

Cuprins

<i>Mulțumiri</i>	9
<i>Despre denumiri</i>	11
<i>Lista hărților</i>	14
Capitolul 1. O arheologie a mării	21
Oameni și ape	21
Regiune, frontieră, națiune	25
Începuturile	30
Geografie și geologie	34
<i>Note</i>	38
Capitolul 2. Pontus Euxinus, 700 î.Hr. – 500 d.Hr.	43
La capătul lumii	44
„Broaște în jurul unei bălți”	47
„O comunitate a raselor”	51
Cum a salvat un scit civilizația	55
Călătoria lui „Argo”	58
„Mai barbari decât noi”	61
Pontul și Roma	63
Dacia Traiana	68
Expediția lui Flavius Arrianus	71
Profetul de la Abonoteichus	73
<i>Note</i>	76
Capitolul 3. Mare Maggiore, 500-1500	83
„Națiunile scite sunt una”	85
„Focul mării”	89
Khazarii, rosii, bulgarii și turcii	91
Afaceri în Gazaria	100
<i>Pax Mongolica</i>	106
Corabia din Caffa	110
Imperiul Comnenilor	112
Turchia	117

Un sol din Est	120
<i>Note</i>	123
Capitolul 4. Kara Deniz, 1500-1700	129
„Izvorul tuturor mărilor”	131
„La Constantinopol, la vânzare !”	134
Domni, hani și derebei	137
Devenul unui marinar	143
O flotă de pescăruși	147
<i>Note</i>	152
Capitolul 5. Ciornoe More, 1700-1860	157
Marea și stepa	159
O flotilă pe Azov	161
Cleopatra coboară spre sud	165
Fuga kalmăcilor	168
Un anotimp în Herson	172
Contramiralul Djoms	176
Noua Rusie	180
Febră, friguri, lazarete	186
Un consul în Trabzon	190
Crimeea	196
<i>Note</i>	200
Capitolul 6. Marea Neagră, 1860-1990	207
Imperii, state și tratate	210
Abur, grâu, trenuri și petrol	213
„O jalnică armată de scribi”	218
Probleme pe linia spre Kōstence	223
Depopularea	225
„Despărțirea apelor”	234
Cunoașterea mării	238
Prometeismul	243
Dezvoltare și declin	246
<i>Note</i>	252
Capitolul 7. Cu fața spre mare	259
<i>Note</i>	267
<i>Sursele mottourilor</i>	269
<i>Bibliografie și lecturi suplimentare</i>	271
<i>Index</i>	281

Charles King

MAREA NEAGRĂ
O ISTORIE

Traducere de
Dorian Branea și Cristina Chevereșan

POLIROM
2015

Desenul unui marinar

O bună parte din secolele al XVI-lea și al XVII-lea, marile bătălii de pe mare și mai micile înclăștări navale în care otomanii fuseseră implicați în Mediterana rămăseseră necunoscute în Marea Neagră. Cu prilejul faimoasei bătălii apoteotice de la Lepanto, în 1571, flota otomană a fost distrusă aproape în întregime de către forțele reunite ale Europei catolice, dar pe Marea Neagră, un echivalent al acestei lupte avea să se consume abia după două secole.

Dominația navală otomană avea trei piloni de sprijin. Primul și, în mod clar, cel mai puternic îl reprezenta controlul asupra strâmtorilor și a Deltei Dunării, singurele două rute pe care vapoarele europenilor puteau ajunge la mare. Chiar și după Lepanto, fortărețele situate de-a lungul Bosforului, Dardanelelor și la gurile Dunării, precum și amplasamentul strategic al capitalei imperiale au ajutat la menținerea unui control strâns asupra comerțului către și dinspre Marea Neagră. În al doilea rând, nici unul dintre statele din regiune nu putea încropi o forță navală care să-i amenințe pe otomani. Absența unei flote moldovenești, crimeice sau georgiene era parțial rezultatul tradițiilor politice ale acestor entități. La urma urmei, oamenii aceia crescuseră pe câmpiile și în munții de pe continent, având foarte puține afinități cu marea. Și mai importantă era dominația otomanilor asupra litoralului însuși, care ținea efectiv statele vasale departe de apă. Doar sub aceste două aspecte strategice (controlul asupra strâmtorilor și izolarea de litoral a statelor vasale) marea mai putea fi considerată pe atunci un „lac turcesc”.

