

O contribuție valoroasă la istoriografia dobrogeană

Constantin Ardeleanu, *Un drum de fier prin „Estul Sălbatic”. Dobrogea otomană în zorii capitalismului*, București, Humanitas, 2025, 404 p., ISBN 978-973-50-8938-2

Una dintre principalele inovații ale secolului al XIX-lea a fost construcția căilor ferate, acestea aducând un aport esențial atât din punct de vedere tehnic, prin modernizarea și eficientizarea sistemelor de transport, cât și din punct de vedere economic și social. Prin accelerarea circulației bunurilor, infrastructura feroviară a facilitat dezvoltarea schimburilor comerciale, mobilitatea populației și integrarea spațiilor regionale în cadre economice și administrative mai largi, devenind un element central al proceselor de modernizare specifice epocii.

Volumul *Un drum de fier prin „Estul Sălbatic”. Dobrogea otomană în zorii capitalismului*, semnat de către Constantin Ardeleanu și publicat la editura Humanitas în anul 2025, se înscrie în sfera preocupărilor istoriografice dedicate studiului infrastructurilor moderne ca factori ai transformărilor economice și sociale. După cum menționează încă din introducere, autorul propune o analiză aprofundată a amplului proces de construcție a primei căi ferate din Dobrogea, într-un context istoric în care provincia era parte componentă a Imperiului Otoman. Din această perspectivă, în cuprinsul lucrării analizate, calea ferată nu este examinată exclusiv drept o realizare tehnică sau ca expresie a inițiativei capitaliste, ci devine punctul de plecare pentru o investigație amplă asupra implicațiilor sale sociale, politice și economice. Autorul îi atribuie statutul unei structuri cu relevanță socială, politică, juridică, simbolică și epistemică, profund integrată în dinamica transformărilor economice și instituționale ale secolului al XIX-lea (p.21).

Volumul este organizat în nouă capitole și urmărește, în ansamblu, procesul de construire a primei infrastructuri feroviare din Dobrogea, desfășurat pe parcursul secolului al XIX-lea. Autorul pune în lumină atât contextul istoric, economic și social, cât și rolul personalităților și instituțiilor implicate în acest demers. Arhitectura volumului este completată, conform uzanțelor editoriale, de lista ilustrațiilor, secțiunea de mulțumiri, introducerea, concluziile, notele și bibliografia. În introducere, autorul își prezintă metodologia de lucru și oferă câteva repere biografice despre John Trevor Barkley, figura centrală a lucrărilor

de construcție a primei căi ferate din Dobrogea. Totodată, autorul dedică o secțiune a cărții prezentării principalelor unități de măsură și a monedelor utilizate de acesta, specifice secolului al XIX-lea, oferind astfel reperele necesare pentru înțelegerea adecvată a contextului tehnic și economic al epocii.

Capitolul I examinează geneza interesului investitorilor occidentali pentru dezvoltarea unei infrastructuri moderne de transport în Dobrogea, aflată atunci în componența Imperiului Otoman. Această infrastructură era concepută ca o alternativă la ruta tradițională dintre Europa Occidentală și cea Orientală, realizată prin navigația pe Dunăre. Prin prezentarea planurilor de edificare a acestei infrastructuri, care inițial lua forma unui canal navigabil, și a informațiilor de care occidentalii dispuneau despre Dobrogea, autorul analizează dinamica circulației cunoașterii științifice despre o regiune periferică a Imperiului Otoman. Astfel, analiza bine documentată evidențiază cunoștințele adesea fragmentate ale occidentalilor despre realitățile geografice, economice, sociale și administrative ale Dobrogei, cunoștințe adesea distorsionate de percepțiile călătorilor occidentali. Lipsa unei înțelegeri solide a acestor realități a dus, după cum arată Constantin Ardeleanu, la supraevaluarea potențialului economic și a costurilor de realizare ale proiectului, ceea ce a făcut ca acesta să se dovedească, în final, nesustenabil din punct de vedere financiar.

În capitolul al II-lea, Constantin Ardeleanu reușește să surprindă dimensiunea diplomatică a construcției infrastructurii de transport în Dobrogea, punând un accent deosebit pe cadrul internațional care fusese creat în urma Războiului Crimeii. Pentru a face posibil construirea unui canal navigabil sau a unei linii ferate între Dunăre și Marea Neagră, mai mulți investitori străini au demarat negocieri cu autoritățile otomane, în vederea obținerii dreptului de concesiune necesar realizării acestei infrastructuri. Tratatul a fost finalizat prin convenția din septembrie 1857, în urma căreia consorțiul Danube and Black Sea Railway and Kustendjie Harbour (DBSR) a obținut dreptul de a construi o cale ferată, precum și de a moderniza și administra portul Constanța (p. 104-108). Astfel, autorul arată că realizarea unei infrastructuri de comunicații, precum un canal navigabil sau o cale ferată prin Dobrogea, nu ține doar de progresul tehnologic, ci depinde și de existența unui cadru diplomatic eficient și favorabil.

