Antropologia corupției: Afacerea Strousberg și avatarurile modernizării României în secolul al XIX-lea*

Cristian MANOLACHI

Doctor în istorie
E-mail: c.manolachi@gmail.com

Afacerea de corupție Strousberg privește concesionarea de către statul român a terenului și a lucrărilor necesare construirii unui tronson însemnat de cale ferată. „Drumul de fier", cum a fost numit acesta, era menit să conecteze cele două regiuni istorice, Moldova și Țara Românească și să aducă modernitatea occidentală în acest colț de lume oriental.

Încă de la instalarea sa în România, tânărul principe german Carol de Hohenzollern-Sigmaringen își face cunoscute intențiile sale de modernizare a țării, soluția constând în asumarea misiunii anevoioase de construire a unei linii de cale ferată. Bine-cunoscutul intelectual Titu Maiorescu relatează demersurile prințului: „În călătoria sa prin Moldova

* Articolul de față reprezintă versiunea revizuită și extinsă a secțiunii dedicate epocii moderne și afacerii Strousberg, parte a unui studiu mai larg, de tip *longue durée*, asupra marilor afaceri de corupție ale României, publicat de autor în revista *Romanian Journal of Modern History*. Studiul menționat reprezintă cercetarea desfășurată de autor în calitate de cercetător postdoctoral la Școala doctorală de Relații Internaționale și Studii de Securitate, din cadrul Facultății de Istorie și Filosofie a Universității Babeș-Bolyai. Cristian Manolachi, „A cultural approach of Romania's historical economic criminality: the most renowned cases of corruption affairs in the past two centuries – Strousberg, Škoda, Bechtel", *The Romanian Journal of Modern History*, vol. XII, no. 1–2, 2021, pp. 49–67. https://rjmh.ro/vol-xii-no-1-2-june-december-2021/a-cultural-approach-of-romanias-historical-economic-criminality-the-most-renowned-cases-of-corruption-affairs-in-the-past-two-centuries-strousberg-skoda-bechtel/.Realizarea studiului respectiv a beneficiat de suport financiar prin proiectul „Cercetare doctorală și postdoctorală de calitate, inovativă și relevantă pentru piața muncii", POCU/380/6/13/124146, proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Capital Uman 2014-2020.

(august 1866), Carol I dă o primă dovadă de tact politic, căutând să se întâlnească mai ales cu C. Negri și cu V. Alecsandri, amicii intimi ai lui Cuza-Vodă, aceia care știau mai bine ce făcuse și ce nu fusese în stare să facă fostul domnitor. În convorbirile cu ei, principele Carol își arată gândul de a-și inaugura domnia prin înființarea unei întinse rețele de drumuri de fier, gând de mare însemnătate, greu de realizat în starea înapoiată a țării de atunci, fără industrie proprie, fără ingineri, fără lucrători, fără credit pe piețele Europei".[1]

Doi ani mai târziu, Carol insistă să atribuie lucrările unui consorțiu condus de prusacul Heinrich Strousberg. Consorțiul îi numără printre asociați pe câțiva membri importanți ai aristocrației germane, precum contele Lahndorff sau ducii de Ujest, cei de Ratibor și Hohenlohe, așa cum scriu și gazetele din epocă: „Strousberg s-a aliat în Berlin cu câțiva domni mari, cu principii de Ujest, ai Ratibor, cu contele Lehndorf etc".[2] Domnitorul este îndată acuzat de imparțialitate și de favorizarea coreligionarilor săi, dar, cu toate acestea, el își asumă la nivel personal decizia, iar *afacerea* este parafată în 1868, cu sprijinul guvernului liberal,[3] cât și cu cel al politicienilor conservatori din țară. Un anume consens politic pentru un mare proiect național de infrastructură feroviară părea să fie atins, consens format din domnitor, liberali și conservatori.

