
STABILIREA ȘI MODIFICAREA HOTARULUI PE SEGMENTUL BASARABIEI DE SUD PE PARCURSUL SECOLULUI AL XIX-LEA

Zoreana Muțac

Cuvinte-cheie: Basarabia, război ruso-turc, secolul al XIX-lea, hotar/frontieră, Dunăre de Jos, navigație, actori internaționali, interes.

Pe parcursul secolului al XIX-lea, începând de la cucerirea pământului Moldovei de peste Prut de către Imperiul Rus, hotarul pe segmentul Basarabiei de sud a suferit o serie de modificări. Astfel, teritoriul plasat între râurile Nistru, Prut, Dunăre și Marea Neagră, de acum înainte denumit Basarabia, a trecut în componența Imperiului Țarist. Faptul acesta a oferit posibilitatea autorităților ruse de a se apropia de Peninsula Balcanică, precum și, pentru prima dată în istorie, de a obține accesul la Dunăre, mai exact, la cursul inferior al fluviului având un mare potențial economic de importanță internațională. Această porțiune a Dunării a devenit o parte a hotarului Imperiul Rus pe segmentul Basarabiei de sud.

Trebuie de menționat faptul că Basarabia de astăzi „poartă încă numele dinastiei valahe a Basarabilor, al căror nume acoperea altădată numai partea inferioară a acestei provincii, de-a lungul malului stâng al Dunărei inferioare, teritoriu care le aparținea din al XIV secol” (Iorga 1940, 3). Astfel denumirea „Basarabia” a existat cu mult înainte de secolul al XIX-lea, incluzând însă sudul Moldovei, la nord de Dunăre, și numai în 1812 „a fost extinsă de ruși ... asupra întregului pământ dintre Marea Neagră, Prut și Nistru, până la Hotin” (Pârvu 2013, 36). Includerea teritoriului respectiv în componența Imperiului Rus la începutul secolului al XIX-lea a făcut posibilă ieșirea părții ruse la Dunăre, stabilind frontiera pe brațul superior al râului, iar mai târziu pe cel inferior.

Problema Dunării de Jos, în special chestiunea regimului navigației pe fluviul părții respective a râului a devenit unul dintre cele mai importante subiecte în politica și diplomația europeană de la

începutul secolului al XIX-lea, luând în considerare interesul sporit al statelor europene pentru consolidarea și dezvoltarea relațiilor comerciale cu Principatele Române, precum și promovarea intereselor sale economice pe alte piețe externe, utilizând fluviul dunărean în calitate de cale spre mare. Dunărea curge pe mai multe teritorii ale spațiului european, ce asigură o capacitate deosebită a râului de a lega teritorii îndepărtate ale continentului menționat. Faptul acesta, evident, contribuie atât la consolidarea relațiilor politice, cât și interacțiunii social-economice, inclusiv schimbul intercultural, ce stă la baza dezvoltării generale, precum și îmbunătățirii relațiilor inter-statale și interumane, între popoare. Unul dintre avantajele Dunării este lungimea lui, ce oferă posibilitatea fluviului respectiv de a trece prin jumătatea spațiului european. În același timp, fluviul dunărean este navigabil, ce îl face una dintre cele mai atractive căi comerciale cu un caracter unic pentru puterile spațiului european.

Delta Dunării până la începutul secolului al XIX-lea aparține Țării Românești și Moldovei, care s-au aflat în continuare sub controlul puternic al Imperiul Otoman. În perioada dată cele două state române sunt influențate și de Imperiul Rus care, pas cu pas, își întărește pozițiile sale în ambele principate. Conform tratatului de pace de la Kuciuk-Kainargi, semnat de către Rusia și Poarta Otomană în 1774, reprezentanții Curții Imperiale Ruse au primit acordul din partea otomană de a realiza dreptul de a vorbi în favoarea acestor două principate (Саонов, Герасимова 1992, 86). Astfel, Rusia a obținut în relațiile sale cu Poarta dreptul garantat de a proteja interesele Moldovei și Țării Românești, manifestând grija de soarta viitoare a principatelor și însuflând simpatia. Această simpatie avea ca scop realizarea intereselor sale pe teritoriile române inclusiv prin câștigarea încrederii din partea populației celor două state menționate, ce trebuia

de ușurat procesul includerii ulterioare a ambelor țări române în componența Imperiului Rus și apropierea puterilor ruse de Peninsula Balcanică. De asemenea, tratatul de pace prevedea numirea de către Rusia consulilor și viceconsulilor în locurile unde prezența lor va fi considerată necesară, aceștia având statutul egal cu consuli ai altor state (Сазонов, Герасимова 1992, 84). Astfel, în 1782 în țările române a fost deschis oficiul consular rus (Țurcanu 2007), care a devenit prima reprezentanță diplomatică pe teritoriul principatelor, ulterior fiind trimise și misiunile consulare ale altora state. Dinamizarea relațiilor pe dimensiunea diplomatică a întărit poziția Imperiului Rus, dar a dat și un impuls suplimentar la sporirea intereselor marilor puteri europene pentru Principatele Române, atât pe plan comercial și economic, cât și pe cel politic. Din momentul dat Rusia își promovează mai activ interesele în privința statelor române. Creșterea influenței Rusiei pe teritoriul principatelor a fost proporțională cu scăderea celei a Imperiului Otoman, fapt ce a contribuit la eliminarea controlului total al Porții asupra vieții politice și monopolului în domeniul economic, precum și a întărit pozițiile Rusiei în raport cu Poarta în principatele menționate.

