

Magda TULUȘ\*

**RECONFIGURAREA GEOPOLITICĂ A BAZINULUI PONTIC CA EFECT AL  
CRIZEI ORIENTALE (1798-1853)**

**Rezumat:** La sfârșitul secolului al XVIII-lea și în prima jumătate a secolului al XIX-lea, Chestiunea Orientală a fost o problemă de echilibru european, iar menținerea acestui echilibru avea să angajeze, cu precădere, marile puteri – Franța, Anglia, Imperiul Habsburgic, Rusia. Acestea au acționat direct sau indirect, prin sistemele lor de alianțe, antrenând astfel în competiție și state care nu aveau interese directe, geostrategice, în Orientul european, ci doar interese politice continentale, dictate de raportul de forțe în diversele etape ale evoluției acestei probleme.

Această chestiune a echilibrului european poate fi privită și din perspectiva intereselor comerciale pe care marile puteri europene le-au avut în zona balcanică, spațiul fiind considerat o importantă punte de legătură comercială dintre Europa și Asia.

Nu în ultimă instanță, tot acest interes european a contribuit decisiv la redobândirea autonomiei Moldovei și a Țării Românești și la începutul unui proces ireversibil de modernizare a instituțiilor și a societății românești, în perioada cuprinsă între anii 1798-1853.

**Cuvinte cheie:** *chestiunea orientală, 1798-1853, Dunărea, spațiu pontic, geopolitic.*

**THE GEOPOLITICAL RECONFIGURATION OF THE PONTIC BAY, AS AN  
EFFECT OF THE ORIENTAL CRISIS (1798-1853)**

**Abstract:** At the end of the XVIII-th century and the beginning of the XIX-th, the Oriental Issue was a problem of European balance and in the process of maintaining this balance there were mainly involved the great powers: France, England, the Habsburg Empire, Russia. They acted directly or indirectly, through their alliances, thus engaging in the conflict countries not having direct geostrategical interests in the European Orient, but only continental political interests, dictated by the balance of forces, as it evolved during the various stages of the events.

---

\* Muzeul de Istorie „Paul Păltănea”, Galați (tulusmagda@yahoo.com).

The issue of the European balance of forces can also equally be regarded from the perspective of the commercial interests that the great powers had in the area of the Balkans, an area considered as an important commercial bridge between Europe and Asia.

Last but not least, this European interest had a decisive role in the process through which Moldavia and Wallachia gained their autonomy and also in the modernization of the Romanian institutions and society, in the period comprised between 1798 and 1853.

**Keywords:** *the oriental issue, 1798-1853, the Danube, the Pontic area, geopolitics.*

\*\*\*

Soarta Imperiului Otoman a devenit o *problemă europeană*, chestiunea orientală reflectându-se, în esență, în grija puterilor europene pentru soluționarea acesteia. Altfel spus, chestiunea orientală a fost o problemă de echilibru european, iar menținerea acestuia avea să angajeze, cu precădere, marile puteri – Franța, Anglia, Imperiul Habsburgic, Rusia. Acestea au acționat direct sau indirect, prin sistemele lor de alianțe, antrenând astfel în competiție și state care nu aveau interese directe, geostrategice, în Orientul european, ci doar interese politice continentale, dictate de raportul de forțe în diversele etape ale evoluției *problemei orientale*<sup>1</sup>.

În al doilea rând, chestiunea orientală trebuie privită nu numai din perspectiva echilibrului european, ci și sub aspectul egoist al unor interese comerciale pe care marile puteri europene le-au avut în zona balcanică, spațiul fiind considerat o importantă punte de legătură comercială dintre Europa și Asia<sup>2</sup>. Redeschiderea unor vechi rute comerciale are drept principală cauză dispariția monopolului otoman<sup>3</sup> și configurarea unui regim de navigație deschis la Marea Neagră, spre sfârșitul secolului al XVIII-lea, prin capitulări succesive făcute de Imperiul Otoman Rusiei (tratatele din 1774, 1784, 1792, Convenția de la Akkerman – 1826), Austriei (1784), Marii Britanii (1799), și Franței (1802)<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> *Istoria românilor*, vol. VI, coordonatori Paul Cernovodeanu și Nicolae Edroiu, București, 2002, p.601.

<sup>2</sup> Joseph S. Roucek, *The Geopolitics of the Balkans*, în „American Journal of Economics and Sociology”, vol. 5, nr. 3, aprilie 1946, pp.365-377. Autorul consideră că importanța geopolitică a Balcanilor este dată de faptul acest spațiu a fost în decursul istoriei cea mai importantă legătură dintre Europa și Asia.

<sup>3</sup> În privința semnificațiilor conceptului de monopol otoman, vezi Bogdan Murgescu, *Avatarurile unui concept: monopolul comercial otoman asupra Țărilor Române*, în „Revista istorică”, tom I, nr. 9–10, 1990, pp.819–845.

<sup>4</sup> Gherghina Olaru, *Marea Neagră – zonă a cooperării și confruntării. Scurt istoric*, în „Cunoașterea strategică în Zona Extinsă a Mării Negre”, București, 2011, p.84.

În cadrul acestui capitol ne-am propus să surprindem situația geopolitică a Țărilor Române în contextul relațiilor internaționale începând cu anul 1798 și până în prima jumătate a secolului următor.

O nouă etapă în geopolitica spațiului dunărean este deschisă prin acțiunile militare ale lui Napoleon Bonaparte, care ocupa în 1797 insulele ionice iar în anul următor, 1798, organiza acea expediție militară care va eșua în Egipt. Considerând campaniile militare franceze ca acte de agresiune împotriva propriului stat, sultanul Selim al III-lea rupe relațiile diplomatice și suspendă posturile consulare franceze, căutând în tot acest timp o alianță cu Anglia și Rusia<sup>5</sup>. Înțelegerea este încheiată în ianuarie 1799, toți participanții fiind de acord să respecte integritatea Imperiului Otoman, totodată ea „le dădea rușilor dreptul de a-și trimite vasele prin Strâmători în cazul unui atac asupra uneia dintre părți de către o terță putere”<sup>6</sup>.

Reluarea ostilităților dintre englezi și francezi în mai 1803, determină diplomația engleză să întreprindă o vastă acțiune diplomatică în vederea alcătuirii unei noi coaliții anti-franceze. Eforturile cabinetului din Londra au fost încununat de succes prin tratatul de la Petersburg, încheiat la 11 aprilie 1805 între Anglia, Rusia și Suedia. În această tabără ostilă Franței se încadra și alianța turco-rusă din 23 septembrie 1805, care reînnoia mai vechea alianță din 1799. Câteva luni mai târziu, situația politică internațională s-a modificat radical, armatele franceze înfrângând la Ulm și Austerlitz cea de-a treia coaliție europeană<sup>7</sup>.

Speriați de succesele militare ale lui Napoleon, miniștrii turci au început să caute prietenia Franței. Diplomația franceză a sesizat slăbiciunea alianței ruso-turce și a trimis la Constantinopol pe generalul Sebastiani cu misiunea de a deteriora relațiile ruso-turce, folosind ca momeală propagandistică promisiunea retrocedării Crimeii. Sultanul și-a redefinit „adevăratele interese” și a refuzat ratificarea tratatului încheiat cu rușii în 1805, tratat care prejudicia interesele turcești asupra propriilor strâmători<sup>8</sup>. Discuțiile în privința unui nou proiect ruso-otoman s-au soldat cu un eșec, deoarece acesta nu preciza nimic despre dreptul de trecere a vaselor de război rusești prin Bosfor și Dardanele. În schimb, ministrul rus la Constantinopol,

<sup>5</sup> *Ibidem*. Conflictul turco-francez este încheiat în 1802, prin tratatul de la Amiens, care le permitea comercianților francezi să revină în Marea Neagră.

