

CONGRESUL DE PACE DE LA PARIS ȘI NAVIGAȚIA PE RÂURILE PRUT ȘI SIRET*

Theodor Smeu**

Abstract: Both Pruth and Sireth Rivers are discharging in the Danube near the Galatz City on the Lower Danube. Since the beginning of the 18th century first Austria and second Russia were more and more interested on the Lower Danube. In the 1850's several countries established consulates at Galatz. In the time of the Crimean War Austria forced Russia to retreat from the Principalities and occupied them. Austria tried to replace the Russian protectorate over the Principalities with its own but the Treaty of Paris established to put the Principalities under the joint protection of the great Powers. At the end of his reign Grigore Alexandru Ghica, hospodar of Moldavia, granted a navigation exclusive right on the rivers Pruth and Sireth for 30 years to a French captain named Magnan. Granting the right dissatisfied Austria which considered this as an act of interfering in its own area of influence. Because of that Austria started to make pressures on Ottoman Empire to cancel the right. In the end the Porte cancelled the right and dissatisfied France.

Keywords: river navigation, captain Magnan, navigation privilege, freedom of navigation, Moldova

Interesele politice și economice ale marilor puteri la Dunărea de Jos în epoca Războiului Crimeii

În preajma Congresului de Pace de la Paris din anul 1856 s-au remarcat interesele economice austriece, britanice și franceze. Fiind stat învins, Rusia nu a mai putut să-și manifeste influența în principate. Imperiul otoman, putere care a avut nevoie de asistență militară și diplomatică pentru a putea face față presiunii ruse, a trebuit să cedeze presiunilor. Cât despre statele italiene și Prusia, nu se poate vorbi de un interes anume, acestea fiind mai degrabă tolerate la Dunărea de Jos în acel moment.

Principala putere interesată în zonă a fost Austria care, după eșecul otoman din 1683, avansase de-a lungul cursului Dunării până la Porțile de Fier, încheind un tratat comercial și de navigație cu Poarta, tratat care a fost reînnoit printr-un sened. Prin documentele respective se stabilea libera exercitare a comerțului pe Dunăre de către negustorii celor două imperii, iar Austriei i se garanta și libertatea navigației pe râurile și mările controlate de Poartă¹. De asemenea, și

* Acest articol a beneficiat de suport financiar prin proiectul „Rute de excelență academică în cercetarea doctorală și post-doctorală – READ”, contract nr. POSDRU/159/1.5/S/137926, proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013.

** cercetător dr. neafiliat, e-mail: theodorsmeu86@gmail.com

¹ Tratat de navigație și comerț încheiat între Austria și Imperiul otoman, 16/27 iulie 1718, și Sened comercial acordat Austriei, 13/24 februarie 1784, *Recueil d'actes internationaux de l'Empire Ottoman*, Vol. I (infra: *Recueil d'actes internationaux ...*, vol. I), 1700-1789, ed. Gabriel Effendi Noradounghian, Paris, 1897, doc. 20 și 45, p. 220-227, 379-382.

Marea Britanie² devenise interesată de Dunărea de Jos datorită revoluției industriale care a determinat-o să caute noi piețe pentru a achiziționa materii prime ieftine, în special cereale.

Prin Tratatul de pace de la Adrianopol, Rusia a anexat Delta Dunării, iar principatele române au fost puse sub protecția Rusiei, garantându-li-se libertatea comercială³, iar printr-un act separat au fost detaliate aceste aspecte⁴. Libertatea comercială, la fel ca și poziționarea principatelor pe Dunăre au amplificat interesul economic al puterilor mai sus menționate⁵. Puterilor respective li s-au adăugat și Sardinia și Regatul celor două Sicilii. Cele două erau interesate și de comerțul cu cereale. Însă italienii erau interesați de principate și ca spațiu de emigrație⁶.

Situația s-a complicat atât din cauze naturale, cât și din cauze politice. Deși pe Dunăre puteau naviga vase maritime până la Brăila, navigația era foarte dificilă – din cauza aluviunilor, gurile de vărsare ale fluviului în mare erau puțin adânci, fapt ce conducea deseori la naufragii. Pentru a străbate acele porțiuni, căpitanii vaselor apelau la piloți care cunoșteau traseele sigure, însă aceștia, neavând un statut reglementat, nu inspirau încredere, mai ales că unii dintre ei erau responsabili pentru unele naufragii. Acestor dificultăți li se mai adăuga și regimul strict de carantină impus de Rusia pe toate cele trei brațe ale Dunării, ceea ce îngreuna și mai mult navigația fluvială. Din cauza acestor probleme, s-au căutat soluții alternative, cum ar fi construirea unui canal navigabil sau a unei căi ferate între Cernavodă și Constanța deoarece Rusia nu era interesată să dragheze Dunărea pentru a adânci gurile de vărsare. Însă din cauza cheltuielilor prea mari, proiectele respective au fost abandonate.

Amplasarea consulatelor. Prin Tratatul de la Kuciuk-Kainargi se stabilise acreditarea de însărcinați cu afaceri⁷ pe lângă domnii principatelor române⁸, această

² Vezi Constantin Ardeleanu, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării (1829-1914)*, Brăila, Edit. Istros, 2008.

³ Tratat de pace încheiat la Adrianopol, 2/14 septembrie 1829, art. 3 și 5, *Acte și documente relative la istoria renascerei României*, vol. I (infra: *Acte și documente ...*, vol. I), publicate de Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturdza, Dimitrie C. Sturdza, București, Tipografia Carol Göbl, 1888, doc. 62, p. 319-321.

⁴ Act separat de la Adrianopol relativ la principatele Moldovei și Valahiei, 2/14 septembrie 1829, *Ibidem*, doc. 63, p. 326-328.

⁵ Vezi Constantin Ardeleanu, *Gurile Dunării – O problemă europeană. Comerț și navigație la Dunărea de Jos în surse contemporane (1829-1853)*, Brăila, Edit. Istros, 2012.

⁶ Pentru activitățile economice și emigrația italiană în principate vezi *Documente privitoare la legăturile economice dintre Principatele Române și Regatul Sardiniei*, ed. Dimitrie Bodin, București, 1941; vezi și studiile Ralucăi Tomi: *A chapter of the Italian Immigration in the Romanian Principalities: the Italians of Bucharest (1831-1878)*, „Revista arhivelor” (infra: RA), 2007, 84, nr. 3-4, p. 179-202; *Imigrația italiană în spațiul românesc: italienii din Brăila (1834-1876)*, „Revista Istorică” (infra: RI), 2007, 18, nr. 5-6, p. 497-517; *Imigrația italiană în spațiul românesc: italienii din Galați și Ismail (1834-1876)*, RI, 2008, 19, nr. 3-4, p. 215-228.

⁷ Gradele diplomatice au fost reglementate la nivel internațional prin Anexa XVII a Actului Final de la Viena; vezi *Acte du Congrès de Vienne, du 9 Juin 1815*, ed. Frederic Schoell, Paris, 1815, p. 401-403.

