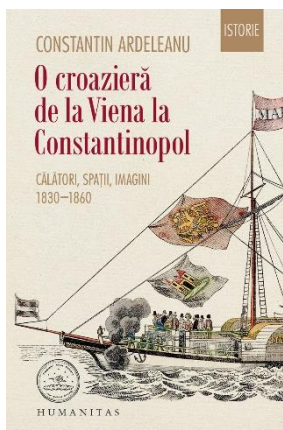


istoria Rusiei folosind diferite personaje și care descriu foarte bine viața poporului rus, de la primele decenii de modernizare și până la apariția Uniunii Sovietice.

Concluzionând, Dansul Natașei. O istorie culturală a Rusiei este o carte extraordinară care descrie foarte clar istoria culturală a Rusiei și poate fi citită ca o istorie a literaturii ruse, a procesului de modernizare, o istorie socială, a arhitecturii, artelor și muzicii. Nu în ultimul rând, capitolele ei conțin numeroase referințe la biografiile unor aristocrați, scriitori, pictori, compozitori, regizori ruși (Anna Ahmatova, Mihail Bulgakov, Piotr Ceaikovski, Anton Cehov, Marc Chagall, Feodor Dostoievski, Serghei Eisenstein, Nikolai Gogol, Maxim Gorki, Vasili Kandinski, Vladimir Maiakovski, Osip Mandelștam, Vladimir Nabokov, Boris Pasternak, Serghei Prokofiev, Aleksandr Pușkin, Serghei Rahmaninov, Nikolai Rimski-Korsakov, Vladimir Stasov, Igor Stravinski, Dmitri Șostakovici, Lev Tolstoi, Maria Țvetaeva, Serghei Volkonski). Fiecare biografie este o mică lume și este o mică Rusie. Pe de altă parte, *Dansul Natașei* ne oferă multe sugestii și modele de interpretare pentru istoriile altor țări și culturi europene.

Andrei Guțu



Constantin Ardeleanu, *O croazieră de la Viena la Constantinopol. Călătorii, spații, imagini (1830-1860)*, București, Editura Humanitas, 2021, 302 p.

DOI: 10.2478/amsh-2022-0028

Profesor de istorie modernă la Universitatea din Galați, Constantin Ardeleanu a fost dintotdeauna interesat de rolul pe care Dunărea și Marea Neagră l-au jucat în spațiul sud-est european. Mai mult, se poate observa în cercetările sale - așa cum o și recunoaște, de altfel (p. 28) - un interes aparte pentru două teme esențiale pentru el: *istoria Dunării și istoria călătoriilor*. O parte din zonele prezentate în carte le-am văzut, le-am trăit pe viu; celelalte sper să le descopăr în viitor. Dar provocarea pe care am simțit-o la începutul cărții a fost legată de istoria acestor locuri. Eu știu ce am văzut; dar oare cum arătau aceste locuri, cum erau privite și cum erau înțelese cu aproape două secole în urmă?

Partea introductivă a cărții - „Haracterul epohii noastre” - are rolul de a ne transpune nu în timpul istoric, evenimential, ci în cel al

mentalității specifice secolului al XIX-lea românesc. Mai exact, surprinde momentul în care diverși cărturari români - unii dintre ei personaje centrale ale istoriei românilor, precum Mihail Kogălniceanu, alții mai puțin cunoscuți, dar care au așternut pe hârtie impresiile lor de călătorie - iau contact direct cu industrializarea care a cuprins Europa vestică. În călătoriile lor, ei descoperă nu numai puterea de transport a motoarelor, a aburului nou folosit în tehnologie, ci fac legătura logică între „forța aburului și civilizație” (p. 19), precum și corelațiile dintre cele două asupra reconfigurării politice, sociale și economice a Europei. Nu putem să nu remarcăm faptul că limba română era prea săracă în nuanțe pentru a exprima noile tehnologii; așadar, pentru călătorii români, „vapor pe uscat” (p. 18) înseamnă tren, pentru că încă nu există termenul specific.