<sup>6</sup> Paul Gogeanu, *Strâmtoarele Mării Negre*, București, 1966, p.62. Rusia se angaja să pună la dispoziția Porții o flotă alcătuită din 12 vase de linie și, la nevoie, un corp de armată de 75.000-80.000 de oameni. În schimb, Poarta consimțea – numai de data aceasta – să permită trecerea liberă a vaselor de război rusești prin Bosfor și Dardanele.

<sup>7</sup> Constantin Ardeleanu, *The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping*, în „Euxeinos”, nr. 14, 2014, p.37.

<sup>8</sup> Paul Gogeanu, *Strâmtoarele Mării Negre*, p.64. Articolul 7, din tratatul ruso-turc încheiat în septembrie 1805, prevedea următoarea clauză: „Ambele părți contractante sunt de acord de a socoti Marea Neagră ca închisă și nu admite apariția nici unui vas de război sau înarmat al oricărei puteri. În același timp se înțelege că libera trecere prin canalul Constantinopolului nu va înceta pentru vasele militare și pentru transporturile împăratului rus, căruiua strălucita Poartă, în măsura în care va depinde de ea, îi va acorda tot ajutorul său”.

Andrei Iacovlevici Italinski<sup>9</sup>, a insistat să includă un articol care să afirme fără echivoc acest drept acordat Rusiei<sup>10</sup>. Drept urmare, sultanul i-a recunoscut lui Napoleon titlul de împărat și, în același timp, a început pregătiri intense de război împotriva Rusiei prin deplasări de trupe pe Dunăre și Nistru<sup>11</sup>.

Noul conflict ruso-turc dintre 1806-1812 a fost considerat nefast pentru istoria Principatelor, din cauza consecințelor sale teritoriale. Început în noiembrie 1806, atunci când trupele țariste au trecut Nistrul și în mai puțin de două luni au ocupat principalele orașe din Principate, evoluția acestui război a fost puternic influențată de evenimentele din Europa occidentală. Franța și Anglia nu s-au implicat militar în mod direct, însă au devenit principalii actori – cu o mențiune specială în cazul Franței – care au determinat în mare măsură evoluția și deznodământul ostilităților<sup>12</sup>.

La 5 ianuarie 1807, la îndemnul împăratului francez, sultanul a ripostat în fața agresiunii rusești, declarând război Rusiei<sup>13</sup>. După o serie de înfrângeri ale rușilor în fața francezilor, țarul Alexandru I a fost silit să încheie o înțelegere cu Napoleon<sup>14</sup>, la faimoasa întâlnire pe un bac ancorat în mijlocul râului Neman. Acordul dintre cei doi, încheiat la Tilsit (7 iulie 1807), afirma „că ostilitățile de pe pământ și mare dintre Rusia și Imperiul Otoman încetau imediat”. Cu toate acestea, înțelegerea a avut și o parte ascunsă, deoarece printr-un acord secret Napoleon I și Alexandru I luau în considerare și o eventuală partajare a Imperiului Otoman, ceea ce viza și teritoriile românești<sup>15</sup>. În acest ultim caz, cei doi s-au înțeles verbal ca Rusia să nu pună în practică clauzele păcii referitoare la evacuarea Principatelor danubiene. Urmare a acestui joc diplomatic a fost încheierea la 24 august 1807, la Slobozia, a unui acord între Imperiul Otoman și Rusia, care consemna că „la 35 de ore de la semnarea armistițiului trupele rusești trebuiau să evacueze Principatele danubiene”, acord care nu a fost respectat, soldații țarului rămânând în continuare în Principate<sup>16</sup>.

<sup>9</sup> *Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea. Seria nouă*, vol. I (1801-1821), editori Georgeta Filitti, Beatrice Marinescu, Șerban Rădulescu-Zoner, Marian Stroia, Paul Cernovodeanu, București (în continuare se va cita *Călători străini. Seria nouă*. I), p. 540. Andrei Ivanovici Italinski (1743-1827), medic, ambasador rus la Constantinopol între 1802-1806 și 1812-1816.

<sup>10</sup> Jean Nouzille, *La diplomatie française et les Principautés au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, „Revue Roumanie d'Histoire”, tom XXXVIII, nr. 1-4, București, 1999 p.35.

<sup>11</sup> Paul Gogeanu, *Strămtorile Mării Negre*, p.64.

<sup>12</sup> Nicolae Ciachir, Gheorghe Bercan, *Diplomația europeană în epoca modernă*, București, 1984, pp.244-245.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> Pentru mai multe detalii privind raporturile din anii anteriori dintre Napoleon Bonaparte și țarul Alexandru I, vezi Matthew Smith Anderson, *The Eastern Question, 1774–1923: A Study in International Relations*, London, 1966, pp. 30-38.

<sup>15</sup> George F. Jewsbury, *Anexarea Basarabiei la Rusia. 1774-1828*, București, 2003, p.42.

<sup>16</sup> Jean Nouzille, *La diplomatie française et les Principautés au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, pp.20-21.

Cei doi împărați, Napoleon I și Alexandru I, s-au întâlnit din nou la 27 septembrie 1808 la Erfurt pentru a-și redefini alianța. De data acesta, în mod deschis, împăratul francez a recunoscut pretențiile rusești asupra Principatelor, obținând în schimb alianța Rusiei cu Franța împotriva Austriei, la 12 octombrie 1808 survenind declarația de război înaintată de țar Vienei<sup>17</sup>. Având acum și acordul Franței, țarul a informat autoritățile otomane în martie 1809 că revendica în totalitate Principatele Române, iar când sultanul a refuzat să accepte pretențiile rusești luptele au fost reluate. În timp ce armatele otomane și rusești se confruntau pentru a doua oară, relațiile dintre Franța și Rusia s-au deteriorat extrem de rapid, fapt pentru care diplomația țaristă a pornit o cursă contra cronometru pentru a obține încheierea ostilităților cu Înalta Poartă, însă nu oricum, ci doar în cazul în care sultanul le-ar face o serie de concesii teritoriale. În timp ce țarul scria sultanului că „dacă aş putea face pace în termenii despre care mi-ați scris, aş încheia pacea chiar astăzi”<sup>18</sup>, Înalta Poartă s-a plasat pe o poziție de expectativă, așteptând un angajament clar din partea francezilor. În tot acest timp, Napoleon încerca să semneze o alianță cu Sublima Poartă în urma căreia sultanul să primească Principatele, Crimeea și un alt teritoriu controlat de ruși, iar Anglia, principala adversară a Franței, urmărea dimpotrivă atragerea Imperiului Otoman în coaliția antifranceză. Cu ocazia acestui război, cabinetul de la Londra a devenit tot mai conștient de importanța strâmtorilor și a bazinului pontic<sup>19</sup>.

În orice caz, în 1811, în timpul jocului diplomatic, armata țaristă condusă de Mihail Ilarionovici Kutuzov<sup>20</sup> a obținut câteva succese militare care i-au determinat pe turci să facă o serie de concesii teritoriale Petersburgului. De cealaltă parte, pericolul francez i-a convins pe diplomații ruși să-și micșoreze și ei substanțial cererile. Pretențiile Rusiei s-au redus treptat în timpul războiului de la ocuparea celor două Principate, la stabilirea unei noi granițe pe Dunăre, iar mai târziu s-a renunțat și la aceasta, considerându-se că „râul Siret trebuie să fie fixat ca graniță între cele două țări”<sup>21</sup>. În timpul negocierilor, purtate în cadrul Conferinței de la Giurgiu, din octombrie-noiembrie 1811, marele vizir Ahmed-Pașa i-a declarat adversarului său rus Kutuzov: „îți voi da Prutul și nimic mai mult. Prutul sau războiul. Sacrificiile noastre sunt deja enorme. Ismailul singur putea recompensa acest război, dar deja aveți patru alte orașe și o superbă provincie”<sup>22</sup>. Și astfel, conform opiniei emigrantului francez L. Andrault de Langeron, aflat în slujba

---

<sup>17</sup> *Ibidem*, p.23.

