

Comisia Europeană a Dunării și implicațiile ei în istoria locală a județului Tulcea

Vorbind despre români și istoria noastră nu poți să nu te oprești să analizezi rolul pe care l-a avut Dunărea în existența lor și a întregii Europe, „chestiunea Dunării” – cum o definea marele istoric al neamului Nicolae Iorga¹ –, punându-și puternic amprenta². Pe lângă faptul că ne-a dat numele spațiului în care locuim – carpato-danubiano-pontic –, mărețul fluviu ne-a oferit de multe ori protecție în calea atacurilor venite din sud. Rolul său economic s-a resimțit din plin, facilitând comerțul, transporturile și procurarea resurselor de hrană.³ Tocmai datorită acestor avantaje oferite de Dunăre, ea a fost ținta spre care și-au îndreptat privirea multe state europene. Dorința acestora de a-și instala influența la Dunărea de Jos și în special la Gurile Dunării, a implicat, nu de puține ori, poporul român la conflicte cu acestea⁴. Gurile Dunării, care fac parte din spațiul teritorial român, au fost, de-a lungul istoriei, jinduite de multe puteri și seminții. Chiar dacă aceasta zonă a cunoscut o istorie zbuciumată, ea rămâne veșnică a poporului nostru.

Dar nu au lipsit nici momentele când românii nu au avut nici un cuvânt de zis în problema Dunării, ea făcând obiectul stipulațiilor tratatelor de pace încheiate între diferite state europene (de cele mai multe ori, Imperiul Rus și Imperiul Otoman).

Marele fluviu Dunărea m-a atras întotdeauna și a fost și este dispus oricând și pentru oricine să-și spună povestea. Dar trebuie să știi și să vrei să o asculți.

Lucrarea își propune ca *scop principal transmiterea către elevi a elementelor fundamentale de existență a Comisiei Europene a Dunării și influența acesteia pentru Tulcea și Sulina*. Elevii trebuie să își formeze un bagaj de cunoștințe suficient de mare pentru a le permite analiza obiectivă a perioadei în care a funcționat C.E.D., cu evidențierea trăsăturilor pozitive, dar și a aspectelor negative pentru istoria regională, respectiv locală a județului Tulcea.

Lucrarea a fost elaborată pe baza studierii cadrului general istoric⁵ al epocii, respectiv a principalelor lucrări de specialitate.⁶

În secolul al XVIII-lea, un moment important în ceea ce privește navigația pe Dunăre și impunerea influenței unei puteri europene asupra sectorului de la Gurile Dunării, îl constituie Tratatul de la Kuciuk Kainargi – încheiat între Imperiul Țarist și Poarta Otomană în 1774. Conform acestuia,

¹ N. Iorga, *Chestiunea Dunării* (Istorie a Europei Răsăritene în legătură cu această chestie). Ediție îngrijită, studiu introductiv și indice de Victor Spinei, Institutul European. *Colecția Istorie și diplomație* 16, Iași, 1998.

² Vezi, pe larg, Grigore Antipa, *Dunărea și problemele ei științifice, economice și politice*, București, 1921.

³ Idem, *Chestiunea Dunării*, în vol. *Politica externă a României* (19 prelegeri ținute la Institutul Social Român), București, 1924.

⁴ Nicolae Dașcovici, *Dunărea noastră. O scurtă expunere până la zi a problemei dunărene, însoțită de textul Statutului de la Paris din anul 1921*, Fundația Culturală Principele Carol, București, 1992.

⁵ Vezi *Lucrări generale*, în *Bibliografie*.

⁶ Vezi *Izvoare și Lucrări speciale*, în *Bibliografie*.

Imperiul Otoman permitea rușilor comerțul în posesiunile sale, fie pe uscat, fie pe apă, „navigând chiar pe fluviul Dunărea”⁷.

Austria care nu se dă în lături de la dominația asupra Dunării, va obține în 1784 dreptul de la Padișah de a circula liber în Marea Neagră, ivindu-se astfel posibilitatea de a se impune și la Gurile Dunării.

Dar cel care nutrea interese majore în zonă era Imperiul Rus. El vedea obținerea Strâmtoarelor și supremația în Marea Neagră prin acapararea Gurilor Dunării.

În urma războiului ruso-turc (1806-1812), prin Tratatul de Pace de la București, Imperiul Țarist a luat în stăpânire Brațul Chilia, obținând și dreptul de liberă navigație comercială pe tot fluviul, cu excepția navelor de război care nu aveau voie să urce mai sus de vărsarea Prutului în Dunăre⁸.

