

աշխատանք կատարել պարզելու համար բերված փաստի հավաստիությունը:

Խոսելով տարիների իր կատարած քրտնաջան, ամեն տեսակ զժվարություններով լի, հոգեմաշ աշխատանքի մասին, նա գրել է, որ ինքը մեկ նպատակ է ունեցել՝ օփրկել կորուստից և մոռացությունից հայկական հետքերը Հնդկաստանում:

Ի պատիվ Սեթի պետք է ասել, որ նրան պատվով է հաջողվել կատարել այս մեծ ու զժվարին խնդիրը: Սեթի ուսումնասիրությունների շնորհիվ կորստից փրկվել են հարյուրավոր հայերեն արձանագրություններ, որոնք

այժմ չկան: Չեն պահպանվել նաև պատմական և գրական մի շարք հուշարձաններ, որոնք ժամանակին օգտագործել և մեջբերումներ է արել հեղինակը: Եթե չլինեին Սեթի ուսումնասիրությունները, հազիվ թե այսօրվա հնդկաչայ գաղթօջախների պատմությունն ուսումնասիրող պատմաբանը ձեռքի տակ ունենար Հնդկաստանի արխիվում և մամուլում ցրված այն արժեքավոր և հարուստ փաստերը, որոնք իր գրքում բերել է մեղմաջան գիտնականը:

Պատմ. գիտ. զոկտոր Ռ. Ա. ԱՔՐԱՆԱՄՅԱՆ

NIELS STEENSGAARD. *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century*. The University of Chicago Press, Chicago and London, 1974, 441p., 20 tables, 2 maps, 1 diagram

Աշխարհագրական մեծ հայտնագործություններ է, մասնավորապես, դեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործման ազդեցությունը Արևելք—Արևմուտք առևտրի վրա վաղուց ի վեր գտնվում է պատմաբանների և տնտեսագետների ուշադրության կենտրոնում: Իրենց հերթին, Մերձավոր Արևելքի երկրների առևտրական հարաբերությունները արևմտյան երկրների հետ, որոնք հայտնի են որպես «Լեանտյան առևտուր», բազմիցս լուսարանվել են գիտական գրականության մեջ: Ուսումնասիրողները միաբերան այն տեսակետն են հայտնել, որ այդ առևտուրը հավասարապես կարևոր նշանակություն ունի և՛ Մերձավոր Արևելքի, և՛ Արևմտյան Եվրոպայի երկրների համար: Հետաքրքրությունն այս խնդրի նկատմամբ շթուլացավ նաև Վ. Հեյդի «Լեանտյան առևտրի պատմություն» ֆունդամենտալ ուսումնասիրությունից հետո: Կարելի է վստահորեն ասել հակառակը՝ այն ավելի սրեց ուսումնասիրողների ուշադրությունը այս հարցի նկատմամբ: Հարկ է նկատել, որ Վ. Հեյդի աշխատությունը նկատելի ազդեցություն ունեցավ հետագա ուսումնասիրողների վրա, որոնցից շատերը, սակայն, նկատեցին նրա թերությունները, մասնավորապես արևելյան աղ-

բյուրների թերի օգտագործումը²: Բացի այդ, նյութի հսկայական ծավալը և քննարկվող հարցերի բարդությունները թույլ չտվեցին Վ. Հեյդին անհրաժեշտ ուշադրություն նվիրել Լեանտյան առևտրում առանձին երկրների դերին, ինչպես նաև նրա հետևանքների XVI—XVIII դդ.: Մինչդեռ, ինչպես իրավացիորեն նշում է սովետական պատմաբան Մ. Ի. Տիկաձեն, ժամանակակից ուսումնասիրողը, հենվելով արևմտյան և արևելյան աղբյուրների շարունակ աճող թվի վրա, կարող է ոչ միայն պատկերացում կազմել Լեանտյան առևտրի վերաբերյալ որպես միջազգային երևույթի, այլև շաղկապել այն առանձին երկրների ներքին պրոցեսների հետ և պարզաբանել այդ առևտրի կոնկրետ սոցիալ-տնտեսական տեղանքները³: Բացի այդ, անհրաժեշտություն է առաջանում վերանայելու Վ. Հեյդի այն տեսակետները, որոնք վերաբերում են Լեանտյան առևտրի անկման ժամանակին և պատճառներին, բանի որ նրա աշխատությունից հետո ինչպես արտասահմանում, այնպես էլ մեզ մոտ լայն

² H. Inalcik, Bursa and the Commerce of the Levant.—Journal of Economic and Social History of the Orient, vol. III, part 2, 1960, p. 134.