<sup>18</sup> George F. Jewsbury, *Anexarea Basarabiei la Rusia. 1774-1828*, p.42.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p.43.

<sup>20</sup> Gheorghe G. Bezviconi, *Călători ruși în Moldova și Muntenia*, București, 1947, p.177. M.I. Kutuzov (1745-1813), feldmareșal, discipolul lui Suworov, a fost numit comandant al Ismailului înainte de a fi cucerită cetatea. Mai târziu, este desemnat comandantul întregii oștiri ruse dunărene.

<sup>21</sup> Eudoxiu Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria românilor*, vol. III (1709-1812), București, 1887, p.369.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p.368.

rușilor, „niciodată un război n-a fost mai prost condus și totuși nu s-a încheiat într-un chip mai fericit și mai neașteptat (pentru Rusia).”<sup>23</sup>

Tratatul de la București din 1812 este cunoscut mai ales prin consecințele sale negative pentru istoria românilor legate de pierderea Basarabiei. Criteriul de stabilire a granițelor a ținut cont de următorul mare curs de apă, adică Prutul, și „conform Păcii de la București a fost acceptată înțelegerea *principială* de a se desemna noul hotar în modul cel mai arbitrar, pe un fluviu care să merite să fie hotar între cele două părți”<sup>24</sup>. Anexarea Basarabiei și înaintarea Rusiei spre Dunăre, în 1812, au fost considerate de către reprezentanții statului țarist ca fiind „dreptul lor la istorie”. Dimpotrivă, pentru români, raptul reprezintă o confirmare dureroasă a adevărului spuselor lui Gheorghe I. Brătianu, potrivit căruia „interesul istoric pe care îl trezește o regiune geografică este un privilegiu ce se plătește scump”<sup>25</sup>. Una peste alta, tratatul a fost important din perspectiva implicațiilor geopolitice pe care le-a avut asupra gurilor Dunării. Rusia devenind țară riverană la Dunăre și-a atins unul dintre obiective, și anume acela de a controla Dunărea maritimă ca primă etapă în lupta sa de a ajunge la strâmtoari.

Pornind de la delimitarea noilor frontiere stabilite în cuprinsul acestui tratat, mai târziu au apărut controverse de ordin juridic în privința trasării pe teren a graniței în zona canalului Chilia. Nelămuririle au privit modul de a defini noua graniță ruso-turcă, luându-se în calcul încadrarea de o parte sau alta a așa numitelor insule „mici” sau „mari” situate în Delta Dunării între brațele Chilia și Sulina. În rândul micilor insule au fost incluse cele aflate direct pe cursul brațului Chilia, iar în rândul insulelor mari au intrat cele din zona Letea cu extensia sa Ceatal, teritoriu situat între Chilia și Sulina, mărginit la nord și la sud de cursul ambelor brațe și la vest de Marea Neagră”<sup>26</sup>. Rușii au dorit să controleze toate aceste insule care, de fapt, le permiteau să ajungă în apropierea canalului Sulina.

Conform dreptului internațional, în cazul teritoriilor despărțite de un curs de apă, granița trebuia să fie reprezentată de talvegul apei (șenalul navigabil), în sensul direcției de curgere a aceluia curs de apă. Conform acestor standarde, partea din stânga a talvegului de pe brațul Chilia, cea dinspre țărmul basarabeian, ar fi trebuit să fie trecută sub suveranitatea Rusiei. În schimb, partea dreaptă, unde se aflau micile și marile insule, ar fi trebuit să fie teritoriu turcesc, deoarece șenalul navigabil, linia cu cea mai mare adâncime, impunea o astfel de delimitare, însă nu a fost așa. Dacă în cazul marilor insule regulile internaționale au dat câștig de cauză Turciei, rușii ca învingători, prin excepție, au decis ca micile insule de pe

<sup>23</sup> *Călători străini. Serie nouă*. I, p.312; George F. Jewsbury, *op. cit.*, p.41.

<sup>24</sup> Mustafa A. Mehmet, *Documente turcești privind istoria României*, vol. III (1792-1812), București, 1986, p.293.

<sup>25</sup> Gheorghe Brătianu, *Marea Neagră. De la origini până la cucerirea otomană*, vol. I, București, 1988, p.87.

<sup>26</sup> Spiridon G. Focas, *The Lower Danube in the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948*, New York, 1987, p.73.

Dunăre – unele dintre ele fiind populate înainte de începerea ostilităților – să le revină tot lor, pe considerentul uneori inventat că erau mai aproape de partea stângă a malului râului<sup>27</sup>. Printre aceste mici insule se aflau și șapte ostroave, formate din cele șapte subrațe ale gurii Chilie la vărsarea în mare. Dintre acestea, apele subrațelor Staroe (Stari/Stary)-Stambul și Otchakov au avut un efect natural negativ asupra gurii Sulina prin depunerile de aluviuni aduse spre sud ca efect al curenților din Marea Neagră, Sulina rămânând totuși cea mai importantă rută navigabilă<sup>28</sup>.

O prevedere importantă a tratatului, prin consecințele sale, a fost aceea referitoare la libertatea transportului pe apă: „navigația va rămâne comună pentru cele două părți și navele vor naviga de pe un mal pe altul. Vor avea dreptul de a naviga pe tot cursul Dunării (incluzând și cele trei brațe)”<sup>29</sup>.

Tratatul de la București din 1812 a schimbat fundamental coordonatele în „chestiunea dunăreană”. Avansul Rusiei a atras, de acum încolo, prezența activă a Angliei și a Franței în probleme ce priveau fluviul și sud-estul Europei<sup>30</sup>.

La 30 mai 1814 la Paris s-a parafat un tratat între Franța, Austria, Anglia, Prusia, Suedia, Portugalia și Spania, tratat care conținea referiri și la libertatea navigației pe Rin, din punctul în care acesta devenea navigabil și până la mare<sup>31</sup>. Practic, s-au pus bazele principiilor de drept internațional privind asigurarea libertății și egalității pavilioanelor pe un curs de apă navigabil. În anul următor, în 1815, în cadrul Congresului de la Viena s-a hotărât ca măsurile adoptate anul anterior, privind Rinul, să fie generalizate. Reglementările generale ale navigației pe râurile internaționale<sup>32</sup> au constituit obiectul Articolelor 108-116 ale Convenției de la Viena (9 iunie 1815)<sup>33</sup>. Totuși, aceste articole conțineau doar principiile

<sup>27</sup> Politica de trasare unilaterală pe teren a frontierei în zona Deltei Dunării, fără a respecta principiile internaționale care impuneau șenalul navigabil ca zonă de demarcație, au fost urmate mai târziu și de Uniunea Sovietică. În 1940, sovieticii au ocupat prin forță câteva ostroave prin care au reușit să obțină controlul șenalului navigabil de pe ultima porțiune a brațului Chilia. Pentru mai multe detalii, vezi Arthur Viorel Tuluș, *Dunărea maritimă între Aranjamentul de la Sinaia și Acordul de la Belgrad (1938-1948)*, Galați, 2008, pp.136-140.

<sup>28</sup> Spiridon G. Focas, *op. cit.*, p.74.

<sup>29</sup> *Ibidem*, p.73.

<sup>30</sup> Jean Nouzille, *Moldova. Istoria tragică a unei regiuni europene*, Chișinău, 2005, p.86.

