

„POARTA FOCȘANILOR”, PUNCTUL SLAB AL APĂRĂRII NATO PE FLANCUL DE EST. O PERSPECTIVA ISTORICO-GEOGRAFICA

Costin CROITORU¹

Rezumat: *Sugestia acestui material mi-a fost oferită de prelegerea susținută de către generalul Frederick Benjamin „Ben” Hodges – fostul comandant al Armatei SUA în Europa, în cadrul unei dezbateri pe tema mobilității militare organizate de think-tank-ul american CEPA; între altele acesta a comentat și chestiunea vulnerabilităților de pe flancul estic al NATO, în special în zona denumită de strategii militare „Poarta Focșanilor”. Pornind de la aceste realități contemporane am reiterat pe o scară temporală mai largă, problemele strategice pe care le ridică zona și modalitățile în care ele au fost tratate în varii perioade istorice.*

Cuvinte cheie: *Mobilitate militară, flancul estic NATO, Poarta Focșanilor.*

Abstract: *The suggestion of this material was given to me by the lecture given by General Frederick Benjamin "Ben" Hodges - former commander of the US Army in Europe, during a debate on military mobility organized by the American think tank CEPA; among other things, he commented on the issue of vulnerabilities on the eastern flank of NATO, especially in the area called by military strategies "Focșani Gate". Starting from these contemporary realities, we reiterated on a larger time scale, the strategic problems raised by the area and the ways in which they were treated in various historical periods.*

¹ Doctor, conferențiar universitar, Universitatea de Stat „Bogdan Petriceicu Hasdeu” din Cahul, Muzeul Brăilei „Carol I”.

Argument. Pe 20 octombrie 2020 CEPA (The Center for European Policy Analysis) a organizat un seminar pe tema mobilității militare, în contextul unui potențial atac al Rusiei. Discuțiile purtate într-un cadru larg la care au participat oficiali și / sau militari din NATO și UE, precum și experți civili din domeniul politicilor defensive, s-au concentrat asupra a cinci scenarii, după cum urmează: 1. Zona nord-baltică; 2. Coridorul Suwałki; 3. Poarta Focșanilor; 4. Vestul Balcanilor; 5. Libia.

Din punctul meu de vedere, cel mai interesant și care ne vizează în mod direct este, firește, cel de-al treilea. Pe scurt, în cazul unui atac dinspre est, România își va arăta vulnerabilitatea în „Poarta Focșanilor” în aproximativ 24 de ore, în vreme ce o reacție rapidă a partenerilor NATO ar schimba fundamental deznodământul. În varianta secundă, cumva mai optimistă, specialiștii atrag atenția insistent, în termeni cât se poate de fermi (sic!), asupra dificultăților pe care relieful zonei le generează, și care pot fi, după caz, un „aliat” sau un „adversar” în acest teatru de operațiuni. Concluzia unanimă a seminarului este că elementul cheie care face diferența enunțată este reprezentat de infrastructura (rutieră + feroviară), prin urmare capacitatea fundamentală de a transfera trupe și tehnică (tancuri) în „Poarta Focșanilor” rapid, anticipativ chiar.

Coordonatorul grupului de lucru pe acest scenariu de mobilitate militară a fost Phillip Petersen, președintele Centrului pentru studierea războaielor de nouă generație, iar la baza creionării „intrigii” au stat concluziile simulării de război, desfășurate la Academia Forțelor Terestre din Sibiu, în anul precedent (2019). Altminteri, aceste ipoteze de lucru au fost diseminate și în cadrul unui material de popularizare – cu scopul declarat de a asigura publicul larg că această zonă strategică este în atenția specialiștilor în politici militare români și a aliaților lor [23, p. 3].

În fine, dincolo de titrarea promptă, cu litere de o „șchioapă”, a unor titluri cu certă „licență jurnalistică” {„*Locul în care rușii vor ataca România dacă începe războiul*” [39], „*Scenariu de război: Poarta Focșani, zona de siguranță NATO pe care Rusia ar cuceri-o într-o singură zi*” [40], „*Scenariu de război în Poarta Focșanilor: Cât de rapid oprește NATO o luptă cu Rusia*” [41], „*Scenariu de război Poarta Focșanilor: la un atac al Rusiei România ar pierde bătălia într-o zi, fără sprijinul NATO*” [42] etc.}, care speculează gazetărescemele reiterate mai sus, nu pot să nu remarce execuția mai mult sau mai puțin întâmplătoare a unor proiecte mari de infrastructură – dintre care de notorietate este podul peste Dunăre de la Brăila, dar și demararea unor proiecte ce vizează construirea unor drumuri expres: Brăila-Galați, Brăila-Buzău și Brăila-Focșani. În ce măsură acestea au fost prevăzute cu o structură adecvată circulației tehnicii militare reclamate de scenariul belicos de mai sus, este o altă discuție...

