

LBRIS

We know
books

JEREMY BLACK

SCURTĂ ISTORIE A MEDITERANEI

Traducere din limba engleză
SILVIA PALADE

LITERA
București

Pentru Adrian Stones



Editura Litera

tel.: 0374 82 66 35; 021 319 63 90; 031 425 16 19

e-mail: contact@litera.ro

www.litera.ro

Scurtă istorie a Mediteranei

Jeremy Black

Copyright © 2022 Grup Media Litera

Toate drepturile rezervate

Editor: Vidrașcu și fiii

Redactori: Laura Udrea, Ilieș Câmpeanu

Corector: Georgiana Enache

Copertă: Flori Zahiu-Popescu

Tehnoredactare și prepress: Marin Popa

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

BLACK, JEREMY

Scurtă istorie a Mediteranei /

Jeremy Black. – București: Litera, 2022

ISBN 978-606-33-8153-9

CUPRINS

Introducere	7
CAPITOLUL UNU	
Marea și țărmurile	13
CAPITOLUL DOI	
Antichitatea, de la origini până în anul 30 î.Hr.	27
CAPITOLUL TREI	
Mediterana unită: lumea Romei, 30 î.Hr.–630 d.Hr.	55
CAPITOLUL PATRU	
Mediterana divizată (630–1453)	67
CAPITOLUL CINCI	
Mediterana la începuturile Epocii Moderne (1453–1600) ...	102
CAPITOLUL ȘASE	
Secolul al XVII-lea	134
CAPITOLUL ȘAPTE	
Secolul al XVIII-lea	145
CAPITOLUL OPT	
Secolul al XIX-lea	181
CAPITOLUL NOUĂ	
Războaiele mondiale (1914–1945)	212

MAREA ȘI ȚĂRMURILE

Țărmurile tale sunt imperii, toate preschimbate în afară
de tine;

Asiria, Grecia, Roma, Cartagina, ce sunt ele?

Lord Byron, *Pelerinajul lui Childe Harold*, 1812

Revărsarea apelor Atlanticului peste fâșia de pământ de la capătul vestic al Mediteranei, cel mai spectaculos episod din istoria sa, s-a petrecut înainte ca oamenii să lase mărturii. Până atunci, Mediterana care separa Eurasia de Africa fusese o mare închisă, despărțită de Atlantic prin porțiunea de pământ care lega Spania de Maroc, pe vremea când exista o astfel de barieră și în Marea Neagră, asemănătoare cu cea care s-a păstrat între Mediterana și Marea Roșie. Dată fiind cantitatea limitată de apă care curgea din râuri în mare, apa pierdută prin evaporare nu a fost înlocuită, iar lacul a devenit din ce în ce mai sărat, creându-se depozite de sare substanțiale. Drept urmare, Mediterana a secăt în timpul așa-numitei „crize de salinitate messiniene“, care a început cu aproximativ șase milioane de ani în urmă.

Cu toate acestea, creșterea nivelului apei mărilor și transformările geologice au schimbat situația. Barierele terestre care separau Mediterana de Oceanul Atlantic și de Marea Neagră au fost rupte. Breșa anterioară, potopul zanclean (Pliocen), a început probabil prin inundarea zonei stâncoase din strâmtoarea Gibraltar sub forma unei cascade care a adus o cantitate de apă pe secundă de o sută de ori mai mare decât în cazul cascadei de pe lacul Victoria. Cu aproximativ 5,3 milioane de ani în urmă, stâncile au cedat sub presiunea apei, iar marea s-a umplut rapid

cu apa oceanului, posibil într-un deceniu, mai întâi în vestul Mediteranei, iar apoi în est, după ce s-a spart pragul Siciliei.

În cazul Mării Negre, se presupune că, în jurul anului 7200 î.Hr., apa Mediteranei a pătruns în Marea Neagră, care era pe atunci un lac cu apă dulce. Alte explicații se referă la anumite transformări care au avut loc, din diferite motive, între anii 17000–14000 î.Hr. sau 11000–8000 î.Hr. Cert este că Marea Neagră a avut o relație complexă cu Mediterana, iar dovezile care să susțină o inundație catastrofală nu sunt concludente.