<sup>31</sup> Paul Gogeanu, *Dunărea în relațiile internaționale*, București, 1970, p.31.

<sup>32</sup> Louis B. Wehle, *International Administration of European Inland Waterways*, în „The American Journal of International Law”, vol. 40, nr. 1, 1946, p.106. Recomandările Conferinței de la Viena au privit, în special, Rinul și ele nu au fost puse în practică până în 1831 (Tratatul de la Mainz).

<sup>33</sup> Gordon E. Sherman, *The International Organization of the Danube Under the Peace Treaties*, în „The American Journal of International Law”, vol. 17, nr. 3, 1923, pp.455-456. Articolele CVIII – CXVI [108-116] din Convenția de la Viena (1815) sunt publicate în limba franceză ca anexă. În esență, autoritățile ale căror state sunt traversate sau separate de același râu navigabil se angajează să regleze de comun acord tot ceea ce ține de navigația pe acest râu. Râul, dacă este navigabil până la vărsare, devine liber pentru exercitarea comerțului și pentru transportul mărfurilor și al persoanelor. Regulamentele de poliție și

esențiale care vor forma baza convențiilor viitoare privind regimul acestor fluvii internaționale. Ideile enunțate la Congresul de la Viena, axate în jurul principiului asigurării libertății și egalității navigației tuturor pavilioanelor, au putut fi aplicate pe cursul Dunării abia la sfârșitul Războiului Crimeii (1856)<sup>34</sup>. Până atunci, în numele libertății de navigație pe Dunăre, atât Rusia cât și puterile occidentale s-au implicat în toate conflictele, negocierile sau înțelegerile ce priveau bazinul dunărean, unele în favoarea, celelalte în detrimentul Principatelor. În același timp, toate acordurile privind navigația pe Dunăre conțineau mențiuni privind garantarea libertății de navigație.

*Problema orientală* nu a fost cuprinsă în programul dezbaterilor din cadrul Congresului de la Viena, din anul 1815. După a doua cădere a lui Napoleon și noua pace impusă Franței de către aliați, viitorul Rusiei era deschis dezvoltării economice și cuceririi altor piețe mondiale, motiv pentru care unii publiciști au și prezis transferarea capitalei ruse în Ucraina<sup>35</sup>. Această propunere nu a fost pusă niciodată în aplicare.

Situația politică a Europei de est a continuat să fie instabilă și după tratatul din 1815, pe fondul continuării de către Rusia a politicii balcanice de presiune asupra Porții otomane prin sprijinirea mișcărilor de eliberare națională ale românilor, sârbilor și grecilor, prin care își masca adevăratele intenții de expansiune. În acest context, după 1815, Principatele Române au suferit schimbări semnificative în plan politic și juridic.

La 25 septembrie / 7 octombrie 1826 a fost adoptată o nouă Convenție între Turcia și Rusia în localitatea Akkerman (Cetatea Albă), prin care au fost reînnoite prevederile Tratatului de la București din 1812<sup>36</sup>, Rusia obținând în plus și Sulina<sup>37</sup>. Totodată, Înalta Poartă se angaja să nu mai pună nici o piedică liberei navigații a

---

navigație trebuie să fie cât mai uniforme pentru întregul curs și, de asemenea, cât mai favorabile comerțului. Aceleași principii, privind uniformizarea între riverani a tuturor elementelor ce țin de drepturile de navigație, vamă, transportul mărfurilor ș.a., în vederea încurajării comerțului pe apă, fac obiectul articolelor respective.

<sup>34</sup> Henry Hajnal, *The Danube. Its Historical, Political and Economic Importance*, The Hague, 1920, pp.38-53.

<sup>35</sup> Leon Casso, *Rusia și bazinul dunărean*, București, 2003, p.179.

<sup>36</sup> Constantin Chirica, *Statutul politico-juridic internațional al Principatelor Române în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Analele Universității «Al. I. Cuza»”, tom XLII-XLIII, Iași, 1996-1997, p.31. În urma unui ultimatum rusesc, transmis la Constantinopol în data de 17 martie 1826, guvernul țarist cerea sultanului ca prevederile păcii de la București din 1812 să fie complet îndeplinite. Înalta Poartă va trimite o delegație în luna mai 1826 în micul port basarabean Akkerman, iar rezultatul acestor negocieri s-a materializat în Convenția de la Akkerman.

<sup>37</sup> Valentin Tomuleț, Andrei Emilciuc, *Un document inedit despre măsurile guvernului rus de contracarare a concurenței porturilor Galați și Brăila în favoarea comerțului prin portul Odessa (1838)*, în „Analele Universității «Dunărea de Jos» din Galați, Seria 19 Istorie, tom XI, 2012, pp.55-56.



vaselor comerciale aflate sub pavilion rus, cu rezerva aprovizionării Turciei cu grânele necesare<sup>38</sup>.

Prevederile de la Akkerman, din 1826, nu au apucat să fie transpuse în practică, deoarece între 26 aprilie 1828 și 14 septembrie 1829 s-a desfășurat un nou război ruso-turc. Acesta a fost determinat de refuzul Porții în a ține cont de prevederile Tratatului de la Londra (6 iulie 1827), ultimul fiind un angajament semnat de Anglia, Franța și Rusia prin care cele trei puteri contractante se obligau să determine Imperiul Otoman să recunoască autonomia Greciei sub suzeranitatea sultanului<sup>39</sup>. Rusia a fost impulsionată să reia ostilitățile pe uscat împotriva Turciei și de victoria navală de la Navarino, obținută de flota anglo-franco-rusă împotriva celei otomane<sup>40</sup>. Armata rusă a ocupat încă o dată Principatele Române și a învins trupele militare otomane, războiul încheindu-se prin tratatul de la Adrianopol (2/14 septembrie 1829).

Tratatul de la Adrianopol lăsa să se întrevadă faptul că singura putere a bazinului Mării Negre și a Dunării de Jos era acum Rusia. Adevăratele intenții ale Petersburgului au fost exprimate de generalul I.I. Diebici<sup>41</sup>, comandantul-șef al trupelor rusești din Balcani, care îi raporta țarului după semnarea tratatului că ocuparea Principatelor și a Silistrei pe o perioadă destul de lungă și dominația totală a flotei ruse în Marea Neagră erau necesare intereselor Rusiei<sup>42</sup>.

Noul tratat a avut consecințe majore și în problema Dunării. Raportul de forțe din bazinul pontic și la Dunărea de Jos a fost drastic modificat odată cu semnarea tratatului la Adrianopol. Acordul muta (art.3) noua frontieră ruso-otomană din regiunea gurilor Dunării pe talvegul brațului Sf. Gheorghe, Rusia anexând astfel întreaga Deltă a Dunării. Vasele comerciale sub pavilion rusesc sau otoman aveau deplina libertate de navigație la Dunărea de Jos, pe toate cele trei brațe ale fluviului, în timp ce navele de război rusești aveau dreptul de urca pe fluviu până la confluența cu râul Prut. Era menționată reciprocitatea drepturilor celor două puteri semnatare de a naviga și de a face comerț în apele celuilalt stat (art.7), flota comercială rusă obținând dreptul de a trece fără restricții prin

<sup>38</sup> Jean Nouzille, *Moldova. Istoria tragică a unei regiuni europene*, p.103.

<sup>39</sup> Nicolae Ciachir, Gheorghe Berca, *op. cit.*, pp.286-287. „Puterile contractante” declarau că nu urmăresc nici un avantaj personal sau teritorial, ori influență exclusivă sau privilegii speciale pentru supușii lor, dorind doar asigurarea păcii și liniștii în Balcani (art. 5 din tratat).

<sup>40</sup> *Ibidem*, p.289. Lupta s-a desfășurat la 20 octombrie 1827.

