

•
ANALELE ȘTIINȚIFICE
ALE
UNIVERSITĂȚII „ALEXANDRU IOAN CUZA”
DIN IAȘI
(SERIE NOUĂ)

ISTORIE

TOM LXX
2024

Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza” din Iași

COLEGIUL DE REDACȚIE:

Nelu Zugravu (Iași), Neculai Bolohan (Iași), Alexandru-Florin Platon (Iași), Petronel Zahariuc (Iași), Ștefan S. Gorovei (Iași), Maria Magdalena Székely (Iași), Cristian Ploscaru (Iași), Claudiu Topor (Iași), Gabriel Leanca (Iași), Gheorghe Iacob (Iași), Ovidiu Buruiană (Iași), Victor Spinei, membru al Academiei Române (Iași), Ioan Aurel Pop, președintele Academiei Române (Cluj-Napoca), Ovidiu Cristea (București), Rudolf Dinu (București), Antal Lukács (București), Ion Eremia (Chișinău), Ion Varta (Chișinău), Dennis Deletant (Londra), Carol Iancu (Montpellier), Hans-Christian Maner (Mainz).

COMITETUL DE REDACȚIE:

Laurențiu Rădvan (redactor șef),
Lucrețiu Mihailescu-Bîrliba, Ionuț Nistor, Adrian-Bogdan Ceobanu,
Adrian Vițalaru (secretar de redacție),
Mihai-Bogdan Atanasiu (secretar de redacție).

Responsabilitatea pentru opiniile exprimate în textele publicate revine în exclusivitate autorilor.

Manuscrisele, cărțile și revistele propuse pentru schimb,
ca și orice corespondență se vor trimite redacției:

Laurențiu Rădvan

Facultatea de Istorie
Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași
B-dul Carol I 11,
700506, Iași, România
Tel.: 40-(0)232-20.12.74
e-mail: radvan@uaic.ro

ISSN 1221-843X
eISSN 2821-4617
Printed in Romania

CUPRINS

Rețeaua consulară a României (1918-1947): organizare, personal, regulamente

Adrian-Bogdan Ceobanu, Daniel Cain, <i>Destinul unui fost consul onorific al României la Moscova: Pierre Guérin</i>	9
Lucian Leuștean, <i>Consulatul / Secția consulară a Legației României la Budapesta în cadrul „războiului rece” româno-maghiar în primii ani interbelici</i>	27
Adrian Vițalaru, <i>Un consul al României în Polonia interbelică: George-Traian Gallin</i>	37
Ionel Doctoru, <i>Rețeaua consulară a României din Franța (1924-1926)</i>	53
Elinor Danusia Popescu, <i>Politisation du serment consulaire roumain dans l'entre-deux-guerres. Etude de cas: l'Allemagne nazie</i>	75
Vasile Ungureanu, Ionuț Nistor, <i>Diplomatul Nicolae Țimiraș – un strănepot al lui Ion Creangă în slujba României</i>	83

Mădălina Sava-Moise, <i>Ceramica de tip roman provincial din Muntenia în secolele II-III p. Chr.</i>	113
Nelu Zugravu, <i>De Heliogabalo fertur (ferunt), dicitur...</i>	127
Yanko M. Hristov, <i>Legal and Matrimonial Implications of Captivity in Digest XLIX.15 of Emperor Justinian I (527-565)</i>	139

Adrian-Ionuț Gilea, <i>Piese de armament din perioada medievală. Un cap de buzdugan din colecția „Muzeului Vasile Pârvan” Bârlad</i>	153
Daniel Mirea, <i>La început de domnie. Vlad Călugărul în anii 1481-1482</i>	163
Petronel Zahariuc, <i>Despre schitul Corni (ținutul Putna), ctitoria marelui vornic Alexandru Ramandi, metoc al mănăstirii Dohiar de la Muntele Athos</i>	189
Ștefan S. Gorovei, <i>O pagină din istoria unui monument celebru: Bălinești</i>	217
Mariana Lazăr, <i>Marele hrisov domnesc conferit de Mihai Racoviță mănăstirii Cotroceni</i>	233
Gheorghe Lazăr, <i>Comerțul cu produse alimentare în Țara Românească (secolul al XVIII-lea – începutul secolului al XIX-lea)</i>	255

Mădălin Anghel, „ <i>A strigat cu glas mare ca din partea obștii</i> ”. Actorul Ioan Poni și un incident al frământărilor de la Iași din 1846	277
Mihai Chiper, „ <i>Și dacă ne ocolește drumul de fier?</i> ” Competiție regională, interese economice și blocaje militare în configurarea rețelei de căi ferate din Moldova (1859-1914)	289
Laurențiu Rădvan, <i>Focul din ianuarie 1880 și Palatul domnesc din Iași</i>	313
Claudiu-Lucian Topor, <i>Memoirs from the time of military occupation: Romania's Europeanisation and Germany's civilising mission (1916-1918)</i>	327
Cătălin Botoșineanu, <i>Grădinile școlare ale așezămintelor primare rurale. Studiu de caz: Inspectoratul școlar regional Iași (1900-1940)</i>	337
Dragoș Jipa, <i>Literatură franceză, diplomație culturală și Rezistență. Michel Dard între Institutul Francez și Universitatea din București (1940-1946)</i>	357

<i>Recenzii și note bibliografice</i>	373
Paula Fredriksen, <i>Pe când creștinii erau evrei: Prima generație</i>, traducere din limba engleză de Dionisie Constantin Pîrvuloiu, București, Editura Humanitas, 2023, 270 p. (Constantin Ciobanu); Liviu Pilat, <i>Moldova, Sfânta Coroană și regii Jagielloni. Vasalitate, putere și gândire politică (1387-1526)</i>, Târgoviște, Editura Cetatea de Scaun, 2023, 404 p. (Alexandru Gorea); Lidia Cotovanu, <i>Émigrer en terre valaque. Estimation quantitative et qualitative d'une mobilité géographique de longue durée (seconde moitié du XVe – début du XVIIIe siècle)</i>, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2022, 466 p. (Bibliothèque de l'Institut d'Études Sud-Est Européennes, 21) (Cristiana Murariu); Julia Derzsi, <i>Delict și pedeapsă. Justiție penală în orașele din Transilvania în secolul al XVI-lea</i>, Cluj-Napoca, Editura Egyetemi Műhely, Societatea Bolyai, 2022, 346 p. (Laurențiu Rădvan); <i>Figures de veuves à l'époque moderne (XVII^e et XVIII^e siècles): Images d'un statut social accepte, cache, revendique?</i> [Figures of Widows in Modern Era (17th and 18th Centuries): Images of an Accepted, Hidden, Claimed Social Status?], sous la direction de Florence Fesneau et Maël Tauziède-Espariat, Paris, Éditions du GHRAM, 2023, 151 p. (Elena Bedreag); Anca Elisabeta Tatay, Cornel Tatai-Baltă, <i>Gravorul Mihail Strilbișchi (a doua jumătate a secolului al XVIII-lea)</i>, Cluj-Napoca, Editura Mega, Colecția Artă – Istorie – Cultură, 2023, 345 p. (Eugenia Dima); Sebastian Popescu, Alexandru Stancu, <i>Istoria fizicii în Moldova</i>, Iași, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, 2022, 304 p. (Renata-Gabriela Buzău (Apetroaie)); Laurențiu Vlad, <i>Constantin N. Brăiloiu (1809-1889): fragmente biografice</i>, Iași, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, 2023, 224 p. (Simion-Alexandru Gavriș); Martina Winkelhofer, <i>Viața de zi cu zi a împăratului: Franz Joseph și curtea sa imperială</i>, cuvânt înainte de Mihai-Răzvan Ungureanu, traducere din limba germană de Alex Bärnthaler-Nebeja, Iași, Editura Polirom, 2024, 252 p. (Ana-Maria Lupășteanu); Tim Grady, <i>A Deadly Legacy: German Jews and the Great War</i>, Londra, Yale University Press, 2017, 291 p. (Robert Dascălu); George Albuț, <i>Un diplomat român la Budapesta (1981-1990 și după aceea...)</i>, București, Corint Istorie, 2023, 256 p. (Ștefan-Cătălin Stanciu).	

<i>Abrevieri</i>	405
------------------------	-----

„Și dacă ne ocolește drumul de fier?” Competiție regională, interese economice și blocaje militare în configurarea rețelei de căi ferate din Moldova (1859-1914)

Abstract: The study concerns the construction of the railway network in 19th-century Romania, in which the region of Moldavia became a relative loser compared to Muntenia (Eastern part of Wallachia). The Ofenheim concession was designed to serve Austria's interests in obtaining the shortest possible route to the Black Sea or the Danube Mouths, but it bypassed major Moldavian cities (Iași, Botoșani), which would have been the profitable option for the regional economy. By contrast, in Muntenia, the Strousberg network connected the main cities (Craiova, Bucharest, Ploiești) with the port of Brăila. As a result of the government's weak negotiating position in the Ofenheim concession, Moldova was affected by path dependence, taking nearly four decades to secure a new north-south crossing, parallel to the Siret River (Iași-Vaslui-Bârlad-Galați), which allowed the transportation of grain from the north to the ports. Additionally, Moldova was disadvantaged by budget allocations for secondary narrow-gauge lines, initiated in 1882 and 1885, which progressed much more slowly than the investments in Muntenia. Lastly, the military strategic reasons, centralized and aiming to limit the theoretical entry routes of the Russian army towards the capital, played a major role in blocking the transport network in Moldova (Bârlad-Galați line). Military thinking marginalized Moldova, disregarding its potential and diminishing interest in investing in the regional transport network.

Keywords: railways; regional economy; path dependency; Moldavia; Wallachia.

Politicienii români din secolul al XIX-lea au susținut cu entuziasm ideea construirii unei rețele feroviare, considerând-o un mijloc esențial pentru obținerea unității naționale și a dezvoltării economice¹. Odată cu stabilirea căilor ferate ca

* CS II dr., Institutul de Istorie „A. D. Xenopol” al Academiei Române, Iași, România; mihaichiper75@yahoo.com.

¹ Ion Ghica, *Scrieri economice*, vol. I, București, Editura Asociației generale a economiștilor din România, 1937, p. 149; *Răspuns adresat de D. P. Mavrogheni la articolul publicat în Românul sub titlul Căile ferate. Partea a V-a*, București, Typografia Stephan Rassidescu, 1864; D. P. Marțian, *Opere economice*, ed. N. Marcu și Z. Ornea, București, 1961, p. 314-317; G. Barițiu, *Memorialu pentru cel dintâi drum de feru în România unită*, Brașov, 1862; Victor Slăvescu, *Vechi proiecte de căi ferate în Moldova 1846-1851*, București, 1842; Const. Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *Epopoea feroviară românească*, București, Editura Sport-Turism, 1977, p. 22-26.

mijloc al progresului, politica a alocat un substanțial efort de timp și preocupare, fiind generată o întreagă imagerie despre impactul unor elemente precum viteză, progres ori românizarea noului sistem de transport devenit o chestiune de „amor propriu național”². Efectele erau percepute ca fiind covârșitor pozitive: sistemul de transport pe căile ferate urma să unifice și să întărească noul stat, aducându-l rapid la un nivel comparabil cu al țărilor europene dezvoltate. În termeni economici, căile ferate erau investite cu capacitatea de a determina o creștere generală a bunăstării și a veniturilor, așteptându-se două tipuri de efecte integraționale: 1) integrare internă dintre cele două foste Principate, Moldova și Valahia și 2) asimilarea economiei românești în rândul economiilor prospere ale Europei.

Acestui tablou covârșitor optimist îi lipsește, la nivel general european, analiza asupra perdanților. Precum în cazul românesc, nu s-a acordat aproape nicio atenție relației dintre construcția și exploatarea căilor ferate, pe de o parte, și diferențele induse în dezvoltarea economică regională pe de altă parte. Economiiștii europeni din secolul al XIX-lea nu erau îngrijorați de faptul că liniile ferate ar fi putut afecta unele economii regionale. Cu toții păreau de acord că liniile ferate vor stimula creșterea industriei ori a agriculturii și vor facilita formarea unor piețe naționale unificate³. Privind însă la rezultatele concrete, economiiștii și istoricii din prezent nu au căzut încă de acord asupra unui model teoretic adecvat pentru a măsura efectele economice generate de construirea și creșterea exponențială a rețelei de căi ferate în spațiul european⁴. Evaluarea acestor efecte rămâne complicată în special pentru că deschiderea liniilor de cale ferată a fost, de obicei, precedată de lansarea unor conexiuni telegrafice cu un impact economic prin îmbunătățirea comunicării prețurilor între piețe. Indiscutabil însă, consecințele economice ale rețelelor feroviare sunt semnificative prin modelarea creșterilor urbane și crearea rutelor de comerț. Împreună cu reducerea costurilor de tranzacție în economie prin scăderea tarifelor, superioritatea tehnologică a căilor ferate față de toate mijloacele de transport existente a adus îmbunătățiri majore în ceea ce privește regularitatea, securitatea și viteza de deplasare⁵.