Odată cu tratatul ruso-otoman de la Adrianopol (1829), când au fost ridicate restricțiile otomane din zona dunăreană, Dunărea a intrat în circuitul internațional al transportului de persoane, mărfuri, bunuri și idei (p. 24). Pirosciful¹ - cum era denumit micul vapor cu abur care circula pe Dunăre - a contribuit masiv la modernizarea societății românești, mult mai mult - spune autorul - decât au făcut-o cei peste 30 de mii de km de cale ferată construită în a doua jumătate a secolului al XIX-lea (p. 25).

Autostrada naturală a Dunării - cum denumește autorul fluviul pe tot parcursul cărții - are un rol fundamental atât în dezvoltarea societății românești, prin circulația unui număr mare de persoane de-a lungul fluviului între Viena și Constantinopol, dar a contribuit și la atragerea interesului străinilor față de teritoriile românești.

Primul capitol, *O croazieră printre civilizații*, analizează consecințele introducerii serviciului austriac de piroscufe pe Dunăre (1830) și organizarea rețelei de transport pe ruta Viena-Constantinopol, în doar câțiva ani înregistrându-se mii de călători care efectuau acest traseu din motive diverse. Mai mult, dacă în epocă existau încercări mai timide de redactare a unor ghiduri de călătorie, la mijlocul secolului al XIX-lea acestea încep să fie foarte atent redactate, exclusiv de oameni care au fost ei înșiși pe traseele prezentate. Introducerea circulației pe Dunăre a rezolvat o problemă esențială subliniată de mai mulți călători străini în zonele balcanice. Problema era legată de starea drumurilor din Orient și Occident: dacă în Orient drumurile erau privite în termeni militari (asigurau deplasarea armatei în caz de nevoie), în Occident acestea aveau rolul de a asigura buna circulație a persoanelor și bunurilor, deci accentul cădea pe siguranță, comoditate și rapiditate. Cum s-a ajuns la organizarea acestui serviciu de transport dunărean? Autorul

¹ De la *piro* - foc și *scaf* - navă.

identifică trei factori esențiali: dorința de profit a unor antreprenori privați, care au înțeles oportunitatea; revoluția tehnologică din transporturi; importanța serviciului de navigație pentru interesele strategice ale austriecilor (p. 51).

Al doilea capitol, *Un oraș plutitor*, abordează dimensiunea socială a călătoriilor, prin intermediul studierii piroscafelor austriece. Punctul de plecare este ideea că, pe parcursul călătoriei, fiecare piroscaf se transformă într-un loc de socializare foarte intens, care aduce oamenii față în față, obligați să petreacă timp împreună într-un spațiu restrâns. Piroscafele devin așadar platforme de socializare „obligatorie”; traseele urmate pe Dunăre erau suficient de lungi pentru a nu permite autoizolarea, călătorii simțind nevoia de a intra în contact cu „celălalt”; totodată, prin construcția lor, ele avantajau spațiul public de pe punte în dauna cabinelor private, destul de mici și neîncăpătoare. Biletele erau destul de ieftine și accesibile tuturor categoriilor sociale, ceea ce transforma micul vapor într-un loc de întâlnire foarte cosmopolit.

Vrând-nevrând, călătorii intrau în contact unii cu alții, ajungând ca pe parcursul călătoriei să se deruleze adevăratele schimburi culturale, ideologice și de mentalitate. Chiar și schimburi foarte utile de informații referitoare la destinațiile finale oferite de cei care au mai fost deja - celor care se pregăteau să pășească pentru prima dată într-un anume oraș.

Fiecare călătorie, fiecare grup care se forma la bordul piroscafului, avea oarecum propria lui poveste; uneori, se alegea neoficial, un fel de lider al grupului, care era ascultat instinctiv de toți ceilalți; alteori, exista un personaj mai amuzant, în jurul căruia se strângeau toți călătorii, și care prin anecdote, discuții sau polemici forțate făcea călătoria mai suportabilă. Unele jurnale de călătorie menționează prietenii care s-au legat pe durata traversării fluviului, prietenii care au rămas și s-au consolidat și după coborârea pe uscat.

