

I S T O R I E

Constantin Ardeleanu (n. 1976) este cercetător științific al Institutului de Studii Sud-Est Europene al Academiei Române și al Colegiului Noua Europă (NEC). Temele sale de cercetare privesc istoria socio-economică a Sud-Estului Europei, cu interes special pentru regiunea Dunării și a Mării Negre. Câteva dintre monografiile sale analizează conectarea Sud-Estului Europei la economia mondială, modernizarea porturilor dunărene și pontice, dezvoltarea infrastructurii regionale de transport sau organizații și relații internaționale în epocile modernă și contemporană. Cele mai recente volume publicate sunt *The European Commission of the Danube, 1856–1948. An Experiment in International Administration* (Brill, 2020) și *O croazieră de la Viena la Constantinopol. Călători, spații, imagini 1830–1860* (Humanitas, 2021, cu o ediție în limba engleză în 2024 la CEU Press). A coordonat volumul *De la ciurma lui Caragea la holera balcanică. Epidemii, carantine și sănătate publică în epoca modernă* (Humanitas, 2024).

CONSTANTIN ARDELEANU

Un drum de fier
prin Estul Sălbatic
DOBROGEA OTOMANĂ
ÎN ZORII CAPITALISMULUI

HUMANITAS

VoluM apărut cu sprijinul NEC –
Institutul de studii Avansate din București.

Redactor: Octavian-Adrian Negoită
Coperta: Ioana Nedelcu
Tehnoredactor: Manuela Măxineanu
Corector: Bogdan Nicolau
DTP: Iuliana Constantinescu, Dan Dulgheru

Tipărit la Master Print Super Offset

© HUMANITAS, 2025

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
Ardeleanu, Constantin
Un drum de fier prin „Estul Sălbatic”: Dobrogea otomană
în zorii capitalismului / Constantin Ardeleanu. –
București: Humanitas, 2025
Conține bibliografie
ISBN 978-973-50-8938-2
94

EDITURA HUMANITAS
Piața Presei Libere 1, 013701 București, România
tel. 021.408.83.50, fax 021.408.83.51
www.humanitas.ro

Comenzi online: www.libhumanitas.ro
Comenzi prin e-mail: vanzari@libhumanitas.ro
Comenzi telefonice: 0723.684.19

CUPRINS

<i>Lista ilustrațiilor</i>	9
<i>Mulțumiri</i>	11
<i>Notă</i>	13

INTRODUCERE

John Trevor Barkley. Inginer, diplomat, administrator, capitalist	15
Obiective și direcții de cercetare	19
Surse și istoriografii	26
Structura volumului	28

RUINE, MARMURĂ ȘI UN CANAL MÂNTUITOR

„Tartaria dobrogeană“ în 1837	33
Valea Carasu și Valul lui Traian	35
Controlul rusesc asupra Gurilor Dunării	41
Misiunea ofițerilor germani în Dobrogea otomană	43
Complicațiile politice ale unui canal artificial	46
Integrarea Dobrogei în ruta de călătorie Viena–Istanbul	48
Noi probleme la Gurile Dunării	54
Un canal prin „California“ dunăreană	56
David Urquhart și canalul dunărean	60
„Închiderea Dunării“ și soluția salvatoare a canalului (1853)	63
Un „hibrid“ mântuitor	67

ÎN CĂUTAREA UNEI CONCESIUNI OTOMANE

„Țările de jos“ dunărene	70
Dobrogea în timpul Războiului Crimeii	75
Misiunea franceză în Dobrogea (1855)	80
Un emisar insistent	84
Proiectul căii ferate dintre Dunăre și Marea Neagră	96
Negocieri intense la Istanbul (1856–1857)	102
Convențiile din septembrie 1857	104
Thomas Forester și popularizarea căii ferate dobrogene.	108
Infrastructură și politică	111

CUM SE CONSTRUIEȘTE ÎNTR-O PERIFERIE OTOMANĂ.
ÎNTRE DIRECTORII DIN LONDRA ȘI MUNCITORII DIN DOBROGEA

„Primul tren de pe prima cale ferată din Turcia pleacă din prima stație“	113
DBSR. Un grup de prieteni	118
Un început modest. Criza financiară, planuri topografice și un stăvilar	123
Începutul lucrărilor și o grevă	128
Un an plin	133
Primele probe pe linie	139
Transferuri de tehnologie, resurse umane și capital	144