⁸ Tratatul de la Kuciuk-Kainargi din 10 iulie 1774, *Acte și documente ...*, vol. I, doc. 30, p. 132.

prevedere aplicându-se cu dificultate câțiva ani mai târziu. Primul consulat rus a fost înființat la București în 1782 și avea sub jurisdicția sa ambele principate române⁹. Stabilindu-se un precedent, celelalte puteri europene au făcut presiuni la Constantinopol și au obținut dreptul de a înființa consulate pe teritoriul Țării Românești și al Moldovei: Austria (1783), Prusia (sfârșitul sec. XVIII), Franța (1798), Marea Britanie (1802) etc.¹⁰ Prin liberalizarea exporturilor și creșterea importanței navigației fluviale, rețeaua consulară a fost extinsă și la Galați. Astfel, în anul 1856, în portul dunărean funcționau 10 consulate și vice-consulate¹¹, iar la București și la Iași 5¹² și respectiv 4¹³. Belgia, Sardinia, Grecia și Olanda și-au deschis consulate mai întâi la Galați și mai târziu și la București. Danemarca și Suedia, și-au deschis tot în aceeași perioadă consulate la Galați, însă la București au ajuns să fie reprezentate mult mai târziu¹⁴. În acel moment Rusia nu mai avea acreditate reprezentanțe consulare pe teritoriul Imperiului otoman din cauza Războiului Crimeii. Astfel, orașul Galați, prin amplasarea sa strategică, a ajuns să fie considerat, cel puțin din punct de vedere economic, mai important decât cele două capitale.

Austria și Principatele Române. Încă de la debutul noii crize orientale, Franța, în special, și Marea Britanie, principalele susținătoare ale Imperiului otoman, au încercat să determine și implicarea Austriei în forțarea Rusiei de a se retrage din Moldova și Țara Românească. Franța a propus chiar înlocuirea protectoratului rus asupra Principatelor cu cel austriac, deoarece nu dorea ca Austria să ajungă la o înțelegere cu Rusia pentru a ocupa Bosnia și Serbia, ceea ce ar fi însemnat partiția Imperiului otoman. Un alt motiv l-a constituit faptul că, pentru a putea respinge Rusia din Principate, ar fi fost nevoie și de o intervenție militară franco-britanică, ceea ce ar fi presupus costuri suplimentare față de o intervenție navală așa cum își propuseseră inițial. Rusia, aflând de aceste demersuri, a încercat să ofere Austriei mai întâi împărțirea protecției asupra Principatelor și apoi i-a oferit Bosnia și Serbia, însă a fost refuzată. Austria a înclinat spre puterile occidentale pentru că dorea să-și extindă influența până la gurile de vărsare ale Dunării, care reprezenta principala sa arteră comercială, dar și pentru că se temea de efectele pe care le-ar fi putut avea o intervenție militară: armata otomană de la Dunăre condusă de Omer-Pașa, un fost supus austriac, era formată în mare parte din refugiați polonezi și maghiari; ar fi putut avea loc confruntări în zona de frontieră; ar fi trebuit să facă față valurilor de refugiați¹⁵.

⁹ *Reprezentanțele diplomatice ale României*, vol. I, București, Edit. Politică, 1967, p. 187.

¹⁰ *Ibidem*, passim.

¹¹ Austria, Belgia, Danemarca, Franța, Marea Britanie, Grecia, Olanda, Prusia, Sardinia și Suedia.

¹² Austria, Belgia, Franța, Marea Britanie și Prusia.

¹³ Austria, Franța, Marea Britanie și Prusia.

¹⁴ „Almanache de Gotha. Annuaire généalogique, diplomatique et statistique”, 1856, p. 701-702; vezi și *Reprezentanțele diplomatice ale României*, vol. I-II, București, Edit. Politică, 1967-1971.

¹⁵ Paul W. Schroeder, *Austria, Great Britain and the Crimean War, The Destruction of The European Concert*, Cornell University Press, passim.

În anul 1854, puterile occidentale au încheiat o serie de tratate și convenții care aveau caracter antirusesc. Astfel, Austria și Poarta au încheiat o convenție militară prin care austriecii se angajau să folosească toate mijloacele necesare pentru a obține evacuarea principatelor de către trupele ruse. Printre prevederile convenției erau stipulate și condițiile în care Austria putea ocupa principatele sub pretextul restabilirii ordinii¹⁶. La 31 iulie a debutat evacuarea trupelor ruse din Țara Românească, iar în august a început avansarea trupelor austriece și otomane. Considerând că vor obține protecția principatelor, austriecii au început să infiltreze economia acestora și să realizeze o serie de lucrări pentru a îmbunătăți liniile de comunicații¹⁷.

Datorită evoluțiilor diplomatice divergente, marile puteri au căzut de comun acord cu introducerea garanției colective pentru principatele române, principiu definitivat prin protocolul Conferinței de la Viena din 20 ianuarie/1 februarie 1856¹⁸. În ciuda acestor evoluții, Austria a sperat în menținerea influenței economice și politice dobândite în timpul ocupației.

Interesele franceze. Implicarea intensă a Franței în Războiul Crimeii a determinat creșterea intereselor economice franceze în principatele române. Investitorii francezi s-au arătat interesați de construcția de căi ferate, de amplasarea liniilor de telegraf, de înființarea de bănci, de dezvoltarea navigației fluviale etc.¹⁹ Toate acestea ar fi trebuit să contribuie la dezvoltarea și facilitarea exporturilor de materii prime și, în special ale cerealelor. Însă activitățile acestora i-au iritat pe austrieci care considerau principatele drept o zonă exclusivă de influență economică, fapt ce a condus la o competiție între cele două puteri. Austria reprezenta forța ocupantă și astfel a avut câștig de cauză cel mai adesea; totodată, pentru a obține satisfacție, îi era destul de ușor să facă presiuni atât asupra domnilor, cât și la Constantinopol.

Tratatul de la Paris

Pentru că nu prezintă un interes anume pentru acest studiu, am considerat că nu mai este necesară prezentarea motivelor care au condus la criza orientală a anilor 1853-1856, sau a desfășurării sale, deoarece acestea au fost intens studiate²⁰

¹⁶ Ion Ionașcu, Petre Bărbulescu, Gheorghe Gheorghe, *Tratatele internaționale ale României, 1354-1920. Texte rezumate, adnotări, bibliografie*, București, Edit. Științifică și Enciclopedică, 1975, p. 156-157.

¹⁷ Vezi Leonid Boicu, *Austria și principatele române în vremea Războiului Crimeii (1853-1856)*, București, Edit. Academiei RSR, 1972.

¹⁸ Vezi capitolul III din lucrarea profesorului Gheorghe Cliveti, *România și puterile garante, 1856-1878*, Iași, 1988.

¹⁹ Vezi Leonid Boicu, *Încercări franceze de pătrundere în economia Moldovei în epoca Războiului Crimeii și a Unirii (1853-1859)*, în *Studii privind unirea principatelor*, Edit. Academiei RPR, 1960, p. 167-198; Constantin Bușe, *Unele aspecte ale relațiilor economice și comerciale româno-franceze în perioada 1856-1866*, în *Din istoria relațiilor internaționale. Studii*, București, Edit. Enciclopedică, 2009, p. 82-102.

²⁰ Vezi V. M. S. Anderson, *The Eastern Question, 1774-1923*, MacMillan, 1966; Orlando Figes, *Crimea. The Last Crusade*, Penguin Books; Paul W. Schroeder, *op. cit.*; E. V. Tarle, *Războiul Crimeii*, vol. I-II, București, Edit. de Stat pentru Literatură Științifică, 1952; acestora li se pot adăuga multe alte lucrări care analizează istoria diplomației în secolul XIX.

