

# ISTORIOGRAFIA ROMÂNEASCĂ DESPRE GENEZA ORAȘELOR MEDIEVALE, ÎN CONTEXTUL CERCETĂRII EUROPENE

Ștefan Șchiopu

This short study represents an attempt of reaffirmation and consolidation of the idea in accordance with the Romanian research in this area has to be included in the context of the European historical writings about the urban phenomenon . For the local evolutionary processes and the local realities not to acquire denotements that could particularize them given the civilization area where they are integrated, some Romanian historians have tried to place them in a larger context, in the European of the similar phenomena. generators of influences with implications of the Romanian space. Adopting this vision, it would be easier to understand some points of view less relevant expressed in the Romanian historical writings . In spite of the inconsequences or hesitation of some of the Romanian historians, their contribution to the common gist of the European historical writings remains a reality that cannot be called in question.

Studierea problematicii complexe a fenomenelor ce țin de apariția orașului medieval european a generat, de-a lungul timpului, întrebări ale căror răspunsuri nu au conturat încă idei cu pretenție de panaceu. Multitudinea condițiilor în care s-a conturat procesul amintit, precum și particularitățile locale inerente legate de evoluții istorice proprii, au generat tot atâtea soluții propuse de istoriografia europeană. Greutatea demersului a vizat atât încercările de definire a orașului medieval, cât și mecanismele ce au stat la baza formării sale sau, mai bine zis, stabilirea preponderenței unor factori în detrimentul altora.

Cercetarea actuală a fenomenului urban medieval european a ajuns la un grad ridicat al consensului privind elementele ce definesc caracterul urban al unei așezări. Tendința generală constă în cuprinderea unei game extinse a factorilor și condițiilor ce au concurat la stabilirea caracterului urban, incluzând criteriile: geografic, demografic, economic, social și nu în ultimul rând, afectiv-uman. Dar, în cadrul acestor eforturi, unele aprecieri s-au remarcat printr-o manieră exclusivistă și superficială în tratarea problemei. Astfel, pentru reputatul istoric francez Pierre Lavedan, toate tipurile de așezări urbane medievale, fie moștenite din epoca romană, fie nou create, au în comun, ca principal criteriu de definire a centrelor orășenești, "aglomerarea umană". Adeseori, cercetătorul francez substitue termenului de "oraș" pe cel de "aglomerare". Pierre Lavedan<sup>1</sup> recunoaște importanța rutelor comerciale, căci "Ville et Château sont simplement juxtaposés et reliés par la grande route au bord de laquelle ils se trouvent tous deux"<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Pierre Lavedan-*Histoire de l'urbanism. Antiquité-Moyen Age*, ed. a II-a, Paris, 1926, p. 228-281.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 451.

Nu mai puțin prestigiosul istoric francez Robert Fossier atrage atenția asupra dificultății definirii orașului medieval precum și a riscului pe care îl implică acțiunea de a restrânge judecata la un singur factor<sup>3</sup>. Această greutate rezidă din faptul că există, din punct de vedere al criteriului cantitativ, numeric, orașe cu 200 de oameni precum și sate cu 2000<sup>4</sup>. „Aglomerarea” poate fi un criteriu serios, demn de luat în considerare<sup>5</sup>, numai în condițiile existenței unei populații cu o mentalitate complet diferită de cea a locuitorilor din zonele rurale: “En premier lieu, l’homme de la ville paraît animé d’un esprit enterprise, d’un goût du risque parfaitement étrangers au rustique”;<sup>6</sup> Cu alte cuvinte, un element important ce conferă atributul de oraș unei aglomerări, mai mari sau mai mici, se regăsește în calitatea factorului uman.

În privința căilor de formare a orașelor medievale, precum și a funcțiilor lor inițiale, istoriografia europeană este dominată de concepția potrivit căreia centrele urbane au reprezentat un fenomen economic. În cadrul acestei ipoteze au fost enunțate teorii care au pus accentul fie pe comerț, fie pe meșteșuguri. Cea mai veche teză, care a avut numeroși adepți în rândul cercetătorilor străini, dar și români, insistă pe rolul covârșitor al marilor rute comerciale în crearea civilizației urbane. Ea este atribuită, pe drept cuvânt, istoricului belgian Henri Pirenne, care considera că renașterea vieții urbane a avut loc în condițiile depășirii crizei legate de expansiunea arabă în bazinul mediteranean. Odată depășit acest moment, în sec. XI-XII, orașele au renăscut grație marelui comerț, cel pe mare în special, un rol determinant avându-l porturile<sup>7</sup>. Henri Pirenne recunoaște, într-o primă etapă, și importanța comerțului local, intern: “Si, jusqu’à la fin du XI-e siècle la vie économique dans les Pays-Bas fut, comme partout ailleurs en Europe, essentiellement locale et agraire...”<sup>8</sup> Treptat, pe măsura dezvoltării traficului fluvial, tot mai multe orașe occidentale capătă acces la marile trasee legate de comerțul pe mare<sup>9</sup>. Rolul precumpănitor al negustorilor în crearea orașelor este prezentat în mod consecvent: “Les premiers” “ports” “urbains furent, dans toute la force du terme, des colonies de marchands...”<sup>10</sup> În alt loc găsim afirmația: “Les centres les plus anciens de la vie