<sup>41</sup> R. W. Seton-Watson, *O istorie a românilor. Din perioada romană până la desăvârșirea unității naționale*, Brăila, 2009, p.173. Atât generalul I.I. Diebici, cât și țarul Nicolae, considerau în momentul semnării tratatului din 1829 că o Turcie slabă, dar capabilă să supraviețuiască, era mai favorabilă intereselor rusești. De aceea, delegația rusă a dat dovadă de moderație în momentul stabilirii prevederilor tratatului de la Adrianopol.

<sup>42</sup> Nicolae Ciachir, Gheorghe Berca, *op. cit.*, p.293.

Strâmători<sup>43</sup>. În urma acestor reglementări, Imperiul Rus a devenit stăpân pe toate brațele Dunării, fapt care a alarmat marile puteri Anglia, Franța și îndeosebi Austria, mult mai interesată de debușul comercial reprezentat de Dunărea maritimă<sup>44</sup>.

De maximă importanță au fost și prevederile relative la situația Principatelor Române, fiind consfințită recunoașterea autonomiei lor administrative, acordarea libertății de comerț și de navigație pentru supușii munteni și moldoveni, ca și revenirea la Țara Românească a raialelor Turnu, Giurgiu și Brăila. Tratatul permitea Principatelor să dețină o flotă comercială proprie, precum și facilitarea contactelor comerciale cu statele europene. Se urmărea, de fapt, scoaterea treptată a Principatelor Române din contextul problemei orientale, pentru o mai ușoară realizare a planurilor anexioniste ale Imperiului Rus<sup>45</sup>. Gheorghe Platon aprecia că „actele politice de la Akkerman și Adrianopole – deși încheiate numai între Rusia și Turcia – nu au însemnat revenirea la o situație anterioară, ci un reflex al internaționalizării chestiunii românești”<sup>46</sup>.

Mutațiile geopolitice survenite în bazinul Mării Negre și, implicit, în regiunea gurilor Dunării au cunoscut și o a treia fază, care este mai evidentă după 1829, și anume necesitatea de a stopa expansiunea Rusiei către strâmători. În ciuda anumitor oscilații diplomatice, politica antirusească din bazinul pontic a îmbrăcat forma afirmării principiului echilibrului de puteri ca reacție la tendințele hegemonice rusești din regiune și s-a agregat în jurul Angliei și Austriei, punctul culminant al acestei politici fiind războiul Crimeii (1853-1856)<sup>47</sup>.

Pentru Anglia, ca și pentru alte cabinete europene, consecințele benefice ale tratatului din 2/14 septembrie 1829 – în primul rând accesul cercurilor economice occidentale la o piață mai puțin exploatată și cu un mare potențial comercial – erau umbrite de controlul rusesc deplin asupra Sulinei. Acesta era singurul braț navigabil al Dunării, iar autoritățile rusești aveau unilateral posibilitatea imixtiunii în gestionarea liberei navigații la confluența dintre fluviu și mare. Remarcile pozitive la adresa Rusiei ale lordului Palmerston, care, cu scurte întreruperi, a condus politica *Foreign Office* din 1830 până în 1852, prin care el preciza că Petersburgul contribuise mult la atragerea „unei comunități europene mercantile independente către porturile unor țări unde englezii aveau un interes politic”, iar „comerțul a prins astfel viață”<sup>48</sup>, trebuie privite cu suspiciunea unei realități

<sup>43</sup> Constantin Ardeleanu, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914)*, Brăila, 2008, p.38; Paul Gogeanu, *Dunărea în relațiile internaționale*, p.32; Vezi și Valentin Tomuleț, Andrei Emilciuc, *op. cit.*, p.56.

<sup>44</sup> Gherghina Olaru, *Marea Neagră – zonă a cooperării și confruntării*, pp.84-85.

<sup>45</sup> Valentin Tomuleț, Andrei Emilciuc, *op. cit.*, p.56.

<sup>46</sup> *România în relațiile internaționale, 1699-1939*, coordonatori Leonid Boicu, Vasile Cristian și Gheorghe Platon, Iași, 1980, pp.90-91.

<sup>47</sup> Pentru mai multe detalii, vezi B. J. Ramage, *The Hegemony of Russia*, în „The Sewanee Review”, vol. 7, nr. 3, iulie 1899, pp.313-316.

<sup>48</sup> Radu R. Florescu, *The Struggle against Russia in the Romanian Principalities: a Problem in Anglo-Turkish Diplomacy 1821-1854*, Ediția a II-a, Iași, 1999, p.273.

exprimate de consulul sard din Galați: orice inițiativă comercială se afla la mila Rusiei<sup>49</sup>.

Reacția inițială slabă a membrilor cabinetului englez față de întărirea considerabilă a poziției țariste în regiunea danubiano-pontică a fost urmată după tratatul de la Adrianopol de o maximă îngrijorare în rândul oamenilor de stat londonezi<sup>50</sup>, accentuată și mai mult după ce Rusia a obținut un mare succes diplomatic la Unkiar-Skelessi (iulie 1833) prin care impunea Înaltei Porți un tratat de pace și alianță ce-i deschidea porțile Mediteranei<sup>51</sup>.

În tot acest timp din Principate se auzeau semnale îngrijorătoare despre adevărata esență a protectoratului rusec. Reclamațiile continue ale lui E.L. Blutte, consulul englez de la București, la adresa ocupației militare rusești a Principatelor Române în perioada celor șase ani (1828-1834), l-au transformat pe acesta într-un personaj incomod pentru autoritățile țariste. Atitudinea sa, constant rusofobă, a contribuit în mare măsură la sensibilizarea cercurilor de la Londra asupra situației din Moldova și Țara Românească, conduse „ca și cum ar forma parte constituantă a dominioanelor rusești”<sup>52</sup>.

Nemulțumirile englezilor au privit și modul cum autoritățile țariste au întreținut navigația prin gurile Dunării<sup>53</sup>, regiunea devenind din ce în ce mai

---

<sup>49</sup> Dimitrie Bodin, *Documente privitoare la legăturile economice dintre Principatele Române și Regatul Sardiniei*, București, 1941, p.25.

<sup>50</sup> Chiar din toamna anului 1829 Anglia a avut îndrăzneala să protesteze împotriva faptului că prin semnarea tratatului de la Adrianopol Turcia recunoscuse stăpânirea Rusiei asupra gurilor Dunării. Profitând de ocazie, lordul Aberdeen a declarat că întregul comerț dunărean era pus astfel sub controlul Rusiei. Situația era cu atât mai îngrijorătoare cu cât porturile dunărene erau rivalele Odesei, marele debușeu comercial al Rusiei la Marea Neagră. Pentru mai multe detalii, vezi Vernon J. Puryear, *Odessa: Its Rise and International Importance, 1815-50*, în „Pacific Historical Review”, vol. 3, nr. 2, ianuarie 1934, pp.192-215.

<sup>51</sup> Livian Rădoescu, *Sfânta Alianță și jocul de interese al marilor puteri în reconstrucția Europei postnapoleoniene*, în „Analele Universității «Constantin Brâncuși»” din Târgu Jiu, Seria Litere și Științe Sociale, nr. 2/2008, p.87; Vezi și Charles King, *The Black Sea. A History*, Oxford, 2004, p.273.

<sup>52</sup> Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale romano-engleze în contextul poticii orientale a Marii Britanii (1803–1878)*, Cluj-Napoca, 1986, p.58; O mare parte dintre rapoartele lui Blutte au fost publicate de *Foreign Office* în iulie 1878 în broșura *Correspondence respecting the Organization of the Danubian Principalities, 1828-1836*, lucrare analizată de Ioan C. Filitti, *Correspondența consulilor englezi în Principate, 1828-1836*, în „Analele Academiei Române. Memoriile Secțiunii Istorice”, tom XXXVIII, 1915-1916, pp.839-920.

