

Oana BUȚURCĂ*

**GRECII IONIENI ÎN PORTURILE
MEDITERANEI ORIENTALE ȘI MĂRII NEGRE**

***Ionian Greeks in the Eastern Mediterranean
and the Black Sea Ports***

Abstract: *During the British protectorate of the Ionian Islands, the Ionian subjects played an important role as economic agents and merchants in the Black Sea area, and acted as outposts of British interests in the Ottoman Empire and at the Danube mouths. In the same time, they connected the Eastern and Western trade, joining the commercial routes from the Black Sea to the Mediterranean and world markets.*

Keywords: *Eptanisa, Ionian Greeks, Ionian Islands, merchants, commercial network, British Empire.*

*

1. Situația grecilor ionieni în perioada 1774-1860

Marea Ioniană a jucat un rol important în legătura dintre estul și vestul Mediteranei și Marea Adriatică. Insulele Ioniene se află la o importantă intersecție de drumuri comerciale. Dezvoltarea economică a acestei regiuni nu era determinată de un singur factor, ci de reuniunea mai multora, cum ar fi poziția geografică, situația politică, structura socială a locuitorilor arhipelagului ionian. Acest fapt a fost, totodată, rezultatul statutului de colonie impus de Marea Britanie celor 7 insule din Marea Ioniană, așa numita Eptanisa. Acest statut s-a menținut din 1809 până în anul 1864.

Cefalonia constituie cel mai important punct pentru activități navale în Marea Ioniană, cu prezență navală și comercială atestată încă din secolul al XVI-lea, beneficiind de oportunitățile istorice oferite de cele mai importante forțe navale și comerciale care au dominat regiunea: Veneția, Franța, Rusia și Marea Britanie.

În conformitate cu Tratatul de la Paris din 5 noiembrie 1815, Insulele Ioniene intrau sub protectoratul Marii Britanii, sub denumirea de Statele Unite ale Insulelor Ioniene. Marea Britanie nu a preluat doar politica de protectorat asupra insulelor, ci și obligația de a impune acolo o guvernare constituțională. Șeful administrației era Marele lord, numit de către Ministrul Coloniilor din Londra. În ciuda statutului de protectorat, Insulele Ioniene erau tratate ca un teritoriu colonial. Ionienii erau supuși britanicilor

* Masterand anul I, specializarea *Spațiul Românesc între Orient și Occident*, la Facultatea de Istorie, Filosofie și Teologie, Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați.

și aveau aproape toate obligațiile și drepturile pe care orice alt supus britanic le avea. Acest aspect se observă mai ales când ne referim la transport și comerț.

Prezența și influența britanică asupra comerțului și a navigației de-a lungul Mării Ioniene poate fi mai bine înțeleasă prin analiza a două aspecte: ionienii recunosc ajutorul britanic pentru a se elibera de sub dominația franceză, astfel putând practica în liniște comerțul și activitățile navale; Marea Britanie vedea în Insulele Ioniene un punct strategic pentru interesele sale în comerțul global.

Protecția Marii Britanii asupra acestor insule a dus la o creștere a comerțului și navigației supușilor ionieni. Negustorii, navigatorii și armatorii aveau dreptul de a invoca cetățenia britanică, statut care le oferea posibilitatea de a se angaja în activități comerciale și navigație fără probleme. Ionienii care vindeau în Spania sau care erau negustori în Alexandria, Damasc, Durazzo, Belgrad sau pe coasta Mării Negre erau mult ajutați de statutul de cetățeni britanici.

Perioada de protecție britanică a fost caracterizată de o mare expansiune a activităților lor comerciale. Organizarea tradițională a afacerilor, metodele și activitățile au coexistat cu noi eforturi antreprenoriale, facilitate de dorința de promovare a comerțului la nivel național. Natura tradițională a activității comerciale era determinată de bunurile pentru export pe care fiecare insulă le producea, la fel și necesitatea de a importa grâne. Erau puțini negustori care erau implicați în toate componentele comerțului. În Cefalonia și Zante, cele mai sudice insule ioniene, negustorii erau implicați în exportul de stafide și importul de grâne, de alimente și de produse manufacturate de origine britanică. În Corfu, uleiul de măsline, principala marfă, era specialitatea negustorilor evrei. Negustorii creștini se ocupau cu importul de grâne, cărbune pentru vasele din Corfu și alimente. În general, câmpul activităților comerciale al negustorilor din Corfu reflecta schimbările economiei, de la un port pentru exportul uleiului de măsline în timpul dominației venețiene la un antrepozit în timpul dominației britanice. Pe lângă aceste vechi componente ale activităților comerciale, unele noi s-au dezvoltat: sistemul bancar și de asigurări, ca și încercările de a stabili un mod sistematic de producere a bunurilor agricole pentru export¹.

