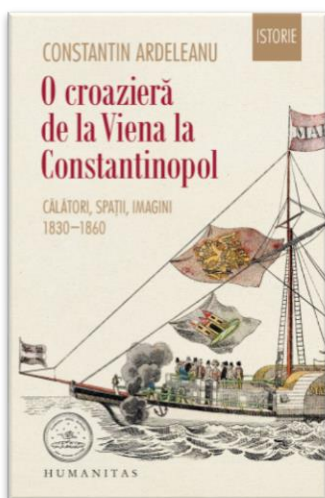


Mihail Sadoveanu (1937), lista colectelor strânse pentru materializarea Memorialului Ipotești din *Neamul Românesc* (1937), prima pagină a numărului revistei *Viața Românească* dedicat centenarului eminescian (1950), schița temeliei casei originale, articolul lui Perpessicius despre imobil și prima filă a unui document olograf, care atestă intrarea Memorialului sub patronajul Ministerului Culturii.

Concluzionând, lucrarea de față constituie un demers relevant în istoriografia română și străină asupra evoluției istorice și patrimoniale a biografiei și casei familiei Eminovici prin documentarea temeinică și diversificată, metodologia și structura cronologică și tematică, dar și prin scriitura curată, cursivă și nuanțată. Adresată specialiștilor și publicului larg, această analiză este substanțială reliefării și clarificării dilemelor ce-au conturat de la sfârșitul modernității și până astăzi identitatea culturală a Memorialului Ipotești ca un centru național al cercetării memoriei eminesciene.

Andrei Mic*



Constantin Ardeleanu, *O croazieră de la Viena la Constantinopol. Călători, Spații, Imagini 1830-1860*, București, Editura Humanitas, 2021, 302 p.

DOI: 10.62838/amsh-2025-0040

Lucrarea lui Constantin Ardeleanu, *O croazieră de la Viena la Constantinopol* face parte din lucrările apărute în ultimii ani cu un interes crescut pentru modul în care a evoluat infrastructura și modul în care diferite metode de deplasare au adus un aport substanțial la dezvoltarea Principatelor române. Profesorul și istoricul

Constantin Ardeleanu este un bun cunoscător al istoriei Dunării, este profesor de istorie modernă la Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați și bursier la New Europe College din București. Temele sale de cercetare privesc istoria socio-economică a sud-estului Europei, cu interes special pentru regiunea Dunării și a Mării Negre.

* Ph.D. Candidate,
andreimic1998@yahoo.com

Babeș-Bolyai

University,

Cluj-Napoca,

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. Un volum reprezentativ este *The European Commission of the Danube, 1856–1948. An Experiment in International Administration* (Brill, 2020)¹.

Volumul de față este rezultatul unei îndelungate preocupări pentru calea navigabilă a Dunării. Astfel, în partea introductivă intitulată „Haracterul epohii noastre” ne prezintă evoluția vaselor care tranzitează Dunărea, văzută prin ochii diferiților călători români sau străini și mai ales evoluția și apariția navelor cu aburi, a piroscafului, articolele din gazetele vremii reliefând progresul care a făcut ca românii să se racordeze rapid la noua descoperire (p. 17). Autorii români, ca Simion Marcovici sau Mihail Kogălniceanu, laudă noile mijloace moderne de deplasare pe apă, dar deplâng starea drumurilor din Principate (p. 19). O mare evoluție comercială a reprezentat-o Tratatul ruso-otoman de la Adrianopol din 1829, care a făcut ca abolirea restricțiilor comerciale impuse de Imperiul Otoman să aducă o noutate și să facă ca Principatele să intre într-o epocă de libertate comercială (p. 22). Constantin Ardeleanu remarcă preocupările istoricilor Nicolae Iorga, Gheorghe I. Brătianu și Șerban Papacostea asupra faptului că marile drumuri comerciale au făcut ca evoluția Principatelor să fie una favorabilă (p. 25). Sursele de documentare sunt în general literatura de călătorie, dar și documentele de arhivă, precum și articole din presa vremii care surprind cât mai exact contextul epocii (p. 29).

Lucrarea de față este structurată în șase capitole care valorifică mai multe aspecte importante pentru istoria croazierelor dunărene. Primul capitol intitulat *O croazieră printre civilizații* prezintă evoluția și modul în care piroscafele austriece sunt prezente pe Dunăre și cum au apărut acestea pe traseul dintre Viena și

¹https://www.academia.edu/115646986/Prezentare_Carte_Constantin_Ardeleanu_O_croaziera_de_la_Viena_la_Constantinopol_Calatorii_Spatii_Imagini_1830_1860_Bucuresti_Humanitas_2021.

