

PROBLEMA NAVIGAȚIEI LA PORȚILE DE FIER ÎN DEZBATERILE PARLAMENTULUI ROMÂNIEI (1899)

Sebastian-Dragoș BUNGHEZ

Problema Dunării reprezintă, pe bună dreptate, un subiect mult abordat în istoriografia românească și străină¹, pentru că a avut de-a lungul secolelor multiple implicații economice și politice. Insistența oamenilor politici și a savanților români de a pleda drepturile României în această chestiune a fost observată și de străini, astfel că un istoric american a scris o lucrare intitulată chiar *Dunărea noastră. Romania, the Great Powers, and the Danube Question. 1914-1921*².

În studiul de față nu ne propunem însă să analizăm decât un aspect al acestei chestiuni, anume reacțiile suscitade în Parlamentul României după deschiderea spre navigație a canalului construit de Ungaria la Porțile de Fier, ce fusese însoțită de instituirea unilaterală de către această țară a unor taxe de trecere exorbitante și a unor regulamente de poliție, navigație și pilotaj pe canal, ale căror prevederi încălcău suveranitatea României.

Numele de Porțile de Fier se aplică sectorului Dunării cuprins între Moldova Veche și Gura Văii, lung de 108 kilometri. Acolo navigația a fost mult timp îngreunată de prezența în albia fluviului a numeroase stânci și de existența unor adâncimi și viteze ale apei cu un mare grad de variabilitate (adâncimi între 0,50 m și 40-50 m și viteze ale curentului între 0,30 și 50 m/s). S-au făcut mai multe proiecte de amenajare a albiei pentru ușurarea navigației, începând încă din deceniul al IV-lea al secolului al XIX-lea³.

La Conferința de la Paris din 1858 reprezentantul Angliei, lordul Cowley, a propus și el înlăturarea stâncilor care puneau în pericol navigația, dar nu s-a luat nici o decizie concretă în acest sens⁴.

Austro-Ungaria, care dorea să-și asigure dominația pe cursul Dunării de Jos, a încercat să se folosească de Conferința de la Londra din 1871 pentru a obține dreptul exclusiv de a executa lucrările de ameliorare a navigației de la Porțile de Fier. Conferința a acordat însă mandat în această privință riveranilor acestui sector, adică Austro-Ungariei, Serbiei, României și Turciei, suzerana celor două principate. Lucrările n-au început nici după această hotărâre și, la Congresul de la Berlin din 1878, cu sprijinul lui Bismarck, Austro-Ungaria a primit dreptul de a executa singură lucrările de la Porțile de Fier⁵. Astfel,

¹ Vezi S. Mărieș, *Dunărea în istoria raporturilor politice internaționale ale României moderne. Repere istoriografice*, în *AIIAI*, XXXIX-XL, 2002-2003, p. 553-559.

² R. C. Frucht, *Dunărea noastră. Romania, the Great Powers, and the Danube Question. 1914-1921*, New York-Boulder, 1982.

³ I. Cârțână, I. Seftiuc, *Dunărea în istoria poporului român*, București, 1972, p. 93.

⁴ P. Gogeanu, *Dunărea în relațiile internaționale*, București, 1970, p. 155.

⁵ I. Cârțână, I. Seftiuc, *op. cit.*, p. 93-94.

articolul 57 al tratatului de la Berlin din 19 iunie/1 iulie 1878 prevedea încredințarea către Austro-Ungaria a „lucrărilor destinate a înlătura piedicile pe care Porțile de Fier și cataractele le opun navigației”. Pentru acoperirea cheltuielilor generate de executarea lucrărilor, Austro-Ungariei i se acorda și dreptul de a percepe o taxă provizorie, prevăzută și în tratatul de la Londra, din 1871⁶. În 1879 Consiliul de Miniștri pentru afacerile comune ale Dublei Monarhii a cedat responsabilitatea lucrărilor guvernului maghiar⁷. S-a realizat astfel un canal prin albia Dunării, inaugurat festiv cu prilejul sărbătoririi „Mileniului” statului ungar din 1896 și deschis navigației abia la 1 octombrie 1898⁸. Inițial navigația prin canal a fost gratuită, dar apoi guvernul ungar și-a anunțat intenția de a stabili taxe pentru trecerea prin canal, pentru a-și recupera fondurile investite în construcția acestuia. Proiectul acestor taxe, făcut public de guvernul maghiar, conținea unele prevederi care au stârnit îngrijorarea guvernanților români. Aceștia au început să se intereseze cu privire la data intrării în vigoare a taxelor⁹. Cu prilejul celei dintâi primiri a diplomaților de la București de după instalarea sa în funcție, ministrul de externe Ion Lahovari a discutat cu reprezentantul Austro-Ungariei, Pallavicini, și respectiva chestiune. El și-a exprimat speranța că perceperea taxelor va fi măcar amânată și a declarat că va studia această problemă, a cărei rezolvare o consideră drept „următoarea sa sarcină”¹⁰.

Îngrijorarea față de proiectul ungar a fost exprimată și în cadrul sesiunii extraordinare a Parlamentului din iunie 1899, de către P. S. Aurelian. Liderul drapelist a cerut, cu ocazia dezbaterii proiectului de răspuns al Senatului la Mesajul Tronului, ca guvernul să dea o declarație în care să arate „ce are să facă și cum are să urmeze față cu noile tarife ce au să se impună la Porțile-de-Fier”¹¹.

La 14 iulie 1899 guvernul ungar a edictat cinci regulamente privind navigația, poliția fluvială și perceperea de taxe la Porțile de Fier și la cataractele Dunării. Acestea au fost puse în aplicare la 1 septembrie 1899¹². Unele prevederi ale acestora încălcau suveranitatea statului român¹³, iar taxele anunțate erau diferențiate pe categorii de mărfuri, favorizând mărfurile de export ale Ungariei, în dauna celor ale altor țări, inclusiv România. Aceste taxe deveneau astfel o adevărată barieră vamală¹⁴ și încălcau articolul 111 din actul final al Congresului de la Viena (1815), aflat încă în vigoare, care prevedea că taxele de navigație trebuie aplicate uniform, nu în funcție de calitatea mărfii¹⁵. De aceea guvernul român a

⁶ V. Moisuc (publ.), *Din arhiva istoriei României*, în *Anale de istorie*, 1, 1976, p. 104.

⁷ Ș. Rădulescu-Zoner, *Dunărea, Marea Neagră și Puterile Centrale 1879-1898*, Cluj-Napoca, 1982, p. 134.

⁸ *Ibidem*, p. 137.

⁹ Cuciurano către Sturdza (Budapesta, 8/20 aprilie 1899), AMAE, Fond Problema 21, ani 1887-1903, vol. 27, f. 94

¹⁰ Pallavicini către Goluchowski (București, 26 aprilie 1899), ANIC, Fond Casa Regală, dos. nr.7/1899, f. 95-96.

¹¹ D. S., ședința din 17 iunie 1899, p. 31.

¹² Ș. Rădulescu-Zoner, *op. cit.*, p. 139.

¹³ C. I. Băicoianu, *Dunărea. Privire istorică, economică și politică*, București, 1915, p. 129.

¹⁴ N. Dașcovici, *Dunărea noastră. O scurtă expunere până la zi a problemei dunărene, însoțită de textul Statutului de la Paris din 1921*, Editura Fundației Culturale Principele Carol, f. I, f.a., p. 48.

¹⁵ Ș. Rădulescu-Zoner, *op. cit.*, loc. cit.

înaintat un protest oficial față de prevederile respectivelor regulamente, la 12/24 august 1899, fără însă ca Austro-Ungaria să ia vreo măsură în sensul solicitat¹⁶.

În aceste condiții dezbaterile parlamentare din ultima parte a anului 1899 s-au ocupat pe larg de chestiunea Porților de Fier.

Chiar din a doua zi a sesiunii parlamentare 1899-1900, P. S. Aurelian, care reintrase de curând în Comitetul executiv al P. N. L.¹⁷, a interpelat guvernul cu privire la atitudinea adoptată în chestiunea respectivă. El avea în vedere, printre altele, faptul că ministrul de comerț al Ungariei, Hegedus, declarase în fața comisiei financiare a Camerei ungare că „mai multe guverne străine, mai ales însă guvernul român, au ridicat oarecari dificultăți cu privire la taxele fluviale, care dificultăți au fost însă aplanate”¹⁸.

Discuția propriu-zisă referitoare la Porțile de Fier a avut loc cu prilejul dezbaterii proiectelor de răspuns la Mesajul Tronului, în ambele Camere ale Parlamentului. În Adunarea Deputaților, la 25 noiembrie 1899, Ionel Brătianu a atacat guvernul pe această temă. Pallavicini era de părere că el vorbea după dispozițiile lui D. A. Sturdza, care nefiind ales în Parlament la ultimele alegeri nu putea acționa în persoană pe acest teren de luptă¹⁹. În discursul său fiul lui Ion C. Brătianu a făcut un scurt istoric al regimului de navigație pe Dunăre²⁰, pentru a conchide că, potrivit tratatelor internaționale, libertatea navigației pe Dunăre nu poate fi împiedicată prin nici un fel de obstacol, că Austro-Ungariei i s-a încredințat doar executarea lucrărilor de la Porțile de Fier și perceperea de taxe pentru „despăgubirea lor”, nu și „fixarea acestor taxe”. O altă concluzie era că „Statele riverane au drepturi egale pentru elaborarea și aplicarea regulamentelor de navigație, de poliție fluvială, de supraveghere și de stabilire de taxe”²¹.