---

<sup>3</sup> Robert Fossier, *„Histoire sociale de l’occident medieval”*, Paris, 1970, p. 245, „...or rien n’est plus incertain que la notion urbaine au Moyen Age: a histoire, la nature juridique de l’administration locale, l’aspect meme des agglomeration ne satisfaisant en rien l’esprit”;

<sup>4</sup> *Ibidem*, „...Il y a des villes closes ou on trouve du betil, des villages emmurés, des villes de 200 âmes, des communes urbaines et d’autres rurales”;

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 247, „...le premier trait de la vie vraiment urbaine est l’entassement, surtout la ou l’on bâtit en pierre”;

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 246;

<sup>7</sup> Henri Pirenne, Gustave Cohen, Henri Focillon, *La civilisation occidentale au Moyen Age du XI-e au milieu du XI-e siècle*. Extras din „Histoire du Moyen Age”. Tome VIII, Fontenay-aux-Roses, 1933, p. 39-47;

<sup>8</sup> Henri Pirenne, *Histoire de Belgique des origines a nos jours*, Bruxelles, Tome I, Livre II, p. 122; idem *Les anciennes democraties des Pays-Bas*, Paris, 1910, p. 1-26;

<sup>9</sup> *Ibidem*;

<sup>10</sup> Idem, *Histoire de Belgique* ..., p. 128;

urbaine, nous l'avons vu, ont été créés par les marchandes”<sup>11</sup>. Teoria lui Henri Pirenne va fi reluată de Henri Sée care va insista, la rândul său, asupra relației “drum comercial-orăș medieval”<sup>12</sup>.

Treptat, începând cu a doua jumătate a secolului XX, tendința supraestimării rolului comerțului internațional în apariția și dezvoltarea unor centre urbane va fi mult temperată, istoriografia europeană introducând în discuție elemente precum comerțul local și activitatea meșteșugărească. Marele medievist Jacques Le Goff va încerca să stabilească un echilibru între activitatea comercială și cea meșteșugărească, înclinând, totuși, balanța în favoarea negustorilor. El afirmă că orașul medieval “...este creat de noua trezire la viață a schimburilor și este opera negustorilor”<sup>13</sup>. Totuși, chiar dacă, într-o etapă inițială orașul a fost un nod comercial “...funcția sa esențială...este activitatea sa de producție”<sup>14</sup>. Cercetătorul Michel Rochefort va combate teza lui Henri Pirenne, punând accentul pe comerțul local și producție: “Quelles qu'aient été les modalités juridiques et politiques de l'octroi aux villes des franchises qui leur donnaient ce titre, elles ont été dès l'origine des centres du commerce local [...].Progressivement, ces villes acquièrent aussi un rôle de production des objets nécessaires à leur région...”<sup>15</sup>. Astfel, se observă adoptarea unor puncte de vedere care neagă rolul exclusivist al marilor rute comerciale în apariția germenilor de viață urbană.

Din ampla bibliografie a problemei am selectat acele puncte de vedere

considerate reprezentative în cadrul istoriografiei europene. Istoricii români, chiar dacă preocupările lor nu s-au ridicat la nivelul abordărilor străine din punct de vedere cantitativ, s-au raliat, cu mici excepții, tendințelor generale exprimate de-a lungul ultimului secol, constituind o încercare de transpunere în planul realităților autohtone a fenomenelor occidentale, nu întotdeauna justificată.

Pe drept cuvânt, se poate afirma că, în istoriografia europeană antebelică, teza lui Henri Pirenne, o voce incontestabilă în domeniu la acel timp, potrivit căreia comerțul internațional a creat orașul medieval, s-a bucurat de numeroși adepți. Astăzi este binecunoscută influența pe care această teorie a avut-o asupra unor istorici români din perioada interbelică și modul în care istoriografia noastră mai veche a supraestimat, dacă nu chiar exagerat rolul rutelor comerciale de tranzit în procesul cristalizării centrelor urbane medievale românești. Astfel, până către mijlocul secolului XX, marele comerț aflat în strânsă legătură cu negustorii de origine străină au fost considerate elemente esențiale și în același timp suficiente.