„ANI EXCEPȚIONALI“

O inspecție în Dobrogea otomană	146
Investiția DBSR și deturnarea comerțului cu cereale la Dunărea de Jos	154
Problemele începutului: furtuni, inundații, reticența comercianților	157
Recolte proaste, epidemii și războaie (1863–1866).	166
Avatarurile comerțului cu cereale și criza DBSR (1867–1872)	172
Despre „excepționalitatea“ periferiei dobrogene	179

„ACEA LINIA AMENINȚĂTOARE“

„Spioni“ la aniversare.	182
CED și lucrările de la Gurile Dunării.	185
Calea ferată dobrogeană și abandonarea îmbunătățirii gării Sf. Gheorghe	189
Reprezentanții britanici în CED și criticile la adresa investiției DBSR	195
Dionisie Pop-Marțian și interesele românești față de calea ferată DBSR.	198
Infrastructuri rivale.	208

O RELAȚIE COMPLICATĂ: ANTREPRENORII BRITANICI
VERSUS ADMINISTRAȚIA OTOMANĂ

Taxe într-un port otoman „artificial“.	212
„Poarta continuă să tergiverseze și perseverează în a se juca cu pretențiile Companiei“	217
Căruță versus tren. Un comisar acuză (1871–1872)	220
În căutarea unui arbitraj.	225
Probleme financiare în anii 1870	230
Schimburile comerciale prin portul Constanța	233
Capital străin, suveranitate otomană și rezistență locală	236

DEZVOLTARE SOCIOECONOMICĂ ÎN CONSTANȚA OTOMANĂ

Problemele unui viceconsul britanic.	239
Viceconsul versus manager general	241
Dispute imobiliare și restructurări urbane	247
Comunități religioase și lăcașuri de cult	251
„Un asamblaj eterogen“ și violent	255
Mobilitate comercială și riscurile la adresa sănătății publice.	261
Constanța la începutul anilor 1870	265
Turism, băi de mare și antichități în Constanța otomană.	267
DBSR și războiul din 1877.	271
Un oraș-companie?	273

COLONIȘTI ȘI NATURĂ ÎN ESTUL SĂLBATIC

Experimente administrative în Dobrogea otomană.	276
Imigranții musulmani și calea ferată DBSR	282
Comerț și agricultură în Dobrogea Centrală	286
Bandiții Dobrogei otomane	290
Tehnologie și natură.	293
Infrastructură, colonizare și ecologie	299

DRUMUL DE FIER AL DOBROGEI SPRE ROMÂNIA

„Portul cel mai frumos și cel mai căutat al Mării-Negre“	301
DBSR și schimbul de teritorii Sudul Basarabiei–Dobrogea.	306
Un tribunal arbitral în Imperiul Otoman.	309
„Între două scaune“	312
Calea ferată și locul Dobrogei (și al Constanței) în statul român.	321
O vizită princiară la Constanța.	325
„O cale ferată universală de primul ordin“	327
Răscumpărarea activelor DBSR	330

CONCLUZII	337
---------------------	-----

<i>Note</i>	343
-----------------------	-----

<i>Bibliografie</i>	381
-------------------------------	-----

LISTA ILUSTRĂȚILOR

1. Planul canalului Dunăre–Marea Neagră la începutul anilor 1830
2. Canalul dintre Dunăre și Marea Neagră pe harta proiectului lui Wilson. Detaliu (1855)
3. Planul Constanței realizat de echipajul vasului „Spitfire“ (1854)
4. Schiță a regiunii dintre Cernavodă și Constanța, anexată raportului lui T.A.B. Spratt (1854)
5. Drumul francez și portul Constanța (1855)
6. Planul traseului căii ferate. Fragment (1856–1857)
7. Constanța pe rutele de călătorie între Europa și Orient (1863)
8. Portul Constanța în anul 1863
9. Planul portului Constanța (1870)
10. Portul Constanța (1860)
11. Portul Constanța (1865)
12. Taxele portuare solicitate la Constanța (1866)
13. Orașul Constanța. Detaliu pe o hartă a portului (1863)
14. Planul alimentării cu apă a Constanței (1872)
15. Evacuarea locuitorilor din Constanța (1877)
16. Orașul tătăresc Medgidia (anii 1860)

