

FACTORUL NAVAL ÎN POLITICA LUI MIRCEA CEL BĂTRÂN PRIVIND APĂRAREA DOBROGEI ȘI ASIGURAREA CONTROLULUI ASUPRA LITORALULUI VEST-PONTIC

Sfârșitul marilor invazii suportate timp de un mileniu de către români, urmate de constituirea statelor medievale, au favorizat o puternică înviorare a circulației la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră. În porturile românești de pe litoralul vest-pontic veneau pentru a desface și procura mărfuri negustori din Imperiul bizantin, din ținuturile Mediteranei orientale, din marile orașe maritime italiene, Genova și Veneția, de la Barcelona, din îndepărtata Catalonie. Acest intens trafic maritim continua pe calea fluvială a Dunării și pe uscat, urmând două importante drumuri comerciale ale timpului, cel care pornea de la Brăila spre Nord-Est prin pasul Branului în direcția Transilvaniei și de aici în Ungaria și centrul Europei și altul ce pleca din cetățile-port ale Moldovei spre Nord, în direcția regatului Poloniei și Baltica. În această conjunctură în care domnii au înțeles importanța traficului comercial de la Dunăre și din Marea Neagră și a creării unor mijloace de luptă pe apă pentru a-l apăra, se poate vorbi de începuturile unei marine românești.

Aceste începuturi se leagă, în mod deosebit de unele evenimente petrecute în secolul al XIV-lea când marele voievod al Țării Românești, Mircea cel Bătrân și Petru Mușat al Moldovei au izbutit să-și întindă stăpânirea până la Marea cea Mare.

„Dacă ținem seama de stăpânirea lui Mircea în toată moștenirea lui Dobrotici, de posesiunea Chilieii insulare, a Vicinei, însemnătatea comercială a Brăilei, de stăpânirea trecătoare a Vidinului, de banatul Severinului, constatăm întinderea autorității muntene de la acest Severin și până la Gurile Dunării și de la Chilia, pe o insulă a Dunării până la Varna. Se adaugă Turda ce și-a dat-o Mircea ca să întărească și malul stâng al nostrul Giurgiu ajuns o puternică cetate cu praful sării din ocnele lui și Nicopolul Mic adică Turnul de la vărsarea Oltului în fluviu. Dacă ținem seama de toate acestea înțelegem - spunea marele istoric român Nicolae Iorga - în istoria noastră puterea poziției românești la Dunăre în apropierea lui 1400”¹ De altfel, perioada de maximă înflorire a Țărilor Române în evul mediu a corespuns prezenței lor politico-economice în aceste străvechi teritorii românești a căror pierdere, la un moment dat, le-a întârziat în mod considerabil dezvoltarea.

Marele pericol pentru țările române l-a constituit, în acele vremuri, înaintarea otomană în Peninsula Balcanică inclusiv de-a lungul țărmului de

Vest al Mării Negre. Înaintare care spre sfârșitul secolului al XIV-lea și începutul veacului următor devenise din ce în ce mai amenințătoare. Stăpânirea Dunării și a gurilor ei trebuia să asigure Porții o cale de comunicare strategică de prim ordin spre centrul Europei, iar cucerirea cetăților-porturi ale Moldovei avea menirea să pună la dispoziția armatelor sultanului bazele de operații necesare înaintării spre Nord și Răsărit. În aceste împrejurări, voievozii români s-au folosit de propriile ambarcațiuni în lupta pentru independență. Unii chiar au organizat adevărate flotile militare care au participat la războaie de apărare.

La nivel tactic flotilele maritime acționau atât în mare deschisă cât și în lungul litoralului și era pus în valoare procedeul de luptă numit abordaj, prin forța de lovire de aproape a infanteriștilor și a marinarilor români. Pe Dunăre, se recurgea de obicei la operațiuni combinate în care se foloseau flotele de monoxile, cetățile-porturi și artileria forțelor terestre.² În Țara Românească, în Moldova și în Dobrogea, care aveau ca hotar Dunărea și Marea Neagră, marina a ajuns în anumite situații la o dezvoltare deosebită.

Atingerea litoralului pontic de către Mircea în urma unei campanii peste fluviu la 1388 când îi învinge și îi alungă din Dobrogea pe turcii conduși de marele vizir Ali-pașa și zdrobește apoi la Dunăre o oaste trimisă de sultan să prade țara, a încheiat procesul istoric al constituirii statelor feudale românești.