și astfel sunt foarte cunoscute. În timpul crizei, la Viena au avut loc unele conferințe preliminare pentru a stabili principiile generale pe care un viitor tratat de pace ar fi trebuit să se bazeze, conferințe cărora li s-a adăugat și Conferința de la Constantinopol²¹.

Îndepărtarea Rusiei de la gurile Dunării a reprezentat unul dintre motivele izbucnirii Războiului Crimeii. Analizând Tratatul de la Paris, se poate susține că a avut un caracter preponderent comercial și de navigație: art. 1 – schimbarea ratificărilor; art. 2-6 – chestiuni militare; art. 7 – acceptarea Imperiului otoman în Concertul european și garantarea integrității lui teritoriale; art. 8 – în cazul în care Poarta ar fi ajuns în situația de a recurge la forță în relațiile sale cu una sau mai multe puteri semnatare, celelalte părți contractante își asumau un rol de mediere; art. 9 – acordarea, de către sultan, de drepturi populațiilor creștine fără ca acest lucru să însemne posibilitatea intervenției puterilor contractante, fie colectiv, fie individual; art. 10 – statutul strâmtorilor urma să fie modificat printr-o anexă a tratatului; art. 11, 13, 14 – neutralizarea Mării Negre; art. 12 – liberalizarea navigației pe Marea Neagră; art. 15-19 – internaționalizarea și liberalizarea navigației pe Dunăre prin crearea a două comisii, o comisie a riveranilor și o altă comisie a Dunării de Jos; art. 20-21 – cedarea de către Rusia a sudului Basarabiei către Moldova; art. 22-27 – Moldova și Țara Românească continuau să se afle sub suzeranitatea Porții, dar, în același timp, urmau să se afle sub garanția puterilor contractante, pentru a fi reorganizate; art. 28-29 – Serbia era plasată sub garanția colectivă a puterilor contractante, Poarta păstrându-și dreptul de a menține trupe pe teritoriul său, însă nu era acceptată nicio intervenție armată fără acordul părților contractante; art. 30 – conservarea frontierei în Asia între Rusia și Poartă; art. 31 – evacuarea teritoriilor ocupate de beligeranți; art. 32 – aplicarea aceluiași tratat și convenții comerciale între foștii beligeranți până când s-ar fi încheiat altele noi; art. 33 – neutralizarea Insulelor Aland; art. 34 – schimbarea ratificărilor. Tratatului i s-au mai adăugat trei anexe care stabileau statutul Strâmtorilor Bosfor și Dardanele, neutralizarea Mării Negre și a Insulelor Aland²².

Dacă sunt îndepărtate clauzele inerente acestui tratat (art. 2-7, 11, 13, 14, 30-33), atunci majoritatea celorlalte au un caracter preponderent comercial și de navigație: art. 10 și 12 – liberalizarea navigației pe Dunăre, nu se puteau realiza fără liberalizarea accesului și a navigației în Marea Neagră; art. 15-19 – navigația pe Dunăre nu putea fi liberalizată fără a se fi creat instituțiile necesare; dacă s-ar fi lăsat la latitudinea riveranilor, fie ar fi existat posibilitatea de a nu se fi realizat nimic (ex. Imperiul otoman), fie ar fi existat posibilitatea monopolizării navigației (ex. Austria); art. 20-21 – pentru a fi sigure de implementarea regimului de navigație

²¹ *Acte și documente relative la istoria renascerei României*, vol. II, Publicate de Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturdza, Dimitrie C. Sturdza, București, Tipografia Carol Göbl, 1889, doc. 295, p. 417-418; doc. 403, p. 615-681; doc. 470, p. 908-910; doc. 476, p. 917-921.

²² Tratat general de pace între Austria, Franța, Marea Britanie, Prusia, Rusia, Sardinia, scris la Paris în 18/30 martie 1856, *ibidem*, doc. 491, p. 1075-1088.

descriș în articolele anterioare, celelalte puteri au considerat necesară îndepărtarea Rusiei de la Dunăre, cunoscându-se șicanele anterioare ale administrației ruse, precum și blocarea de către aceasta, pe timpul războiului, a navigației.

Din analiza termenilor utilizați în protocoale, reiese că marile puteri nu cunoșteau decât vag existența principatelor române, iar unul dintre scopurile congresului și ale tratatului a fost îndepărtarea Rusiei de la gurile Dunării. Astfel, s-au folosit sintagme precum *Principautés danubiennes* sau *Provinces danubiennes* pentru a se referi clar la Moldova și Țara Românească, iar din tratat reiese că prin aceste sintagme se înțelegea și Serbia. S-a specificat că teritoriul ce urma să fie desprins din Rusia europeană trebuia să fie alipit Principatelor, și abia când s-a trecut la redactarea finală a articolelor s-a precizat că teritoriul respectiv urma să fie atribuit Moldovei. Din textele protocoalelor Congresului reiese că realitățile de pe malurile Dunării le erau prea puțin cunoscute puterilor occidentale²³.

Acordarea privilegiului de navigație pentru râurile Prut și Siret

Concesionarea navigației pe Prut și Siret a reprezentat o continuare a politicii de exploatare a navigației fluviale în Moldova. S-a înscris, în același timp, în continuarea pătrunderii economice franceze în principate, dar și în spiritul Congresului și al Tratatului de pace de la Paris din 1856, care prevedea internaționalizarea gurilor Dunării în vederea eficientizării navigației fluviale. De asemenea, Franța, ca principala susținătoare, din punct de vedere militar, a Imperiului otoman pe timpul războiului, se considera îndreptățită să exercite o influență economică sporită la Dunărea de Jos.

Acordarea privilegiului. În acest sens s-a înscris și activitatea diplomatică a lui Thouvenel, ambasadorul Franței pe lângă Poarta otomană, prin transmiterea unei circulare prin care cerea consulilor din principatele dunărene acordarea sprijinului necesar unui anume Magnan, căpitan în marina comercială franceză. Acesta urma să inspecteze debușeele pe care porturile acelor provincii le-ar fi putut oferi în vederea transporturilor de mărfuri. La final, Thouvenel insista asupra sprijinului care trebuia acordat căpitanului, acesta deoarece reprezenta o importantă companie franceză de navigație fluvială²⁴. Căpitanul a venit mai întâi la Constantinopol pe o ambarcațiune plată, utilizată pentru navigația pe Rhon, care a fost scufundată în apropiere de Cornul de Aur în urma ciocnirii cu un vas al Lloyd-ului austriac. Totuși, căpitanul francez și-a continuat călătoria cu o altă ambarcațiune asemănătoare, cu ajutorul căreia a traversat Marea Neagră și a navigat pe Dunăre până la

²³ Vezi Ministère des Affaires Etrangères, *Congrès de Paris*, Paris, Imprimerie Impériale, Avril 1856, *passim*.

²⁴ Circulara lui Thouvenel către consulii francezi în principatele dunărene, 25 aprilie 1856, *Acte și documente relative la istoria renascerei României*, vol. III (infra: *Acte și documente ...*, vol. III), publicate de Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturdza, Dimitrie C. Sturdza, Bucuresci, Tipografia Carol Göbl, 1889, doc. 523, p. 445.

Galați, îndreptându-se apoi spre Iași. La plecarea din Constantinopol a primit din partea lui Thouvenel o scrisoare care îl recomanda agenților consulari ai Franței²⁵.