Așadar, nu este în intenția mea să comentez veridicitatea acestui scenariu sau raportarea sa la altele, chiar dacă poate mai verosimile, care să ia în calcul, de pildă, capacitatea aeriană, balistică ori navală a potențialului inamic de la est care, în mod evident, în cazul unei agresiuni, va fi fiind conjugată și va viza o „linie a frontului” mult mai extinsă. Totodată, intervenția de față nu analizează rațiunile extragerii dintr-un context general defensiv anume a „vulnerabilității” din „Poarta Focșanilor”, respectiv a abordării sale independente.

În schimb, scenariul imaginat la seminarul CEPA se pliază pe anumite realități istorice, o adevărată „tradiție a locului”, deopotrivă în încercarea de pătrundere prin această „pâlnie” a unor „alogeni”, respectiv a eforturilor administrațiilor locale, din varii perioade istorice, de a controla zona, nu doar prin „îngrămădirea” unor elemente defensive, dar și prin organizarea unei infrastructuri rutiere (cum voi arăta în cele ce urmează, grevată pe o tradiție „arhaică”), respectiv a elaborării unor politici speciale (nu doar militare, dar și administrative, demografice, economice și, mai nou, culturale). Pentru că, în acest caz apelul la argumentul istoric a însemnat în opinia experților militari preocupați de temă doar trimiterea la ideologia militară, ilustrată prin „expresii celebre” datorate lui Sun Tzu sau Napoleon și vagi aluzii la epoca modernă [23, p. 4], mi-am propus să ofer subiectului o perspectivă (cu adevărat) istorică, mai amplă (geo-politică), concentrată fix pe zona de interes.

Câteva repere de geografie (istorică). „Poarta Focșanilor” reprezintă un concept convențional modern, prin excelență militar, care se referă la un areal relativ restrâns, definit în sens stric geografic pe baza unor aliniamente (axe) operative. Poate fi încadrat într-un patruleter cu lungimea aproximativă de 80-85 kilometri (orientată pe axa est-vest) și lățimea de circa 60 kilometri (orientată pe axa sud-nord). *Grosso*

modo, acesta este suprapus azi de județele Galați, Brăila, Vrancea, și parțial Buzău, fiind reprezentat de un relief variat specific luncii, câmpiei (al cărei aspect monoton este rupt uneori de martori de eroziune – popine și văi părăsite) și podișurilor, dar influențat fundamental de prezența fluviului și a unor râuri semnificative (Siret, Buzău, Prut), care îi conferă toate caracteristicile unor zone obligatorii de trecere. Paleta de surse documentare pe care le avem azi la dispoziție sugerează, destul de nuanțat, imaginea unui spațiu dinamic, indiferent de perioada istorică la care ne raportăm. Mediul natural ofertant a creat condiții prielnice unei locuiri prelungite, constante, dovadă poate a unui echilibru între neajunsurile provocate de calamități și furnizarea bunurilor necesare subzistenței. Prezența îngemănată a văilor inferioare ale Prutului, Siretului și Dunării a asigurat o sumă de materiale (lemn, stuf, papură) și produse (piscicole) excedentare, ideale nu doar pentru asigurarea traiului dar și pentru schimburile comerciale. Existența vadurilor, corelate cu relații rutiere, oferă aceiași perspectivă a balanței între beneficiile materiale – economice în primul rând, și aspectele negative legate de tranzitul armatelor de ocupație, dar și a molimelor.

Prezența și funcționarea unor artere terestre și riverane – complementare fără îndoială de cele mai multe ori, este acceptată pentru majoritatea spațiilor și perioadelor cronologice încă din zorii istoriei și, chiar acolo unde obstacole naturale (fluviu, munte) au fost interpretate drept „granițe” – dar care, în lumina descoperirilor arheologice din ce în ce mai numeroase și prin urmare elocvente, se vede că n-au avut repercusiuni negative asupra societății locale și n-au întrerupt vechea unitate culturală, fiind mai curând (re)interpretate drept „elemente agregante”, altfel spus, elemente de simbioză pe plan cultural [3, p. 16]. Rațiunile existenței acestor drumuri pentru scopurile comerciale, militare și/sau „birocratice” nu mai trebuie subliniate. În schimb, deși unanim admisă ideea că aceste conexiuni urmează de obicei căi naturale și vechi tradiții, fixarea lor în teren nu este întotdeauna posibilă, cu atât mai mult cu cât „funcționarea” lor va fi fost condiționată de realități istorice vremelnice (zone de conflict, interdicții de trecere) și prefaceri naturale (calamități). De pildă, vechile scrieri maghiare disting „drumurile libere” (*derékországutja, szabadosutak*) de „potecile interzise” (*vágotutak*) {vezi *Monumenta Hungariae Historica 4. Diplomataria. VII. Török–Magyarkori Állam–Okmánytár*, p. 45 [apud 4, pp. 272-273]}. Sau, ca să rămânem la indicii cronologici ai antichității, reiterăm interdicția dacilor de se stabili sau a-și paște animalele pe un teritoriu de patruzeci de stadii de la granița Daciei (Cassius Dio, LXXII, 3, 2) ori dreptul sarmaților la comerț prin Dacia (Cassius Dio, LXXI, 19, 2) – nimic altceva decât stăruințe ale administrației de a controla tranzitul de persoane, animale și mărfuri de o parte și de alta a *limes*-ului}.