Ionel Brătianu a lăudat apoi acțiunea lui D. A. Sturdza în această chestiune. La 17/29 martie 1899 guvernul maghiar trimisese o notă guvernului român, prin intermediul legației Austro-Ungariei la București, în care îl înștiința că are de gând să aplice o taxă asupra vaselor ce trec pe la Porțile de Fier, începând de la 1 mai 1899 și supunea spre observație guvernului român un proiect de tarif. Sturdza, care era acuzat pe atunci de „trădare națională” de către opoziția sa, a răspuns printr-o notă datată 30 martie/11 aprilie 1899. În aceasta, el solicita amânarea percepției taxelor din considerente practice (companiile de transport pe Dunăre contractaseră deja angajamente, fără a ști că taxele aveau să fie aplicate încă din primăvară etc.). Totodată primul-ministru român reclama faptul că taxele preconizate, prin faptul că nu sunt „fixe și de o valoare convenabilă” și sunt stabilite „pe mărfuri”, clasate „în categorii”, sunt contrare unor prevederi ale tratatului de la Paris din 1856, aflate încă în vigoare, care stabilesc că nu se poate percepe „nici o taxă pe mărfurile care se găsesc pe bordul vaselor”. În finalul notei, guvernul imperial și regal era invitat să se pună în legătură cu statele riverane

¹⁶ *Ibidem*, p. 143.

¹⁷ A. Stan, M. Iosa, *Liberalismul politic în România de la origini până la 1918*, București, 1996, p. 328.

¹⁸ D. S., ședința din 16 noiembrie 1899, p. 4.

¹⁹ Pallavicini către Goluchowski (București, 14 decembrie 1899), ANIC, Fond Casa Regală, dos.nr.7/1899, f. 202.

²⁰ D. A. D., ședința din 25 noiembrie 1899, p. 25.

²¹ *Ibidem*, p. 26.

pentru a stabili taxele „de comun acord cu ele”. În urma schimbului de note Austro-Ungaria a amânat *sine die* perceperea taxelor²².

Dar după căderea guvernului liberal, la 15 iulie 1899 Ungaria a anunțat aplicarea taxelor începând din septembrie 1899 și a publicat un complex de cinci regulamente relative la stabilirea și perceperea taxelor de navigație, la organizarea unei autorități regale ungare a Dunării-de-Jos, la poliția acestei secțiuni și la pilotaj. După părerea lui Brătianu aceste regulamente jigneau „interesele, drepturile și prestigiul nostru național”. Nici lucrările nu erau terminate și nici bine concepute, astfel încât navigația se desfășura cu greutate. Ba chiar se putea bănui că prin terminarea doar a lucrărilor de pe porțiunea dintre Turnu Severin și Orșova, unde era „capul liniilor ferate maghiare”, s-a urmărit nu „libera trecere a navigației de la Sulina la Presburg, dar liberul acces al transporturilor maghiare de la Orșova până la Sulina. Interesul internațional care a dictat hotărârile de la Londra (Ionel Brătianu afirmă în discursul său că decizia Congresului de la Berlin de a încredința Austro-Ungariei lucrările de la Porțile de Fier a fost confirmarea hotărârii anterioare, luate de Conferința de la Londra din 1871-n. a.), a fost astfel înlocuit printr-un interes special și propriu al Statului maghiar. Costisitoare lucrări au căutat ca bastimentele de la Sulina, în loc de a fi oprite la Severin, să fie oprite la Orșova”²³.

În privința taxelor, nu mărimea, ci arbitrariul lor îl îngrijora pe I. I. C. Brătianu. El se temea ca nu cumva, așa cum ministrul maghiar al comerțului le stabilise, în viitor să le și modifice. Astfel, prin aceste „adevărate taxe vamale” guvernul vecin ar fi putut lovi oricând comerțul internațional al României. Totodată, prin înființarea unei autorități regale ungare a Dunării-de-Jos, al cărei domeniu de competență era prevăzut să se întindă până în portul românesc Turnu-Severin, fără măcar a consulta înainte guvernul român, se încălcau grav drepturile și suveranitatea României²⁴.

El a criticat apoi guvernul pentru că nu informase opinia publică despre stadiul acestei chestiuni, nici prin publicarea unei *Cărți Verzi*, nici prin includerea în Mesajul Tronului a vreunei referiri la ea. A arătat că în 1881, când se puneau problema Dunării, guvernul liberal introdusese în Mesaj un fragment în care se afirmă cu tărie interesele României. Pe de altă parte Brătianu s-a declarat îngrijorat de faptul că presa oficioasă, prin atacurile la adresa Partidului Național Liberal, a acțiunilor foștilor săi conducători la Congresul de la Berlin, furniza arme maghiarilor împotriva intereselor naționale ale României²⁵.

Un alt motiv de îngrijorare era încălcarea unei decizii a Conferinței de la Londra din 1871, care stabilise că vasele ce nu se folosesc de lucrările de ameliorare a navigației nu trebuie să plătească taxă. Un ofițer din flotila comercială română, care dăduse ordin unor vase să treacă pe partea necanalizată a albiei Dunării, fusese mutat de guvern și de atunci vasele românești treceau numai prin canal, plătind taxele impuse de guvernul maghiar. În încheiere fruntașul liberal și-a exprimat teama că „neluându-se măsuri la vreme țara să plătească greu, să fie atinse interesele ei vitale”²⁶.

²² *Ibidem*, p. 26-27.

²³ *Ibidem*, p. 27.

²⁴ *Ibidem*, p. 27-28.

²⁵ *Ibidem*, p. 28.

²⁶ *Ibidem*, p. 28-29.

Discursului lui Ionel Brătianu i-a răspuns Nicolae Filipescu printr-un atac violent împotriva P. N. L. Temperamentalul conservator a arătat că guvernul liberal n-a reacționat atât de prompt la înștiințarea guvernului austro-ungar privind poliția fluvială precum reieșea din spusele antevorbitorului său. Deși comunicările în această privință fuseseră făcute cu șase luni înainte de căderea lui Sturdza de la putere, acesta n-a trimis la Viena acea notă energică, lăudată de Brătianu, decât în ziua demisiei sale, zicându-și poate că „dacă vor fi scuze le vor face alții”. Dimpotrivă, guvernul conservator, din primele zile ale existenței sale, a refuzat să dea autorizația de a se exercita poliția fluvială pe teritoriul românesc. S-au obținut și unele reduceri de taxe, ca și sprijinul guvernului rus pentru propunerile României²⁷. În continuare Filipescu s-a lansat într-o adevărată filipică la adresa liberalilor și, în special, a lui D. A. Sturdza, pe care l-a acuzat că și-a inaugurat „cu scuze activitatea guvernamentală” (aluzie la discursul de la Iași din 13 octombrie 1895 - n. a.). Totodată el a criticat activitatea lui Ion C. Brătianu la Congresul de la Berlin, pe motiv că, deși știa dinainte că Basarabia e pierdută, a luptat pentru ea doar pentru a „apăra situația guvernului liberal”. De aceea România a pierdut și compensațiile oferite și a avut de suportat și unele „consecințe nenorocite”, între care și prevederea privitoare la Porțile de Fier, care i-a oferit Ungariei prilejul de a avea pretențiile cunoscute. Filipescu mai credea și că agitarea chestiunii Porților de Fier de către liberali nu era decât un șantaj pentru a putea reveni la putere, asemănător cu folosirea chestiunii naționale în trecut. Dar el era sigur că țara nu se va mai încrede în P. N. L., fiindcă așa cum se bănuise că Sturdza făgăduise străinilor că odată ajuns la putere va înmormânta chestiunea națională, la fel se putea bănui și despre chestiunea Porților de Fier²⁸.

A doua zi, tot în cadrul dezbaterii răspunsului Camerei la Mesajul Tronului a luat cuvântul și șeful junimist, P. P. Carp, aflat în opoziție. Polemizând cu rivalii conservatori aflați la guvernare, dar și cu liberalii, el a spus că gruparea sa a „urmărit ideea că politica externă nu trebuie să fie o politică de partid, că nu putem să fim contra ungarilor la Orfeu, și pentru unguri la minister; că nu putem să avem, după cum suntem în opozițiune sau la guvern, o altă idee despre politica externă a acestei țări. După mine unul, trebuie o continuitate absolută și trebuie date dovezi că conservatorii și liberalii urmăresc aceeași țintă, neatârnat de luptele lor interne. O politică externă nu poate fi națională decât dacă și unii și alții o admit”²⁹.