<sup>53</sup> Pentru condițiile de navigație, vezi Constantin Ardeleanu, *The Navigation of the Lower Danube (1829–1853)*, în „Transylvanian Review”, vol. 22, supliment 2, 2013 (*Economic and Social Evolutions at the Crossroads of the World-Systems*, editori Iosif Marin Balog, Rudolf Graf și Cristian Luca), pp.230–241.

atractivă pentru comercianții și armatorii britanici<sup>54</sup>, mai ales după încetarea ocupației rusești și după instalarea domnilor regulamentari, când asistăm la 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<sup>55</sup>. Dacă vom analiza obiectiv situația obstacolelor naturale de la bara Sulina putem remarca că mulți dintre politicieni, necunoscând realitatea pe teren, ajungeau să protesteze și să aibă discursuri fără substanță, însă, dacă în cazul obstacolelor naturale autoritățile țariste erau în imposibilitatea de a adopta măsuri eficiente, tolerarea situației de crasă ilegalitate din regiunea Deltei Dunării a reprezentat o acuză reală la adresa oficialilor ruși<sup>56</sup>.

O acțiune importantă a cabinetului londonez, menită să-i consolideze pozițiile economice și să concureze Rusia în bazinul danubiano-pontic, a fost negocierea unei noi convenții comerciale cu Turcia<sup>57</sup>. Sir Henry Bulwer a semnat din partea Angliei un tratat cu Poarta la 16 august 1838 în localitatea Balta Liman, tratat apreciat drept „una dintre cele mai strălucite biruințe ale cabinetului englez”<sup>58</sup>. Conform aranjamentului, Anglia obținea clauza națiunii celei mai favorizate, fapt ce a nemulțumit autoritățile din Principate, care au protestat împotriva considerării lor drept simple provincii otomane și au acuzat faptul că aceste privilegii obținute de britanici defavorizează comerțul românesc și aduc mari prejudicii negustoriei locale, afectând implicit dezvoltarea porturilor Galați și Brăila<sup>59</sup>.

<sup>54</sup> A se vedea pentru adevăratele dimensiuni ale schimburilor economice anglo-turcești din bazinul pontic – Nilghiuon Ismail, *Relații economice anglo-otomane în Marea Neagră între 1774–1840*, Cluj-Napoca, 2011.

<sup>55</sup> Pentru instaurarea regimului de porto-franco, a se vedea Constantin C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila: din cele mai vechi timpuri până azi*, București, 1968, pp.145-157; Sergiu Columbeanu, *Date inedite despre traficul maritim la Brăila după tratatul de la Adrianopol (1829)*, în „Sub semnul lui Clio. Omagiu acad. prof. Ștefan Pascu”, Cluj-Napoca, 1974, p.239; Georgeta Penelea, *Brăila, port internațional (1829-1848)*, în „Memoriile Secției Istorice a Academiei Române”, Seria a IV-a, tom VII, 1982, p.61; Pentru dezvoltarea porturilor românești după 1829 a se vedea Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *Porturile României în a doua jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Studii. Revistă de istorie”, tom XXV, nr. 2, 1972, pp.128-132.

<sup>56</sup> C. W. Crawley, *Anglo-Russian Relations, 1815–40*, în „Cambridge Historical Journal”, vol. III, nr 1, 1929, pp.47–73.

<sup>57</sup> Anglia a căutat să mențină integritatea Imperiului otoman, considerând că aceasta era în favoarea comerțului său. Pentru mai multe detalii privind politica britanică, vezi Frank E. Bailey, *The Economics of British Foreign Policy, 1825-50*, în „The Journal of Modern History”, vol. 12, nr. 4, 1940, pp.449-484.

<sup>58</sup> Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale romano-engleze în contextul poticii orientale a Marii Britanii*, p.85.

<sup>59</sup> Pentru situația Principatelor danubiene în sistemul vamal otoman, a se vedea Adrian Macovei, *Principatele române și sistemul vamal otoman la jumătatea secolului al XIX-lea*, în „Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie din Iași, nr. XVI, 1979, pp.449-457.

Din această perioadă, după cum remarca și profesorul Radu R. Florescu, datează interesul tot mai sporit al Londrei pentru zona Dunării de Jos<sup>60</sup>. Istoricul american D.B. Funderburk remarca că începând cu deceniul al patrulea al secolului al XIX-lea englezii începeau să considere Dunărea tot mai mult o cale alternativă – cea mai scurtă – către anumite regiuni din Asia, îndeosebi India, unde cercurile economice londoneze aveau mari interese<sup>61</sup>. În acest context trebuie inclusă și primirea lui Ion Câmpineanu de către lordul Palmerston în 1839, sensibilitatea manifestată de autoritățile londoneze față de problema românească fiind totodată o contrapondere la influența excesivă pe care rușii o aveau în Principatele dunărene<sup>62</sup>.

La fel de nemulțumite de politica dusă de ruși în bazinul pontic al Mării Negre și în zona gurilor Dunării erau și autoritățile imperiale austriece. Apropierea dintre diplomații din St. James și cei din Ballplatz a dus la încheierea tratatului de comerț și navigație dintre Anglia și Austria, semnat la 3 iulie 1838 la Viena de către influentul cancelar austriac Metternich și de ambasadorul englez din capitala imperială, Sir Frederick Lamb. Cele două puteri semnatare conveneau asupra aplicării egalității de tratament pentru propriile vase comerciale, unul dintre articole (art.4) făcând referire directă la navigația pe Dunăre<sup>63</sup>.

Tratatul nu trebuie privit doar sub aspectul schimburilor dintre cele două puteri, el constituind și un avertisment politic adresat cabinetului rus, ostil comerțului exercitat de concurenții săi occidentali într-o regiune pe care o socotea intrată în sfera sa de influență. Atât documentul din iulie 1838, cât și un alt tratat comercial anterior<sup>64</sup>, încheiat în 1835 între Austria și Grecia prin care s-a reglementat transportul comercial regulat pe direcția Dunăre, Marea Neagră, Bosfor și Dardanele, Pireu<sup>65</sup>, au reprezentat, după cum sublinia Spiridon G. Focas,

---

<sup>60</sup> Radu R. Florescu, *op. cit.*, pp.275-280.

<sup>61</sup> Constantin Ardeleanu, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914)*, p.41.

<sup>62</sup> *Ibidem*, p.47.

<sup>63</sup> Lucia Bădulescu, Gheorghe Canja, Edwin Glasser, *Contribuții la studiul istoriei regimului internațional de navigație pe Dunăre*, vol. I, București, 1957, pp.103-104.

<sup>64</sup> Ziarul englez „*Morning Chronicle*” menționa că în cazul în care Austria va face comerț cu Grecia pe calea Dunării, iar Grecia va avea legături comerciale cu Austria folosind aceeași rută, atunci s-ar putea ca și alte state din Europa – Franța și Anglia – să dorească să stabilească legături cu Austria folosind același fluviu. În felul acesta libertatea de navigație pe Dunăre va deveni o problemă europeană și Austria, în loc să manifeste indiferență față de interesele statelor din vestul Europei, va deveni chiar binevoitoare.

<sup>65</sup> Pentru rutele de transport regulat, vezi Virginia Paskaleva, *Le rôle de la navigation à vapeur sur le bas Danube dans rétablissement de liens entre l'Europe Centrale et Constantinople jusqu'à la guerre de Crimée*, în „*Bulgarian Historical Review*”, vol. IV, nr. 1, 1976, pp.64-74.

un simbol al opoziției față de administrarea arbitrară de către Rusia a navigației prin bara Sulina<sup>66</sup>.