Al treilea pilon de sprijin, legat oarecum de primele două, era absența pirateriei pe Marea Neagră, cel puțin în primele două secole ale dominației otomane. Marea „era perfect controlată și rebelii răufăcători nu mai ajungeau prin aceste părți”, scria cronicarul Ibn Kemal în secolul al XV-lea²⁵. Faptul în sine este remarcabil. Pirateria era omniprezentă în Mediterana la începutul epocii moderne, o mare parte din istoria navală a acelei perioade fiind de fapt povestea eforturilor depuse de diferitele puteri regionale fie pentru a o combate, fie pentru a o încuraja. Pirații erau, desigur, atât o povară, cât și o binecuvântare: o povară atunci când îți atacau corăbiile, o binecuvântare când puteau fi convinși să le atace pe ale dușmanilor. Dezvoltarea puterii navale a otomanilor în Mediterana în secolul al XV-lea și la începutul secolului al XVI-lea poate fi explicată până la un punct prin dorința imperiului de a-și proteja liniile comerciale de atacurile corsarilor italieni și levantini. Cele mai multe vase înarmate din estul Mediteranei aparțineau unor pirați, doar Veneția, otomanii

și cavalerii din Rodos putând pretinde că dețineau ceva asemănător unei flote organizate, profesioniste²⁶.

Ca orice alți afaceriști, pirații aveau nevoie de sedii și piețe de desfacere: un port sigur de unde să-și conducă operațiunile și un loc în care să-și poată descărca achizițiile. Marea realizare a otomanilor a fost aceea de a le refuza pe amândouă. Mari porturi fortificate se găseau pe toate coastele: Sinop și Trabzon în sud, Azov (vechiul port venețian Tana) pe Don, Caffa în Crimeea, Akkerman (fostul Maurocastro) pe Nistru și Chilia (fostul Licostomo) pe Dunăre. Dimensiunile reduse ale mării ușurau operațiunile de patrulare în aceste zone. Întrucât respectivele porturi erau și mari noduri comerciale, oricărui posibil pirat i-ar fi fost greu să-și apere mărfurile, motiv pentru care pirateria, când a apărut, a tins să se desfășoare în acele părți ale mării mai greu de controlat, precum țărmurile accidentate din sud și est, de la Trabzon la Caucaz. Aceste diferențe aveau importanță nu doar în privința deosebirii dintre Marea Neagră și Marea Mediterană, ci indicau și o schimbare față de situația existentă pe timpul romanilor și bizantinilor. Tălhăria pe mare constituise o problemă majoră în mileniul anterior, ba chiar mai mult decât atât. Sursele romane și bizantine sunt pline de plângeri referitoare la jafurile piraților, de la goții din secolul al IV-lea până la „lazi” menționați ulterior (termen generic aplicat locuitorilor de pe coasta de sud-est, care astăzi se numesc georgieni sau, în Turcia, încă li se mai spune lazi). Totuși, după Evul Mediu târziu, referirile la corsari dispar practic din consemnări.

În acest mediu relativ sigur, afacerile erau libere să se dezvolte și, după toate aparențele, în primele secole ale dominației otomane marea a fost un centru vital al activităților comerciale locale și internaționale. Cabotajul (transportul de coastă, de scurtă durată) se menținea la același nivel ca în Antichitate. Alte forme de transport implicau o combinație de rute maritime și fluviale, vasele otomane descărcând bunuri în porturile de pe Dunăre, Nistru și Don și transferându-le pe vase sau caravane străine, precum și rute intermaritime, pe care supușii otomani își conduceau navele spre Mediterana, pentru a-și descărca bunurile pe vase străine în arhipelagul din Marea Egee sau în Levant. Unui mic număr de corăbii străine li se permitea să intre pe Marea Neagră în diverse perioade. La sfârșitul secolului al XVI-lea, Ragusa (actualmente Dubrovnik, în Croația) întreținea relații comerciale strănse cu porturile de pe coasta vestică a Mării Negre, ca rezultat al menținerii relațiilor diplomatice dintre orașul-stat și otomani într-un moment în care celelalte puteri europene se aliașeră în majoritatea lor împotriva acestora²⁷. La Ragusa, comerțul a decăzut probabil în secolul al XVII-lea, când negustorii ortodocși din arhipelagul Mării Egee au ajuns să dețină controlul asupra transferului de bunuri dinspre Marea Neagră spre Mediterana.