În aceeași ședință din 26 noiembrie 1899, drapelistul Emil Costinescu, neintegrat încă în P. N. L. (reîntregirea liberală s-a realizat abia în noiembrie 1900)³⁰, a ținut să răspundă afirmațiilor făcute de Nicolae Filipescu. El a spus că în chestiunea Porților de Fier nu va intra „în dezvoltări”, căci atunci când guvernul conservator a venit la putere această problemă abia se pusese, iar de atunci nu s-au putut face „mari pași înainte”. Totuși, Costinescu a ținut să atragă atenția asupra importanței pe care o avea Dunărea pentru viața economică a României. Pe fluviu se putea transporta ieftin până la Regensburg petrolul exportat, iar în câțiva ani, prevedea el, petrolul avea să devină „afacerea cea mai importantă a

²⁷ *Ibidem*, p. 40.

²⁸ *Ibidem*, p. 40-41.

²⁹ *Ibidem*, ședința din 26 noiembrie 1899, p. 45.

³⁰ A. Stan, M. Iosa, *op. cit.*, p. 329.

țării, după agricultură”. De aceea guvernul era dator să dea explicații despre această problemă³¹.

În privința atitudinii adoptate la 1878 în problema Basarabiei de către guvernul liberal, Costinescu a afirmat că nici un guvern român n-ar fi putut abandona fără luptă acea provincie, fiindcă altfel „ar fi fost în vecii vecilor tratat de trădător”, iar dacă ar fi fost de acord să cedeze, cerând compensații, „ar fi fost lapidat”. Și în nici un caz Congresul de la Berlin n-ar fi acordat României lucrările de la Porțile de Fier, refuzând cererea Austro-Ungariei³².

Cât despre acuzația de șantaj în chestiunea Porților de Fier, adresată de Filipescu întregului Partid Liberal, Emil Costinescu a respins-o, spunând că ar fi putut cel mult să fie adresată lui D. A. Sturdza, fiindcă mulți liberali dezaproabă „precedentul în chestiunea națională”³³.

C. C. Arion a exprimat poziția junimiștilor în problema Porților de Fier: „În această chestiune vom păstra o atitudine cât se poate de rezervată. D. Brătianu a spus lucruri foarte bune, relativ la navigațiunea Dunării. Evident că vom fi cu toții în picioare ca să apărăm libertatea navigațiunii, de care e legată existența noastră economică. Da, foarte interesant este de a se pătrunde în caracterul acestor taxe și de a se vedea dacă ele se ating sau nu de libertatea de navigațiune, dacă sunt taxe vamale, destinate să îngreuneze comerțul român. În acest caz, desigur că vom protesta din toate puterile noastre, dar d-lor, noi aprobăm tot ce se face în apărarea intereselor și a demnității noastre, începând cu adresa d-lui Sturdza, acel cântec de lebedă al d-lui Sturdza; foarte frumos cântec și n-avem nimic de zis în contra lui. Vom aștepta însă declarațiunile băncii ministeriale: le va face acum, le va face altă dată, la conveniența sa.

E o chestiune diplomatică, în care rezerva se impune. Și desigur că numai atunci, când vom avea date oficiale, vom putea judeca activitatea sau neactivitatea guvernului în această chestiune”³⁴.

După C. C. Arion a luat cuvântul conservatorul I. C. Grădișteanu, raportorul proiectului de răspuns al Camerei la Mesajul Tronului. Acesta a arătat că problema Porților de Fier își are originea în tratatul de la Berlin, prin care s-a dat mandat Austro-Ungariei să efectueze lucrările de ameliorare a navigației pe acea porțiune a fluviului și să perceapă o taxă pentru a se despăgubi, și nu în tratatele de la Paris ori Londra. După părerea lui poziția Austro-Ungariei se deosebea de aceea a României prin interpretarea acestei prevederi. Dubla Monarhie susținea că are dreptul nu doar să perceapă, ci și să fixeze taxele, pe când România susținea că taxele trebuiau stabilite de către Austro-Ungaria împreună cu statele riverane și cu cele semnatare ale tratatului de la Berlin. O altă deosebire era aceea că România susținea că vasele care nu treceau prin canal, ci pe lângă el, să nu plătească taxa, iar Austro-Ungaria susținea că, pentru a-și putea recupera suma folosită la realizarea lucrărilor, toate vasele ar fi trebuit să treacă prin canal și să plătească taxă³⁵.

³¹ D. A. D., ședința din 2 noiembrie 1899, p. 49-50.

³² *Ibidem*, p. 50.

³³ *Ibidem*.

³⁴ *Ibidem*, ședința din 27 noiembrie 1899, p. 65.

³⁵ *Ibidem*, ședința din 27 noiembrie 1899, p. 66.

Grădișteanu a răspuns apoi întrebărilor puse în discursul lui Ionel Brătianu. El a spus că dacă guvernul nu a dat mai multe informații privitoare la această problemă e pentru că ea e încă „pendinte” și poate că n-ar fi fost înțelept să se facă publice anumite informații. Totuși guvernul urma să facă o declarație pe această temă în zilele următoare. Cât despre îngrijorarea că vasele românești trec numai prin canal și plătesc taxe, deși uneori ar putea să treacă pe lângă el, Grădișteanu a zis că guvernul n-a vrut să dea naștere unui conflict cu Austro-Ungaria, prin forțarea trecerii, pentru ca apoi să fie nevoit să ceară scuze, precum liberalii. Oricum, guvernul a apărat interesele românești cu toată tăria, refuzând Ungariei înființarea unui birou de percepere a taxelor pe teritoriul României și obținând sprijin diplomatic de la Rusia, care a trimis puterilor o circulară în care adopta punctul de vedere românesc. Garanții că interesele țării vor fi apărate erau, în viziunea deputatului conservator, și compunerea guvernului și aceea a majorității Parlamentului³⁶.

Două zile mai târziu, la 29 noiembrie 1899, a vorbit în Cameră ministrul de externe, Ion Lahovari. El a declarat că nu are a se plânge în privința atitudinii în Cameră în problema Porților de Fier nici din partea junimiștilor, nici din partea disidenților liberali (drapeliști-n. a.), ci doar din partea celor ce vor purta în fața posterității răspunderea neajunsurilor ce sunt suferite din partea ungarilor în această chestiune, a liberalilor. El a fost acuzat tocmai de fiul omului care „a apărat în mod nenorocit drepturile țării românești la congresul din Berlin, în această chestiune a Porților-de-Fier”³⁷.

Ionel Brătianu susținuse că originile acestei chestiuni ar data de la conferința de la Londra din 1871. Dar ca dovadă că nu e așa, Lahovari a citat o depeșă a agentului diplomatic al României de la Londra din acea perioadă, Ion Strat, în care se spunea că Austria cere dreptul de a curăța singură Porțile de Fier, angajându-se să se înțeleagă cu statele riverane în privința detaliilor de execuție și a fixării taxelor. Pe când alta a fost situația la Berlin. În articolul 57 al tratatului din 1878 nu sunt înscrise decât câteva principii, foarte laconic: ca Austria să execute singură lucrarea, iar riveranii să-i facă înlesniri pe malurile lor și tot ea să aibă dreptul de a percepe taxe provizorii, pentru a se despăgubi, nu se spune nimic despre vreo înțelegere cu statele riverane. Iar după război România avea alt prestigiu decât la 1871, cu care ar fi putut vorbi înaintea congresului european. Nici mai târziu, când Austro-Ungaria a delegat dreptul obținut la Berlin unei fracțiuni a imperiului, care are interese speciale, diferite de ale întregii monarhii, liberalii nu au ridicat obiecții în fața cabinetelor europene. Dimpotrivă, D.A. Sturdza a răspuns cu promptitudine tuturor cererilor adresate în timpul lucrărilor de către ministrul austro-ungar. Deci, dacă la Berlin s-a încălcat regimul de drept comun al râurilor internaționale, stabilit încă din 1815, potrivit căruia „acolo unde este un râu internațional care străbate mai multe State și pe cursul căruia sunt lucrări de făcut, aceste lucrări să se facă prin înțelegere comună de către statele riverane”, răspunderea este doar a partidului liberal³⁸.

În 1898, când guvernul maghiar a deschis canalul navigației, a înștiințat guvernul român că navigația avea să se facă provizoriu gratuit, că la Orșova s-a înființat un birou de navigație, că s-a creat un serviciu de pilotaj exclusiv unguresc și că se lucrează la regulamente

³⁶ *Ibidem*, p. 66-67.

³⁷ *Ibidem*, ședința din 29 noiembrie 1899, p. 83.

³⁸ *Ibidem*, p. 83-85.

de navigație ce vor fi edictate de către ministerul ungar de comerț. La această înștiințare Sturdza n-a făcut nici o observație, ci... a cerut mai multe exemplare din regulamentele provizorii primite. Abia după ce la 17 martie 1899 legația Austro-Ungariei de la București comunicase guvernului român că de la 1 mai 1899 vor fi percepute taxe pentru tranzitarea canalului de la Porțile de Fier și trimisese proiectul tarifului a răspuns și D.A. Sturdza prin nota din 29 martie 1899. După părerea lui Lahovari, acest răspuns, deși demn, nu era și complet, nu susținea o teză destul de largă, fapt explicabil prin graba în care a fost alcătuit (a fost înmănat chiar înaintea demisiei cabinetului liberal-N.A.). Ministrul de externe conservator aprecia tonul notei lui Sturdza, dar a respins „legenda” potrivit căreia prin intermediul acesteia s-ar fi obținut amânarea *sine die* a aplicării taxelor. În fapt amânarea era numai provizorie, pentru terminarea studiilor și soluționarea greutăților „de ordin tehnic”, nu era una definitivă, cum încercau liberalii s-o facă să pară³⁹.