Războiul ruso-turc din 1806-1812, primul conflict armat între Imperiul Rus și Imperiul Otoman în secolul al XIX-lea, s-a terminat cu semnarea Tratatului de pace de la București din 16 (28) mai 1812. Încheierea păcii a fost precedată de negocierile lungi și destul de grele între cele două imperii aflate în starea de război. Trebuie de menționat că scopul principal al Rusiei la începutul noului război cu Poarta a constat în cucerirea Moldovei și Țării Românești. Acapararea pământurilor române ar fi permis Rusiei de „a ajunge cât mai departe în Balcani și spre inima Europei” (Pârvu 2013, 93). Astfel, includerea Principatelor Române în cadrul Imperiului Țarist a fost considerată de către partea rusă drept cel mai potrivit rezultat, dar și ușor de realizat în condițiile în care Înalta Poartă deja nu reprezenta o putere serioasă în Europa.

Este importat de a lua în considerare situația internațională la începutul secolului al XIX-lea, locul Principatelor Române, care au devenit un scop evident al Rusiei, precum și rolul Imperiului Țarist și Porții Otomane în sistemul relațiilor interstatale. În perioada menționată Moldova și

Țara Românească rămân în continuare sub presiune și control otoman, atât pe plan politic cât și în domeniul comercial-economic. O astfel de stare de lucruri grav afecta libertatea principatelor în realizarea politicii interne și externe, în ciuda faptului că țările române n-au fost considerate ca teritorii sub stăpânirea otomană, având în vedere că n-au fost pământuri cucerite de Înalta Poartă, ci au avut cu statul otoman raporturile stabilite în mod legitim numai de natură suzerano-vasalică. Situația în care s-au aflat cele două Principate, le-a forțat pe acestea de a solicita protecția în alte părți ale spațiului european, precum Rusia, care pe parcursul secolului al XVIII-lea prin toate acțiunile sale a arătat că este un prieten bun al Moldovei și al Țării Românești, manifestând într-un anumit fel grija de soarta statelor române.

Imperiul Rus, totodată, a reușit deja să se afirme în Europa ca un stat puternic, continuând procesul de dezvoltare a potențialului său nevalorificat în domeniul politico-militar, consolidându-și poziția în relațiile internaționale în calitate de unul dintre actori principali pe arena relațiilor interstatale. În același timp, Poarta Otomană reprezintă exact opusul Imperiului Țarist, fiind în permanentă degradare pe toate dimensiunile, inclusiv politic, militar și economic. Imperiul Otoman în această perioadă a istoriei nu a avut deja intenții de a extinde posesiunile statului său, ci, dimpotrivă, a încercat de a proteja teritoriile aflate sub stăpânirea sau influența sa, precum și de a consolida pozițiile sale pe pământurile respective. Astfel, Poarta a devenit un stat mare, dar slab, care n-a avut puterea necesară pentru realizarea proiectelor expansioniste și chiar pentru asigurarea protecției depline a pământurilor asupra cărora a avut oarecare autoritate. Decăderea Înaltei Porți, primele semne ale căreia sunt observate încă de la sfârșitul secolului al XVII-lea, a generat așa-numită „Chestiune orientală”, care în mare parte a constat în interesul marilor puteri europene în împărțirea teritoriilor Imperiului Otoman.

Dintre puterile menționate se afla și Rusia, care deja mult timp examina posibilitatea de a profita de slăbiciunea Porții. Evaluând situația în care Imperiul Țarist avea mai multe avantaje în raport cu Imperiul Otoman, încă în ajunul războiului din 1806-1812 partea rusă a fost sigură de victoria sa rapidă și includerea fără lupte în

componenta sa a Moldovei și a Țării Românești care, conform proiectului prințului Prozorovcki, ar fi fost împărțite în patru gubernii a Imperiului Rus – „Bessarabscaia, Moldavscaia, Valahscaia și Oltenscaia” (Pârvu 2013, 96). Astfel, se părea că rezultatul intervenției trupelor ruse în Principatele Române din 1806 a fost ușor de prevăzut. Dar, având în vedere că două imperii n-au fost separate de evenimentele care au avut loc în sistemul relațiilor internaționale, trebuie de luat în considerare și contextul mai larg în care s-a început și s-a dezvoltat confruntarea ruso-otomană în cauză.

Începutul secolului al XIX-lea a fost marcat de Războaiele napoleoniene și armata franceză invincibilă, ofensiva căreia în Europa și cucerirea unui spațiu mare al continentului menționat devine pentru Rusia un pericol real, în ciuda faptului că au avut loc în atmosfera prietenoasă mai multe întâlniri și tratative ruso-franceze la niveluri diferite (inclusiv între cei doi împărați), urmărite de încheierea înțelegerilor bilaterale care s-au referit și la Principatele Române, printre care și acordul dat de partea franceză privind includerea teritoriilor române în componenta Rusiei. În același timp, Franța a avut planurile sale referitor la soarta Imperiului Țarist, menținând relații deosebite cu Poarta Otomană, care, fiind incitată, amenințată, precum și sprijinită de francezi, a întreprins în tratativele sale cu Rusia pași influențați de către Franța, în special în ceea ce privește Principatele Române. Astfel, cuprinderea teritoriilor române de către Rusia nu a fost un lucru ușor de realizat, ci, dimpotrivă, mult mai greu decât se aștepta inițial.