---

<sup>11</sup> Idem, *Les anciennes démocraties*..., p. 114;

<sup>12</sup> Henri Sée, *Esquisse d'une histoire économique et sociale de la France depuis les origines jusqu'à la Guerre mondiale*, Paris, 1929, p. 90-108; idem, *Histoire économique de la France. Le moyen âge et l'ancien régime*, Paris, 1939, p. 26-40;

<sup>13</sup> Jacques Le Goff, *Civilizația Occidentului medieval*, București, 1970, p. 125; idem *Negustorii și bancherii în evul mediu*: « dezvoltarea orașelor stă la baza progreselor negoțului medieval, după cum avântul negustorului medieval trebuie situat în cadrul urban ». București, 1994, p. 12;

<sup>14</sup> Idem, *Civilizația Occidentului medieval*, p. 129;

<sup>15</sup> Michel Rochefort, *L'organisation urbaine de l'Alsace*, Strasbourg, 1960, p. 137;

Dimensiunea reală a rolului miraculos atribuit drumurilor de negoț nu s-a limitat numai la domeniul orașului medieval, ci s-a extins asupra majorității proceselor importante ale feudalismului românesc. Fie că era vorba de mecanismele generatoare de viață urbană, fie de procesele specifice apariției statului medieval, sau de manifestarea anumitor pulsații periodice în viața economică, cvasitotalitatea explicațiilor au fost polarizate în jurul aceleiași activități.

În ultimele decenii ale veacului trecut, teoria enunțată a fost deseori combătută așa încât, în cadrul efortului de a explica apariția fenomenului urban, a apărut tendința, poate la fel de dăunătoare, ca activitatea comercială, și în chip predilect cea locală, să fie minimalizată. Această realitate este ilustrată și de faptul că majoritatea istoricilor postbelici au pus accentul pe activitatea meșteșugărească, considerând că cele mai vechi așezări cu caracter incipient urban au constituit în primul rând centre de producție, și nu centre de schimb. Am putea spune că marele neajuns presupus de tendința amintită a fost reprezentat, nu atât de conturarea ei în sine, ci de lipsa unei diferențieri clare între două noțiuni: marele comerț de tranzit și comerțul local. Acest considerent permite avansarea, în chip ipotetic, a ideii, că, în gândirea unor istorici, înclinația către diminuarea rolului pe care l-a jucat activitatea comerțului local în perspectiva apariției germenilor de viață urbană, a decurs, în parte, și din subsumarea sa involuntară obiectivului de negare a implicațiilor pe care le-ar fi putut avea rutele comerciale de tranzit. Cu alte cuvinte, nu întotdeauna s-a reușit să se stabilească în termeni reali, pe baza unor analize de fond, un raport just între cele două noțiuni amintite, în perspectiva definirii aportului la geneza orașelor medievale românești. Desigur, nu este aici locul unei astfel de analize, ci se impune numai reliefarea faptului că teoria drumurilor comerciale a reușit să transceadă limitele ce au conturat cadrul cronologic în care a apărut. Poate tocmai de aceea problema comerțului internațional merită o atenție particulară, ca urmare a necesității de a se elimina, pe cât posibil, riscul reiterării peste timp a unor puncte de vedere ce amintesc, mai curând, de extrema afirmării importanței tezei enunțate, decât de cea a unei negări totale a ei.

Revenind la perioada interbelică, istoriografia problemei era dominată de poziția de mare autoritate a lui Nicolae Iorga. În diverse lucrări de mai mică sau mai mare amploare, marele istoric atribuie negustorilor de origine germană și drumurilor comerciale de tranzit o importanță particulară, dacă nu chiar exclusivă, în ceea ce privește geneza civilizației urbane medievale românești.<sup>16</sup> Cel care a amplificat tezele lui N. Iorga a fost Gh. I. Brătianu care, în mai multe rânduri<sup>17</sup>, legat

---

<sup>16</sup> N. Iorga, *Istoria Chilie și Cetății Albe*, București, 1899, p.5; idem, *Geschichte des rumänischen Volkes*, vol. I, Gotha, 1905, p.158; idem, *Drumuri vechi*, București, 1920, p.11; idem, *Points de vue sur l'histoire du commerce de l'Orient au Moyen Age*, Paris, 1924; idem, *Scrisori de negustori*, București, 1925, p.V; idem, *Drumurile de comerț creatoare ale statelor românești*, București, 1928, p. 11 – 15; idem, *Istoria românilor*, vol. III, Cămin, București, 1937, p. 221;