Se cunosc destul de puține lucruri despre natura vaselor și a comunităților ce se ocupau cu navigația, atât cea militară, cât și cea comercială, în primele secole de dominație otomană. Studiul forței maritime otomane a fost îndelung ignorat de către savanți, aceștia căzând pradă prejudecăților persistente conform cărora istoria navală a otomanilor este doar un episod de navigație de calitate inferioară, impulsionată de brigandajul susținut de către stat. Începând cu modernitatea timpurie și până în zilele noastre, respectiva părere a fost întărită de perceperea de către europeni a navigatorilor musulmani pe Mediterana ca niște pirați ce apăreau din porturi ascunse, se năpusteau asupra marinarilor creștini, apoi își țirau prizonierele inocente către depravările seraiului. Totuși, chiar navigatorii pe Marea Neagră, atât musulmani, cât și creștini, au fost cei care au oferit cele mai importante dovezi cu privire la diversitatea tipurilor de corăbii și evoluția navigației în timpul otomanilor.

Asemenea călătorilor de dinainte și de după aceea, vizitatorii porturilor otomane simțeau o nevoie incontrollabilă de a lăsa o urmă grafică a prezenței lor acolo, mulți făcând aceasta prin scrijelirea unor desene în locurile cel mai ușor de găsit: frescele moi și fațadele vâruite ale bisericilor, dintre care unele aveau să devină moschei. Hagia Sofia din Trabzon, biserica bizantină cu același nume ca impunătoarea ei soră din Istanbul, poartă semnele unor asemenea inscripționări. Poate cele mai spectaculoase exemple se găsesc însă pe țărmul bulgar, în orașul Nesebăr, antical port Mesembria. Bisericile orașului conțin o bogată colecție de aproape 180 de desene, unele remarcabil de detaliate, altele simple schițe, ale unor ambarcațiuni din secolele XV-XIX. Împreună, acestea alcătuiesc o istorie grafică a navigației în întreaga perioadă otomană, din perspectiva marinarilor înșiși²⁸.

Evoluția proiectării navelor se poate observa cu ușurință în desenele de la Nesebăr. Primele vase sunt cogi asemănătoare unor pepeni, joase la travers și cu platforme înalte la pupa. Coga a fost introdusă pe Marea Neagră în secolul al XIV-lea, de către republicile mercantile ale Mediteranei, care preluaseră modelul de la negustorii Ligii Hanseatice. Era un vas destinat curselor scurte, conceput doar pentru a naviga în jurul Mării Baltice și al mărilor mici din bazinul mediteranean, care s-a dovedit la fel de util și pe Marea Neagră. Fundul său plat adăpostea bunuri clădite în vrac, ce puteau fi folosite și pe post de balast, dar unica pânză pătrată indica faptul că nu era construit pentru a prinde viteză sau pentru a fi ușor manevrabil. Călătoriile erau scurte, de la un port la altul sau, cel mult, dintr-o parte a mării până la Istanbul. Odată trecute prin Bosfor, mărfurile puteau fi încărcate pe vase mai solide, în vederea voiajului pe Mediterana. Pe timp de furtună sau iarna, cogile nu apăreau în larg. În lipsa

unei velaturi complexe, ce ar fi permis o schimbare rapidă a pânzelor, vântul prielnic era hotărâtor.

Coga comercială a rămas vasul cel mai des întâlnit pe Marea Neagră la începutul dominației otomane. Două alte tipuri de ambarcațiuni apar însă frecvent în desenele de la Nesebăr și din alte părți, unul dintre ele fiind caravela. Asemenea cogii, caravela avea încă traversa ancorei largă, dar velatura reprezenta o îmbunătățire uriașă față de pânza pătrată. Experiența cruciadelor le făcuse cunoscute navigatorilor occidentali pânzele triunghiulare („vela latină”) și velaturile folosite de arabi. (Felucile de pe Nil constituie primele exemple de folosire a velei latine, pânza fiind arborată pe un braț lung ce se înalță într-un anumit unghi față de catarg.) Caravela le oferea comercianților un vas ce avea atât capacitatea de încărcare a vechii cogi, cât și manevrabilitatea mai bună permisă de noul sistem de velatură. Asemenea corăbii puteau fi întoarse împotriva vântului, în loc să fie nevoite să călătorească în direcția în care acesta se întâmpla să sufle.