Pericolul mai evident și iminent din partea Franței a fost bine conștientizat și de către Rusia care a simțit necesitatea de a încheia cât mai rapid posibil pacea cu Poarta, având drept scop să nu fie implicată în războiul pe două fronturi. Astfel, în cadrul negocierilor care au avut loc la Iași în decembrie 1808, „a urmat mai întâi o serie de ultimatumuri adresate Turciei, printre care, în primul rând, era condiția anexării Principatelor Române” (Pârvu 2013, 90). Înțelegând bine situația în care s-a aflat Rusia, precum și având susținerea Franței, Imperiul Otoman a văzut în aceasta o oportunitate de a rezista propunerilor de pace ale părții ruse.

Astfel, datorită situației internaționale, Poarta a întărit pozițiile sale în cadrul tratativelor cu Ru-

sia. Faptul acesta a oferit Imperiului Otoman posibilitatea de a nu grăbi negocierile privind semnarea tratatului de pace și de a refuza cedarea teritoriilor cerute inițial de partea rusă, în timp ce principatele n-au avut putere suficientă pentru a influența rezultatele războiului ruso-turc, fiind văzute de actorii principali ai relațiilor internaționale nu în calitate de un participant al conflictului, ci un obiect al acestuia.

Poziția intransigentă a Porții și a Rusiei au prelungit procesul tratativelor care a fost reluat ca urmare a eșecului turcesc pe Dunăre, lângă Slobozia, din 1811, fiind reîncepute mai întâi lângă Giurgiu (Iorga 1940, 54) și mutate ulterior la București. Partea rusă fiind constrânsă de timp, a cerut „posesiunea întregii Moldove orientale, până la Siret” (Iorga 1940, 54), și Dunărea cu Brațul Sulina (Pârvu 2013, 90), astfel modificând primele sale ultimatumuri referitoare la includerea ambelor principate în imperiul său și exprimând interesul pentru acapararea părții estice a Moldovei, fiind convinsă că pretențiile respective vor fi acceptabile și pentru partea otomană. Dar Imperiul Otoman n-a fost dispus de a face concesiuni în partea dreaptă a Prutului, propunând în calitate de hotar râul respectiv, având ca plan de a păstra „măcar acele cetăți care rezistaseră atâta timp expansiunii moscovite: Ismail, Chilia, ca și gurile Dunării” (Iorga 1940, 54-55). Poziția respectivă a Constantinopolului a fost influențată de speranța Sultanului de a pune capăt războiului cu pierderi cât mai puține, fiind în așteptare atacului promis de Franța împotriva Rusiei. Astfel, partea otomană a oferit „adversarilor județele Moldovei situate între Nistru și Prut cu excepția exact a părții meridionale, «Basarabia» propriu-zisă: o linie arbitrară care pleca de la Fălciu, pe Prut, trebuia să urmeze cursul Cogâlnicului și să ajungă la mare lăsând turcilor” (Brătianu 1995, 20) cetățile menționate mai sus și gurile Dunării. Negocierile au fost continuate într-un mod greu, în timp ce ambele părți beligerante discutau concesiunile posibile care vor permite semnarea tratatului de pace mult dorit de către statul rus. Dintr-un anumit moment și Poarta, care pierdea treptat încrederea în intențiile francezilor privind pământurile otomane, a manifestat interesul mai serios pentru încheierea păcii. În sfârșit, Imperiul Otoman a anunțat că va accepta ca ultimă cedare stabilirea hotarului cu Imperiul Rus pe râul Prut. Imperiul Țarist a fost nevoit să dea acordul său ofertei otomanilor, fiind în iminența

unei ofensive din partea francezilor, faptul care nu a permis părții ruse de a atinge scopul inițial – cucerirea întregii Moldove și a Țării Românești. Astfel, în 1812, după tratative lungi și istovitoare dintre Imperiul Rus și Imperiul Otoman la București, a fost semnat Tratatul de pace, prin încheierea căruia „turcii cedau ... un teritoriu care nu le aparținea și care făcea parte dintr-o țară a cărei integritate teritorială se angajaseră s-o respecte” (Iorga 1940, 56). Într-adevăr, Imperiul Otoman nu a avut dreptul de a lua decizia privind soarta teritoriilor române. În primul rând, Principatele Române n-au fost posesiunea Porții, în al doilea rând, Poarta fiind suzeran al țărilor române a luat responsabilitatea de a apăra pământul român și integritatea teritorială Moldovei și Țării Românești.