Consorțiul Strousberg primește pentru o perioadă de nouăzeci de ani dreptul de a administra viitoarea cale ferată și, totodată, dreptul de folosință asupra terenului necesar construcției. Statul român își mai ia angajamentul garantării obligațiunilor emise tot de consorțiu, la o dobândă consistentă de 7,5% pe an, cu scopul strângerii capitalului necesar realizării căii ferate. Cel însărcinat să vegheze, în numele părții române, la buna desfășurare a procesului de emitere a obligațiunilor, este tot un prusac, un anume Ambronn; Această nominalizare, susținută de domnitor, alimentează neîncrederea politicienilor sceptici, care ar fi preferat un român, și nu un personaj despre care se spune că s-ar afla în relații de prietenie cu însuși Strousberg.

Scandalul, implicațiile politice și culturale

Mersul lent al lucrărilor, neregulile constatate în cantitățile de lucrări decontate, calitatea îndoielnică a terasamentelor de cale ferată și a podurilor, realități coroborate cu prețul piperat al căii ferate, dobânda anuală destul de mare acordată deținătorilor de obligațiuni

1 Titu Maiorescu, *Discursuri Parlamentare cu priviri asupra desvoltării politice a României sub domnia lui Carol I. Volumul I (1866-1876)*, București: Editura Librăriei Socecu & Comp., 1897, p. 17.

2 *Federațiunea*, 12 august 1871, p. 1.

3 Vezi, Sorin Onojescu, „Visarion Roman și colaborarea sa cu ziarul Românul – studiu introductiv", în Alexandru Onojescu, Gheorghe Popovici (editori), *Corespondențe politice peste Carpați. Visarion Roman, colaborator la ziarul Românul (1868-1870)*, Cluj-Napoca: Presa Universitară Clujeană, 2010, p. 26.

și, în cele din urmă, insolvabilitatea declarată a consorțiului Strousberg fac ca afacerea să se transforme într-un veritabil scandal, izbucnit la nici trei ani de la semnarea angajamentului inițial.

Proiectul căii ferate se năruie la cumpăna dintre anii 1870 și 1871, când trustul Strousberg anunță că nu mai poate plăti dobânda promisă deținătorilor de obligațiuni, iar lucrările, oricum aflate în întârziere, sunt oprite. Ministrul Finanțelor din România supune atenției membrilor Parlamentului, la 12 ianuarie 1871, „cestiunea concesiunei acordată D-lui Strousberg"; iată ce declara Dimitrie A. Sturdza: „Chestiunea este foarte delicată, foarte dificilă și, de aceea, v-aș ruga să binevoiți a numi o comisiune care să se ocupe de dânsa, ca, atunci când se va prezenta înaintea Adunării, să i se dea o soluțiune, conform cu importanța ce ea comportă".[4]

Comisia însărcinată să cerceteze culisele concesiunii Strousberg – spre nenorocul Tronului și a conservatorilor – este compusă din fracționiști și liberali radicali, un fapt care va face ca, până și clauzele legitim secrete ale afacerii, să iasă la iveală.[5] Anchetarea miniștrilor care s-ar face vinovați de chestiunea Strousberg nu conduce la un rezultat concludent, dar scandalul domină scena parlamentară românească.[6]

Întreaga afacere devine subiectul luptelor politice interne între liberali și conservatori, cei dintâi fiind deosebit de vocali în acuzele aduse conservatorilor și domnitorului însuși: „În vremea guvernului junei drepte izbucnește în Europa centrală cea mai crâncenă luptă a secolului nostru, războiul franco-german de la 1870. Printre aceste evenimente, întreprinderea Strousberg înaintează cu vicisitudinile obișnuite în asemenea cazuri. Liberalii, trecuți la sfârșitul anului 1868 în opoziție, se folosesc de toate incidentele pentru a ataca guvernul și, în curând, fără nici un scrupul constituțional, tronul".[7]

Deși îndeplinea funcția de ministru de Finanțe la momentul semnării contractului cu trustul Strousberg, Ion C. Brătianu, șeful liberalilor, se lansează într-o tiradă, inițial ironică și, mai apoi, patetică, adresată adversarilor săi politici, de la tribuna Parlamentului: „Însuși Ioan Brătianu, în lungul său discurs din ședința Camerei de la 4 martie asupra afacerii Strousberg (căci această discuție publică începuse în Cameră la 24 februarie și s-a prelungit timp de unsprezece ședințe, cu toate violențele, incriminările și confuziile, cu propuneri de dare în judecată a miniștrilor etc.), însuși Ioan Brătianu nu se reține de a exclama: „Dacă din nenorocire, puterea guvernului din Berlin va fi mai mare și ne va impune cu forța să plătim cuponul, atunci să se știe că nu plătim o datorie, ci plătim rechiziținea simpatiilor ce am avut și avem pentru națiunea franceză. (Aplauze). Vom plăti, domnilor. Însă, chiar