La Iași, Magnan a obținut, în numele Companiei Mathis, Magnan et Perrot, un privilegiu de navigație pe râurile Siret și Prut, acordat la 5/17 mai, însă dezbătut mai întâi în ședința Sfatului Administrativ Extraordinar din 3/15 mai. După punerea la punct a privilegiului, Magnan intenționa să sondeze cele două râuri și să se întoarcă în Franța pentru a organiza o societate financiară și a achiziționa navele necesare navigației²⁶.

Din preambulul privilegiului aflăm că Magnan era „căpitan de mare” și locuia la Marsilia. Privilegiul a fost încheiat de acesta în numele societății „Matis, Magnan, Parat și compania²⁷” pe o perioadă de 30 de ani pe râurile deja amintite. Preambulul era continuat de 21 de articole. Se acorda „un privilegiu exclusiv de navigație, cu vapoare pe Prut, Siret și apele curgătoare în aceste râuri, dacă sunt sau vor fi navigabile”. Erau exceptați cei care obținuseră dreptul de a naviga înainte de acordarea privilegiului. În cazul în care guvernul rus împiedica tragerea la edec a vaselor pe malul stâng, acolo unde era necesar, compania de navigație nu avea dreptul de a ridica pretenții asupra conducerii Moldovei (art. 1). Materialele și uneltele necesare erau scutite de plata taxelor vamale dacă erau achiziționate de la Galați, oraș care avea statut de port franc (art. 4) timp de 11 ani, începând cu 1 ianuarie 1860, când expira contractul de arendare a vămilor (art. 6). Urmau a fi scutite de taxe vamale, pe o perioadă de 15 ani, materialele și uneltele necesare care se regăseau sau erau introduse prin sudul Basarabiei, teritoriu recent cedat, deoarece vămile nu erau arendate încă (art. 5). Dacă în maximum 18 luni nu ar fi fost introduse vapoare cu aburi necesare asigurării unui serviciu regulat de pasageri, mărfuri și edecuri, privilegiul ar fi fost anulat (art. 7). Compania trebuia să transporte gratuit, pe timp de pace, trupele Moldovei și munițiile necesare (art. 11). Vasele trebuiau să folosească pavilionul Moldovei, iar pe timp de război aveau dreptul de a se folosi de pavilionul francez (art. 12). Guvernul Moldovei își rezerva dreptul de a întreține pe fiecare vas, pe propria cheltuială, unul sau mai mulți elevi pentru a deprinde „știința manevrilor și a mașinilor” (art. 16). Privilegiul respectiv nu ar fi putut împiedica guvernul Moldovei să introducă vase cu aburi pentru serviciul statului (art. 20)²⁸.

După cum se poate observa din analizarea principalelor articole ale privilegiului, statul și-a rezervat pârghiile necesare pentru a interveni în cazul în care beneficiarii nu și-ar fi îndeplinit obligațiile contractuale. Statul, nedorind să depindă la nesfârșit de

²⁵ Depeșa lui Thouvenel către Walewski din 9 iunie 1856, *ibidem*, doc. 546, p. 529.

²⁶ Victor Place către Ed. Thouvenel, 4 septembrie 1856, *Documente privind unirea Principatelor*, vol. VI (infra: *Documente ...*, vol. VI), culegerea documentelor, introducerea, regeste, note și indice de: Grigore Chiriță, Valentina Costake, Emilia Poștăriță, doc. 6, p. 8-9.

²⁷ Numele companiei diferă în funcție de documentul consultat.

²⁸ „Adaos la Buletin, Foaia Publicațiilor Oficiale”, Adaos la Foaia No. 41, No. 43 și 44, Iași în 20 mai 1856 st. v., p. 1.

companiile private în ceea ce privea navigația fluvială, și-a rezervat dreptul, pe cheltuiiala sa, de a impune companiei franceze instruirea personalului calificat pentru a organiza propriul serviciu de navigație. Astfel, privilegiul era reciproc avantajos.

Intervenția Austriei. Un anume Nulandt, supus prusac și președinte al băncii din Dessau, a obținut privilegiul de a înființa o bancă în Moldova. Acesta era concurat de Weichersheim, bancher vienez, care reprezenta interesele austriece și engleze. Concurența lui Nulandt i-a iritat pe austrieci care ar fi dorit să intervină pe lângă Poartă pentru a obține anularea sau suspendarea privilegiului acordat lui. Internunțul Austriei pe lângă Poarta Otomană, Prokesch-Osten, susținea că prințul Ghica nu a procedat corect la sfârșitul mandatului său, aprobând prea multe legi, reformând justiția și legislația privitoare la presă, introducând curțile cu jurați fără să se teamă de angajarea financiară a țării. O astfel de precipitare era singulară în condițiile în care o comisie europeană urma să se întrunească pentru a reorganiza principatele române. Dacă observațiile erau corecte, Thouvenel se întreba dacă nu cumva se aplicau și pentru Nulandt, Weichersheim și Magnan. Privilegiul acordat lui Magnan era la fel de criticat ca și cel acordat lui Nulandt. Pentru a lămurii situația, diplomatul francez cerea instrucțiuni superiorului său în ceea ce privește limitele exacte ale prerogativelor puterii suzerane²⁹.

La scurt timp, diplomatul francez considera problema rezolvată, deoarece bancherul vienez obținuse, în Țara Românească, un privilegiu asemănător celui obținut de Nulandt în Moldova. Orice cerere de anulare a privilegiului acordat bancherului prusac ar fi însemnat anularea privilegiului celui alt. Poarta nu intervenise și era de așteptat ca Fuad-Pașa, ministrul Afacerilor Străine al Imperiului Otoman, să ceară celor doi prinți să nu se mai precipite³⁰. Însă răspunsul lui Walewski, ministrul Afacerilor Străine al Franței, nu a fost pe măsura optimismului ambasadorului. Ministrul francez considera un abuz de putere privilegiile acordate de cei doi prinți. Totuși, nu înțelegea cum ar fi putut interveni Poarta, în mod constituțional, împotriva acțiunilor celor doi, în condițiile în care tot ce s-ar fi putut face era sfătuirea lor. Dacă s-ar fi făcut presiuni la Constantinopol, s-ar fi creat prea multe dificultăți³¹.

Austriecii, nemulțumiți de cele ce se petreceau în Moldova, au făcut presiuni la Constantinopol pentru a-i cere domnului anularea actelor aprobate înainte de a-și termina mandatul, printre care figura și privilegiul de navigație, însă Poarta a refuzat³². Dacă cei doi principii s-au precipitat la sfârșitul domniilor să aprobe cât mai multe legi și privilegii, ei au făcut-o, cu siguranță, pentru a nu mai exista timpul necesar care ar fi putut permite exercitarea de presiuni pe lângă guvernul

²⁹ Depeșa lui Thouvenel către Walewski din 9 iunie 1856, *Acte și documente ...*, vol. III, doc. 546, p. 528-530.

³⁰ Depeșa lui Thouvenel către Walewski din 12 iunie 1856, *ibidem*, doc. 549, p. 534.

³¹ Depeșa lui Walewski către Thouvenel din 21 iunie, *ibidem*, doc. 555, p. 543.

