

ȘERBAN PAPACOSTEA, VIRGIL CIOCĂLTAN, *Marea Neagră – răspântie a drumurilor intercontinentale: 1204–1453*, Ovidius University Press, Constanța, 2007, 364 p.

Volumul pe care îl prezentăm constituie rezultatul cercetărilor unor renumiți specialiști, recunoscuți pentru interesul științific acordat în timp istoriei Mării Negre, reprezentând o reabordare parțială a temei renumitei sinteze a lui Gheorghe I. Brătianu, *Marea Neagră: de la origini până la cucerirea otomană*, tipărită pentru prima dată în limba franceză în anul 1969, la München, în colecția Acta historica (volumul IX).

Volumul este structurat în 15 capitole (p. 11–295), explicit evidențiate prin subtitluri, precedate de o scurtă *Introducere* (p. 5–9) și urmate de o *Bibliografie selectivă* (p. 297–301), însoțită de *Anexe* (p. 303–346), *Ghid cronologic* (p. 347–360) și *Hărți* (p. 361; 363).

Este de remarcat caracterul didactic al lucrării. În elaborarea capitolelor, autorii se bazează nu doar pe o redare cronologică și factuală a informațiilor, ci și pe o reintegrare a acestora în contextul mai larg, geopolitic, pornind de la un scurt rezumat amplasat la începutul fiecărui capitol, urmat de o serie de subcapitole, al cărui conținut este foarte clar definit prin titluri individuale.

Anticipată de titlul ales, într-o evidentă tendință de lansare a unei noi sintagme în cercetarea istorică a secolului XXI, atenția autorilor este îndreptată asupra rolului jucat de Marea Neagră între anii 1204 și 1453, context în care evoluția sa istorică a stat mereu sub semnul rivalităților, al disputelor izbucnite pentru obținerea unor avantaje comerciale. În acest sens, autorii

au ales să abordeze trecutul Mării Negre, așa cum se reflectă el prin prisma istoriilor individuale ale națiunilor din vecinătatea acestui spațiu geografic.

În ceea ce privește opțiunea autorilor asupra delimitărilor cronologice, aceasta este justificată prin două momente marcante în istoria euroasiatică, anume cucerirea Constantinopolului de către cruciații latini, cu sprijinul flotei venețiene, în anul 1204, moment succedat la scurt timp de punerea bazelor ”imperiului mongol al stepei”, iar două secole mai târziu, cucerirea aceleiași metropole bizantine de către otomani, în anul 1453, având drept implicație extinderea acestora în Peninsula Balcanică. Autorii tratează însă cu aceeași rigurozitate, într-un capitol aparte, evenimentele anterioare anului 1204, în scopul de a lărgi perspectiva asupra contextului istoric specific cadrului cronologic ales.

Între altele, se întreprinde o nouă analiză asupra celor două noțiuni geografice, *Rossia* și *Matraka*, prezente în privilegiul bizantin din 1169 acordat genovezilor (probabil, este vorba de o reînnoire a tratatului din 1155 semnalat în lucrarea lui Gh. I. Brătianu), drept două localități aparținând țărmului Mării de Azov, exceptând cazul în care *Rossia* ar putea semnifica însăși Marea de Azov. Cei doi autori amintesc și acceptă în acest sens, interpretarea recentă a Mariei Nystazopolou-Pélékides, care constata că actul din 1169 conferea genovezilor libertatea de a naviga, în fapt, pe tot cuprinsul Mării

Negre, însă le interzicea pătrunderea în Marea de Azov. În ceea ce îi privește pe venețieni, autorii sunt deschiși ipotezei privind prezența acestora în Marea Neagră și înainte de anul 1204, deși recunosc că un astfel de document nu este încă atestat (p. 26-28).

O caracteristică a perioadei anilor 1204–1453 o reprezintă divizarea controlului asupra spațiului Mării Negre între marile puteri ale momentului. Urmând politica monopolizantă a Imperiului Bizantin, concesiile acordate cu precădere republicilor italiene au condus treptat la anularea oricăror revendicări cu caracter economic, proprii moștenirii bizantine. Prin urmare, constatăm o atenție specială, din partea autorilor, asupra urmărilor cuceririi latine, respectiv rolului jucat de către elementul venețian în modificarea statutului Mării Negre, față de Marea Mediterană, materializat prin deschiderea unui nou drum al comerțului cu Orientul, prin conectarea bazinului pontic la „rețeaua marelui negoț asiatic”, însă lipsit de elementul intermediar musulman (p. 30–41). Un interes deosebit este acordat de asemenea anului 1261, momentul restaurației Imperiului Bizantin, săvârșită cu sprijinul Genovei, precum și încheierii tratatului de la Nymphaion, ale cărui stipulații, favorabile Genovei, vor stabili practic regimul comercial al Mării Negre, declanșând astfel o nouă etapă în evoluția sa (Cap. 6).