4 B. Boerescu, *Discursuri politice, 1859-1883*, București: Atelierele grafice Socec & Co., 1910, p. 21.

5 Titu Maiorescu, *op. cit.*, p. 27.

6 Ioan Lupaș, *Istoria unirii românilor*, București: Fundația culturală regală «Principele Carol», Institutul de arte grafice «Luceafărul», 1938, p. 309.

7 T. Maiorescu, *op. cit.*, p. 20.

în sărăcie, chiar în zdrențe, chiar zdrobiți, simpatiile noastre pentru Franța nu vor slăbi, din contră, ele vor crește mai mult. (Aplauze)".[8]

Liberalii iubeau Franța, iar conservatorii se considerau mai apropiați de aristocrația germană, motiv pentru care subiectul căii ferate ajunge să aibă conotații ideologice și culturale. Cu toate că Franța ieșise înfrântă din războiul franco-prusac, iar Napoleon al III-lea fusese nevoit să abdice, scriitorul Constantin Gane remarcă ulterior faptul că „spiritele la noi, în loc să se liniștească, se înflăcărau din ce în ce mai mult": „Lumea plângea pe ruinele Franței și ura împotriva «neamțului» creștea. [...] Opoziția începu campania, condusă cu multă îndârjire, ba pe chestia financiară, ba pe concesiunea Strousberg, calul de bătaie al ei, îndreptând dezbaterile mai mult împotriva Coroanei decât împotriva ministerului".[9]

Istoricul Ioan Lupaș remarcă, la rândul său, faptul că odată cu afacerea Strousberg „s-a ivit, totuși, un început de pornire împotriva nemților și, în parte, împotriva dinastiei": „Această pornire s-a arătat în câmpul vieții politice prin alegerea detronatului Alexandru Cuza ca deputat, iar în al gazetăriei prin atacurile tot mai îndrăznețe împotriva lui Carol".[10] Ca un ultim gest de sfidare, Alexandru Ioan Cuza refuză fotoliul de deputat de Mehedinți, unde fusese ales la începutul anului 1870,[11] invocând lipsa de loialitate a trupelor care îi juraseră credință și îl trădaseră în momentul loviturii de stat din 1866.[12]

Printre gazetarii din țară, cei mai îndârjiți par să fie cei de la ziarul *Românul*, cu „o pronunțată atitudine anti-dinastică"[13], secondați de alte fițuici naționaliste, precum revista *Traian*, unde Bogdan Petriceicu Hașdeu conduce șarjele de cavalerie îndreptate împotriva dinastiei străine.[14]

Prințul Carol este puternic afectat de scandalul care-i contestă autoritatea și, simțindu-se încolțit, nu ezită să-și facă publică intenția de renunțare la domnie, de abdicare. Lasă să fie publicată o scrisoare în ziarul *Algemeine Zeitung*, la 27 ianuarie 1871, unde invocă, indirect, lipsa de recunoștință a clasei politice românești via-à-vis de strădaniile lui de reformare a unei țări înapoiate. Pune acest lucru pe seama nostalgiilor pe care clasa politică, îndeosebi cea liberală, le are față de țara care i-a format intelectualicește, față de Franța: „Adesea mă întreb: A cui este vina? A mea, care nu am cunoscut caracterul poporului, sau a poporului, care nu vrea să fie condus și totuși nu e în stare să se conducă singur? [...] vina nu este nici a mea, nici a poporului în întregimea lui, ci mai ales a celor ce [...] și-au făcut

8 Ion C. Brătianu, discurs, 4 martie 1871, apud T. Maiorescu, *op. cit.*, pp. 32–33.

9 Constantin Gane, *P. P. Carp și locul său în istoria politică a țării*, vol. I, București: Editura ziarului „Universul", 1936, p. 136.