S-a creat astfel un nou sistem de fluxuri și de curenți. Faptul că apa care s-a evaporat în Mediterana nu a mai fost înlocuită prin apă provenită din ploii și din râuri confirmă ideea că există un flux dinspre Marea Neagră și Oceanul Atlantic. Shakespeare a făcut referire la fluxul dinspre Marea Neagră, bazându-se pe ideea susținută de Plinius cel Bătrân în lucrarea sa *Istoria naturală*, potrivit căreia, alimentate de fluviile care se varsă în ea, mai precis Dunărea, Nistrul și Donul, apele Mării Negre (Marea Pontică) pătrund în Marea Marmara (Propontis) și în Dardanele (Hellespont), însă nu se mai întorc. În piesa *Othello*, când Iago îi spune maurului că s-ar putea răzgândi, Othello îi răspunde:

Nicăând! Așa cum Marea Pontică, Iago,
Cu al său curent rece ca gheața,
Nu face cale-ntoarsă,
ci-și îndreaptă gerosu-i val, năvalnicu-i puhoi
Mereu spre Hellespont și Propontia
La fel și gândul meu setos de sânge.*

Acest discurs reflectă cunoștințe despre geografia Mediteranei care își aveau originea în scrieri din epoca clasică, mai ales după ce aceste lucrări au fost tipărite în Renaștere.

Fluxul care vine dinspre Atlantic este chiar mai puternic întrucât apa mai sărată și mai grea din Mediterana curge *pe sub*

curenții atlantici și nu opune rezistență, ceea ce le-a creat o mare problemă corăbiilor care încercau să navigheze spre vest, însă ea a fost parțial rezolvată prin folosirea unui contracurent existent de-a lungul coastei nordice. Acest procedeu a fost folosit de fenicieni, care au reușit astfel să-și creeze o bază la vest de strâmtoarea Gibraltar, la Gades (Cádiz).

Modelul curenților mediteraneeni este simplu, dar în același timp complex. Simplitatea acestui model se explică prin mișcarea curenților în sens opus direcției acelor de ceasornic, înșpre est, de-a lungul coastei Africii de Nord, apoi de la sud la nord, de-a lungul țărmurilor Israelului și Libanului, întorcându-se către vest de-a lungul țărmurilor nordice ale Mediteranei înspre strâmtoarea Gibraltar. În schimb, complexitatea se datorează faptului că Mediterana este, în parte, un produs al mărilor secundare – de la est la vest, Marea Egee, Marea Adriatică și Marea Tireniană – și există o perturbare semnificativă a curenților și a vremii produsă de insule mari, precum Cipru și Sicilia.

Aceste insule sunt rezultatul unei geologii submarine variate care include zone mai netede, cum ar fi bazinul ionian și cel al Ciprului sau Câmpia Balearelor, dar și zone mai înalte precum Dorsala mediteraneeană. Ca urmare a combinației dintre acești factori și schimbarea nivelului mărilor, au existat perioade în care unele insule, de pildă Evia (Euboea) și Sicilia, s-au unit cu zona continentală, în acest caz Grecia și Italia, sau cu alte insule, cum ar fi Menorca și Mallorca, sau Corsica și Sardinia. Pe insule, animalele care au trăit în izolare au dobândit trăsături specifice, devenind mai mici ori mai mari. În Creta au existat elefanți pitici, iar în zilele noastre încă există aici o rasă unică de capre. Pe vremea când peninsula italiană Gargano era insulă, aici trăiau arici giganti, pârși și bufnițe uriașe.

Topirea calotelor glaciare în timpul și după erele de glaciațiune a determinat schimbări ale nivelului mării, precum și transformări în istoria naturală a Mediteranei. Sub spectrul erupțiilor vulcanice și al cutremurelor, Mediterana a avut o existență precară

* Traducere de Ion Vinea (n. red.)

și nestatornică. De-a lungul istoriei, au avut loc cutremure devastatoare și o activitate vulcanică intensă, de pildă erupția din insula Santorini în jurul anilor 1645–1500 î.Hr; cutremurul care a distrus orașul italian Amalfi în anul 1343 d.Hr, mare parte din el fiind înghițit de mare; cutremurul din 1384, care i-a ucis pe ducele și ducesa de Lesbos; cutremurele din Calabria în 1793, din Creta în 1810, din Basilicata în 1857, din insula Chios în 1881, din vestul Peloponesului în 1886, din Calabria în 1905, din Messina în 1908, din Izmir în 1928, din Grecia în 1932, din Algeria în 1980, când au fost distruse 25 000 de case, precum și cutremurul din 1980 care a avariat catedrala normandă din orașul Salerno. Adepții teoriilor conspirației continuă să susțină că erupțiile vulcanice și cutremurele sunt provocate de forțe ostile, unele voci din Turcia ajungând chiar să declare, în 2017, că nave de cercetare seismică americane și israeliene au declanșat cutremure în mod intenționat. Este mai mult decât evidentă condiția precară a Mediteranei, aflată sub spectrul semetilor vulcani Vezuviu, din golful Napoli, și Etna.

