

NAVIGAȚIA PE DUNĂRE ȘI TRATATUL AUSTRO-BRITANIC DIN IULIE 1838*

CONSTANTIN ARDELEANU
(Universitatea „Dunărea de Jos”, Galați)

1. INTRODUCERE

„Toate vasele austriece care sosesc din porturile Dunării, până la Galați inclusiv, vor fi admise, împreună cu încărcăturile lor, în porturile Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei și în toate posesiunile Majestății Sale britanice exact în același fel ca și când aceste vase ar veni direct din porturi austriece, cu toate privilegiile și imunitățile stipulate de prezentul Tratat de Navigație și Comerț. La fel, toate navele britanice, cu încărcăturile lor, vor continua să fie plasate pe picior de egalitate cu vasele austriece, oricând asemenea vase britanice vor intra sau ieși din aceleași porturi”¹.

Aceste prevederi, alcătuind articolul al patrulea din tratatul de comerț și navigație dintre Marea Britanie și Austria, semnat la Viena pe 3 iulie 1838, au fost analizate sumar în istoriografia românească dedicată evoluției problemei dunărene în perioada premergătoare războiului Crimeii. Astfel, în lucrarea clasică de abordare a chestiunii Dunării dintr-o perspectivă marxistă, tratatul este încadrat în politica *Foreign Office*-ului de a se înțelege cu guvernul de la Viena, în condițiile în care „comunitatea de interese anglo-austriece în ce privește Rusia deschide perspectiva unor serioase avantaje pentru Austria: concesiile austriece în problema navigației pe Dunăre făcute Angliei, mai precis renunțarea guvernului austriac la politica sa exclusivistă pe Dunăre față de Anglia, ar urma să fie răsplătită pe seama Rusiei. Pe de altă parte, Anglia strecura amenințarea că dacă Austria nu va ajunge la o înțelegere cu ea, interesele austriece pe Dunăre nu vor putea fi realizate”².

* Cercetare finanțată prin proiectul *Științele socio-umaniste în contextul evoluției globalizate – dezvoltarea și implementarea programului de studii și cercetare postdoctorală*, cod contract: POSDRU/89/S/1.5/61104, proiect cofinanțat de Fondul Social European prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013.

¹ Textul, în engleză și franceză, în *Treaty of Commerce and Navigation between Her Majesty, and the Emperor of Austria, signed at Vienna, July 3, 1838*, presented to both Houses of the Parliament, by command of Her Majesty, Londra, Harrison and Son, 1839, p. 3; în românește, articolul IV este redat în Lucia Bădulescu, Gheorghe Canja, Edwin Glaser, *Contribuții la studiul istoriei regimului internațional al navigației pe Dunăre. Regimul de drept internațional al navigației pe Dunăre până la Convenția Dunării din 18 august 1948*, București, Editura Științifică, 1957, p. 335.

² *Ibidem*, p. 102.

Documentul se încadra în politica imperialistă a celor două state, care, prin articolul vizat, își arătau clar intenția „de a considera porturile dunărene ca porturi austriece, făcând abstracție, prin urmare, de drepturile teritoriale ale suzeranului turc și ale vasalilor săi, printre care, în primul rând, principatele române”³. Și Paul Cernovodeanu încadra tratatul în coordonatele politicii lui Henry John Temple, viconte Palmerston, artizanul politicii externe engleze, de a se apropia de vederile cancelarului imperial, prințul Klemens von Metternich, în încercarea de a contracara preponderența Rusiei în bazinul pontico-danubian; totodată, acest tratat, prin care puterile își satisfăceau reciproc interesele în privința traficului danubian, era văzut și drept un avertisment la adresa cabinetului de la Sankt Petersburg, ostil comerțului exercitat de concurenții occidentali și dorind să limiteze traficul internațional prin gurile Dunării⁴.

În afara unor asemenea constatări generale, tratatul nu s-a bucurat, în istoriografia noastră, de atenția cuvenită în raport cu semnificația avută pentru înțelegerea rolului principatelor române în relațiile diplomatice și comerciale dintre Marea Britanie și Austria, dar și cu ecoul său public, de natură să contribuie la popularizarea resurselor economice ale regiunii Dunării de Jos în mediile occidentale. Plecând de la aceste considerații, studiul de față își propune să plaseze tratatul în contextul politic-diplomatic-economic al epocii, în rândul măsurilor prin care cabinetele de la Londra și Viena încercau să conteste poziția predominantă pe care Rusia o deținea în Țara Românească și în Moldova.

2. ÎNCHEIEREA TRATATULUI

În al doilea pătrar al secolului al XIX-lea, pe fondul accelerării dezvoltării industriale, guvernul britanic a fost nevoit să accepte o relaxare a politicii comerciale, în sensul renunțării treptate la protecționism și al instituirii liberului schimb. Abolirea Legilor cerealelor (1846) și a Actelor de navigație (1849), ultimele bastioane ale mercantilismului insular, a fost precedată de o perioadă de dezbateri intense în mediile politice și economice interne, dar și de încheierea unor acorduri comerciale internaționale, tot atâtea elemente ce au măcinat trăinicia vechilor legiuri. Tratatul cu Austria se înscria în această logică, dar a fost motivat și de o serie de modificări semnificative în situația economică a centrului și sud-estului Europei. Astfel, crearea și dezvoltarea Uniunii vamale germane (*Zollverein*), care a ajuns să includă, în 1835, cea mai mare parte a statelor germane, introducerea navigației cu aburi pe Dunăre (1830) și expansiunea economică austriacă spre Dunărea inferioară și Marea Neagră, statutul privilegiat

³ *Ibidem*, p. 103–104.

⁴ Vezi Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1986, p. 78–79.

pe care Rusia îl căpătase, prin tratatul de la Adrianopol (1829) și cel de la Unkiar Iskelessi (1833), în bazinul Mării Negre, la gurile Dunării și în principatele române erau realități care creșteau exponențial valoarea politică și economică a văii Dunării.

Negocierile pentru un nou tratat comercial și de navigație austro-britanic, în continuarea celui încheiat în 1829, au început în anul 1836, cu Metternich tot mai conștient că, pentru a ține pasul cu Prusia, monarhia habsburgică trebuia să renunțe la sistemul de tarife vamale prohibitive. Departele de a fi simple, discuțiile au subliniat importanța pe care semnatarii o acordau dezvoltării navigației pe Dunăre, dar și semnificației politice a documentului: apropierea și colaborarea celor două state, inclusiv pentru asigurarea „independenței tuturor statelor vecine”, independență, desigur, de influența Rusiei și a Prusiei. Acceptarea de către Metternich a principiului revizuirii sistemului de prohibiții, adică schimbarea unei legi fundamentale a Austriei, a fost urmată de semnarea tratatului de către prințul Metternich și ambasadorul britanic Frederick Lamb, lord Beauvale, pe data de 3 iulie 1838⁵.