Constantinopol. Dunărea devine axul central al transportului internațional ce asigura legătura nu doar între cele două capitale, dar mai ales între Occident și Orient (p. 37). Acum apare primul ghid de călătorie referitor la acest traseu și care prezintă călătoria într-un mod plăcut și relaxant, spre deosebire de perioada anterioară, când era considerată periculoasă (p. 38). De asemenea, în acest capitol este prezentat și spațiul românesc al Dunării care va face parte acum din infrastructura sud-estului Europei (pp. 49-50), reliefându-se și dificultățile pe care le întâmpinau călătorii care au pornit pe drumul terestru, precum și diferența în materie de transporturi dintre Principate și Imperiul Habsburgic. Autorul a analizat nu doar ruta pe Dunăre, ci și istoria companiei austriece de piroscafe, felul cum aceasta s-a dezvoltat și evoluat, care au fost interesele strategice ale guvernului vienez pe baza acutizării crizei Imperiului Otoman (p. 51). Constantin Ardeleanu a surprins și faptul că acest mod nou de călătorie a avut o concurență din partea căilor ferate, care încep să ofere o alternativă la diferite moduri de călătorie, căci vapoarele, spre jumătatea secolului al XIX-lea, se dezvoltă la capacitatea lor maximă, dar treptat acestea vor fi înlocuite de calea ferată care oferea viteză, confort, accesibilitate și siguranță (p. 84).

În capitolul al doilea, *Un oraș plutitor*, autorul redă modul în care piroscafele austriece servesc ca decor pentru o istorie socială, fiind evidențiate formele de socializare, aspectele de viață cotidiană, experiențele pasagerilor care în voiajul lor trec prin imperii și civilizații (p. 89). Datorită faptului că compania austriacă a vândut bilete accesibile ca preț pentru o gamă variată de pasageri, de diferite etnii, rase și categorii sociale (p. 93), autorul încearcă să contureze această lume diversă, care se reunea în spațiile publice ce erau predominante, într-o epocă în care cabinele private erau rare. Astfel, salonul era principalul loc de întâlnire socială (p. 96), un spațiu al civilizației, cu etichetă și manieră, în timp ce puntea era cosmopolită și ignorantă, o plimbare pe piroscaf fiind de fapt o plimbare printre culturi (p. 101). Dormitorul și modul în care se odihnesc pasagerii la bordul acestor piroscafe devine un detaliu ideal pentru a studia comportamentul social. Constantin Ardeleanu zugrăvește diversitatea unei lumi, în care călătorii la clasa întâi și a doua dormeau în cabine interioare, iar cei cu bilet la clasa a treia pe punte. Condițiile oferite pentru cei care dorm pe punte sau în saloanele comune nu erau din cele mai bune, voiajul în aceste spații însemna să te adaptezi și să fii martor la diferite practici și norme sociale (p. 116).

Capitolul al treilea, intitulat *Între Orient și Rusia*, ne redă imaginea Principatelor Române prin intermediul relatărilor de călătorie ale celor care au trecut prin aceste teritorii mai ales de la

bordul vaporului (p. 110). De reținut faptul că acești călători nu surprind decât clișee fragmentate ale teritoriului traversat, astfel că europenii încep să descopere spațiul românesc, iar românii descoperă Europa (p. 150).

În capitolul al patrulea, *Românii în Europa*, Constantin Ardeleanu ne redă modul în care autorii români au perceput apariția acestor piroscafe și experiența călătoriei la bordul lor (p. 156). Vaporul este considerat a fi primul motor al revoluției industriale pe care românii l-au cunoscut, el fiind privit nu doar ca un mijloc de transport, dar și ca o modalitate prin care informația circula, pasagerii prezenți duceau știri despre epidemii, crize politice sau sociale (p. 159). Mulți autori români au călătorit la bordul acestor nave, printre care Vasile Alecsandri, Dimitrie Bolintineanu, Dimitrie Ralet, Alexandru Pelimon și Nicolae Filimon. Autorii români au folosit diferite tipuri de relatare a acestor călătorii, combinând diferite stiluri, de la cel informativ, la cel similar unui ghid turistic (p. 181).

În cel de-al cincilea capitol, *Călătorii și epidemii*, este analizată organizarea carantinelor dunărene și a experiențelor avute în timpul acestor carantine, stațiile de carantină sau lazaretele fiind puncte care filtrau intrarea dinspre teritoriul otoman în cel habsburgic, timpul prevăzut inițial fiind de 40 de zile (p. 194). Acest sistem de carantină habsburgic a jucat un rol important în modernizarea aparatului sanitar din teritoriile otomane, inclusiv din Principatele române (p. 195). Carantina era locul în care se făcea izolarea celor care treceau prin zone incerte epidemiologic, sistemul părând a evolua față de cel din perioada medievală și premodernă. În pofida eforturilor de amenajare a acestor sisteme de carantină și lazarete, presiunea companiilor de navigație a făcut ca treptat perioada de carantină să fie tot mai scurtă (p. 227).

