

exact prin *evoluția* problematicii respective, acestea reflectă într-adevăr procesul de „amorsare” a revoluției conform poate celor mai avizate surse ale timpului. Se consemnează astfel agravarea progresivă a lipsurilor materiale, creșterea nemulțumirii populației în toate mediile sociale, pentru a culmina cu manifestările cele mai clare ale degradării crizogene a regimului, anume autoînșelarea conformistă și abandonarea eticii „oficiale” chiar și de către funcționarii săi. Menționăm în această privință documentul 83 – din 28 octombrie 1988 –, despre declararea unor date false în legătură cu realizarea planului de export la întreprinderea Laminorul Brăila (p. 287–289), precum și documentul 87 – din 30 decembrie același an –, în care se avertiza împotriva „sustragerilor, dosirilor și vânzărilor preferențiale” de produse agroalimentare inclusiv în beneficiul cadrelor Ministerului de Interne (p. 294–295).

Culegerea servește, evident, în primul rând celor care se ocupă de regimul comunist, cu o atenție specială acordată mecanismelor de supraveghere și control. Este însă utilă tuturor celor care studiază sistemul instituțional și fenomenul revoluționar în secolele al XIX-lea și al XX-lea, întrucât se deschide către chestiuni mai cuprinzătoare precum degenerarea birocratică, asigurarea consensului social sau raportul dintre coordonatele materiale și cele culturale în schimbarea politică. Sunt aspecte care se degajă numai implicit din volumul de față, dar care îi confirmă o dată în plus utilitatea ca instrument de lucru.

Ca semnificație generală amintim, spre exemplu, preocuparea autorităților față de influența contraculturilor subversive hippy, rock și punk în rândul tinerilor (p. 94–96, 151–152), preocupare ce trimite la chestiunea reprezentărilor colective, sau altfel spus a hegemoniei culturale, în pregătirea mentală a revoluției. O situație analoagă s-a înregistrat *mutatis mutandis* în epoca pașoptistă, când valorile și atitudinile *bonjuriștilor* au generat finalmente proiectul României moderne.

FELICIA WALDMAN, ANCA CIUCIU, *Istории și imagini din Bucureștiul evreiesc*, București, Noi Media Print, 2011, 143 p.

Literatura dedicată Bucureștiului se îmbogățește constant cu lucrări de valori diferite, dedicate mai cu seamă marilor transformări din secolele al XIX-lea și al XX-lea. Cartea Feliciei Waldman și a Ancăi Ciuciu se deosebește prin restrângerea, fericită, la un subiect puțin cunoscut (p. 9): prezența, rolul și moștenirea evreiască a capitalei României. Lucrarea este structurată în patru capitole („Prezența evreiască în București. Repere istorice”, „Imaginea Bucureștiului evreiesc în literatură și presă”, „Istории din Bucureștiul evreiesc. Povești despre câteva personalități evreiești”, „Bucureștiul evreiesc ieri și astăzi”) și este completată de o bibliografie selectivă, precum și de numeroase ilustrații (fotografii de arhivă sau realizate în zilele noastre).

Istoria comunității evreiești din București a început în secolul al XVI-lea (p. 11). Accentul prezentării istorice cade pe secolul al XIX-lea, în care comunitatea evreiască se distinge prin dinamism și structuri sociale bine conturate. Remarcăm răspândirea comunității în oraș – evidentă prin numărul de case de rugăciune și sinagogi, iar după jumătatea secolului și prin numărul de școli. Viața economică și culturală (notăm primele spectacole de teatru din anul 1877, p. 30) se bucură de asemenea de atenția autoarelor. Se vorbește însă prea puțin despre secolul al XX-lea, marcat de contradicțiile perioadei interbelice, dar și de cele ale epocii comuniste.

Capitolul despre imaginea comunității bucureștene reunește trei fragmente literare (reportajul lui F. Brunea-Fox despre Purimul anului 1930), amintirile lui Isac Peltz despre geneza romanului *Calea Văcărești* (reluând un reportaj din 1974), precum și un articol din 1935 despre transformarea comerțului în zona străzii Lipscani după marea criză economică din 1929–1931.

În amplul capitol „Bucureștiul evreiesc de ieri și de azi”, Anca Ciuciu analizează apariția cartierelor evreiești ale orașului și demonstrează existența unui tip aparte de habitat urban, diferit de ghetou și ștetl (p. 88). Excelent ilustrată, bine documentată și edificatoare pentru cititor este partea dedicată „Contribuției evreiești la urbanizarea și modernizarea” Bucureștiului (p. 124–139).