MULȚUMIRI

Am scris acest volum fiind influențat de lecturile și filmele de la sfârșitul anilor '80, când, asemenea multora dintre copiii și tinerii României comuniste, mi-am hrănit imaginația cu Jules Verne, Karl May și filme din genul „Western spaghetti“. Trenul care pătrundea tot mai adânc în Vestul Sălbatic (sau în alte zone „necivilizate“) era un element central în toate aceste producții literare sau cinematografice. Vedeam cum forța aburului schimba lumea din jur, cum noi orașe răsăreau din pământ, iar natura era treptat domesticită. Erau apoi coloniștii veniți din lumea largă pentru a începe o viață nouă și triburile de „sălbatici“ care se luptau să își apere pământurile ocupate de omul alb. La fel de frecvente erau poveștile despre bani, bănci, afaceri, antreprenori, bandiți și șerifi, toate parte a unei noi ordini politice, economice și sociale care se construia prin violență. Totul era, desigur, impregnat de stereotipuri rasiale și o viziune colonială pe care le înțelegeam prea puțin.

Am scris recent despre felul în care revoluția industrială, cu forța ei irezistibilă, a transformat principatele Valahia și Moldova. Bazându-mă preponderent pe literatura de călătorie, am arătat, în volumul *O croazieră de la Viena la Constantinopol. Călători, spații, imagini, 1830–1860* (Humanitas, 2021), cum piroscafele introduse pe Dunăre de o companie austriacă de navigație cu aburi au conectat cele două principate în egală măsură la Occident și la Orient. Vapoarele, scriam atunci, „transformau totul în jur: spațiu și timp, civilizație materială și relații sociale, mediu de afaceri și mediu înconjurător. Lumea se schimba văzând cu ochii“.

În acest volum mă voi concentra asupra unui alt tip de infrastructură, care a avut un impact istoric și mai mare: *calea ferată*. Punând în valoare numeroase fonduri documentare păstrate în arhive din Marea Britanie, România, Franța sau Turcia, îmi propun să analizez cum drumul de fier dintre Constanța și Cernavodă, finalizat de un consorțiu

de investitori britanici în 1860, a transformat profund Dobrogea otomană. Voi încerca să aduc în discuție câteva dintre temele centrale ale „civilizării“ unei frontiere exotice: construcția de infrastructură modernă și goana după îmbogățire; raporturile dintre „indigeni“ și „coloniști“ din Est și Vest; urbanizarea rapidă; reprimarea fărădelegilor și „domesticirea“ naturii sălbatice. Inginerii și capitaliștii britanici ajunși în Dobrogea au conturat imaginea unui „Est Sălbatic“, un spațiu periferic, primitiv, exotic și violent, dar totodată bogat, care se putea dezvolta doar prin capitalism, tehnologie modernă și domnia legii. O bună parte din aceste clișee orientalizante au persistat și după 1878, când Dobrogea a continuat să fie prezentată ca o frontieră sălbatică, care avea nevoie de intervenția civilizatoare a autorităților române.

Această carte reprezintă o adaptare a lucrării realizate în calitate de cercetător științific la Institutul de Studii Sud-Est Europene al Academiei Române. Le sunt recunoscător tuturor colegilor, dar în mod special directorului Institutului, Daniel Cain, precum și Ioanei Feodorov și lui Andrei Timotin, care m-au încurajat să cercetez și să popularizez istoria proiectelor de infrastructură din regiunea Gurilor Dunării.

M-am bucurat, în ultimii zece ani, de ospitalitatea Colegiului Noua Europă (NEC) din București. Doamnele Valentina Sandu-Dediu și Lelia Ciobotariu mi-au susținut cu entuziasm proiectele de cercetare, pe care le-am prezentat în cadrul unor seminare și dezbateri organizate la Colegiu. Mulțumesc tuturor celorlalți colegi de la NEC, cu care am discutat adesea despre trecutul și prezentul infrastructurii din România. Le sunt recunoscător doamnelor Silvia Marton și Constanța Vințilă, cu care am colaborat îndeaproape în diverse proiecte academice.