În forma sa finală, tratatul de comerț și navigație dintre Marea Britanie și Austria avea 14 articole, care prevedeau completa reciprocitate a taxelor de navigație pe teritoriul ambelor imperii (1), garantarea tratamentului reciproc al produselor celor două state, inclusiv pentru mărfurile austriece exportate pe calea fluviilor Elba și Dunăre (2), egalitatea de tratament pentru produsele neaustriece care puteau fi trimise în mod legal în porturile britanice și extinderea pentru Austria a beneficiilor Actelor de navigație din 1833 și a tratamentului națiunii celei mai favorizate (3). Articolul al cincilea permitea vaselor britanice să intre în porturile austriece pe picior de egalitate cu navele austriece, chiar și atunci când nu veneau din teritorii britanice, un privilegiu, considera John Macgregor – unul dintre negociatorii acordului, „pe care niciun alt tratat precedent nu-l cuprindea”. În schimbul acestei concesi, produsele din regiunile asiatice și africane ale Mării Mediterane puteau fi aduse în Marea Britanie direct din porturile austriece, la fel de bine la bordul vaselor britanice sau austriece. Erau reglementate apoi detaliile de reciprocitate – compensații, depozitare (6-8), Austria primea clauza națiunii celei mai favorizate în comerțul cu Indiile Orientale (9), erau prevăzute garanții pentru comerțul și transportul de pasageri între porturile interioare (10), se acorda tratamentul națiunii celei mai favorizate în toate privințele legate de comerț și navigație (11) și se stabileau detaliile comerțului cu Insulele Ioniene (12). Ultimele două articole se refereau la durata tratatului (până pe 31 decembrie 1848 și apoi până la denunțarea sa de către una dintre părțile semnatare) și la ratificarea documentului⁶.

⁵ Vezi J. H. Clapham, *The Last Years of the Navigation Acts*, în „The English Historical Review”, t. XXV, nr. 99 (iulie 1910), p. 491–492.

⁶ Vezi *Treaty of Commerce and Navigation*, și urm., p. 2–6; J. H. Clapham, *op. cit.*, p. 493–494.

Tratatul a fost însoțit de un nou tarif vamal, publicat deja pe 18 iunie 1838, ce înlocuia prohibiția importului unor produse manufacturate britanice cu taxe relativ acceptabile; pentru numeroase alte bunuri, taxele erau mult diminuate, reducerile fiind de natură să stimuleze importul mărfurilor britanice în teritoriile austriece⁷. Totodată, Austria și-a modificat reglementările de carantină în favoarea navigației britanice, ambele părți arătându-se extrem de mulțumite de avantajele comerciale obținute. Artizanii tratatului erau la fel de interesați de valoarea lui politică, ambasadorul Lamb sperând că era „primul pas spre ridicarea unui bastion solid împotriva unor noi abuzuri ale Rusiei la sudul Dunării”. Macgregor, la rândul său, scria contelui Franz Anton von Kolowrat, ministrul austriac de interne, despre întărirea „țărilor aflate dincolo de posesiunile austriece, la sud până la Balcani și la nord spre extremitățile Țării Românești, în cadrul unei alianțe prietenești și a unei posibile contopiri cu Austria”⁸.

3. DEZBATERILE PARLAMENTARE

Satisfacția aparentă a ambelor părți și schimbarea rapidă a instrumentelor de ratificare (14 septembrie 1838)⁹ păreau să asigure o aplicare imediată a tratatului. Însă, în februarie 1839, la reluarea lucrărilor Parlamentului britanic, o interesantă dispută politică și mediatică a arătat problemele de formă și de fond ale acordului. Problema a fost ridicată în legislativ în februarie 1839, când, în ședința Camerei Comunelor, deputatul liberal George William Wood, într-o mai largă analiză a relațiilor comerciale ale Marii Britanii, își exprima speranța că prosperitatea regiunilor sud-est europene avea să crească după deschiderea navigației pe Dunăre, menită să devină una dintre marile artere comerciale ale lumii¹⁰. Sir Robert Peel, șeful Partidului Conservator și liderul opoziției, era de acord cu condițiile generale ale tratatului, considerând deschiderea navigației pe Dunăre drept o extindere a vechiului tratat comercial austro-britanic din anul 1829¹¹. În ședința Camerei Lorzilor, Arthur Wellesley, duce Wellington, lider marcant al grupării conservatoare, adăuga, la rândul său, că tratatul cu Austria reprezenta o continuare a vechiului acord, în afara unei prevederi extrem de importante – „deschiderea navigației pe Dunăre”, iar prim-ministrul William Lamb, viconte Melbourne, șeful

⁷ Pentru reducerile incluse în noul tarif, a se vedea John Macgregor, *Commercial statistics. A digest of the productive resources, commercial legislation, customs tariffs, navigation, port, quarantine law, and charges, shipping, imports, exports, and the monies, weights, and measures of all nations*, vol. I, Londra, Charles Knight and Co., 1843, p. 18–19.

⁸ Apud J. H. Clapham, *op. cit.*, p. 494.

⁹ Vezi *Treaty of Commerce and Navigation*, și urm., p. 7–8.

¹⁰ Vezi *Hansard's Parliamentary Debates*, vol. XLV, House of Commons Debates, 5 februarie 1839, Londra, 1839, p. 56.

¹¹ *Ibidem*, p. 94–95.

Partidului Liberal, afirma că libera navigație pe Dunăre reprezenta „o excepție esențială” față de ceea ce fusese prevăzut în vechile înțelegeri¹².