10 I. Lupaș, *op. cit.*, p. 310.

11 T. Maiorescu, *op. cit.*, p. 21.

12 Conform unei scrisori trimise de fiul lui Alexandru Ioan Cuza, 1888, apud T. Maiorescu, *op. cit.*, p. 9.

13 *Ibidem,* p. 20.

14 *Ibidem*, p. 21.

educația lor politică și socială mai mult în străinătate, uitând cu desăvârșire împrejurările patriei lor, nu caută alta decât a aplica aici ideile de care s-au adăpat acolo, îmbrăcându-le în niște forme utopice, fără a cerceta dacă se potrivesc sau nu. Astfel, nefericita țară [...] a trecut deodată și fără mijlocire de la un regim despotic la cea mai liberală Constituțiune [...]. cred că aceasta e o nenorocire cu atât mai mare, cu cât românii nu se pot lăuda cu virtuțile cetățenești ce se cer pentru o formă de stat quasi-republicană".[15]

Dramoleta princiară și ecoul internațional

Picătura care a umplut paharul prea-plin al domnitorului este atacarea și insultarea de către „o ceată de oameni de pe stradă, cu toleranța poliției", la 10 martie 1871, a consulului general al Prusiei la București, de Radowitz.[16] Carol decide să abdice și, în acest sens, îi convoacă pe foști membri ai Locotenenței domnești de la 1866, de la care acesta preluase frâiele puterii, pe Lascăr Catargiu și pe generalul Golescu, pentru a le preda comanda. În cele din urmă va renunța la idee, fiind, din câte se pare, înduplecat de stăruințele și promisiunile politice ale liderului conservator Lascăr Catargiu, care, de altfel, va prelua poziția de *ministru-prezident* și va guverna bine și stabil țara vreme de cinci ani.[17]

Dacă domnitorul a blufat, nu putem ști cu certitudine, deși, cu siguranță, înțelegea foarte bine că țara s-ar fi aflat într-o situație fără ieșire în lipsa lui, dat fiind echilibrul fragil al puterilor care toleraseră unirea Principatelor, acceptaseră ca un membru al aristocrației occidentale să ocupe tronul și, în subsidiar, garantaseră existența micului stat dunărean.

Titu Maiorescu va descrie elocvent, cu spirit pragmatic, miza politică a unei eventuale abdicări a prințului Carol: „Pentru cea mai simplă pricepere a relațiilor politice era evident că înfrângerea Franței avea să producă o contra-lovitură în Orient, avea să deștepte în Rusia elementara pornire spre Constantinopol și să așeze un alt echilibru între puterile europene. [...] Și în acel moment al frământărilor istorice, noi ne întreceam în declamări de simpatie pentru slăbita Republică franceză, insultam pe reprezentantul german, tindeam la abdicarea domnitorului și provocam răzbunarea a tot puternicei Prusii!".[18]

Afacerea Strousberg are să cunoască o amploare europeană, cazul fiind relatat de majoritatea gazetelor de pe continent, după cum constată redactorii revistei *Albina*: „Din multele și pasionatele critici cu chestiunea Strousberg, adică a drumurilor noastre de fier, a aflat în sute de foi străine Europa întreagă [...]."[19] Împăratul și cancelarul Germaniei, prim-ministrul Austro-Ungariei sau sultanul otoman sunt implicați în negocierile diplomatice

15 „Carol de Hohenzollern-Sigmaringen", în *Algemeine Zeitung*, 27 ianuarie 1871, apud T. Maiorescu, *op. cit.*, p 28.

16 *Românul*, 16 octombrie 1914, p. 2.

17 *Ibidem*, p. 2.