Volumul este rodul multor ore de studiu în biblioteci și arhive din România și din străinătate. Am găsit pretutindeni sprijin generos. Le mulțumesc în mod special doamnelor Camelia Bejenaru și Letiția Buriuană de la compartimentul Colecții Speciale din cadrul Bibliotecii Județene „V.A. Urechia“ din Galați. La Serviciul Județean Galați al Arhivelor Naționale am avut mereu susținerea domnului director Adrian Pohrib, precum și, la sala de studiu, a doamnelor Aida Dima și Ioana Ignat. Mi-au fost de mare folos colecțiile păstrate la BCU „Carol I“ București, o bibliotecă deosebit de primitoare. Mulțumiri doamnei Andreea Badea, de la Biroul Bibliofilie Manuscrise, pentru sprijinul acordat. Le sunt la fel de recunoscător angajaților Serviciului Arhivelor Naționale Istorice Centrale, Bibliotecii Academiei Române și Bibliotecii Naționale a României, unde am consultat diverse documente, presă și literatură secundară.

În mod deosebit, mulțumirile mele se îndreaptă către familia mea, atât de legată de spațiul primitiv al Dobrogei.

NOTĂ

De-a lungul volumului, cititorul va întâlni referiri la unități de măsură și la sistemul monetar imperial britanic, precum și la alte unități de măsură sau monede utilizate în epocă. Întrucât, ca utilizatori ai sistemului metric, nu suntem foarte familiarizați cu acestea, următoarele precizări și echivalări sunt necesare pentru mai multă claritate.

Pentru măsurarea lungimii, unitățile fundamentale ale sistemului imperial erau: *inch* (țol), *foot* (picior), *yard* (iard) și *mile* (mila). Un inch corespunde, în sistemul metric, la 2,54 cm, iar un picior are 12 inch, adică 30,48 cm. Un stânjen (*fathom*) este egal cu 6 picioare (1,83 m). Iardul cuprinde trei picioare și măsoară cca 91,44 cm. Mila, unitatea standard pentru distanțe lungi, este egală cu 1.760 iarzi, adică cca 1,6 km. În volum apar și alte unități de măsurare a lungimii: mila marină, utilizată în navigație (cca 1,85 km), mila germană (cca 7,53 km) și legha otomană (cca 5,69 km). Ca unitate de măsurare a suprafeței se va face referire la *acru* (*acre*), care corespunde la 4.047 m² sau 0,4 hectare.

Deosebit de relevant pentru contextul comercial discutat în volum este sistemul imperial de măsurare a cerealelor. *Quarter*-ul măsoară volumul grânelor, fiind egal cu 8 busheli și aproximat convențional cu 290 de litri. Greutatea exactă variază în funcție de densitatea cerealelor, dar, pentru simplificarea calculelor, negustorii din secolul al XIX-lea utilizau echivalența de 189 kg pentru un *quarter*. Textul va menționa și unități de greutate specifice Orientului otoman, dintre care cea mai importantă este *okaua*, echivalentă cu 1,28 kg.

Sistemul monetar britanic s-a caracterizat, până la reforma din 1971, prin lipsa zecimalizării. Moneda de bază era lira sterlină (£), subdivizată în 20 de șilingi (s), fiecare șiling fiind împărțit în 12 pence (d). Notățiile de tipul £5 7s 4d trebuie citite ca 5 lire, 7 șilingi și 4 pence.

Pentru a înlesni comparația, alte monede aflate în circulație în epocă vor fi convertite în lire sterline, la cursurile medii echivalente

epocii respective. Astfel, florinul austriac, subdivizat în 60 de creițari, se tranzacționa în anii 1840 la un curs de aproximativ 12 florini pentru o liră sterlină. Moneda de bază în Imperiul Otoman era piastrul, împărțit în 40 de parale. În 1844, printr-o reformă monetară, Poarta a introdus lira turcească, subdivizată în 100 de piaștri. Cursul obișnuit a fost, până în perioada Războiului Crimeii, de 110 piaștri pentru o liră sterlină. Pentru tranzacții de amploare se utiliza și unitatea de cont numită *kese* (pungă), care valora 500 de piaștri. Francul francez era subdivizat în 100 de cenți, iar cursul obișnuit la mijlocul secolului al XIX-lea era de 25 de franci la o liră sterlină. În perioada în care statul român a negociat cumpărarea căii ferate din Dobrogea, leul românesc era echivalent cu un franc francez.