Extrem de puternici în secolele XVIII-XIX, etnicii greci au profitat de schimbările produse în sud-estul Europei în contextul Chestiunii Orientale. După 1774, Rusia a încurajat stabilirea grecilor în regiunea nord-pontică, tocmai atunci cucerită de Rusia².

¹ S. Gekas, *Business Culture and Entrepreneurship in the Ionian Islands Under British Rule, 1815-1864*, în „LSE Working Papers in Economic History”, nr. 89, martie 2005, p. 6.

² Constantin Ardeleanu, *Aspecte calitative și cantitative privind rolul economic al grecilor cu protecție britanică din portul Galați în primii ani după Războiul Crimeii*, în vol. *Minorități etnice în România în secolul XIX*, coord. Venera Achim, Viorel Achim, Editura Academiei Române, București, 2010, p. 27.

Perioada războaielor napoleoniene a facilitat și ea stabilirea grecilor în porturile occidentale. Aceste orașe porturi aveau un rol însemnat în dezvoltarea legăturilor dintre Orient și Occident³. Punctele de legătură erau porturile Mediteranei Orientale (Smirna, Siros, Cefalonia, Pireu), ale Peninsulei Italice și zonei conexe (Trieste, Livorno, Genova) și marile centre de tranzit (Constantinopol, Malta, Gibraltar), destinațiile finale erau Marsilia, Londra și Liverpool.

Grecii ionieni au început să se stabilească în regiunea Mării Negre într-o perioadă în care Rusia oferea privilegiu coloniștilor străini, încercând să dezvolte economic și comercial provinciile din sudul Rusiei⁴. Această situație coincide cu impunerea protectoratului rusesc asupra Insulelor Ioniene⁵.

Pe de altă parte, odată cu protecția britanică asupra Insulelor Ioniene, locuitorilor din Cefalonia li se oferea posibilitatea de a se folosi de condiția de supus britanic, beneficiind de posibilitatea de a face profitabilul comerț cu cereale din regiunea gurilor Dunării. Merită menționat că aproximativ 80% dintre grecii care erau implicați în comerțul de la Dunăre erau supuși britanici, venind în principal din Cefalonia. Această implicare a dus la constituirea rețelei ioniene pentru comerț și navigație în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, cu centre importante la Dunăre și Marea Neagră⁶.

Documentele de arhivă fac referire la faptul că în perioada 1801–1830, vasele grecești foloseau în general steag rusesc pentru a naviga în Marea Neagră. Însă la fel de mult ei foloseau și pavilionul britanic, ca parte a Statelor Unite ale Insulelor Ioniene. Schimbul frecvent de steag de către armatorii și navigatorii ionieni irita ambasadorul britanic de la Constantinopol⁷.

Activitățile grecilor ionieni și importanța comerțului dunărean au făcut ca aceștia să domine navigația la sfârșitul secolului al XIX-lea⁸. Numărul vaselor sub pavilion britanic care navigau în Marea Neagră a sporit atunci când Insulele Ioniene (Corfu, Cefalonia, Zante, Leukas, Itaca, Paxos,

³ *Ibidem*, p. 28.

⁴ Constantin I. Băicoianu, *Dunărea, privire istorică, economică și politică*, Editura Tipo Moldova, Iași, 2010, p. 48.

⁵ Panayotis Kapetanakis, *From the Ionian Sea to the world: Sailing ships and ship masters from the island of Cephalonia during the 19th century*, în vol. *Shipping in the era of Social Responsibility. In Honour Of The Late Professor Basil Metaxas (1925-1996)*, Argostoli, Cephalonia, Greece, 14-16 September 2006, p. 1.