Conform articolului 4 al Tratatului de la București partea estică a Moldovei a devenit teritoriul Imperiului Rus, hotarul fiind stabilit pe râul Prut de la intrarea în Moldova și până la vărsarea acestuia în Dunăre, de acolo pe malul stâng al Dunării până la brațul Chilia și până la Marea Neagră (Юзефович 1869, 51), astfel pământurile din stânga Prutului și Dunării au fost cedate Imperiului Rus. Prevederile Tratatului s-au referit și la navigația: vasele comerciale ruse și otomane au avut dreptul de a trece liber brațul Chilia (care a devenit unul comun al părților Tratatului), precum și cursul întreg al Dunării, în timp ce navele militare ruse au avut posibilitate de a se afla pe segmentul Dunării, începând de la brațul Chilia și până la Prut (Юзефович 1869, 51-52). Astfel Tratatul de la București a descris frontiera prin care a fost împărțit teritoriul Moldovei de către Rusia și Poarta, dar a și stabilit niște reguli de navigație în cursul Dunării de Jos. Din momentul dat „Provincia Basarabia, cu toate cetățile de pe Nistru și Dunărea de jos, Hotin, Bender, Cetatea Albă, Ismail, Chilia, unite prin spațiile intermediare, precum și cetățile Soroca, Lăpușna, Orhei și Tigheci, toate alcătuiau o unitate geografică, fiind anexate de ruși sub un singur nume de Basarabia, nume dat până atunci numai părții sudice a acestui ținut” (Pârvu 2013, 96). Astfel a apărut teritoriul pe care era extinsă denumirea „Basarabia”. „Cucerirea Basarabiei nu era în sine un scop, ci numai un popas dintr-un lung șir de planuri și de socoteli politice spre a pune stăpânire pe capitala Sultanilor de pe malurile Bosforului” (Popa-Lisseanu 1924, 15).

Tratatul de pace de la București din 1812 a acordat Imperiului Rus partea estică a Moldovei, împărțind teritoriul statului respectiv, precum și accesul la Dunăre (pentru prima dată în istoria), cursul inferior al căruia devine un segment al hotarului rus, ce a însemnat primul pas în instituirea monopolului rusesc asupra tuturor gurilor dunărene, fapt care a condus la creșterea îngrijorării și nemulțumirii actorilor principali ai spațiului european.

Chiar și după semnarea Tratatului de pace de la București, prin care brațul dunărean Chilia a devenit hotarul Imperiului Țarist, a apărut problema proprietății, ce a condus la necesitatea de a concretiza linia frontierei pe Dunărea de Jos. În acest context, a fost creată comisia mixte rusoturcă, scopul căreia a fost delimitarea teritorială între Imperiul Rus și Imperiul Otoman (Гросул 2012, 69), urmare a nerespectării de către partea otomană a frontierei stabilite în 1812 și dorinței Constantinopolului de a renegocia Tratatul de la București. Dar eforturile Porții n-au ajutat-o să obțină rezultatul dorit – Rusia, precum și alte state europene au insistat asupra respectării de către Imperiul Otoman a prevederilor tratatului de pace din 1812. Negocierile în cadrul comisiei menționate s-au axat pe problema proprietății asupra două insule situate în fața Ismailului și Chiliei, care în conformitate cu Tratatul de la București au rămas sub autoritatea otomană cu condiția creării unei zone de 1 milă de la malul stâng al brațului Chilia care va deveni un spațiu nepopulat (Kacco 1913, 175). Din cauza inundațiilor în timpul creșterii nivelului apelor râului, linia malului în fiecare an se schimba și crea dificultățile serioase. Lucrările comisiei au trecut greu, la fel ca tratativele asupra încheierii păcii din 1812, și abia în 1817 comisia și-a încheiat activitatea cu rezultate favorabile pentru Rusia și acceptate de Poartă – Imperiul Otoman a cedat Imperiului Rus toate insulele până la brațul Sulina (Kacco 1913, 175). Astfel, comisia mixtă rusoturcă a confirmat încă o dată hotarul pe Dunere, dar și a clarificat unele momente în favoarea părții ruse.

Tratatul de pace de la București din 1812 a fost confirmat și de Convenția de la Akkerman din 1826 încheiat între Rusia și Poarta. Astfel, articolul 1 al Convenției a afirmat că „toate prevederile tratatului de pace încheiat la București la ziua 16 de mai din 1812 ... sunt confirmate de Convenția

... și vor avea asemenea putere ca tratatul de la București dacă ar fi fost cuvânt cu cuvânt inclus în aceasta” (Юзефович 1869, 59). De asemenea, Convenția a confirmat și înțelegerile din protocolul încheiat în 1817 în Constantinopol privind delimitarea liniei de frontieră pe Dunărea, în special ceea ce se refera la două insule, aflate în fața Ismailului și Chilieii (Юзефович 1869, 59-60).

Astfel, din momentul semnării Tratatului de pace de la București din 1812 și până la anul 1829 pe brațul Chilia, brațul nordic al Dunării de Jos, a fost stabilit segmentul hotarului sudic al Imperiului Rus, ce evident arată că Rusia n-a primit sub autoritatea sa toate ramurile Dunării de Jos, dar asta a fost primul pas pentru stabilirea controlului întreg asupra tuturor gurilor râului menționat.

Deși necesitatea de a începe un război nou cu Poarta a fost menționată în Curtea Imperială Rusă încă în 1816 cu scopul de a muta linia hotarului în Moldova (Каско 1913, 175), un nou conflict armat între cele două imperii a izbucnit în 1828 și s-a terminat cu modificarea frontierei ruse pe Dunărea de Jos în favoarea Imperiului Rus prin semnarea Tratatului de pace de la Adrianopol din 1829. Conform articolului 3 al acestuia tratat linia care trece pe râul Prut de la intrare în Moldova și până la vărsarea în Dunărea, de acolo pe cursul Dunării până la brațul Sf. Gheorghe, și de acolo până la Mare Neagră a devenit hotarul nou pe segmentul Basarabiei, în timp ce toate insulele formate pe Dunărea de Jos au devenit proprietatea Rusiei (Юзефович 1869, 72). Referindu-se la navigație, s-a convenit că navele comerciale ale ambelor imperii au dreptul la liberă navigație pe tot parcursul Dunării și pot intra în toate cele trei brațe ale râului – Chilia, Sulina și Sf. Gheorghe, dar navele militare sub pavilionul otoman au primit dreptul de trecere numai pe ramura Sf. Gheorghe, care, în conformitate cu tratatul, a fost comună pentru cele două imperii (Юзефович 1869, 73).