Ceea ce nu se discută în contextul dezvoltării rețelei de cale ferată în a doua jumătate a secolului XIX în spațiul european este apariția și generarea unor inegalități de dezvoltare, adică apariția unor *perdanți relativi* și a unor *câștigători neți*. Perdanții relativi sunt regiunile, centrele urbane, care, deși erau străbătute de rețele, nu au beneficiat de cele mai potrivite și eficiente conexiuni, fiind deseori puse în situația de a ajunge capete de linie înfundate, spre deosebire de *câștigători neți*. Pe lângă factorul distanță, *câștigătorii neți* mai beneficiază și de avantajul timp, reușind să se cupleze sau să creeze o rută comercială, care devine dominantă înainte ca alte centre să aibă aceste șanse. Plecând de la tensiunea evidentă între

² *Drumurile de fer în România*, în „Românul”, 20-21 martie 1867, p. 234.

³ Albert Schram, *Railways and the Formation of the Italian State in the Nineteenth Century*, New York, Cambridge University Press, 1997, p. 94.

⁴ *Ibidem*, p. 152.

⁵ *Ibidem*.

câștigători și perdanți, se pune întrebarea dacă liniile ferate au însemnat ceea ce mulți au sperat că vor face, mai precis integrarea politică și culturală prin creșterea comunicării, dar și omogenizarea nivelurilor de venit între regiuni. Probabil că discutarea detaliată a efectelor negative ar amenda parțial una dintre axiomele istoriei căilor ferate, aceea de factor „unificator” al țării. Mai mult, ar putea fi contrară multor ipoteze ale economiei neoclasice dominante, care sugerează o convergență a nivelurilor de venit atunci când costurile de tranzacție scad prin ieftinirea transportului.

Convingerea dominantă că liniile ferate au contribuit la integrare a dus la neglijarea cercetărilor privind efectele căilor ferate asupra economiilor regionale⁶. De exemplu, datele privind fluxurile de trafic feroviar interregional nu au fost niciodată examinate cu atenție, întrucât informațiile erau exprimate doar în itemi statistici naționali⁷. De asemenea, istoria căilor ferate din punctul de vedere al istoriei afacerilor rămâne un câmp neexplorat și pare destul de evident că, prin caracterul înapoiat al unei economii agrare, nu a fost suficientă cerere și putere de cumpărare pentru acest serviciu. Existau puține posibilități de comerț între nordul și sudul României, deoarece nu exista complementaritate între bunurile produse. Nici guvernele nu au urmărit o politică coerentă, ceea ce a generat insecuritate pentru investitorii străini în sistemul românesc⁸. Diferitele sisteme mixte (concesiuni străine combinate cu linii în antrepriză națională), rezultate ale unor compromisuri între propunerile statului versus ale firmelor concesionare, au condus la un grad limitat de succes. Așa se face că performanța de ansamblu a calității serviciilor a rămas nesatisfăcătoare⁹.

Beneficii naționale și sacrificii regionale în construcția căilor ferate

Deși lozinca epocii era unificarea pieței naționale, într-o paradigmă de economie liberală clasică, de fapt interesele comerciale și economice ale Moldovei și Munteniei nu se suprapuneau și nici măcar nu se completau în primele decenii după Unirea din 1859. Interesele rămăneau dependente de structura economiilor regionale cerealiere care se aflau în competiție pentru un obiectiv principal: transportul producției agricole către porturile fluviale la un preț cât mai competitiv pentru obținerea unui profit cât mai mare. Iar acest profit, corelat în mod tradițional cu accesul la capacități de transport tradiționale (șosele, râuri sau porturi fluviale), începea să fie pus în relație cu noua proximitate a căilor ferate, factor disruptiv de dezvoltare. În perioada discutării și proiectării rețelelor de căi ferate, observăm

⁶ *Ibidem*, p. 79.

⁷ De exemplu *Tablou comparativ între veniturile și cheltuielile căilor ferate pe anii 1877-1890*, în „Buletin statistic general al României”, I (1892), noiembrie-decembrie, București, Imprimeria Statului, 1893, p. 389.

⁸ Vezi sechestrarea rețelei Lemberg-Cernăuți-Iași (1888), în Eduard Sava, *Istoricul căilor ferate român. Perioada dintre anii 1885-1902*, București, Tipografia G.A. Lăzăreanu, 1904, p. 37-41.

⁹ G. Christodorescu, *Economia națională și căile noastre ferate*, Constanța, Tipografia „Ovidiu” H. Vurlis, 1906.

competiția feroce a moșierilor/arendașilor pentru asigurarea căilor de export¹⁰. Producătorii care reușeau să obțină amplasarea stațiilor ferate aproape de moșie obțineau un avantaj enorm, cum a fost cazul celor din sud, mai bine conectați la portul Brăila¹¹. Miza ridicată a încurajat o atitudine de rivalitate/șicanare reciprocă în croirea traseelor și alocarea resurselor pentru construirea căilor ferate.

Suplimentar, interesele regionale au rămas disjuncte pentru că geografia și geopolitica nu se modifică substanțial în primele două decenii după unire. Moldova, cel puțin partea de nord, era prinsă între rețelele de căi ferate dintre Europa Centrală și cele din Marea Neagră, între Austria și Imperiul Rus. În acest cadru au fost proiectate rețeaua privată Ofenheim și cea de stat Iași-Ungheni¹². Pe de altă parte, într-o atitudine concurențială cu Moldova, grupul politicienilor din Muntenia era interesat ca regiunea din sud să devină culoarul feroviar prioritar între Europa Centrală și Orient¹³. În acest scop, Bucureștiul considera mai profitabilă o joncțiune cât mai la Vest, în punctul Vârciorova-Orșova, pentru ca Muntenia să dețină un traseu cât mai lung în traversarea spre Constantinopol. Planul a eșuat, întrucât liniile ferate austriece au avansat rapid spre est, iar România a fost silită să accepte trecerea Carpaților pe la Predeal (1879)¹⁴.

Cât s-au mai aflat la putere, în funcții ministeriale, în perioada până la 1865¹⁵, moldovenii precum M. Kogălniceanu au încercat să găsească concesionari pentru construcția de căi ferate în Moldova. Schimbările politice au dat planurile peste cap. Astfel, concesiunea Suțu-Salamanca, care urma să lege portul Galați de Nordul Moldovei pe Valea Siretului, a fost suspendată la 11 februarie 1866, odată cu abdicarea lui Al. I. Cuza, iar noul guvern a anulat contractul¹⁶. Planurile căilor ferate inițiate dinspre moldovenii au fost blocate, în schimb cele din Muntenia au rămas în grafic, astfel încât în 1869 era inaugurată prima linie din România: Giurgiu-București (concesiunea J. T. Barkley – J. Staniforth)¹⁷.

¹⁰ Ecaterina Negruți-Munteanu, *Dezvoltarea agriculturii în Moldova între anii 1848-1864*, în V. Popovici et al., *Dezvoltarea economiei Moldovei 1848-1864*, București, Editura Academiei R.S.R., 1963, p. 97-102; 110-116; Apostol Stan, *Agricultura românească în faza finală a clăcășiei 1831-1864*, București, Editura Academiei Române, 1994, p. 147-159.

¹¹ Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port franc (1837-1883)*, București, Editura Academiei Republicii Socialiste România, 1976, p. 123, 140.

¹² Dumitru P. Ionescu, *Construirea liniei ferate Iași-Ungheni*, în *AIIX*, XXIII (1986), nr. 1, p. 283.

¹³ Vezi și Ion Ghica, *Scrieri economice*, vol. III, București, Editura Asociației generale a economiștilor din România, 1937, 63-64.

¹⁴ Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc (1842-1916)*, București, Editura Simetria, 2014, p. 46.

¹⁵ Dumitru P. Ionescu, *Proiecte și concesiuni feroviare în vremea lui Cuza Vodă*, în *AIIX*, XXXI (1994), p. 239-272. Vezi și Bucur Țincu, *Contribuții la istoria căilor ferate din România. Probleme în perioada 1859-1869*, în *SRdI*, XXIV (1975), nr. 5, p. 951-962.

¹⁶ A fost aprobată prin decret domnesc la 27 noiembrie 1864. Începe să fie pusă în aplicare, dar apar dispute tehnice legate de amplasarea stației din Galați și a unor tunele în zona Barboși. Guvernul solicită îndeșirea stațiilor în zona Bacău, executarea unor lucrări de apărare a podurilor, stație la Pașcani și mutarea sectorului nordic al liniei pe malul stâng la Siretului. Const. Botez, Dem. Urmă, Ion Saizu, *op.cit.*, p. 39.

¹⁷ Const. C. Mănescu, *Istoricul căilor fierate din România*, vol. I, București, Ed. Direcțiunii Generale a Căilor Fierate Române, 1906, p. 383-491.

Conștienți că tergiversările tacite le-ar putea zădărnici șansa de a avea drumul de fier, moldovenii au încercat să formuleze un nou cadru de negociere la adoptarea Constituției din 1866, prin introducerea unui amendament care stipula ca reședința Curții de Casație să fie la Iași, până la „statornicirea căilor ferate”¹⁸. Amendamentul a căzut, dar el exprima neîncrederea tot mai adâncă existentă în cercurile politice moldovenești în promisiunile neonorate ale muntenilor¹⁹. Acest moment încordat a prefigurat dezbaterile parlamentare din 1868 despre construcția unei rețele principale de căi ferate, concretizate ulterior în concesiunile Ofenheim-Strousberg. Deși au fost privite ca rezultatul unei efuziuni politice naționale, proiect de cotitură în construcția statului, discuțiile au oglindit fără menajamente îngrijorările asupra noilor ierarhii teritoriale ce urmau să fie generate de proximitatea sau distanțarea față de rețeaua căilor ferate. Temerile s-au manifestat la nivelul localităților/comunităților în mod tradițional importante, rămase fără acces sau care obținuseră promisiunea unor legături secundare la rețea, cum a fost în special cazul unor zone din nordul și estul Moldovei. Îngrijorările erau generate de realitatea că, pe lângă facilități, căile ferate introduceau un factor suplimentar de concurență. Ele stresau în termeni existențiali pe marii proprietari, pe producătorii de cereale, care aduceau în dezbaterea publică problema concurenței de preț și a rentabilității afacerilor în funcție de accesul la rețea. De aici starea foarte tensionată și tranzaționismul intrinsec al discuțiilor din 1868 în dezbaterile concesiunilor. Acest stres pentru perspectiva afacerilor nu se observă doar la nivel local, ci se articulează la nivel regional, ca reflex al solidarităților identitare tradiționale.

Importanța economică și comercială a fost atât de mare din perspectivă regională încât a surclasat ca relevanță până și principiul „unificării politice”, al „cimentării unirii” dintre Moldova și Muntenia, laitmotivul concesiunii. Semnificativ rămâne faptul că linia „politică” Buzău-Mărășești, cea mai scurtă cale posibilă între București și Iași, a fost sacrificată de Adunare în favoarea liniilor comerciale, mult mai lungi, cu joncțiune în direcția gurilor Dunării, către Galați dinspre Moldova și către Brăila dinspre Muntenia, ceea ce subliniază întâietatea economică a proiectului. Cum se explică această decizie? Deși România era centralizată administrativ, economiile din Moldova și Muntenia rămâneau distincte și lipsite de complementaritate; realizau aceleași produse agricole, foloseau metode similare de prelucrare/finisare; prosperitatea era diferențiată în funcție de costul transportului cerealelor până la porturi, de unde erau preluate în marile rețele de exporturi internaționale. Prin urmare, prin implicații, suntem obligați să vorbim de un efect al căilor ferate diferit în funcție de scală: consecințe pozitive asupra economiei naționale (la nivel macro), dar la nivelul micro sau al regiunilor vor fi reclamate pierderi absolute sau relative în termeni de competitivitate economică/urbană/umană.

¹⁸ Vezi ANIC, fond Parlament, d. 351, f. 9.

¹⁹ Vezi pe larg M. Chiper, „*Valahii ne-au înșelat*”. *Chestiunea compensațiilor Iașului în acțiunea politică moldovenească după unire (1862-1874)*, I, în „Archiva Moldaviae”, X (2018), p. 155-162.

Calea ferată ca stres existențial și instrument al ruinării. Concesiunile Ofenheim – Strousberg (1868)

Dezbaterile parlamentare legate de concesiunile Ofenheim și Strousberg constituie o lentilă prin care pot fi vizualizate interesele economice și comerciale distincte din fostele principate. În cadrul acestora s-au negociat: 1) lungimea rețelilor care străbăteau Moldova și Muntenia proporțional cu suprafața regiunilor și 2) configurația traseelor. Între deputații munteni și moldoveni au avut loc ciocniri de opinii, acuzații reciproce de „necunoaștere” în ceea ce privește ierarhia orașelor, importanța economică și interesele specifice. Dezbaterile au reliefat negocierea unui anumit raport de forțe și dezideratul de echitate prin traseele alese ori pentru stabilirea numărului de kilometri proiectați a fi construiți, fiind evidentă divergența dintre interesele nordului și ale sudului. În principiu, Guvernul și Comisia de negociere cu concesionarii conveniseră asupra unei rețele totale care să nu depășească cu mult 900 de km, iar dezbaterile consta în repartizarea acestora între Moldova și Muntenia pentru a nu ridica datoria publică la un nivel nesustenabil și a nu destabiliza bugetul public prin anuitățile ce urmau să fie plătite.