Întinderea stăpânirii sale reiese clar din documnete. De pildă, în hrisovul din 1402-1408 referitor la mănăstirea Cozia, Mircea apare cu următoarea titulatură: „Eu cel întru Hristos Dumnezeu binecredinciosul și bine cinstitorul și de Hristos iubitorul și singur stăpânitor Io Mircea, mare Voievod și Domn, cu mila lui Dumnezeu și cu darul lui Dumnezeu stăpânind și domnind toată Țara Ungrovlahiei și părțile de peste munți, încă și spre părțile tătărești și Amlașului și Făgărașului, Herțeg și Banatului de Severin, Domn și pe amândouă părțile pe toată Podunavia până la Marea cea mare și cetății Dârstorului stăpânitor”.³

Marea Neagră reprezenta capătul drumului ce realiza totodată, deschiderea necesară dezvoltării ascendente a poporului român.⁴ Orizontul politic atât de larg, al lui Mircea, orientarea în problematica apărării atât de complexă, nu puteau exclude preocupările de specific naval.⁵ Cu atât mai mult cu cât moștenirea rămasă de la Dobrotici presupunea și navele comerciale ale Dobrogei din Marea Neagră.⁶

Mircea cel Bătrân exercita un control cvasinelimitat asupra Dunării de Jos, gurilor fluviului și în lungul țărmului occidental al Mării Negre pe o distanță considerabilă, de la Nord la brațul Chilia și până dincolo de Varna. Administrarea și apărarea acestui spațiu cu mare valoare economică - aflându-se aici capetele mai multor drumuri comerciale care asigurau legăturile dintre Centrul și Nordul Europei, bazinul Mării Negre și Orient - presupunea constituirea unor structuri militare adecvate, marina având un

rol bine conturat.⁷ Cuvintele istoricului C.C. Giurescu sunt concludente în acest sens: „Mircea cel Bătrân, stăpânitorul Dobrogei, voievodul care a zidit și a cucerit cetăți pe ambele maluri și a cărui politică a fost în general, atât de strâns legată de apărarea marelui fluviu nu se poate să nu-și fi avut o flotilă pe Dunăre și vase de mare”.⁸

Cu aceste nave este probabil să fi acționat Mircea, în cooperare cu oastea de uscat, în anii 1390-1391, cu prilejul unor incursiuni otomane la Nord de Balcani în zona Vidinului; situația s-a agravat în intervalul 1391-1393 când cete otomane au pus stăpânire pe Nicopole și au încercat să ocupe Silistra. Mai mult decât atât, în 1393 Baiazid a executat o campanie împotriva Bulgariei ocupând Târnovo și transformnd țara în pašalâc în aceleași circumstanțe s-a instalat o garnizoană otomană și în Silistra. În replică, Mircea cel Bătrân, în 1393-1394, trece Dunărea, eliberează Silistra și-i lovește pe turci. Primăvara lui 1395 aduce și ea o mare victorie românească obținută de Mircea în bătălia de la Rovine, cea dintâi înfrângere pe teritoriul românesc a unui sultan, aflat în fruntea unei mari oști de invazie.⁹

În 1396 a avut loc faimoasa campanie încheiată cu bătălia de la Nicopole în care mijlocele de navigație muntești se pare că au avut un rol important. La sfârșitul verii trupele aliate ale regatului Ungar, contingentele cavalerilor apuseni și flota românească care a acordat tot sprijinul la transportul trupelor, cailor, tunurilor, proviziilor pe Dunăre, au traversat fluviul, „cruciații” pe la Orșova iar românii în apropiere de Turnu. Armatele au înaintat spre răsărit, în așteptarea flotei venețiene, compusă din 30 de galere și care trebuia să pătrundă prin strâmtoarele Dardanele și Bosfor în Marea Neagră.¹⁰ După dezastrul de la Nicopole, adversarul a urmărit flota aliată - ce cuprindea și corăbii românești - Sigismund retrăgându-se către Chilia, de unde s-a refugiat la Constantinopol, iar Mircea scapă cu ajutorul unui vas românesc „căci voievodul avea solid organizată și flota de pe Dunăre”.¹¹

În aceste împrejurări misiunea apărării Dunării de Jos și a litoralului vest-pontic a fost asumată în continuare de voievodul muntean. În concepția sa strategică, la loc central se situa menținerea controlului asupra cetăților de pe malul fluviului și asupra Dobrogei. Ținând cont de faptul că inamicul nu dispunea de o flotă puternică în Marea Neagră, domnitorul și-a concentrat atenția asupra forțelor lui terestre. Totuși, conștient de consecințele pe care le putea avea apariția unei flote navale otomane pe mare și pe Dunăre, Mircea s-a străduit să interzică accesul oricărei nave adverse la gurile fluviului prin continuarea relațiilor de alianță cu venețienii. De altfel, relațiile lui Mircea cel Bătrân cu venețienii se concretizau și în existența raporturilor comerciale, aceștia din urmă lăsând mari cantități de grâu pe piețele românești transportat încă din 1382 cu nave catalane de comerț,¹² dar și cu galere muntești.