Dacă în primele două capitole autorul a analizat proiectele premergătoare construirii primei căi ferate în Dobrogea, capitolul al III-lea este dedicat construirii propriu-zise a acesteia. Astfel, sunt urmărite etapele esențiale ale procesului, de la constituirea consorțiului de investitori britanici, până la mobilizarea resurselor materiale, tehnologice și umane necesare finalizării lucrărilor. Un aspect semnificativ îl reprezintă colaborarea dintre capitalul

privat britanic, întruchipat de către DBSR, și autoritățile otomane în procesul de concesionare a lucrărilor pentru construirea căii ferate din Dobrogea. Această cooperare s-a concretizat într-un consorțiu pe acțiuni, în cadrul căruia 500 de acțiuni erau alocate investitorilor publici și privați din Imperiul Otoman (p.118-122).

O altă dimensiune importantă, prezentată de Constantin Ardeleanu, privește organizarea și mobilitatea forței de muncă. Autorul arată că, pentru realizarea lucrărilor din Dobrogea, personalul specializat a fost adus, în mare parte, din zona Albaniei, în cazul zidarilor, și din Marea Britanie, în timp ce munca necalificată era asigurată de populația locală, la care se adăugau zilierii proveniți din Valahia și din Peninsula Balcanică. Din această combinație a rezultat o comunitate de lucru multietnică și multiconfesională, în cadrul căreia se vorbeau nu mai puțin de 32 de limbi.

Șantierul a avut, totodată, rolul unui veritabil „șantier-școală”, în cadrul căruia o parte a muncitorilor necalificați a dobândit competențe tehnice în domeniul construcțiilor feroviare, prin transferul de cunoștințe și practici între specialiștii occidentali și forța de muncă locală. Acest proces de formare a muncitorilor a dus la profesionalizarea treptată a forței de muncă locale, competențele dobândite fiind utilizate ulterior în alte proiecte feroviare din Imperiul Otoman (p.130-136).

În ceea ce privește relația populației cu noua infrastructură feroviară, numeroși locuitori au manifestat o atitudine ostilă, reflectată în tentative de oprire a lucrărilor și de deraiere a trenurilor. Aceste acțiuni exprimau atitudinea defensivă a mediului rural tradițional față de inovația tehnologică (p. 142-143).

Capitolul IV analizează modalitatea prin care compania DBSR a administrat calea ferată și portul Constanța, evidențiind totodată demersurile investitorilor de a integra această infrastructură în fluxurile de trafic de călători și mărfuri din Europa Centrală. Noua rută s-a dovedit însă vulnerabilă la o serie de factori independenți de sistemul de administrare, dintre care se remarcă fluctuația pieței cerealelor, crizele politico-militare și concurența exercitată de alte axe de transport. În acest context, îmbunătățirea navigației la Gurile Dunării, ca urmare a lucrărilor realizate de Comisia Europeană a Dunării (CED), a redus volumul exporturilor care erau transportate prin intermediul căii ferate dobrogene. Combinarea acestor factori a generat dificultăți financiare persistente, autorul subliniind că afacerea nu a reușit să le ofere investitorilor dividendele promise, întrucât planurile inițiale s-au dovedit excesiv de optimiste în raport cu realitățile economice și geopolitice ale provinciei.

În capitolul V, afacerea DBSR este analizată în raport cu cei doi principali competitori, ale căror interese economice erau afectate direct de

dezvoltarea infrastructurii dobrogene. Un prim competitor era CED, instituție implicată în îmbunătățirea navigației la Gurile Dunării. Încă din faza de proiect, infrastructura feroviară fusese concepută drept o rută alternativă transportului fluvial, fapt care explică opoziția acestui actor față de proiectul DBSR (p.185-198).

Al doilea competitor analizat de Constantin Ardeleanu este statul român, întrucât o parte a autorităților de la București au manifestat suspiciuni față de afacerea DBSR, considerată o potențială amenințare la adresa porturilor Brăila și Galați. Această atitudine s-a reflectat și în dezbaterile de la București privind proiectarea unor linii ferate care aveau să se unească cu linia dobrogeană. În acest sens, promotorii intereselor economice naționale au susținut soluții alternative, menite să consolideze porturile dunărene anterior amintite (p.198-211).

În cadrul capitolului VI, autorul supune unei analize principalele dificultăți întâmpinate de DBSR în relația cu autoritățile otomane, în principal în ceea ce privește dreptul companiei de a percepe taxe portuare în portul Constanța. Imposibilitatea exercitării acestui drept a avut consecințe directe asupra activității consorțiului, întârziind totodată și lucrările de modernizare ale orașului Constanței.