Deși, în anii anteriori, I. C. Brătianu ori Ion Ghica propuseseră realizarea unor studii economice pentru determinarea celui mai potrivit traseu configurației geografice și demografice a noului stat, s-a remarcat că discuția despre concesiuni nu era fundamentată pe considerațiile economice ale țării, ci mai ales pe „ceea ce a fost propus de concesionari”²⁰. Observația însă trebuie amendată parțial. Traseele propuse de concesionari nu erau inovații de ultimă oră, ci rezultatul unor proiecte anterioare discutate cu autoritățile române, dar nefinalizate din diverse motive²¹. În aceste proiecte fuseseră deja înglobate o parte dintre cererile reprezentanților români, ele deschizând discuțiile despre o arhitectură politică a traseelor, în care s-a negociat armonizarea unui imaginar economic sudic și al unui nordic prin intermediul deputaților Adunării.

Judecând în ansamblu, discuția s-a centrat pe două linii principale de tranzit: 1) linia Cernăuți-Galați pe Siret în Moldova și 2) Turnu-Severin-București-Brăila-Galați în Muntenia²². Se estima că tranzitul mai important și linia profitabilă urma să fie prin Moldova (extern plus intern) prin deschiderea prognozată a Canalului de Suez și asigurarea unei legături dintre Occident și Occident, prin Europa Centrală. Deci un trafic central-european spre Galați, de unde urma să se realizeze legătura pe Marea Neagră spre Marea Mediterană²³.

Împreună, rețeaua Ofenheim-Strousberg era repartizată astfel: 355 km în Moldova; 650 de km în Muntenia, care mai avea în lucru 62 km (București-

²⁰ MOF, nr. 116, 24 mai/5 iunie 1868, p. 738

²¹ L. Boicu, *Transporturile în Moldova între 1848-1864*, în V. Popovici et al, *Dezvoltarea economiei Moldovei 1848-1864*, p. 467-470. Toader Popescu, *op.cit.*, p. 20-23; 25-29.

²² MOF, nr. 115, 23 mai/ 4 iunie 1868, p. 733.

²³ *Ibidem*, p. 733; nr. 119, 28 mai/9 iunie 1868, p. 762.

Giurgiu)²⁴, prin concesiunea J. T. Barkley – J. Staniforth (1869). Adunarea Deputaților trebuia să stabilească traseul în principiu, dar fixarea și planurile detaliate reveneau concesionarilor, ceea ce ulterior se va dovedi o capcană pentru autoritățile române. Alegerea unor soluții tehnice ieftine de către concesionari a însemnat nu numai lucrări de o calitate redusă, ci și trasee dezavantajoase pentru marile centre urbane, cum ar fi portul Galați, tăiat de la ruta istorică comercială moldovenească, care a fost conectată la Brăila spre avantajul portului muntean. Alt exemplu relevant în Moldova era al concesiunii Ofenheim, care prezenta mari inconveniente pentru că venea în prelungirea traseului de la Cernăuți la Suceava, spre Iași, dar ocolea orașul Botoșani, al patrulea oraș al țării după populație și un important centru economic.

Interesul pentru construirea rețelei de căi ferate era pus în lumină prin cultura economică a deputaților, sincronizată cu cele mai recente dezbateri și teorii europene în materie de transport. Nu doar avantajele căilor ferate erau subliniate. Erau înțelese foarte bine riscurile asociate de ocolirea unor comunități sau zone relevante economic, pentru care calea ferată putea deveni „instrument al ruinării”. De pildă, I. Codrescu, deputat de Tutova, atrăgea atenția asupra importanței determinării traseelor prin cuvintele inginerului francez Albert A. Perdonnet:

„Un drum de fier este un magnet, care atrage la el toată activitatea comercială și industrială a țării într-un cerc foarte întins; așadar, dacă el dă viață părților prin care trece, din contră el sărăcește pe acelea de care se depărtează. Dacă el este rău trasat, el poate aduce cea mai mare perturbațiune în distribuirea bogăției naționale, și, fiind o cauză a prosperității pentru unele părți ale țării, să devină pentru cel mai mare număr din ele un instrument de ruinare”²⁵.

În epocă concureau două axiome: traseul cel mai scurt de la un punct extrem la altul, orașele intermediare urmând să se lege de linia principală prin bransamente secundare. Sistemul, folosit la început în Franța, a fost abandonat, constatându-se de către Charles-Joseph Minard²⁶ că veniturile din exploatarea căilor ferate erau mai mici decât în cazul în care linia principală ar fi trecut prin orașe intermediare, chiar dacă s-ar fi făcut prin înconjur, iar traseul mai lung²⁷. Concesiunea Ofenheim din nordul Moldovei era gândită în prima paradigmă, a traseului scurt, convenabilă atât concesionarului, cât și statului austriac, dar defavorabilă economiei regionale moldovenești. Ea propunea legarea Sucevei de Galați pe valea Siretului, ocolind centrele de populație Botoșani, Iași și Bârlad, situația agravată după preluarea de către Strousberg a concesiunii, care a deturnat traficul de la portul Galați spre Brăila. În schimb, concesiunea Strousberg din Muntenia era mult mai avantajoasă pentru că păstra marile centre urbane pe traseul principal. În Muntenia, o

²⁴ MOF, nr. 118, 26 mai/7 iunie 1868, p. 753.

²⁵ *Ibidem*, nr. 116, 24 mai/5 iunie 1868, p. 738.

²⁶ Vezi Theodore M. Porter, *Trust in Numbers. The Pursuit of Objectivity in Science and Public Life*, Princeton University Press, 1995, p. 122-123.

²⁷ MOF, nr. 116, 24 mai/5 iunie 1868, p. 738.

construcție similară celei din Moldova a rețelei după model Ofenheim ar fi însemnat ca București, Ploiești sau Craiova să fie legate prin linii secundare.

Versiunea inițială a traseului concesiunii Strousberg pusă în dezbatere era următoarea: a) București-Pitești; b) Pitești-Slatina; c) Slatina-Craiova; d) Craiova-Turnu-Severin; e) București-Ploiești; f) Ploiești-Buzău; g) Buzău-Râmnicu Sărat-Focșani; h) Buzău prin Brăila la Galați; i) Focșani-Adjud; k) Galați-Tecuci; l) Tecuci, prin Adjud la Bacău; m) Bacău-Roman²⁸. Din proiectul inițial au fost șterse următoarele linii pentru a restrânge rețeaua: a) Brăila-Urziceni-București; b) Tecuci-Valea Gulovei-Vaslui; c) Craiova-Bechet; d) Turnu-Severin-Târgu-Jiu²⁹.

În cursul dezbaterilor se observă un caracter regional al propunerilor de trasee. La prima discuție se înregistrează petițiile reprezentanților județelor din Moldova (Roman, Botoșani, Tutova, Tecuci, Iași), apoi din sud (Romanți, Caracal, Gorj)³⁰. Deseori, intervențiile deputaților subliniau buna credință, lipsa de interes financiar fiind însoțită de formula retorică „traseul nu trece pe la moșia mea” sau nu în „spirit de localitate”. Deputații din Moldova (C. Ursache) apreciau că linia Vaslui-Bârlad-Tecuci era „de trei ori mai importantă” decât linia București-Craiova³¹, în timp ce deputații din Muntenia (Ioan C. Brătianu, ministru de Interne în guvernul Nicoale Golescu) încercau să transforme Oltenia într-un traseu de tranzit Occident-Orient, prin Orșova-Vârciorova³² (La Orșova se afla un nod feroviar, o linie venea din Ungaria, alta din Baziaș). Generalul Gheorghe Magheru insista pentru o linie Craiova-Turnu Severin, un bransament până la Târgu Jiu, apoi pe valea Jiului spre Vulcan, la frontiera cu Transilvania pentru conexiunea cu rețeaua austro-ungară.

În timpul discuțiilor, calea ferată era reprezentată patriotic ca un „ciment al unirii” și o „dreaptă recompensă dată suferințelor Moldovei” (C. Ursache), dar era acompaniată și de amenințări voalate ale moldovenilor că nu vor vota decât un număr „just” de kilometri pentru regiune: „vom veni și vom cere kilometru cu kilometru să se facă” (M. Kogălniceanu)³³. În acest context, apar și acuzații reciproce de „necunoaștere” a Moldovei sau Munteniei, în ceea ce privește orașele, economia și interesele, sau chiar condiționări la vot. Când D. Brătianu propunea înlocuirea liniei Târgu-Frumos-Iași cu o linie Roman-Iași pentru a se economisi 17 kilometri, M. Kogălniceanu amenință că va propune un amendament de tăiere a unor kilometri din Muntenia³⁴. Tot Kogălniceanu spunea că, dacă se va vota București-Craiova, „nu va fi proporțiunea și județele de peste Milcov având mai multă trebuință decât județele de dincoace de căi ferate, pentru că Moldova e

²⁸ *Ibidem*, nr. 114, 21 mai/2 iunie 1868, p. 726.

²⁹ *Ibidem*, nr. 121, 30 mai/11 iunie 1868, p. 781.

³⁰ *Ibidem*, nr. 113, 20 mai/1 iunie 1868, p. 720.

³¹ *Ibidem*, nr. 116, 24 mai/5 iunie 1868, p. 739.

³² *Ibidem*, nr. 120, 29 mai/10 iunie 1868, p. 770.

³³ *Ibidem*, nr. 116, 24 mai/5 iunie 1868, p. 739.

³⁴ *Ibidem*, nr. 120, 29 mai/10 iunie 1868, p. 772.

traversată de sus în jos de trei văi și drumul de fier din o vale nu folosește la celelalte”, atunci va cere un bransament de la Tecuci spre Bârlad și Vaslui³⁵. Înaintea votului final, premergător depunerii amendamentelor, Kogălniceanu sesizează că negocierile ajunseseră la un traseu de 712 kilometri în sud și 290 kilometri în Moldova, un avantaj de peste 420 kilometri pentru „partea României care are Dunărea”³⁶. Prin urmare, cere echilibrarea numărului de kilometri pledând pentru traseul Tecuci-Vaslui, ca o chestiune de „dreptate”.

Cele mai puternice nemulțumiri au fost remarcate în rândul unei părți a deputaților moldoveni asupra traseului ales de concesionarul Ofenheim pe Valea Siretului (traseu ce figura în mod obișnuit în proiectele anulate anterior). Ei încercau să mute rețeaua între Dorohoi-Botoșani-Iași-Vaslui-Bârlad, în interesul economiei naționale, pe principiul că leagă principalele centre urbane și economice ale Moldovei (argumentul Charles-Joseph Minard). Considerentele renunțării la traseul de pe Valea Siretului au fost sintetizate în amendamentul deputatului P. Suci (respins): 1) pe Valea Siretului se afla deja o șosea și un râu; 2) nu erau legate orașe între ele; 3) erau legate doar patru județe (Suceava, Piatra, Roman, Bacău), în timp ce traseul de la Mihăileni lega șase județe (Dorohoi, Botoșani, Iași, Vaslui, Fălciu, Tutova)³⁷, cu o populație mai numeroasă și cu o producție de cereale mai mare. Dar o mutare a traseului pe la Botoșani ar fi însemnat ca joncțiunea căilor ferate să se mute în punctul de Mihăileni³⁸, ceea ce Ofenheim a refuzat³⁹, fiindcă deja obținuse în concesiune traseul Cernăuți-Suceava, garantat de interesul guvernului austriac⁴⁰. În final, un cuvânt greu l-a avut M. Kogălniceanu, dornic să deschidă cât mai rapid legătura Iașului cu Europa după opt ani de eșecuri cu diferite concesiuni⁴¹. El a înclinat pentru varianta propusă de Ofenheim și astfel autoritățile române au rămas la mâna concesionarului, singurul compromis de traseu admis a fost acela de a conecta podișul central moldovenesc de la Tecuci spre Bârlad. Compromisul a mai însemnat și un bransament spre Botoșani (amendamentul G. Caruzi)⁴².

Amendamente s-au grupat regional astfel:

- 1) P. Suci și C. Corjescu: a) De la Galați la Tecuci prin Bârlad, Vaslui la Iași; b) De la Galați, Brăila la București; c) De la Turnu Severin la Craiova (nu s-a adoptat);
- 2) I. Gâlcă: Iași-Vaslui-Bârlad-Tecuci, Galați-Brăila, Buzău, Ploiești-București (respins);

³⁵ *Ibidem*, nr. 120, 29 mai/10 iunie 1868, p. 773. Vezi același compromis în *ibidem*, nr. 122, 31 mai/11 iulie 1868, p. 789.

³⁶ *Ibidem*, nr. 122, 31 mai/11 iulie 1868, p. 789.

³⁷ *Ibidem*, nr. 120, 29 mai/10 iunie 1868, p. 772.

³⁸ Vezi amendamentul deputatului P. Suci. *Ibidem*, nr. 120, 29 mai/10 iunie 1868, p. 772.

³⁹ *Ibidem*, nr. 117, 25 mai/6 iunie, p. 746.

⁴⁰ *Ibidem*, nr. 120, 29 mai/10 iunie 1868, p. 773.

⁴¹ *Ibidem*.