Pe 8 februarie 1839, în ședința Camerei Lorzilor, George Hamilton-Gordon, conte Aberdeen, îl interpela pe premier în legătură cu textul tratatului cu Austria, dorind explicații în privința unui articol pe care „nu prea îl înțelegea”: vasele britanice erau puse pe picior de egalitate cu cele austriece în porturi care nu aparțineau monarhiei habsburgice, cele două puteri înțelegându-se asupra accesului în teritorii unde nu aveau vreun fel de jurisdicție, ele aparținând unei puteri, Imperiul otoman, care nu era parte a tratatului. Realitatea geografică era simplă: nu exista vreun port austriac la Dunăre accesibil navigației maritime, astfel că Aberdeen dorea să știe „ce siguranță exista că vasele britanice puteau fi admise în același fel ca vasele austriece în porturile turcești”¹³. Răspunsul lui Melbourne, că acest avantaj trebuia asigurat printr-un alt tratat, a fost considerat mulțumitor de interpelatorul conservator, care a insistat apoi asupra importanței liberei navigații a Dunării în contextul deschiderii traficului vaselor cu aburi pe fluviu¹⁴.

Aparent clarificată, chestiunea a fost redeschisă în ședința Camerei Comunelor din 11 februarie, când ministrul de externe, viconte Palmerston, a oferit detalii suplimentare despre elementele de noutate ale tratatului în raport cu cel din 1829: extinderea unor beneficii pentru comerțul Austriei, vasele austriece putând transporta în porturile britanice produsele regiunii mediteraneene, după ce acestea ajunseseră inițial într-un port austriac; al doilea avantaj ținea de faptul că „beneficiile tratatului erau, prin acord reciproc, aplicate vaselor ambelor părți contractante, care nu veneau direct din porturile celui alt stat, ci din orice alt port situat în amonte de Galați – adică din porturile turcești de la Dunăre”. Palmerston considera că prevederile reprezentau o modificare majoră în sistemul comercial al Austriei, până atunci unul eminamente prohibitiv, pe care guvernul de la Viena era dispus să-l modifice cu unul mai liberal. În aceeași direcție, tratatul cu Austria și tratatul comercial otomano-britanic de la Balta Liman (16 august 1838) deschideau largi perspective pentru comerțul britanic în Orient, dar erau extrem de avantajoase și pentru statele partenere¹⁵. În intervenția sa, Peel era interesat să afle dacă, pentru a profita la maximum de avantajele tratatului cu Austria, guvernul britanic nu avea în vedere încheierea unui acord suplimentar cu Imperiul otoman¹⁶.

Răspunsul lui Palmerston a fost cu adevărat interesant, secretarul de stat considerând că nu era nevoie de vreo înțelegere adițională, obiectul tratatului fiind să acorde aceleași privilegii vaselor din statele semnatare, aflate în relații comerciale directe, adică vasele austriece plecate din porturi austriece trebuiau să fie primite în porturile britanice asemenea vaselor britanice, iar vasele britanice

¹² *Ibidem*, House of Lords Debates, 5 februarie 1839, p. 19, p. 28.

¹³ *Ibidem*, House of Lords Debates, 8 februarie 1839, p. 190–191.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*, House of Commons Debates, 11 februarie 1839, p. 248–249.

¹⁶ *Ibidem*, p. 249–250.

venite din porturi britanice să fie primite în porturile austriece asemenea vaselor austriece. Însă tratatul cuprindea „o restricție”, în sensul că vasele austriece sau britanice venind din porturile otomane de la Dunăre trebuiau să fie primite în porturile ambelor state semnatare „ca și când ar veni din propriile lor țări”. Astfel, concluziona Palmerston, nu era necesar vreun acord suplimentar între Austria și Marea Britanie în legătură cu situația navelor care veneau din porturile dunărene. Întrebarea suplimentară a lui Peel, dacă Imperiul otoman nu putea, nefiind parte a acestei înțelegeri, să impună restricții asupra navigației pe Dunăre și să obstrucționeze aplicarea tratatului, a primit răspunsul extrem de sec al șefului diplomației britanice: „Consider că nu”¹⁷. În aceeași ședință, deputatul John Charles Herries a ridicat și problema, extrem de importantă, a respectării Actelor de navigație, iar Charles Poulet Thomson, șeful *Board of Trade*, s-a referit la avantajele care, pe bază de reciprocitate, erau oferite vaselor austriece ce aduceau în Anglia produsele regiunii mediteraneene¹⁸.

A treia repriză a acestor dispute a avut loc pe 12 februarie 1839, când, în Camera Lorzilor, Aberdeen a subliniat diferența de opinie dintre cele exprimate de primul-ministru și de ministrul de externe. Liderul conservator repeta întrebarea adresată anterior, privind garantarea faptului că vasele britanice aveau să fie acceptate, pe picior de egalitate cu cele austriece, în porturile otomane. Din punctul lui de vedere, era clar că asemenea avantaje nu se puteau obține fără acordul Porții, comparația fiind că nu poți intra sau ieși în/din casa unui om fără permisiunea acestuia. Omul politic considera că Poarta trebuia să devină parte semnatară a tratatului, căci să se stipuleze „că vasele britanice trebuie primite în condiții favorabile în porturile turcești printr-un tratat cu Austria” era un mod de negociere extrem de ciudat¹⁹. În replica sa, prim-ministrul a subliniat că, deși conștienți de asemenea obiecții, diplomații englezi acceptaseră forma articolului la insistențele plenipotențiarului austriac. Dincolo de aceste precizări, Melbourne nu a oferit un răspuns clar, Aberdeen considerând tratatul drept inoperant în privința articolului al patrulea. Totodată, fruntașul conservator considera că era o modalitate neobișnuită, fără precedent și lipsită de respect față de un stat independent, ca două țări să se înțeleagă „asupra modului în care vasele lor erau primite în porturile unui stat terț”²⁰.

Cât de operant era tratatul s-a dovedit extrem de repede, când, pe 2 septembrie 1839, un anume John Routh aducea în atenția *Lords of the Treasury* (Lorzii Trezoreriei – comisie din care făceau parte prim-ministrul și *Chancellor of the Exchequer*, ministrul de finanțe) un caz ce rezulta din aplicarea tratatului din 1838, articolul patru fiind „universal înțeles ca permițând vaselor austriece să încarce la gurile Dunării pentru Marea Britanie”. Pe baza acestor prevederi, casa

¹⁷ *Ibidem*, p. 250.

¹⁸ *Ibidem*, p. 250–251.

¹⁹ *Ibidem*, House of Lords Debates, 12 februarie 1839, p. 252–254.