³² D. Rallet, ministru în guvernul moldovean, către I. Ghica, iulie 1856, *Documente privind unirea Principatelor*, vol. III, Culegerea documentelor, studiu introductiv, rezumatele, notele și indicele de Cornelia C. Bodea, Edit. Academiei RPR, 1963, doc. 52, p. 116.

otoman pentru a le anula cele aprobate. Chestiunea a ajuns să fie considerată atât de importantă în Austria, încât însuși prim-ministrul și ministrul Afacerilor Străine, Buol, a protestat direct pe lângă guvernul moldovean, care a respins cererea sa. Atunci Göedel Lannoy, consulul Austriei la Iași, a protestat într-o manieră nediplomatică, fapt ce a determinat guvernul să-i transmită că „nu cunoaște buna cuviință”³³.

Situația s-a complicat și mai mult din cauza prevederilor firmanului prin care Teodor Balș a fost numit caimacam al Moldovei, prevederi care făceau trimiteri la menținerea privilegiilor obținute din vechime și la Tratatul de la Paris prin care se hotărâse „a asigura țării legi fundamentale ce se vor statornici după o dezbateră pătrunzătoare”. Iar până când noile legi ar fi fost adoptate, „se va considera pravilicesce anulat și desființat orice dispoziție făcută despre administrația țării, neîntemeiată pe legile fundamentale ale țării”³⁴. Singurele legi fundamentale la care se putea face trimitere erau Regulamentul Organic al Moldovei și Convenția de la Balta Liman; prevederile Tratatului de la Paris, în ceea ce privește principatele, nu puteau fi puse în aplicare până când o comisie specială nu se întrunea la București pentru a stabili exact drepturile principatelor printr-un nou statut fundamental³⁵. Atunci când au fost prezentate atribuțiile domnului, ale caimacamilor (trebuiau aleși trei, și nu unul) și ale Obșteștii Adunări, în Regulamentul Organic se menționa cum puteau fi adoptate legile, neexistând nicio prevedere privind limitele atribuțiilor lor³⁶. Convenția de la Balta Liman a desființase Obșteasca Adunare și transferase atribuțiile Înaltului Divan³⁷. Astfel, prin precizările vagi ale firmanului, caimacamul primea puteri discreționare și putea anula tot ce dorea și putea pune în dificultate diplomații, așa cum s-a și întâmplat, deoarece aceștia nu au înțeles la ce lege fundamentală să se raporteze, având în vedere că nu erau definite limitele administrației Moldovei.

Încă de la început, prevederile vagi din firman au fost percepute ca fiind introduse pentru a permite Vienei obținerea anulării legilor considerate incomode, însă nu a fost clar dacă se refereau la concesiunea de înființare a unei bănci, la privilegiul acordat lui Magnan sau la legea privind libertatea presei. Confuzia creată l-a determinat pe Victor Place, consulul Franței la Iași, să-i ceară lui Thouvenel lămuriri suplimentare asupra legii fundamentale care se aplica în Moldova și să-i explice dacă Tratatul de la Paris putea fi luat în considerare³⁸.

³³ C. Hurmuzaki către D. A. Sturdza, 4/16 iulie 1856, *Ibidem*, doc. 53, p. 117.

³⁴ Firmanul împărătesc adresat vornicului Teodor Balș, jumătatea lunii iulie 1856, *Acte și documente ...*, vol. III, doc. 598, p. 648.

³⁵ *Le Traité de Paris du 30 Mars*, Paris, 1856, p. 420-421.

³⁶ *Regulamentele Organice ale Valahiei și Moldovei. Textele puse în aplicare la 1 iulie 1831 în Valahia și la 1 ianuarie 1832 în Moldova*, vol. I, București, Intreprinderile „Eminescu” S. A., 1944, p. 177-178, 181-184.

³⁷ Convenția de la Balta Liman din 19 aprilie/1 mai 1849, *Acte și documente ...*, vol. I, p. 361-362.

³⁸ Victor Place către Ed. Thouvenel, 28 iulie 1856, *Documente ...*, vol. VI, doc. 3, p. 4.

Anularea privilegiului. În cele din urmă, nereușind să obțină satisfacție la Iași, Austria s-a adresat direct Porții. Astfel, Prokesch-Osten, internunțul austriac pe lângă sultan, l-a înștiințat pe Fuad-Pașa, ministrul Afacerilor Străine otoman, de modalitatea în care a fost acordat privilegiul de navigație. Având în vedere faptul că cele două râuri își aveau sursa pe teritoriul Austriei, privilegiul respectiv încălca prevederile Senedului din 24 februarie 1784³⁹ și principiile libertății navigației recunoscute pentru Dunăre prin Tratatul din 30 martie 1856, mai ales că cele două râuri se vărsau în Dunăre⁴⁰. Din cauza nerespectării tratatelor de către domnul Ghica, Prokesch-Osten îi cerea lui Fuad-Pașa să ordone caimacamului anularea privilegiului⁴¹.

Argumentele invocate reprezentau doar pretexte pentru a putea îndepărta concurența franceză din Moldova, deoarece era discutabil dacă cele două râuri erau navigabile în momentul părăsirii teritoriului austriac. Principiul libertății navigației se aplica doar pentru râurile navigabile care traversau sau separau două state. Samuel Gardner, consulul britanic la Iași, susținea că Siretul nu era navigabil pe teritoriul Austriei, pe care îl străbătea pe o porțiune de câteva mile. Prutul putea fi navigabil doar de la sud de Iași. Însă consulul austriac insista că Siretul putea fi făcut navigabil pentru plute⁴². Mult mai îndreptățită să protesteze ar fi fost Rusia, despărțită de Moldova prin râul Prut, care acoperea, chiar și după pierderea sudului Basarabiei, o parte din cursul inferior care putea fi navigabil. Însă Rusia, stat învins de Poartă și aliații săi, avea probleme mult mai importante, iar un conflict între Austria și Franța îi putea fi util. Totuși, fără o verificare pe teren a situației, argumentele Austriei erau valide.

Pentru a lămuri situația, Thouvenel i-a cerut lui Outrey, al doilea dragoman al ambasadei, să se intereseze pe lângă Fuad-Pașa și Aali-Pașa, marele vizir, pentru a afla dacă argumentele invocate de Austria privind navigația fluvială, bazate pe tratatul din 30 martie 1856, puteau fi considerate valide. Era interesat să afle, în primul rând, dacă Poarta considera că se putea aplica același regim care se aplica Dunării și unor afluenți ai săi care, deși își aveau sursa în afara Moldovei, nu erau totuși navigabili pe acea porțiune. Ori un astfel de principiu, pentru a putea fi valabil, avea nevoie de asentimentul majorității puterilor contractante. De asemenea, Thouvenel mai era interesat să lămurească sub ce formă intervenea Constantinopolul în administrația principatelor, având în vedere că articolul 24 îi

³⁹ Senedul din 24 februarie 1784 stabilea libertatea navigației pe râurile și pe mările controlate de Imperiul Otoman pentru vasele austriece, *Recueil d'actes internationaux...*, vol. I, doc. 45, p. 380-381.

⁴⁰ Prokesch-Osten se referea la acceptarea Imperiului Otoman în concertul european și la recunoașterea libertății navigației, deschisă tuturor pavilioanelor, pe Dunăre, în conformitate cu prevederile Actului Final al Congresului de la Viena.

⁴¹ Depeșa lui Prokesch-Osten către Fuad-Pașa din 20 iulie 1856, *Acte și documente ...*, vol. III, doc. 615, p. 684-685.

