

ISTORIE

Volum apărut cu sprijinul NEC –
Institutul de studii Avansate din București

Constantin Ardeleanu (n. 1976) este profesor de istorie modernă la Universitatea „Dunărea de Jos“ din Galați și long-term fellow la New Europe College, București. Temele sale de cercetare privesc istoria socioeconomică a sud-estului Europei, cu interes special pentru regiunea Dunării și a Mării Negre. Preocupat de reprezentarea spațiului românesc în descrieri de călătorie, a tradus și editat, singur sau în colaborare, relatări ale câtorva autori străini care au vizitat spațiul românesc în secolele XIX–XX. Acestea se regăsesc în diverse volume din seria *Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea* (Editura Academiei Române, 2004–2020) sau au fost publicate distinct: Maude Rea Parkinson, *Douăzeci de ani în România* (Humanitas, 2014); Ethel Greening Pantazzi, *România în lumini și umbre* (Humanitas, 2015); Patrick O'Brien, *Jurnalul unei călătorii în Principatele Dunărene în toamna și iarna anului 1853* (Humanitas, 2016). 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. Cel mai recent volum publicat este *The European Commission of the Danube, 1856–1948. An Experiment in International Administration* (Brill, 2020).

CONSTANTIN ARDELEANU

O croazieră de la
Viena la Constantinopol

Călători, spații, imagini
1830–1860

 HUMANITAS
BUCUREȘTI

Redactor: Andrei Pogăciaș
Coperta: Ioana Nedelcu
Tehnoredactor: Manuela Măxineanu
Corector: Marilena Vasile
DTP: Radu Dobreci, Dan Dulgheru

Lucrare executată la Master Print Super Offset

© HUMANITAS, 2021

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
Ardeleanu, Constantin
O croazieră de la Viena la Constantinopol:
călători, spații, imagini (1830–1860) /
Constantin Ardeleanu. – București:
Humanitas, 2021
Conține bibliografie
ISBN 978-973-50-7153-0
656

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: 0723.684.194

CUPRINS

<i>Mulțumiri</i>	9
INTRODUCERE. „HARACTERUL EPOHII NOASTRE“	
„Întocmai ca la cazanul care scoate rachiul“	13
„Vârsta mecanică“, între „minunile timpului“ și „lucrul dracului“	15
Epoca piroscafelor	21
Drum și stat	25
Cinci heterotopii și numeroși călători	28
1. O CROAZIERĂ PRINTRE CIVILIZAȚII	
O alegere optimă?	35
Dintr-o „călătorie oboșitoare și periculoasă într-una plăcută și relaxată“	37
Drumuri, imperii, civilizații	41
Conexiunea valahă	46
Pe aripile vântului	49
Piroscafe pe Dunăre: capitalism, antreprenoriat și hidropolitică imperială	51
Organizare, timpi de parcurs, costuri	56
Rute interne pe Dunărea habsburgică	60
<i>Alla turca, alla romaika</i>	66
Linia Mării Negre	71
Un concurent redutabil, căile ferate	76
Concluzii	80

2. UN ORAȘ PLUTITOR

Horăituri și identități	85
Piroscaful ca scenă a istoriei globale	89
Spații mobile de socializare	93
Agenți ai socializării pe „un Babel plutitor“	102
Aspecte de viață cotidiană într-un salon de piroscaf	104
Somnul și dușmanii lui.	107
Călătorii prin spațiu și timp.	111
Concluzii	116

3. ÎNTRE ORIENT ȘI RUSIA

Intermediaritate românească.	118
Turle și minarete, turnuri și ruine.	121
Teme-te de ruși chiar și când îți fac daruri	126
Nisipurile nemișcătoare ale Sulinei.	130
Epopeea canalului.	135
Europa de pe deal	140
„Una dintre cele mai fertile țări ale Europei“	146
Bordeie și degradare.	149
Concluzii	152