18 T. Maiorescu, *op. cit.*, p. 35.

19 „România", *Albina*, 3 septembrie 1871, p. 3.

pentru despăgubirea celor care au cumpărat obligațiuni de la trustul Strousberg, în marea lor majoritate prusaci și austrieci. Cancelarul Otto von Bismarck intervine, inclusiv, la Constantinopol, pentru ca otomanii să constrângă partea română la răscumpărarea obligațiunilor trustului. Cu destul de mult tact, principele Carol rezolvă în cele din urmă problema. Îl trimite în Germania și Austria pe abilul politician conservator P. P. Carp. Emisarul statului român găsește alți antreprenori, austrieci, dispuși să finalizeze construcția tronsonului de cale ferată, reușind să-l împace și pe cancelarul Bismarck, de a cărui bunăvoință România avea în continuare nevoie.[20] Noul consorțiu austriac va finaliza lucrarea începută de Strousberg, iar România intră, astfel, în rândul țărilor care dispun de o rețea feroviară consistentă. Domnitorul Carol se va declara mulțumit doar odată ce Parlamentul votează, în numele statului român, răscumpărarea dreptului de administrare a căilor ferate; acesta însemnează în jurnalul său, la 25 mai 1882, următoarele: „Vreme frumoasă, aer plăcut. Cu Elisabeta în grădină. [...] Camerele au votat lichidarea căilor ferate, lunga afacere Strousberg a căilor ferate e încheiată astfel definitiv".[21]

Cazul Strousberg nu a fost lipsit de reacțiile antisemite de rigoare – anticipând antisemitismul din interbelic – dat fiind faptul că protagonistul Heinrich Strousberg era evreu. Unele gazete din epocă îl numesc pe acesta „prusso-jidanulu".[22] În același registru, Constantin Gane reconstituie dialogul purtat între emisarul României, P. P. Carp, și cancelarul Bismarck, pe seama problemei evreiești: „Se spune – dicitur – că printre multe alte chestiuni care au fost discutate între ei – evident că a căilor ferate în primul rând –, Bismarck ar fi ridicat, cu oarecare violență, chestiunea evreiască din România: «Sunteți niște sălbatici» ar fi zis el; «Mi s a spus că aruncați cu pietrele în evrei și le spargeți capetele». Carp, care apărase pe evrei în Cameră, în 1868, și-i va mai apăra în 1879 [...], întoarse foaia pe partea glumei [...], răspunzând lui Bismarck [...]: – «Excelența sa nu trebuie să uite că românul a ieșit abia de curând din epoca de piatră»."[23]

Istoricul Bogdan Murgescu se întreabă dacă nu ar fi fost mai oportun ca statul român să nu-și irosească resursele financiare, oricum limitate, pe construirea rețelei feroviare și „ridică problema dacă o altă alocare a priorităților economice ar fi putut conduce la rezultate mai bune". Acesta aduce drept argumente secătuirea vistieriei țării și, astfel, periclitarea situației internaționale a țării – mai ales că România urmărea recunoașterea independenței țării de către marile puteri europene –, ineficiența economică a exploatării căii ferate românești – în primii ani de funcționare, costurile de administrare ale rețelei feroviare erau mai mari decât beneficiile obținute de întreprinzători –, reducerea semnificativă a prețului internațional al grâului după anul 1873 – principalul produs exportat de România –, dar și costurile suplimentare pricinuite de afacerea Strousberg. În sprijinul ultimului argument,

20 Constantin Gane, *op. cit.*, pp. 147–150.

21 Regele Carol I, *Jurnal*, vol. I, Iași–București: Ed. Polirom, 2007, p. 148.

22 „România și cestiunea Strousberg", *Albina*, 13 august 1871, p. 2.

23 C. Gane, *op. cit.*, p. 148.

Murgescu mai arată că a doua jumătate a secolului al XIX-lea a reprezentat, la nivel european, epoca marilor construcții feroviare, dar și pe cea a marilor afaceri de corupție din acest domeniu; un bun exemplu este afacerea Waring din Transilvania vecină, în care afaceristul Charles Waring a falimentat, în mod intenționat, compania care câștigase contractul de execuție al liniei ferate menită să lege orașul Oradea, via Cluj, de Brașov.[24]

Scriitoarea Mite Kremnitz oferă o perspectivă personală interesantă asupra întregii afaceri a căilor ferate românești. Căsătorită cu medicul personal al domnitorului Carol și, totodată, rudă prin alianță a cunoscutului intelectual și politician conservator Titu Maiorescu, se află în proximitatea familiei princiare începând cu anul 1875. Mai apoi va scrie o biografie romanțată a lui Carol, publicată inițial în 1903.