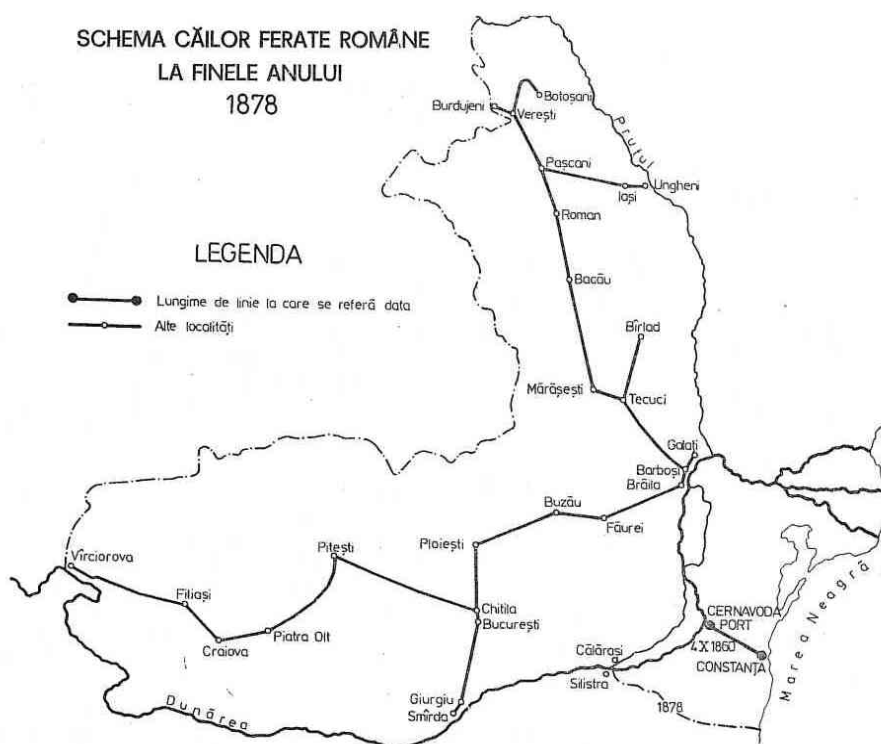
⁴² *Ibidem*, p. 772.

- 3) M. Kogălniceanu: O ramificație Tecuci-Bârlad-Vaslui (admis de unii până la Bârlad, alții până la Vaslui);
 - 4) Gr. Lahovari: o linie de la Ocnele din Vâlcea la Craiova (nu s-a adoptat);
 - 5) Gr. Berindei, A. Teohari, V. Obedeanu, R.S. Campiniu, M. Nicolau, C. Pleșoianu: Slatina-Caracal-Craiova (acceptat de concesionari, care găsesc linia spre Caracal mai ușoară);
 - 6) C. Dimonisie, L. Eraclide, I. Latif, S. Miculescu, G. Ghițescu, P. Sgrumala, C. Racoviță: Adjud-Târgu Ocna (proiect de lege prezentat în guvern la 18 februarie 1868; nu s-a adoptat);
 - 7) General I. Florescu: concesiunea Strousberg să fie mărginită la 600 km; linia să treacă de la Ploiești la Târgoviște și Pitești; București să fie legat la Ploiești astfel încât să nu fie două linii (București-Pitești, București-Ploiești). Nu s-a primit nici de concesionari, nici de comisie;
 - 8) I.F. Robescu, P. Suci, O. Iorgulescu, T. Lateș, D. Vidrașcu, C. Leca: artera principală - Buzău-Râmnicu Sărat-Focșani-Bacău-Adjud; branșamente la: Adjud, Galați, Brăila. Admis de unii, de alții nu.
 - 9) P. Orbescu, D. Iconomu, Gr. Lahovari, Gr. Cantacuzino, A. Mănescu, M. Kogălniceanu, A. Fătu, P. Suci, G. Vernescu, I. Văcărescu, F. Fălcoianu, D. Vidrașcu, A. Teohari, G. Radu: Pitești-Roșiori de Vede-Alexandria-Turnu-Măgurele (respins);
 - 10) Gh. Magheru: la linia Craiova-Turnu Severin, un branșament până la Târgu Jiu, apoi pe valea Jiului spre Vulcan (nu s-a adoptat);
 - 11) P. Chenciu: 1. Roman-Tecuci-Galați-Brăila cu branșamente la: a) Tecuci-Bârlad; b) Mărășești-Focșani; 2) Brăila-Buzău-Ploiești-București; 3) București-Pitești-Slatina-Craiova-Turnu Severin-Vârciorova; 4) Linia Focșani-Buzău-obligatorie (a fost retras);
 - 12) T. Mehedințeanu, T. Giuvăra, R. Campiniu, A. Giani, Gr. Eliad, I. Nicolescu: a) Roman-Tecuci-Galați (branșament Tecuci-Bârlad) - singurul admis; b) Galați-Brăila-Buzău-Ploiești-București; c) București-Pitești-Slatina-Craiova-Turnu Severin-Vârciorova; d) Linia Focșani-Buzău-obligatorie⁴³;
- Opiniile membrilor comitetului erau împărțite, nu era nici minoritate, nici majoritate asupra liniei - Focșani, Buzău, Brăila și Buzău, Brăila, Galați⁴⁴. Kogălniceanu face o pledoarie pentru Focșani-Buzău din considerente militare, apreciind că o singură linie care să treacă pe la Brăila-Galați era periculoasă. Dacă Turcia ar fi ocupat acea zonă, tăia legătura dintre Moldova și Muntenia, iar guvernul nu ar fi putut trimite trupe de sprijin cu trenul⁴⁵.

⁴³ *Ibidem*, nr. 121, 30 mai/11 iunie 1868, p. 781-782.

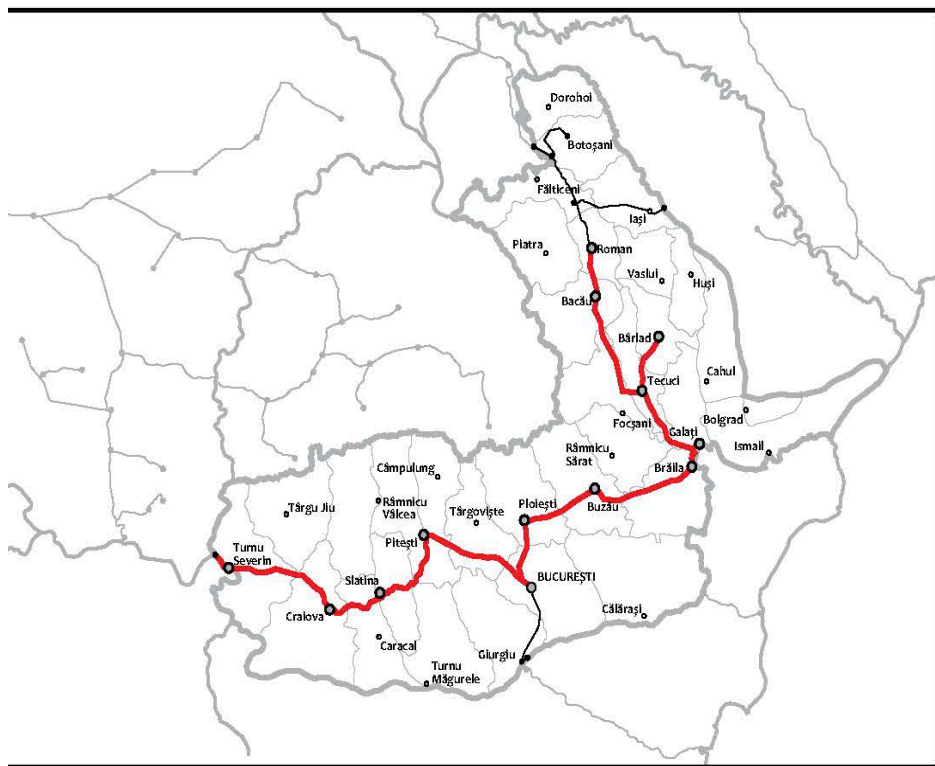
⁴⁴ *Ibidem*, nr. 122, 31 mai/12 iunie 1868, p. 791.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 781-782.



Harta: Schema căilor ferate în 1878.

Observație: Schița prezintă cele două segmente ale rețelei principale, de nord și sud, conectate în zona Galați-Brăila. Nu a fost realizată tocmai linia scurtă între Iași și București, prin Mărășești-Buzău, mai ieftină și mai simplu de construit, ci s-au dublat drumurile comerciale anterioare spre porturile Galați și Brăila.



Concesiunea Ofenheim este marcată cu negru, Strousberg cu roșu. Călea ferată nu lega decât prin linii secundare primele trei orașe ca importanță economică și politică din Moldova: Iași, Galați și Botoșani. În Muntenia, o construcție similară a rețelei ar fi însemnat că București, Ploiești sau Craiova să fi fost legate pe linii secundare.

Sursa: Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc (1842-1916)*, București, Editura Simetria, 2014, p. 46.



Harta Telegrafico-Poștala (1865) scoate în evidență următoarele: în Muntenia, liniile ferate se suprapuneau aproape total cu liniile poștale, în timp ce în Moldova, partea dintre Siret și Prut rămânea neacoperită.

Amplasarea mai rațională a rețelei în Muntenia decât în Moldova, în special conexiunea marilor orașe la rețeaua principală, a fost unul din factorii care au indus o schimbare a ierarhiilor demografice și economice urbane până la sfârșitul secolului XIX⁴⁶, accelerând dezurbanizarea Moldovei (de la 23% în 1859 la doar 18-19%) și aducând o dezvoltare evidentă a orașelor muntenestii. În timp ce în orașele Moldovei creșterea populației este doar de 55%, în Muntenia aceasta este de 131%⁴⁷. În special orașele care nu se află pe rețea sau pe rețeaua principală au cel mai mult de suferit⁴⁸.

⁴⁶ Toader Popescu, *Un aller simple pour la modernité. L'urbanité roumaine sous le signe de la voie ferrée (1859-1918)*, în „New Europe College Yearbook”, 2009-2010, p. 280.

⁴⁷ Leonida Colescu, *Analiza rezultatelor recensământului general al populației României de la 1899*, București, Institutul central de statistică, 1944, p. 33.

⁴⁸ David Turnock, *Railways and economic development in Romania before 1918*, în „Journal of Transport Geography”, IX (2001), p. 137-150.

Muntenia	Populație la 1859	Populație la 1899	Creștere %
București	121.734	276.178	127
Brăila	15.767	56.330	257
Craiova	21.521	45.579	112
Ploiești	26.468	45.107	70
Buzău	9.027	21.877	142
T. Severin	2.925	19.753	575
Pitești	7.229	15.669	117
Giurgiu	10.557	14.852	41
Câmpulung	8.283	13.439	62
R.Sărat	5.707	13.286	133
Caracal	5.638	12.947	130
Călărași	1.037	11.077	968
Total	235.893	546.094	131,50

Moldova	Populație la 1859	Populație la 1899	Creștere %
Iași	65.745	77.759	18
Galați	26.050	62.545	140
Botoșani	27.147	32.521	20
Bârlad	13.165	24.310	85
Focșani	13.164	23.601	79
Piatra Neamț	11.805	17.384	47
Bacău	8.972	16.378	83
Roman	10.818	16.288	51
Huși	12.764	15.625	22
Tecuci	5.769	14.017	143
Dorohoi	6.049	12.690	110
Total	201.448	313.118	55,43

Dependența de cale

Construirea rețelei principale de căi ferate, prin concesiunile Ofenheim-Strousberg, a generat o așa-numită „dependență de cale”⁴⁹, care a limitat semnificativ deciziile ulterioare de corectare sau dezvoltare a infrastructurii feroviare din Moldova. Această decizie inițială, cu consecințe pe termen lung, precum ocolirea marilor orașe Iași, Botoșani și Galați, a izolat zona agricolă din nordul Moldovei și a tăiat legăturile istorice, tradiționale dintre regiune și portul ei. În mod special, concesiunea Ofenheim (Suceava-Roman, Pașcani-Iași, Verești-Botoșani) a fost cea care a determinat situația defavorabilă a Moldovei, fiindcă a fost proiectată în prelungirea liniei Lemberg-Cernăuți pe un traseu cât mai avantajos pentru Austria. Scopul era legarea la un port de la Marea Neagră, Austria fiind interesată în primă fază de Odessa, varianta abandonată după ce eșuează negocierile cu autoritățile țariste. În aceste condiții, Ofenheim s-a reorientat pe linia de pe Valea Siretului până la Galați spre Gurile Dunării, intenționând să coboare chiar pe la Buzău și Ploiești până la București⁵⁰, dar a pierdut (prin decretul 1516/21 septembrie 1868) în favoarea concesiunii Strousberg toată ramura din partea sudică a Moldovei. Guvernul român, aflat într-o poziție slabă de negociere, a consimțit la traseul stabilit de concesionari cu efecte asupra evoluției urbane regionale. Botoșani era legat printr-o poziție dezavantajoasă, marginală în rețea „cap de linie pentru un tronson secundar, rupt de fluxurile principale”⁵¹, ceea ce îi va imprima declinul urban din a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Efectele acestei legături în Moldova sunt însă și pozitive: joncțiunea feroviară dă naștere unor localități urbane de relativă importanță, prin apariția orașului Pașcani, aflat la intersecția liniei principale cu ramificația către Iași, unde vor fi amplasate ateliere feroviare.