După venirea la guvernare a conservatorilor, Ion Lahovari a studiat și el chestiunea Porților de Fier și a ajuns la concluzia că articolul 57 al tratatului de la Berlin stabilea doar trei puncte: dreptul Austro-Ungariei de a efectua lucrările, chiar în afara hotarelor sale, obligarea riveranilor să-și pună la dispoziție teritoriile pentru desfășurarea lucrărilor și dreptul pentru Austro-Ungaria să perceapă taxe provizorii, fără distincție de pavilioane, pe vasele ce aveau să se folosească de lucrări, ca să se despăgubească, în conformitate cu articolul 6 al tratatului de la Londra. Austro-Ungaria și apoi delegata ei, Ungaria, au interpretat însă în maniera cea mai largă respectivele prevederi. Ministrul de externe conservator a încercat să răspundă printr-o interpretare proprie a articolului 57, mai conformă cu drepturile României și cu interesul întregii Europe, care era libertatea navigației pe Dunăre. El a spus că Ungaria are dreptul de a percepe taxe, dar fiindcă Dunărea este un fluviu internațional, o singură putere nu are dreptul să edicteze în mod exclusiv tarife, pe o perioadă de 90 de ani (durata de amortizare a împrumutului făcut pentru realizarea lucrărilor). D. A. Sturdza, în nota trimisă de el, îndemnase guvernul austro-ungar să se înțeleagă cu guvernele statelor riverane. Lahovari, în schimb, a susținut că, dat fiind că Austro-Ungaria primise mandatul de a executa lucrările de la puterile semnate ale tratatului de la Berlin, care vorbeau și în numele Serbiei și României, de vreme ce hotărau și despre apele lor, Dubla Monarhie ar trebui să se pună de acord cu toate aceste state „pentru alcătuirea tarifului și al taxelor”. Acest punct de vedere a fost adoptat și de Rusia, care a trimis în acest sens un memorandum puterilor semnate ale tratatului de la Berlin. Un alt punct din nota trimisă de Lahovari pe 12/24 august 1899 guvernului austro-ungar se referea la problema navigației pe lângă canal. El a susținut că, în conformitate cu prevederile articolului 15 din tratatul de la Paris (1856) și ale articolului 6 din tratatul de la Londra (1871), vasele care ar trece prin vechea albie, alături de canal, nu ar trebui să plătească taxă. Ministrul de externe român a mai propus și înlocuirea serviciului de pilotaj ungar cu unul internațional, iar în privința poliției fluviale a declarat că nu va admite nici o imixtiune a unui stat străin în apele sau pe teritoriul românesc. Acestea au fost acțiunile guvernului conservator în chestiunea Porților de Fier, iar Lahovari credea că lor nu li se putea imputa

³⁹ *Ibidem*, p. 85-86.

nimic. De altfel, cum tratativele încă mai continuau, el ar fi putut să refuze să răspundă la atacurile liberalilor, dar a dorit să „lumineze” opinia publică⁴⁰.

Ultima acuzație la care a răspuns ministrul conservator s-a referit la faptul că toate vasele românești treceau prin canal și plăteau taxa, chiar și atunci când ar fi putut trece pe alături, iar guvernul pedepsise pe un funcționar de la direcția serviciului fluvial care ordonase unui vas să refuze plata taxei și să treacă pe lângă canal. Motivul pentru care se plătea taxa era că în caz contrar vapoarele românești riscău să fie oprite cu forța în apele austro-ungare. De aceea guvernul a hotărât să plătească taxa, până la rezolvarea pe cale diplomatică a chestiunii, la fel ca societatea de navigație Gagarin, din Rusia. Iar funcționarul de la serviciul fluvial a fost pedepsit fiindcă, fără a-și consulta șeful, a riscat să provoace un scandal diplomatic, cu răsunet în toată Europa⁴¹.

Cu acest discurs au luat sfârșit dezbaterile din Adunarea Deputaților consacrate chestiunii Porților de Fier.

În Senat discuțiile pe această temă au debutat pe 1 decembrie 1899, când liberalul Anton Carp a respins acuzația de șantaj pe chestiunea Porților de Fier, adresată partidului său în Cameră de către Nicolae Filipescu. El a spus că liberalii au ridicat respectiva chestiune doar atunci când au văzut că suveranitatea României pe malurile Dunării a fost încălcată și au făcut aceasta în liniște, fără a o transforma în armă de partid⁴².

La 2 decembrie 1899 proaspătul reintrat în P. N. L., P. S. Aurelian, a revenit cu un lung discurs asupra chestiunii Porților de Fier. El a amintit că încă din iunie a făcut o interpelare pe această temă, care n-a fost dezvoltată, spre marea lui părere de rău, fiindcă prin ea nu se urmărea decât ajutorarea guvernului. Senatorul liberal a declarat că nu consideră această chestiune, „de un interes atât de general și de însemnat”, drept o chestiune de partid, ci una „eminamente românească”, fapt pentru care o va cerceta „fără nici o preocupare de partid”. Toate agitațiile din Parlament și presă pe această temă urmăreau să ajute guvernul, care are nevoie să se sprijine și pe opoziție, pe întreaga țară, într-o astfel de chestiune. Deși liberalilor li s-a reproșat că n-au tăcut până la terminarea tratatelor, ei nu puteau s-o facă, de vreme ce o serie de oameni de stat din Austria și Ungaria au făcut declarații publice în legătură cu ea. Ministrul poate să răspundă doar ceea ce crede el de cuviință, fără să compromită negocierile⁴³.

În continuare senatorul liberal a făcut un istoric al situației internaționale a Dunării, începând cu Congresul de la Paris din 1856, pentru a arăta cum s-a ajuns la dificultățile în chestiunea Porților de Fier. El a conchis, arătând că: „prin tratatele din 1856, 1871 și 1878, n-au atins câtuși de puțin principiul libertății de navigațiune a Dunării, că s-a respectat în întregime lor drepturile riveranilor și că n-a dat drept nici unei puteri, cu de la sine, să se substituie puterilor europene și Statelor riverane. Reiese încă lămurit din tratate, că nimic nu se poate face la Dunăre fără autorizarea puterilor și lucrarea în comun acord a țărilor riverane”⁴⁴.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 87-88.

⁴¹ *Ibidem*, p. 88-89.

⁴² D. S., ședința din 1 decembrie 1899, p. 17.

⁴³ *Ibidem*, ședința din 2 decembrie 1899, p. 28-29.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 29-32.

O altă dovadă că cererile României sunt îndreptățite sunt precedentele stabilite de tratate internaționale încheiate de Austro-Ungaria. Astfel, în tratatul de navigație sârbo-austro-ungar din 1882 se spunea, între altele, că taxele ce se vor percepe în urma întreprinderii de către una din părți a unor lucrări de ameliorare sau de întreținere a navigației au drept scop recuperarea sumelor investite, iar nivelul lor va fi fixat prin „acord intervenit între cele două guverne.” Mai mult chiar, în 1866, când România nu era recunoscută independentă, Austro-Ungaria a încheiat o convenție pentru reglementarea navigației pe Prut cu țara noastră și cu Rusia. Acest act avea anexate un regulament de navigație și de poliție aplicabil Prutului și un tarif pentru perceperea unor taxe de navigație pe Prut, alcătuite în comun de cele trei state. Convenția prevedea și că o comisie mixtă, alcătuită din delegați ai celor trei țări trebuie să elaboreze toate regulamentele referitoare la navigația fluvială, la pilotaj și taxe. Având în vedere toate acestea, nu se cere decât ca dreptul de stat riveran al României să fie recunoscut la Dunăre, așa cum a fost recunoscut în 1866 la Prut⁴⁵.

Totuși, deși tratatele de la Paris, Londra și Berlin stabileau libertatea navigației pe Dunăre, ministrul ungar al comerțului a declarat în Parlamentul de la Budapesta că, în virtutea mandatului dat de Europa, „Ungaria are datoria și dreptul a supravegherii continue, administrațiunea și conducerea operei regulării Dunării la Porțile-de-Fier și întrebuințarea ei. (...) Această supraveghere, acest control se cuvine Ungariei, pentru că nici unul din Statele riverane nu a luat parte la lucrarea de regulare, nici direct nici indirect.” Autoritatea fiind ungurească, și limba în care funcționa avea să fie maghiara, iar pentru a-și exercita mandatul urma să aibă puterea de a debarca pe teritoriul român sau sârb. Funcționarii acestor state ar fi fost nevoiți să asculte de această autoritate, autoritățile lor centrale trebuind să-i înștiințeze din timp în acest sens. Această interpretare nu se bazează însă pe nici o prevedere a tratatului de la Berlin, care a dat Austro-Ungariei o simplă însărcinare tehnică. România trebuie să-și apere drepturile, dacă vrea ca Europa să nu-și retragă încrederea pe care și-a pus-o în ea când i-a acordat independența⁴⁶.