Datele sunt redată pe stil nou, conform calendarului gregorian. În cazurile în care sursele menționează date pe stil vechi, conform calendarului iulian – aflat în uz în principate/România și folosit uneori, în corespondență, și de autoritățile otomane – am indicat în text sau în notele de final ambele date (ex.: 1/13 ianuarie 1867).

Am modernizat ortografia citatelor din sursele românești din a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Am transcris „î“ ca „i“, „é“ ca „ă“, „qu“ ca „c“ și „ó“ ca „oa“. Am eliminat „ŭ“-ul final și am redat „uă“ prin „o“. Am păstrat însă formele lexicale specifice epocii, precum „pozițiunea“, „esportare“ sau „Oriinte“. Pentru a înlesni înțelegerea unor afirmații din numeroasele citate pe care le-am inclus în volum, am adăugat, între paranteze pătrate [], diverse informații explicative. Completările îmi aparțin în întregime și nu sunt marcate prin alte formule de tipul „n.n.“.

Pentru consecvență, în volum voi utiliza, inclusiv în citatele traduse, formele actuale de ortografiere a localităților (Constanța, Cernavodă, Galați, Ruse, Odessa ș.a.). În cazul citatelor provenite din surse românești, sunt reproduse formele originale (Chiustenge, Custenje etc.).

Ilustrația de pe copertă redă activitatea din cariera de piatră de la Canara (Ovidiu), surprinsă prin obiectivul fotografului Anatole Magrin. Deși realizată ulterior evenimentelor descrise în volum – exploatarea de la Canara fiind deschisă abia după începerea construcției portului modern Constanța, în 1895 – imaginea mi s-a părut relevantă pentru a ilustra mobilizarea tehnologică inițiată de antreprenorii britanici în Dobrogea otomană.

Introducere

John Trevor Barkley.

Inginer, diplomat, administrator, capitalist

Pe 8 ianuarie 1882 murea la Londra, la vârsta de 57 de ani, John Trevor Barkley, inginer, diplomat, administrator și capitalist britanic cu contribuții majore la dezvoltarea infrastructurii de transport din sud-estul Europei. Născut la Yetminster, Dorsetshire, în 1825, Barkley începuse să lucreze, pe la vârsta de 13 ani, la minele de cărbune din South Hetton, lângă Sunderland, pe coasta de est a Marii Britanii. S-a orientat apoi spre domeniul feroviar și a coordonat, în calitate de inginer rezident, construcția mai multor secțiuni de căi ferate. La începutul anilor 1850, Barkley a devenit administrator al minelor de cărbune de la Heraclea (în prezent Karadeniz Ereğli, în bazinul carbonifer Zonguldak, pe coasta anatoliană a Mării Negre), iar câțiva ani mai târziu a acceptat să coordoneze construcția căii ferate a Dunării și a Mării Negre (Danube and Black Sea Railway, mai departe DBSR):

...o linie în lungime de 40 de mile, inițiată de Sir Samuel Cunard, de dl. Price, în prezent membru al Comisiei Căilor Ferate, și de alți ingineri și capitaliști englezi importanți. Dl. Barkley a construit alte câteva căi ferate în estul Europei, inclusiv linia Ruse–Varna, precum și peste 20 de poduri în România etc., mai ales pe căile ferate București[–Giurgiu] și Varna[–Ruse]. Având o sănătate șubredă, dl. Barkley s-a întors în Anglia în jurul anului 1869, unde, dincolo de aceste probleme, mintea lui activă și viguroasă nu i-a îngăduit să rămână mult timp

inactiv. S-a implicat în mai multe proiecte comerciale și ingineresti, iar la înființarea, în 1872, a companiei Landore Siemens Steel, a devenit, alături de dl. Dillwyn, deputat, și de dr. Siemens,¹ unul dintre primii directori ai acestei firme. A fost foarte interesat de dezvoltarea producției de oțel prin procedeul Siemens, pe care îl stăpâna foarte bine. În 1873 a fost ales membru al Iron and Steel Institute.²

Astfel era rezumată, într-un necrolog publicat în 1882, bogata activitate de inginer a lui John Trevor Barkley, desfășurată atât în Marea Britanie, cât și în Asia Mică și Balcani. Barkley este personajul central al acestei cărți, alături de calea ferată dintre Cernavodă și Constanța, prima linie completă inaugurată în Imperiul Otoman. Inginer civil fără studii tehnice formale, dar cu o vastă experiență practică pe șantiere, Barkley a proiectat, construit, administrat și, în cele din urmă, vândut calea ferată DBSR.