Și, totuși, Moldova încă nu era scoasă complet din cărți. Până la joncțiunea de la Predeal (1879), singura legătură românească cu rețeaua europeană de căi ferate rămăsese la Suceava, prin Cernăuți-Lemberg-Cracovia. Pentru sud, mai lesnicioasă era calea fluvială, pe Dunăre. Imperiile vecine își afirmau propriile interese: Rusia nu era interesată într-o joncțiune la Reni; Austro-Ungaria condiționa joncțiunea de la Orșova-Vârciorova – cea mai scurtă cale pentru munteni de a ajunge la Viena –, de deschiderea simultană a unei legături la Brașov sau Predeal ori pe Valea Buzăului.

⁴⁹ Douglas J. Puffert, *Path Dependence in Spatial Networks: The Standardization of Railway Track Gauge*, in „Exploration in Economic History”, XXXIX (2022), nr. 3, p. 282-314; Douglas J. Puffert, *The Standardization of Track Gauge on North American Railways, 1830-1890*, in „Journal of Economic History”, LX (2000), nr. 4, p. 933-960; S. J. Liebowitz, S. E. Margolis, *Path Dependence, Lock-In, and History*, in „Journal of Law, Economics, and Organization”, 11 (1995), nr. 1, p. 205-226; vezi și James Mahoney, Daniel Schensul, *Historical context and path dependence*, în Robert E. Goodin, Charles Tilly (ed.), *The Oxford Handbook of Contextual Political Analysis*, Oxford University Press, 2006, p. 454-471.

⁵⁰ Toader Popescu, *Proiectul feroviar*, p. 43-44.

⁵¹ *Ibidem*, p. 44.

Atât timp cât avea în componență cele trei județe din sudul Basarabiei (1856-1878), pe teritoriul Moldovei se puteau imagina trasee care să constituie punți de legătură dintre Austria și Marea Neagră. Bucureștiul a încercat să fructifice această oportunitate prin proiectarea unui port maritim în județul Ismail, la Jibrieni, așa-numitul port Carol I (lege dată în 22 decembrie 1868)⁵². În acest context, a apărut și concesiunea Marshall și fii (nerealizată), care ar fi unit portul Carol I cu: Iași-Vaslui-Cahul; Bârlad-Docolina; Ismail-Tașbunar; Galați-Cahul-Bolgrad-Jibrieni. Erau brațele ramificate care legau întreaga Moldovă dintre Siret și Prut la Marea Neagră⁵³. Concesiunea compara inclusiv distanțele dintre Cernăuți și Jibrieni (540 km), dintre Jibrieni și Odessa (544 km), concluzia proiectului fiind că portul românesc ar fi fost la fel de accesibil precum cel rusesc.

În viziunea „Marshall și fii”, Jibrieni ar fi ajuns un nod european de primă importanță, scurtând legăturile între Europa și Orientul Apropiat. Calculele firmei despre conexiunea Berlin-Constantinopol arătau astfel:

- 1) Prin Viena-Budapesta-Brașov-București-Rusciuk-Varna, cu transfer naval la Constantinopol, 2118 Km.
- 2) Prin Viena-Budapesta-Timișoara-Vârciorova-București-Rusciuk-Varna, cu transfer naval la Constantinopol, 2060 km.
- 3) Prin Breslau-Cracovia-Lemberg-Suceava-Iași-Cahul-Jibrieni, cu transfer naval la Constantinopol, 1774 km.

Evoluțiile geopolitice au fost defavorabile Moldovei. La acordarea concesiunilor Offenheim și Strousberg se credea că Moldova va fi mai avantajată prin tranzitul internațional, dar Războiul de Independență și consecințele Tratatului de la Berlin (1878) au reconfigurat prioritățile statului român, ștergând potențialul căilor de comunicație din Moldova pe relația Austria-Marea Neagră. În jurul graniței de est se crea o barieră. Prin pierderea județelor din sudul Basarabiei și obținerea Dobrogei, planurile unui port maritim în sudul Basarabiei au fost înlocuite cu Constanța. Totuși, portul Odessa se dovedea un debușeu mai convenabil pentru cerealele din nordul Moldovei (câmpia Jijiei), prin linia Iași-Ungheni-Chișinău-Tiraspol-Odessa, decât spre Galați sau Brăila. Bucureștiul a suprimat acest unic avantaj rămas. Pentru a redirecționa cerealele către porturile românești, în ideea de sprijini economia națională, guvernul condus de I. C. Brătianu a dublat în 1885 tarifele pe ruta Iași-Ungheni, încurajând astfel transportul spre Brăila. Această măsură a avut un impact teribil asupra agricultorilor din nordul Moldovei, reducând considerabil rentabilitatea transportului⁵⁴. Suplimentar,

⁵² Vezi Vitalie Văratice, *Jibrieni: proiectul primului port românesc la Marea Neagră în a doua jumătate a secolului al XIX-lea*, în Petronel Zahariuc, Adrian-Bogdan Ceobanu (ed.), *160 de ani de la Unirea Principatelor. Oameni, fapte și idei din domnia lui Alexandru Ioan Cuza*, Iași, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, p. 539-563.

⁵³ Toader Popescu, *op. cit.*, p. 49-50.

⁵⁴ Prețul a crescut de la 32 la 54 de franci per vagon pe ruta Iași-Ungheni, ceea ce a făcut ca un agricultor să piardă 281 de franci, dacă ar fi transportat grânele la Galați în loc de Odessa. Vezi *Jocul tarifulor de căi ferate*, în „Patria”, 14 iulie 1885, p. 1.

războiul vamal cu Austro-Ungaria a influențat o reorientare majoră a agriculturilor de la creșterea vitelor⁵⁵ la producția de cereale, fără a avea căi de transport rentabile asigurate, determinându-i pe proprietarii din nordul Moldovei să intre într-un ciclu de îndatorare și falimente.

În deceniile următoare, până la începutul Primului Război Mondial, acțiunile pentru „corectarea” traseului pe Siret au influențat întreaga agendă economică regională prin inițierea unor trasee reparatorii în anii 1882-1885, 1886: Bârlad-Vaslui (1886); Vaslui-Iași (1892); Dorohoi-Iași (1896); Bârlad-Galați (1912). La aceasta s-a adăugat și încercarea de depășire a problemelor generate de așa-numita „curbă de la Barboși”, executată în cadrul concesiunii Strousberg⁵⁶.

Varianta finală a concesiunilor a lăsat nerezolvate multe dintre doleanțele deputaților moldoveni și olteni. „Coloana vertebrală”⁵⁷ a rețelei românești (Ofenheim și Strousberg) deși a urmărit să străbată relativ echilibrat teritoriul, legând toate localitățile esențiale, a lovit pe rând racordarea celor mai importante și populate orașe moldovenești: Iași, Galați și Botoșani - (orașele 2, 3 și 4 ale României din punct de vedere demografic), fiecare devenind un capăt de drum izolat, afectând interesele comerciale și economice.

Moldova lăsată la urmă: liniile de căi ferate secundare (1882, 1885)

Definitivarea rețelei principale nu a făcut decât să intensifice mirajul tehnologic și așteptările legate de consecințele pozitive în zonele excluse sau dezavantajate inițial. Noua etapă începută în 1882 – în care se coagulează proiectul construirii liniilor secundare, „pentru dezvoltarea intereselor interioare ale țării”⁵⁸ – a fost și mai arbitrară în stabilirea traseelor și execuția lor. Ca și în 1868, nu au existat economiști ori studii guvernamentale care să discute raționalitatea și să prezinte oportunitatea construirii, cu excepția unui consiliu tehnic menit să estimeze costul execuției pe kilometru în diferite zone de relief. Trecerea de la concesiunile cu firme străine la construcția în regie națională a permis, de fapt, intensificarea influențelor politice, fie prin direcționarea traseelor spre anumite moșii, fie prin prioritizarea finanțării lor. Grupurile de partid sau alianțele regional-locale au pus presiune pentru un traseu sau altul, invocând viziuni particulare de dezvoltare. Prin urmare, investițiile le putem caracteriza ca fiind „politice”, corespunzătoare unui imaginar economic regional. Practic, reprezentanții județelor au venit cu propuneri de bransamente la linia principală. Moldovenii au introdus amendamente pentru segmente ale celei de-a doua traversări nord-sud, care să

⁵⁵ Alexandru G. Djuvara, *Tariful general al drepturilor de vamă. Raport și discursuri parlamentare*, București, Litotipografia Carol Göbl, 1892, p. 74-75.

⁵⁶ Paul Păltănea, *Istoria orașului Galați. De la origini până la 1918. Partea a II-a*, Galați, Editura „Porto-Franco”, 1995, p. 121-122.

⁵⁷ Toader Popescu, *op.cit.*, p. 47.

⁵⁸ Dezbaterile Corpurilor Legiuitoare (DCL), nr. 97, 18/30 aprilie 1882, p. 1662. Vezi legea finală la MOF, nr. 47, 28 mai/9 iunie 1882, p. 1116-1117.

prindă și partea de răsărit a Moldovei (Iași-Vaslui-Bârlad), traseu refuzat la 1868, în timp ce deputații din Muntenia și Oltenia erau interesați de traversări nord-sud, căi „înfundate”, locale, de branșare la rețeaua principală. Au existat și în acest caz grupul marilor „dealeri” de trasee, care asumau importanța unui traseu sau altul prin negarea oricărui interes personal: „nu am moșie acolo”.

În primă instanță, Guvernul propunea în Adunare finanțarea a 370 de km de linii secundare:

1) Râmnicu Vâlcea-Piatra-Corabia – 166 km; 2) Târgoviște-Titu – 35 km; 3) Fălticeni-Dolhasca – 34 km; 4) Piatra Neamț-Bacău – 55 km; 5) Bârlad-Vaslui – 50 km; 6) Docolina-Huși – 30 km. După dezbaterile Comitetului delegaților, Adunarea adăuga încă 235 de km de noi trasee: 1) Huși-Prut – 15 km; 2) Vaslui-Iași – 90 km (amendament P. P. Carp); 3) Filiași-Târgu Jiu – 70 km; 4) Golești-Câmpulung – 60 km⁵⁹.

Noile trasee de cale ferate erau planificate să fie realizate în termen de trei ani (1883-1886), după următorul grafic: 1) 1883-1884 – 233 km; 2) 1885 – 137 km; 3) 1886 – 235 km. În secția I (1882-1884) urmau să fie realizate: Râmnicu Vâlcea-Piatra; Târgoviște-Titu; Piatra Neamț-Bacău; Bârlad-Vaslui; Secția II (1883-1885): Piatra Olt-Corabia; Fălticeni-Dolhasca; Docolina-Huși-Prut; Secția III (1884-1886): Filiași-Târgu Jiu; Vaslui-Iași; Golești-Câmpulung; Leorda-Dorohoi (20 km), ultimii adăugați în dezbateri de P. Casimir⁶⁰ (executați în condițiile Târgoviște-Titu).

Liniile propuse în proiectul de lege erau cu ecartament îngust, cu excepția segmentelor Râmnicu-Vâlcea-Corabia și Iași-Vaslui-Bârlad⁶¹. Problemele de decalaj regional au apărut la ritmul realizării lor, fiind prioritizate liniile muntenești. Suplimentar, în 1885, se mai votează o lege pentru studii tehnice ale unui nou pachet de trasee de interes local solicitate de județe și localități, a căror realizare trebuia să înceapă în 1886 și să se încheie în 1888. Această lege prevedea următoarele linii: 1) Târgu-Ocna-Moinești; 2) Târgoviște-Băile Pucioasa; 3) Pitești-Curtea de Argeș; 4) Piatra-Tarcău; 5) Buzău-Pătărlagele; 6) Târgu Ocna-Băile Slănic; 7) Craiova-Calafat; 8) Focșani-Odobești; 9) Oltenița-București; 10) Dorohoi-Iași (pe Valea Jijiei)⁶².

Legile din 1882 și 1885 au impulsionează construcția și lungimea rețelei totale, dar au cumulat câteva curiozități, acuzate de moldoveni: proiecte întârziate, lăsate în stadiul de studii tehnice, fără finanțare sau pur și simplu blocate în regiunea Moldovei, din diferite motive, inclusiv militare, în timp ce Muntenia pare favorizată. Se observă aranjamente pentru direcționarea traseelor pe la moșii, iar cel mai controversat caz a aparținut primului-ministru I. C. Brătianu, care deviază pe la moșia sa de la Florica linia secundară Golești-Câmpulung, dată în folosință în

⁵⁹ Dumitru P. Ionescu, *Primele căi ferate înguste în România*, în *RI*, (I)1990, nr. 7-8, p. 744.

⁶⁰ DCL, nr. 87, 18/30 aprilie 1882, p. 1647.

⁶¹ *Ibidem*, p. 1610-1611.

⁶² DCL, nr. 89, 2 aprilie 1885, p. 1706-1707.