⁶ *Ibidem*, p. 2.

⁷ Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping*, Routledge, Londra, 1996, p. 27.

⁸ P. Kapetanakis, *The Ionian Sea in the 19th century: ports, the ports system and the formation of the Ionian commercial and maritime network*, lucrare prezentată la 3rd Ph.D. Symposium, London School of Economics, pp. 2-3.

(online http://www2.lse.ac.uk/europeanInstitute/research/hellenic_Observatory/pdf/3rd_Symposium/PAPERS/KAPETANAKIS_PANAYIOTIS.pdf, adresă consultată pe data 8 mai 2012), p. 2-3.

Antipaxos) au intrat sub protecția Marii Britanii, iar numeroși negustori greci care făceau comerț sub protecție britanică s-au stabilit la Galați, Brăila și în alte porturi de pe litoralul pontic⁹.

2. Mobilitatea economică a grecilor ionieni

Printre schimbările în mediul economic al Insulelor Ioniene, cea mai importantă a fost transformarea instituțiilor, ce a avut loc începând cu anul 1830, care a cuprins modificarea cadrului legal și impactul asupra organizării sociale prin structurarea de ierarhii în rândul negustorilor. Abundența de reclame bune și servicii este o altă caracteristică a unei economii în schimbare și a societății, în special de când există presă scrisă. Cultura de masă a fost introdusă în societatea ioniană în jurul anului 1830, iar procesul s-a intensificat în decada următoare prin intermediul asociațiilor filantropice.

Începând din 1840, au existat coduri comerciale, care defineau și reglementau toate activitățile și practicile mercantile, abolindu-se astfel legislația care supraviețuise de la declinul și căderea Veneției. Pentru negustorii ionieni, codul comercial a devenit instrumentul care reglementa relațiile de credit și activitățile grupurilor de negustori, precum cei specializați pe bani și brokeri sau „mezzani”. Aceste schimbări au apărut odată cu introducerea codului comercial în 1841 și stabilirea mecanismelor comerciale, ca bursa și camera de comerț. Introducerea codului comercial a dus la reglementarea activităților comerciale așa cum a fost utilizarea polițelor, cambiilor¹⁰, instituționalizarea comerțului cu acțiuni și stabilirea de noi practici comerciale, ca regularizarea datoriei comerciale și apariția societăților pe acțiuni.

Rolul instituțiilor economice, ca și mecanismul comercial al camerelor de schimb și de comerț, a fost decisiv pentru dezvoltarea capitalismului comercial la începutul Europei moderne.

Negustorii ionieni au fost un factor activ în introducerea instituțiilor comerciale, judecând după circumstanțele sub care bursele din Zante și Corfu au apărut. După publicitatea și recunoașterea primită din partea statului, putem concluziona că toate acestea sunt probabil primele exemple ale dezvoltării unui grup de elită al negustorilor, urmărind structurarea mediului economic. Bursa funcționa ca un important sistem comercial și ca un loc pentru socializare și afaceri. Ea publica săptămânal prețul produselor în principalele piețe ale insulelor, dar și pe piețele cu care insulele aveau tranzacții importante. Această dezvoltarea a permis negustorilor să fie mult mai atenți la mediul economic în care operau. Bursa ca instituție avea funcție

⁹ Paul Cernovodeanu, *Relații comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1986, p. 36.

¹⁰ CAMBIE, *cambii*, s. f. Act, document prin care cel care-l semnează se obligă să plătească necondiționat, la un anumit termen și într-un anumit loc, o sumă de bani. – Din it. Cambio (online, la adresa <http://dexonline.ro/definitie/cambie>, adresă consultată pe data de 20 mai 2012).

economică, dar și socială. Pe deoparte, ea facilita comerțul prin încercarea de a minimiza riscul și de a furniza informații comerciale negustorilor; pe de altă parte, ea a dus la crearea unor legături mai strânse printre negustorii care doreau să capete și mai mult control asupra grupului său, prin formarea și înregistrarea acestei asociații comerciale.

Noul mecanism comercial era deschis tuturor străinilor sau localnicilor, negustori sau nu, cu interes de afaceri. Conflictele de interese comerciale erau rezolvate cu arbitrajul conducătorului britanic.