Astfel, în 1829 Imperiul Rus a primit în posesiunea sa toate brațele Dunării, stabilind un control deplin asupra gurilor Dunării, în special asupra regimului navigației pe segmentul râului menționat, ceea ce a devenit un obstacol semnificativ în planurile economice ale marilor puteri europene, interesate în potențialul comercial al Dunării și dezvoltarea continuă a acestuia.

Trebuie de menționat faptul că în 1815 a fost întreprinsă „prima încercare multilaterală privind reglementarea regimului juridic al râurilor internaționale în Europa, prin garantarea priorității absolute în navigația” (Gleditsch 1997, 328). Încercarea respectivă a fost consacrată în Regulamentul privind navigația liberă pe râuri, anexată la Actul final al Congresului de la Viena din 9 iunie 1815. În conformitate cu dispozițiile documentului anexat, râurile care separ sau trec prin teritoriile mai multor state, pe tot cursul „din locul în care fiecare dintre ele devine navigabile și până la gurile lor, trebuie să fie complet libere și în ceea ce privește comerțul nu trebuie să fie interzise oricui” (Hansard 1816, 202). Regulamentul respectiv a fost specificat în articolele adiționale, unde au fost înscrise râuri concrete precum Rin, Neckar, Main, Mosela, Meuse și Escaut, pentru care se aplică principiul navigației internaționale. Printre râurile respective nu a fost menționată Dunărea, ce înseamnă că normele navigației internaționale n-au fost valabile pentru cursul dunărean. De asemenea, este important de remarcat că Regulamentul în cauză n-a fost semnat de către Imperiul Rus, care, astfel, nu a luat nici direct nici indirect aranjamentele interstatale care s-au referit la navigația liberă, menținerea în stare bună a cursurilor care trec prin teritoriul țării ruse, desfășurarea lucrărilor necesare pe fluviile cu scopul evitării obstacolelor pentru navigație pe râurile (Hansard 1816, 202) care au fost consfințite prin acest document.

Obținerea de către Rusia a gurilor Dunării, precum și neparticiparea în Regulamentul privind navigația râurilor europene, a dat posibilitatea de a reglementa segmentul respectiv al râului la discreția și interesul său. Totuși, un interes deosebit al părții ruse în dezvoltarea Dunării în calitate de cale comercială pentru actorii europeni vestici și Principatele Române, ce ar fi permis de a promova interesele marilor puteri și a realiza potențialul economic al teritoriilor și porturilor române, n-a fost observat. Astfel, autoritățile ruse atât în mod indirect prin pasivitatea sa în soluționarea problemelor ecologice pe gurile Dunării, în special organizarea și desfășurarea lucrărilor tehnice pentru menținerea adâncimii necesare pentru trecerea vaselor (Ardeleanu 2008, 53), cât și în mod direct prin implementarea regulilor speciale, inclusiv regimul de carantină (Ardeleanu 2008, 49), au creat obstacole serioase pentru

dezvoltarea relațiilor comercial-economice ale statelor vest europene cu țările române, precum și pentru utilizarea benefică a vărsării Dunării în Marea Neagră. O altă problemă majoră a reprezentat-o lipsa asigurării de către autoritățile ruse a securității navelor cu privire la activitatea piratilor (Ardeleanu 2008, 49). Astfel, des folosită starea de carantină, neîndeplinirea lucrărilor de curățarea a brațelor dunărene și neasigurarea securității corespunzătoare a adus la un impas planurile economice ale marilor puteri, provocând nemulțumirea țărilor europene, inclusiv Austria și Anglia, care deja au inițiat promovarea relațiilor comerciale, utilizând Delta Dunării.

Interesul puterilor europene în Dunărea de Jos, deși a fost însoțit de dorința de a dezvolta unele relații interstatale și contacte interumane stabile, totuși, în primul rând s-au bazat pe beneficiile economice. Utilizarea râului pentru realizarea operațiunilor comerciale a fost avantajoasă atât din punctul de vedere al cheltuielilor cât și din cel al timpului. Trebuie să luăm în considerare și apariția pe Dunărea, datorită Austriei, a navelor cu aburi începând cu anii 20 ai secolului al XIX-lea, prima fiind pusă pe apele dunărene la 10 octombrie 1823 (Mevisen 2014). Inovația respectivă a fost considerată de către austrieci ca o oportunitate suplimentară pentru consolidarea coeziunii sociale și loialității populației față de autoritățile austriece, precum și poziției internaționale a Imperiului (Mevisen 2014). Este evident că unul dintre cele mai importante beneficii ale introducerii navigației cu aburi pe fluviul dunărean a fost cel economic, care a putut, de asemenea, de a contribui la promovarea și menținerea relațiilor bune cu statele vecine, având în vedere și „situația diplomatică delicată pe Dunăre” (Mevisen 2014), inclusiv în zona gurilor râului. Astfel, dezvoltarea treptată a navigației cu abur a fost considerată nu numai un instrument din punctul de vedere al politicii interne pentru menținerea integrității teritoriale și stabilității a statului prin asigurarea comunicării permanente între teritoriul vast al imperiului și populația polietnică, dar și o componentă a politicii externe, care a constat în consolidarea imaginii sale pe arena internațională, extinderea și aprofundarea relațiilor politice interstatale, stabilirea legăturilor mai strânse cu țările care au avut acces la Dunărea, precum și obținerea beneficiilor economice prin utilizarea Dunării în calitate de arteră

comercială a Europei care, totodată, oferă accesul la Marea Neagră.