În august 1853, pe când se afla în Ereğli, de partea cealaltă a Mării Negre, inginerul a întreprins prima sa călătorie la Constanța. A făcut atunci prospecțiuni pentru a evalua fezabilitatea construcției unui canal navigabil sau a unei căi ferate. Era perioada în care Rusia blocase – în mod intenționat sau prin indiferență – tranzitul comercial prin gura Sulina, unde zeci de vase occidentale erau blocate de ceea ce părea colmatarea inevitabilă a singurei guri navigabile a Dunării. Documentele nu ne spun cine îl angajase pe Barkley să meargă în Dobrogea. Însă cunoștințele sale despre regiune și despre Imperiul Otoman în general – având în vedere că vorbea limba turcă și cunoștea funcționarea birocrăției otomane – l-au făcut o achiziție crucială pentru inginerii și capitaliștii britanici Lewis Dunbar Brodie Gordon (1815–1876) și Charles Liddell (1813–1894). În 1856, cei doi au propus construirea căii ferate dintre Dunăre și Marea Neagră după ce îl convinseseră pe un alt investitor britanic, Thomas Wilson (1788–1867), că proiectul unui canal, pentru care Wilson obținuse o concesiune din partea guvernului sultanului Abdul-Medjid I (1829–1861, d. 1839–1861), nu era fezabil din punct de vedere tehnic și comercial.

În 1856, John Trevor Barkley și fratele său George Andrew Barkley (1826–1913), care îl însoțise și la minele de la Ereğli, au făcut ridicări topografice în Dobrogea și au pregătit planurile pentru construcția căii ferate și modernizarea portului Constanța. Liddell era „creierul“ din spatele proiectului tehnic. Unul dintre ucenicii marelui George Stephenson (1781–1848), Liddell era un inginer respectat, implicat în construcția și administrarea mai multor căi ferate din Marea Britanie. Ajunsesse în regiunea Mării Negre în timpul Războiului Crimeii, când una dintre firmele la care era asociat, cea a prietenului Robert Stirling Newall (1812–1889), începuse să instaleze cabluri de telegraf necesare pentru comunicațiile trupelor britanice, primul dintre ele între Varna și Balaklava, în sudul Crimeii. Celălalt inginer și capitalist, Gordon, s-a ocupat în primul rând de partea de fezabilitate economică, făcând calculele care să dovedească rentabilitatea afacerii. John Trevor Barkley a fost mâna dreaptă a inginerilor Liddell și Gordon, „inginerul rezident“, așa cum este numit în corespondența DBSR, omul aflat la fața locului, priceput în toate aspectele legate de dezvoltarea unei afaceri în contextul complicat al unei periferii otomane.

În februarie 1857, John Trevor Barkley a primit o altă sarcină importantă: să obțină firmanul care să ofere consorțiului DBSR dreptul de a construi calea ferată. Ingineria a lăsat locul diplomației într-o perioadă în care autoritățile otomane erau bombardate cu solicitări de a construi căi ferate, canale, linii de telegraf, bănci. Proiecte rivale de infrastructură își propuneau să pună în valoare produsele ieftine ale văii Dunării de Jos: o linie de la Ruse la Varna, alta de la Silistra la Varna sau chiar o cale ferată de la Dunăre la Enez, pe malul Mării Egee. După discuții intense și după eșecul altor investitori, beneficiind și de susținerea ambasadei britanice din Istanbul, Barkley a reușit să obțină acordul Porții, iar firmele pentru construcția căii ferate și modernizarea portului au fost emise în septembrie 1857. Fusese o negociere dificilă, iar pentru a obține acordul Porții, investitorii acceptaseră condiții grele, în primul rând să