³ М. И. Тикадзе. Левантийская торговля и города Сирии в XVI—XVIII вв.—История и экономика арабских стран, М., 1977, с. 122.

¹ W. Heyd, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Bd. I—II, Stuttgart, 1879.

տարածում ստացավ այն տեսակետը, որ XV դարի վերջի աշխարհագրական մեծ հայտնագործությունների և օսմանցի թուրքերի կողմից Սիրիայի ու եգիպտոսի նվաճումից հետո (1516—1517 թթ.) հին ցամաքային տարանցիկ ուղիները կորցրեցին իրենց նշանակությունը, և Անատոլիան անկում ապրեց: Այս կարծիքն իր արտայայտությունն է գտել միջին դարերի պատմության նամարյա բուրդ դասագրքերում, հանրագիտական հրատարակություններում և առանձին ուսումնասիրություններում: Ծիշտ է, ներկայումս Մ. Տիկաձեի բնորոշմամբ, սովետական պատմագիտության մեջ նկատվում է աստիճանական հեռացում այս սխալ տեսակետից⁴:

Ստորե մենք առիթ կունենանք համոզվելու, որ ներկայումս վերոհիշյալ տեսակետը ժխտվում է նաև արևմտյան պատմագիտության մեջ: Խոսքը վերաբերում է Կոպենհագենի համալսարանի պրոֆեսոր Նիլս Սթենսգարդի «Տասնյոթերորդ դարի առևտրական հեղափոխությունը Ասիայում» մենագրությանը⁵: Հեղինակը, որը մինչև այս աշխատությունը գիտական շրջաններին հայտնի էր ընդամենը մի քանի հոդվածով⁶, իր իսկ խոսքերով, նպատակ է ունեցել վեր հանել և պատճառաբանել պորտուգալական կայսրության մայրամուտը Ասիայում, միջմայրցամաքային կարավանային առևտրի անկումը և հուանդական ու անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերությունների հաղթանակը...: Ինչև ա՛վելի է, քան միայն հաղթանակի և աղետի պատմություն, այլ նաև կաղմում է համաշխարհային պատմության որոշիչ մոմենտներից մեկը» (էջ 7):

Ն. Սթենսգարդի գիրքն, ըստ էության, բաժանվում է երկու հիմնական մասերի: Առաջինում հեղինակը հանգամանալից քննության է առնում Մերձավոր Արևելքի երկրների, Պորտուգալիայի, Անգլիայի և Հոլանդիայի տնտեսական և քաղաքական հաստատությունները XVII դարում: Համոզիչ կերպով ցույց է տրվում, որ անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների հաղթանակը պորտուգալական «Está-

do da India»-ի նկատմամբ պայմանավորված էր առաջինների տնտեսական և բյուրոկրատական ապարատի կազմակերպման գերազանցությամբ: Ուսումնասիրության երկրորդ մասը նվիրված է 1622 թ. անգլո-պարսկական ռազմական ուժերի կողմից Հորմոզի գրավման տնտեսական և քաղաքական հետևանքների մանրամասն քննարկմանը: Գրքի բովանդակության նման բաժանումը չի խանգարել հեղինակին քննության առնել նաև այնպիսի կարևոր խնդիրներ, ինչպիսիք են ցամաքային կարավանային առևտրի մեջ ներգրավված առևտրականների գործունեությունը (էջ 22—42), սեֆյան Իրանի և օսմանյան Փուրքիայի առևտրական և հարկային համակարգերի որոշ հարցեր (էջ 60—74), իրանա-արևմտաեվրոպական ռազմաքաղաքական դաշինքի ստեղծման ուղղությամբ տարված դիվանագիտական գործունեությունը (էջ 211—305): Հեղինակը հանգամանորեն անդրադարձել է անգլիացիների և հոլանդացիների համառ պայքարին, որի ներպատակն էր տիրանալ նաև իրանական հում մետաքսի առևտրին, վերջիններիս հակամարտությանը հայ վաճառականության դեմ և պարտությանը այդ պայքարում (էջ 323—331, 367—397):