Deosebit de interesante sunt paginile dedicate personalităților evreiești, în fapt scurte biografii ale lui Cilibi Moise, Maria Ventura, Iosif Berman, Clara Haskil, Marcel Iancu, Isac Peltz, N. Stroe (partenerul lui Vasilache), Oscar Lemnare, Jules Perahim și, evident, Mihail Sebastian. Cimitirele evreiești și Monumentul Holocaustului (ridicat recent într-o poziție mai degrabă ascunsă) sunt prezentate prin imagini ce vorbesc de la sine despre înflorirea, decăderea și renașterea comunității evreiești (p. 68–80). Un repertoriu de „firme și magazine evreiești” și o listă de străzi ce poartă nume ale unor membri marcanți ai comunității (începând cu Iuliu Barasch și terminând cu Liviu Librescu) completează fericit lucrarea.

Meritul incontestabil al lucrării semnate de Felicia Waldman și Anca Ciuciu este de a demonstra cât de puțin cunoscută este componenta evreiască a Bucureștiului.

Bogdan Popa

CONSTANTIN ARDELEANU, *Gurile Dunării – o problemă europeană. Comerț și navigație la Dunărea de Jos în surse contemporane (1829–1853)*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei, 2012, 226 p.

După semnarea tratatului de pace de la Adrianopol din 1829, regiunea Dunării de Jos a cunoscut un nou început. Libertatea comercială a țărilor române, revenirea portului Brăila la țară, precum și nivelarea cursului fluviului, în vederea realizării navigației, au făcut ca aceste teritorii să devină profitabile, lucru ce a atras rapid atenția occidentalilor. Chiar și sub protectorat rusesc, în scurtă vreme, grânele românești au fost recunoscute pe piețele internaționale, iar negustorii străini au început să caute porturile Dunării maritime pentru a face comerț.

Importanța acestei zone reiese nu numai din negoțul din ce în ce mai intens, practicat la gurile bătrânului fluviu. Marile puteri au început să acorde o atenție sporită acestei regiuni, iar problema Dunării, cu tot ceea ce însemna ea, a devenit către mijlocul secolului al XIX-lea una europeană.

Apărută în 2012, lucrarea de față este rezultatul colaborării cercetătorului Constantin Ardeleanu la volumele colecției de *Călători străini în țările române în secolul al XIX-lea*, precum și interesului manifestat de către acesta pentru istoria economică și rolul gurilor Dunării în context european.

Analiza este de o deosebită importanță deoarece oferă, așa cum însuși autorul afirmă în introducere (p. 8), o perspectivă contemporană asupra multor aspecte importante, și anume: libertatea navigației pe întregul fluviu, evoluția exportului românesc, cantitatea, valoarea și în special destinația lui, dezvoltarea celor două orașe-porturi de la Dunărea maritimă, Brăila și Galați, chestiunea Sulinei etc.

Lucrarea este foarte bine documentată. Sursele lucrării sunt de ordin narativ și provin din note și ghiduri de călătorie ale celor veniți pe teritoriile românești (călători, jurnaliști etc.), din ghiduri maritime și de navigație și nu în ultimul rând din articolele apărute în presa vremii din străinătate. Au fost lăsate la o parte, în mod voit, sursele arhivistice, istoriografice și cele diplomatice, tocmai pentru a surprinde cât mai bine percepția pe care occidentalii de atunci o aveau asupra Țărilor Române.

Cartea este structurată în cinci capitole, primul dintre ele fiind dedicat navigației pe Dunăre, la bordul vaselor cu aburi. Autorul și-a îndreptat atenția, în această primă parte a lucrării, asupra călătoriilor pe apă, pe distanța cuprinsă între Viena și Constantinopol, călătorii care, conform surselor citate, au devenit în scurt timp, preferate de către peregrini, în comparație cu cele de pe uscat.

Deși Dunărea ar fi trebuit să însemne o mare oportunitate economică și „să pună Europa Centrală în comerț cu Marea Neagră și cu Orientul”, după cum afirma A.L. Joanne (p. 14), până după primul sfert al secolului al XIX-lea relieful fluviului a reprezentat o piedică în realizarea navigației în sectorul Porților de Fier. Dar cum „un căpitan îndrăzneț... a făcut încercarea într-o zi și alții l-au urmat” (George William Frederik Howard, p. 24), precum și lucrările realizate au făcut ca Dunărea să devină, cel puțin periodic, navigabilă, iar comerțul la gurile fluviului să crească simțitor în numai câțiva ani.