Din ce în ce mai mult din capitalul negustorilor era investit în bănci și în asigurarea companiilor, fapt ce reflectă o importantă creștere a insulei Corfu ca port și antrepozit în Mediterana și implicarea negustorilor ionieni în schimbul de grâne din Marea Neagră.

În cazul companiilor de mătase de exemplu, într-un mod similar cu al celor de băuturi, arată că ambiția fondatorilor nu se limita la obținerea unui profit sigur. Ei au promis și au redactat o broșură îndrumătoare pentru cultivarea semințelor și creșterea viermilor, ambele în italiană și greacă. În schimb companiei îi erau garantate privilegiile speciale de către stat; scutirea de la obligații pentru import timp de 15 ani pentru duzi, mașinării și, de asemenea, scutirea de la obligații privind exportul de mătase, nelucrată sau toarsă, produsă în insule.

Controlând tranzacțiile de la un capăt la altul al rutei comerciale, grecii, folosindu-se de intermediarii străini, exploatarea posibilităților de speculă, au obținut câștiguri importante¹¹.

Importanța regiunii maritime ioniene este dată de trei factori: de vasele sub numeroase pavilioane care plecau și soseau; de rețeaua de navigație și de comerț; de activitățile comerciale și de navigație în care sistemul unui port era specializat. Astfel, acestea erau o stație de oprire în comerțul internațional, porturile ioniene reprezentând puncte cruciale pentru toate navele comerciale implicate în comerțul Mediteranei Orientale.

Încărcătura vaselor în această perioadă era în special formată din produse cu un cost ridicat pe unitate și reduse ca volum. Cantitatea încărcată era importantă pentru vase, deoarece valoarea era bazată pe cantitate și distanța de transport a bunurilor. Erau patru categorii generale de încărcături: alimente cum ar fi stafide, fructe proaspete, vin, condimente; țesături și pânză groasă, mătase, lână, cânepă, covoare, dantelă; medicamente și vopsele, ca de exemplu licori, opium, vopseluri, indigo; tutun, țigări, bijuterii, parfum, bureți, ghinde. De obicei, o mare cantitate aveau grânele: grâu, porumb, orz, ovăz; de asemenea lână, semințele de bumbac, semințele de in, grăsimea de animale și zahărul.

Principalele 10 porturi comerciale în care se opreau vasele ioniene erau: Istanbul, care deținea poziția dominantă, datorită faptului că

¹¹ C. Ardeleanu, *op. cit.*, p. 28.

majoritate vaselor care veneau din Marea Neagră se opreau aici¹². Cercetările ne arată ca aproximativ 35% din vasele care opreau în Istanbul veneau din porturile Mării Negre. Trieste ocupă al doilea loc; el reprezintă o poartă către Mediterana pentru Austria și Ungaria. Patras și Insula Siros îi urmează; Patras e direct legat de Marea Ioniană și este principalul centru de export pentru lemn de foc, grâu și stafide. Siros era principalul port de tranzit în estul Mediteranei. Malta era următoarea, cu încărcături de grâu, orz și mangal, reprezentând 26% din totalul produselor. Veneția și Livorno ocupă locul 6 și 7, ultimele 3 porturi fiind Londra cu producția de mangal, grâu și praf de pușcă, Spetses în Marea Egee, care era un port pentru traficul de grâne (84%), și Alexandria.

În acest cadru al activităților comerciale și navale internaționale, navigația ioniană deținea un rol important în tranzitul de grâne din Marea Neagră. În același timp proprietarii de vase exploatau producția rurală, astfel ei și-au creat o importantă rețea de export pentru stafide.

Comparând vasele care au ajuns în perioada 1844-1860 în Corfu, Zante, Cefalonia, Kithira, Itaca, observăm că insula Corfu deține prima poziție, urmată de Zante, Cefalonia, Kithira și Itaca. Corfu era capitala politică și comercială a Statelor Unite ale Insulelor Ioniene și se afla în contact direct cu Marea Adriatică și vestul și estul Mediteranei. Corfu avea mari cereri pentru bunuri care acopereau nevoile proprii, dar și pe cele ale administrației britanice și birocrăției ioniene. Zante era al doilea port ca importanță, servind ca o stație pentru Compania engleză a Levantului și distribuirea de stafide către Marea Britanie și vestul Europei. Insula Cefalonia ocupa cea de-a treia poziție, era cel mai important centru de export de stafide. 80% din flota Insulelor Ioniene și 40% din cea grecească ce opera în Marea Ioniană era alcătuită din vase originare din Cefalonia.