Apar însă și situații amuzante; una dintre problemele amintire de majoritatea călătorilor epocii este... sforăitul. Deși pare o glumă, acest aspect al călătoriei ridica serioase probleme vizavi de starea de confort a celor care se vedeau nevoiți fie să ia măsuri împotriva „cacofoniei produse de 50 de nasuri de toate mărimile, naționalitățile, culorile și varietățile de tonalitate” (p. 87), fie să doarmă pe punte, sub cerul liber. Capitolul abordează și alte aspecte pe care azi, având la îndemână confortul, ne vine greu să le înțelegem: mirosurile implicite, lipsa unor dotări sanitare, care pot determina izbucnirea unor epidemii (de altfel, existau reglementări de carantinare după acostarea în diverse orașe; abia după izolarea timp de câteva zile, pasagerilor le era permis să intre în orașul de destinație), masa pe durata călătoriei (de regulă, fiecare avea propriile provizii; masa

servită în regim de restaurant, pregătită pe vas, era foarte costisitoare), accesul la zonele de odihnă etc.

Capitolul III, *Între Orient și Rusia*, abordează percepțiile, clișeele și imaginarul colectiv, cu referire la modul în care călătorii - români sau străini - creionează imaginea Principatelor române din „viteza vaporului”. Există în epocă o percepție generalizată cu privire la aceste teritorii, aflate la granița dintre decăderea specifică otomanilor și agresivitatea rusească. Dunărea era considerată ca limită naturală, militară și sanitară prin care Rusia se apăra de „molimele orientului otoman”, dar și cea prin care Imperiul Otoman se proteja de nesfârșita dorință a rușilor de a se extinde teritorial (p. 122). Spațiul românesc este văzut și înțeles ca fiind zona tampon dintre Orient și Occident, iar deschiderea Dunării pentru transportul pasagerilor a pus în lumină discrepanțele și mai vizibile de la un capăt la altul al fluviului, care creionează cumva tranziția de la o civilizație modernă la una cramponată în trecut (p. 120).

Dacă până acum autorul și-a concentrat atenția asupra străinilor - cum au perceput ei mobilitatea pe Dunăre, deschiderea Principatelor Române, mentalitatea, cultura și civilizația românească etc. - în capitolul IV, *Românii în Europa*, abordează aceste aspecte din perspectiva românilor: ce a însemnat pentru ei pirosciful, această „mașinărie revoluționară” - primul motor al revoluției industriale pe care românii l-au văzut la ei acasă (p. 157), ce a însemnat să călătorească umăr la umăr cu străini din întreaga Europă, spre alte țări, să cunoască pas cu pas propria țară și lumea din afara ei.

Odată familiarizați cu posibilitățile de mobilitate oferite de piroscif, românii au înțeles șansa care li se oferea pentru a fi la curent cu ce se întâmpla în lume, fiind avizi de informații aduse de călători, dar au început la rândul lor să călătorească din diverse motive: studii, afaceri, nevoi personale, sănătate sau pur și simplu din plăcere. Plăcerea de a cunoaște lumea.

Mai mult, ei înțeleg că pirosciful de pe Dunăre poate fi doar un prim pas al călătoriei lor, astfel că în notițele călătorilor apar foarte multe variante de trasee, pe care ei le-au urmat după debarcarea de pe vaporul cu aburi. Pentru mulți români, pirosciful era primul teritoriu străin pe care pășeau (p. 170). Odată urcați la bord, ei deveneau cetățeni ai lumii, integrându-se în comunitatea cosmopolită de pe puntea vaporului, ca prim pas al amestecului cu străinii din lumea largă.

Un aspect poate mai puțin abordat în istoriografie este legat de rolul revoluționar al piroscifului, dar nu din perspectiva tehnologizării, ci din cea a mentalității. Autorul ne oferă mai multe exemple în care pirosciful de pe Dunăre a fost considerat locul fizic în care s-au născut ideile revoluționare, au fost discutate planurile de

acțiune, au fost transmise sarcinile mai departe sau chiar au sprijinit retragerea revoluționarilor spre alte țări, amenințați cu închisoarea.

