterranean Maritime History*. St. John’s, Newfoundland: International Maritime Economic History Association, 2004: 147-170.

Panzac, Daniel. *La marine ottomane: De l’apogée à la chute de l’Empire (1572-1923)*. Paris: CNRS, 2009.

Pezzolo, Luciano. “The Venetian Economy.” În: Eric R. Dursteler (ed.), *A Companion to Venetian History, 1400–1797*. Leiden–Boston: Brill, 2013: 256-282.

Pidal, Pedro José; de Pando y Fernandez de Pineda, Manuel; Salvá, Miguel (eds.), *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, vol. 32. Madrid: La Viuda de Calero, 1859.

- Rozen, Minna. *The Mediterranean in the Seventeenth Century: Captives, Pirates and Ransomers*. Palermo: Associazione “Mediterranea”, 2016.
- Sella, Domenico. “Crisis and Transformation in the Venetian Economy.” În: Brian Pullan (ed.), *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, London–New York: Routledge, 1968: 88-106.
- Simon, Bruno. “Contribution à l’étude du commerce vénitien dans l’Empire Ottoman au milieu du XVI^e siècle (1558-1560).” *Mélanges de l’Ecole française de Rome: Moyen-Age, Temps Modernes* 96/2 (1984): 972-1020.
- Stella, Aldo. “La crisi economica veneziana della seconda metà del secolo XVI.” *Archivio Veneto* 48-49 (1956): 17-69.
- Tenenti, Alberto. *Naufraques, corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*. Paris: SEVPEN, 1959.
- Tenenti, Alberto. *Piracy and the Decline of Venice, 1580-1615*. London: Longmans, 1967.
- Tucci, Ugo. “Il commercio del vino nell’economia cretese.” În: Gherardo Ortali (ed.), *Venezia e Creta: Atti del Convegno Internazionale di Studi, Iraklion–Chanià, 30 settembre-5 ottobre 1997*. Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1998: 196-202.
- Tucci, Ugo. “Venetian Ship-owners in the XVIth Century.” *The Journal of European Economic History* 16 (1987): 277-296.
- Turna, İdris; Pîrîm, Ahmet Emre. “Çektirme gemisinin tarihi ve dönemin ticari faaliyetlerindeki rolü üzerine bir inceleme.” *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi* 2015: 119-135.
- White, Joshua M. *Piracy and Law in the Ottoman Mediterranean*. Stanford: Stanford University Press, 2018.
- Williams, Phillip. “The Sound and the Fury: Christian Perspectives on Ottoman Naval Organization, 1590-1620.” În: Rossella Cancila (ed.), *Mediterraneo in armi (secc. XV–XVIII)*. Palermo: Associazione “Mediterranea”, 2007: 557-592.
- Zorlu, Tuncay. “Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine.” *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi* 4/2 (2004): 297-353.
- Μαυροειδή, Φανή. *Ο Ελληνισμός στο Γαλατά (1453-1600): Κοινωνικές και οικονομικές πραγματικότητες*. Ioannina: University of Ioannina, 1992.
- Кривонос, Володимир. “Торгівля левантійським вином у Львові в середині XVI-першій половині XVII ст.” În: М. Мудрого (ed.), *Львів: Місто, суспільство, культура. Збірник наукових праць*, vol. 3. Львів: Львівський Національний Університет імені “Івана Франка”, 1999: 126-136.