4. ROMÂNII ÎN RUOPA

Un aventurier moldovean.	154
Spectacolul modernității.	157
O legătură cu lumea	159
Rutele mobilității: croaziera dunăreană și drumul Bucovinei	162
Levantul și pelerinii săi	168
Un spațiu democratic	170
Piroscaful în literatura română	175
Cheltuieli de călătorie.	181
Vaporul „revoluționar“	184
Concluzii	188

5. CĂLĂTORII ȘI EPIDEMII

O tragedie valahă	190
„Cordonul sănătății“ în teritoriile habsburgice	194

Lazarete otomane, presiuni europene și eforturi transnaționale	196
Autonomie carantină și protectorat antiepidemiologic	198
Fortărețe sanitare în Delta Dunării	202
Carantina: timp, spațiu, organizare	203
Arestul sanitar	206
Purificarea corpului și a mărfurilor	212
Supravegherea politică a călătorilor	214
Lazaretul ca zonă de contact	216
O vizită dincolo de „cordonul sănătății“	219
Comerțul în vremuri de prevenție antiepidemiologică	224
În loc de concluzii: contagioniști <i>versus</i> miasmatici	226
6. NATURĂ ȘI TEHNOLOGIE ÎN CLISURA DUNĂRII	
Prin „fâlcile căscate ale unui monstru infernal“	229
„Un proiect gigantic“ de disciplinare a naturii	239
Cucerirea naturii	242
Inginerie și diplomație	244
„Pluteam din minune în minune“	248
Rituri de trecere	252
Un transfer complicat	257
Ilustrate dunărene	262
Concluzii	268
CONCLUZII	271
<i>Bibliografie</i>	279

INTRODUCERE

„Haracterul epohii noastre“

„Întocmai ca la cazanul care scoate rachiul“

Modernitatea ia cele mai diverse forme, constata boierul Dinicu Golescu (1777–1830) acum aproape două secole, în timpul uneia dintre călătoriile sale prin Europa (1824–1826). Orașele din Ardeal, Ungaria sau Austria n-au conținut să-i ofere motive de uimire, făcând din însemnările sale nu doar o captivantă descriere a locurilor vizitate, ci și o radiografie a celor mai felurite emoții umane. La Trieste, marele antrepozit maritim al Imperiului Habsburgic, admirația boierului muntean a fost solicitată din plin. Rătăcind pe străzile vestitei schele¹ din golful Mării Adriatice, vizitatorul s-a văzut înconjurat de realități atât de remarcabile, încât „nu folosește auzirea descrierii, este trebuință de vedere“. „Frumusețea uliților, liniile caselor, marginile mării pline de corăbii, dealurile pline cu grădini și cu vii“² erau câteva dintre imaginile cele mai pitorești ale orașului animat de o imensă energie antreprenorială.

Portul era inima așezării, frecventat anual de sute de corăbii ce aduceau la Trieste oameni și mărfuri de peste mări

1. Termen folosit pentru a desemna amenajările portuare sau spațiul vamal aparținând unui port, care se referă prin extensie la zona portuară a unui oraș-port.

2. Constantin Golescu, *Însemnare a călătoriei mele în anii 1824, 1825 și 1826*, ediție de Petre V. Haneș, București, 1915, pp. 104–105.

și țări. Corăbii numite „curiere“ plecau zilnic spre Veneția și conectau săptămânal debușeul maritim la marile schele ale Mediteranei. Exista și un „vapor“ sau piroscaf¹ ce făcea două curse pe săptămână între Trieste și Veneția. Bastimentul de ultimă generație părea să se bucure de mare succes. „Bez² marfă și bez corăbieri“, acesta transporta la fiecare cursă „de la 40 și până la 60 călători, iar mai rar se întâmplă și până la 100“.³