Deja în zonă și-au făcută simțită prezența trei puteri europene. Acest lucru nu avantaja pe numeni și de aceea, disputa, deocamdată tacită dintre ele, a pus pe gânduri și celelalte puteri europene.

La Congresul de la Viena din 1815, Marile Puteri semnatare stabilesc, pentru prima dată într-un document de talie europeană, norme comune privind felul cum se face navigația pe fluvii și râuri care trec prin mai multe state: libertatea navigației, sistemul uniform de percepere a dărilor, întreținerea drumurilor de apă etc., referirile făcându-se în mod special la Rin, Mein, Neckar, Mosella, Meusa, Escaut(art.108 și următoarele).⁹

În ciuda caracterului general, principiile de liberă navigație nu vor fi aplicate și Dunării. Și toate acestea pentru că statele cu influență în zonă – Rusia, Austria și Turcia –, nu doreau amestecul și altor state. Franța și Anglia s-au abținut, pentru că ele însele doreau să-și impună influența în zonă prin extinderea economică¹⁰.

În perioada următoare, cea care s-a impus în forță este Rusia. În 1817, pe baza unui protocol încheiat între Poartă și ambasadorul țarist la Constantinopol, principalul braț navigabil al Dunării, Brațul Sulina, trecea sub stăpânirea Rusiei.¹¹

Prin Convenția de la Akkerman din 1826, Rusiei i se recunoaște posesiunea asupra Brațului Sulina și i se acordă libertatea de navigație comercială în toate mările și apele Imperiului Otoman¹².⁽¹⁾

⁷ xxx *Acte și documente relative la istoria renașterii României*. Publicate de Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturdza, Dimitrie C. Studza, vol. I, Tipografia Carol Göbl, București, 1888, pp. 125-128.

⁸ *Ibidem*, pp. 296-302 (respectiv: Tratatul de Pace de la București, 28 mai 1812).

⁹ Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1986, p. 36.

¹⁰ Iulian Cârțână, Ilie Seftiuc, *Dunărea în istoria poporului român*, Editura Științifică, București, 1972, p. 33.

¹¹ Nicolae Dașcovici, *op. cit.*, 17.

¹² xxx *Acte și documente...*, pp. 310-318 (respectiv: Convenția de la Akkerman din 7 octombrie 1826).

Prin Tratatul de Pace de la Adrianopol din 2/14 septembrie 1829, granița dintre Rusia și Turcia se stabilește pe linia Dunării, din punctul în care Prutul se varsă în Dunăre și până la ieșirea Brațului Sf. Gheorghe în mare. De asemenea, malul drept începând de la punctul unde Brațul Sf. Gheorghe se desparte de Sulina, unde Turcia rămânea riverană, va fi nepopulat pe o distanță de două ore și nu vor fi nici un fel de fortificații, iar vaselor comerciale ale ambelor puteri li se acordă navigație liberă pe între cursul fluviului. Turcii puteau intra din mare în Dunăre pe toate cele trei brațe pentru vasele comerciale, Brațul Sf. Gheorghe fiind comun pentru flota militară, în schimb vasele de război turcești puteau intra pe Dunăre în amonte, fără să depășească locul de întâlnire al fluviului cu Prutul¹³.

Tratatul de la Adrianopol a conținut clauze importante pentru începuturile marinei naționale românești și pentru comerțul extern al Principatelor Române, care se derula pentru Moldova prin Galați și pentru Țara Românească prin Brăila, ambele folosind în mod necesar portul Sulina. Tratatul a desființat raialele turcești din Turnu Severin, Giurgiu și Brăila, care timp de peste două secole și jumătate împiedicaseră dezvoltarea unei navigații autohtone și construirea de flotile românești. Navigația pe Dunăre și Marea Neagră a fost declarată liberă, iar Marea Neagră încetează să mai fie „lac turcesc”.

Corăbiile turcești, ca și cele ale statelor aflate în pace cu Poarta pot face negoț în toată libertatea în Marea Neagră și pot trece prin Bosfor și Dardanele¹⁴.

În 1829 ia ființă „Societatea austriacă de navigație cu aburi” pentru transportul de mărfuri și persoane¹⁵. Ea și-a început activitatea cu o singură navă, construită la Viena, sub numele de „Ferdinand I” și pusă în exploatare pe Dunărea Mijlocie. Evenimentul cel mai important al navigației pe Dunăre l-a constituit, în anul 1837, deplasările de la Constantinopol până la Brăila, a primei nave maritime cu aburi, transformând porturile fluviale Sulina, Galați¹⁶ și Brăila, în porturi maritime.