Relația dintre plăcile tectonice eurasiatică și africană, care probabil va duce la sfârșitul Mediteranei peste aproximativ 50 de milioane de ani, întrucât placa africană continuă să se deplaseze spre nord, este legată de permanenta activitate vulcanică. Acest lucru este cât se poate de evident în cazul vulcanului Etna din Sicilia, care este extrem de activ, o erupție din anul 2014 a acestui vulcan determinând închiderea temporară a aeroportului Catania. Pentru turiștii din trecut și din prezent vizitarea vulcanilor, în special Vezuviu, Etna și Santorini, a fost și rămâne o parte esențială a itinerarului mediteraneeen. Într-o croazieră nocturnă este cu adevărat spectaculoasă imaginea vulcanului Stromboli („farul de pe Mediterana”), aflat pe Insulele Eoliene (la nord de Sicilia), în plină activitate vulcanică. Acest vulcan a erupt în 2002, precum și în iulie 2019, când insula a fost acoperită cu cenușă, iar un turist a fost ucis în timp ce alții au fugit de pe plaje și s-au adăpostit în mare. Vulcanul de pe insula vecină, Vulcano, este mai potolit, deși emană fum, vaporii și sulfat, iar pe Marele Crater se poate urca.

Obsidianul produs de activitatea vulcanică este o rocă rezistentă, având înfățișarea sticlei și putând fi șlefuită pentru a obține lame ascuțite. De aceea, această rocă a fost folosită ca material de lucru de societatea umană timpurie. Pe insulele Lipari, Pantelleria și Milos au existat zăcămintele importante de obsidian, ceea ce a încurajat comerțul.

Felul în care au fost descrise insulele în trecut dezvăluie o anumită înțelegere a transformărilor geologice. În lucrarea sa *Geografia* (7 î.Hr.), vestitul geograf grec Strabon (63 î.Hr–23 d.Hr.) se referea la Sicilia ca fiind:

desprinsă de continent în urma cutremurelor [...] focul care ardea mocnit sub pământ și vântul au produs cutremure violente întrucât căile de acces către suprafață erau toate blocate; acele regiuni au cedat sub presiunea vântului, s-au desprins și au pătruns în mare [...] este mai plauzibil ca insulele din largul mării să se fi înălțat din adâncuri, în timp ce este mai înțelept să credem că cele despărțite de continent doar de un istm să se fi desprins de acolo.

Strabon comentează astfel ceea ce nouă ni s-ar părea a fi un tsunami în apropierea orașului Tir din Liban:

Un val precum o maree înaltă [...] refluxul a expus țărmul și a dezvăluit trupurile bărbaților zăcând printre pești morți. Asemenea întâmplări au loc în vecinătatea muntelui Casius, aflat lângă Egipt, unde uscatul trece printr-o singură convulsie rapidă și face o schimbare bruscă la un nivel mai înalt ori mai redus, rezultatul fiind acela că, deși partea mai înaltă respinge marea, iar partea scufundată o primește, totuși pământul face o mișcare inversă, iar locul își reia vechea poziție.

Un tsunami înalt de 30 de metri s-a produs în urma unui cutremur puternic în insula Amorgos din arhipelagul Ciclade din Marea Egee în anul 1956.

Alături de curenți s-a manifestat și acțiunea vânturilor foarte schimbătoare în funcție de anotimpuri și de sistemele climatice. Astfel, vânturile de vară din estul Mediteranei tind să vină din spre nord-vest. Vânturi precum mistralul, un vânt sudic care suflă pe coasta Provenței, au făcut ca adăpostirea în porturi să devină extrem de importantă. Înainte de a observa că „există foarte puține porturi pe țărmurile Peninsulei Italice”, Strabon a pus accentul pe acele locuri care ofereau protecție împotriva valurilor, cum ar fi Brindisi (Brundisium), un port strategic pe ruta care traversează sudul Adriaticii către Grecia, unde țărmul modelat sub forma unor coarne de cerb oferea o ancorare în deplină siguranță; în vreme ce portul învecinat, Taranto (Tarentum), „din cauza lărgimii sale, nu era protejat pe de-a-n-tregul de valuri”, existând și zone mai puțin adânci în portul interior. Descrierea lui s-a dovedit extrem de precisă.