⁴² Samuel Gardner către Stradford de Redcliffe, 4 septembrie 1856, *Documente privind unirea Principatelor*, vol. VII, culegerea documentelor, introducere, regeste, note și indice de Valentina Costake, Beatrice Marinescu, Valeriu Stan, București, 1984, doc. 17, p. 41.

retrăsese acest drept⁴³. De altfel, problema amestecului Porții în administrația internă a principatelor i-a măcinat foarte mult pe diplomații francezi. Aflând de acest demers, Prokesch-Osten a decis să-i adreseze lui Thouvenel o scrisoare prin care să-i explice demersul său. Astfel, diplomatul austriac considera că „pleine liberté de navigation” nu putea să însemne „privilège exclusif”. Acesta era de părere că autonomia principatelor nu putea merge până într-acolo încât să poată anula o decizie europeană și să interzică unui stat vecin să navigheze pe râurile care izvorau de pe teritoriul său și se vărsau în Dunăre⁴⁴. Thouvenel i-a răspuns chiar în aceeași zi, susținând că nu intenționa să se pronunțe asupra legitimității concesiunii obținute de Magnan, ci trebuia, examinat un interes francez și contestat în mod formal dreptul puterii suzerane, în baza articolului 23 al tratatului, de a anula, printr-un firman sau ordin oarecare, o măsură de domeniul administrației interne, adoptată la București sau la Iași mai ales că garanția colectivă punea la adăpost principatele de ingerințele particulare. La final, Thouvenel era de părere că guvernul austriac trebuia să-și prezinte argumentele la Paris. Încheia prin a-l informa că urma să întreprindă un demers îndreptat împotriva acțiunilor sale⁴⁵.

Între timp, Poarta începuse să demareze propriile demersuri. Fuad-Pașa i-a ordonat lui Balș să împiedice aplicarea privilegiului acordat lui Magnan până la o decizie finală a guvernului imperial, însă fără să-l înștiințeze pe acesta⁴⁶. Ambasadorul Marii Britanii a protestat pe lângă Poartă împotriva privilegiului de navigație⁴⁷, iar la scurt timp Aali-Pașa i-a cerut lui Balș anularea acestuia deoarece principatele, deși erau autonome în ceea ce privește administrația internă, trebuiau să se supună tratatelor încheiate de Poartă, iar ceea ce contravenea tratatelor reprezenta o ilegalitate. În astfel de situații, administrația locală nu putea fi competentă de a lua decizii fără a obține aprobarea guvernului otoman, iar acordarea privilegiului contravenea tratatelor încheiate⁴⁸. Balș s-a conformat cerinței marelui vizir⁴⁹, publicând chiar scrisoarea acestuia, cel mai probabil, pentru a nu fi considerat responsabil de cele întâmplate. Astfel, acesta a ajuns să fie considerat de către ambasadorul francez o persoană care îndeplinea cu obediență ordinele Porții⁵⁰. Intențiile turcilor constau, cel mai probabil, în tergiversarea rezolvării problemei, așa cum aveau obiceiul, până la retragerea trupelor austriece din Principate, dar

⁴³ Instrucțiunile adresate de către Thouvenel lui Outrey, 8 august 1856, *Acte și documente...*, vol. III, doc. 641, p. 747-749.

⁴⁴ Scrisoarea lui Prokesch-Osten către Thouvenel, 8 august 1856, *ibidem*, doc. 639, p. 746.

⁴⁵ Scrisoarea lui Thouvenel către Prokesch-Oste din 8 August 1856, *ibidem*, doc. 640, p. 747.

⁴⁶ *Documente privind unirea Principatelor*, vol. II (se va cita, în continuare, *Documente...*, Vol. II), Culegerea documentelor, studiu introductiv, rezumatele și notele de Dan Berindei, Edit. Academiei RPR, 1959, Fuad-Pașa către T. Balș, 7 august, doc. 54, p. 50.

⁴⁷ Depeșa lui Thouvenel către Walewski, 11 august, *Acte și documente ...*, vol. III, doc. 643, p. 754.

⁴⁸ Scrisoarea marelui vizir, Aali-Pașa, către caimacamul Moldovei, din August 1856; această scrisoare a fost publicată în „Gazeta de Moldavia” din 23 august (4 septembrie), *ibidem*, doc. 661, p. 787.

⁴⁹ Gödel Lannoy către Buol, 25 august, *Documente ...*, vol. II, doc. 56, p. 51.

⁵⁰ Thouvenel către Walewski, 15 septembrie 1856, *Acte și documente ...*, vol. III, doc. 678, p. 822.

intervenția Marii Britanii i-a determinat să ceară anularea privilegiului. În consecință, Victor Place i-a înmănat caimacamului o notă de protest în numele lui Thouvenel, căreia i s-a adăugat și nota cu instrucțiunile adresate dragomanului⁵¹.

După investigații multiple, ambasadorul francez, bazându-se pe intervențiile Austriei și ale Marii Britanii pe lângă Poartă, dar și pe modul în care a acționat guvernul otoman și pe rapoartele lui Victor Place, a descoperit că la Iași și București se aplicau în continuare Regulamentele Organice. Articolul 25 al Tratatului de la Paris urma să se aplice doar după întrunirea comisiei europene și adoptarea unui nou statut al Principatelor⁵². Toate acestea l-au determinat pe Thouvenel să considere că independența internă a Principatelor și garanția colectivă deveneau iluzorii dacă Poarta putea interveni la București și la Iași, fără îndeplinirea unor formalități tutelare, prin expedierea de firman⁵³.

Thouvenel a încercat încă o dată să demonteze argumentele invocate de Austria, cerându-i lui Outrey să obțină senedul din 1784. Acesta dorea să știe dacă acel sened, adoptat într-o epocă în care principiile navigației fluviale erau încă la început, mai putea fi considerat valabil. Cererea ambasadorului francez era una legitimă, deoarece Imperiul otoman a devenit parte a concertului european abia prin tratatul din 30 martie 1856, iar până atunci nu a fost nevoit să respecte principiile de drept internațional recunoscute în Europa. Prin accesarea în concertul european, toate acordurile internaționale încheiate de acesta, care erau contrare principiilor de drept internațional respectate în Europa, trebuiau anulate. De asemenea, Thouvenel și-a exprimat insatisfacția față de dragoman în privința modului în care marele vizir a înțeles să rezolve problema respectivă, considerând ilegală anularea privilegiului de navigație⁵⁴.

Acțiunile vexatorii întreprinse de oficialii otomani în Moldova pentru reintroducerea cenzurii, dar mai ales modalitatea în care a fost anulat privilegiul l-au determinat pe Place să se exprime într-o manieră patetică în corespondența sa către Walewski. Acesta susținea că, prin acțiunile sale, Poarta tindea să transforme Principatele în pașalâcuri, deoarece niciodată nu se dăduseră ordine atât de stricte⁵⁵. Din diverse motive, consulul francez a simțit nevoia să adreseze încă o scrisoare ministrului francez, scrisoare în care relua cele prezentate mai sus⁵⁶. Se pare că Place căzuse sub influența reprezentanților partidei naționale, mai ales că se căsătorise cu o româncă⁵⁷.