Primii care au sesizat importanța zonei au fost romanii. Nu întâmplător vor fi stăruit în a reține sub control imperial tocmai acest spațiu definit azi drept „Poarta Focșanilor”. Deși tributari concepției de a își sprijini granițele pe obstacole naturale (fluviu, munte, deșert), aceștia au reținut sudul Moldovei în componența provinciei Moesia Inferior. Spre nord, fortificația liniară ridicată de administrația imperială între Prut (Tulucești) și Siret (Braniștea) [17, pp. 209-219], dincolo de avataruri administrative, avea menirea de a proteja drumul general paralel cu fluviul ce făcea legătura spre est cu „instalațiile” din Bugeac, centrate pe castrul de la *Aliobrix* (Cartal / Orlovca), iar spre vest cu fortificațiile din nordul Munteniei (Drajna de Sus, Mălăești, Târgșorul Vechi), pe valea Buzăului, în timp ce valea Siretului este supravegheată pe sectorul Barboși-*Piroboridava-Angustia*. Cea din urmă constituia artera principală care lega Dunărea de Carpați prin sudul Moldovei, pe axa generală sud-nord. Această conexiune rutieră, a cărei importanță este din ce în ce mai relevantă în lumina interpretării izvoarelor este de urmărit din zona fortificațiilor „capete de pod” *Garvân-Dinogetia* – Barboși-*Dinogetia* (?) și până la așezarea militară de la Brețcu-*Angustia*, în gura transilvană a pasului Oituz. Între aceste două repere terminale, traseul său este mai dificil de „pus pe hartă”, în special în sectorul sudic, acolo unde ample prefaceri naturale au alterat iremediabil (nereconstituibil?) peisajul. În ansamblu, acesta va fi avut un aspect deltaic, Bârladul – cum se știe – vărsându-se în antichitate în Dunăre, paralel cu Siretul. Amintind antichitățile de la Barboși, cronicarul moldovean Miron Costin nota: „la năruiturile cetății de la Gălați, din sus, unde cade Bârladul în Dunăre... Și acei cetăți cu Gherghina” [16, p. 267]. Vărsarea Bârladului în Dunăre este confirmată astăzi și de existența Bârlădelului, vechiul curs părăsit. În orice caz, în acest context, ar căpăta sens și relatarea lui Herodot, potrivit căreia *Tiarantos* (identificat cu Bârladul?) era afluent al Dunării [1, pp. 51-52; 20, pp. 399-414].

În ceea ce privește contribuția factorului uman la prefacerile mediului, Ștefan cel Mare pare să fi dezvoltat o anume abilitate/strategie în ceea ce privește abaterea cursului Siretului, mai cunoscute fiind în

acest sens secarea „șanțului” fortificației lui Radu cel Frumos [8, p. 311, doc. nr. CXXXIX] sau amenajarea cetății noi a Romanului [33, p. 275-294]. Evident, nu doar activitățile antropice au contribuit la aceste modificări hidrografice ci mai ales unele mișcări epirogenetice care au generat abaterea Siretului în cursul Bârladului, a Putnei spre Siret și a Râmnei spre Putna, cea din urmă părăsindu-și vechiul curs prin Leica [6, p. 265]. Așadar, datorită mișcărilor negative „recente” s-a produs pe segmentul inferior al luncii Siretului o concentrare a rețelei hidrografice, astfel că în această zonă se regăsesc confluențele unor afluenți precum Bârladul, Putna, Râmnicul Sărat sau Buzăul [31, p. 252]. Totuși, aria de manifestare a acestor mișcări de subsidență este mult mai mare, ele resimțindu-se în arealul de la est de Argeș până la confluența Troțușului cu Siretul, suprapunându-se peste diferite sectoare de afundare ale Platformei epihercinice, care este fracturată de mai multe falii, reactivate în Cuaternar [30, p. 252].