1887⁶³. A fost o linie construită cu celeritate, cu ecartament larg, deși în proiect figura cu ecartament îngust⁶⁴ (acolo și-a făcut ucenicia și Ion I. C. Brătianu), în timp ce liniile urgente din Moldova, precum Iași-Vaslui, Dorohoi-Iași păreau abandonate, așteptând studiile și finanțarea.

Întârzierile înregistrate în perioada 1886-1890 în construirea rețelei secundare deveneau o cauză de luptă a *Comitetului pentru apărarea intereselor economice și culturale ale Moldovei*⁶⁵. Liniile din Muntenia erau categorizate ca „linii ale favoritismului” (N. Ceaur Aslan), adică trasee construite fără studii de necesitate, în timp ce bazinul cerealier din Nordul Moldovei rămăsese izolat⁶⁶, în lipsa legăturilor feroviare cu porturile. În Parlament erau prezentate în 1891 statistici despre condițiile de dezvoltare economică avantajoase din Muntenia din cauza lucrărilor publice preferențiale de căi ferate. O analiză prezentată de D. A. Sturdza arăta că, dintr-un total de 684 de km încă aflați în construcție, 269 aparțineau Munteniei (39%) și 415 Moldovei (61%)⁶⁷, reflectând o întârziere masivă în regiunea nordică. Pentru liniștirea valului contestatar moldovenesc, guvernul conservator, prin ministrul Lucrărilor Publice, Titu Maiorescu, comunica pur și simplu informații false, pretinzând că în Moldova existau în funcțiune 990 km, în Valahia 1757 km, iar în Dobrogea doar 64 km⁶⁸. În realitate, potrivit inventarului concret, pe teritoriul Munteniei se aflau efectiv dați în utilizare 1884 km, iar în Moldova doar 774 km.

Un calcul exact, cu documentația oficială pusă la dispoziție, demonstrează că ritmul de construire a căilor ferate secundare dezavantajase clar Moldova și, privind dinamica ultimilor ani, revolta politicienilor moldoveni era justificată. Din 1886 până în 1888, la căderea guvernului I.C. Brătianu, se construiseră în Muntenia 710 km de cale ferată (85%) și doar 127 km în Moldova (15%)⁶⁹. Liniile făgăduite

⁶³ „Patria”, 6 octombrie 1885, p. 2; Sc. Pastia, *Un răspuns unor târâtoare veninoase*, Iași, Tipolitografia H. Göldner, 1890, p. 8.

⁶⁴ Vezi pledoaria lui M. Kogălniceanu pentru dotarea Moldovei de Nord cu linii de cale ferată. Dezbaterile Adunării Deputaților (DAD), nr. 12, 30 noiembrie 1888, p. 183, ședința din 29 noiembrie 1888.

⁶⁵ Pe larg în M. Chiper, *Când Unirea devine o decepție: Comitetul pentru apărarea intereselor economice și culturale ale Moldovei (1891)*, în Marius Chelcu, Dorin Dobrinu (ed.), *Frământările modernității: discursuri, oameni, instituții*. Lucrările Conferinței Institutului de Istorie „A. D. Xenopol”, Iași, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, 2019, p. 215-274.

⁶⁶ DAD, nr. 31, 16 ianuarie 1891, p. 311-313.

⁶⁷ Cei 269 km din Muntenia erau: Craiova–Calafat (102 km); București–Oltenița (70 km); Pitești–Argeș (37 km) și Buzău–Pătârlagele (60 km), în timp ce în Moldova erau de executat Focșani–Odobești (17 km), Vaslui–Iași (68 km); Iași–Dorohoi (170 km); Ocna–Moinești (28 km); Piatra–Tarcău (25 km), Ocna–Slănic (20 km), și Bârlad–Galați (87 km). Rutele Vaslui–Iași și Craiova–Calafat erau preconizate să se termine în 1891, însă calea vitală pentru Moldova dintre Prut și Siret, adică Iași–Dorohoi și Bârlad–Galați, nu fusese începută. D. A. Sturdza îi imputa lui Marghiloman că guvernul conservator a făcut doar linia din Oltenia, votată odată cu cea din Moldova, Dorohoi–Iași. Dezbaterile Senatului (DS), nr. 39, 15 februarie 1891, p. 328.

⁶⁸ DS, nr. 39, 15 februarie 1891, p. 330-331.

⁶⁹ În Muntenia: București–Ciulnița–109 km; Ciulnița–Călărași–30 km; Făurei–Tândărei–57 km; Piatra Olt–Drăgășani–34 km; Costești–Roșiori–64 km; Piatra–Corabia–75 km; Drăgășani–R. Vâlcea–

Moldovei – Tg. Ocna-Moinești, Ocna-Slănic, Focșani-Odoboești și Huși-Crasna – rămăseseră în stadiul de proiect. Pe linia Huși-Crasna, votată cu trei ani înaintea celei dintre Câmpulung - Florica (la moșia lui I. C. Brătianu), nu se circula iarna din cauza terasamentelor prost executate, acuza M. Kogălniceanu⁷⁰.

Curba de la Barboși

Convenția pentru concesiunea Salamanca-Delahante-Mavrogheni (1864) prevedea punctul de pornire al căii ferate chiar din portul Galați spre nordul Moldovei. Stația Galați urma să fie în zona șantierelor navale și a docurilor din port⁷¹. Concesiunea Strousberg a schimbat însă complet planurile. La începutul anului 1871, când a fost dată în funcțiune calea ferată Roman-Tecuci-Galați-Brăila-Ploiești-București, linia venea de-a lungul Siretului până la Barboși, apoi mergea spre Brăila, acest port preluând cerealele din Moldova, în paguba portului Galați. În plus, legătura cu orașul Galați nu se realiza pe rețeaua principală, ci printr-un bransament ce pornea de la Barboși, făcea un înconjur de 14 km, astfel că, potrivit contemporanilor, o trăsură de la Barboși ajungea la Galați înaintea trenului. Cum a ajuns Strousberg la această soluție? Concesionarul a ales să nu realizeze niște lucrări de artă considerate prea costisitoare. Prin urmare, curba de la Barboși pleca din gară, ocolea și urca un deal până aproape de jumătatea distanței dintre Galați și Tulucești, coborând malul Brateșului spre oraș. Liniile ferate nu ajungeau în port sau în apropiere, iar marfa trebuie descărcată și dusă cu căruțele în port, îngreunând operațiunile comerciale.

Efectele curbei s-au constatat imediat. Mihail Kogălniceanu era convins că unul dintre motivele decăderii imediate a portului a fost „înconjurarea Galaților cu drumul de fier”; ar fi fost de dorit ca „drumul de fier să vină până la țărmul Dunării, iar nu să stea pe deal și Galațiul să plutească în mocirlă”⁷². Singurul remediu era construirea unui tunel, iar ca „reparație” pentru pierderile portului gălățean, Kogălniceanu propunea scăderea la jumătate a tarifului transportului alimentelor pe secțiune⁷³.

Un deceniu mai târziu, într-o interpelare din 2 ianuarie 1880, Kogălniceanu reafirma că decăderea comercială a portului moldovenesc era cauzată de plasarea marelui oraș în afara unei căi ferate principale⁷⁴. Erau constatări primite și din

52 km; Golești-Câmpulung-54 km; Ciulnița-Fetești-37 km; Țândărei-Fetești-28 km; Chitila-Mogoșoaia-8 km, Roșiori-T. Măgurele-46 km; Ciulnița-Slobozia-16 km; Filiași-Cărbunești-46 km. În Moldova: Crasna-Dobrina-27 km, Leorda-Dorohoi-22 km, Dolhasca-Folticeni- 25, Bârlad-Vaslui 52 km. Date calculate după Toader Popescu, *op. cit.*, p. 250-251.

⁷⁰ Vezi DAD, nr. 12, 30 noiembrie 1888, p. 183.

⁷¹ Paul Păltânea, *op. cit.*, p. 120.

⁷² *Ibidem*, p. 122.

⁷³ DAD, 31 mai 1869, p. 259.

⁷⁴ Paul Păltânea, *op. cit.*, p. 179. Vezi Mihail Kogălniceanu, *Opere* V, 1, oratorie III, 1878-1891, partea I, 1881-1882, text stabilit, studiu introductiv, note și comentarii de Georgeta Penelea, București, Editura Republicii Socialiste România, 1886, p. 240.

partea consulului francez de la Galați ce acuza lipsa unei legături directe cu linia moldovenească, care venea pe Valea Siretului⁷⁵. „Corectarea curbei” ar fi însemnat construirea tunelului de la Vadul Ungurului, împreună cu varianta Hanu Conachi-Șerbești, scop în care se și votează un credit de 300.000 lei pentru studii în 1881.

Pentru comercianții gălățeni curba de la Barboși a devenit o cauză esențială, frecvent menționată în campaniile electorale. Ca soluții, ei au propus fie ca linia Tecuci-Galați să fie prelungită până la gura Siretului, iar de acolo să fie continuată pe malul Dunării până la Galați, fie executarea unei variante pe la Hanu Conachi, care să îndrepte linia Barboși-Galați, împreună cu egalizarea tarifului feroviar astfel încât cerealele din nordul Moldovei să fie transportate la Galați și nu la Odessa, avantajată temporar de taxele inferioare puse de căile ferate române. În acest context, s-a observat cum curba de la Barboși acutiza și mai mult problema Moldovei dintre Siret și Prut pentru care nu exista o cale rapidă și ieftină spre Galați, portul Odesei menținându-se mai atractiv.

Fortificațiile și blocarea liniei Galați-Bârlad: beneficii naționale prin sacrificii regionale

Pentru a închide cea de-a doua traversare nord-sud, Iași-Vaslui-Bârlad-Galați, ultimul segment Bârlad-Galați a intrat în planurile Guvernului Brătianu prin legea din 29 martie 1885. Blocajele din diferite cauze, dintre care cele militare au jucat un rol cheie, au tergiversat construcția acestei linii până în 1912, așadar aproape trei decenii⁷⁶. De a fost solicitată linia Galați-Bârlad? Era considerată de cercurile comerciale gălățene o „semireparație”, după ce fluxul cerealelor din Moldova fusese deviat spre portul din Brăila prin efectele directe ale curbei de la Barboși. Așadar, era o miză în reconectarea portului Galați la nevoile economice moldovenești. De asemenea, constituia o importantă miză pentru producătorii de cereale din zona Bârlad-Galați, dar ar fi făcut și legătura cu zona Câmpiei Jijiei (prin Dorohoi-Iași-Vaslui-Bârlad), unde producătorii rămăseseră fără o legătură de transport, după ce Guvernul I. C. Brătianu dublase tarifele pe Iași-Ungheni, pentru a scăpa de concurența portului Odessa, în ideea de a susține economia națională. În fine, linia Galați-Bârlad ar fi fost o reparație pentru port, după pierderea statutului de porto-franco, dar și după ce Galați pierduse exportul hinterlandului agricol al județelor din sudul Basarabiei.

Piedica evidentă în realizarea acestei linii nu a fost de natură pur politică sau din cauza intereselor private, ci una de natură militară. Lansarea și dezbaterea inițiativei avea loc în perioada 1886-1891, în care s-a regândit și s-a pus în practică organizarea defensivă a teritoriului. Ea se baza mai ales pe construirea de fortificații: Cetatea București și linia Focșani-Nămoloasa-Galați (FNG), pe fosta graniță dintre Principate. Rostul aliniamntului defensiv intern al liniei FNG era să

⁷⁵ Paul Păltănea, *op. cit.*, p. 179.

⁷⁶ *Traseul direct al liniei ferate Galați-Bârlad propus de George Matei Cantacuzino*, Galați, Tipolitografia G. Bălășescu, 1891; Ion Plesnilă, *Istoricul liniei Galați-Bârlad*, 1898.

apere Bucureștiul și Muntenia de o invazie militară rusă. Moldova rămânea expusă unui atac și era transformată virtual într-un teatru de război pe care urma să se desfășoare conflictul cu Imperiul Rus. Fortificațiile au rupt „egalitatea” dintre Moldova și Muntenia, transformând-o pe prima într-o zonă tampon cu rolul de a o apăra pe a doua. Ceea ce se afla dincolo de fortificații, inclusiv lucrările de infrastructură, căpăta un rol secundar în raport cu ceea ce se afla „dincoace” și era statuată importanța indiscutabilă a Munteniei în raport cu celelalte regiuni ale țării – mentalitate militară care a influențat demersurile pentru construirea liniei ferate Galați-Bârlad.