Aurelian a analizat apoi în detaliu cele cinci regulamente edictate de ministrul maghiar de comerț în vara lui 1899, demonstrând arbitrariul unora dintre prevederile lor, între care unele încălcau drepturile suverane ale României, iar altele instituiau adevărate taxe vamale la Porțile de Fier⁴⁷. Dar așa cum România respectă drepturile altora și ea este în drept să ceară respectarea drepturilor sale. Această atitudine a fost adoptată de statul român încă de la începutul acestei chestiuni, prin protestele din 1873 și din Mesajul regal din 1881. Nota lui D. A. Sturdza din 30 martie/11 aprilie 1899 e și ea un precedent în acest sens, ca și adresa lui P. P. Carp, ministrul României la Viena, din 1882. Cum Aurelian nu cunoștea în amănunt poziția guvernului privitoare la Porțile de Fier, a cerut lămuriri cu privire la atitudinea luată față de prevederile regulamentelor edictate de Ungaria, față de trecerea pe lângă canal, pe albia veche ș.a.m.d. El a dat asigurări că dacă guvernul va urma tradiția și va susține cu energie drepturile României, va avea sprijinul liberalilor⁴⁸.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 32-33.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 33-34.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 34-35.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 35-37.

În ultima parte a discursului său P. S. Aurelian a replicat unor afirmații ale ministrului de externe, I. Lahovari. El credea că toți sftnicii regelui trebuie să-și cântărească bine cuvintele, mai ales în chestiunile internaționale, pentru a nu le „înrauri sau prejudeca”. Senatorul liberal se referea astfel la cuvintele adresate de Lahovari lui Ionel Brătianu în Cameră, când îl califica drept „fiul aceluia care n-a știut să apere interesele țării în această chestiune la congresul din Berlin”. Or, arăta fostul șef drapelist, la Berlin Brătianu și Kogălniceanu au luptat din greu pentru a încorona „opera începută pe câmpiile Bulgariei”, iar acum sunt acuzați că au compromis chestiunea Dunării. Dar puterile europene, dând acel mandat tehnic Austro-Ungariei, au mărit totodată „garanțiile asigurate libertății navigațiunii pe Dunăre”, prin articolul 52 al tratatului de la Berlin. „Nici un drept al României nu a fost micșorat, ci din contră pozițiunea ei a fost ridicată prin introducerea ei în comisiunea europeană”. România, nefiind în acel moment stat recunoscut ca independent pe plan internațional, nu avea la Berlin nici vot deliberativ, nici consultativ și a fost admisă numai pentru a-și susține situația, ceea ce reprezentanții săi au făcut cu o demnitate „mai presus de orice îndoială”. Lahovari pretindea ca în acea împrejurare România să fi cerut suprimarea articolului 57 din tratat, dar acum „reprezentând Statul român independent (...) nu îndrăznește să apere drepturi necontestabile ale țării, ci sucește și învârtește articolele clare până le întunecă înțelesul lor”⁴⁹. În sfârșit, Aurelian a dezaprobat revocarea de către guvern a maiorului Negrescu, ofițerul care dăduse ordin subordonaților săi să treacă prin vechea albă a Dunării, fiindcă acesta se conforma unei dispoziții categorice a conferinței de la Londra. Prin această măsură, opina fostul prim-ministru, guvernul conservator a „lovit iarăși într-o chestiune de principiu și tot în defavoarea drepturilor și intereselor noastre”. A evita conflicte internaționale e bine, dar nu trebuie să se ajungă la încălcarea suveranității statului român⁵⁰.

Senatorul conservator N. Procopescu a dat o scurtă replică discursurilor lui A. Carp și Aurelian. El l-a învinuit pe Aurelian că nu și-a ținut promisiunea de a trata obiectiv chestiunea Porților de Fier, fiindcă a căutat să degajeze partidul liberal de orice răspundere și a criticat acțiunea guvernului și răspunsul ministrului de externe dat în Cameră lui Ionel Brătianu. A rezumat apoi și el articolul 57 al tratatului de la Berlin, arătând că Ungaria nu are nici un temei să deducă din acesta că ar putea să fixeze tarifele ori să alcătuiască și să aplice ea singură regulamente de poliție fluvială și de pilotaj. De aceea România are dreptul să protesteze, ceea ce guvernul conservator a și făcut, reușind să ralieze la punctul său de vedere și o Mare Putere vecină (Rusia - n. a.). Spre deosebire de acesta, fostul guvern liberal nu a protestat din timp, deși primise comunicări că se vor alcătui regulamente, irosind astfel ocazia de a preîntâmpina „multe neajunsuri”. Și în trecut oameni politici de frunte au criticat „purtarea partidului liberal în chestiunea Dunării”, nu numai conservatori precum N. Blaremburg și Al. Lahovari, ci și un liberal precum Kogălniceanu. Acesta a rostit un discurs la Iași în care învinuia guvernul Ion C. Brătianu că în 1880 abandonase drepturile României în această chestiune. În încheiere Procopescu a învinuit partidul liberal că își face mereu un titlu de glorie din succesele dobândite în trecut, ca independența ori regalitatea, care se datorează în fapt mai mult regelui și bravurii armatei, dar își declină întotdeauna

⁴⁹ *Ibidem*, p. 37-40.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 40-41.

răspunderea atunci când e vorba de vreun insucces diplomatic, precum formularea articolului 57 din tratatul de la Berlin ori tratatul de la Londra asupra Dunării, din 1883⁵¹.

În aceeași ședință, din 3 decembrie 1899, a luat cuvântul și ministrul de externe, Ion Lahovari. Acesta a observat că deși Aurelian promisese că dacă va vedea guvernul că lucrează bine îi va da sprijinul, el nu și-a făcut iluzii, fiind sigur că liberalii totdeauna vor spune că nu a lucrat bine. El nu crede că vreodată în viitor opoziția liberală va da sprijin guvernului „într-o cestiune mare”. De aceea va răspunde acuzațiilor ce i s-au adus, atât de către Aurelian în Parlament, cât și de Sturdza în afara lui, rugându-l pe primul să-i transmită șefului partidului liberal replica⁵².

Față de acuzația lui Aurelian că, prin afirmația că ar exista ceva jgignitor pentru drepturile României în articolul 57 din tratatul de la Berlin, Lahovari ar fi compromis interesele țării, el a invocat în ajutor două opinii ale unor fruntași ai P. N. L. din trecut. În 1881, atât Eugeniu Stătescu, cât și însuși Ion C. Brătianu au declarat în Parlament că tratatul de la Berlin, în privința Porților de Fier, a consacrat o derogare de la dreptul comun, în detrimentul statelor riverane, ale căror drepturi și interese au fost lovite. Dar dacă Europa a hotărât astfel, răspunzător e și guvernul liberal de atunci, care n-a putut să obțină aplicarea principiilor dreptului ginților pentru râurile internaționale, care fuseseră aplicate în cazul Prutului la 1866 și nici n-a fost în stare să determine Marile Puteri să respingă pretențiile exclusive ale Austriei, cum o făcuseră în 1871. Consecințele operei de atunci a lui Ion C. Brătianu vor dura 90 de ani, termenul planificat pentru amortizarea împrumutului făcut de Ungaria pentru plata lucrărilor de la Porțile de Fier. În tot acest timp va persista acolo regimul pe care Ungaria se străduiește acum să-l impună⁵³.

Analizând activitatea guvernului D. A. Sturdza în această chestiune, ministrul de externe conservator l-a acuzat pe șeful partidului liberal că n-a reacționat deloc la comunicările ce i s-au făcut, privitor la înființarea unui serviciu de pilotaj și a unui regulament, încă din 2 august 1898. El doar a transmis aceste înștiințări autorităților subordonate, precum regia monopolurilor, serviciul fluvial de navigație român etc. Abia la 30 martie 1899 a trimis Sturdza acea notă. În schimb, după venirea la putere a guvernului conservator, s-au făcut sesizări, prin note adresate Austro-Ungariei, relativ la toate chestiunile ce se pot ridica, aducându-se propuneri concrete, argumentate, în legătură cu înlocuirea serviciului de pilotaj exclusiv unguresc cu servicii de pilotaj care să depindă de fiecare societate de navigație, privind poliția fluvială ș.c.l. O dată primite înștiințările din vara și toamna lui 1898, datoria unui ministru de externe prevăzător ar fi fost să pună în mișcare diplomația, prin trimiterea la Viena a unei propuneri de elaborare, în comun acord, de către toate puterile interesate, a regulamentului de navigație, a tarifului de trecere și a celorlaltor reglementări. Totodată ar fi trebuit atenționate și celelalte guverne asupra respectivei chestiuni și a punctului de vedere al României. Astfel, dacă s-ar fi obținut sprijin din partea altor țări încă de pe atunci, ar fi fost mult mai ușor să se ajungă la o înțelegere cu Austro-Ungaria. Cum însă momentul n-a fost valorificat, Dubla Monarhie și-a afirmat dreptul exclusiv de a elabora regulamente și tarife, și e mult mai greu să faci o împărțire să

⁵¹ *Ibidem*, ședința din 3 decembrie 1899, p. 43-44.

⁵² *Ibidem*, p. 47-48.