²⁰ *Ibidem*, p. 254–256.

comercială R. Routh & Co din Trieste cumpărase din principate 1600 quarteri de cereale, transportați de la Brăila la Gloucester pe vasul austriac „Vallaco”, sub comanda căpitanului Bucassawich. Debarcarea produselor și taxarea lor în categoria „consum intern” nu a fost acceptată, autoritățile considerând că era un „transport ilegal”. Cum era vorba de produse perisabile, ce aveau de suferit în cazul unor întârzieri suplimentare, reclamantul solicita ca încărcătura de cereale să fie acceptată în Marea Britanie în conformitate cu litera tratatului. Solicitarea era transmisă către *Lords of the Committee of Privy Council for Trade* (Comitetul Consiliului de Coroană pentru Comerț), instituție care răspundea, pe 12 septembrie, că „asemenea încărcături trebuiau, pentru moment, să fie acceptate pentru consumul intern cu plata unei amenzi moderate, pe care ei consideră că trebuie s-o solicite pentru a evita presupunerea că importul este autorizat de legea actuală”²¹.

Chestiunea tratatului a fost redeschisă în ședința Camerei Lorzilor din 24 martie 1840, când Aberdeen menționa strania situație ca două puteri să se înțeleagă asupra felului în care propriile vase sunt tratate în porturile unui stat terț, „fără acordul sau măcar cunoștința acelei puteri”. Totodată, era clar că avantajele articolului nu puteau fi garantate fără o relaxare a Actelor de navigație, omul politic aducând în discuție cazul vasului „Vallaco” și soluția de compromis la care ajunseseră autoritățile. În cazul în care mai multe vase austriece încărcate cu cereale dunărene se găseau în aceeași situație, „neștiind cum vor fi tratate sau la ce pedepse se expun”, Aberdeen îl interpela pe prim-ministru în privința veridicității acestor informații și a măsurilor prin care guvernul britanic intenționa să-și respecte angajamentele internaționale. Viconte Melbourn a reiterat interesul austrieșilor de a introduce această prevedere în textul tratatului și a informat Camera că intenționa să negocieze cu Poarta pentru a obține garanții suplimentare pentru vasele britanice. Cât despre articolul al patrulea, era „cu certitudine în contradicție cu prevederile Actelor de navigație ca vasele austriece care nu transportau produse austriece să vină din porturile turcești și să fie permise în porturile englezești asemenea celorlalte vase austriece. Pentru a ne păstra buna credință față de Austria, o amendă nominală fusese impusă vasului la care făcuse referire nobilul conte [Aberdeen]; însă el [Melbourn] spera că nu va mai fi nevoie să se recurgă la un asemenea expedient, căci se intenționa să se propună Parlamentului o măsură care să *legalizeze* (s.n.) tratatul”²²!

Mult mai încinse au fost dezbaterile în Camera Comunelor, pe 6 iulie 1840. Deputatul conservator J. C. Herries a revenit asupra articolului al patrulea și a

²¹ Documentele din „cazul vasului austriac” publicate în *Accounts and Papers: twenty-one volumes*, (16), *Trade; Navigation & Session: 16 January–11 August 1840*, vol. XLIV, Londra, 1840, p. 9–10 și *British and Foreign State Papers, 1839–1840*, vol. XXVIII, Harisson and Sons, Londra, 1857, p. 219–220. Amendă a fost de 10 lire – William Cargill, *The Austrian Treaty Analyzed; and Its Baneful Tendency Exposed*, Londra, John Reid and Co., 1841, p. 13.

²² *Hansard's Parliamentary Debates*, vol. LIII (Londra, 1840), House of Lords Debates, 24 martie 1840, p. 1–5.

atitudinii ambigue și ezitante a reprezentanților puterii. Alte intervenții au mai avut Henry Labouchere și Colquhoun, ultimul insistând asupra faptului că guvernul încălcase prin tratat Actele de navigație, fără a lua apoi măsurile convenite pentru a obține acordul Parlamentului. Astfel, caracterul imperfect al tratatului împiedica dezvoltarea comerțului britanic în sud-estul Europei, la fel cum, prin neinclusiunea Imperiului otoman în aranjament, „comerțul nostru este lăsat la mila oricărei puteri străine care ar putea unelti cu succes la curtea turcească pentru închiderea porturilor Dunării” (Rusia, desigur). La rândul său, deputatul Benjamin Hawes considera că intenția celor care încheiaseră acordul era să cointereseze Marea Britanie în menținerea liberei navigații în regiunea gurilor Dunării și în Marea Neagră. Se făcea referire și la faptul că, după semnarea tratatului, schimburile comerciale dintre Marea Britanie și Austria sporiseră, ceea ce demonstra utilitatea încheierii unor acorduri similare și a relaxării Actelor de navigație. Și Palmerston a intervenit, afirmând că, prin tratat, Austria nu putea obține în porturile otomane avantaje mai mari decât cele pe care le aveau englezii. Totodată, în virtutea tratatelor în vigoare, „vasele engleze aveau dreptul de a face comerț în orice port turcesc, prin urmare în toate părțile Dunării aflate în teritoriile turcești, în vreme ce libertatea restului [Dunării] era garantată de tratatul cu Austria”. Palmerston reafirma și necesitatea dezvoltării energiilor comerciale ale Imperiului otoman și ale Austriei, „iar deschiderea navigației pe Dunăre, asigurând o legătură fluvială cu acele mari țări producătoare, nu poate decât să ofere facilități foarte mari pentru relațiile comerciale cu Marea Britanie, ceea ce era, din toate punctele de vedere, atât de oportun”²³.

4. ECOUL PUBLIC

În mod firesc, tratatul a suscitat un mare interes în rândul publicului britanic, mai ales între reprezentanții claselor comerciale interesate să profite de oportunitățile piețelor sud-est europene. La fel de curioși au fost adversarii politici ai liberalilor, erorile din tratat fiind o veritabilă mană cerească pentru criticii politicii guvernamentale. Aceștia vedeau în problemele de fond sau de formă ale tratatului lucruri mult mai subtile, terenul fiind extrem de prielnic pentru cei care se hrăneau cu teoriile conspirației, atât de bine alimentate de presa insulară. În corul celor care i-au criticat pe artizanii tratatului din 1838 două nume trebuie menționate, două personalități vocale în publicistica britanică a celui de-al doilea pătrar al secolului al XIX-lea: William Cargill și David Urquhart.