Curiozitatea l-a împins pe Golescu să se îmbarce pe piroscaf, cu care s-a deplasat în orașul lagunar. Vaporul, explica boierul într-o consistentă notă, „este o corabie care merge pe mare cu un meșteșug de foc, ce este în camera corăbiei, iar afară să vede numai un coș de fier, lung ca de 4 stânjini⁴, prin care iese fumul, și două roate mari de fier întocmai ca roatele de la mori ce umblă în apă, una de o parte afară din corabie, și alta de cealaltă parte, într’o osie de fier, care este mai naltă decât fața apii de șase palme⁵, roatele intră în apă o parte și 3 părți rămân afară“. Mișcarea zburătorilor propulsa nava cu o forță atât de mare, „încât simte trupul omului cum corabia sparge marea și roatele lasă în urmă două coade de spumă lungi.“ Sistemul nu era străin compatrioților săi, mai constata curiosul boier în explicațiile sale tehnice: cuptorul zidit în „camera corăbiei“ era prevăzut cu mai multe coșuri de fier, între care unul îndreptat „înspre mehanica ce au, prin care iese căldură cu abureală, întocmai ca la cazanul care scoate rachiul, la care la fund îi arde focul, și capacul strânge lacrămă de abureală; așa acel abur al coșului mișcă cea dintâi roată, unde sunt poate întreite decât la un ceasornic, și cea din urmă roată prin dinții ei, și prin dinții ce sunt pe osie de

1. Termen împrumutat din franceză, utilizat în secolul al XIX-lea pentru a denumi primele tipuri de nave cu aburi. Etimologic, cuvântul este formatul din prefixul piro- (foc) și -scaf (navă).

2. Bez = în afară de.

3. *Ibid.*, pp. 105–106.

4. Unitate de măsură egală cu circa doi metri.

5. Ca unitate de măsură, o palmă era egală cu circa 25 de cm.

fier, sucește osia dimpreună cu roatele“. Folosind, când vântul era favorabil, și „catargurile cu pânze“, vaporul zbura pe apele Mării Adriatice.¹

Viteza și confortul erau două dintre calitățile laudate ale vaselor cu aburi, care de curând începuseră să împânzească mările și fluviile lumii occidentale. Golescu a călătorit la Veneția cu piroscaful, dar a ales să revină la Trieste cu corabia. Eroul nostru „a blestemat“ curând dorința de a compara tipurile de propulsie ale celor două vehicule. Drumul cu corabia a durat 40 de ore „și într-această toată vreme, nici am mâncat, nici am dormit, ci numai am vărsat și am plâns ca un copil mic“.² Tehnologia modernă avea efecte dintre cele mai benefice, apreciate la fel de mult de mintea, dar și de stomacul pasagerilor.

*„Vârsta mehanică“, între „minunile timpului“
și „lucrul dracului“*

În anii următori, tot mai mulți compatrioți ai boierului muntean aveau să călătorească prin Europa, familiarizându-se nu doar cu, spre exemplu, buna organizare a sistemelor administrative și de educație din diferite țări apusene, ci și cu binefacerile revoluției în transporturi. Cu douăzeci de ani mai tânăr decât Golescu, Petrarhe Poenaru (1799–1875) urma cursuri de inginerie la Paris când, în 1831, a vizitat Anglia. La Londra, Poenaru a admirat „impunătoarele poduri [peste Tamisa], care, deși sunt clădite pe o înspăimântătoare scală, par totuși atât de grațioase“, sau străzile frumoase și „așa de curate, încât dau parcă mai multă sănătate aerului pe care-l respiri“. Însă unul dintre momentele cele mai memorabile ale sejurului său britanic a fost călătoria cu trenul între Liverpool și Manchester, în octombrie 1831, la doar un an după inaugurarea primei căi

1. Golescu, *Însemnare*, pp. 105–107, nota 1.

2. *Ibid.*

O croazieră printre civilizații

O alegere optimă?