Dintre statele apusene¹⁷, întâietatea în relațiile comerciale cu porturile românești o deținea Anglia¹⁸, urmată de Austria și Sardinia. Obținând profituri însemnate din navigația de pe Dunăre, austriecii înființează, în afară de societatea mai sus amintită, o nouă societate, „Lloyd” (Lloyd Austriac, pentru a se diferenția de cel englez), cu sediul la Galați din 1841 și, ulterior, la Sulina.

¹³ Camil Mureșan (coord.), *Culegere de texte pentru istoria universală. Epoca modernă, vol. I (1640-1848)*, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1977, pp. 345-346 (art. 3).

¹⁴ N. Iorga, *Istoria comerțului românesc*, Tiparul Românesc, București, 1925, p. 158.

¹⁵ xxx *La Commission Européene du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931*, Imprimerie Nationale, Paris, 1931, p. 4.

¹⁶ Vezi, în context, Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port-franco (1837-1883)*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1976.

¹⁷ N. Iorga, *Chestiunea Dunării...*, pp. 301-308.

¹⁸ Paul Cernovodeanu, *op. cit.*

Dar pentru a se asigura și a primi și aprobarea Rusiei, Austria va încheia la 13/25 iulie 1840 la Sankt Petersburg, o convenție pe 10 ani care asigura libertatea navigației atât în amonte cât și în aval pe toate cursurile fluviilor pe care cele două state erau riverane.¹⁹

Rusia s-a angajat să înceapă lucrările necesare pentru a împiedica formarea bancurilor de nisip de la Gura Sulina și să construiască un far – continuând existența unuia din secolul preC.E.D.ent²⁰ –, navele austriece urmând să plătească taxe pentru lucrările de întreținere, cât și dreptul de far. Asemenea lucrări au fost începute dar cu o încetineală exasperantă, pentru a fi date apoi uitării.

După rapoartele consulilor englezi se poate vedea că în 1853 gura de vărsare de la Sulina avea o adâncime de 7 picioare și jumătate (2,28 m), iar în timpul suveranității otomane această adâncime nu scădea sub 16 picioare (4,88 m).

Colonelul Sir John Stockes, primul delegat al Marii Britanii la Comisia Europeană a Dunării, și-a exprimat opinia și în această problemă, într-o Conferință la Londra, la 22 aprilie 1890, asupra Dunării și comerțului său: „În timpul primilor ani care au urmat de la luarea în posesiune a Deltei de către Rusia, au fost numeroase reclamații, în principal din partea Austriei, împotriva stării proaste de la gura de vărsare a fluviului și numeroase presiuni făcute pe lângă Rusia de a draga șenalul”.²¹ A început să fie acuzată Rusia, nu numai pentru că nu a înlăturat bancurile de nisip care astupau gura de vărsare de la Sulina, dar și pentru că navele scufundate agravau starea naturală a lucrurilor și împiedicau comerțul maritim. Austria și Marea Britanie au protestat împotriva acestei situații, dar Rusia nu a adus nici o îmbunătățire și Gura de la Sulina, singura folosită în navigație, a devenit, se poate spune, impracticabilă.

Această situație a determinat Marile Puteri europene – Franța, Anglia și Austria –, care aveau numeroase interese economice în zonă să se alătore Turciei și să oprească expansiunea dominației țariste aici. Astfel, în momentul izbucnirii Războiului Crimeei, în 1853, Rusia se afla singură, fiind combătută în final de statele europene.

Din punct de vedere metodologic²² lucrarea este împărțită în trei capitole.

Capitolul I prezintă evoluția Comisiei Europene a Dunării din momentul înființării până la încetarea existenței acesteia, în contextul istoric al epocii.²³ Reprezentanții Marilor Puteri prezenți la

¹⁹ xxx *La Commission Européenne du Danube et son oeuvre de 1856 à 1931*, Imprimerie Nationale, Paris, 1931, pp. 4-5.

²⁰ Tahsin Gemil, *Document turco-osman privind construirea farului de la Sulina (1745)*, în Stoica Lasca, Constantin Vitanos (coord.), *Valori ale civilizației românești în Dobrogea*. Volum dedicat Centenarului Școlii Normale „Constantin Brătescu” și aniversării a 115 ani de la reintegrarea Dobrogei la Statul Român (Colegiul Pedagogic “Constantin Brătescu”, Asociația Culturală Istorică Dobrogeană „România de la Mare”), f.e., Constanța, 1993, pp. 238-242.

²¹ Iulian Cârțână, Ilie Seftiuc, *op. cit.*, p. 69.

²² Vezi *Lucrări de psihopedagogie*, în *Bibliografie*.