În mai multe articole publicate în presa insulară, reunite în broșura intitulată *The Austrian Treaty Analyzed; and Its Baneful Tendency Exposed (Tratatul austriac analizat și intenția sa primejdioasă expusă)*, Cargill ataca în termeni duri

²³ *Ibidem*, vol. LV, House of Commons Debates, 6 iulie 1840, p. 469–487.

documentul, ale cărui erori îl făceau inutil din punct de vedere comercial și dezastruos din punct de vedere politic. Articolul al patrulea, din care „derivau toate avantajele și meritele tratatului”, era și cel care făcea întreg tratatul „illegal, inoperant și, prin urmare, inutil și vătămător”. Astfel, „tratatul comercial austriac a fost literă moartă de la bun început sau, mai degrabă, ca tratat, el n-a existat niciodată”²⁴.

După ce făcea o prezentare a dezbaterilor din legislativ, autorul aducea o critică dură întregii clase politice britanice, în frunte cu membrii guvernului, toți incapabili să înțeleagă faptul că aplicarea principalului articol al documentului transforma întreaga negociere într-o „nulitate”. Insistând asupra modului triumfalist în care autoritățile prezentaseră tratatul, unul dintre marile succese ale cabinetului liberal în domeniul politicii economice, Cargill considera că avea suficiente argumente pentru a sublinia punctele pe care miniștrii britanici nu reușeau să le garanteze cercurilor de afaceri. În realitate, teritoriile austriece nu erau complet deschise pentru mărfurile britanice, prin neadmiterea vaselor engleze în porturile Dunării inferioare, coridor de tranzit spre monarhia habsburgică, în vreme ce achiziția mărfurilor austriece era boicotată de prevederile Actelor de navigație, care împiedicau accesul vaselor austriece sosite din porturile dunărene. Prin urmare, întreg tratatul era invalidat de fundația de două ori șubredă pe care era clădit: refuzul Angliei de a acorda Austriei privilegiile stipulate de document și acordarea unui privilegiu ce depindea de un stat terț, care nu era parte la negociere, privilegiu pe care Austria nu-l putea garanta²⁵.

Toate aceste hibe de construcție și aplicare a tratatului nu erau inocente, ele având și un beneficiar evident: Rusia. În viziunea rusofobă ce domina *media* britanică, guvernării continuau să acționeze, sub comanda „stăpânilor” de la Sankt Petersburg, într-o superb orchestrată conspirație menită să distrugă orice încercare de a încheia un acord favorabil cu Austria și Imperiul otoman, „un mijloc de a păstra comerțul și poziția Marii Britanii – o garanție a libertăților Europei”²⁶. Urmărind să deturneze marile rute comerciale ale epocii, controlate de flota britanică, Rusia dorea să mute centrul de greutate al comerțului mondial spre regiunea Dunării și Mării Negre²⁷, fapt ce o obliga să controleze gurile Dunării. Astfel, Rusiei i se permisesse, prin încălcarea Tratatului de la Viena (1815) și a dreptului public european, să violeze libertatea navigației pe Dunăre, să construiască fortificații care controlau gurile Dunării, să împiedice vase britanice și străine în navigația spre porturile Dunării maritime, să permită formarea de bancuri de nisip la gurile fluviului și să pericliteze navigația bastimentelor comerciale cu un pescaj mai mare; apoi, prin Tratatul de la Adrianopol, Rusia putea să se amestece în afacerile interne ale principatelor, să înlocuiască „convulsiile cu anarhia”, să

²⁴ William Cargill, *op. cit.*, p. 8–9.

²⁵ *Ibidem*, p. 11–12.

²⁶ *Ibidem*, p. 15.

²⁷ *Ibidem*, p. 17–18.

impună „demoralizarea și corupția în cele mai urâte forme”, să împartă provinciile în facțiuni, să facă imposibil mersul obișnuit al comerțului, să pregătească spiritele pentru anexarea acestor teritorii²⁸.

La fel de importante erau considerațiile politice: cimentarea unei alianțe compacte, bazate pe relații și drepturi comerciale reciproce, consolida forța celor trei state, Marea Britanie, Austria și Imperiul otoman, și le făcea invulnerabile în fața atacurilor rusești, fie acestea comerciale sau politice. În schimbul acestui mare avantaj, rigidul Metternich era de acord să modifice tariful restrictiv al Austriei, admitând în monarhie, pe calea Dunării, produsele manufacturate engleze. Revenind la aspectele comerciale, negustorii insulari obțineau nu numai deschiderea unuia dintre cele mai mari imperii ale lumii, ci și posibilitatea de a achiziționa materii prime dintr-o regiune puțin explorată și exploatată comercial, Dunărea trebuind să devină principala scenă a comerțului britanic în Europa²⁹. Poate tocmai din acest motiv, interesanta broșură a lui Cargill se încheia cu o scurtă prezentare a „posibilităților comerciale ale Țării Românești și Moldovei”, teritorii abundente în materii prime, dar boicotate de autoritățile rusești ce se temeau de periclitarea prosperității Odesei; totul reprezenta un exemplu al modului cum Rusia se străduia să-și folosească influența politică pentru a obține avantaje economice și pentru „a anihila comerțul vecinilor săi”³⁰.

Al doilea autor amintit, David Urquhart, a avut legături mult mai strânse cu spațiul românesc. „Cavaler al justiției și libertății” pentru amici, publicist fanatic, extravagant și megaloman pentru adversari, Urquhart s-a bucurat de un interes deosebit din partea istoricilor anglo-saxoni, care încă îi analizează contribuția majoră în geneza și dezvoltarea atitudinii rusofobe ce a predominat în opinia publică britanică în anii premergători războiului Crimeii³¹. Cum scria J. H. Gleason, „sentimentul antirus din acea perioadă a purtat amprenta lui Urquhart. Mai mult decât oricine altul, el a fost responsabil nu pentru caracterul politicii britanice, ci pentru opinia publică britanică față de Rusia în timpul dezvoltării rusofobiei”³². La rândul lor, istoricii români au insistat asupra relațiilor dintre Urquhart și liderii partidei naționale din principate³³, însă ideile sale economice nu au beneficiat de o analiză specială.

²⁸ *Ibidem*, p. 24–25.

²⁹ *Ibidem*, p. 30–31.

³⁰ *Ibidem*, p. 48.

³¹ Vezi G. H. Bolsover, *David Urquhart and the Eastern Question, 1833-1837. A Study in Publicity and Diplomacy*, în „Journal of Modern History”, t. VIII, 1936, p. 444–467; Charles K. Webster, *Urquhart, Ponsonby and Palmerston*, în „English Historical Review”, t. LXII, 1947, p. 327–351; Margaret Lamb, *The Making of a Russophobe: David Urquhart: The Formative Years, 1825–1835*, în „The International History Review”, t. III, iulie 1981, p. 330–357.

