

Constantin Ardeleanu, *Un drum de fier prin „Estul Sălbatic”: Dobrogea otomană în zorii capitalismului*, Editura Humanitas, București, 2025, 404 p.

Constantin Ardeleanu își confirmă încă o dată reputația, iar în cea mai recentă lucrare a sa, *Un drum de fier prin „Estul Sălbatic”. Dobrogea otomană în zorii capitalismului*, reușește să conecteze la istoriografia internațională un subiect care, până de curând, era tratat mai degrabă ca un fenomen local, rupt de procesele și dezbaterile mai ample. În plus, autorul dovedește din nou că este un excelent „ghid” pentru cititor. După călătoriile sale anterioare de-a lungul Dunării, el propune acum o „scurtătură” la fel de captivantă: calea ferată Constanța–Cernavodă.

Cartea urmărește istoria căii ferate dintre Cernavodă și Constanța, pe care autorul o examinează nu doar ca pe o realizare tehnică, ci ca pe un fenomen cu implicații economice, politice și sociale. Plecând de la ideea „scurtăturii”, volumul arată modul în care această infrastructură a contribuit la integrarea Dobrogei otomane în comerțul internațional și în transformările mai largi ale secolului al XIX-lea. Din această perspectivă, calea ferată este prezentată ca parte a unor procese mai ample de modernizare, dar și de competiție economică și politică între diferiți actori.

Structura volumului reflectă această abordare integratoare, fiind organizată în nouă capitole care urmăresc coerent dezvoltarea proiectului feroviar. Capitolele introductive explorează geneza inițiativei și contextul internațional în care aceasta a fost concepută, inclusiv dezbaterile privind soluțiile alternative de infrastructură (canal sau cale ferată) și negocierile diplomatice desfășurate la Istanbul pentru obținerea concesiunii. Partea centrală a cărții este consacrată construcției și exploatării efective a liniei, accentuând provocările tehnice și financiare, precum și relațiile dintre investitorii britanici, administrația otomană și actorii locali. Capitolele finale largesc analiza către impactul socio-economic și ecologic al infrastructurii asupra Dobrogei, discutând transformarea urbană a Constanței, dinamica comunităților locale și rolul căii ferate în redefinirea poziției regiunii după integrarea sa în statul român.

Un concept-cheie care poate structura lectura volumului este cel de „conectivitate”. Cartea poate fi citită ca o analiză a mai multor niveluri de conectare. În primul rând, la nivelul subiectului propriu-zis, autorul examinează construcția căii ferate dintre Constanța și Cernavodă; însă această infrastructură nu leagă doar două puncte geografice, ci integrează Dobrogea otomană în rețele mai ample de circulație a mărfurilor, capitalurilor și ideilor. În interpretarea autorului, calea ferată apare ca o „scurtătură” care comprimă spațiul și timpul și facilitează inserția regiunii în economia globală a secolului al XIX-lea.

În al doilea rând, volumul evidențiază modul în care inițiativele unor capitaliști britanici au generat transformări multiple: economice, tehnologice, sociale și chiar de mediu. Este deosebit de sugestivă caracterizarea proiectului drept un veritabil „institut politehnic”, în cadrul căruia populațiile locale au fost familiarizate cu noile tehnologii și cu forme specializate de muncă. Această interpretare se înscrie în perspectiva formulată explicit de autor, care concepe infrastructura drept un „asamblaj complex și hibrid”, ce depășește cu mult dimensiunea sa strict tehnică.

În al treilea rând, volumul evidențiază importanța conexiunilor personale și a rețelilor transnaționale în realizarea unui proiect de infrastructură de asemenea amploare. Personajul central, John Trevor Barkley, apare ca un actor esențial nu doar prin competențele sale ingineresti, ci mai ales prin capacitatea de a articula relații între sfere diferite: capitalul privat britanic, administrația otomană și diverși actori politici și

* Metin OMER: C.Ș. III dr., Universitatea „Ovidius” din Constanța / Institutul de Studii Sud-Est Europene al Academiei Române; e-mail: metin.omer@365.univ-ovidius.ro.

diplomatici regionali. Experiența sa în Imperiul Otoman, cunoașterea limbii turce și familiaritatea cu mecanismele birocratice locale i-au permis să funcționeze ca un intermediar eficient între medii instituționale și culturale distincte, reducând fricțiunile inerente unor asemenea colaborări.