În trecut, călătorii se confruntau cu probleme tehnice mult mai serioase. Galerele aveau un bordaj redus, ceea ce le făcea vulnerabile în fața valurilor puternice din timpul furtunilor, mai ales toamna și iarna. De pildă, se spune că, la sfârșitul anului 1538, turcii au pierdut șaiszeci de corăbii în urma unei furtuni. Însă, de fapt, navigatorii aveau de înfruntat pericole pe tot parcursul anului, mai ales posibile naufragii. În luna mai a anului 1698, turistul britanic Robert Clayton și-a propus să navigheze de la Napoli la Sicilia:

Închiriasem pentru această călătorie o felucă cu opt vâsle drepte și [...] în dimineața zilei de 16, cerul era senin, iar atmosfera de un calm desăvârșit; totul părea să ne zâmbească și să ne ademenească într-o călătorie spre Messina, care promitea să fie rapidă și în deplină siguranță. Așadar, pe la ora nouă dimineața, am pornit la drum [...] ne-am îndreptat către insula Capri, iar când ne aflam la circa douăzeci de mile depărtare de Napoli am simțit o adiere de vânt și marea a început să se învâlbureze. Atunci pilotul nostru a cărmit direct

către Massa, cel mai apropiat port unde am fi putut să acostăm. După nici o oră de mers, cerul s-a întunecat, vântul a început să bată cu putere, iar valurile erau atât de înalte încât am fost nevoiți să ne retragem la Napoli în loc să înaintăm către Massa. Vâslele deveniseră inutile, ceea ce ne-a obligat să ridicăm pânzele în strădania noastră de a ajunge la Capri. Timp de aproape un ceas ne-am luptat cu vântul și cu valurile tot mai puternice. Corabia se înclina atât de tare încât aproape un metru de pânză se afla în permanență sub apă, în timp ce valurile se revărsau amenințător peste cealaltă latură a corabiei. Eram la șase mile distanță de Capri și ne-am dat seama că înaintaserăm foarte puțin, fiind în mare pericol. De aceea, nu am avut de ales și am făcut cale întoarsă la Napoli [...] Vremea este tot mai amenințătoare [...] ceea ce mă determină să renunț la orice încercare de a mai continua această călătorie.

Pe de altă parte, vremea imprevizibilă putea să fie în beneficiul călătorilor. Scriind din Sicilia în aprilie 1792, Thomas Brand relatează despre călătoria în care l-a însoțit pe Lord Charles Bruce:

Am avut o călătorie lină timp de patru nopți și trei zile și jumătate pe mările Hesperidelor, de la Napoli la Palermo [...] domnea un calm desăvârșit – se potrivea mai curând domnișoarelor de onoare ale Afroditei decât unei călătorii a muritorilor [...] Pacheboturile siciliene sunt cele mai confortabile cu putință. Fiecare pasager își are propria cabină. Mâncarea este bună, iar căpitanii au o educație maritimă englezească.

Totuși, după acel aprilie, Brand a fost nevoit să facă un popas la Messina întrucât:

Vântul este cât se poate de potrivnic – intenția noastră fusese să ne întoarcem la Palermo și să luăm pachebotul de acolo, însă suntem sătui de drumurile și de hanurile siciliene și,

cum partea de nord a triunghiului nu conține nimic vrednic de văzut, ne-am hotărât să ne urcăm pe un bric napolitan în speranța că vom ajunge la Napoli tot atât de repede precum această scrisoare.