Evident, conexiuni rutiere prin acest „labirint” hidrografic dintre Siret, Bârlad și Dunăre au existat desigur, după cum o sugerează descoperirile arheologice, poziționarea movilelor, „relațiile de călătorie” și/sau toponimia locală [32, pp. 111-142]. Pornite din zonele de tranzitare a fluviului, acestea „țintesc” pasurile Carpaților de Curbură [18, pp. 241-276]. În orice caz, reținem pentru moment opinia comună, potrivit căreia, munții nu au reprezentat un baraj în vehicularea persoanelor și mărfurilor. Aspectul specific Carpaților Orientali este dat de culmile muntoase rotunjite, cu masivitate redusă și altitudini medii de 1025 metri, de paralelismul culmilor și de fragmentarea longitudinală și transversală accentuată a masei montane, respectiv de numărul mare de pasuri și trecători, care asigură o legătură facilă între versanți. Carpații Orientali sunt străbătuți de peste 20 de pasuri, situate între 642 și 1416 metri altitudine (pasurile Buzău respectiv Prislop). Unele sunt largi, deschizând zona montană înspre exterior (Gutâi, Tihuța/Bârgău, Deda-Toplița, Vlăhița, Racoș, Ghimeș, Oituz, Buzău, Predeluș, Bratocea, Tabla Buții), altele pun în contact doar două văi sau depresiuni (Setref, Prislop, Bucin, Uz, Tușnad) [34, pp. 600-605; 35, p. 49].

Într-un studiu ceva mai nou [19, pp. 538-541], sunt sugerate, pe criterii de logică istorică, întrucât elemente surprinse arheologic sau izvoare care să le confirme prezența lipsesc sau sunt prea puține, câteva drumuri care ar fi traversat Carpații Orientali, făcând legătura între așezările dacice și care foarte vor fi rămas în funcțiune și ulterior, ca puncte de legătură între *Barbaricum*-ul estic și *Dacia Superior*: 1. Bâtca Doamnei / Cozla – pasul Bicaz – nordul depresiunii Ciucului – cursul superior al Oltului – fortificațiile de la Miercurea Ciuc; 2. Moinești – pasul Ghimeș-Palanca – fortificația de la Racu; 3. Cursul Siretului – valea Troțușului – Târgu Ocna-Tisești – pasul Ghimeș-Palanca; 4. Valea Uzului – pasul Ghimeș-Palanca – fortificația de la Casinu Nou; 5. Cursul inferior al Siretului – râul Putna – pasul Oituz – valea râului Negru – fortificația de la Covasna.

Dincolo de dificultățile și riscurile inerente pe care le asuma parcurgerea acestor trasee montane, nu se poate exclude practicarea lor, într-o măsură care, deși nu poate fi cuantificată, devine din ce în ce mai elocventă în lumina cercetărilor arheologice [25, *passim*]. Mai frecventat pare să fi fost drumul Siret – Brețcu și, posibil, cel de plai prin pasul Prislop. În ceea ce privește presupusul traseu prin pasul Bicaz, acesta trebuie acceptat cu rezerve majore, întrucât mărturiile arheologice de epocă sunt aproape inexistente, iar pasul Bicaz a fost amenajat în epoca modernă de către administrația austro-ungară! În vechime, trecerea spre Transilvania se făcea prin trecătorile naturale care porneau din văile Moldovei și ale Siretului, prin Târgul Neamț (valea Ozanei) – Pipirig – pasul Prisăcani/Grințieși – Borsec și Gheorghieni.

Din aceeași perspectivă reamintesc poziția celor trei *dava* de pe Siret, menționate încă de Ptolemeu (personal „îmbrățișez” atribuirea „clasică” [mai recent 37, pp. 407-419] a toponimelor înregistrate de geograful antic): *Zargidava* (Brad), *Tamasidava* (Răcătău) și *Piroboridava* (Poiana), așezate fiecare puțin mai la sud de confluența celor trei principali afluenți ai *Hierasus*-ului: Moldova, Bistrița și Troțușul, așadar la debutul unor căi naturale care duceau, prin pasurile Carpaților Răsăriteni, spre Transilvania. Faptul că fiecare dintre cele trei așezări menționate are și câte un nivel anterior secolului II a. Chr. confirmă parcurgerea acestor căi încă din epoca bronzului, dacă nu mai devreme. Al. Vulpe era convins asupra faptului că poziționarea acestor așezări oppidane „puțin mai la sud de gura celor trei afluenți ai Siretului, arată că principala cale comercială venea dinspre miazăzi, din direcția gurilor Dunării și deci a Pontului Euxin și sugerează, în același timp, cine cu cine făcea comerț în Moldova secolelor V – I a. Chr., poate și mai înainte” [37, p. 409]. Evident, dacă analizăm – pentru epoca *La Tène* – quantumul și distribuția importurilor grecești și romane în zonă, scenariul se confirmă cu prisosință.