Գրքի առաջարևում, խոսելով միջմայրցամաքային կարավանային առևտրի անկման պատճառների մասին, Ն. Սթենսգարդը միանգամայն իրավացիորեն գրում է. «Կարավանային առևտրի անկումը, պորտուգալացիների պարտությունը և ընկերությունների (անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերություններ—Վ. Փ.) հաղթանակը մի միջադեպ էր պատմական պրոցեսում, որի ընթացքում Մերձավոր Արևելքը և Միջերկրականի շրջանը զիջեցին իրենց տնտեսական առաջատար դիրքը Ատլանտյան շրջաններին: Դա Իբերյան կաթոլիկ տերությունների և չրանցքի (Լա-Մանչի—Վ. Փ.) պետությունների բախման և հին ու նոր նախաձեռնողական ձևերի հակամարտության մի մասն էր՝ մի քայլ առաջ դեպի ժամանակակից տնտեսության զարգացումը: Եթե կարավանային առևտրի անկման հարցը առանձնացվի այս կոնտեքստից, ապա այն միաժամանակ կկտրվի այն բնագավառներից, որտեղ կարելի է պատշաճ բացատրություն որոնել» (էջ 10): Անհրաժեշտ է ընդունել, որ հեղինակը հետևողականորեն իրազործում է իր առջև դրված այս դժվարին խնդիրը: Որպես արդյունք՝ մենագրությունը թողնում է կուռ կառուցվածք և պատմական լայն ընդգրկում ունեցող աշխատության տպավորություն: Ն. Սթենսգարդի աշխատության աղբյուրագիտական հիմքը տպավորիչ է: Հեղինակը լայնորեն օգտագործել է Լոնդոնի, Վենետիկի, Փարիզի, Մարսելի, Հոմի, Վատիկանի, Մադրիդի

⁴ Նույն տեղում:

⁵ Գրքի առաջին հրատարակությունն ունեցել է այլ վերնագիր՝ Carracks, Caravans and Companies, Scandinavian Institute of Asian Studies, Monograph Series, volume 17, Copenhagen, 1973.

⁶ N. Steensgaard. Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1650.—Scandinavian Economic History Review, vol. XV, 1967, pp. 13—55; I d e m. European Shipping to Asia 1497—1700.—Scandinavian Economic History Review, vol. XVIII, 1970, pp. 1—11.

և Ախարոնի արխիվների հարուստ նյութերը, դրա հետ մեկտեղ մեծ շահով կիրառելով նաև XVI—XVIII դդ. եվրոպացի ճանապարհորդների, առևտրականների և կաթոլիկ միսիոներների թողած հսկայածավալ գրականության նկատելի մասը: Սակայն այս տեսակետից աշխատությունն ունի նաև մի զգալի թերություն: Հեղինակին բացարձակապես անծանոթ են արևելյան, և մասնավորապես՝ քննարկվող հարցերի համար առաջնակարգ նշանակություն ունեցող հայկական աղբյուրները: Սթեննսգորի հայտնի միակ արևելյան աղբյուրը Հովհաննես Տեր-Պավլյանի Զուրայեցու «Հաշվետումարին» նվիրված ակադ. ի. Ս. Խաչիկյանի հրատարակած հոդվածն է⁷, որը ն. Սթեննսգորը անվանում է «արժեքավոր աղբյուր, ներկայումս եզակի» (էջ 23): Ասես արդարանալու միտումով հեղինակն այս կապակցությամբ գրում է. «Կարավանային առևտրականներն իրենք հազվադեպ էին թողնում որևէ աղբյուր-նյութ: XVI—XVIII դդ. հրատարակված Ասիա կատարած հարյուրավոր ճանապարհորդական նոթերի թվում միայն մի քանիսն են գրված առևտրականների կողմից: Այս գաղտնապահությունը թերևս կանխամտածված էր: Ծանապարհներն ու շուկայական իրադրությունը առևտրականների գաղտնիքի մի մասն էին: Սակայն պետք է որ լինեն այլ աղբյուրներ կարավանային առևտրականների գործունեության վերաբերյալ, որոնք պետք է ի հայտ բերված լինեն՝ հաշվետվություններ և նամականիներ, որոնք մնում են շնկատված» (էջ 22—23): Հասկանալի է, որ գաղտնապահության հարց այստեղ գոյություն չունի, պարզապես դանիացի գիտնականի համար այս սկզբնաղբյուրներն անհայտ և անհասանելի են եղել: Միջազգային առևտրի մեջ ներգրավված հայ առևտրականները թողել են մեծ քանակությամբ նյութեր, որոնք, իսկապես, կարոտ են ուսումնասիրության և հրատարակման: Սթեննսգորի հիմնական նպատակներից մեկն է եղել ցույց տալ, որ միջմայրցամաքային տարանցիկ կարավանային առևտրի անկումը արդյունք էր ոչ թե թուրքական նվաճումների և պորտուգալացիների կողմից դեպի Հնդկաստան տանող օվկիանոսային ուղու հայտնագործման, այլ հոլանդական և անգլիական Արևելա-հնդկական ընկերությունների գործունեության: Ահարժեք է նշել, որ ինչ վերաբերում է թուրքական նվաճումների ազդեցությանն այս առևտրի վրա, ապա վերոհիշյալ տեսակետը առաջ է քաշ-