Ca parte a unei lumi pe care am pierdut-o, folosirea de către Brand a comparațiilor clasice era un lucru obișnuit în epoca respectivă și în lumea artelor. De pildă, referirile la furtunile din Mediterana. Într-adevăr, *Iliada* și *Odissea* au jucat un rol semnificativ în conștiința culturală a elitelor. Influența acestor lucrări este evidentă în opera *Idomeneo*, compusă de Mozart în 1781, a cărei acțiune se desfășoară în Creta la întoarcerea grecilor din războiul troian. Un zeu nemilos al mării (Neptun), furtuni năprasnice și un monstru marin fac parte din acțiunea operei. Idomeneu este un personaj din *Iliada* lui Homer. Această Mediterană nu era doar marea calmă din fundalul unor tablouri cu porturi și țărături scăldate în lumină, cum sunt, de pildă, cele pictate de artistul francez Claude Lorrain în secolul al XVII-lea sau de britanicul Richard Wilson în secolul al XVIII-lea. O vizită la Muzeul Naufragiului din Kyrenia (Cipru de Nord), unde pot fi văzute rămășițele unei nave comerciale grecești din secolul al IV-lea î.Hr., poate fi extrem de instructivă, la fel și una la Muzeul de Arheologie din Lipari (Insulele Eoliene), unde sunt expuse obiecte rămase de pe corăbii naufragiate din Antichitate. Și astăzi mai pot fi furtuni.

Vulnerabilitatea în fața vânturilor puternice a fost o temere constantă. De aceea, nu este deloc surprinzător faptul că s-au înălțat multe biserici în semn de recunoștință pentru supraviețuirea dintr-o grea încercare. De pildă, în 1131, regele Roger al II-lea al Siciliei a hotărât construirea catedralei din portul Cefalù (Sicilia) drept mulțumire că în acest port se adăpostise în timpul unei furtuni nimicitoare. Tot astfel, în sanctuarul Bonaria de lângă Cagliari (Sardinia), construit de aragonezi în 1325, se află icoana Maicii Domnului din Bonaria, care amintește de impactul unei furtuni din 1370 asupra unui vas comercial spaniol

aflat în drum spre Peninsula Italică: o icoană a Fecioarei Maria nu s-a scufundat, ci a ajuns la țăr. Ca în cazul multor temple din porturile Antichității, această icoană a devenit protectoarea marinarilor, fiind venerată așa cum se cuvine.

Muzeul catedralei din Cagliari deține o colecție de obiecte care i-au aparținut papei Clement al VII-lea și care i-au fost furate în timpul jafului Romei din 1527 de mercenari furioși. Marinarii catalani care au pus mâna pe aceste obiecte au reușit să supraviețuiască unei furtuni violente și, drept mulțumire, le-au înmănat arhiepiscopului. Tema călătoriilor în siguranță a continuat să fie semnificativă, așa cum reiese și din frescele bazilicii Notre-Dame de la Garde din Marsilia, construită la mijlocul secolului al XIX-lea.

De-a lungul timpului, călătorii s-au confruntat cu numeroase probleme. În ianuarie 1760, Edward Tucker, care în anul precedent călătorise pe mare din Anglia la Genova fiind la un pas să fie capturat de o corabie franceză în apropiere de Corsica (în timpul Războiului de Șapte Ani din 1756–1763), avea de gând să petreacă doar patru sau cinci zile în Livorno: „cu felucile care (dacă permite vremea) fac zilnic legătura între acest loc și Livorno – dar care în această lună au stat în așteptare să pornească la drum, însă ploaia neconținută și rafalele de vânt au făcut imposibil ca vreo felucă să plece pe mare până când a ajuns aceasta în care mă aflu acum”.

În 1785, Charles Sloane a reușit să călătorească mai repede din Sicilia în Malta, însă: „am ajuns în 12 ore și am avut parte de o furtună tot drumul. M-am simțit foarte rău și, dacă nu aș fi fost într-o stare așa de proastă, ar fi trebuit să-mi fac griji pentru siguranța mea, întrucât ne aflam într-o ambarcațiune cu șase vâslași, denumită sparonara”.

În epoca vaselor cu vâsle și pânze, operațiunile navale erau influențate în mare măsură de starea vremii. De-a lungul secolelor, au existat flote distruse în urma furtunilor, cum ar fi flota persană distrusă de o furtună în Marea Egee, în apropierea muntelui Athos, în anul 492 î.Hr., sau flota care se întorcea în anul 1270 din cea de-a Opta Cruciadă și care a fost distrusă de o furtună

în apropiere de Trapani în Sicilia, sau flota regelui Carol al V-lea distrusă în apropiere de Algiers în anul 1541, ceea ce a dus la încheierea expediției militare. În septembrie 1800, viceamiralul William Young din Marina Regală Britanică îi scria soției sale din golful Tetuan din Maroc: „Am putea să fim într-adevăr considerați o armată răătăitoare, la mila vânturilor și a valurilor – căci am plecat din Gibraltar doar fiindcă acolo ancorarea nu oferea siguranță unei flote mari în cazul unei furtuni dinspre vest sau dacă ne întâlneam cu un vânt dinspre Levant”.