⁵³ *Ibidem*, p. 48-49.

revină asupra actelor sale decât să tratezi cu ea înainte de a le săvârși. Dar guvernul conservator, deși a găsit o situație diplomatică grea, aflându-se în prezența unui fapt împlinit al Austro-Ungariei, a făcut tot ceea ce era cu putință: s-a adresat curtenitor atât acesteia, atrăgându-i atenția asupra divergențelor de opinie, cât și celorlalte puteri semnatare ale tratatului de la Berlin, cărora li s-a arătat că nu era vorba doar de un litigiu româno-austro-ungar, ci de „o chestiune europeană”. Deși încă nu au răspuns toate puterile, Rusia s-a alăturat punctului de vedere românesc și a adresat și celorlalte cabinete o circulară în acest sens.

Ion Lahovari și-a încheiat discursul citând o maximă moștenită de la fratele său, fostul ministru de externe Alexandru Lahovari, pe care o aplica în relațiile internaționale: „nici provocațiuni, nici umiliațiuni”⁵⁴.

La 4 decembrie 1899 și senatorul junimist P. Missir a exprimat un punct de vedere în privința Porților de Fier. El a calificat drept nesinceră învinuirea adusă de conservatori liberalilor, că din vina lor s-a pierdut la 1878 Basarabia, spunând că dacă Rusia a voit s-o ia, nimeni n-o putea împiedica. Missir bănuia de lipsă de sinceritate și reproșul adus de Nicolae Filipescu și Ion Lahovari liberalilor, că n-au fost în stare să evite o rea formulare a articolului 57 din tratatul de la Berlin, care ar compromite chestiunea Dunării. Or, după părerea senatorului junimist, deja încă prin tratatul de la Paris din 1856 „se făcuse un precedent excepțional la dreptul comun, căci au fost însărcinate să curețe gurile Dunării puterile europene(...). În tratatul de la Berlin s-a făcut același lucru, Europa întreagă a dat mandat unuia dintre riverani, care prezenta Europei mai multe garanții de a duce lucrarea la bun sfârșit”. Așa stând lucrurile, Missir afirma că junimiștii au impresia că reproșul făcut liberalilor este nesincer⁵⁵.

La 6 decembrie 1899 Em. Porumbaru s-a pronunțat și el în problema Porților de Fier. Pentru început senatorul drapelist a intrat în polemică cu ministrul de externe în legătură cu acuzațiile aduse P. N. L. pe tema Congresului de la Berlin. El credea că prin aceasta guvernul a făcut o eroare, fiindcă s-ar putea crede că e de părere că problema a fost „prejudecată” prin prevederile articolului 57 din tratatul de la Berlin. Lahovari i-a replicat spunând că prin acest articol Austro-Ungaria a primit „dreptul de a lucra în apele noastre fără voia noastră, de unde ea deduce și dreptul de a fixa tarifele și a face regulamentele”, iar dacă „nu i se acorda acest drept de a percepe o taxă, nu putea să interpreteze greșit acele dispozițiuni din tratat, și să le întindă peste limitele drepturilor acordate”. Ministrul de externe a conchis: „Tratatul în sine chiar este foarte defavorabil”. Porumbaru a găsit în această replică un prilej pentru a face un istoric al regimului legal al Dunării de la internaționalizarea ei în 1856, prin care a încercat să demonstreze că „ceea ce s-a făcut prin tratatul de la Berlin, nu este ceva cu totul nou în domeniul legislațiunii râurilor internaționale”. Potrivit regimului comun al râurilor internaționale, navigația pe ele ar trebui controlată de statele riverane, dar pentru că navigația pe Dunăre ține de „interese de ordine superioară, care aveau nevoie de a fi apărate”, prin Congresul de la Paris din 1856 s-a decis că principiile navigației pe Dunăre vor fi diferite de acelea valabile pe celelalte râuri internaționale. Aceste principii „vor face parte din dreptul public european și vor fi puse sub garanția puterilor”. Astfel Europa își asuma un

⁵⁴ *Ibidem*, p. 49-52.

⁵⁵ *Ibidem*, ședința din 4 decembrie 1899, p. 63-64.

„drept de intervențiune și de control” în afacerile Dunării, ceea ce era o „restricțiune adusă într-un interes european suveranității Statelor riverane”. În ceea ce privește Porțile de Fier, hotărârile reuniunilor internaționale de la Paris (1856) și de la Londra (1871) ca statele riverane să înlăture obstacolele naturale pentru navigație de acolo, prin colaborare între ele, nu au fost aduse la îndeplinire, din cauza neînțelegerilor dintre acestea. De aceea, când Austro-Ungaria a cerut la Congresul de la Berlin să i se acorde ei respectivele lucrări, în interesul navigației, celelalte Mari Puteri au fost de acord. Totuși, prin această hotărâre nu se urmărea restrângerea drepturilor celorlalte state riverane. Ele au rămas intacte, așa cum fuseseră „fixate prin tratatele anterioare”. Faptul că Austro-Ungariei i s-a dat dreptul de a percepe taxe pentru a-și recupera cheltuielile făcute cu lucrările nu e o derogare de la celelalte principii generale. Potrivit acestora „tariful trebuie fixat prin acordul comun al Statelor riverane în numele cărora s-au făcut lucrările, iar taxele trebuie să fie astfel combinate încât să nu treacă peste costul real al lucrărilor de interes comun, să nu aducă nici o piedică liberei navigațiuni și să nu constituie un privilegiu pentru vreunul din riverani în detrimentul celorlalți”⁵⁶.

Austro-Ungaria a interpretat însă altfel articolul 57. După ce a făcut un canal la Porțile de Fier, pentru că e nevoie ca acesta să fie întreținut și administrat, ea se crede în drept „a-și atribui administrațiunea și exploatarea canalului, care se întinde până în apele noastre, considerând acest drept ca o extensiune și ca o consecință a mandatului european”. Or, a interpreta astfel articolul 57 din tratatul de la Berlin „este a-i da un sens cu totul altul decât acela pe care au voit să i-l dea puterile care au subscris acel tratat”. După ce termină lucrările, Austro-Ungariei nu trebuie să-i mai rămână „decât dreptul de a percepe o taxă cu titlul de despăgubire, dacă se va constata că lucrările sunt terminate și după ce se va fixa cifra cheltuielilor”. Dar, după opinia specialiștilor care au examinat „cestiunea de aproape”, lucrările nu sunt definitiv terminate, căci porțiunea Dunării dintre Moldova și Orșova nu a fost curățată de piedicile puse navigației, deci Austro-Ungaria n-ar avea încă dreptul de a pretinde perceperea de taxe. Totodată modalitatea de realizare a lucrărilor deja îndeplinite este nesatisfăcătoare. Se poate chiar bănui că prin înlesnirea navigației doar pe porțiunea dintre Turnu-Severin și Orșova „Austro-Ungaria are interes ca traficul între Orient și Occident să se facă de la mare până la Orșova pe Dunăre, iar de la Orșova înainte pe drumurile de fier austro-ungare”. Iar navigația, pe porțiunea amenajată a Dunării, prezintă serioase inconveniente, din cauza concepției greșite a lucrărilor.

Mai mult chiar. „Pe lângă dreptul de a administra canalul și de a percepe o taxă pentru lucrările executate, Austro-Ungaria a construit la Orșova un port de transbordare, pe care l-a pus în legătură cu gara drumului de fier, a înființat acolo o autoritate administrativă, căreia i-a dat numele de *Prefectura regală ungară a navigațiunii pe Dunărea-de-Jos*, a instalat un personal numeros de funcționari de tot felul și un material bogat de vapoare și de aparate mecanice, a instituit servicii obligatorii de pilotaj și de remorcare, și a creat un sistem complicat de formalități, care supun navigațiunea în cea parte a Dunării la cele mai aspre condițiuni. Așa, pentru un vas care merge în susul apei, trebuie să ia piloți de la prefectura ungară din Orșova, să ceară acolo remorchere speciale pentru tragerea lui pe canal, să facă toate formalitățile în limba ungară, iar pentru orice neînțelegere să se adreseze la prefectura

⁵⁶ *Ibidem*, ședința din 6 decembrie 1899, p. 74-75.

din Orșova și, în caz de nemulțumire, să apeleze, unde? La ministerul de comerț din Budapesta!” Acest regim încerca Ungaria să-l aplice nu doar în apele sale, ci și în apele românești ale Porților de Fier, asupra cărora avea pretenția să fie valabile regulamentele ei de navigație și de poliție fluvială. Dacă acest lucru avea să se întâmple, Porumbaru era de părere că s-ar fi creat României o situație chiar mai rea decât aceea creată prin proiectul Barrère, care fusese adoptat de Conferința de la Londra din 1883, dar eforturile guvernului de atunci contribuieră ca el să rămână „literă moartă”⁵⁷.