Celălalt tip de vas este caraca. Urmașă a cogii ca și caravela, caraca are o velatură mai complexă, care, prin adăugarea a trei sau mai multor catarge echipate atât cu pânze pătrate, cât și cu vele latine, îi permitea să străbată distanțe mai mari și, mai ales în cazul flotelor uriașe ale puterilor vest-europene care se aflau sub controlul statului, să transporte câte un mic echipaj de luptători pedestri, ce puteau fi debarcați pe vasele ancorate în larg sau în porturi. Caraca marchează începutul dezvoltării ideii potrivit căreia corăbiile puteau fi folosite atât ca vehicule destinate explorării la mari distanțe, cât și ca instrumente de luptă ușor de manevrat. Acest tip de vase a stat la baza flotelor armate ale Portugaliei, Spaniei și Angliei, tot mai extinse în secolul al XVI-lea.

Coga, caravela și caraca sunt ambarcațiunile ce predomină în desenele de la Marea Neagră, ele fiind primele nave comerciale care au vizitat porturi precum Nesebăr. Dar printre ele mai apare un tip de vas ce dă seama de un aspect important al vieții pe mare, mai ales din secolul al XVII-lea. Respectiva corabie este galera mare, o combinație de vas cu pânze și ambarcațiune cu vâsle, prevăzută de regulă cu un tun și putând transporta o unitate de pedestrași. Marinarul ocazional care a desenat un astfel de vas la Nesebăr se poate să fi fost un membru al echipajului, dar mai mult ca sigur el privea doar vasele de pe țărm. Niște galere asemănătoare, cu unul sau mai multe rânduri de vâsle și o velă pătrată sau latină ce le putea conferi forță suplimentară pe vânt favorabil, trebuie să le fi fost familiare navigatorilor romani și bizantini cu secole înainte.

Se pot face multe speculații despre presupusa înapoiere a otomanilor în domeniul navigației, dar corect e să spunem că imperiul a cunoscut o modernizare

târzie a construcției navelor. Bătălia de la Lepanto, din 1571, a fost ultima mare înclăștare care a avut loc în Marea Mediterană între niște flote alcătuite cu precădere din galere cu vâsle, venețienii și aliații lor luptând de o parte, iar otomanii de cealaltă. O sută de ani mai târziu însă, otomanii se bazau încă pe ambarcațiunile cu vâsle ca nave-amiral, când în Europa de Vest corăbiile cu mai multe catarge erau de mult predominante. În Europa atlantică, introducerea pânzelor a depins de anumite inovații tehnologice (noi proiecte de velatură ce permiteau combinarea unor tipuri variate de pânze și carene alungite pentru creșterea vitezei), dar aceste noutăți nu ar fi prins niciodată dacă nu ar fi existat scopul strategic căruiua li erau destinate: nevoia de flote mai eficiente și mai puțin costisitoare, ce puteau fi finanțate de către stat. Odată cu consolidarea statelor monarhice, construcția de flote navale a devenit condiția *sine qua non* a superiorității militare, ba chiar o sursă de mândrie națională. În special în cazul statelor cu ambiții legate de ținuturile de peste mări, marile corăbii reprezentau cheia explorărilor geografice de anvergură și a supraviețuirii imperiului. Trimiterea vaselor pe mare depindea însă de echipajul necesar, iar costurile echipării unei galere, cu efectivul său mare de văslași, erau astronomice în comparație cu cele corespunzătoare echipajului mult mai redus al unui vas cu pânze.

Otomanii erau cu siguranță capabili de progres tehnologic, însă le lipseau imperatiivele strategice și economice care stăteau la baza schimbărilor petrecute în Europa. Nici o putere din afară nu putea aduce vapoare pe Marea Neagră, și, luând în considerare transporturile constante de sclavi din nord, găsirea de echipaje pentru galere nu era o grijă presantă. De fapt, lansarea unor nave de război pe Marea Neagră era foarte puțin necesară, câtă vreme aceasta rămânea pașnicul domeniu exclusiv al otomanilor.