Existența unor nave de comerț și de luptă pe care Mircea, domn „pe amândouă părțile, pe toată Podunavia, încă și până la Marea cea Mare”, era obligat să le posede este confirmată de unele izvoare. De pildă, o inscripție

găsită la Silistra arată că voievodul a trecut Dunărea și a „izbăvit” orașul de primejdie.¹³ Un alt document, de această dată o cronică bulgară, afirmă că o parte din oastea lui Murad, sultanul otoman, care se îndreaptă spre Țara Românească a fost bătută de „vlahi” pe Dunăre și „toți s-au inecat în fluviu”¹⁴. În „Istoriile dinastiei otomane”, Mehmed Nesri scria că după ce sultanul Baiazid a făcut o incursiune în Țara Românească, Mircea cel Bătrân s-a răzbunat trecând Dunărea și devastând ținuturile otomane, „apoi s-a întors din nou în Țara Românească după ce a trimis în rândurile martirilor pe unii musulmani”.¹⁵

În politica ofensivă a Imperiului otoman, așa cum am mai spus, Dobrogea ocupa o poziție strategică de excepție, asigura o legătură permanentă cu Hanatul Crimeii și deschidea calea pentru pătrunderea spre Europa Centrală.

Cu toate acestea, de-a lungul întregii perioade a dominației otomane instaurate la sfârșitul domniei lui Mircea cel Bătrân (1418), legăturile Dobrogei cu teritoriile românești din stânga Dunării s-au menținut sub toate aspectele. De altfel, urmașii lui Mircea nu se vor împăca cu pierderea importantului ținut ce oferea ieșirea la mare, inițiând numeroase acțiuni ce aveau drept scop redobândirea acestuia. Așa au procedat Dan al II-lea în 1423, Vlad Dracul, două decenii mai târziu, Vlad Țepeș în 1462, Mihai Viteazul în 1594-1596. În august 1601 domnul exprimând chiar intenția de a „cuprinde” și Dobrogea în granițele statului român unitar.¹⁷ Treptat otomanii și-au consolidat stăpânirea dintre Dunăre și Mare păstrând teritoriul smuls Țării Românești timp de 450 de ani, contractele cu statele românești neotomane, în special fluxul uman și economic, nefiind, însă, niciodată întrerupte.

NOTE

1. Nicolae Iorga, **Chestiunea Dunării - istorie a Europei răsăritene în legătură cu această chestie**, Editura Societății „Vălenii de Munte”, 1913, p. 157.

2. G. Petre, I. Bitoleanu, **Tradiții navale românești**, Editura Militară, București, 1991, p. 72.

3. C.C. Giurescu, **Istoria românilor**, Fundația regală pentru Literatură și Artă, București, 1942, I, p. 463; vezi și **Documenta Romaniae Historica**, București, Țara Românească, I, p. 64.

4. V. Ciorbea, C. Atanasiu, **Flota maritimă comercială română. Un secol de istorie modernă (1895-1995)**, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, p. 21.

5. I. Bornea, Șt. Ștefănescu, **Din istoria Dobrogei**, Editura Academiei, București, 1971, III, p. 358.

6. N. Iorga, **Veneția și Marea Neagră**, București, 1914, I, p. 15.

7. P. George, I. Bitoleanu, op. cit., p. 51.

8. C.C. Giurescu, **Construcții navale în Principatele române în secolele XVII și XVIII**, în „Omagiu lui P. Constantinescu - Iași”, Editura Academiei RSR, București, 1965, p. 317.
9. I. Anastasiu, **Din viața marinei noastre**, p. a II-a, în „Marea Neagră”, 1941, nr. 3-4, p. 49.
10. P.P. Panaitescu, **Mircea cel Bătrân**, București, 1944, p. 264.
11. I. Anastasiu, **op. cit.**, p. 49.
12. V.A. Urechea, **Arhivele din Barcelona**, în „Informații bucureștene”, 1871, III, nr. 284, p. 2-3.
13. **O inscripție despre Mircea cel Bătrân (1408)**, în „Studii”, Revistă de istorie, nr. 3, 1952, p. 210.
14. Nicolae Bârdeanu și Dan Nicolaescu, **Contribuții la istoria marinei române**, vol. I, **Din cele mai vechi timpuri până în 1918**, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979, p. 62.
15. M. Nesri, **Tarih-i Al-i Osman (Istoriile dominației otomane)**, în M. Guboglu, M. Mehmet, **Cronici privind țările române**, I, Editura Academiei, București, 1966, p. 113.
16. V.A. Urechia, **Arhivele din Barcelona**, în „Informații bucureștene”, 1871, III, nr. 284, p. 2-3.
17. Gh. Andronic, Marin Neatu, Adrian Rădulescu, Stoica Lascu, **Litoralul românesc al Mării Negre**, Editura Sport-Turism, București, 1989, p. 17.

THE NAVAL FACTOR OF MIRCEA THE OLD POLICY REGARDING THE DEFENCE OF DOBROGEA AND THE SUPERVISION OVER THE WEST PONTIC SEASIDE - Abstract -

The reaching of pontic seaside as result of the campaign across the Danube from the time of Mircea The Old reign (1388) in view of territorial unification between Wallachia and Dobrogea, ended the historical proces of the romanian countries foundation.

In such circumstances, the political horizon of prince Mircea, the orientation in the complex problem of the defence, couldn't exclude the concerns of naval specific.

The Black Sea represented the end of the way which materialized in the same time the necessary opening for the upward development of the romanian people.