Totodată, cazul lui Barkley ilustrează faptul că infrastructura nu este doar rezultatul investițiilor de capital și al progresului tehnologic, ci și produsul unor rețele de încredere, influență și negociere. Succesul proiectului a depins de capacitatea actorilor implicați de a mobiliza resurse financiare, de a obține concesiuni favorabile și de a gestiona tensiunile dintre diferitele centre de putere, de la Londra și Istanbul până la nivel local. În acest sens, volumul oferă un studiu de caz relevant despre modul în care funcționa capitalismul concesionar în secolul al XIX-lea, bazându-se în egală măsură pe relații personale și pe mecanisme instituționale formale.

Mai mult, administrarea unei forțe de muncă extrem de eterogene, în cadrul căreia, după cum remarcă autorul, „se vorbeau 32 de limbi și dialecte”, evidențiază dimensiunea globală a acestui tip de inițiative. Această diversitate lingvistică și culturală a reprezentat nu doar o provocare logistică, ci și una socială și politică, necesitând forme specifice de organizare, disciplinare și mediere a conflictelor. Din această perspectivă, șantierul căii ferate apare ca un microcosmos al globalizării timpurii, în care mobilitatea forței de muncă, transferul de tehnologie și interacțiunile interculturale devin elemente definitorii ale procesului de construcție.

Prin această atenție susținută acordată actorilor și rețelelor, Constantin Ardeleanu completează cu succes analiza structurală a infrastructurii printr-o dimensiune relațională esențială, demonstrând că modernizarea nu poate fi înțeleasă pe deplin în absența interacțiunilor dintre indivizi, instituții și medii culturale diverse.

În al patrulea rând, și poate cel mai important, volumul conectează istoriografia Dobrogei, în special pe cea dedicată perioadei anterioare anului 1878, la direcții mai ample din cercetarea internațională. Autorul se distanțează de tradițiile mai vechi ale istoriografiei românești, care tindeau să marginalizeze perioada otomană și să privilegieze o narațiune a „civilizării” regiunii după integrarea sa în statul român. În schimb, Dobrogea este analizată ca o periferie dinamică a Imperiului Otoman, implicată activ în experimente administrative, economice și infrastructurale.

Din această perspectivă, lucrarea reprezintă o contribuție importantă la studiile dedicate „periferiilor” Imperiului Otoman, înțelese ca vilayete, kaza sau alte spații situate la marginile geografice și administrative ale autorității imperiale. Această direcție de cercetare, relativ recentă, s-a dezvoltat mai ales în ultimele două decenii, în strânsă legătură cu interesul crescând pentru dinamica regională și pentru relațiile centru-periferie în contexte imperiale. Cu toate acestea, atenția istoricilor turci și occidentali s-a concentrat în principal asupra unor zone precum Siria, Libanul, Palestina, Creta sau Ciprul, în timp ce Dobrogea a rămas comparativ marginală în aceste discuții.

Deși Dobrogea otomană a beneficiat de o anumită atenție în literatura de specialitate, interesul s-a concentrat în principal asupra perioadelor mai timpurii, în special Evul Mediu. Pentru secolul al XIX-lea, contribuțiile rămân relativ puține și fragmentare. Printre excepțiile notabile se numără lucrările lui Kemal H. Karpat, care analizează evoluțiile demografice ale regiunii și tratează subiecte precum întemeierea Medgidiei sau istoria Babadagului. Dobrogea a fost discutată și în contextul mai larg al reformelor lui Midhat Pașa, guvernator al Vilayetului Dunărea între 1864 și 1868, ale cărui politici au transformat regiunea într-un veritabil laborator al reformei administrative și au servit drept model pentru alte provincii ale imperiului. În acest sens, pot fi menționate și studiile lui Bekir Koç dedicate lui Midhat Pașa, precum și monografiile despre Vilayetul Tuna (Dunărea) semnate de Mehmet Çelik și Yalçın Murgul.

În același timp, trebuie remarcat faptul că istoriografia bulgară oferă, în anumite privințe, contribuții mai consistente decât cea românească la studiul Dobrogei otomane din secolul al XIX-lea. Un exemplu relevant îl constituie lucrarea Slavkăi Draganova (*Tuna Vilayetinin Köy Nüfusu*, 2006), care analizează

structura demografică rurală a Vilayetului Dunărea și oferă un cadru util pentru înțelegerea evoluțiilor regionale.