³² John Howse Gleason, *The Genesis of Russophobia in Great Britain: A Study of the Interaction of Policy and Opinion*, Cambridge, Harvard University Press, 1950, p. 286.

³³ A se vedea în primul rând Cornelia Bodea, *David Urquhart, Principatele și mișcarea națională română*, în *Unirea Principatelor și puterile europene*, București, Editura Academiei, 1984, p. 30–55.

Fără a insista asupra unor aspecte pe care le-am detaliat într-o altă lucrare³⁴, menționăm că, în timpul șederii sale în capitala otomană, Urquhart a dezvoltat puternice sentimente filootomane și, desigur, rusofobe. Remarcându-se printr-o bună cunoaștere a realităților politice și economice din Orientul apropiat, scoțianul a publicat o primă lucrare, *Turkey and Its Resources*, în 1833, volum care l-a transformat, în contextul interesului enorm pentru această regiune, după încheierea Tratatului ruso-turc de la Unkiar Iskelessi, într-un reputat specialist în chestiunea orientală. Beneficiind de protecția regelui William al IV-lea și de aprecierea lui Palmerston, Urquhart a primit mai multe misiuni speciale de încurajare a consumului manufacturilor britanice în Europa și Orientul apropiat, ajungând, în ianuarie 1835, în principate³⁵. În septembrie același an, a fost numit secretar al ambasadei britanice la Constantinopol, însă, cu o rusofobie ajunsă la maturitate, Urquhart a început să publice, din noiembrie 1835, în engleză și franceză, revista „The Portfolio or a Collection of State Papers”. Veritabil Wikileaks al secolului al XIX-lea, dezvăluind documente diplomatice secrete ce denunțau expansionismul politicii țariste, „Portfolio” l-a transformat pe Urquhart într-un corifeu al cauzei naționale britanice, scoțianul contribuind decisiv la geneza opiniei publice ostile țarului și favorabile menținerii integrității Imperiului otoman. În criticile sale antirusești, publicistul a făcut referiri ample la spațiul românesc, ale cărui perspective economice erau obstrucționate de controlul rus la gurile Dunării, poarta de acces pentru marea arteră a transportului european.

În 1836, când Rusia a impus la Dunăre un sever regim de carantină, publicistul nu numai că a criticat cu duritate măsura și a solicitat interpelarea lui Palmerston în Parlamentul britanic, ci a decis să acționeze pentru generarea unei crize diplomatice în relațiile anglo-ruse. În iulie 1836 a vizitat din nou principatele și a stabilit detaliile unei acțiuni menite să provoace Rusia, totul culminând cu arestarea de către autoritățile țariste a vasului „Vixen”, care încerca să transporte sare din Țara Românească spre regiunea Caucazului, zonă controlată de Rusia³⁶. Abordând incidentul cu tact diplomatic, Palmerston a găsit soluția de compromis, dar a înțeles că trebuia să-l îndepărteze pe Urquhart din importantul post diplomatic

³⁴ Vezi Constantin Ardeleanu, *The Danube Navigation in the Making of David Urquhart's Russophobia (1833-1837)*, în „Transylvanian Review”, 2011 (sub tipar).

³⁵ Vezi Cornelia Bodea, *op. cit.*, p. 36–38; Paul Cernovodeanu, *Implicațiile de ordin politic ale activității și falimentului casei de comerț „Bell & Anderson” din București*, în „Studii și materiale de istorie modernă”, t. XII, 1998, p. 8.

³⁶ Vezi David Urquhart, *The Mystery of the Danube. Showing how through Secret Diplomacy that River has been closed, Exportation from Turkey arrested, and the Re-opening of the Isthmus of Suez prevented*, Londra, Brandbury & Evans, 1851, p. 65. Cornelia Bodea, *op. cit.*, p. 39; Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, și urm., p. 72.

deținut la Constantinopol. Revenit la Londra în iulie 1837, Urquhart a avut două întrevederi furtunoase cu șeful *Foreign Office*-ului, la capătul cărora s-a convins că ministrul era un trădător, probabil stipendiat de guvernul țarist³⁷. Astfel că, în următoarele scrieri, furia lui Urquhart a fost împărțită în mod echitabil între denunțarea intențiilor malefice ale Rusiei și expunerea politicii lașe și duplicitate a lui Palmerston.

Împărțind asemenea concepții, Urquhart era convins, inclusiv în cazul scandalului provocat de semnarea tratatului comercial și de navigație austro-britanic, că totul făcea parte dintr-o conspirație mult mai elaborată, astfel că erorile de fond și de formă ale documentului au reprezentat o nouă oportunitate de a-și pune în valoare pana ascuțită. În afara mai multor articole publicate de presa antiguvernamentală, Urquhart și-a dezvoltat opiniile referitoare la tratatul austro-britanic în sinteza dedicată chestiunii Dunării, *The Mystery of the Danube. Showing how through Secret Diplomacy that River has been closed, Exportation from Turkey arrested, and the Re-opening of the Isthmus of Suez prevented (Misterul Dunării. Arătând cum prin diplomație secretă acel fluviu a fost închis, exportul din Turcia oprit și redeschiderea istmului Suez împiedicată)*. Partea a patra, „Austrian Treaty – Frustrated”, prezintă, cu talent gazetăresc și ironie nedisimulată, gafele artizanilor tratatului, de la care aștepta mai mult, dacă nu din punct de vedere diplomatic, atunci măcar geografic. Expunând principalele luări de poziție din camerele Parlamentului britanic, gazetarul acuza ambele părți, puterea și opoziția, în termeni plini de sarcasm: „Răspunsul lordul Melbourne este un lucru unic și demn de un loc într-un muzeu. Pentru mintea lui de atunci, tratatul era un tratat rău, prevederea una lipsită de valoare și considera că nu se spusese nimic contrar acestui punct de vedere în cealaltă Cameră; era, de fapt, un capriciu al Austriei, care dorea să facă ceva ce nu putea face și ceva ce guvernul englez, pentru pace și liniște, a acceptat s-o lase să facă. Astfel că, după zbenguiala școlărească cu plenipotențiarilor austrieci, regina, opoziția și negustorii de la Dunăre fuseseră practic păcăliți; prima proclamându-l [tratatul] de pe tron, a doua aplaudându-l ca pe o măsură politică bună, cei din urmă procedând în conformitate cu el, considerându-l un acord internațional”³⁸. Continuându-și diatriba împotriva țarului, Urquhart nota că Rusia „a dejucat toate încercările Camerei Comunelor, ale suveranului Angliei, ale guvernului Austriei de a deschide fluviul pe care îl închisese. A făcut asta fără a folosi forța sau fără a profera amenințări. Preponderența și cuceririle sunt asigurate, nu prin propria-i forță, ci prin lipsa de caracter și de onoare din Parlamentul Angliei, și prin urmare din cadrul națiunii pe care acesta o reprezintă”³⁹.