Între Carpații Moldo-Transilvăneni și Carpații Curburii se află Culoarul Oituzului, cu pasul la 865 metri altitudine, care dinspre bazinul intramontan constituie cea mai facilă ieșire spre Moldova. „Calea Oituzului” sau „drumul spre Moldova”, pornind din Brașov (*Cumidava*) străbătea la Prejmer zona mlăștinoasă din Lunca Călnicului. În evul mediu (1534), locuitorii din Prejmer aveau obligativitatea de a întreține podurile din acest sector, pe cheltuiala magistratului din Brașov [4, p. 274, nota 17: „*Item Prasmariensibus qui in Farkas wago pontes paraverunt ex commissione domini indicis*”]. Traseul prin secuime al „drumului moldav” este jalonat de câteva documente medievale [26, pp. 16-17: „*viam seu publicam stratam a terra Moldaviensi nostrum... per terram Siculorum*”]. Punctul final transilvan și locul de vamă al drumului era la Brețcu. Obștea din „villa Valachalis Bereczkfalva” avea obligația de a supraveghea și întreține drumul vămii, respectiv să presteze serviciul de plăieșie [2, pp. 111-118]. De aici, drumul urca pe muntele Măgherușului, apoi continua pe valea Oituzului, respectiv pe valea Trotușului. Sectorul de pe valea Oituzului era de asemenea în grija municipalității Brașovului [38, p. 424, 460: „*viam per fluvium Oythoz purgare*”], care în caz de necesitate trimitea armata pentru securizarea și/sau închiderea drumului [38, pp. 455-456: „*via Oythosocclusa est*”]. Deosebit de interesant, în cazul pericolului unor intervenții externe, dacă inițial se utiliza metoda prisăcilor (închiderea drumului prin doborârea copacilor)², din secolul al XVII-lea se utilizează pentru închiderea drumului săparea șanțurilor adânci [vezi Anuarul Comisiunii Monumentelor Istorice, Secția pentru Transilvania, VIII, pp. 457-458, *apud* 4, p. 275, nota 26]. Totodată izvoarele narative menționează „cetatea nouă a Oituzului”; iar până la finele veacului trecut valea îngustă a Oituzului era traversată de un zid continuu până la cetatea de pe deal [4, p. 275]. Urma peste câțiva kilometri, la Târgul Trotuș, vama moldovenească, consemnată și ea din evul mediu [7, p. 56. Aș remarca în acest context, măcar pentru „tezaurul toponimic”, descrierea văi Trotușului din „*Marele dicționar*”, care debutează așa: „izvorăște din muntele Solul, din masivul Cicului (Transilvania), curge mai întâi spre NE, până la confluența sa cu pârâul Recea, apoi intră în România, pe la **trecătoarea Palanca, unde este și confluența cu sa cu pârâul Șanțul**, ce formează o parte din frontiera de N a țării” (sublinierea mea) [22, p. 646, s.v. Trotușul].

Traseul drumului menționat mai sus era cunoscut de cronicarii Moldoveni sub titulatura de „drumul de jos” sau „drumul Brașovului” și, va fi urmat, între altele, și de armatele lui Petru Rareș sau Mihai Viteazul [9, p. 96, 103].

Perspectiva istorică. Istoria politico-militară a zonei în varii epoci istorice surprinde prezența a două vaduri principale pe cursul inferior al Siretului: vadul Galațiului și cel al Focșaniului, cu mențiunea că cel din urmă este racordat printr-un traseu mai lung și mai dificil, care privează atacatorul de beneficiul surprizei. Rămâne așadar vadul Galaților, bine închis de strategii timpului, întrucât le oferea o poziție privilegiată – capacitatea de ripostă pe malul opus al fluviului, dar și un rol cheie în controlul demografic spre Muntenia subcarpatică și întreaga zonă a Dunării de Jos. Nu întâmplător aici va fi granița mult disputată, în anumite vremuri, dintre Țara Românească și Moldova sau celebrul aliniament Focșani-Nămoloasa-Brăila [24, pp. 213-234], ca să facem trimitere doar la exemplele de notorietate. Nu este de prisos să amintim prezența în zonă a căutatei cetăți a Crăciunei [13, pp. 351-359; 14, pp. 81-94; 15, 367-371], respectiv a mănăstirii fortificate de la Măxineni, de la confluența Siretului cu Buzăul [11, *passim*; 12, *passim*]. În legătură cu acest din urmă obiectiv, să observăm că nu își va fi pierdut veleitățile strategice la opt decenii de la zidire, de vreme ce apare menționat expres în *Memoriul* pe care Giovanni Abrami – predicator aulic, Radu Golescu – spătar și Ilie Știrbei – vistiernic, îl înaintau la 16 martie 1718 împăratului Carol al VI-lea al Austriei³ ;