Dezbaterea construcției liniei ferate Bârlad-Galați începea cu un blocaj. Proiectul de lege fusese depus în parlament fără a lua avizul conform Comisiei mixte de comunicațiuni, comisie instituită prin Înaltul Decret, nr. 2170 din 7 iulie 1886⁷⁷. Aceasta era singura instituție care trebuia să hotărască asupra traseului comunicațiilor, pentru a fi „puse în acord cu necesitățile mobilizării și concentrărilor, cât și mai cu osebire cu acelea ale apărării”. Comisia socotea în 1889 că:

„oricare ar fi interesul comercial, problematic sau constatat al acest căi, ea este însă, din punctul de vedere al apărării, cu totul periculoasă. În adevăr ea trece înaintea liniei de apărare Tecuci, Focșani, Galați, isbește flancul acestei linii, ajungând direct în fața lucrărilor de întărire ale Galațiului și ar concura în mod concentric cu comunicațiunea Reni-Galați pentru combaterea acestei pozițiuni. Osebit de aceasta, o linie de cale ferată din Bârlad la Galați va trece negreșit prin Drăgușeni, Puteni și Pechea, va permite ca peste o întindere de peste 100 kilometri inamicul să poată concentra inopinat forțe considerabile în oricare punct al apărării spre a o nimici. Mai cu seamă întăririle dinprejurul Tecuciului și Capul de pod de la Nămolosa ar fi cu desăvârșire compromise prin această linie de cale ferată, care propriu vorbind, din punctul de vedere comercial, nu se pare deloc impusă; căci ea nu va fi cu mult mai scurtă decât linia existentă Bârlad-Tecuci-Galați. Înființarea acestei linii ar atrage alte întăriri constisitoare pentru a o tăia prin obstacole fortificate. Osebit de aceasta, din punctul de vedere strategic, această linie n-are nici un folos pentru apărare, fiind prea aproape de frontieră și din contră ar aduce (folos) numai atacului. De altă parte deși s-ar putea crede că la început ar putea servi la mișcări de trupe și s-ar distruge în urma pentru a nu se utiliza de adversar, este însă de observat că această linie nu va avea uvraje de artă importante, ca poduri sau defileuri, așa că orice distrugere i se va face, ele se pot ușor repara.

⁷⁷ MOF, nr. 79, 11/23 iulie 1886, p. 1754-1755. Era o comisie permanentă mixtă pe lângă Marele Stat-Major (șeful SMG, comandantul trupelor de geniu, comandantul flotei, inspectorul serviciului sanitar, inspectorul general al artileriei, directorul căilor ferate, un inginer din partea ministerului lucrărilor publice, un delegat al Ministerului de Interne). El avea în aria de răspundere tot „transporturile militare de orice natură, necesare pe timp de pace și în timp de război” – căi ferate, navigația fluvială și maritimă; Comisia permanentă mixtă pregătea regulamente și asupra „construcției, materialului și exploatării căilor ferate din punctul de vedere militar”.

În orice caz, comisiunea crede că în circumstanțele actuale preferința ar trebui acordată, înainte de toate, după cum ea s-a mai exprimat deja prin memoriul său din Decembrie, unei linii de cale ferată de la Focșani la Brăila, care fiind paralelă și înapoia liniei noastre principale de apărare, va crește în mod considerabil puterea ei”⁷⁸.

Blocajul militar transmis în Adunare a produs valuri de nemulțumire atât în Galați, cât și în întreaga Moldovă, care traversa o nouă etapă politică, de coalizare regională. La începutul anului 1891, la Iași se înființează *Comitetul pentru apărarea intereselor economice și culturale ale Moldovei*⁷⁹. Câteva orașe din Moldova, printre care și Galați, se alătură prin formularea unui set de revendicări comune și transpunerea într-un program ce se dorea susținut transpartinic și coordonat în Parlament de reprezentanții din județele regiunii. În punctul 10 al programului Comitetului moldovenesc figura „Înființarea liniei Bârlad-Galați, care va face din Galați principalul debușeu al Moldovei de sus”.

După ce legea pentru calea ferată Bârlad-Galați trecuse de Senat, era din nou blocată, fiindcă Alexandru Marghiloman, ministrul Lucrărilor Publice, cunoscut susținător al intereselor portului Brăila, concurent celui din Galați, a întârziat să o prezinte Adunării sub pretextul necesității unor noi studii⁸⁰. Dar principalul adversar, cum se va vedea în dezbaterile parlamentare, era Iacob Lahovary, ministrul de Război⁸¹. În ședința din 29 ianuarie 1891⁸², ministrul de Război se opunea vehement proiectului din rațiuni de „apărare și securitate națională”, explicând că se afla în afara liniei de fortificații Galați-Nămoloasa-Focșani. Spre deplina desconsiderare a intereselor moldovenești, Lahovary afirma că asemenea chestiuni se aflau mai presus de „interesele meschine și de influențele locale”, oricât de „respectabile ar fi acele interese locale, comerciale sau industriale”. O asemenea poziție valahă, centralistă, a fost ironizată de M. Kogălniceanu, care desconsidera total recomandările Comisiei de Apărare a Țării, o instituție care „nu este făcută prin lege, care nu e publicată prin Monitor, care nu poate fi trasă la răspundere, n-o recunoște”⁸³. Kogălniceanu își formase propria opinie despre linia FNG și, după discuțiile cu militarii, apreciind că segmentul Bârlad – Galați era util militar, așa cum erau și altele: Cernăuți-Lemberg, Ițcani-Mihăileni etc.⁸⁴. Din discuții reiese că alături de interesele regionale comerciale și

⁷⁸ D. I. Vasiliu, *Studii și documente în legătură cu fortificațiile române din secolul la 19-lea*, vol. I, București, Tipografia „Revistei Geniului”, 1934, p. 235-236.

⁷⁹ Vezi pe larg în M. Chiper, *Când Unirea devine o decepție*.

⁸⁰ DAD, nr. 39, 27 ianuarie 1891, p. 395.

⁸¹ *Moldova*, în „Adevărul”, 3-4 decembrie 1890, p. 1.

⁸² DAD, nr. 44, 6 februarie 1891, p. 486.

⁸³ *Ibidem*, p. 487.

⁸⁴ Kogălniceanu respingea și expertiza militară a unui general consultat de Lahovary, care considera construirea liniei o gafă strategică. El vorbise cu trei ofițeri care considerau linia utilă militar, așa cum erau și altele: Cernăuți-Lemberg, Ițcani-Mihăileni, etc. Proiectul, pentru care se alocu inițial 13 milioane de lei, era votat cu 60 pentru și 7 împotriva, apoi era adoptat la Senat în 8 februarie cu

economice ale Moldovei și Munteniei care nu se suprapuneau, mai putem adăuga factorul militar, în care viziunea centrului ducea la sacrificarea prezumtivă a jumătății de nord.

Urmare a presiunilor *Comitetului pentru apărarea intereselor economice și culturale ale Moldovei*, linia Bârlad-Galați, care nu obținea avizele din cauza planurilor operative de luptă, era scoasă de sub incidența așa-numitei „siguranțe de stat” și se vota finanțarea studiilor tehnice, dar urmau decenii de tergiversări. Declarația de utilitate publică a liniei Bârlad – Galați a fost făcută prin Decretul 1577 / 28 aprilie 1892, însă construcția propriu-zisă a mai durat încă două decenii, în principal din cauza dificultăților de ordin tehnic întâmpinate. Erau deschise succesiv tronsoanele în lungime totală de 108 km: Galați – Ghibărleni (1898), Ghibărleni – Berești (1900), Bârlad – Tălășmani (1909) și Tălășmani– Berești (1912), acesta din urmă conținând și tunelul de la Berești, în lungime de 3330 m, cel mai lung tunel realizat în România până la Primul Război Mondial.

Concluzii

În construcția rețelei de căi ferate în secolul al XIX-lea, Moldova este un perdant relativ în raport cu Muntenia. Concesiunea Ofenheim, ce deservea nordul Moldovei, a fost proiectată să servească interesele Austriei de a obține o cale cât mai scurtă până la Marea Neagră sau Gurile Dunării, dar ocolea marile orașe moldovenești (Iași, Botoșani), varianta profitabilă pentru economia regională. În comparație, în Muntenia rețeaua Strousberg unea orașele principale (Craiova, București, Ploiești) cu portul Brăila. Pe când portul Brăila devenea principala cale de export a cerealelor din Muntenia, portul Galați era blocat în rolul său natural, de debușeu al produselor moldovenești, din cauza „curbei de la Barboși”. Urmare a poziției slabe de negociere a Guvernului în concesiunea Ofenheim, Moldova a devenit dependentă de cale, având nevoie de aproape patru decenii ca să obțină o nouă traversate nord-sud, paralelă Siretului (Iași-Vaslui-Bârlad-Galați), care să permită transportul cerealelor din nord la porturi. Suplimentar, Moldova a fost dezavantajată de alocările bugetare pentru liniile secundare, cu ecartament îngust, inițiate în 1882 și 1885, desfășurate într-un ritm mult inferior investițiilor din Muntenia. Nu în ultimul rând, în blocarea rețelei de transporturi din Moldova (linia Bârlad-Galați) un cuvânt greu de spus l-au avut rațiunile strategice militare, centraliste, care încercau să limiteze căile teoretice de pătrundere a armatei Rusiei către Capitală. Gândirea militară a imprimat un profil marginal Moldovei, desconsiderându-i potențialul și diminuând interesul pentru investițiile în rețeaua de transporturi regională.

ABREVIERI

<i>AARMSI</i>	= Analele Academiei Române, Memoriile Secțiunii Istorice
<i>AARMSL</i>	= Analele Academiei Române, Memoriile Secțiunii Literare
<i>AARPAD</i>	= „Analele Academiei Române”, seria II, București, 1879-1916
<i>AA.SS.</i>	= <i>Acta Sanctorum</i> , ed. Bollandisti, III ^a ediție, Parigi 1863-1870
<i>AB</i>	= Arhivele Basarabiei
<i>ACNSAS</i>	= Arhivele Consiliului Național pentru Studierea Arhivelor Securității
<i>AE</i>	= L'Année Epigraphique, Paris
<i>AIR</i>	= Arhiva Istorică a României
<i>AIAC</i>	= Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie Cluj
<i>AIIAI</i>	= Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie „A. D. Xenopol”, Iași
<i>AIIC</i>	= Anuarul Institutului de Istorie Cluj
<i>AIINC</i>	= Anuarul Institutului de Istorie Națională, Cluj
<i>AIIX</i>	= Anuarul Institutului de Istorie „A. D. Xenopol”, Iași
<i>ALIL</i>	= Anuarul de Lingvistică și Istorie Literară, Iași
<i>ALMA</i>	= <i>Archivum Latinitatis Medii Aevi</i> . Genève.
<i>AM</i>	= Arheologia Moldovei, Iași
<i>AMAE</i>	= Arhiva Ministerului Afacerilor Externe
<i>AmAnthr</i>	= American Anthropologist, New Series, Published by Wiley on behalf of the American Anthropological Association
<i>AMM</i>	= Acta Moldaviae Meridionalis, Vaslui
<i>AMMB</i>	= Arhiva Mitropoliei Moldovei și Bucovinei, Iași
<i>AMN</i>	= Acta Musei Napocensis
<i>AMR</i>	= Arhivele Militare Române
<i>AMS</i>	= Anuarul Muzeului din Suceava
<i>ANB</i>	= Arhivele Naționale, București
<i>ANC</i>	= Arhivele Naționale. Serviciul Județean Cluj
<i>ANSMB</i>	= Arhivele Naționale. Serviciul Municipiului București
<i>ANG</i>	= Arhivele Naționale. Serviciul Județean Galați
<i>ANI</i>	= Arhivele Naționale, Iași
<i>ANIC</i>	= Arhivele Naționale Istorice Centrale
<i>ANR-Cluj</i>	= Arhivele Naționale, Cluj-Napoca
<i>ANR-Sibiu</i>	= Arhivele Naționale, Sibiu
<i>ANRM</i>	= Arhivele Naționale ale Republicii Moldova, Chișinău
<i>ANRW</i>	= Aufstieg und Niedergang der römischen Welt, Berlin-New York
<i>ANSMB</i>	= Arhivele Naționale. Serviciul Municipiului București
<i>ANV</i>	= Arhivele Naționale, Vaslui
<i>AO</i>	= Arhivele Olteniei
<i>AP</i>	= Analele Putnei
<i>APH</i>	= Acta Poloniae Historica, Varșovia
<i>AqLeg</i>	= <i>Aquila Legionis. Cuadernos de Estudios sobre el Ejército Romano</i> , Salamanca
<i>AR</i>	= Arhiva Românească
<i>ArchM</i>	= Archiva Moldaviae, Iași
<i>ArhGen</i>	= Arhiva Genealogică
„Arhiva”	= „Arhiva”. Organul Societății Științifice și Literare, Iași
<i>ArhMold</i>	= Arheologia Moldovei