³⁷ Vezi J. H. Gleason, *op. cit.*, p. 197.

³⁸ David Urquhart, *op. cit.*, p. 97.

³⁹ *Ibidem*, p. 104.

5. SEMNIFICAȚIA TRATATULUI

Tratatul din 3 iulie 1838 trebuie plasat în contextul sporirii considerabile a interesului politic și economic al puterilor europene pentru regiunea gurilor Dunării, după încheierea păcii de la Adrianopol (2/14 septembrie 1829)⁴⁰. Acordul prevedea abolirea oricăror constrângeri în comerțul exterior al principatelor, dar și anexarea de către Rusia a întregii Delte a Dunării. Astfel, consecințele benefice ale tratatului, asigurând accesul cercurilor economice occidentale la piețe mai puțin exploatate comercial, erau umbrite de trecerea sub stăpânirea Rusiei a singurului braț navigabil al Dunării, Sulina, fapt ce oferea cabinetului de la Sankt Petersburg posibilitatea obstrucționării liberei navigații pe sectorul maritim al fluviului european. După marele succes diplomatic obținut de Rusia prin încheierea tratatului cu Poarta, semnat la Unkiar Iskelessi (iulie 1833), principatele române și gurile Dunării au căpătat o relevanță sporită în planurile autorităților britanice, pe fondul unei îngrijorări tot mai vizibile pentru evoluția situației din sud-estul Europei⁴¹.

Imixtiunile directe și piedicile impuse liberului schimb și navigației pe sectorul maritim al Dunării de către Rusia au permis diplomaților *Foreign Office*-ului să protesteze împotriva gravelor încălcări ale tratatelor internaționale. Nemulțumirile britanice s-au accentuat pe măsură ce, după încetarea ocupației rusești și instalarea domnitorilor regulamentari, dezvoltarea spectaculoasă a orașelor Brăila și Galați – ambele beneficiind din anii 1836-1837 de privilegiile oferite de statutul de *porto franco* și de avantajele unor amenajări portuare moderne – a sporit și mai mult interesul cercurilor de afaceri din Marea Britanie pentru principatele danubiene. Înființarea viceconsulatelor britanice de la Galați și Brăila, în 1835, se realiza și în contextul primelor încercări coerente de a se pune bazele unei case de comerț englezești în principate, dar și pe fondul unei tot mai vizibile ofensive austriece de „acaparare economică” a ținuturilor de pe linia Dunării, prin intermediul primei companii de navigație cu piroscafe pe Dunăre (D.D.S.G.).

Una dintre primele implicări britanice directe în schimburile de mărfuri de la Dunărea de Jos a fost încercarea scoțienilor George Bell și Andrew Lockhart Anderson de a deschide un stabiliment economic la Galați, pentru achiziționarea produselor locale și desfacerea mărfurilor importate din Marea Britanie. Inițiativa venea într-un context puțin favorabil, autoritățile rusești înăsprind măsurile de control al navigației pe fluviu. Instituirea regimului de carantină la gura Sulina și de-a lungul brațului central al Deltei Dunării era, fără îndoială, deosebit de benefică

⁴⁰ A se vedea, pe larg, lucrările noastre: Constantin Ardeleanu, *Geneza contradicțiilor anglo-ruse în privința navigației prin gurile Dunării (prima jumătate a secolului al XIX-lea)*, în „Studii și materiale de istorie modernă”, t. XX, 2007, p. 87–116; *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914)*, Brăila, Editura Istros, 2008, p. 38–64.

⁴¹ Vezi Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, și urm., p. 49–50.

pentru îmbunătățirea condițiilor de sănătate publică, dar abuzurile și arbitrarul oficialilor ruși aveau o semnificativă componentă de ordin politic și economic, pe care reprezentanții cercurilor de interese din *City* nu s-au sfiit să o critice⁴².

Măsurile rigide adoptate de autoritățile țariste au stârnit profunda nemulțumire a cercurilor de afaceri engleze, în special a casei Bell & Anderson, asociații protestând imediat împotriva „agresiunii rusești asupra comerțului britanic”. Scandalul creat în Marea Britanie, alimentat de neliniștile negustorilor din Londra și Glasgow și de interpelările din Parlament ale rusofobilor Patrick Stewart și Dudley Stuart, în primăvara anului 1836, l-au determinat pe lordul Palmerston să analizeze problema cu mare atenție și să supună legalitatea măsurilor adoptate de Rusia analizei juriștilor Coroanei. La 30 mai 1836, ministrul îi scria lui Colquhoun că „opinia guvernului Majestății Sale [este] precum că autoritățile ruse n-au dreptul să perceapă în mod legal nici o taxă la gurile Dunării și că ați procedat corect instruind agenții d-voastră de a refuza această plată”. La 31 iulie 1836, conducătorul diplomației britanice trimitea și lordului Durham, ambasadorul britanic la Sankt Petersburg, un protest adresat guvernului rus, în care considera instalarea carantinei de la Sulina drept „primul pas al unui plan pentru stânjenirea masivă, dacă nu împiedicarea cu totul a schimburilor comerciale”. În același timp, erau criticate „restricțiile nenecesare impuse libertății comerțului” prin gurile Dunării⁴³. Când, la sfârșitul lui noiembrie 1836, din cauza unor complicate speculații financiare⁴⁴, firma partenerilor Bell & Anderson a intrat în insolvabilitate, autoritățile britanice au văzut în falimentul casei supușilor lor tot o consecință a politicii de continuare ingerințe rusești în calea liberei navigații și a comerțului pe sectorul Dunării maritime⁴⁵.