Una dintre cele mai importante rețele era formată din negustori originari din Chios, formată din membri ai șase familii grecești. Majoritatea erau legați prin căsătorie de insulă ori și-au început cariera aici. Familiile din Chios erau mari și bogate. Schimbul includea încărcături de grâne, lână, hârtie, semințe de in și seu din estul Mediteranei, în special din Marea Neagră către vestul și nordul Europei. Bunurile manufacturate, în special textile, erau aduse la întoarcerea din voiaje din vestul Europei către estul Mediteranei.

Pregătirea pentru noi servicii, pentru cei care își puteau permite, a fost să introducă o noutate în lumea afacerilor ioniene: anunțul. Mai devreme decât alte porturi grecești, Corfu a devenit un centru al schimburilor monetare și prin intermediul unei bănci. Era evident că negustorii din Corfu și din alte insule, cu o legătură de afaceri la Londra și în alte porturi ale Mediteranei, care își puteau permite credite, găseau noi

¹² Ștefan Stanciu, *Transporturi de mărfuri efectuate de flota elenă pe Dunărea maritimă în perioada 1847-1861*, în *Danubius*, t. XXIII, Galați, 2005, p. 96.

oportunități pentru a-și extinde afacerea. Aceste oportunități erau oferite și de prezența armatei, care avea mari sume de bani pentru cheltuit.

Este clar că Ralli, Rodocanachi, Schilizi, Cassaveti, Ionides și Spartali erau cei mai mari negustori în schimburile din estul Mediteranei și Marea Neagră. Membrii a 21 familii din rețea aveau filiale în Marsilia¹³. Firma lui Rodocanachi a depășit în 1840 numărul de 48 vase încărcate exclusiv cu grâne din Odessa, Berdiansk, Taganrog, Brăila și Galați. Argenti era cea de patra firmă mare, importa grâu, porumb, semințe de in de la Galați și Brăila, în timp ce Dromocaiti era cea de-a cincea firmă mare, ce cumpăra hârtie, semințe de in, tobe și lucruri coloniale din Constantinopol și Smirna¹⁴.

Printre activitățile importante pentru oricare negustor de succes erau cele oferite de rolul lor de agenți ai companiilor străine ce făceau afaceri în marile porturi europene. Acționând ca agenți comerciali pentru companiile britanice, franceze, austriece sau germane care doreau să-și extindă rețeaua către Mediterana de sud, negustorii locali se asigurau că vapoarele companiilor pe care ei le reprezentau se bucurau de aceleași privilegii ca și companiile care aveau monopol în Adriatică.

Membrii ai familiilor Ralli, Vouros și Melas erau agenți ai firmei Xenos în Anglia, stabiliți în Brăila și ofereau încărcături pentru filialele din Marsilia și Anglia. Mai mult decât alți greci, puterea familiilor originare din Chios provenea din disciplina dictată de ierarhie și coeziunea familiei. Căsătoria între rude era extinsă: membrii familiei Chios se căsătoreau cu unchi, mătuși, verișoare, chiar și verișoare de gradul unu, contradictoriu cu legile Bisericii Ortodoxe Grecești, pentru a menține afacerea în familie. Ralli erau cea mai mare și cea mai influentă familie nu doar în comunitățile grecești din Anglia, dar și în întreaga rețea. Fondatorul și *pater familias* era Pandia, considerat reprezentatul comunității grecești din Londra. Erau 66 membri ai familiei Ralli. Rodocanachis, cea mai importantă familie din porturile Mării Negre, era cea de-a doua familie numeroasă, urmată de Schilizzi, Scaramanga, Negroponte și Sevastopulo. Imitația și competiția internațională erau două din primele reguli ale rețelei¹⁵.