վել դեռևս յոթանասուն տարի առաջ: Նմանատիպ մի առասպել, որի համաձայն պորտուգալացիները փակեցին համեմունքների միջմայրցամաքային կարավանային առևտրի ուղիները, ներկայումս արդեն լրջորեն չի ընդունվում, շնորհիվ Կ. Բոքսերի, Ֆ. Լեյնի, Ֆ. Բրոդելի և Վ. Մագալյան-Գոդինյոյի աշխատություններից: Սթեննսգորի ներդրումն այս հարցերում այն է, որ նա անառարկելի փաստերի ու թվերի միջոցով ցույց է տվել, որ ո՛չ թուրքական նվաճումները, ո՛չ էլ նոր օվկիանոսային ուղին չկասեցրին և չէին էլ կարող կասեցնել արևելյան համեմունքների հոսքը դեպի Եվրոպա ավանդական ցամաքային ճանապարհներով: Հատկապես տպավորիչ են հեղինակի կազմած աղյուսակները, որոնք վառ և արտահայտիչ ձևով մեզ են ներկայացնում ցամաքային և օվկիանոսային ուղիներով Արևմտյան Եվրոպա ներմուծված արևելյան պարանքների հարաբերակցությունը մինչև XVII դարի 20-ական թթ.: Տեղում կարավանային ճանապարհների (էջ 155, 166, 168, 170, 183, 395): Համոզիչ են նաև ն. Սթեննսգորի այն զբորույթները, որոնք վերաբերում են 1620-ական թթ. սկսած հեռավորարևելյան և հնդկական համեմունքների առևտրի՝ դեպի օվկիանոսային ուղին շեղվելուն (էջ 169—193): Բացի այդ, հեղինակը պարզորոշ տարբերակում է դնում համեմունքների և իրանական մետաքսի առևտրի միջև: Իր իսկ խոսքերով՝ «Պարսկաստանից եկող մետաքսի ճանապարհներն առանձնահատուկ դիրք են գրավում կարավանային ուղիների շարքում, քանի որ դրանք պահպանեցին իրենց կարևորությունը այս շրջանում (XVII դարում—Վ. Փ.) ընկերությունների (անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերություններ—Վ. Փ.) օվկիանոսային տրանսպորտի հետ մրրցակցությունում» (էջ 31): Այնուհետև, քննության առնելով անգլիական և հոլանդական Արևելա-հնդկական ընկերությունների գործունե-

⁶ A. H. Lybyer. The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade.—English Historical Review, № 30, 1915, pp. 577—588.

⁷ C. R. Boxer. The Portuguese Seaborne Empire, 1415—1825. New York, 1969; F. C. Lane. Venice and History. Baltimore, 1966; Idem. The Mediterranean Spice Trade.—The American Historical Review, vol. XLV, № 3, 1940, pp. 581—590; F. Braudel. La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Paris, 1966; V. Magalhães-Godinho. L'économie de l'empire portugais aux XVe et XVIe siècles. Paris, 1969.

¹ L. Khachikian. Le registre d'un marchand arménien en Perse, en Inde et au Tibet (1682—1693).—Annales E. S. C., 1967, № 22, pp. 231—278.

թյունը Իրանում Արաս I-ի և Սաֆի I-ի գահակալության տարիներին, ն. Սթեննսգորը անդրադառնում է նոր Ջուդայի հայ առևտրական կապիտալի դերին և ցույց տալիս, որ անգլիացիների և հուանդացիների անհաղորդությունների կարևոր պատճառներից մեկը հայ խոշոր վաճառականության դիմադրությունն էր (էջ 174, 367—396):