În acest context, volumul lui Constantin Ardeleanu acoperă un gol important din literatura de specialitate, oferind o analiză coerentă și bine documentată a Dobrogei otomane din secolul al XIX-lea.

Un alt aspect relevant al cărții este distanțarea sa de clișeele orientalizante. Imperiul Otoman nu este prezentat ca un actor pasiv sau „indolent”, ci ca un participant activ la negocierea și implementarea proiectelor de infrastructură. Rivalitățile dintre diferitele inițiative – fie canal sau cale ferată, fie rute alternative de transport – sunt interpretate ca forme de competiție pentru influențarea procesului decizional otoman. În același timp, administrația imperială apare capabilă să își apere propriile interese în relația cu investitorii străini.

Din punct de vedere metodologic, volumul se remarcă prin integrarea unor abordări teoretice diverse, de la studiile dedicate infrastructurii și studiile despre știință și tehnologie până la economia politică și istoria mediului. Acest cadru interdisciplinar permite o analiză nuanțată a relației dintre tehnologie, putere și societate, evidențiind atât potențialul transformator al infrastructurii, cât și vulnerabilitățile și limitele acesteia.

În același timp, stilul de scriere al autorului reprezintă unul dintre punctele forte ale volumului. Ardeleanu reușește să combine detalii tehnice precise cum ar fi costuri, măsurători, aspecte ingineresti, cu episoade narative care ilustrează complexitatea socială a regiunii, inclusiv conflicte de muncă, episoade de violență și comportamente uneori neconvenționale ale călătorilor. Această combinație sporește accesibilitatea lucrării fără a diminua rigoarea sa academică.

Autorul acordă, de asemenea, o atenție semnificativă dinamicii interne a societății dobrogene. Volumul surprinde convingător impactul infrastructurii asupra comunităților locale, evidențiind transformările generate de creșterea mobilității, de mișcările de populație și de reconfigurarea economiei regionale. Analiza dezvoltării unor centre urbane precum Constanța și Medgidia, precum și referințele la diversitatea etnică și confesională a regiunii demonstrează că autorul integrează constant perspectiva locală în cadrul mai larg al proceselor globale. La fel de importante sunt observațiile referitoare la modul în care calea ferată a remodelat structurile ocupaționale, practicile muncii și relațiile sociale din regiune, precum și impactul său asupra mediului și organizării spațiului. În acest sens, cartea depășește analiza fluxurilor de capital și tehnologie, oferind o perspectivă nuanțată asupra modului în care aceste procese au fost trăite, negociate și adaptate la nivel local. Astfel, volumul reușește să mențină un echilibru solid între cele două niveluri de analiză, oferind o imagine complexă a interacțiunii dintre infrastructură și societate.

În concluzie, volumul lui Constantin Ardeleanu reprezintă o contribuție majoră la studiul istoriei Dobrogei, al Imperiului Otoman și, mai larg, al modernității în Europa de Sud-Est. Prin perspectiva sa integratoare, autorul demonstrează convingător că un proiect de infrastructură poate constitui o lentilă privilegiată pentru analiza intersecției dintre capital, stat, tehnologie și societate într-un spațiu de frontieră. Combinând analiza economică, politică și socială cu abordări provenite din studiile infrastructurii și studiile despre știință și tehnologie, lucrarea contribuie la depășirea interpretărilor tradiționale și la integrarea Dobrogei într-un cadru istoriografic mai larg.

Importanța volumului se reflectă și în contribuția sa la o mai bună înțelegere a istoriei moderne a României. Cartea arată că integrarea Dobrogei în statul român după 1878 nu a marcat începutul unui proces de modernizare, ci mai degrabă continuarea și adaptarea unor transformări deja aflate în desfășurare în perioada otomană. Infrastructura construită anterior a fost preluată și dezvoltată ulterior de statul român, devenind un element central al dezvoltării economice și al integrării teritoriale. Din această perspectivă, studiul oferă o interpretare nuanțată a relației dintre continuitate și schimbare, invitând la reconsiderarea unor narațiuni istoriografice care au minimalizat rolul perioadei otomane și evidențiind, totodată, poziția Dobrogei ca spațiu modelat de intersectarea unor dinamici imperiale, regionale și naționale.