Pentru a pune capăt conflictului rezultat, Walewski i-a transmis lui Thouvenel poziția oficială adoptată de Franța. Ministrul francez accepta invocarea senedului

⁵¹ Victor Place către Ed. Thouvenel, 1 septembrie 1856, *Documente ...*, vol. VI, doc. 5, p. 7.

⁵² Depeșa lui Thouvenel către Walewski, *Acte și documente ...*, vol. III, doc. 652, p. 776-777.

⁵³ Thouvenel către Walewski, 25 august 1856, *ibidem*, doc. 656, p. 780.

⁵⁴ Thouvenel către Outrey, 12 septembrie 1856, *ibidem*, doc. 675, p. 817.

⁵⁵ Place către Walewski, 22 septembrie 1856, *ibidem*, doc. 689, p. 837-838.

⁵⁶ Place către Walewski, 3 octombrie 1856, *ibidem*, doc. 705, p. 859-860.

⁵⁷ L. Boicu, *Austria și principatele române în vremea Războiului Crimeii (1853-1856)*, București, Edit. Academiei RSR, 1972, p. 245.

din 1784, precum și extinderea libertății navigației fluviale, recunoscută pentru Dunăre prin tratatul din 30 martie 1856, și asupra afluenților săi, inclusiv Siretul și Prutul. Guvernul otoman trebuia înștiințat oficial despre poziția adoptată prin înmânarea unei copii a depeșei primite de către Thouvenel lui Fuad Pașa⁵⁸. O depeșă cu un conținut similar i-a fost adresată și lui Place⁵⁹. Franța a adoptat o astfel de poziție deoarece era preocupată în primul rând de modul în care urmau să se desfășoare în Principate alegerile pentru divanurile ad-hoc și de reducerea presiunii antiunioniste exercitate de Austria și Poartă. Astfel, Thouvenel nu dorea să irite guvernul otoman pentru o chestiune care nu prima. Însă Place nu era ușor de convins, acceptând cu greu ordinele primite⁶⁰. De asemenea, adresându-se lui Thouvenel, și-a exprimat dezaprobarea față de ordinele primite, precum și față de percepția greșită asupra problemei respective care persista la Paris. Consulul a demontat argumentele susținute de Austria, precum și procedura prin care a fost anulat privilegiul de navigație. Place considera o greșeală acceptarea anulării privilegiului, anulare considerată de el un abuz⁶¹.

Totuși Magnan nu a renunțat, iar societatea pe care o reprezenta a angajat doi juriști francezi. În același timp, consulul francez a cerut secretarului de stat moldovean informații privind acordarea de privilegii similare cu cel obținut de Magnan, informații pe care le-a și primit. Bazându-se și pe informațiile obținute de Place, cei doi juriști au întocmit un memoriu. Aceștia au considerat o eroare a Porții anularea privilegiului acordat lui Magnan, deoarece în Moldova mai fuseseră obținute anterior privilegii similare⁶². Însă adevărata eroare aparținea juriștilor francezi, deoarece aceștia nu au luat în calcul că până în 1856 Imperiul otoman nu făcea parte din concertul european și nu se supunea dreptului internațional european, utilizând dreptul islamic al popoarelor care se baza pe alte principii. Aceeași eroare a fost făcută și de istoricul Leonid Boicu⁶³.

Acțiuni ulterioare. Din cauza acuzelor la adresa sa, Grigore Alxandru Ghica i-a scris lui Napoleon al III-lea pentru a se disculpa. Fostul domn amintea lupta pe care o purtase în ultimele luni ale domniei împotriva presiunilor Austriei, iar acordarea privilegiului de înființare a unei bănci și cel de navigație au iritat cabinetul de la Viena care s-a exprimat defavorabil la adresa sa. După părăsirea tronului fusese acuzat de folosirea în interes propriu a finanțelor țării, constituindu-se, la ordinul caimacamului și la instigarea consulului Austriei, o comisie de anchetă. Sub acel pretext, comisia, formată din inamicii săi, încerca să-i confişte

⁵⁸ Walewski către Thouvenel, 23 septembrie 1856, *Acte și documente ...*, vol. III, doc. 693, p. 841-843.

⁵⁹ Walewski către Place, 25 septembrie 1856, *ibidem*, doc. 697, p. 847-848.

⁶⁰ Place către Walewski, 14 octombrie 1856, *ibidem*, doc. 713, p. 879.

⁶¹ Place către Thouvenel, 16 octombrie 1856, *Documente ...*, vol. VI, doc. 13, p. 19-20.

⁶² Leonid Boicu, *Încercări franceze de pătrundere în economia Moldovei în epoca Războiului Crimeii și a Unirii (1853-1859)*, în *Studii privind Unirea principatelor*, Edit. Academiei RPR, 1960, p. 192.

⁶³ Idem, *Austria și principatele române în vremea Războiului Crimeii (1853-1856)*, București, Edit. Academiei RSR, 1972, p. 307-308.

averea. Încheia rugându-l pe împărat să intervină la Constantinopol pentru a se clarifica situația⁶⁴. Un rezumat al scrisorii a fost trimis lui Thouvenel pentru informare⁶⁵.

Ulterior, Magnan a mai fost amintit în corespondența lui Place către Thouvenel la sfârșitul anului într-un raport prin care consulul rezuma activitatea sa din acel an⁶⁶. Cu ocazia decesului lui Balș, Place, informându-l pe Thouvenel, a prezentat și activitatea acestuia și a amintit și anularea privilegiului de navigație⁶⁷. Se pare că Place nu-l putea ierta pe Balș nici după ce murise. Tot cu ocazia decesului, ziarul „L'Etoile du Danube”, când a trecut în revistă activitatea lui Balș, a amintit și rolul nefast al acestuia în anularea privilegiului de navigație⁶⁸.

Ecouri ale anulării privilegiului Magnan au ajuns chiar și în presa franceză. Astfel, în „Annuaire des deux mondes”, publicat la Paris, era descrisă călătoria căpitanului Magnan de la Marsillia la Galați. Magnan fusese invitat la Iași unde a negociat și obținut un privilegiu de navigație pe râurile Prut și Siret, privilegiu care a fost anulat de către Poartă la cererea cabinetului de la Viena, fiind prezentate argumentele Austriei⁶⁹. De asemenea, anularea privilegiului de navigație a mai fost amintită și în manifestul publicat de Constantin Hurmuzaki și Ioan Maiorescu la Bruxelles, în 1857⁷⁰.

Toate aceste mențiuni privind anularea privilegiului de navigație acordat căpitanului Magnan, ca reprezentant al unei societăți de navigație, au fost făcute pentru a se scoate în evidență rolul nefast al intervenției, atât a puterii suzerane, cât și a celei ocupante, în administrația internă a Principatelor. De asemenea, urma să se întrunească comisia europeană pentru a adopta o nouă lege fundamentală, iar articolul 25 al Tratatului din 30 martie 1856 trebuia exploatat la maximum.

Deși afacerea Magnan pare să fi fost rezolvată, sunt totuși câteva documente, emise de-a lungul a doi ani, care oferă unele informații privind misiunea ulterioară a căpitanului francez și a colegului său Mathis în principate. Mai întâi în „Annuaire des deux mondes” se menționa că în septembrie 1856 căpitanul și-a continuat călătoria de la Galați până la Belgrad, navigând și pe râul Sava, în Bosnia, ca o

⁶⁴ Grigore Ghica către Napoleon al III-lea, 8 noiembrie 1856, *Acte și documente relative la istoria renascerei României*, vol. V (infra: *Acte și documente...*, vol. V), publicate de Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturdza, Dimitrie C. Sturdza, București, Tipografia Carol Göbl, 1890, doc. 1966, p. 1061-1062.