Անհասկանալի և տարօրինակ է թվում գրքում կարավանային առևտրի մեջ ներգրավված առևտրականներին (մասնավորապես հայ վաճառականությունը) «մանրավաճառ» (peddler) որակելը: Հեղինակն այս հարցում պաշտպանում է Ջ. վան Լյորի տեսակետը¹⁰, որը մասնակիին խիստ քննադատության է ենթարկվել Մարի Անտուանետ Պետրոնելլա Մեյլինք-Ռոլոֆի կողմից: Վերջինս միանգամայն հիմնավորված կերպով գտնում է, որ «մանրավաճառ» տերմինը չի համապատասխանում արևելյան առևտրական գործառույթությունների ոլորտում ընդգրկված մեծահարուստ առևտրականների բնութագրին. վերջիններս ունենին կալուն ընկերակցություն, բարդ և արդյունավետ վարկային համակարգ, խոշոր կապիտալ, մեծ քանակությամբ առևտրական նավեր, որոնք նավարկում էին հսկայական տարածությունների վրա¹¹: Նման տեսակետի վրա ն. Սթեննսգորի կանգնած լինելն առավել ևս տարօրինակ է, քանի որ նա լավ ծանոթ է ժան Բատիստ Տավերնիեի, Բոմաս Հերբերտի, արքա Կարբեի, Պիետրո դելլա Վալլեի, Ժան Եարդենի, Ուիլյամ Լիթգոուի և այլ ճանապարհորդների ու առևտրականների ուղեգրություններին, որոնցում բազմիցս նկարագրված են հայ և արևելյան այլ մեծահարուստ առևտրականների գործունեությունն ու ապրելակերպը, ինչը ոչ մի կերպ չի համապատասխանում «մանրավաճառ» տերմինին: Թվում է, որ ճիշտ կլինեք ասիական առևտուրը քննարկել ոչ թե շրջիկ շարժիների, այլ խոշոր առևտրականների օրինակով, մասնավորապես որ վերջիններս էին, որ հակամարտության մեջ էին

մտնում արևմտյան առևտրական ընկերությունների հետ: Վիճելի է թվում ն. Սթեննսգորի այն դրույթը, որի համաձայն անգլիական և հուանդական ընկերությունների հաշտությունը բացատրվում է շուկայական իրադրության վերաբերյալ ունեցած ավելի հարուստ ինֆորմացիայով, քան ունենին կարավանային առևտրի մեջ ներգրավված առևտրականները (էջ 412): Անհասկանալի է, այդ ի՞նչ ձևով պետք է Բատավիայում գտնվող հուանդական ընկերության ղեկավարությունը կամ Սուրաթի անգլիական ընկերության ներկայացուցիչները նախապես տեղյակ լինեին շուկայական իրադրության մասին Բանդար-Արասում, Հալեպում կամ, ասենք, Մալաբարում: Ընկերությունների նավերը, ուղևորվելով հեռավոր ճամփորդությունների, նավարկում էին ինֆորմացիայի բացակայության նույն պայմաններում, ինչպես և բոլորը: Դեռ ավելին, կարավանային առևտուրը դարձրել ընթացքում մշակել էր ինֆորմացիայի հաղորդման յուրատեսակ ձևեր, ինչպես փոստատար աղավնիների օգտագործումը: Այսպես, երբ որևէ առևտրական նավ խարխիս էր ձգում Ալեքսանդրի կամ Տրիպոլիի նավահանգրատում, այդ մասին անմիջապես փոստատար աղավնիների միջոցով տեղեկություն էր ուղարկվում Հալեպ, որտեղից էլ Դամասկոս կամ մի որևէ այլ առևտրական կենտրոն, թե ինչ տեսակի և քանակի ապրանքներ են հասել¹²: Ըստ որում, այս մեթոդն օգտագործվում էր նաև արևմտաեվրոպական, մասնավորապես անգլիական լեվանտյան ընկերության կողմից¹³:

Վերահիշյալ մի քանի թերություններով հանդերձ, պրոֆեսոր Նիլս Սթեննսգորի աշխատությունը խոշոր ներդրում է Արևելք—Արևմուտք առևտրի ուսումնասիրման բնագավառում և զգալի հետաքրքրություն է ներկայացնում նաև ուշ միջնադարի հայ առևտրական կապիտալի գործունեության ուսումնասիրման ասպարեզում:

Վ. Հ. ՓԱՓԱՋՅԱՆ

¹⁰ J. C. van Leur. Indonesian Trade and Society. Haag—Bandung, 1955.

¹¹ M. A. P. Meilink-Roelofs. Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630. The Hague, 1932, pp. 119—120.

¹² William Lithgow. Rare Adventures and Painfull Peregrinations, ed. by B. I. Lawrence. London, 1928, p. 123.

¹³ S. Searight. The British in the Middle East. London, 1979, p. 33.