În ceea ce privește atitudinea guvernului român față de pretențiile Ungariei, Porumbaru găsea nemeritată imputarea făcută de Ion Lahovari lui D. A. Sturdza, că a trimis nota din 30 martie doar în ultima zi a guvernării sale, fiindcă ar fi vrut să se degajeze de răspundere. El credea că fostul prim-ministru a făcut foarte bine că a trimis acea notă bine formulată și că dacă n-ar fi făcut-o, conservatorii i-ar fi reproșat că a primit nota ungară din 17 martie și n-a reacționat la ea. Față de reproșul că Sturdza ar fi primit și alte note, înainte de 17 martie, la care n-a reacționat, Em. Porumbaru evita să se pronunțe doar pe baza unor fragmente din discursul lui Lahovari. Își rezerva opinia până la publicarea întregii corespondențe diplomatice. El se mira însă că Lahovari, după venirea sa la putere în aprilie, n-a emis prima notă în problema Porților-de-Fier decât pe 12 august. De aceea considera că guvernul conservator n-a avut „acea acțiune energică și hotărâtă pe care aș fi dorit s-o găsec (...) nu atât în contra greutății taxelor, cât mai ales în contra regimului pe care Austro-Ungaria voiește a-l crea pe o porțiune a Dunării noastre, prin regulamentele de navigație și de poliție, edictate de guvernul din Budapesta”. Chestiunea Dunării este prea importantă pentru România, „căci ea reprezintă independența noastră economică”, pentru ca să „putem lăsa un singur moment ca drepturile și situațiunea noastră de Stat riveran să fie atinse”. Guvernul ar fi trebuit în primul rând să caute sprijin la celelalte state riverane, „care au interese identice cu ale noastre pe Dunărea-de-Jos”. Trebuia apoi denunțat puterilor semnatare ale tratatului de la Berlin, care au luat sub ocrotirea lor navigația pe Dunăre, „modul insolit” în care interpretează Austro-Ungaria prevederile articolului 57. Și chiar dacă România n-ar fi primit nici un sprijin, în această chestiune, trebuia să se apere și singură, fiindcă ea „privește drepturile noastre de suveranitate teritorială, pentru că aceasta este prima datorie a oricărui Stat care se bucură de independența lui politică”. Tocmai faptul că avem relații de prietenie cu Austro-Ungaria trebuie să îndemne guvernul să comunice la Viena și Budapesta că respectarea drepturilor și intereselor noastre este o condiție necesară a acestei prietenii. Or, el n-a găsit hotărâre în acțiunile de până acum ale guvernului. Dar ar fi fericit să vadă că negocierile acestuia vor fi încununate de succes și ar felicita guvernul într-un asemenea caz⁵⁸.

La 7 decembrie 1899 s-a implicat în discuția despre Porțile-de-Fier și senatorul conservator T. C. Văcărescu. La acuzațiile aduse guvernului în această problemă de către D. A. Sturdza el a răspuns prin acuzarea acestuia de „inconștiență” de mai multe ori în trecut. Astfel, șeful liberal a scris broșuri de acuzare contra guvernului, deși a reacționat la înștiințările guvernului maghiar privind Porțile de Fier abia în ziua căderii sale de la putere. El le-a scris la fel de inconștient cum a scris și „ditirambele” adresate regelui și pamfletul

⁵⁷ *Ibidem*, p. 76-77.

⁵⁸ *Ibidem*, p. 77-79.

Spionul prusian. Guvernul conservator a apărat interesele țării la Porțile de Fier pe cât îi permitea tratatul de la Berlin, a cărui răspundere revine partidului liberal. Văcărescu l-a acuzat chiar pe Sturdza că poartă răspunderea pentru prevederile defavorabile României din acel tratat, fiindcă acesta, în calitate de trimis diplomatic, a raportat că la Pesta și la Viena i s-a promis ajutor pentru cauza Basarabiei, cu condiția să se lupte pe tărâm diplomatic împotriva cererilor Rusiei. De aceea părerea lui Kogălniceanu nu au fost ascultate și s-a adoptat acea atitudine de rezistență care a dus la pierderea Basarabiei, fără a se obține compensații pe măsură⁵⁹.

În aceeași ședință a Senatului, Titu Maiorescu a spus că apostrofarea violentă a lui Văcărescu la adresa lui Sturdza „este respinsă de mai înainte printr-un simplu fapt: prin absența domnului Dimitrie Sturdza din Parlament”. Ar fi fost de dorit ca Văcărescu să aștepte până ce Sturdza ar fi fost ales în Parlament înainte de a-l „apostrofa”.

Discursul lui Porumbaru a fost considerat „remarcabil” de către Titu Maiorescu, dar el a observat că în dezbaterile parlamentare consacrate problemelor internaționale „pendente” imaginea nu poate fi întregă, fiindcă guvernul e obligat la rezervă. Membrii opoziției pot vorbi mai mult, și atunci ceea ce se degajă din aceste discuții este atitudinea pe care opoziția o dorește în respectiva chestiune, este prevestirea atitudinii pe care partidul respectiv ar avea-o ajuns la guvernare. De aceea, el l-a întrebat pe Porumbaru în numele cui a vorbit, dacă se consideră membru al P. N. L. sau nu (acesta era membru al disidenței drapeliste - n. a.). Partidul liberal a „mistificat” de două ori în trecut opinia publică cu declarațiile sale din opoziție, așa că „nu poate să mai inspire încredere în materie internațională”. Astfel, în noiembrie 1875 ziarul „Românul” condus de C. A. Rosetti, organ autorizat al P. N. L., i-a atacat pe conservatori că „umbă după gloriolă, că ar fi vorba să se schimbe Basarabia cu Dobrogea și să se schimbe gloriosul titlu de Domn al României pe numele feudal de Rege. Și chiar la 10 ianuarie 1876, „Românul” d-lui C. A. Rosetti ne amenința textual: Dacă aceasta o va face prințul Carol, atunci va „subscrie propria sa detronare”. Atitudinea de atunci a organului de presă liberal nu a împiedicat însă P. N. L. ca, o dată ajuns la guvernare, să piardă Basarabia, să ia Dobrogea și să proclame apoi și Regatul. O altă mistificare a avut loc atunci când P. N. L. a venit la putere cu „un program foarte violent și foarte imprudent susținut în opoziție în privința relațiilor noastre cu Ungaria”, pentru ca apoi să adopte o politică total diferită. Iar Porumbaru vine din nou din opoziție și vorbește într-o chestiune internațională importantă. Or, dacă partidul liberal vrea să mai inspire încredere în programul său din opoziție, trebuie să dea mai multe garanții. Abia când P. N. L. se va întregi cu toți membrii săi și își va spăla petele trecutului, redeșteptând credința în onestitatea declarațiilor sale politice, discursul lui Porumbaru va avea o valoare în plus față de aceea literară⁶⁰.

Ultima intervenție în chestiunea Porților de Fier din sesiunea parlamentară 1899-1900 a avut loc la 9 decembrie 1899 și i-a aparținut lui Take Ionescu, personalitate marcantă a guvernului condus de Gheorghe Grigore Cantacuzino. El a spus că, deși în această privință s-a discutat mult, n-a fost abordată decât foarte puțin politica guvernului față de ea. S-a vorbit aproape numai de istoria chestiunii, de greșelile din trecut ale diferitelor guverne.

⁵⁹ *Ibidem*, ședința din 7 decembrie 1899, p. 85.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 88.

Opoziția este vinovată de această turnură a discuției, guvernul n-a făcut decât s-o urmeze. În afară de o critică anodină formulată de Em. Porumbaru, nu s-a zis nimic de politica actualului guvern. Iar Porumbaru nu a cerut decât ca drepturile noastre să fie strigate în gura mare, ceea ce au mai încercat și alții, cu un eșec complet. Porumbaru și Missir au încercat și să dovedească faptul că deciziile de la Berlin din 1878 au fost firești. Dar a se da cuiva mandat să lucreze în apele tale e o știrbire a drepturilor tale. Cât despre întrebarea pusă de unii dacă se putea decide altfel la Berlin, ea ține de istoria politică, nu de actualitate⁶¹.

Astfel se sfârșeau în Senat discuțiile consacrate chestiunii Porților de Fier în 1899.

Dezbaterile parlamentare din noiembrie și decembrie 1899 au fost urmărite cu mare atenție de ministrul Austro-Ungariei la București, marchizul Pallavicini. În raportul trimis despre ele ministrului de externe austro-ungar, contele Goluchowski, Pallavicini s-a arătat foarte critic față de clasa politică românească, spunând că dezbaterile sunt „o nouă dovadă că în această țară, chiar și atunci când situația este una serioasă (aluzie la severa criză financiară din acea perioadă⁶² - n. a.), nu se acordă nici o considerație adevăratelor interese ale țării, ci până și dificultățile situației sunt folosite pentru ca fiecare să se combată reciproc. Poziția țării este astăzi realmente astfel, încât s-ar impune muncă serioasă din partea tuturor, și totuși întreaga dezbatere a Adresei (răspunsul Camerei sau al Senatului la Mesajul Tronului - n. a.), aproape fără excepție, se compune din acuzații reciproce și recriminări fără folos”⁶³.