Un alt factor care a sporit interesul statelor europene față de problema Dunării de Jos sunt consecințele revoluției industriale, care s-a declanșat mai întâi în Anglia în ultimul sfert al secolului al XVIII-lea, și s-a răspândit în prima jumătate a secolului al XIX-lea în alte state ale Europei, deși nu s-a produs în mod uniform și simultan. Procesul de industrializare a contribuit nu numai la domeniul economic, ci și la structura socială a societății europene, în special la creșterea rapidă a populației într-un timp scurt, chiar și în ciuda exodului în masă a oamenilor din Europa, populația europeană a crescut cu aproximativ 43% în prima jumătate a secolului al XIX-lea – de la 187 milioane în 1800 la 266 milioane în 1850 (Bade 2003, 37). De asemenea, revoluția industrială a devenit motivul urbanizării, în cadrul căreia un flux mare de populație din zonele rurale a început să se mute în orașe, reducând astfel productivitatea sectorului agricol.

Rezultatele demografice impresionante și un nivel ridicat de urbanizare din Europa au fost observate în special în Marea Britanie (Bade 2003, 37), care devine incapabilă de a asigura necesitățile alimentare a populației sale cu producția agricolă autohtonă, livrând în 1841 1/5 din produsele alimentare din străinătate (Buhler et al. 2002).

Astfel, oportunitățile comercial-economice ale Dunării și vărsarea acestuia în Marea Neagră au atras atenția deosebită nu doar din partea Austriei, ci și din partea Mării Britanii și altor state, care au văzut în pământurile române un potențial mare de a deveni un exportator sigur, în special de grâu.

Motivele menționate au stat la baza sporirii interesului țărilor europene în liberalizarea regimului de navigație pe Dunărea și stabilirea legăturilor comerciale puternice cu Principatele Române, care au fost considerate exportatori siguri de produse alimentare. Faptul acesta a nevoit autoritățile statelor europene de a acorda o atenție deosebită plângerilor armatorilor, căpitanilor de nave, precum și ale comercianților, care au suferit din cauza politicii autorităților ruse pe hotarul dunărean pe segmentul Basarabiei, fiind expuse pericolului, pierzând timp și venituri considerabile, și, adesea, navele în adevăratul sens al

cuvântului, ceea ce a adus la faliment al unor firme și companii comerciale europene. Problemele menționate au condus la necesitatea unei intervenții directe și indirecte în rezolvarea acestora și prevenirea celor posibile.

Dar, după cum a fost menționat mai sus, multe factori împiedicau dezvoltarea pe deplin potențialului navigației comerciale pe gurile Dunării. Această stare de lucruri a durat până în 1856, până la sfârșitul Războiului Crimeii. Încheierea tratatului de pace de la Paris a hotărât soarta Dunării de Jos, ceea ce a influențat, de asemenea, schimbarea frontierei Rusiei pe segmentul Basarabiei. Tratatul de la Paris a stabilit că „părțile contractante, decid de comun acord că regulile definite de Actul Congresului de la Viena pentru navigația pe râurile care despart diferite proprietăți sau curg prin acestea, vor fi de acum înainte aplicabile Dunării și gurilor acestuia” (Парижский 1856). Astfel, actul adițional, care a fost adoptat de statele europene în 1815 a devenit valabil și pentru fluviului Dunării (inclusiv secțiunea Dunării de Jos), care a fost supus regimului de navigație liberă.

De asemenea, necesită a fi remarcat faptul că acordul a prevăzut crearea Comisiei Europene a Dunării, în componența Imperiului Rus, Austriei, Franței, Mării Britanii, Prusiei, Sardiniei și Turciei (Парижский 1856).

Prevederile acordului au asigurat baza pentru restabilirea condițiilor favorabile pentru dezvoltarea potențialului comercial-economic al Dunării, inclusiv cursului inferior, care a avut nevoie de efectuarea lucrărilor tehnice necesare, și ulterior de menținerea continuă condițiilor navigabile. De asemenea, stabilirea unor norme, reguli și reglementări comune, care pot fi descrise ca un anumit tip de liberalizare a regimului de transport fluvial au avut ca scop să asigure circulația liberă a navelor de-a lungul întregii lungimi a râului, ceea ce trebuia de a da un impact pozitiv asupra promovării intereselor economice ale actorilor spațiului european. Astfel, din momentul dat Dunărea a fost supusă dispozițiilor care au prevăzut principiile navigației internaționale pe râuri.

Pentru a garanta dispozițiile menționate mai sus, tratatul a asigurat, de asemenea, și mutarea hotarului pe segmentul Basarabiei la nord de Dunăre. Imperiul Rus a fost nevoit să accepte condiția

respectivă și să reîntoarcă Moldovei teritoriile Basarabiei de Sud. Modificarea segmentului respectiv al frontierei ruse a fost dictată de interesele comercial-economice britanice, ce a exclus posibilitatea încălcării normelor navigabile stabilite pe Dunărea de către autoritățile ruse, care au fost rămase fără acces direct la gurile acesteia.