În pofida a numeroase neajunsuri – aglomerație, țânțari, teama de frigurile malariei –, vapoarele austriece ce efectuau curse regulate pe Marea Neagră și pe Dunăre erau, la începutul anilor 1840, alegerea optimă pentru a călători între Constantinopol și Viena. La această concluzie ajungea, în zilele toride de la sfârșitul lunii iulie 1840, medicul englez Octavian (John) Blewitt (1810–1884). Secretar al Fondului Literar Regal, o instituție ce sprijinea publicarea operelor scriitorilor britanici, Blewitt era el însuși un prolific autor de literatură de călătorie, pe care o semna sub pseudonimul „Brother Peregrine“. Blewitt s-a ocupat și de editarea mai multor volume din seria *Ghidurilor de călătorie Murray*, extrem de populare în epocă (vezi *infra*), astfel că opțiunea sa venea din partea unui voiajor relativ bine informat.¹

Trei trasee principale legau cele două capitale imperiale: ruta maritimă prin Trieste, cea terestră prin Belgrad și cea maritim-fluvială pe Marea Neagră și Dunăre. Conform ediției

1. Alexis Weedon, *Blewitt, (John) Octavian (1810–1884), Writer and Literary Administrator*, în *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford, 2004, online la adresa <https://www.oxforddnb.com/view/10.1093/ref:odnb/9780198614128.001.0001/odnb-9780198614128-e-2645> (accesat pe 20 aprilie 2020).

1840 a unui ghid Murray, vapoarele companiei Österreichischer Lloyd (Lloyd Austriac) efectuau două curse pe lună pe relația Constantinopol–Trieste. Voiajul – cu opriri la Izmir, Syros, Pireu, Patras, Corfu și Ancona – dura circa 14 zile. Între Trieste și Viena se călătorea cu serviciul de diligențe. De la Trieste la Graz (via Ljubljana) erau trei curse pe săptămână, iar cei vreo 330 de kilometri erau parcurși în circa 50 ore de drum. Între Graz și Viena erau cinci diligențe pe săptămână, distanța de circa 210 kilometri fiind străbătută în 27 ore.¹ O călătorie pe ruta terestră directă era la fel de extenuantă: cei aproape 1.000 de kilometri ai drumului dintre Constantinopol și Belgrad, de-a lungul părții europene a Imperiului Otoman, ridicau probleme serioase nu doar de confort, ci și de siguranță. Astfel, mult mai atractiv, simplu și chiar comod părea traseul estic, pe calea apelor, la bordul vaselor DDSG. La un deceniu de la lansarea lor pe Dunărea habsburgică în 1830 și la patru ani de când reușiseră să acopere întregul traseu dintre Viena și Constantinopol (1836), piroscafele austriece transportau anual mii de călători între cele două metropole.

Câțiva turiști englezi, trei francezi, un funcționar belgian și un aventurier polonez se numărau printre tovarășii de drum ai lui Blewitt, îmbarcați la Constantinopol, pe 30 iulie 1840, la bordul pachebotului maritim *Ferdinand I*. După o oprire la Varna, vaporul a intrat pe Dunăre, oprind la Tulcea, Galați și Brăila. Văzute de pe puntea navei, porturile Dunării Maritime ofereau puține peisaje atractive; mai interesați s-au arătat pasagerii de frumusețea unor localnice, venite să-i privească pe veneticii debarcați în lazaretele de pe malul Dunării. În așteptarea pachebotului fluvial, o petrecere dansantă, organizată spontan în incinta carantinei Brăila, a oferit un nou prilej de analiză și admirație reciprocă între pasageri și localnice. Călătorii au pornit în amonte cu vasul

1. *A Handbook for Travellers in Southern Germany*, ediția a doua, corectată și adăugită, Londra, 1840, pp. 334, 338, 350.

fluvial *Pannonia*, care a oprit în porturile de pe malul drept („dobrogean“, „bulgăresc“ sau „otoman“) al Dunării. Mai apoi aceștia au petrecut zece zile de izolare în carantina de la Jupalnic (Orșova), la intrarea în teritoriile austriece, înainte de a-și continua călătoria spre Budapesta și Viena.¹