Suntem absolut de acord cu acest punct de vedere. O chestiune de politică externă de cea mai mare importanță pentru dezvoltarea economică și chiar pentru suveranitatea națională a României a devenit, pentru parlamentarii de toate orientările, doar un pretext pentru lupte politicianiste. De altfel, atacurile la adresa guvernelor nu aveau nici un suport în realitate, pentru că România nu dispunea singură de mijloacele necesare pentru a forța Austro-Ungaria și, în special, guvernul ungar să cedeze în această problemă. Doar dacă ar fi primit ajutorul altor Mari Puteri, capabile să facă presiuni eficiente asupra Austro-Ungariei, ar fi putut guvernul român să spere într-o modificare în sens favorabil a regimului de navigație la Porțile de Fier. Or, demersuri în acest sens fuseseră făcute de guvernul conservator, care primise sprijin din partea Rusiei și vor fi făcute peste câțiva ani și de liberalii ajunși la putere, pe lângă Germania.

Rezumând dezbaterile, se poate spune că P. N. L. și guvernele liberale din trecut au fost acuzate de către conservatori că n-au fost în stare să influențeze Congresul de la Berlin să dea, în problema Porților de Fier, o rezoluție mai favorabilă României. Lui D. A. Sturdza i s-a reproșat că nu a protestat la timp față de intenția Ungariei de a da hotărâri unilaterale la Porțile de Fier, când ar fi putut ralia mai ușor alte țări la protest și i s-a imputat că acum se folosește de această problemă ca de o armă politică împotriva guvernului conservator, prin publicarea de broșuri, atacuri în ziare și prin discursuri pe care le țin adepții săi din Parlament. Conservatorii erau și ei învinuiți că nu au acționat suficient de energic în această

⁶¹ *Ibidem*, ședința din 9 decembrie 1899, p. 115.

⁶² Vezi amănunte despre criza financiară în studiile lui R. Păiușan, *Criza datoriei externe în Europa sud-estică la cumpăna secolelor XIX-XX*, în *Revista istorică* (S. N.), 4, 1993, 3-4, p. 305-320; Idem, *Împrumutul extern al României din anul 1899*, în *Revista istorică* (S. N.), 6, 1995, 3-4, p. 295-308.

⁶³ Pallavicini către Goluchowski (București, 14 decembrie 1899), ANIC, Fond Casa Regală, dos. nr. 7/1899, f. 202. vezi și f. 203 și 214.

privință și că, prin atacurile la adresa guvernelor liberale din trecut încearcă să-și mascheze propria neputință din prezent, să afirme că, dacă nu reușesc să obțină mai mult, vina e a liberalilor, care nu au știut să acționeze mai bine în trecut și au ipotecat viitorul României.

Toate discuțiile din Parlament și demersurile diplomatice ale guvernelor României în chestiunea Porților de Fier s-au dovedit până la urmă zadarnice. Austro-Ungaria nu a modificat regimul impus prin regulamentele edictate în iulie 1899, fiindcă avea convingerea că Marile Puteri nu vor reacționa contra ei, neavând interese speciale de apărare în amonte de Turnu Severin⁶⁴. De aceea, ministrul de externe Goluchowski putea să declare în mai 1900 în fața Delegației parlamentare ungare: „În privința taxelor de la Porțile-de-Fier s-au ridicat la început proteste mai cu seamă de către guvernele Rusiei, a României și a Bulgariei. Noi am examinat acele proteste și am precizat punctul nostru de vedere: că nu putem să renunțăm la drepturile noastre, fixate de tratatul de Berlin. Nu s-a mai făcut nici un protest și toate vasele care trec plătesc taxele”⁶⁵.

România nu a renunțat totuși să speră la o schimbare a acestei situații. Pe data de 3 iunie 1900 Ion Lahovari, împins poate și de viile reacții sucitate în Parlament de chestiunea Porților de Fier, a trimis o nouă notă Legației austro-ungare de la București. Acolo el făcea propuneri similare celor rostite în Parlament, pentru modificarea regimului taxelor, a organizării pilotajului etc.⁶⁶. Lahovari n-a putut să-și dezvolte acțiunea, pentru că la doar o lună după aceea a fost înlocuit la Ministerul de Externe de Alexandru Marghiloman. Izbucnirea crizei în raporturile cu Bulgaria, declanșată de asasinarea lui Ștefan Mihăileanu la 22 iulie 1900, a făcut ca sprijinul Austro-Ungariei să fie mai necesar României ca oricând. În aceste condiții era normal ca problema Porților de Fier să fie pentru moment părăsită, dar ea nu a fost definitiv abandonată. Peste câțiva ani au început noi demersuri pentru rezolvarea în sens favorabil a plângerilor românești. În 1904, cu prilejul unei călătorii cu vaporul pe Dunăre, primul-ministru D. A. Sturdza și ministrul de externe Ionel Brătianu i-au prezentat ministrului german de la București, Friedrich Rosen, greutățile puse de Ungaria navigației de la Porțile de Fier. Ei au cerut ajutorul Germaniei pentru înlăturarea lor, sperând că aceasta va ține cont și de propriul interes, ca transportul pe Dunăre al petrolului și al altor mărfuri să fie cât mai ieftin, dar n-au obținut sprijinul scontat⁶⁷. În lipsa altor documente putem numai specula asupra cauzelor care au dus la lipsa unui răspuns pozitiv din partea Germaniei la solicitarea oamenilor de stat români. E probabil că un rol în acest sens l-a jucat și eșuarea proiectului de concesionare a terenurilor petrolifere ale statului român unor bănci germane⁶⁸. S-ar putea ca guvernul german să nu fi făcut demersul cerut și pentru că au luat în considerare criza dualismului austro-ungar care avea loc chiar în acea perioadă⁶⁹. Era

⁶⁴ Apud Ș. Rădulescu-Zoner, *op. cit.*, p. 143.

⁶⁵ Cuciurano către Ion Lahovary (Budapesta, 21 mai/3 iunie 1900), AMAE, Fond Problema 21, vol. 27, f. 110; în lucrarea sa *Dunărea, Marea Neagră și Puterile Centrale*, Ș. Rădulescu-Zoner afirmă că nu a reușit să dovedească prin documente de arhivă sprijinul dat în această chestiune României de către Bulgaria (vezi p. 144); raportul lui Cuciurano reprezintă o dovadă a acestui sprijin, deși indirectă.

⁶⁶ AMAE, Fond Problema 21, vol. 27, f. 115-117.

⁶⁷ Fr. Rosen, *Diplomatisches Wanderleben*, apud ANIC, Fond Casa Regală, dos. nr. 91/1913, f. 3-4.

⁶⁸ Vezi amănunte în M. Iosa, T. Lungu, *Viața politică în România. 1899-1910*, București, 1977, p. 136-139.

⁶⁹ Vezi detalii în A. J. P. Taylor, *Monarhia habsburgică, 1809-1918. O istorie a Imperiului austriac și a Austro-Ungariei*, București, 2000, p. 177-180.

improbabil ca solicitarea de a se modifica regimul de navigație de la Porțile de Fier, a cărei acceptare ar fi lovit în interesele directe ale Ungariei, să fi avut vreo șansă de a fi acceptată atunci. Oricum ar fi, regimul era neschimbat și în 1911, când francezul G. Demorgny relata o convorbire avută cu regele Carol I, care i se plânsese de faptul că Ungaria îi obliga pe navigatori să treacă prin canal și să plătească taxe chiar și atunci când nivelul apelor le-ar fi permis să se folosească de albia necanalizată a Dunării⁷⁰.

Abia în 1918 regimul de la Porțile de Fier a putut fi modificat, în condițiile destrămării monarhiei habsburgice⁷¹.

The issue of Iron Gates navigation in the debates of the Romanian Parliament (1899)

Abstract

The existence of natural obstacles on the navigation ways within the Iron Gates sector of the Danube caused the elaboration of numerous projects to remove those. Only after the Congress of Berlin in 1878 did such a project went into execution. The project of navigation works was entrusted to the Austro-Hungarian administration by the stipulation of the Berlin Treaty. After the completion of the works the Austro-Hungarian administration was allowed to levy a passage fee in order to recover the costs of the project. In 1879 the responsibility of the works passed to the Hungarian government, which finalized a channel through the course of the Danube, which was opened for navigation in 1898. In 14 of July 1899 the Hungarian government issued a series of five regulations regarding the navigation, water policing and taxation in the Iron Gates and the Danube Rapids. These acts were regarded as abusive by the Romanian policy makers, as the Austro-Hungarian Empire was already granted the right to tax the passage in order to recuperate de costs of the works, but not the right to set the amounts. Moreover, the Hungarian government decreed that, for recovering the expense, the river policing will be carried out by its own employees, who will be empowered to police the Serbian and Romanian shores, without asking from permission from the respective authorities, the pilotage will be carried out exclusively by Hungarian pilots although the navigation would use only the navigable channel and not the rest of the river, etc.

All these issues were raised in the Romanian Parliament in November and December 1899. In spite of the vivid debates in the Parliament, and the efforts of several Romanian cabinets, the Austro-Hungarian administration could not be determined to change the system established in 1899 for the Iron Gates navigation. The system remained in power until 1918, when the fall of the Habsburg monarchy allowed for its change.

⁷⁰ G. Demorgny, *La Question du Danube. Histoire politique du Bassin du Danube. Étude des divers régimes applicables à la navigation du Danube*, Paris, 1911, p. 14-15.

⁷¹ Ș. Rădulescu-Zoner, *op. cit.*, p. 144.