În condițiile în care navigația prin Sulina devenea tot mai dificilă, iar reacția autorităților ruse la protestele cercurilor politice și economice – îndeosebi britanice și austriece, direct interesate în dezvoltarea comerțului dunărean – era ineficientă, s-au elaborat o serie de planuri și proiecte ca alternative la conectarea Dunării de Marea Neagră<sup>67</sup>. Astfel „*Prima Companie Austriacă de Navigație cu Aburi*” a decis construirea unui canal între Cernavodă și Constanța, proiect finanțat de bancherii vienezi Rothschild și Sina<sup>68</sup>. Acest proiect nu a fost viabil datorită nivelului scăzut de cunoștințe tehnice, geologice și hidrografice de la jumătatea secolului al XIX-lea<sup>69</sup>. În același an, 1838, un alt proiect austriac prevedea construcția unei șosele sau a unei căi ferate între Dunăre și Marea Neagră, proiecte abandonate și ele până în 1843 din cauza dificultăților întâmpinate în amenajarea portului Constanța<sup>70</sup>.

O altă inițiativă menită să îmbunătățească condițiile de derulare a schimburilor comerciale pe Dunăre a avut printre susținători cercuri economice și autorități locale. Proiectul, făcut public la 10 decembrie 1839 de către viceconsulul britanic Charles Cunningham, urmărea înființarea unei societăți care avea ca misiune dragarea și menținerea adâncimii pe brațul și la gura Sulina<sup>71</sup>. Ca și celelalte, proiectul nu era realist și nu se susținea din punct de vedere tehnic sau financiar, estimările precizând costuri anuale destul de mari chiar dacă se utiliza o singură mașină de dragat de 40CP, ceea ce demonstra încă o dată că realizatorul proiectului era puțin conștient de dificultatea și complexitatea lucrărilor necesare pe sectorul maritim al Dunării<sup>72</sup>. Totodată, inițiativa a avut puține șanse de reușită datorită caracterului internațional și a faptului că obiectul ei de activitate se afla în Delta Dunării, teritoriu rusesc după Adrianopol (1829), chiar dacă sediul noii firme urma a se constitui în Principate, fie la Galați sau la Brăila<sup>73</sup>.

<sup>66</sup> Constantin Ardeleanu, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914)*, p.45.

<sup>67</sup> Spiridon G. Focas, *op. cit.*, p.191.

<sup>68</sup> Dimitrie Bodin, *op. cit.*, p.24 și 49.

<sup>69</sup> Vezi și Constantin Ardeleanu, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la Gurile Dunării (1829-1914)*, p.50.

<sup>70</sup> *Ibidem*, pp.50-51; I. C. Filitti, *Domniile române sub Regulamentul Organic (1834 – 1848)*, București, 1915, p.221;

<sup>71</sup> Nicolae Iorga, *Istoria comerțului românesc*, în Idem, *Opere economice*, București, 1982, p.748. Amintește de o societate creată în 1838 cu scopul precis de dragare a barei Sulina. Această întreprindere a fost susținută de doi consuli din Galați – Huber și Cunningham – și de doi negustori din Brăila – Teodorovitch și Milanovich.

<sup>72</sup> Spiridon G. Focas, *op. cit.*, pp.195-196; D.A. Sturdza, *Recueil de documents relatives à la liberté de navigation de Danube*, Berlin, 1904, p.882.

<sup>73</sup> D.A. Sturdza, *op. cit.*, p.908; Constantin Ardeleanu, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la Gurile Dunării (1829-1914)*, p.51

Mult mai conciliantă în chestiuni diplomatice privind navigația și comerțul pe Dunăre, Rusia a fost de acord să încheie o convenție comercială cu Austria, semnată la Sankt Petersburg la 13/25 iulie 1840<sup>74</sup>. Conform prevederilor acesteia, cele două state aveau dreptul de a naviga liber în aval sau în amonte pe cursul Dunării, inclusiv în sectorul controlat de Rusia din zona Deltei Dunării. Toate navele de comerț austriece, ca și cele ale oricărei națiuni aflate în raport de pace cu Rusia, beneficiau de libertatea navigației. Rusia se obliga să înceapă lucrările necesare pentru a opri împotmolirea barei Sulina și pentru a face ca această trecere să fie practicabilă, astfel încât să nu mai constituie nici un fel de piedică pentru navigație (art.5). Totodată, în cuprinsul articolului 6, se prevedea construirea în cel mai scurt timp de către ruși la gura Sulina a unui far în locul cel mai convenabil și dotarea lui cu un fanal<sup>75</sup> cu reflectoare puternice, după cele mai noi principii de tehnică pentru navigație. Acest fanal va fi aprins în fiecare an în mod regulat de la 1 martie stil nou până în luna decembrie<sup>76</sup>.

Conform articolului 7, în vederea suportării de către Austria a părții sale contributive la cheltuielile necesitate de lucrările prevăzute, vasele austriece care urmau a trece prin gura Sulina erau taxate cu trei taleri sau piaștri spanioli pentru lucrările de despotmolire a canalului și cu un taler sau piastru spaniol ca taxă pentru far, indiferent de mărimea vasului sau dacă vasul era sau nu încărcat. S-a stabilit că respectivele taxe urmau a se plăti doar la ieșirea în Marea Neagră, nu și la intrarea vasului în Dunăre pentru a se evita împiedicarea navigației<sup>77</sup>.

Convenția comercială dintre Austria și Rusia a rămas activă până în 1850, an în care în mod neașteptat autoritățile vieneze au refuzat să mai reînnoiască tratatul. Refuzul nu schimba cu nimic principiul de bază al convenției din 1840, potrivit căruia toate pavilioanele trebuiau să se bucure de libertate de navigație pe Dunăre. Același principiu se va regăsi înscris într-un nou tratat de navigație încheiat de austrieci cu un alt stat dunărean – Bavaria – la 2 decembrie 1851, la nici un an de când Convenția de la Sankt Petersburg expirase. Cele două state își luau angajamentul să asigure libertatea de navigație pe Dunăre și pe afluenții săi a vaselor statelor contractante sau a celor care se află în regim de pace cu semnatarii, totodată invitând și guvernului regal al Wurtenbergului, riveran și el pe Dunărea superioară, de a adera la tratat<sup>78</sup>.

În anii imediat următori Austria nu a inițiat nici un demers cu Înalta Poartă sau cu Rusia pentru a permite celor două state germane riverane să obțină extinderea dreptului de a exercita libera navigația comercială și pe cursul inferior al

<sup>74</sup> D.A.Sturdza, *op. cit.*, pp.7-11; Ștefan Stanciu, Alexandru Duță, *Traités, conventions et autres documents concernant le régime de la navigation du Danube Maritime (Tratate, convenții și alte documente referitoare la regimul navigației pe Dunărea Maritimă)*, Ediția a II-a, Galați, 2009, pp.12-17; Spiridon G. Focas, *op. cit.*, p.202.

<sup>75</sup> Fanalul reprezintă instalația de iluminat a farului.

<sup>76</sup> D.A.Sturdza, *op.cit.*, pp.7-11; Ștefan Stanciu, Alexandru Duță, *op.cit.*, pp.14-16.

<sup>77</sup> Lucia Bădulescu, Gheorghe Canja, Edwin Glasser, *op.cit.*, vol. I, p.106.

<sup>78</sup> *Ibidem*, pp.112-113.

Dunării. Abia după doi ani, Bavaria a luat inițiativa de a purta tratative directe cu Rusia, materializate prin convenția semnată la 30 iunie 1853, în urma căreia vasele comerciale bavareze erau asimilate din toate punctele de vedere cu cele aflate sub pavilion austriac și urmau a se bucura de aceleași avantaje care erau sau vor fi recunoscute acestora din urmă, atât cu privire la libera navigație cât și în ceea ce privește măsurile sanitare. În anul 1855, printr-un protocol, Wurttembergul a aderat și el la prevederile de mai sus<sup>79</sup>.