²Una dintre cele mai timpurii atestări literare ale acestei tactici se regăsește în cronică franciscanului Paulinus din Veneția, care notează faptul că românii și secuii „au închis trecătorile, pentru ca tătarii să nu treacă prin ele” [*apud* 28, pp. 137-138]; a doua mare invazie tătară în Regatul ungar (1285) a reprezentat un nou prilej de manifestare a rolului militar al românilor care, împreună cu sașii și secuii, au fortificat pasurile munților, îngreunând considerabil mișcările invadatorilor [28, p. 161]. Vezi de exemplu rolul strategic al trecătorii Oituz în conflictul dintre Matia Corvin și Ștefan vodă; cel din urmă întreprinsese acțiuni de închidere a trecătorii, fapt ce a îngreunat considerabil traversarea, ilustrată de altfel și de timpul lung de parcurgere (12-19 noiembrie 1467). Luptele au început chiar de aici, din defileul („fauces”) închis cu prisăci și, după descrierea lui Antonio Bonfini, apărât de români „*ubi obstructa sarboribus multa que mate iafauce sinvenit, partimigni, partimferrosibi viam aperit, patefactoitinere*”, așadar pentru deschiderea drumului fiind necesară atât incendierea baricadelor cât și lupta corp la corp [cf. 5, p. 16; vezi și 27, p. 974]. După dezastrul de la Baia (noaptea dintre 14-15 decembrie 1467), Ștefan ocupase din nou pasul Oituz tâind retragerea resturilor corpului expediționar maghiar, care a fost forțat să traverseze munții prin pasul Ghimeș, după ce abandonase succesiv carele, corturile, piesele de artilerie, mașinile de război, armamentul greu și chiar pe cel portabil; [pentru detalii vezi 21, pp. 336-337].

aprecierile de ordin tactic conținute în acest document, relative la defensivă flancului drept al Țării Românești pe linia Brăila – Măxineni – Nămolosa – Focșani în fața unui adversar venind dinspre nord-est reprezintă, după toate aparențele, una dintre primele mențiuni scrise privitoare la ceea ce se va numi mai târziu în limbaj militar „Poarta Focșanilor”.

Prezența unor așezări sau necropole din diverse perioade istorice, concentrate în acest spațiu, a unor aliniamente defensive (ca să menținem paralela antichitate *versus* modernitate, mă gândesc doar la valul Traian – Tulucești și respectiv la linia fortificată Focșani – Nămolosa – Galați), ori a unor amenajări funerare „speciale” sugerează, odată în plus, importanța zonei în diverse etape cronologice.

Eterogene descoperiri arheologice, chiar dacă majoritar fortuite, dovedesc cât se poate de elocvent afirmația precedentă. Însăși numele inițial al comunei Șendreni, Serdaru, chiar dacă de origine turcească, sugerează deopotrivă prezența aici în evul mediu târziu a unui dregător ce avea în subordine un corp de oaste (în special cavalerie) realitate ce ilustrează, de asemenea, importanța acordată zonei de către administrația „centrală” care își stabilise aici un „reprezentant”. Nu pot să nu remarc, în acest sens, o anumită continuitate (istoria se repetă în definitiv, nu-i așa?): cea mai importantă descoperire epigrafică din nordul Moesiei Inferior, efectuată chiar la Șendreni [36, p. 122; 29, pp. 122-124], atestă existența în zonă a unui oarecare *L. Iul(ius) Iulia-/nusis și Rundacio*, având funcția de *q(uin)q(uennalis)* al așezării civile dezvoltate pe lângă fortificațiile romane de la Barboși; avem iată, din nou, un „magistrat” însărcinat de către administrația imperială cu organizarea zonei, căreia, încă din antichitate, i se acorda atenția cuvenită, datorată desigur, în primul rând, poziției geografice.

Dincolo de orice repere teoretice relative la existența unor conexiuni rutiere (preponderent cu scopuri civile-comerciale, dar aspectul strategic nu poate fi deloc neglijat) importantă este fixarea lor cu precizie în teren. O suită de evenimente istorice și o sumă de varii categorii de artefacte identificate de o parte și de alta a lor le jalonează cu prisosință. Dacă ne referim doar la calea de acces prin pasul Brețcu, cea care corespunde zonei noastre de interes, o scurtă trecere în revistă a importurilor vehiculate de o parte și de cealaltă a Carpaților sugerează prezența sa încă din neolitic. Semnificațiile acestei trecători naturale vor spori în antichitate, evul mediu și epoca modernă, ajungând, pe bună dreptate să fie numită cea mai importantă „poartă” a Transilvaniei.