Pe fondul acestor tensiuni, conflictele dintre părțile implicate s-au amplificat, disputa ajungând în fața unui tribunal arbitral. În acest context, DBSR a încercat să valorifice conjunctura internațională creată de Criza Orientală, însă, transformările politice din 1878 au modificat radical statutul Dobrogei, plasând compania britanică în fața unor noi provocări.

În capitolul VII, Constantin Ardeleanu examinează contribuția construcției căii ferate la procesul de modernizare a orașului Constanța. Realizarea infrastructurii feroviare, modernizarea portului, edificarea de locuințe și a anexelor necesare activităților de export al cerealelor au determinat transformări profunde, atât la nivel urbanistic, cât și social și economic. Autorul subliniază, de asemenea, că procesul de modernizare nu a produs doar efecte pozitive, ci a fost însoțit și de apariția unor probleme importante, precum epidemiile, între care se remarcă cea din 1865 (p. 263), favorizate de intensificarea mobilității comerciale și a circulației populației. În același timp, Dobrogea s-a conturat drept o rută din ce în ce mai frecventată de vizitatori, atrași de vestigiile antice ale provinciei, calea ferată contribuind astfel nu doar la dezvoltarea economiei, ci și la diseminarea informațiilor privind diversitatea istorică și culturală a provinciei (p. 267-271).

Analiza realizată în capitolul anterior este extinsă la scara întregului teritoriu dobrogean, astfel încât capitolul VIII este dedicat evaluării impactului

căii ferate asupra economiei și configurației provinciei în cadrul Imperiului Otoman. Autorul demonstrează că introducerea infrastructurii feroviare a determinat o reconfigurare a profilului economic al Dobrogei, prin deschiderea unor noi piețe de desfacere pentru cereale, ceea ce a dus la dezvoltarea accelerată a agriculturii (p. 286-290). Pe fondul acestor transformări, autoritățile otomane au implementat mai multe inițiative administrative, la care s-au adăugat politici de colonizare a provinciei cu populații tătare și cercheze (p. 299-300).

Ultimul capitol este consacrat negocierilor dintre guvernul român și DBSR privind răscumpărarea liniei ferate, în contextul în care integrarea Dobrogei în frontierele statului român a creat pentru capitaliștii britanici oportunitatea de a-și recupera o parte din investiții. Cu aceeași rigoare analitică, Constantin Ardeleanu examinează dimensiunile politice și diplomatice ale acestui proces, evidențiind mecanismele prin care s-a realizat transferul liniei ferate dobrogene din administrația DBSR în cea a statului român. Acest demers este plasat în cadrul unei strategii economice mai ample, în care autoritățile române au perceput avantajul reorientării exporturilor naționale către portul Constanța.

În finalul demersului său, în secțiunea dedicată concluziilor, autorul reia principalele aspecte ale construcției primei căi ferate dobrogene, reliefând rolul acesteia în transformările tehnologice, sociale, demografice și economice ale Dobrogei din a doua jumătate a secolului al XIX-lea.

Complexitatea analizei realizate de Constantin Ardeleanu, sintetizată în rândurile anterioare, se sprijină pe un demers intelectual riguros documentat. În acest sens, autorul a valorificat o gamă largă de surse, provenite atât din arhivele românești, cât și din cele britanice și turcești. Acestui nucleu documentar i se adaugă sursele primare edite, provenite din presă și memorialistică, acestea fiind valorificate cu spirit critic și discernământ metodologic. Ansamblul surselor primare este coroborat cu o amplă bibliografie de specialitate, atât românească, cât și internațională, prin intermediul căreia autorul își fundamentează opțiunile metodologice și conceptuale în abordarea temei. Nu în ultimul rând, demersul autorului este completat de includerea a 16 ilustrații, dintre care materialele cartografice joacă un rol esențial în înțelegerea dinamicii construcției primei căi ferate din Dobrogea, oferind cititorului o reprezentare vizuală clară a amplitudinii proiectului.

Nu putem să nu remarcăm și stilul de redactare al lucrării, acesta fiind clar, coerent și ușor de citit, aspect ce contribuie la o mai bună înțelegere a conținutului. Prin această manieră de prezentare, lucrarea reușește să se

adreseze atât specialiștilor din domeniu, cât și publicului mai larg, fără a pierde din rigoarea academică.

În concluzie, prin complexitatea tematicii și prin varietatea perspectivelor de analiză, Constantin Ardeleanu aduce o contribuție semnificativă la cunoașterea procesului de construcție a primei căi ferate din Dobrogea.

Mihăiță-Silviu BALUȚĂ

(Academia Română-Filiala Timișoara, Institutul de Cercetări Socio-Umane „Titu Maiorescu”, Timișoara/ SCOSAAR – Școala Doctorală de Istorie și Arheologie – Institutul de Istorie „George Barițiu”, Cluj-Napoca)