<sup>17</sup> Gh. I. Brătianu, *Marea neagră...De la origini până la cucerirea otomană*, vol. II, București, 1988, p. 211; idem, „O enigmă și un miracol istoric: poporul român”, București, 1988, p. 146; idem, *Tradiția istorică despre întemeierea statelor românești*, Chișinău, p. 190;

de aceeași problemă, a pus accentul pe interese economice și politice de ordin internațional. Puncte de vedere asemănătoare ca fond, dar diferite în ceea ce privește forma expunerii, s-au făcut simțite la istorici precum C. Racoviță<sup>18</sup> și D. Ciurea<sup>19</sup>, ultimul cercetător citat reprezentând o voce întârziată a școlii "Iorga-Brătianu".

Un loc important în cadrul istoriografiei românești îl ocupă P.P. Panaitescu, ce a abordat, la rândul său, problema originii orașelor medievale românești.<sup>20</sup> Trebuie trasă o linie de demarcație între ideile exprimate de N. Iorga și poziția istoricului amintit. Din această perspectivă, deși rutele comerciale de tranzit și comerțul în general au deținut, pentru P.P. Panaitescu, o pondere sporită în explicarea unor procese istorice, implicațiile acelorși artere în conturarea unor nuclee urbane sunt departe de a îmbrăca învelișul rigid și exclusivist pe care marele savant N. Iorga îl afirmase la începutul veacului trecut. Am putea spune că, dimpotrivă, argumentația pe care o găsim în lucrările cercetătorului slavist nu se reduce doar la însemnătatea comerțului internațional, și poate ceea ce este cel mai important, nu implică elemente care să infirme capacitatea populației autohtone de a-și fi creat propriile orașe medievale, cu toate că, în mod cert, autorul a fost influențat în parte, cu precădere la începutul cercetărilor sale<sup>21</sup>, de acel curent de orientare european ce dominase anii perioadei interbelice.

În cadrul istoriografiei postbelice, începând cu C.C. Giurescu<sup>22</sup>, înrăurirea tezelor europene asupra unor istorici români se reduce drastic, marcându-se totodată un salt calitativ în cercetarea fenomenului, odată cu primele elemente aduse la lumină de arheologie.

Rezumând, se observă tentația istoricilor antebelici de a prezenta realitățile istorice locale în prelungirea celor din Europa Occidentală. Astfel indiferent de manifestarea unor forme de particularism local, în conturarea unor procese istorice, paralelele mai mult sau mai puțin întemeiate, cu lumea feudală apuseană au reprezentat o constantă definitorie pentru unii cercetători români. Chiar și acelor procese ce au avut caracteristici specifice unor arii mai restrânse, s-a încercat atribuirea unor valențe ce le-au plasat pe orbita fenomenelor similare din Occident. Pe acest fundal, comerțul internațional, care, fără îndoială, în unele cazuri, a contribuit decisiv la nașterea unor orașe medievale apusene a căpătat și pentru spațiul românesc o importanță mult mai mare decât a avut-o în realitate.

---

<sup>18</sup> C. Racoviță, *Începuturile suzeranității polone asupra Moldovei (1387 - 1432)*, extras din „Revista Istorică Română”, vol. X, București, 1941, p. 87;

<sup>19</sup> D. Ciurea, *Noi considerații privind orașele și târgurile din Moldova în secolele XIV - XIX*, extras din „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie” A. D. Xenopol din Iași, VII, Iași, 1970, p. 23;

<sup>20</sup> P. P. Panaitescu, *Introducere la istoria culturii românești*, București, 1969, p. 281 -283; idem, *Comunele medievale în Principatele Române*, în „Interpretări românești”, ed. a-II-a, București, 1994, p. 149; idem, V. Costăchel, P. P. Panaitescu, A. Cazacu, *Viața feudală în Țara Românească și Moldova, sec. XII - XIII*, București, 1957, p. 52;

<sup>21</sup> P. P. Panaitescu, *Curs de istoria românilor (influența rusă și polonă asupra vechii culturi românești)*, București, 1927, p. 5;

<sup>22</sup> C.C. Giurescu, *Târguri sau orașe și cetăți moldovene*, București, 1967, p. 78; idem, *Contribuțiuni la studiul originilor și dezvoltării burgheziei române până la 1848*, București, 1972, p. 15;