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE:

1. ANTONOVICI N., L'identification d'un affluent inconnu scythique du Danube: le Tiarantos (Le Bârlad), (Union Géographique Internationale), Varsovie, 1938, pp. 51-52.
2. BENKÖ J.M., sive antiqui Episcopatus Milkoviensis per terram Transilvanicam, maxima dioeceseosuae parte olim ex porrecti, explanatio, II, Viennae, 1781.
3. BĂDESCU I., DUNGACIU D., Sociologia și geopolitica frontierei, I, editura Floare Albastră, București, 1995.
4. BINDER P., Date geografico-istorice referitoare la pasurile și plaiurile transcarpatice din județul Covasna, în *Aluta*, 4, 1972, pp. 272-273.
5. BONFINI A., *Rerum ungaricarum Decades* (ed. I. Fogel, B. Ivány, L. Juhász), IV, Budapest, 1941.
6. BOTZAN M., *Apele în viața poporului român*, editura Ceres, București, 1984.
7. BOGDAN I., *Documente moldovenești din secolele XV-XVI în arhivele Brașovului*, București, 1905.
8. BOGDAN I., *Documentele lui Ștefan cel Mare, II, Hrisoave și cărți domnești, 1493-1503. Tractate, acte omagiale, solii, privilegii comerciale, salv-conducte, scrisori, 1457-1503*, București, 1913.
9. BOGDAN I., *Cronicile slavo-române din sec. XV-XVI*, publicate de (ed. revizuită și completată de P. P. Panaitescu), București, 1959.

³ Textul integral al Memoriului se regăsește în *Magazin istoric pentru Dacia*, IV, 1847, pp. 205-206 („... de la Brăila către Focșani e în țară o mănăstire cu ziduri, numită Măxineni, care se va putea întări, nefiind departe de Brăila, un loc foarte tare, din cauză că se află între două râuri, care unindu-se formează un lac mare și un fund ce se întinde peste o lungime de două-trei ore, și din terminul acesta se va putea trage o linie până la Focșani și aici se va putea funda o fortăreață care va fi mai necesară decât oricare alta fiindcă e în marginea și în trecerea din Țara Românească în Moldova și cu modul acesta se va putea ține sigură și cu multă înlesnire toată Țara Românească atât contra invaziunilor turcilor cât și în contra incursiunilor tătarilor fără pericolul locuitorilor”). Obiectivul de la Măxineni își va fi păstrat relevanța și mult mai târziu, spre exemplu, pe o foaie explicativă ce însoțea planul atribuit lui Johann von Vermatti (1790), apare „Poarta Măxineni” [vezi 10, pp. 189-200].