Și totuși, la sfârșitul secolului al XVI-lea și începutul secolului al XVII-lea, o nouă forță navală a irumpt dintr-o sursă neașteptată. Ea folosea vase ușoare, cu pânze, pentru a lovi orașele și fortărețele de pe coastă, pentru a ataca vasele comerciale și a înfrunta galerele flotei imperiale otomane. Posesorii ei, cazacii, au dovedit că marile galere prezente în desenele de la Nesebăr deveniseră anacronice până și în contextul odinioară liniștitei Mării Negre.

O flotă de pescăruși

Imaginea cazacilor cunoscută de toată lumea este cea a unor călăreți mârșitori de cniut care gonesc prin stepa eurasiatică. Totuși, aproximativ între 1550 și 1650, cazacii au reprezentat și o importantă putere navală. Ei au fost atestați pentru prima oară în anii 1530, coborând spre gurile Niprului și atacând

fortăreața otomană de la Ōzi (Oceakov). Cu timpul, și-au extins influența către gurile Dunării și pe tot litoralul vestic. În 1614, au lansat primul atac asupra coastei sudice, la Sinop²⁹. Asalturile au continuat pe mare până la mijlocul secolului al XVII-lea. Surse otomane și europene menționează invazii frecvente, iar descrierile distrugerilor pricinuite amintesc de povestiri asemănătoare despre goți și atacarea Bizanțului, cu 1.200 de ani înainte:

Trecând peste întăriturile și zidurile Sinopului, au intrat și au coborât spre centrul orașului, distrugându-i fortificațiile și edificiile și vărsând sângele câtorva mii de bărbați și femei. Au jefuit orașul și l-au trecut prin focul devastării, nemăillăsând nici urmă de clădiri, transformând totul în sălbăticie și deșert³⁰.

Potrivit spuselor lui Evliya Çelebi, sătenii din jurul Sinopului renunțaseră la cultivarea grădinilor, temându-se că recoltele le vor fi călcate în picioare în timpul frecventelor incursiuni căzăcești³¹.

În ciuda notei hiperbolice a unor asemenea relatări, atacurile căzăcești îi uimiseră în mod evident pe otomani. Înainte nu existase piraterie pe Marea Neagră, iar sosirea jefuitoarelor cazaci era tratată de oficialii și cronicarii otomani drept o neașteptată izbucnire a aceluiași probleme pe care le cunoșteau prea bine din zona Mediteranei. Cazacii erau totuși mult mai mult decât niște simpli corsari, apariția lor marcând afirmarea unei societăți distincte, ce-și trăgea seva din diversele culturi de pe litoralul nordic al Mării Negre.

Cazacii aveau exact acel tip de societate care le provoacă cea mai mare îngrijorare imperiilor: erau un popor ce profita de faptul că trăia la intersecția mai multor puteri, pe o frontieră geografică, culturală și politică greu de controlat. Cuvântul *cazac* își are probabil originea în *qazaq*, termen turc însemnând „om liber”. Cazacii s-au ridicat din amestecul de țărani slavi, nomazi tătari, foști selavi, disidenți religioși, mercenari și alți indivizi care pătrunseseră în regiunea neguvernată a stepii din nordul mării, unii venind din teritoriile otomane, alții din Polonia și Rusia. În timp, aceștia s-au contopit într-un număr de subgrupuri sau cete, distingându-se în funcție de zonă și, până la un punct, de limba vorbită. Cazacii zaporojeni au apărut pe cursul inferior al Niprului, în ținutul care se întindea sub marile cataracte ce constituiau o barieră naturală între cursul superior și cel inferior ale fluviului (regiune plasată la propriu *za porohamy*, care în ucraineană înseamnă „dincolo de vârtėjuri”). Grupuri similare s-au format și pe cursurile altor ape, cum ar fi Donul. Cetele căzăcești din est vorbeau un dialect rus presărat cu termeni turcești, împrumutați mai ales din sfera militară. Cele din vest erau mai puternic influențate de ceea ce astăzi s-ar numi poloneză sau ucraineană. În secolul al XVI-lea, diferitele cete