Mite Kremnitz găsește că parafarea înțelegerii cu consorțiul Strousberg reprezintă una din rarele greșeli ale domnitorului, izvorâtă tocmai din nerăbdarea acestuia de a moderniza România: „Prințul nu a procedat – așa cum el însuși avea să-și dea seama mai târziu – cu obișnuita-i chibzuință. El a văzut doar binele care avea să dea roade în viitor și nu greutățile din prezent".[25]

De la bun început, norodul, dar și oamenii cu carte, alături de politicienii cei mai iscusiți s-au opus proiectului princiar: „De necrezut este că România întreagă se arăta a fi împotriva construirii de căi ferate; poporul avea o instinctivă teamă față de tot ce era nou, oamenii cu carte aveau temeri legate de faptul că străinii vor pătrunde în număr mare în țară. [...] Mulți, chiar, dintre politicienii cu minte deschisă erau speriați de colosala încărcare a bugetului statului. Mulți găseau cu cale că planul este unul prea îndrăzneț, iar renumele pe care și-l făcuse Strousberg nu era tocmai acela al unui negustor cinstit".[26]

La aceste temeri, mai mult sau mai puțin justificate, dar totuși oneste, se adaugă atitudinea dușmănoasă a liberalilor aflați în opoziție; acestora li se impută politizarea demersului de construire a căilor ferate și atacurile nedrepte la adresa prințului Carol, atacuri adesea lipsite de temei: „[...] cel mai puternic dintre partidele care erau în ființă în țară, Partidul Liberal, era dușmanul prințului, pe care îl critica înverșunat! Zi de zi, acest partid îl ataca pe el, pe prințul cel străin, și îl făcea răspunzător pentru toate neajunsurile [...] și mai presus de toate pentru drumul de fier al lui Strousberg".[27] Potrivnice prințului au mai fost și curentul filofrancez din țară și sentimentele antigermane, deopotrivă: „Ura față de Germania și dragostea față de Franța îi orbiseră pe români și cu aceste simțăminte era judecat ce spunea și ce făcea Prințul".[28]

---

24 Bogdan Murgescu, *România și Europa. Acumularea decalajelor economice (1500-2010)*, Iași: Ed. Polirom, 2010, pp. 144–148.

25 Mite Kremnitz, *Regele Carol al României. Povestea unei vieți*, București: Ed. Corint, 2004, p. 59.

26 *Ibidem*, p. 60.

27 *Ibidem*, p. 67.

28 *Ibidem*, p. 75.

Carol nu a primit sprijin nici măcar din partea germanilor săi, cu toate că a apelat la bunăvoința acestora, iar Bismarck i-a refuzat brutal orice formă de ajutor, atunci, în 1871, când s-a aflat în pragul abdicării: „Dacă Prințul nu putea găsi în patria sa ajutor în a-și consolida tronul, atunci el nu putea nădăjdui la nici un sprijin venit de dincolo de hotarele țării".[29]

Mite Kremnitz constată că numai intervenția fortuită a politicienilor conservatori, în special a lui Lascăr Catargiu, l-au salvat pe Carol de la abdicare și, astfel, proiectul feroviar a fost dus la bun sfârșit.[30]

Prințul Carol va supraviețui provocărilor afacerii Strousberg și va susține, în continuare, eforturile de edificare a rețelei feroviare a țării; cu sprijinul guvernelor stabile ale conservatorilor și ale liberalilor – conduse de Lascăr Catargiu și Ion C. Brătianu – și prin intermedierea unor antreprenori internaționali, dar și locali, mai serioși, va izbuti până la 1880 – deci în doar un deceniu de la izbucnirea scandalului Strousberg – să creeze o infrastructură feroviară funcțională de peste o mie de kilometri.