10. CÂNDEA I., Vechile planuri ale orașului Brăila (I. Johann von Vermatti, 1790), în *Istros* XII, 2005, pp. 189-200.
11. CÂNDEA I., Mănăstirea Măxineni, I, editura Istros, Brăila, 2012.
12. CÂNDEA I., Mănăstirea Măxineni, II. Documente, editura Istros, Brăila, 2014
13. CHIȚESCU L., Cu privire la localizarea cetății Crăciuna, în *Studii și Cercetări de Istorie Veche*, 18, nr. 2, 1967, pp. 351-359.
14. CHIȚESCU L., Noi considerații arheologico-istorice în legătură cu cetatea Crăciuna, în *Studii și Cercetări de Istorie Veche*, 19, nr. 1, 1968, pp. 81-94.
15. CHIȚESCU L., Cercetările arheologice de la Cetatea Nouă și Cetatea Crăciuna, în *Materiale și Cercetări Arheologice*, 9, 1980, pp. 367-371.
16. COSTIN M., De neamul Moldovenilor, în *Idem, Opere* (ediție critică, studiu introductiv, note, comentarii, variante, indice și glosar de P. P. Panaitescu), București, 1958.
17. CROITORU C., Detalii mai puțin cunoscute despre valul roman dintre Traian și Tulucești (I), în vol. *Arheologia peisajului și frontiera romană. Lucrările simpozionului din 20 noiembrie 2015, Muzeul Național de Istorie a României* (ed. Eugen S. Teodor), București, 2016, pp. 209-219.
18. CROITORU C., De la mare la munte prin vadurile Dunării (I). Despre drumurile (romane) prin sudul Moldovei / From Sea to Mountain through the Danube Fords (I). About (Roman) Road through South Moldova, în *Istros*, XXV, 2019, pp. 241-276.
19. GLODARIU I., Roads across the Carpathians during the Dacian Antiquity, în vol. *Orbis Antiquus*, pp. 538-541
20. GOSTAR N., Le fleuve scythique Ararus des „Histoires” d'Hérodote ou Ierarus de la „Géographie” de Ptolomé dans la tradition Roumaine, în *Balkan Studies*, 12, nr. 2, 1971, pp. 399-414.
21. IOSIPESCU S., Carpații sud-estici în evul mediu târziu (1166-1526). O istorie europeană prin pasurile montane, editura Istros, Brăila, 2013.
22. LAHOVARI G.I., BRĂTIANU Ion C., TOCILESCU Grigore, *Marele Dicționar Geografic al României*, București, V, 1902.
23. MÂNDRESCU M., MELCHER Gr., PETERSEN Phillip, *The Focșani Gate. A key terrain for European security*, New Strategy Center, 2019.
24. MILLER D., Considerații privind fortificațiile de pe aliniamentul Focșani – Nămolosa – Brăila, în C. Croitoru (editor), *Perspective asupra istoriei locale în viziunea tinerilor cercetători. Miscellanea in memoriam Ștefan Stanciu*, (III), Galați, 2007, pp. 213-234.
25. MUNTEANU R., *Începutul epocii bronzului mijlociu în depresiunile marginale ale Carpaților Orientali*, Piatra Neamț, 2010.
26. NESTOR I., *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des XVI. Jhr. Czernovitz, Pardini*, 1912.
27. PAPACOSTEA Ș., Un épisode de la rivalité polono-hongroise au XV-e siècle: la campagne de Matthias Corvin en Moldavie (1467) à la lumière d'une source inédite, în *Revue Roumaine d'Histoire*, VIII, nr. 6, 1969, pp. 967-979.
28. PAPACOSTEA Ș., *Românii în secolul al XIII-lea*, București, 1993.
29. PÂRVAN V., *Adaos*, în *Ibidem*, pp. 122-124; *Idem*, op. cit., în *Analele Academiei Române. Memoriile Secțiunii Istorice*, II, XXXVI, 1913, pp. 103-106.
30. POSEA Gr., POPESCU N., IELENICZ M., *Relieful României*, București, 1974.
31. SFICLEA V., *Podișul Covurluiului. Studiu geomorfologic*, în vol. *Masivul Ceahlău, Țara Giurgeului, Depresiunea Dărmănești, Podișul Covurlui*, București, 1980.
32. TEODOR Eu.S., *Landscape Restitution and war Games: The Gate of Invasions*, în V. Sîrbu, C. Croitoru (editori), *Ancient Linear Fortifications on the Lower Danube, Proceedings of the National Colloquium "Ancient Linear Fortifications on the Left Bank of the Lower Danube"*, Brăila, 14-16 June 2013, Cluj-Napoca, 2014, pp. 111-142.
33. URSACHI V., *Inițierea cercetărilor arheologice sistematice la cetatea nouă a Romanului*, în V. Sîrbu, C. Luca (editori), *Miscellanea Historica et Archaeologica in Honorem Professoris Ionel Căndea*, Brăila, 2009, pp. 275-294.

34. VELCEA V., Carpații Orientali, în L. Badea, P. Gâștescu, V. Velcea (coord.), Geografia României, vol. I, Geografia fizică, București, 1983, pp. 600-605.
35. VELCEA V., Carpații Orientali. Particularități de geografie fizică, în D. Oancea, V. Velcea (coord.), Geografia României, vol. III, Carpații românești și depresiunea Transilvaniei, București, 1987.
36. VELICHI N., Necropola și altarul votiv de la Serdaru (Șendreni), jud. Covurlui, în Buletinul Comisiunii Monumentelor Istorice, V, 1912, p. 122.
37. VULPE Al., Din nou despre geografia antică a Moldovei la vest de Prut, în T. Teoteoi, B. Murgescu, S. Solcan (eds.), Fațetele istoriei. Existențe, identități, dinamici. Omagiu academicianului Ștefan Ștefănescu, București, 2000, pp. 407-419.
38. Quellen zur GeschichtederStadt Kronstadt in Siebenbürgen, II: RechnungenausdemArchivderStadt Kronstadt: 1526 – 1540, Kronstadt, 1889.
39. <https://www.impact.ro/locul-in-care-rusii-vor-ataca-romania-daca-incepe-razboiul-au-doua-autostrazi-pe-care-trec-tancurile-100407.html>.
40. <https://www.vrancea24.ro/scenariu-de-razboi-poarta-focsani-zona-de-siguranta-nato-pe-care-rusia-ar-cuceri-o-intr-o-singura-zi/>.
41. https://www.comisarul.ro/articol/scenariu-de-razboi-in-poarta-focsanilor-cat-de-rap_1152241.html.
42. <https://ziaristii.com/scenariul-de-razboi-poarta-focsani-la-un-atac-al-rusiei-romania-ar-pierde-batalia-intr-o-zi-fara-sprijinul-nato-de-ce-insista-sua-sa-modernizam-infrastructura>.