De la mijlocul anilor 1830, Dunărea devenise axul central al unei rețele tot mai complexe de transport internațional ce asigura legătura nu doar între două capitale, ci și între Occident și Orient. Prin funcția sa de frontieră și conector între imperii, ruta dunăreană era un spațiu special în sine, neutru și din perspectiva dreptului internațional, ce promitea călătorilor o fascinantă croazieră prin/tre civilizații. Piroscafele companiei DDSG reușiseră să deschidă circulației o arteră navigabilă pe o lungime de mai bine de 2.000 de kilometri, o autostradă naturală până atunci fragmentată și prea puțin utilizată pentru transportul internațional de persoane și mărfuri. Cu sprijin din partea guvernului de la Viena, DDSG și-a extins operațiunile dincolo de granițele monarhiei habsburgice, spre Dunărea de Jos și Marea Neagră, dar și în amonte, spre statele germane. Și, precum în cazul lui Blewitt și al camarazilor săi de drum, clienții nu s-au lăsat mult așteptați, convinși că ruta dunăreană era, cel puțin în anumite perioade ale anului, alegerea optimă de a călători de la Constantinopol la Viena.

*Dintr-o „călătorie obositoare și periculoasă
într-una plăcută și relaxată“*

Richard T. Claridge (1797/9–1857) a fost unul dintre primii autori britanici care, la capătul unei asemenea croaziere în 1836, a compilat informații utile într-un ghid de călătorie ce populariza pentru publicul britanic avantajele noii rute.

1. Brother Peregrine [Octavian Blewitt], „The Danube“, partea I, *Fraser's Magazine for Town and Country* 22, nr. 131 (1840), pp. 560–572.

Conform lui Claridge, piroscafele austriece transformaseră „o călătorie obositoare și periculoasă într-una plăcută și relaxată”; în corelație cu celelalte trasee de vapoare din Marea Neagră, Mediterana Orientală și Marea Adriatică, calea Dunării oferea posibilitatea vizitării câtorva dintre cele mai fascinante destinații din Asia Mică, Grecia sau Italia cu o investiție rezonabilă de timp și bani. În ediția a doua a volumului său, Claridge a extins și mai mult lista de posibile conexiuni pe axa Vest–Est, cu detalii despre traseele dintre Paris și Marea Mediterană, Paris și München, München și Trieste, Londra–Rin–Dunăre, voiajul spre Alexandria și Cairo sau drumul spre India.¹ În 1837 apărea la Londra și volumul al doilea din seria ghidurilor *Murray* (dedicat călătoriilor prin ceea ce astăzi numim „Europa Centrală”), în care itinerariul dunărean dintre Viena și Constantinopol se bucura de o prezentare detaliată.² Câțiva ani mai târziu, în Bavaria se publica și un ghid german cu o descriere a regiunii Dunării de Jos,³ spațiu geografic integrat, cel puțin de-a lungul fluviului, în geografia transporturilor internaționale.

Seria *Murray* a apărut în contextul interesului tot mai mare pentru călătorii pe continent într-o perioadă de creștere exponențială a infrastructurii de transport și a turismului internațional.⁴ Editorul John Murray III (1808–1892) a înțeles rapid schimbarea rutelor și rutinelor de călătorie și oportunitatea de a publica volume ce promiteau să ofere informații de încredere despre itinerarii, servicii de transport, hoteluri, obiective de vizitat. Subtitlul complet al volumului

1. R.T. Claridge, *A Guide Along the Danube*, London, 1837 și *Idem*, *A Guide Down the Danube*, London, 1839.

2. *A Handbook for Travellers in Southern Germany*, ediția întâi, London, Paris, 1837.

3. Adalbert Müller, *Die Donau vom Ursprunge bis zu den Mündungen*, vol. 2, *Die untere Donau*, Regensburg, 1841.

4. Scott Laderman, „Guidebooks”, în vol. Carl Thomas (ed.), *The Routledge Companion to Travel Writing*, London, 2015, pp. 278–288.