Principiile juridico-diplomatice privind navigația, cuprinse în aceste acte comerciale încheiate între riverani, marchează etapa premergătoare apariției dreptului internațional al navigației pe Dunăre, ele regăsindu-se în textul tratatului de la Paris din 30 martie 1856.

După anul 1848 problema navigației internaționale pe brațul Sulina a intrat, după cum remarca istoricul Paul Cernovodeanu, într-o fază acută, depășind sfera divergențelor de natură strict economică și deplasându-se pe tărâmul politico-diplomatic<sup>80</sup>. Chestiunea Principatelor era din nou dezbătută în Camera Comunelor, în martie 1849, parlamentarii britanici considerând noua ocupație militară rusească a Țărilor Române, petrecută pe fondul înăbușirii revoluției de la 1848, nu doar ca o încălcare a drepturilor legitime de suzeranitate ale Porții ci și ca o atingere a intereselor economice britanice. Mai mult, în anii premergători războiului Crimeii, guvernul britanic a avut o misiune ingrată. Pe de o parte, a căutat să întrețină relații diplomatice bune cu autoritățile țariste și să extindă schimburile comerciale dintre cele două țări pe baza înțelegerii comerciale din 1844<sup>81</sup>. De cealaltă parte, guvernul britanic a fost nevoit să țină cont de opinia publică și de publicistica britanică care manifesta o atitudine tot mai antirusească<sup>82</sup>.

La mijlocul secolului al XIX-lea, reglementarea condițiilor de navigație către Principatele Române devenise un punct important pe agenda diplomațiilor europene<sup>83</sup>. Nu putem decât să subscriem punctului de vedere exprimat de istoricul Radu Florescu, potrivit căruia problema controversată a canalului Sulina ar trebui

---

<sup>79</sup> *Ibidem*, pp.113-114.

<sup>80</sup> Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale romano-engleze în contextul poticiei orientale a Marii Britanii*, p.85

<sup>81</sup> Vernon John Puryear, *England, Russia, and the Straits question, 1844-1856*, Berkley, 1931, p.98. Istoricul considera că la sfârșitul anului 1852 nu exista nici un motiv serios de conflict între Sankt Petersburg și Londra; Vezi pentru întreaga perioadă Harold N.Ingle, *Nesselrode and the Russian Rapprochement with Britain, 1836-1844*, Berkeley, 1976.

<sup>82</sup> Constantin Ardeleanu, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la Gurile Dunării (1829-1914)*, p.63.

<sup>83</sup> Pentru o analiză detaliată, vezi Idem, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube. The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829-1853)*, Brăila, 2014; Idem, *Russian-British Rivalry Regarding Danube Navigation and the Origins of the Crimean War (1846-1853)*, în „Journal of Mediterranean Studies”, tom XIX, nr. 2, 2010, pp.165-186.



aprofundată în cadrul mai vast al studierii originilor Războiului Crimeii<sup>84</sup>. Opinia este întărită și de afirmațiile lui Vernon John Puryear, care considera „că unul dintre factorii care, chiar înainte de războiul Crimeii, tindea să conducă la colaborarea Austriei și Angliei împotriva Rusiei era unul comercial, chestiunea canalului Sulina și a Deltei Dunării”<sup>85</sup>.

La începutul celei de-a doua jumătăți a secolului al XIX-lea devenise necesară impunerea principiului balanței de puteri în cazul Principatelor și a bazinului pontic. Într-o primă fază, aplicarea acestui principiu a dus la pedepsirea Rusiei și la îndepărtarea ei de la gurile Dunării în 1856, urmare a înfrângerii suferite în războiul Crimeii (1853-1856)<sup>86</sup>. Mai târziu, în numele echilibrului european, marile puteri au decis să împartă teritoriile desprinse din trupul Sublimei Porți, cum a fost cazul prevederilor tratatului de la Berlin (1878).

Saltul uriaș pe care Țările Române l-au parcurs în perioada 1798-1856, trecând de la completa servitute politică și economică față de Imperiul Otoman la obținerea garanției colective din partea celor șapte mari puteri europene (tratatul de la Paris din 30 martie 1856) sau la includerea lor în circuitul comercial internațional, nu poate fi conceput fără a lua în considerare gurile Dunării ca factor de maximă importanță geopolitică și geostrategică, pe fondul disoluției Imperiului Otoman și a împărțirii moștenirii sale europene. Totodată, nu trebuie să neglijăm progresele tehnice ale epocii și, în special, apariția vaselor mari cu aburi ce puteau transporta cantități mari de mărfuri la prețuri mai mici, fapt ce a contribuit la creșterea atractivității pieței danubiene și, implicit, la intensificarea comerțului în bazinul fluviului. Principatele Române au devenit atât piețe de achiziție a cerealelor și al altor materii prime, cât și piețe de desfacere pentru produsele finite englezești, austriece, rusești și grecești.

După cum am remarcat, interesul puterilor europene față de spațiul românesc a crescut exponențial. După tratatul de la Adrianopol (1829), asistăm la o dinamizare a intereselor britanice în spațiul românesc. Consulii britanici din porturile dunărene, apărând în egală măsură interesele politice general europene și avantajele economice directe ce derivau din acestea, pe fondul unui curent rusofob

---

<sup>84</sup> Radu R. Florescu, *op. cit.*, p.300; Idem, *The Rumanian Principalities and the Origins of the Crimean War*, în „The Slavonic and East European Review”, vol. 43, nr. 100, decembrie 1964, pp.46-67.

<sup>85</sup> Vernon John Puryear, *International Economics and Diplomacy in the Near East. A Study of British Commercial Policy in the Levant 1834-1856*, Stanford-Londra, 1935, pp.97-98; Vezi și Paul W. Schroeder, *Austria and the Danubian Principalities, 1853-1856*, în „Central European History”, vol. 2, nr. 3, septembrie 1969, pp.216-236.

<sup>86</sup> Pentru cauzele economice ale războiului, vezi Olive Anderson, *Economic Warfare in the Crimean War*, în „The Economic History Review”, New Series, vol. 14, nr. 1, 1961, pp.34-47.

bine conturat în publicistica vremii<sup>87</sup>, au contribuit în mare măsură la transformarea chestiunii navigației pe brațul Sulina într-o problemă de actualitate europeană. Rezolvarea contradicțiilor legate de navigația pe Dunăre, axă comercială de mare valoare regională și continentală, a reprezentat una dintre cauzele declanșării Războiului Crimeii și a fost unul dintre obiectivele majore ale diplomației europene la sfârșitul acestui conflict<sup>88</sup>.

Nu în ultimă instanță, tot acest interes european a contribuit decisiv la redobândirea autonomiei Moldovei și a Țării Românești și la începutul unui proces ireversibil de modernizare a instituțiilor și a societății românești.

---

<sup>87</sup> Pentru curentul rusofob existent în rândul opiniei publice europene și a presei vremii, vezi Oscar J. Hammen, *Free Europe versus Russia, 1830-1854*, în „American Slavic and East European Review”, vol. 11, nr 1, februarie 1952, pp.27-41; A.L. MacFie, *Opinions of the European Press on the Eastern Question, 1836*, în „Middle Eastern Studies”, vol. 27, nr. 1, ianuarie 1991, pp.131-139.

<sup>88</sup> Constantin Ardeleanu, *Evoluția intereselor britanice față de Gurile Dunării în perioada dintre Congresul de Pace de la Paris (1856) și Conferința de la Londra (1871)*, în „Românii și geo-politica marilor puteri (1718-1918)”, (coord. Daniela Bușă, Ileana Căzan), București, 2006, p.84.