Linia hotarului pe segmentul Basarabiei a fost schimbată din nou în 1878, ca urmare a Congresului de la Berlin. În temeiul articolului 43 al Tratatului a fost recunoscută independența României, dar cu condițiile menționate în articolele următoare (The treaty 1878, 78). Una dintre acestea era cedarea Imperiului Rus a teritoriului românesc la Dunărea până la brațul Chilia, care în conformitatea cu pacea din 1856 a fost incluse în componența Moldovei (The treaty 1878, 78). Astfel, hotarul Rusiei pe segmentul Basarabiei a fost din nou mutat la cursul inferior al Dunării, însă nu pe brațul Sf. Gheorghe, ramura sudică a gurilor râului, ci pe brațul Chilia – cel nordic.

Secolul al XIX-lea a devenit în istoria românilor unul dintre cele mai grele, când sudul hotarul estic al principatului a suferit modificări sistematice, ca urmare a realizării planurilor expansioniste ale Imperiului Rus, ce s-a soldat cu pierderi teritoriale la estul țării, peste Prut. Incluziunea la începutul secolului vizat a pământurilor menționate în componența imperiului vecin a oferit accesul autorităților ruse la cursul inferior al Dunării (mai întâi la brațul nordic (1812) și ulterior la cel sudic (1829)), care asigura legătura între statele vestice, Principatele Române și Marea Neagră, astfel fiind o cheie importantă a puterilor vest-europene pentru accesul pe piețe române și cele străine. Stabilirea de către Rusia a monopolului asupra navigației pe secțiunea respectivă a fluviului, ce a împiedicat promovarea intereselor comercial-economice a marilor puteri europene, a provocat îngrijorarea actorilor vest-europene. Faptul acesta a și devenit cauza principală a apariției problemei Dunării de Jos în relațiile diplomatice ale statelor europene și a modificărilor ulterioare ale frontierei ruse pe segmentul Basarabiei de sud. Astfel, partea respectivă a frontierei pe parcursul secolului al XIX-lea de câteva ori a suferit modificări, ca urmare a manifestării unor interese de către actorii principali ai spațiului european în chestiunea navigației pe Dunăre, precum și a schimbărilor conjuncturii internaționale în diferite perioade ale secolului menționat.

Bibliografie

- Ardeleanu 2008:** C. Ardeleanu, Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914) (Brăila 2008).
- Bade 2003:** K.J. Bade, Migration in the European History (Wiley-Blackwell 2003).
- Brătianu 1995:** Gh.I. Brătianu, Basarabia. Drepturile naționale și istorice (București 1995).
- Buhler et al. 2002:** W. Buhler, St. Morse, E. Arthur, S. Bolton, J. Mann, Science Agriculture an Research: A Compromised Participation (London 2002): https://books.google.md/books?id=yed8jtdrkYMC&pg=PT38&lpg=PT38&dq=agriculture+demand+england+19+century+food+demand&source=bl&ots=oEFtyUYS3h&sig=k_ZbvbOFwd2flGto39ISmE2iiho&hl=ru&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q=agriculture%20demand%20england%2019%20century%20food%20demand&f=false.
- Gleditsch 1997:** N.P. Gleditsch, Conflict and the Environment (Oslo 1997).
- Hansard 1816:** T.C. Hansard, The Parliamentary Debates from the year 1803 to the Present Time, vol. 32 (London 1816).
- Iorga 1940:** N. Iorga, Adevărul asupra trecutului și prezentului Basarabiei (București 1940).
- Mevisen 2014:** R. Mevisen, Innovation on the Danube and Loyalty in the Habsburg Empire. In: gnovis Journal, Volume XV, Issue 1, (Washington 2014) <http://www.gnovisjournal.org/2014/12/10/innovation-on-the-danube-and-loyalty-in-the-habsburg-empire/>.
- Panaiteescu 1932:** P.P. Panaiteescu, Alexandru cel Bun. La cinci sute de ani dela moartea lui (București 1932).
- Pârvu 2013:** D.Th. Pârvu, Problema Basarabiei în lumina principiilor actelor juridice internaționale (București 2013).
- Popa-Lisseanu 1924:** G. Popa-Lisseanu, Basarabia. Privire istorică (București 1924).
- The treaty 1878:** The treaty of Berlin. In: The Tablet, A weekly Newspaper and Review, vol. 52 (London 1997).
- Țurcanu 2007:** I. Țurcanu, Istoria românilor: cu o privire mai largă asupra culturii (Brăila 2007).
- Гросул 2012:** В. Гросул, Бухарестский мир 1812 года и формирование новой Юго-Западной границы Российской империи. В: Юго-Запад. Одессика. Историко-краеведческий научный альманах (Одесса 2012), 37-76.
- Кассо 1913:** Л.А. Кассо, Россія на Дунае и образование Бессарабской области (Москва 1913).
- Парижский 1856:** Парижский трактат 1856. <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/FOREIGN/paris.htm>.
- Сазонов, Герасимова 1992:** А.А. Сазонов, Г.Н. Герасимова, Под стягом России. Сборник архивных документов (Москва 1992).
- Юзефович 1869:** Т. Юзефович, Договоры Россіи съ Востокомъ политическіе и торговыя (Санкт-Петербург 1869).

Establishment and modification of the border along the segment of southern Bessarabia throughout the 19th century

Keywords: Bessarabia, Russian-Turkish war, 19th century, border, Lower Danube, navigation, international actors, interest.