Mai apoi, până la Primul Război Mondial, statul român va extinde rețeaua feroviară într-un ritm de 600–700 de kilometri construiți la fiecare deceniu. Dezvoltarea infrastructurii rutiere se va alătura demersurilor de modernizare a României. Zeci de mii de kilometri de drumuri pavate se vor fi construit în ultimele patru decenii ale secolului al XIX-lea. Noua infrastructură, conectată la rețelele de drumuri și căi ferate ale vecinilor României, va contribui la triplarea volumului exporturilor țării, între anii 1880 și 1914.[31]

Realizarea marilor proiecte de infrastructură a securizat poziția lui Carol I și, mai important, a împământenit la nivel național ideea de monarhie ereditară. Privind retrospectiv, în acord cu concluzia istoricului Lucian Boia, putem afirma că ideea aducerii unui prinț străin, la 1866, a fost cea mai bună soluție. Cele două Principate românești, unite la 1859 sub Alexandru Ioan Cuza, se aflau la momentul sosirii lui Carol sub suzeranitate otomană, fiind nevoite să plătească tribut. Greutatea numelui de Hohenzollern a contribuit destul de mult la prestigiul României, mai ales că țara nu depindea doar de bunăvoința turcilor, ci și de cea a Franței lui Napoleon al III-lea – inițial – și de cea a Prusiei lui Bismarck.[32] Domnitorul Carol își va securiza poziția în anii următori, va obține independența țării de la otomani și se va încorona rege al tuturor românilor.

Putem afirma că marea masă amorfă de țărani, analfabetă și fără drept de vot nu înțelegea implicațiile scandalului Strousberg din secolul al XIX-lea, adică mașinațiunile financiare cu obligațiuni și cupoane; de asemenea, mai înțelegem că aceeași masă de țărani nu putea fi nici filofrancezã și nici antigermană. Scandalul Strousberg opune mai degrabă burghezia

29 *Ibidem*, p. 74.

30 *Ibidem*, pp. 75–78.

31 Keith Hitchins, *România. 1866-1947,* București: Ed. Humanitas, 2013, pp. 178, 204–205.

32 Lucian Boia, *Suveranii României. Monarhia, o soluție?,* București: Ed. Humanitas, 2014, pp. 21–23.

în ascensiune și mica aristocrație – liberalii radicali și moderați filofrancezi –, vechii și marii boierimi: conservatorii filogermani.

Rolul pluralismului politic, acest instrument al democrației, își joacă bine rolul în popularizarea și descurajarea cazurilor de corupție. Atât în cazul Strousberg, cât și în viitoarele afaceri scandaloase, cum au fost cazurile Offenheim, din epocă, sau Škoda, din perioada interbelică, adversarii politici întreprind demersuri de condamnare a corupției adversarilor politici prin tot felul de discursuri, declarații, rapoarte și anchete parlamentare. Cum și viceversa poate fi valabilă, iar acuzatorii pot deveni oricând acuzați, prin alternanța la guvernare, fenomenul corupției poate fi ținut sub control, chiar dacă interesul acuzatorilor este, de regulă, unul strict politic și personal: obținerea puterii.

Există și un revers al medaliei. Nu de puține ori, oamenilor care ocupă funcții de răspundere politică le sunt înscenate vinovății inexistente, ori le sunt exacerbate vinovății mai mici sau le sunt minimizate virtuți mai mari.