Deși au mai fost abordate tangențial în capitolele precedente, călătoria de câteva zile cu piroscaful avea și unele aspecte mai puțin plăcute. Astfel, capitolul V, *Călătorii și epidemii*, analizează o problemă gravă care, deși avea ca punct de plecare bordul destul de mic al vaporului, putea atrage după sine probleme uriașe pentru comunitățile în care debarcau călătorii. Carantina și izolarea - două cuvinte care sunt încă foarte vii în mintea noastră - nu au fost necunoscute la mijlocul secolului al XIX-lea. Circulația intensă a persoanelor, contactul direct pe durata călătoriei, spațiul redus de socializare și mai presus de orice zona de baștină a călătorilor - toate acestea mențineau vie amenințarea apariției unor posibile epidemii. Dacă în rândul pasagerilor se manifesta o afecțiune, o molimă, o boală, odată cu debarcarea și pătrunderea în comunitate, autoritățile nu mai puteau controla răspândirea acesteia.

Din acest motiv, pentru a asigura sănătatea publică, au fost organizate de-a lungul porturilor dunărene așa-numitele „lazarete” - „stavile și paze asupra granițelor turcești, ca să păzească Europa de ciumă” (p. 194) - case de izolare, în care pasagerii erau obligați să rămână câteva zile, suficiente să dovedească starea lor de sănătate. Oameni, animale, mărfuri care veneau dinspre zonele otomane, erau supuse acestui regim strict de supraveghere; regulile erau foarte dur aplicate și respectate, chiar și în cazul demnitarilor, și erau slăbite doar atunci când nu se înregistrau nici un fel de situații epidemice.

Aceste case de carantinare erau deservite de un număr impresionant de angajați - medici, bucătari, slujitori, militari - care aplicau procedurile standardizate la nivel european: verificarea fizică a călătorilor, a bagajelor, „afumarea” hainelor în vederea dezinfectării cu diferite soluții chimice sau naturale cunoscute pentru efectele lor purificatoare (p. 208-212).

Mai mulți călători subliniază însă și alt rol al lazaretelor. Asume cel de purificare politică. Pe durata carantinării și a verificării lucrurilor personale, uneori erau confiscate cărți sau documente care puteau reprezenta un pericol la adresa sănătății politice a provinciilor. Sau cele câteva zile de carantinare și izolare erau suficiente pentru autorități să descopere dacă pasagerul în cauză era de bună credință sau nu. Sistemul aplicat în spațiul românesc nu era nou, ci adaptat după cel austriac (p. 216-218).

Abordând o perioadă istorică în care tehnologia, ingineria și știința de a stăpâni pământul erau în plin avânt, capitolul VI, intitulat *Natură și tehnologie în Clisura Dunării*, analizează întâlnirea dintre natură și civilizație, felul în care lucrările de construcție, de adaptare a zonei dunărene la nevoile de transport au afectat peisajul natural.

Istoric vorbind, dar și geografic, Defileul Dunării reprezenta pentru pasagerii străini un peisaj pe cât de fascinant, pe atât de înfiorător prin prisma siguranței traversării apelor în perioadele mai secetoase. Impresiile călătorilor sunt unanime în ceea ce privește splendoarea locului de întâlnire a apei cu muntele, loc în care Dunărea părea că se termină și începe un curs de apă - Istrul cunoscut încă de romani (p. 239).

În timp, au fost elaborate numeroase proiecte ingineresti care și-au propus să regularizeze cursul fluviului, pentru a facilita navigația în condiții de mai mare siguranță. Costurile ridicate și problemele tehnice care depășeau cunoștințele epocii au dus la imposibilitatea punerii lor în practică, rămânând la stadiul de planuri și atât.

Concluziile autorului sunt, în fapt, o prezentare succintă a celor șase capitole. Ele reiterează rolul fundamental pe care navigația liberă pe Dunăre l-a avut în mai multe direcții: mobilitatea persoanelor, a mărfurilor, a bunurilor și, în special a ideilor; pirosciful - spațiu eminamente social, locul în care se făcea transferul de informații, primul pas pe calea integrării în comunitatea europeană; în pofida deschiderii, Dunărea marchează și mai vizibil frontiera dintre cele două lumi: Orient și Occident; navigația pe Dunăre - pas important pe calea înțelegerii „celuilalt”; rolul strategic - economic, militar, social, ideologic etc. - al traseului dunărean.