Abstract: At the beginning of the 19th century the Russian Empire managed to seize the territory of the eastern part of Moldova, located between the rivers of Dniester, Prut, and Danube and the Black Sea, which has since been called Bessarabia. The inclusion of only this territory of the Romanian principalities in the Russian Empire was not the initial plan of the Russian authorities, but it was the last opportunity, in the run-up to the French offensive, at least with some result, to end the war of 1806-1812 with the Sublime Porte, a state that was considered much weaker than Russia. Although the unbending position of the Ottoman Porte in the negotiations between two parties to the armed conflict didn't allow the Russian Empire to take possession of the two Romanian principalities, Moldova and Wallachia, which had been requested from the very beginning of the confrontation, the war ended with a cession of the Moldavian territory of the left side of the Prut in favor of the Russian Empire. At the same time, Russia for the first time in history gained access to the Danube, or more precisely to the lower reaches of this river, which had a great economic potential of international importance. Thus, the portion of this river, beginning from the point where Prut joins Danube and up to the confluence of the Chilia branch into the Black Sea, became a part of the Russian border along the Bessarabian segment. During the 19th century, this part of the border was subject to a number of changes. In 1829, after the end of the next Russian-Turkish war the border was established along the Sfântu Gheorghe stream (the southern branch). Thus, all the Danube branches were under the control of Russia, which created, both directly and indirectly, many obstacles to the free and safe navigation of foreign commercial

vessels in the lower reaches of the river. This fact was the cause of concern and discontent of Western European states that took advantage of the right moment, namely, the signing of the Treaty of Paris in 1856 after the Crimean War, when Russia found itself in an unfavorable situation and was forced to cede the territory of the south of Bessarabia to Moldova. At the same time the movement of the border line to the north of the Lower Danube section guaranteed compliance with the international navigation regime, which was established throughout the Danube river course, including the delta. The border on the Bessarabia segment was again modified at the Berlin Congress of 1878, when the Russian Empire returned the respective territories lost in 1856. This fact has become one of the main conditions for the international recognition of the independence of Romania. But still the border on the Bessarabian segment was not restored along the Sfântu Gheorghe stream, but ran along the Chilia branch. Thus, the border along the Bessarabia was systematically modified due to the main European actors' interests in the navigation on the Lower Danube and changes in the international conjuncture in different periods of the 19th century.

Установление и изменения границы вдоль сегмента южной Бессарабии на протяжении XIX века

Ключевые слова: Бессарабия, русско-турецкая война, XIX век, граница, Нижний Дунай, навигация, международные акторы, интерес.

Резюме: В начале XIX века Российской империи удалось завладеть территорией восточной части Молдовы, расположенной между Днестром, Прутом, Дунаем и Черным морем, которая с тех пор называлась Бессарабией. Включение только этой территории румынских княжеств в состав царской империи первоначально не входило в планы российского престола, но было последней возможностью в преддверии французского нашествия хоть с каким-то результатом завершить войну 1806-1812 годов с Портой – государством, которое считалось намного слабее России. Хотя непреклонная позиция Порты в переговорах двух сторон вооруженного конфликта и не позволила Российской империи завладеть двумя румынскими княжествами, Молдовой и Валахией, которые были затребованы еще с самого начала конфронтации, все же война закончилась уступкой со стороны Порты территорий Молдовы за Прутом. В то же время Россия впервые в истории получила выход к Дунаю, а точнее к нижнему течению этой реки, обладающей большим экономическим потенциалом международного значения. Таким образом, отрезок дунайского русла, начиная от Прута и до впадения Килийского рукава (северное гирло) в Черное море, стал частью границы Российской империи вдоль бессарабского сегмента. На протяжении XIX века эта часть границы была подвержена ряду изменений. В 1829 году, после окончания очередной русско-турецкой войны, граница была установлена по течению Георгиевского гирла (южный рукав). Таким образом, все рукава Дуная оказались под контролем России, которая создавала, как прямо, так и косвенно, множество препятствий для свободной и безопасной навигации иностранных коммерческих судов в нижнем течении реки. Данный факт был причиной беспокойства и недовольства западноевропейских государств, которые воспользовались подходящим моментом, а именно заключением мира 1856 года после Крымской войны, когда Россия оказалась в неблагоприятной ситуации и была вынуждена уступить Молдове территории юга Бессарабии. Одновременно, перемещение линии границы к северу от участка Нижнего Дуная гарантировало соблюдение международного навигационного режима, который был установлен по всему дунайскому речному курсу, включая дельту. Граница по бессарабскому сегменту была снова изменена на Берлинском конгрессе 1878 года, когда Российская империя возвратила румынские земли, утраченные в 1856 году. Этот факт стал одним из главных условий международного признания независимости Румынии. Но все же граница по сегменту Бессарабии не была восстановлена по Георгиевскому рукаву, а прошла по Килийскому гирлу. Таким образом, граница вдоль Бессарабии подвергалась систематическим изменениям вследствие проявления интересов со стороны главных акторов европейского пространства в вопросе навигации по Нижнему Дунаю, а также изменений международной конъюнктуры в различные периоды XIX века.

20.02.2017

Zoreana Muțac, Universitatea Liberă Internațională din Moldova, str. Vlaicu Parcalab 52, MD-2012 Chișinău, Republica Moldova, e-mail: zoreanam@gmail.com