La fel de nemulțumite de politica rusească erau autoritățile de la Viena. După încheierea unui tratat de navigație cu Grecia, în 1835, prin care „drepturile Austriei de navigație pe Dunăre au fost aduse în sfera stipulațiilor internaționale”⁴⁶, oficialii austrieci erau foarte dornici să încheie un acord avantajos și cu Marea Britanie, care să sublinieze din nou angajamentul părților de a respecta principiile actului din 1815 referitor la libera navigație pe fluviile internaționale. Astfel gândit, tratatul încheiat pe 3 iulie 1838 reprezenta, cum nota Spiridon G. Focas, un simbol al

⁴² Vezi Spiridon G. Focas, *The Lower Danube River. In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948*, New York, Boulder, East European Monographs, distributed by Columbia University Press, 1987, p. 131–132.

⁴³ Vezi Radu R. Florescu, *The Struggle against Russia in the Romanian Principalities: A Problem in Anglo-Turkish Diplomacy 1821-1854*, Iași, Center for Romanian Studies, 1997, p. 292.

⁴⁴ Vezi Paul Cernovodeanu, *Implicațiile de ordin politic ale activității și falimentului casei de comerț „Bell & Anderson” din București*, și urm., p. 14.

⁴⁵ Vezi idem, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, și urm., p. 73 sqq.

⁴⁶ Remarcă inclusă în gazeta britanică „The Globe” din 21 octombrie 1835 – apud Henry Hajnal, *The Danube. Its Historical, Political and Economic Importance*, Haga, M. Nijhoff, 1920, p. 56.

opoziției față de administrarea arbitrară de către Rusia a naviğației prin gura Sulina⁴⁷.

6. CONCLUZII

Încheierea Tratatului de comerț și naviğație austro-britanic și discuțiile care i-au urmat demonstrează în mod clar interesul cercurilor politice și economice britanice pentru regiunea gurilor Dunării. Din punct de vedere politic, Dunărea inferioară era zona de maximă manifestare a presiunii țariste în Europa, politica Rusiei în principate, după pacea de la Adrianopol și tratatul de la Unkiar Iskelessi, și abuzurile consulilor ruși într-un teritoriu ce aparținea de drept Porții, oferind diplomaților britanici suficiente motive pentru a protesta împotriva unei atitudini pe care o considerau ilegală și discreționară. Din punct de vedere economic, abolirea restricțiilor în comerțul exterior al principatelor și introducerea naviğației cu aburi pe Dunăre transformaseră porturile Brăila și Galați în centrele unor schimburi profitabile, unde negustorii insulari puteau achiziționa cereale și materii prime avantajoase sub raportul calitate-preț, dar și să desfacă produsele manufacturate occidentale. În aceste condiții, controlul exercitat de Rusia la gura Sulina și obstacolele artificiale (carantină, abuzuri ale canonierelor rusești, serviciul piloților) și naturale (bancuri de nisip) pe care administrația rusă le tolera în acel punct cheie erau factori ce afectau în mod direct interesele economice britanice în principate. Recursul la principiile dreptului fluvial internațional, incluse în textul tratatului de la Viena din anul 1815, era menit să rezolve ambele probleme, astfel că a devenit o prioritate a mandatului lui Palmerston. Când s-a pus problema prelungirii vechiului tratat comercial din 1829, negociatorii britanici și austrieci au considerat oportun să facă referire și la naviğația pe Dunăre, chiar dacă acest fapt presupunea prevederi inaplicabile sau inoperabile. Dincolo de aceste neajunsuri, importanța economică și politică a tratatului a fost foarte mare, dezvoltarea comerțului și naviğației străine în porturile principatelor sporind continuu, pe măsura așteptărilor cabinetelor occidentale. Astfel, regiunea a rămas în atenția cabinetelor occidentale, până când războiul Crimeii a permis instaurarea deplinei libertăți de naviğație pe fluviu.

⁴⁷ Vezi Spiridon G. Focas, *op. cit.*, p. 201. Vernon John Puryear opina la rândul său că, deși „motivele pentru încheierea noului tratat comercial cu Austria erau numeroase, principalele noi prevederi aveau de a face cu comerțul cerealier al provinciilor danubiene”. Vernon John Puryear, *International Economics and Diplomacy in the Near East. A Study of British Commercial Policy in the Levant 1834–1853*, Stanford, Stanford University Press, 1935, p. 141; o prezentare exhaustivă a politicii austriece față de gurile Dunării în această perioadă, la Manfred Sauer, *Österreich und die Sulina Frage*, (I), în „Mitteilungen des Österreichischen Staatarchivs”, XL, 1987, p. 185–236, (II), XLI, 1990, p. 72–137.

THE DANUBE NAVIGATION
AND THE AUSTRIAN-BRITISH TREATY OF JULY 1838

Abstract

The paper analyses the context in which the British and Austrian governments signed at Vienna, on July 3, 1838, a new treaty of commerce and navigation, which stipulated, in its fourth article, that “all Austrian vessels arriving from the ports of the Danube, as far as Galacz inclusively, shall, together with their cargoes, be admitted into the ports of the United Kingdom and Ireland, and of all the Possessions of Her Britannic Majesty, exactly in the same manner as if such vessels came direct from Austrian ports, with all the privileges and immunities stipulated by the present Treaty of Navigation and Commerce. In like manner, all British vessels, with their cargoes, shall continue to be placed upon the same footing as Austrian vessels, whenever such British vessels shall enter into or depart from the same Ports”. Though initially considering it as advantageous for British merchants and ship-owners, the conservative opposition strongly criticised the treaty, as it was based on a double fallacious foundation: firstly, there were no Austrian ports on the Danube where British sea-going vessels could call, and thus the two signatories agreed upon the terms of entering Turkish ports; secondly, it was contrary to navigation laws to allow Austrian ships loaded at the Danube to sail to British ports. Thus, in 1839, when an Austrian vessel, the “Vallaco”, attempted to enter the port of Gloucester, with a cargo of Danubian grain, it was seized on the ground of violating the navigation laws and then relieved, after the payment of a fine. Proving inoperative and illegal without further legislative measures, the treaty was criticised both by the conservative politicians and the anti-governmental publicists. The paper covers the parliamentary debates and the works of two vocal and influential publicists, William Cargill and David Urquhart, so as to give an idea of the public echo of these agitations, fully revealing the prospects which the British political and economic circles related to the development of the Danube navigation and the exploration of the Romanian Principalities’ resources. In the same time, the treaty is analysed in the context of the strained British-Russian relations in the Near East, after the conclusion of the treaties of Adrianople and Unkiar Skellesi, when the Russian impositions in the way of the Danube navigation became the object of Britain’s diplomatic representations.

Key words: Danube navigation, Romanian Principalities, British-Austrian commercial relations, British Parliament, Russophobia, Viscount Palmerston.