În general, viața pe vas era dificilă. În decembrie 1801, John Hill din cadrul Royal Welsh Fusiliers (Pușcași Regali Galezi), care luptase în armata britanică în Egipt, îi scria din Gibraltar mamei sale că „pe vas, soldații suferă adesea aproape la fel de mult ca atunci când se confruntă cu inamicul”. Stăteau înghesuiți și în condiții insalubre, expuși în permanență vitregiilor naturii și trăind cu spaima că vor cădea peste bord, fiindcă puțini știau să înoate.

Chiar și când nu erau furtuni, călătoriile pe mare puteau fi neplăcute. Un turist britanic care pornise în septembrie 1778 într-o călătorie de la Genova la Livorno nota: „Neștiind ce vânt vom avea în dimineața următoare și după ce petrecuserăm o noapte foarte neplăcută în diligența care ocupa prea mult spațiu și nu mai lăsa loc pe punte nici să faci doi pași, am intrat în golful La Spezia și am ancorat la Lerici”. Pe-atunci era un lucru normal ca diligența să fie urcată la bordul vasului, pentru a fi transportată și pentru a oferi cazare.

Călătoriile pe mare nu se făceau doar pentru a ajunge pe insule, ori pentru a realiza legătura între Africa de Nord și Europa de Sud, ci și pentru că multe dintre localitățile de pe țărm erau practic inaccesibile fiindcă nu existau drumuri. La aceasta se adăugau avantajele pe care le ofereau o călătorie directă, o capacitate de transport superioară și o viteză mai mare. Pe lângă faptul că avea puține locuri de ancorare, țărmul preponderent muntos al Marocului și Algeriei era renumit pentru drumurile sale proaste. Însă nu era un caz singular. Și pe coasta europeană a Mediteranei drumurile erau la fel de proaste în Albania, Dalmația, Calabria și Sardinia, mai ales

în estul Sardiniei; însă nu doar acolo. Practic, nu a existat un drum în adevăratul sens al cuvântului de-a lungul coastei mediteraneene, între Marsilia și Genova, până în secolul al XIX-lea, din cauza drumurilor proaste din comitatul Nisa, care făcea parte din regiunea Savoia-Piemont. Un turist britanic anonim a traversat râul Var între Antibes și Nisa în 1754: „Dar nu fără să luăm călăuze cu noi, care erau oricând gata să intre în apă, să găsească cele mai bune vaduri și să dea o mână de ajutor la nevoie, căci nisipurile sunt mișcătoare și fundul mării extrem de periculos”.

În 1776–1777, un alt turist britanic anonim nota: „Acele așe repezi sunt drumurile, iar, pe alocuri, singurele drumuri din țară [...] S-a creat un drum de la Nisa spre Villafrance, practicabil pentru o diligență, însă atât de abrupt încât devine primejdios; de aceea, se văd foarte rar diligențe pe-aici [...] Drumul spre Monaco este practicabil doar pentru catări, magari ori cai de munte; iar pe alocuri nu este deloc sigur nici măcar pentru aceștia”. Acest drum era atât de prost încât turistul britanic a coborât de pe catâr și a mers pe jos.

La est de Monaco, Munții Ligurici se prăvălesc în mare, ceea ce făcea practic imposibilă o călătorie pe uscat către Genova. Drumul Grande Corniche între Nisa și Menton a fost inaugurat de-abia în epoca lui Napoleon. Construirea lui reflecta interesul politic și strategic al lui Napoleon pentru crearea unor căi de comunicație mai bune între Franța și Italia, și pentru a-și exercita controlul asupra Italiei, acest control fiind mai mare decât al oricărui alt conducător francez, chiar și Charlemagne. Amândoi au fost încoronați ca regi ai Italiei în momentele de apogeu ale interesului manifestat de Franța față de Italia, interes care l-a depășit ca durată și amploare pe cel acordat Spaniei.

Ca să ajungă din Franța în Italia, călătorii aveau de ales între Alpi, prin trecătoarea de pe Mont Cenis, și Mediterană. Ambele trasee erau riscante, incomode și depindeau, în mare măsură, de starea vremii. Felucile erau mici, vulnerabile în fața furtunilor și dependente de forța vântului. În 1723, John Molesworth nota: „Nu există marinari mai lași decât italienii în general, dar mai ales