²³ Vezi, între altele, N. Iorga, *Istoria Românilor*, vol. IX, București, 1938; Nicolae Ciachir, *Marile Puteri și România (1856-1947)*, Editura Albatros, București, 1996; G.D. Iscriu, *Istoria modernă a României*, vol. II (1849-1918), București,

Paris în 1856 au creat Comisia Europeană a Dunării pentru a garanta navigația pe această mare arteră a Europei și mai ales pentru a opri pretențiile rusești asupra Gurilor Dunării.²⁴ La data înființării, Comisia Europeană a fost un organism internațional cu sarcina principală de investitor în domeniul strict tehnic al asigurării condițiilor optime de navigație pe tronsonul maritim al Dunării (Sulina, Isaccea) și de asigurare a semnalizării pe timp de zi și de noapte pe acest tronson. Pentru îndeplinirea acestor sarcini i s-a prescris o existență de scurtă durată, de doar 2 ani, pe care însă Marile Puteri prin numeroase jonglerii politice, vor reuși să o prelungească, ajungând să-i confere chiar un statut de permanență. De asemenea, se urmărește analiza obiectivă a acestei instituții din punct de vedere politic, economic și social în cadrul Statului Român. În decursul existenței C.E.D., realizările strict tehnice, din domeniul hidrotehnic și edilitar, au fost apreciate ca atare de către contemporani. Toate realizările tehnice ale C.E.D. au rămas în funcțiune și după desființarea sa, multe dintre acestea aflându-se în stare de funcționare și azi. Dar aceste realizări nu pot împiedica un român să judece și să facă aprecieri asupra naturii existenței îndelungate a acestui organism.

Dacă până în 1877 Statul Român nu putea să-și ceară drepturile asupra Gurilor Dunării – zonă în care unele mari puteri europene avea interese deosebite²⁵, – după Pacea de la Berlin, ce a consființit suveranitatea și independența României și când Dobrogea și Delta Dunării intră în componența Statului Român²⁶, acesta se va arăta tot îndreptățit să asigure și să coordoneze navigația pe Dunăre în locul C.E.D. Și de data aceasta, Marile Puteri vor avea cuvântul și legea în propriile mâini, desconsiderând noul statut al României. Singurul „avantaj” acordat țării noastre va fi acceptarea unui reprezentant al acesteia în cadrul Comisiei. Din contră, prin Tratatul de la Berlin, la Gurile Dunării a continuat să existe un organism internațional care era investit cu puteri depline: putere legislativă (emitea legi), putere executivă (aplica propriile legi) și putere judecătorească (judeca modul de aplicare al legilor emise de C.E.D.).

Practic, C.E.D. se comporta ca un stat care avea și pavilion propriu, călcând în picioare dreptul pe care-l avea România ca putere teritorială. Cu toate împotririle guvernanților români, Marile Puteri nu au ținut cont de acestea. Singurul moment în care au avut nevoie de România a fost

1994; Șerban Rădulescu-Zoner, *Dunărea, Marea Neagră și Puterile Centrale (1878-1898)*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1982.

²⁴ A se vedea, pe larg, Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării*, Editura Pax Aura Mundi, Galați, 2002; Ioan-Alexandru Suci, *România și Comisia Europeană a Dunării*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2005; Constantin Ardeleanu, *Gurile Dunării, o problemă europeană. Comerț și navigație la Dunărea de Jos în surse contemporane (1829-1853)*, Editura Istros, Brăila, 2012.

²⁵ Vezi Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1986.

²⁶ Romulus Seișanu, *Dobrogea. Gurile Dunării și Insula Șerpilor*. Schiță monografică. Studii și documente, Tipografia ziarului „Universul”, București, 1928, pp. 128-132; Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*. [Ed. a 2-a revizuită] Editura Ex Ponto, Constanța, 1998, pp. 330-334; Stoica Lascu, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916) (Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța. *Bibliotheca Tomitana I*), f.e., Constanța, 1999.

în perioada Primului Război Mondial. Dacă până atunci Statul Român a fost tratat cu indiferență, acum când îi păștea pericolul au aruncat totul pe umerii României. Atunci, în situația grea pe care a avut-o, Statul Român a demonstrat că și singur poate face față situației și, de asemenea, că are oameni capabili și competenți pentru a ocupa funcții importante. Dar situația nu a durat prea mult. Când pericolul războiului a fost înlăturat, Marile Puteri și-au reluat locul, nerecunoscând rolul Statului Român din perioada preC.E.D. entă, și drept mulțumire i-a destituit din funcții pe românii care au menținut pe linia de plutire C.E.D. Toate aceste aspecte i-au întărit pe diplomații români, în frunte cu Nicolae Titulescu, care au militat pentru respectarea suveranității naționale și desființarea acestui organism internațional de la Gurile Dunării.