În epoca modernă, un scandal nedrept de corupție l-a privit pe politicianul conservator Petre Mavrogheni. Ministru de Finanțe în cadrul marii guvernări conservatoare din 1871–1876, acesta s-a văzut nevoit să demisioneze la începutul anului 1875. Motivul? Simultan cu concesiunea Strousberg, care privea realizarea tronsonului de aproximativ nouă sute de kilometri – Roman–București–Vârciorova –, statul român concesionase unui consorțiu austriac, Offenheim, tronsonul de cale ferată de aproximativ două sute de kilometri: Ițcani–Iași–Roman. Fiind implicat direct în consorțiul Offenheim, opoziția politică și-a adus aminte de acest aspect șapte ani mai târziu și l-a acuzat pe Mavrogheni că s-ar fi folosit de poziția sa de deputat la 1868 pentru ca respectivului consorțiu să îi fie atribuită lucrarea. Inutil s-au zbătut conservatorii să explice că ministrul lor de Finanțe se retrăsese din consorțiu în 1868, că Mavrogheni se abținuse oricum de la votul din Cameră, privitor la atribuirea lucrării și că recompensa financiară primită de el nu reprezenta decât rezultatul aportului său inițial la bunul mers al consorțiului.[33] Iată cum, de la tribuna parlamentară, P. P. Carp încearcă să-și apere colegul: „Din punctul de vedere al dreptului, când un om este investit cu o atribuțiune oarecare, se face culpabil, făcându-se judecător în cauza sa proprie [...]. De la un deputat nu se poate, deci, cere decât două lucruri: Întâiul, să nu lase pe colegii săi în dubiu asupra poziținii sale personale față cu un vot oarecare; Al II-lea, să se recuze el singur atunci când votul său nu mai poate fi privit ca dat în numele țării, ci în numele unui interes privat. [...] Ei bine, în cazul de față, d. Mavrogheni a satisfăcut cerințelor celor delicate: nici un moment nu a tăinuit că concesiunea Offenheim va trage pentru dânsul foloase materiale după sine, și când a venit la vot s-a recuzat pe motivul că nu poate fi judecător în propria sa cauză”.[34]

---

33 P. P. Carp, *Discursuri. Volumul I 1868-1888*, București: Editura Librăriei SOCEC & Co., Societate Anonimă, 1907, p. 55.

34 *Ibidem*, p. 57.

Așa cum bine remarcă P. P. Carp, încă din secolul al XIX-lea, oamenilor politici români li se cere, practic, să nu se ocupe deloc de activități antreprenoriale: „un deputat, oricare ar fi altfel onestitatea lui, numai pentru cuvântul că face parte dintr-o administrațiune industrială trebuie să fie bănuit și condamnat”.[35] Politica, afacerile și morala nu au mers mereu mână în mână!

35 *Ibidem*, p. 60.

Antropologia corupției:
Afacerea Strousberg și avatarurile modernizării României în secolul al XIX-lea

Rezumat: Prima și cea mai importantă bornă a modernizării României, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, este considerată a fi construirea rețelei de cale ferată, care să lege cele două provincii istorice recent unite, să sprijine comerțul și, într-o mai mică măsură, să încurajeze călătoriile personale. Acesta a fost primul și principalul proiect al domnitorului Carol de Hohenzollern-Sigmaringen, un proiect ambițios care avea să se transforme în cel mai mare scandal de corupție al epocii și care l-ar fi adus pe prințul străin, instalat de doar câțiva ani la cârma tânărului stat, inclusiv în pragul abdicării. Totodată, concesiunea Strousberg a polarizat elita românească: filofrancezii i-au acuzat de practici neloiale pe filogermani, liberalii și fracționiștii au adresat filipice conservatorilor, iar republicanii și-au susținut astfel cauza în fața adepților monarhiei și ai dinastiei germane. Pe de altă parte, românii nu au văzut niciodată latura machiavelică a politicii și, încă din secolul al XIX-lea până astăzi, au rămas pe deplin convinși că oamenii politici trebuie să apere valorile naționale.

Cuvintele cheie: căi ferate, antropologia corupției, modernizare, afacerea Strousberg.

An Anthropology of Corruption:
The Strousberg Affair Amid Romania's 19th-Century Modernization

Abstract: The first and most important milestone in Romania's modernization, in the second half of the 19th century, is considered to be the construction of the railway network intended to connect the two recently united historical provinces, support trade, and, to a lesser extent, encourage personal travel. This was the key project of Prince Carol of Hohenzollern-Sigmaringen, an ambitious undertaking that would escalate into the biggest corruption scandal of the era and nearly led the foreign ruler – who had been at the helm of the young state for only a few years – to abdicate. Simultaneously, the Strousberg concession deeply divided the Romanian elite: pro-French factions accused pro-German ones of unfair practices; liberals and factionalists criticized conservatives; and republicans promoted their cause against supporters of the monarchy and the German dynasty. Furthermore, Romanians have never seen the Machiavellian side of politics and, from the 19th century until today, have remained fully convinced that politicians must defend national values.

Keywords: railways, anthropology of corruption, modernization, Strousberg affair.