dedicat călătoriilor prin spațiul sud-german, ce includea și teritoriile habsburgice, este cât se poate de clar: acesta includea „descrieri ale celor mai căutate băi și stațiuni, ale principalelor orașe, ale muzeelor și pinacotecilor etc., ale principalelor drumuri și ale celor mai interesante și pitorești regiuni; cuprinde și indicații de drum pentru călători și propuneri de tururi“. Ghidurile nu trebuiau să fie compilații de detalii adunate din surse felurite, ci aveau la bază experiența directă a călătoriei efectuate de editori sau de cunoscuți ai acestora. Cititorii erau invitați să trimită observații și să reclame inexactitățile, inițiind astfel practica unor lucrări actualizate printr-un demers colectiv.¹ Ideea a fost rapid adaptată pentru clientela de limbă germană de Karl Baedeker (1801–1859), editorul din Koblenz care deja publicase ghiduri de călătorie pentru destinații din regiunea renană. Baedeker a standardizat și mai mult informația, propunându-și să-l scutească pe călător de toate grijile drumului. Ghidurile au devenit instrumente indispensabile în bagajul oricărui călător. Și ediția franceză a unui astfel de ghid, „indispensabil pentru artiști, negustori și călători“, s-a actualizat la noile realități ale pieței transporturilor atât în privința structurii, cât și a conținutului, cu informații și despre noile rute prin sud-estul Europei. Astfel, volumul acoperea tabelul stațiilor de poștă, drumurilor de fier și curselor de vapoare, modalitățile de călătorie specifice diferitelor țări, informații despre monede și curs valutar, descrierea orașelor,

1. Esther Allen, „«Money and Little Red Books»: Romanticism, Tourism, and the Rise of the Guidebook“, *Lit: Literature Interpretation Theory* 7, nr. 2–3 (1996), pp. 213–226; Gráinne Goodwin and Gordon Johnston, „Guidebook Publishing in the Nineteenth Century: John Murray’s Handbooks for Travellers“, *Studies in Travel Writing* 17, nr. 1 (2013), pp. 43–61; Rebecca Butler, „«Can Any One Fancy Travellers without Murray’s Universal Red Books?» Mariana Starke, John Murray and 1830s’ Guidebook Culture“, *The Yearbook of English Studies* 48 (2018), pp. 148–170.

satelor, cătunelor, curiozităților naturale și artistice, plus informații despre băi, comerț, populație, hoteluri etc.¹

În dorința de a veni în sprijinul unei clientele tot mai grăbite, lucrările nu prezentau doar informații cât se poate de clare despre diferite opțiuni de călătorie, ci și-au asumat și rolul de a sintetiza ceea ce era important și merita văzut. Detalii standardizate și scurte anecdotă relevante creau o narațiune accesibilă, cu tușe adesea generale și încărcate de convingerile ideologice și estetice ale autorilor și epocii. În spațiul german și austriac, asemenea lucrări au contribuit la promovarea unor stereotipuri culturale influente în construcția identităților naționale și supranaționale din regiune.² Ghidurile de călătorie spre India, studiate de Kathleen Epelde, sunt redactate cu toate elementele de hegemonie culturală europeană specifice discursului orientalizant.³ Ideile despre identitate și alteritate erau astfel cât se poate de evidente în aceste volume redactate din perspectiva unor autori occidentali convingși de diferența de civilizație dintre Europa și restul lumii.

Toți acești înaintași ai astăzi mai cunoscutelor ghiduri *Lonely Planet* sau *Trip Advisor* au început să includă în volumele lor și informații despre teritorii exotice din periferiile Imperiului Otoman, cum erau principatele autonome ale Serbiei, Țării Românești și Moldovei. În fapt, acestea se gă-

1. J.-M.-V. Audin, *Guide classique du voyageur en Europe*, ediția a doua, Paris, 1852.

2. Rudy Koshar, „«What Ought to Be Seen»: Tourists' Guidebooks and National Identities in Modern Germany and Europe“, *Journal of Contemporary History* 33, nr. 3 (1998), pp. 323–340; Josef Ploner, „Tourist Literature and the Ideological Grammar of Landscape in the Austrian Danube Valley, ca. 1870–1945“, *Journal of Tourism History* 4, nr. 3 (2012), pp. 237–257.

3. Kathleen Epelde, *Travel Guidebooks to India: A Century and a Half of Orientalism*, PhD thesis, English Studies Program, University Wollongong, 2004, online la adresa <http://ro.uow.edu.au/theses/195> (accesat pe 15 iulie 2020).