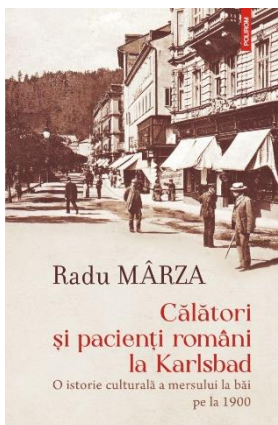
La finalul lecturii acestei cărți, pot spune că privesc Dunărea cu alți ochi. Nu m-aș fi gândit niciodată - dată fiind ușurința cu care călătorim azi, condițiile mai mult decât confortabile, rutele prestabilite și legăturile între diferitele mijloace de transport, informațiile de care dispunem etc. - că un simplu piroscif, rudimentar construit, cu un echipaj de multe ori analfabet (spune autorul de mai multe ori pe parcursul cărții) poate să aducă o schimbare atât de mare în viața oamenilor. Și totuși, parcurgând însemnările de călătorie ale celor care s-au folosit de traseul dunărean pentru a descoperi lumea - și care constituie sursele de bază cercetate de autor - ni se deschide o altă lume în care putem vedea începuturile a ceea ce azi ni se pare atât de firesc: călătoria, parcurgerea unor distanțe mari fără efort, fără oboseală și în cele mai confortabile condiții.

Este de apreciat felul în care autorul se raportează la sursele vremii și faptul că există foarte multe trimiteri la texte din epocă dovedește, pe de o parte buna cunoaștere a acestora, dar și febrila cercetare, acribia și seriozitatea cercetătorului. Mai mult, după principiul general recunoscut că o imagine vorbește de la sine, cele 32 de ilustrații realizate în epocă și cuprinse în carte redau adevărata dimensiune a traseului dunărean, a peisajelor care i-au încântat pe călători - și i-au îngrozit în același timp -, a percepției asupra teritoriilor românești din secolul al XIX-lea.

Mărturiile și notele de călătorie din epocă stau la baza documentării; dar acestea nu sunt preluate *ad-literam*, fără a fi contextualizate. Bibliografia foarte consistentă de la finalul cărții dovedește acest aspect. Fiecare călător menționat este prezentat, pentru a-i putea conferi credibilitatea necesară; fiecare eveniment politic este contextualizat, pentru a înțelege dimensiunea reală a implicațiilor istorice; fiecare inițiativă privind circulația pe Dunăre, proiectele tehnice de „îmblânzire” a fluviului sunt explicate în contextul mai amplu al politicii, al intereselor marilor puteri din zonă, al impactului în perspectiva viitorului apropiat.

Cartea „curge” asemeni fluviului pe care îl descrie, o istorie bine argumentată, bazată pe surse de epocă. Dacă privesc Dunărea cu alți ochi acum? Cu siguranță da! E o altă perspectivă! Dunărea nu mai este doar un curs de apă! Este un „personaj” viu, are o viață, o istorie, un trecut și un viitor.

Ancuța-Maria Precup-Mătieș



Radu Mârza, *Călători și pacienți români la Karlsbad*, Iași, Editura Polirom, 2022, 512 p.

DOI: 10.2478/amsh-2022-0029

În momentul în care am citit descrierea cărții *Călători și pacienți români la Karlsbad* de Radu Mârza mi-am dat seama că autorul îmi va oferi o călătorie frumoasă în timp, în acele vremuri inegalabile din La Belle Epogue. Și unde, urma să cunosc, prin intermediul cuvintelor, oameni, nu personaje de carte despre care să aflu lucruri nebănuite, despre „cel dintâi loc de cură din lume”, acea „Mecca balneologilor”. Prin această lucrare, autorul a încercat și a reușit să răspundă la multe „de ce-uri”, să explice popularitatea locului, cum a ajuns Karlsbad să fie standard în materie de stațiuni, de petrecere a concediului, de tratament și chiar de mondenități.

Înainte de a pătrunde în lumea de altădată, să îl cunoaștem pe Radu Mârza, profesor la Facultatea de Istorie și Filozofie din cadrul Universității „Babeș-Bolyai”, unde predă cursuri despre identități istorice în Europa Centrală, despre istoria medievală și modernă românească, bineînțeles despre istoria culturală a călătoriilor și turismului ș.a. Pe scurt, așa cum se descrie el însuși pe pagina sa de lecturi și călătorii, este un „istoric, iubitor de cărți și de călătorii, de geografie, colecționar de cărți poștale, timbre, bancnote, traducător”,