

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.

În capitolul al doilea al lucrării este analizat comerțul exterior al Țărilor Române prin marile lor debușee, porturile Brăila și Galați. Sigur că și de această dată au fost lăsate deoparte seriile statistice și documentele diplomatice, atenția autorului fiind îndreptată asupra surselor narative, a mărturiilor peregrinilor ce au trecut prin aceste regiuni în perioada studiată, precum și asupra articolelor de presă.

Țările române aveau la 1829 o agricultură rudimentară, concentrată în principal pe cultivarea grânelor. Un deceniu mai târziu însă, cerealele Munteniei le egalau pe cele de la Odessa și erau preferate celor de la Taganrog, după cum scria diplomatul francez E. Thouvenel (p. 53). Îmbunătățirea calității acestor produse a reprezentat premisa comerțului exterior românesc în prima parte a secolului al XIX-lea, pentru ca mai târziu, negoțul cu cereale să devină tradiție pentru România.

Dacă urmărim destinația exportului, după tratatul de la Adrianopol, se observă o ușoară orientare a țărilor române către Occident, astfel încât, la 1850, 56,07% din grâul exportat prin portul Galați avea ca destinație porturile britanice (p. 57).

În ceea ce privește importul românesc, pe calea apei veneau tot felul de mărfuri industriale, de la țesături, până la mirodenii și obiecte de modă.

Problema carantinei dunărene, impuse de Rusia și legiferată prin Regulamentele Organice, este de asemenea analizată în finalul acestui capitol.

În partea a treia a lucrării, autorul și-a îndreptat atenția asupra evoluției urbanistice a așezărilor de la mal de Dunăre. Dezvoltarea comerțului, așa cum este lesne de înțeles, a atras după sine creșterea celor două orașe, atât din punct de vedere demografic, cât și edilitar. Mărturiile călătorilor străini ce au trecut prin zonă sunt contradictorii. Astfel, o parte dintre peregrini vorbesc despre frumusețea celor două orașe, o altă parte se rezumă numai la noroiul și mizeria de pe străzi. Un lucru este cert: la mijlocul veacului al XIX-lea, atât Brăila, cât și Galați, chiar dacă mai aveau mult până a ajunge să semene cu niște orașe europene, se aflau în plină epocă de modernizare și construcție.

Navigația la Dunărea de Jos, abordată de autor în capitolul cu numărul patru, se făcea foarte greu în perioada supusă cercetării. Și asta deoarece intenția Rusiei, prezentă la gurile fluviului, era de a boicota comerțul efectuat prin porturile românești, în favoarea creșterii ponderii porturilor rusești de la Marea Neagră, în special Odessa. Pentru obținerea acestui lucru, puterea de la Sankt Petersburg s-a folosit atât de cursul sinuos și aluviunile Dunării, depuse pe brațul Sulina, cât și de regimul strict de carantină impus în această regiune, pentru mărfurile ce veneau din imperiul otoman. Elocventă pentru acest lucru este opinia vicontelui Palmerston care afirma că „Rusia nu era îndreptățită să instituie vreun fel de carantină pe Dunăre, care, sub pretextul de a apăra sănătatea, urmărea de fapt și cu adevărat să stânjenească negoțul” (p. 137).

În ultima parte a lucrării, autorul se concentrează asupra problemei Sulinei, precum și a rezolvărilor, cel puțin ipotetice, ale acestei chestiuni. Astfel, în prima jumătate a secolului al XIX-lea se vorbește pentru prima dată în cercurile occidentale despre canalul Dunăre-Marea Neagră, ca soluție de evitare a amestecului Rusiei în privința liberei navigații. Dar până acolo, au început să fie încheiate tot felul de tratate, unele funcționabile, altele nu, tratate prin care se încurajau navigația și comerțul la Dunărea de Jos. Acordul austro-grec încheiat în 1835, cel austro-britanic din 1838 și cel ruso-austriac din 1840 sunt detaliate de către autor pe parcursul acestui capitol.

Lucrarea lui Constantin Ardeleanu mai conține o bibliografie atent elaborată, un rezumat în limba engleză și un indice. Constituie totodată dovada că ghidurile maritime și mărturiile călătorilor străini în Țările Române sunt deosebit de utile pentru clarificarea anumitor probleme și, în mod clar, pot fi folosite ca surse istorice.

Cercetarea se oprește la anul 1853, odată cu izbucnirea războiului Crimeei și debutul unei alte epoci pentru zona Dunării de Jos. Problema libertății fluviului devenise la jumătatea secolului al XIX-lea, una de o importanță majoră pentru puterile europene.

*Elena Loredana Mirea*