Capitolul al șaselea, *Natură și tehnologie în Clisura Dunării*, prezintă regiunea Clisurii Dunării ca un spațiu în care natura și tehnologia se întâlnesc cu directă referire la contribuția pe care au avut-o inginerii la cucerirea mediului natural, facilitarea navigației pe Dunăre, aspectele logistice care au permis circulația prin defileu (p. 239). Îndepărtarea obstacolelor din calea navigației prin Clisura Dunării era considerată la acea vreme un proces complex de cucerire a naturii, posibil datorită activității inginerilor, într-o vreme în care se schimba și harta politică, prin formarea statelor naționale în regiune (p. 240). Regularizarea navigației prin Clisura Dunării a contribuit esențial la predictibilitatea călătoriei, prin implicarea companiei austriece Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft care deținea monopolul asupra călătoriilor pe Dunăre. Un proiect gigant al disciplinării naturii, defileul Dunării a fost modelat la inițiativa contelui István Széchenyi și a inginerului Vásárhelyi Pál.

Regiunea s-a bucurat de aprecierea la superlativ din partea călătorilor, fiind inclusă în descrieri și mai apoi într-o serie de ilustrații, într-o perioadă în care frumosul devine componentă a consumului.

Lucrarea lui Constantin Ardeleanu reușește să fixeze cu o claritate remarcabilă rolul esențial al Dunării în procesul de redefinire modernă a Principatelor române. Fie că a fost sau nu intenția autorului, „minunile lumii noi” descrise în paginile cărții sale surprind acea transformare profundă care a mișcat lumea și a schimbat radical viețile oamenilor obișnuiți. Cercetarea propusă de autor urmărește, în primul rând, transformarea Dunării într-o arteră internațională de transport, pe direcția Orient–Occident, apoi impactul ambarcațiunilor cu aburi – acele „piroscafe”, devenite ulterior „vapoare” – asupra transporturilor și a sociabilității moderne. Nu în ultimul rând, autorul surprinde metamorfoza spațiului și a timpului dunărean, odată cu inaugurarea navigației regulate între Viena și Constantinopol de către Compania austriacă de Navigație cu Piroscave (DDSG).

Cartea de față devine totodată o incursiune în civilizația românească din prima jumătate a secolului al XIX-lea, aflată la intersecția dintre modelele Europei Centrale și Occidentale și cele orientale. În ochii călătorilor occidentali, aceste spații își păstrau farmecul straniu și pitorescul, într-o epocă romantică ce valoriza natura, spectaculosul și potențialul economic al lumii noi. Constantin Ardeleanu reconstituie itinerarii și experiențe ale tot mai numeroșilor călători români și străini de pe Dunăre, de la Budapesta și Viena până la Constantinopol, surprinzând prin aceste relatări mentalitățile și moravurile valahe, aflate la confluența dintre tradiție și modernitate. Autorul nu ocolește nici inconvenientele epocii: frontierele imperiale (habsburgică, otomană, țaristă), epidemiile și carantinele care marcau circulația oamenilor și mărfurilor, cu neajunsurile lazaretelor de pe ambele maluri ale fluviului.

Perioada anilor 1830–1860, în ciuda romantismului ei, este prezentată ca vârsta marilor lucrări de amenajare hidrografică din Clisura Dunării, expresie a politicii habsburgice orientate spre exploatarea economică a regiunii. Totodată, dinamica tehnicii bazate pe forța aburului marchează debutul unei modernități întreprinzătoare și capitaliste în spațiul dunărean.

O calitate distinctivă a volumului este bogăția ilustrațiilor de epocă, provenite din jurnalele și albumele unor călători-artiști fascinați de peisajele și tipologiile umane ale Țărilor Române. Aceste imagini devin instrumente de lectură simbolică, prin care autorul reconstituie mentalități și sensibilități într-un spațiu aflat în plină modernizare.

Pot să afirm că lucrarea lui Constantin Ardeleanu este o lectură captivantă, care armonizează marile teme: modernizare, europenizare, tehnicism, comerț internațional, relevând un echilibru între rigoare științifică și farmec literar. Cartea se dovedește, astfel, o companie ideală pentru cititorul contemporan, care, asemenea predecesorilor săi din secolul al XIX-lea, a fost nevoit în ultimii ani, mai ales datorită pandemiei, să călătorească mai mult cu mintea și imaginația. Senzația de déjà vu provocată de paginile dedicate carantinelor și izolării ne amintește că istoria are uneori darul de a repeta experiențele umane sub forme neașteptat de familiare.

Mihaela Duca*

* Master's Student, George Emil Palade University of Medicine, Pharmacy, Sciences and Technology of Târgu Mureș, mihaeladuca443@gmail.com