Capitolul II prezintă dezvoltarea celor două orașe porturi ale Dunării – Sulina²⁷ și Tulcea²⁸, cu implicarea directă a Comisiei Europene a Dunării din punct de vedere *economic, social și cultural*. Pentru că aceste aspecte sunt vizibile și fac parte din istoria locală a acestei zone, sunt anexate, în cadrul lucrării, imagini din trecut și din prezent cu edificii și locuri emblematice ale interacțiunii C.E.D. cu cele două orașe.

Capitolul III prezintă rolul și locul Istoriei în procesul educativ, respectiv include propunerea de *Programă Opțională* pentru elevii de Gimnaziu. Reprezintă proiectarea demersului didactic și cuprinde modalități de organizare și conducere a procesului de predare-învățare-evaluare pe baza combinării eficiente a metodelor și a mijloacelor de învățământ, a formelor de grupare, în funcție de conținutul și cunoștințele anterioare ale elevilor.

Astfel, se urmărește dezvoltarea gândirii elevilor. Dacă în activitățile de transmitere a informației istorice utilizăm metode tradiționale combinate cu unele metode moderne, această manieră de lucru poate contribui la o învățare activă și mai eficientă, precum și la dezvoltarea creativității elevilor și a abilității lor de exprimare a informației dobândite. Capacitatea de a

²⁷ Vezi – Petre Covacef, *Cimitirul viu de la Sulina*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2003; Gheorghe Ionel, *Sulina. Un port prea îndepărtat*, Editura Dondos Zampieri & Co, București, 2003; Tatu Tudose, *Sulina. Asalturi însângerate 26.06 – 08.07 – 17.07.1854*, Editura Sinteze, Galați, 2009; I.C. Atanasiu, *Portul Sulina*, în „Expunerea Situațiunii Județului Tulcea pe anul 1910”, Tipografia „Dobrogea” Sava Donceff, Tulcea, 1910; Petru Zaharia, *Sulina porto-franc (1870-1939)* în „Peuce”, VIII, 1980; Georgeta Boroandă, *Porturile dobrogene – Sulina. Scurt istoric*, în Mihai Lupu (coord.), *Dobrogea. Repere istorice*, Editura Europolis, Constanța, 2000.

²⁸ Vezi – Victor Henrich Baumann, *Prezența elenilor la Tulcea (Uniunea Elenă din România)*, f.e., București, 2005; Valentina Postelnicu, *Tulcea în documente de arhivă* (Constanța: Ex Ponto, 2006); xxx *Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș*. Lucrările colocviului *Recuperarea memoriei orașului Tulcea, 1878-1948: împlinire sau deziderat?* Tulcea, 24-26 septembrie 2012. Volum îngrijit de Daniel Flaut, Mihaela Iacob, Dorel Paraschiv, Editura Istros a Muzeului Brăilei, Brăila, 2012; Constantin Ardeleanu, *Rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne 1878-1914*, în *Ibidem*, pp. 13-24; Ligia Dima, *Orașul-port în documente de arhivă*, în *Ibidem*, pp. 25-104; Lavinia Vizauer, *Recuperarea memoriei orașului Tulcea prin documente de arhivă și imagini – vechi și nou*, în *Ibidem*, pp. 341-392; Lăcrămioara Manea, Mădălina Ciocoiu, Iuliana Costea, *Europolis. Destinul unui oraș - titlul unui roman*, Editura Istros a Muzeului Brăilei, Brăila, 2013.

redescoperi, de a reconstrui și de a reface trecutul nu poate fi dobândită decât prin crearea unor situații de învățare al căror scop este redescoperirea și rezolvarea problemelor. Fără a neglija componenta cognitivă, dar renunțând pe cât este posibil la argumentarea teoretică a unor idei, demersul didactic trebuie orientat către componenta valorică și atitudinală. Elevul trebuie să se integreze într-o lume firească, să fie pregătit să întâmpine schimbările din societate și diversitatea lumii contemporane, să manifeste solidaritate și încredere față de societatea democratică în care trăiește.

Lucrarea este completată cu *Bibliografie* și *Anexe*.

Dacă demersul de față, subsumat obținerii Gradului Didactic I, își va fi atins scopul, atunci și Dunărea va fi mulțumită.

Prof. Nicoleta DUȚU

Școala Gimnazială "Constantin Găvenea" Tulcea