În viziunea occidentală, Marea Neagră devine timp de aproape două secole principalul motiv al rivalităților genovezo-venețiene. Însă, din perspectiva asiatică, istoria Mării Negre se confruntă într-o primă fază cu efortul Comnenilor de a pune bazele imperiului comercial al Trapezuntului, menit să asigure supunerea întregului țărm pontic al Asiei Mici și să înlăture controlul selgiucid la Iconium, urmând ca, în cea de a doua etapă, aceasta să reflecte disensiunile dintre cele două mari forțe mongole, Hoarda de Aur și Ilhanatul, asupra controlului Drumului Mătăsii.

Factor decisiv în stabilirea regimului bazinului pontic, în practică al desăvârșirii hegemoniei genoveze, statutul politic al Strămtorilor a căpătat un rol deosebit, angrenând, în tot acest timp, un sistem diversificat de coalitii, ce au dat naștere unor adevărate blocate economice. În această privință, autorii acordă un spațiu semnificativ, sistematizat prin capitole distincte, celor Trei Războaie (dintre anii 1294–1299; 1350–1355; 1376–1381) purtate între genovezi și venețieni pentru controlul Strămtorilor, precizând contextul declanșării, precum și modalitatea de desfășurare și urmările acestor conflicte (Cap. 7, 10, 11). În aceste circumstanțe, regăsim bazele alianței dintre genovezi și turci, alianță realizată în scopul dominării țărmului nord-pontic și ale cărei consecințe – instaurarea sistematică a hegemoniei otomane în Marea Neagră vor reprezenta subiectul ultimului capitol al studiului (Cap. 15).

Aceste mișcări politice și economice se reflectă în mod evident și asupra spațiului vest-pontic. Modificarea regimului politic al Vicinei – principalul centru comercial și religios din Dobrogea, în timpul stăpânirii bizantine preluarea controlului gurilor Dunării de către genovezi la mijlocul secolului XIV (p. 187, 205), existența celor două cetăți, Chilia și Licostomo (p. 241–242), nașterea

drumului moldovenesc (p. 208–211) și a drumului Brăilei (p. 198–204), drept consecințe ale influenței comerțului genovez asupra economiei Europei Centrale, sunt câteva dintre aspectele ce privesc în mod direct istoria românească și fac subiectul atenției autorilor în paginile lucrării.

Concomitent cu acțiunile politico-comerciale ce marchează destinul Constantinopolului – centru pontic și simbol statal-imperial – țărmul asiatic și prelungirile sale continentale cunosc o nouă etapă istorică, anume nașterea „statului cinghizhanid”, recunoscut sub numele de Imperiul mongol. În analiza acestei chestiuni, autorii insistă asupra priorității aspectului economic al expansiunii mongole, considerând că aceasta s-a desfășurat în baza unui plan bine conturat, a cărui etapă inițială a reprezentat-o extinderea de-a lungul traiectoriei Drumului Mătăsii (p. 43–50).

Continuând din aceeași perspectivă geografică, o deosebită atenție este acordată politicii promovate de urmașii lui Cinghiz-han, Batu, mai apoi Hülegü. Recunoscut drept adevăratul fondator al Hoardei de Aur, Batu-han pare să întreprindă prin acțiunile sale o deviere neintenționată de la proiectul inițial, poziționându-și stăpânirea lateral față de Drumul Mătăsii, pe râul Volga. Autorii remarcă perseverența cu care acesta trasează principalele obiective ale politicii sale: participarea directă la activitățile renumitului Drum al Mătăsii (prin dezvoltarea unei derivații a acestuia) și supunerea Semilunei Roditoare (ceea ce implica subordonarea directă a capătului vestic al axei, portul mediteranean Aias) (p. 51–54). Astfel, noua rută comercială apărută în stepa cumană, așa cum o reflectă investigația autorilor, nu a reprezentat altceva decât materializarea dorinței de perpetuare istorică a vechiului stat mongol. Prin urmare, prejudiciul adus acestei axe secundare, prin campania militară inițiată de Timur Lenk, la sfârșitul secolului al XIV-lea, a contribuit în mod direct la prăbușirea statului însuși.