Cea de-a doua strategie comercială a celor din Chios erau metodele de schimb, prima, penetrarea piețelor, a producătorilor și a consumatorilor, iar cea de-a doua era reprezentată de metodele de organizare a transporturilor și comerțului. Ambele erau destinate să minimizeze costurile și să controleze piețele.

Un element esențial al comerțului grec era preluarea de bunuri direct de la producător în estul Mediteranei și Marea Neagră, care le permitea să cumpere ieftin și să evite intermediarii. Grâul de Odessa, de exemplu, era

¹³ Paul Păltănea, *Istoria orașului Galați de la origini până în 1918*, vol. I, Editura Porto Franco, Galați, 1994, p. 279.

¹⁴ G. Harlaftis, *op. cit.*, p. 39-43.

¹⁵ *Ibidem*, p. 49-52.

vândut la livrare ori din depozitele de mărfuri. Grânele vândute din depozite aparțineau de obicei moșierilor care își permiteau să păstreze stocul.

**Importuri din Marea Mediterană și Marea Neagră
către Marsilia, primele cinci case de negustori în 1840**

Negustori	Origine	Marfa
Rodocanachi & Co	Brăila	1.082.740 kilograme (Moldova) grâu
	Galați	10.000 kilograme (Turcia) grâu
	Constantinopol	49.498 (Turcia) grâu
	Odessa	5.730.300 kilograme grâu
	Berdiansk	2.090.400 kilograme grâu
	Taganrog	770.100 kilograme grâu
	Smirna	420 butoaie de ulei de măsline
Zizinia Bros	Alexandria	253.359 ardeps grâne
	Alexandria	4.539 baloți de hârtie
	Galați	263.590 kilograme grâu
	Constantinopol	13.703 kilograme mei
	Brăila	182.320 kilograme grâu
Ralli, Schilizi & Argenti	Constantinopol	15.409 kilograme grâu
	Odessa	1.244.850 kilograme grâu
	Taganrog	1.732.050 kilograme grâu
	Galați	8.420 kilograme grâu
	Constantinopol	9.070 kilograme mei
	Salonic	322 baloți lână, 9 baloți mătase
Argenti & Co	Galați	1.495.540 kilograme grâu
	Galați	55.000 kilograme grâu
	Brăila	18.500 kilograme grâu
Dromocaiti	Smirna	152 baloți mătase 1.642 baloți hârtie 1.107 baloți lână 153 tobe
	Constantinopol	81.000 kilograme grâu
	Odessa	113.850

Bibliografie

Ardeleanu, Constantin; *Aspecte calitative și cantitative privind rolul economic al grecilor cu protecție britanică din portul Galați în primii ani după Războiul Crimeii*, în vol. *Minorități etnice în România în secolul XIX*, coord. Venera Achim, Viorel Achim, Editura Academiei Române, București, 2010.

Băicoianu, Constantin I.; *Dunărea, privire istorică, economică și politică*, Editura Tipo Moldova, Iași, 2010.

Cernovodeanu, Paul; *Relații comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1986.

Gekas, S.; *Business Culture and Entrepreneurship in the Ionian Islands Under British Rule, 1815-1864*, în „LSE Working Papers in Economic History”, nr. 89, martie 2005

Harlaftis, G.; *A History of Greek-Owned Shipping*, Routledge, Londra, 1996.

Kapetanakis, P.; *From the Ionian Sea to the world: Sailing ships and ship masters from the island of Cephalonia during the 19th century*, în vol. *Shipping in the era of Social Responsibility. In Honour Of The Late Professor Basil Metaxas (1925-1996)*, Argostoli, Cephalonia, Greece, 14-16 September 2006.

Idem, *The Ionian Sea in the 19th century: ports, the ports system and the formation of the Ionian commercial and maritime network*, (online http://www2.lse.ac.uk/europeanInstitute/research/hellenicObservatory/pdf/3rdSymposium/PAPERS/KAPETANAKIS_PANAYIOTIS.pdf, adresă consultată pe data 8 mai 2012).

Păltănea, Paul; *Istoria orașului Galați de la origini până în 1918*, vol. I, Editura Porto Franco, Galați, 1994.

Stanciu, Ștefan; *Transporturi de mărfuri efectuate de flota elenă pe Dunărea maritimă în perioada 1847-1861*, în *Danubius*, t. XXIII, Galați, 2005.