⁶⁵ Walewski către Thouvenel, *ibidem*, doc. 1967, p. 1062-1063.

⁶⁶ Place către Thouvenel, 24 decembrie 1856, *Acte și documente...*, vol. III, doc. 774, p. 1001.

⁶⁷ Place către Thouvenel, 2 martie 1857, *ibidem*, doc. 859, p. 1168-1169.

⁶⁸ „L'Etoile du Danube”, 27 martie 1857, nr. 26, publicat și în *Acte și documente relative la istoria renascerei României*, publicate de Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturdza, Dimitrie C. Sturdza, vol. IV, București, Tipografia Carol Göbl, 1890, doc. 877, p. 16.

⁶⁹ „Annuaire des deux monde”, vol. VI, 1855-1856, Paris, 20 octombrie 1856, p. 701.

⁷⁰ Constantin Hurmuzaki, Ioan Maiorescu, *Dezvoltarea drepturilor Principatelor Moldo-Române în urma Tratatului de Paris din 30 martie 1856*, Bruxelles, 1857, publicat și în *Acte și documente...*, vol. III, doc. 510, p. 185.

consecință a pierderii privilegiului⁷¹. Ulterior, se amintea obținerea, ca o compensație, a unei concesiuni de navigație de către o companie franceză de navigație, sprijinită de guvernul imperial, în Principatele dunărene. Pentru a nu mai putea fi anulată, concesiunea era bazată pe principiile libertății navigației. Se încerca să fie o contrapondere față de compania austriacă de navigație care era favorizată de caimacumul Țării Românești. Însă nu se menționa numele companiei⁷². Grigore Ghica îl amintea pe Magnan, într-o scrisoare către fiul său, ca prezentându-se la Iași pentru a pune în aplicare privilegiul, fără a mai fi împiedicat de Austria⁷³. În numărul următor al „*Annuaire des deux mondes*” se menționa că din cauza retragerii privilegiului de navigație pe Prut și Siret, francezii s-au reorientat spre Dunăre, unde au organizat un serviciu regulat între Vidin și Galați, însă nu se amintea niciun nume. Totuși se preciza numele vaporului⁷⁴ care era același cu cel amintit de Thouvenel în scrisoarea către Walewski din 9 iunie 1856 și același și cu cel amintit în numărul anterior al anuarului, iar în ambele locuri era asociat cu Magnan.

Mult mai importantă este prezența lui Mathis, asociatul lui Magnan, la București, începând cu toamna anului 1857, în calitate de director gerant al Companiei Franco-Danubiene. Acesta încerca să organizeze Compania pe teritoriul Principatelor danubiene, propunându-și chiar deschiderea de birouri în toate marile centre ale Principatelor. Delegatul Bavariei și al Württembergului în comisia riveranilor Dunării se raliaseră Austriei și Imperiului otoman în politica de restricționare a navigației pe Dunăre pentru nonriverani. Acest lucru putea crea dificultăți, fiind contrar Tratatului din 30 martie 1856, iar interesele comerciale ale Franței ar fi avut de suferit⁷⁵. De asemenea, Mathis încerca să organizeze o societate a finanțatorilor, negociind cu Alexandru Ghica, dar și cu boieri și capitaliști munteni, pentru a putea introduce un serviciu regulat de navigație între Galați și Belgrad⁷⁶.

Concluzii

Însă adevărata misiune a celor doi asociați stă sub semnul întrebării. Se pare că Mathis servea și de curier între comisarul Franței în Principate și ministrul francez al Afacerilor Străine, deoarece comisarul îi încredința corespondența. Comisarul îl recomanda către „*la bienveillance du Département*” deoarece „*ils sont intimement liés à l'exercice de nos droits et de notre juste influence sur les*

⁷¹ „*Annuaire des deux monde*”, vol. VI, 1855-1856, Paris, 20 octobrie 1856, p. 701.

⁷² Walewski către Beclard, consulul general al Franței în Principate, cu reședința la București, 12 martie 1857, *Acte și documente ...*, vol. V, doc. 1978, p. 1086.

⁷³ Grigore Ghica către Constantin Ghica, 8 mai 1857, *Acte și documente relative la istoria renascerei României*, vol. IX (infra: *Acte și documente ...*, vol. IX), Publicate de Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturdza, Dimitrie C. Sturdza, București, Tipografia Carol Göbl, 1901, doc. 2770, p. 410.

⁷⁴ „*Annuaire des deux monde*”, vol. VII, 1856-1857, Paris, 15 octombrie 1857, p. 694.

⁷⁵ Mathis către Walewski, 19 noiembrie 1857, *Acte și documente ...*, vol. IX, doc. 2599, p. 21-22.

⁷⁶ Beclard către Walewski, 23 noiembrie 1857, *ibidem*, doc. 2600, p. 22-23.

Principautés et méritent, selon moi, tout l'appui moral du gouvernement de l'Empereur⁷⁷.

Grigore Sturdza⁷⁸, adresându-i-se lui Napoleon al III-lea, insista asupra rolului său în sprijinirea intereselor Franței în principate și a fidelității sale, fiind gata să organizeze o expediție militară în Transilvania în cazul unui război franco-austriac. Din scrisoare reiese rolul de curier jucat de Magnan care se bucura de încrederea prințului între Sturdza și Napoleon al III-lea. Sturdza îl considera pe Magnan un reprezentant al statului francez în Principate prin care putea transmite informații și oral, nu doar în scris⁷⁹. Această scrisoare a survenit în contextul apropierei alegerilor pentru domnie; Grigore Sturdza, fiind unul dintre viitorii candidați, spera, poate, în susținerea lui Napoleon al III-lea. Un motiv întemeiat pentru care cei doi ar fi putut servi drept curieri îl reprezenta faptul că Austria ocupa Principatele române și urmărea activitățile corpului consular. Astfel, se vedea necesară o altă modalitate de transmitere a informațiilor, care să scape controlului austriac, existând posibilitatea ca Austria să fi aflat despre adevărata misiune a celor doi și de aceea ar fi putut cere anularea privilegiului.

De asemenea, și precipitarea Franței, în virtutea ajutorului militar acordat Imperiului otoman, de a-și spori influența economică la Dunărea de Jos, a iritat foarte mult curtea de la Viena. Austria, ca putere limitrofă, dorea înlocuirea influenței exercitată de Rusia până în acel moment cu propria influență.

⁷⁷ Talleyrand-Périgord către Walewski, 21 decembrie 1857, *Acte și documente ...*, vol. V, doc. 1874, p. 836.

⁷⁸ Grigore Sturdza era fiul lui Mihail Sturdza, fostul domn al Moldovei, și general în armata otomană în timpul Războiului Crimeii. În timpul vieții a fost cunoscut ca Beizadea Vițel.

⁷⁹ Grigore Sturdza către Napoleon al III-lea, 21 septembrie 1858, *Acte și documente relative la istoria renascerei României*, vol. VII, publicate de Ghenadie Petrescu, Dimitrie A. Sturdza, Dimitrie C. Sturdza, București, Tipografia Carol Göbl, 1892, doc. 2080, p. 398-399.