În același cadru cronologic ne confruntăm cu apariția Ilhanatului, rod al campaniei întreprinse de Hülegü în anul 1261. Concepută ca o forță antagonică, noua formă de stat a reprezentat expresia tendinței de individualizare în rândul mongolilor, ceea ce a dus inevitabil la slăbirea imperiului „cinghizhanid” și afectarea legăturilor sale comerciale, promovate până atunci. Raportându-se la evoluția Ilhanatului, autorii susțin că aceasta s-a aflat sub semnul „predeterminării”, fiind cauzată atât de factori geografici (prezența Drumului Mătăsii), cât mai ales politici („incidentul de la Otrar”, cucerirea Bagdadului, moartea hanului Möngke) (p. 56–63).

În ceea ce privește relațiile dintre vechiul stat „cinghizhan” ridicat în stepa cumană și noul stat mongol din Iran, aflat în controlul a două ramuri comerciale, revendicarea orașului Tabriz (marea „metropolă economică a Ilhanatului”, punct de întretăiere a trei drumuri comerciale) este, din punctul de vedere al celor doi autori, principalul motiv al conflictului perpetuu dintre ele (p. 54–56, vezi și Cap. 5).

În mod evident, claritatea informațiilor și structurarea acestora în ceea ce privește delimitarea principalelor rute comerciale circulante în cadrul cronologic impus conferă

un plus de comprehensivitate lecturii. Astfel, parcurgând capitolele destinate istoriei asiatice, ne confruntăm cu o analiză a fazelor evolutive ale rutelor comerciale urmate în această perioadă, ca reprezentând repercusiuni directe ale cadrului politic. Este vorba despre *anexa comercială continentală*, creată în scopul conectării spațiului nord-pontic al Hoardei de Aur la marele negoț al Asiei Centrale, careia i s-au alăturat beneficiile temporare ale *drumului irakian* al mirodeniilor, intrat sub controlul Ilhanatului și rivalizând cu drumul egiptean, rămas sub influența directă a Sultanatului mameluc; acestora li s-a adăugat însă și *drumul iranian*, noua arteră comercială ce făcea posibilă conexiunea între Marea Neagră și India, apărută ca o consecință directă a acceptării, în anul 1285, a vasalității Armeniei față de Sultanatul mameluc din Egipt, fapt de pe urma căruia au suferit cele două mari rute, Drumul Mătășii și drumul irakian al mirodeniilor (p. 83–87, 94). Ca urmare a acestor circumstanțe, este pe deplin relevantă opinia autorilor, ce îi privesc pe genezezi drept principalii beneficiari ai drumului iranian, acest statut exclusivist fiind întărit prin alianța cu Ilhanatul, realizată în anii 1288-1290 și menținută, în concepția autorilor, până la destrămarea statului (p. 88–95).

În capitolele de final ale lucrării, caracterul original este confirmat prin modalitatea de sistematizare a surselor, printr-o nouă perspectivă de abordare din partea autorilor. Este utilă trecerea în revistă, în limita documentelor disponibile, a negustorilor și misionarilor catolici care au călătorit în spațiul asiatic, favorizați de tendința de cooperare a forțelor europene cu cele asiatice, împotriva

dușmanului comun, elementul musulman. Astfel, un rol deosebit l-au acordat autorii comercianților de origine italiană, care, prin inițiativele lor de explorare, au crescut importanța Mării Negre, începând cu sfârșitul secolului al XIII-lea (p. 165–179). În acest mod, bazinul pontic a devenit punctul de plecare al celor mai convenabile rute euroasiatice, respectiv prin Caffa, Tana și Trapezunt, care au cunoscut o adevărată comercializare tipizată a mărfurilor (p. 231–243). Acestora li s-au adăugat, însă, în timp alte centre pontice, precum Pera, Sinope, Chilia, Maurocastrum etc., dezvoltate prin prisma politicii comerciale inițiate, a produselor promovate, a furnizorilor acestora. În acest ultim caz, nu trebuie omis factorul genezezi, prezent în mod intens ca intermediar în schimburile comerciale realizate între centrele regiunii pontice și, în genere, ca liant al relațiilor între spațiul mediteranean și cel pontic.

În încheiere, vastitatea cronologică și spațială a subiectului abordat face inerentă o serie de observații minore. Avem în vedere unele erori ce privesc exactitatea trimiterilor la *Anexe* (p. 99, 189) sau a informației expuse în textul propriu-zis, cauzate în parte de procesul de tipărire (p. 46, 54, 313, 334). Însă aceste constatări nu diminuează importanța lucrării în ansamblul său, ce reprezintă un studiu riguros de actualizare, la nivel documentar, și de reanalizare a istoricului spațiului pontic, aflat la confluența dintre civilizații.

NATALIA MIDVICH