ASRR	= Arhiva Societății Române de Radiodifuziune
AȘUI	= Analele Științifice ale Universității „Alexandru Ioan Cuza”, Iași
ATS	= Ancient Textile Series, Oxbow Books, Oxford și Oakville
AUAIC	= Arhiva Universității „Alexandru Ioan Cuza” din Iași
AUB	= Analele Universității „București”
BA	= <i>Biblioteca Ambrosiana</i> , Roma, Città Nuova Editrice
BAR	= Biblioteca Academiei Române
BArchB	= Bundesarchiv Berlin
BAR int. ser.	= British Archaeological Reports, International Series
BBRF	= Buletinul Bibliotecii Române din Freiburg
BCIR	= Buletinul Comisiei Istorice a României
BCMI	= Buletinul Comisiei Monumentelor Istorice
BCU-Iași	= Biblioteca Centrală Universitară, Iași
BE	= Bulletin Epigraphique
BF	= Byzantinische Forschungen, Amsterdam
BJ	= Bonner Jahrbücher, Bonn
BMI	= Buletinul Monumentelor Istorice
BMIM	= București. Materiale de istorie și muzeografie
BNB	= Biblioteca Națională București
BNJ	= Byzantinisch-Neugriechische Jahrbücher
BOR	= Biserica Ortodoxă Română
BS	= Balkan Studies
BSNR	= Buletinul Societății Numismatice Române
ByzSlav	= Byzantinoslavica
CA	= Cercetări arheologice
CAI	= Caiete de Antropologie Istorică
CartNova	= <i>La ciudad de Carthago Nova 3: La documentación epigráfica</i> , Murcia
CB	= Cahiers balkaniques
CBI	= <i>Der römische Weihebezirk von Osterburken. Corpus des griechischen und lateinischer Beneficiärer – Inschriften des Römischen Reiches</i> , Stuttgart
CC	= Codrul Cosminului, Suceava (ambele serii)
CCAR	= Cronica cercetărilor arheologice din România, CIMEC, București
CCh	= <i>Corpus Christianorum</i> , Turnhout
CChSG	= <i>Corpus Christianorum. Series Graeca</i>
CCSL	= <i>Corpus Christianorum Series Latina</i> , Turnhout, Brepols
CDM	= <i>Catalogul documentelor moldovenești din Arhivele Centrale de Stat</i> , București, vol. I-V; supl. I.
CDȚR	= <i>Catalogul documentelor Țării Românești din Arhivele Statului</i> , București, vol. II-VIII, 1974-2006
Chiron	= Chiron: Mitteilungen der Kommission für Alte Geschichte und Epigraphik des Deutschen Archäologischen Instituts, 1971
CI	= Cercetări istorice (ambele serii)
CIL	= <i>Corpus Inscriptionum Latinarum</i> , Berlin
CL	= Cercetări literare
CLRE	= <i>Consuls of the Later Roman Empire</i> , eds. R. S. Bagnall, A. Cameron, S. R. Schwartz, K. A. Worp, Atlanta, 1987
CN	= Cercetări Numismatice
CNA	= Cronica Numismatică și Arheologică, București
CSCO	= <i>Corpus Scriptorum Christianorum Orientalium</i> , Louvain
CSEA	= <i>Corpus Scriptorum Ecclesiae Aquileiensis</i> , Roma, Città Nuova Editrice
CSEL	= <i>Corpus Scriptorum Ecclesiasticorum Latinorum</i> , Wien, De Gruyter
CSPAMI	= Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Centrale, Pitești
CT	= Columna lui Traian, București

<i>CTh</i>	= <i>Codex Theodosianus</i> . Theodosiani, Libri XVI cum constitutionibus Sirmondianis, I, edidit adsumpto apparatu P. Kruegeri, Th. Mommsen, Hildesheim, 1970-1971
<i>Cv.L</i>	= Convorbiri literare (ambele serii)
„ <i>Dacia</i> ”, <i>N.S.</i>	= Dacia. Nouvelle Série, Revue d'archéologie et d'histoire ancienne, București
<i>DGAS</i>	= Direcția Generală a Arhivelor Statului
<i>DI</i>	= Diplomatarium Italicum
<i>DIR</i>	= <i>Documente privind istoria României</i>
<i>DIRRI</i>	= <i>Documente privind Istoria României. Războiul pentru Independență</i>
<i>DOP</i>	= Dumbarton Oaks Papers
<i>DTN</i>	= <i>Din trecutul nostru</i> , Chișinău
<i>DRH</i>	= <i>Documenta Romaniae Historica</i>
<i>EB</i>	= Études Balkaniques
<i>EBPB</i>	= Études byzantines et post-byzantines
<i>EDCS</i>	= <i>Epigraphik-Datenbank Clauss-Slaby</i> (http://www.manfredclauss.de/)
<i>EDR</i>	= <i>Epigraphic Database Roma</i> (http://www.edr-edr.it/default/index.php)
<i>EpigrAnat</i>	= Epigraphica Anatolica, Münster
<i>ERAsturias</i>	= F. Diego Santos, <i>Epigrafia Romana de Asturias</i> , Oviedo, 1959.
<i>EuGeSta</i>	= <i>Journal of Gender Studies in Antiquity</i>
<i>Gerión</i>	= Gerión. Revista de Historia Antigua, Madrid
<i>GB</i>	= Glasul Bisericii
<i>GCS</i>	= <i>Die Griechischen Christlichen Schriftsteller</i> , Leipzig, Hinrichs, 1897-1969
<i>GLK</i>	= <i>Grammatici Latini Keil</i>
<i>HEp</i>	= <i>Hispania Epigraphica</i> , Madrid
„ <i>Hierasus</i> ”	= <i>Hierasus</i> . Anuarul Muzeului Județean Botoșani, Botoșani
<i>HM</i>	= Heraldica Moldaviae, Chișinău
<i>HU</i>	= Historia Urbana, Sibiu
<i>HUI</i>	= Historia Universitatis Iassiensis, Iași
<i>IDR</i>	= <i>Inscripțiile din Dacia romană</i> , Bucurști-Paris
<i>IDRE</i>	= <i>Inscriptions de la Dacie romaine. Inscriptions externes concernant l'histoire de la Dacie</i> , I-II, Bucarest, 1996, 2000
<i>IGLN</i>	= <i>Inscriptions grecques et latines de Novae</i> , Bordeaux
<i>IGLR</i>	= <i>Inscripțiile grecești și latine din secolele IV-XIII descoperite în România</i> , București, 1976
<i>IILPecs</i>	= <i>Instrumenta Inscripta Latina. Das römische Leben im Spiegel der Kleininschriften</i> , Pecs, 1991
<i>ILAlg</i>	= <i>Inscriptions latines d'Algérie</i> , Paris
<i>ILB</i>	= <i>Inscriptiones Latinae in Bulgaria repertae. Inscriptiones inter Oescum et Iatrum repertae</i> , Sofia, 1989
<i>ILD</i>	= <i>Inscripții latine din Dacia</i> , București
<i>ILN</i>	= <i>Inscriptiones latines de Novae</i> , Poznan
<i>ILLPRON</i>	= <i>Inscriptionum Lapidarium Latinarum Provinciae Norici usque ad annum MCMLXXXIV repertarum indices</i> , Berlin, 1986
<i>ILS</i>	= <i>Inscriptiones Latinae Selectae</i> , 1892
<i>IMS</i>	= <i>Inscriptiones Moesiae Superioris</i> , Belgrad
<i>IN</i>	= „Ioan Neculce”. Buletinul Muzeului Municipal Iași
<i>ISM</i>	= <i>Inscripțiile din Scythia Minor grecești și latine</i> , București, vol. I-III, 1983-1999
<i>JGO</i>	= <i>Jahrbücher für Geschichte Osteuropas</i>
<i>JL</i>	= Junimea literară
<i>JRS</i>	= The Journal of Roman studies, London
<i>LR</i>	= Limba română
<i>Lupa</i>	= <i>Ubi Erat Lupa</i> (http://lupa.at/)
<i>MA</i>	= Memoria Antiquitatis, Piatra Neamț

<i>MCA</i>	= Materiale și cercetări arheologice
<i>MEF</i>	= <i>Moldova în epoca feudalismului</i> , vol. I-XII, 1961-2012, Chișinău
<i>MEFRA</i>	= <i>Mélanges de l'École française de Rome: Antiquité</i> , Roma
<i>MGH</i>	= <i>Monumenta Germaniae Historica inde ab anno Christi quingentesimo usque ad annum millesimum et quingentesimum auspiciis societatis aperiendis fontibus rerum Germanicarum medii aevi</i> , Berlin 1877-
<i>MI</i>	= Magazin istoric, București
<i>MIM</i>	= Materiale de istorie și muzeografie
<i>MM</i>	= Mitropolia Moldovei
<i>MMS</i>	= Mitropolia Moldovei și Sucevei
<i>MN</i>	= Muzeul Național, București
<i>MO</i>	= Mitropolia Olteniei
<i>MOF</i>	= Monitorul Oficial al României
<i>Navarro</i>	= M. Navarro Caballero, <i>Perfectissima femina. Femmes de l'élite dans l'Hispanie romaine</i> , Bordeaux, 2017.
<i>NBA</i>	= <i>Nuova Biblioteca Agostiniana</i> , Roma, Institutum Patristicum Augustinianum
<i>NDPAC</i>	= <i>Nuovo Dizionario Patristico e di Antichità Cristiane</i> , I, A-E, 2e edizione, Marietti, 2006; III, P-Z, 2e edizione, Marietti, 2008
<i>NEH</i>	= <i>Nouvelles études d'histoire</i>
<i>OI</i>	= Opțiuni istoriografice, Iași
<i>OPEL</i>	= <i>Onomasticon provinciarum Europae latinarum</i> , vol. I-IV, Budapesta-Viena, 1994-2002
<i>PG</i>	= <i>Patrologiae cursus completus, Series Graeca</i> , ed. J.-P. Migne, Paris, 1886-1912
<i>PIR</i>	= <i>Prosopographia Imperii Romani. Saec. I.II.III</i> , editio altera, Berlin.
<i>PLRE</i>	= <i>Prosopography of the Later Roman Empire</i> , 3 vol., eds. A. H. M. Jones, J. R. Martindale, and J. Morris, Cambridge, 1971-1992
<i>RA</i>	= Revista arhivelor
<i>RBAR</i>	= Revista Bibliotecii Academiei Române, București
<i>RC</i>	= Revista catolică
<i>RdI</i>	= Revista de istorie
<i>REByz</i>	= <i>Revue des Études Byzantines</i>
<i>RER</i>	= <i>Revue des études roumaines</i>
<i>RESEE</i>	= <i>Revue des études Sud-Est européennes</i>
<i>RGI</i>	= Revista Generală a Învățământului
<i>RHP</i>	= <i>Die römischen Hilfstruppen in Pannonien während der Prinzipatszeit. I: Die Inschriften</i> , Viena
<i>RHSEE</i>	= <i>Revue historique de Sud-Est européen</i>
<i>RI</i>	= Revista istorică (ambele serii)
<i>RIAF</i>	= Revista pentru istorie, arheologie și filologie
<i>RIB</i>	= <i>Roman Inscriptions of Britain</i> , Londra
<i>RIM</i>	= Revista de Istorie a Moldovei, Chișinău
<i>RIR</i>	= Revista istorică română, București
<i>RIS</i>	= Revista de istorie socială, Iași
<i>RITL</i>	= Revista de istorie și teorie literară
<i>RIU</i>	= <i>Die römischen Inschriften Ungarns</i> , Budapesta
<i>RJMH</i>	= <i>The Romanian Journal of Modern History</i> , Iași
<i>RM</i>	= Revista muzeelor
<i>RMD</i>	= <i>Roman Military Diplomas</i> , Londra
<i>RMM</i>	= <i>Römische Militärdiplome und Entlassungsurkunden in der Sammlung des Römisch-Germanischen Zentralmuseums</i> , Mainz
<i>RMM-MIA</i>	= Revista muzeelor și monumentelor, seria Monumente istorice și de artă
<i>RMR</i>	= Revista Medicală Română
<i>RRH</i>	= <i>Revue roumaine d'histoire</i>

<i>RRHA</i>	= Revue roumaine de l'histoire de l'art
<i>RRHA-BA</i>	= Revue Roumaine d'Histoire de l'Art. Série Beaux Arts
<i>RSIAB</i>	= Revista Societății istorice și arheologice bisericești, Chișinău
<i>Rsl</i>	= Romanoslavica
<i>SAHIR</i>	= Studia et Acta Historiae Iudaeorum Romaniae, București
<i>SAI</i>	= Studii și Articole de Istorie
<i>SANIC</i>	= Serviciul Arhivelor Naționale Istorice Centrale
<i>SCB</i>	= Studii și cercetări de bibliologie
<i>SCh</i>	= <i>Sources Chrétiennes</i> , Paris
<i>SCIA</i>	= Studii și cercetări de istoria artei
<i>SCIM</i>	= Studii și cercetări de istorie medie
<i>SCIV/SCIVA</i>	= Studii și cercetări de istorie veche (și arheologie)
<i>SCN</i>	= Studii și Cercetări Numismatice, București
<i>SCȘI</i>	= Studii și cercetări științifice, Istorie
<i>SEER</i>	= The Slavonic and East European Review
<i>SHA</i>	= <i>Scriptores Historiae Augustae</i>
<i>SJAN</i>	= Serviciul Județean al Arhivelor Naționale
<i>SMIC</i>	= Studii și materiale de istorie contemporană, București
<i>SMIM</i>	= Studii și materiale de istorie medie, București
<i>SMIMod</i>	= Studii și materiale de istorie modernă, București
<i>SOF</i>	= Südost-Forschungen, München
<i>ST</i>	= Studii Teologice, București
<i>StAntArh</i>	= <i>Studia Antiqua et Archaeologica</i> , Iași
<i>T&MBYZ</i>	= <i>Travaux et Mémoires du Centre de recherches d'histoire et de civilisation byzantines</i>
<i>ThD</i>	= Thraco-Dacica, București
<i>TR</i>	= Transylvanian Review, Cluj-Napoca
<i>TV</i>	= Teologie și viața, Iași
<i>ZPE</i>	= Zeitschrift für Papyralogie und Epigraphik
<i>ZSL</i>	= Zeitschrift für Siebenbürgische Landeskunde