

ASPECTE LEGATE DE ACTIVITATEA LUI ION I. C. BRĂȚIANU  
ÎN FRUNTEA MINISTERULUI LUCRĂRILOR PUBLICE  
(31 MARTIE 1897 - 30 MARTIE 1899)

AURELIAN CHISTOL\*

Ionel Brătianu, artizan al făuririi României Mari, este principalul continuator al operei politice a tatălui său, ilustrul lider liberal Ion Brătianu, care în calitate de prim-ministru, a patronat opera de cucerire a independenței de stat a țării noastre.

Născut pe 20 august 1864 la Florica<sup>1</sup>, Ion I. C. Brătianu era al treilea copil, dar primul băiat al lui Ion și al Caliopiei.

După absolvirea Colegiului „Sfântul Sava” din București în iunie 1882, Ionel a efectuat ca voluntar un stagiul militar de 6 luni în cadrul Regimentului II Artilerie, obținând astfel titlul de ofițer. În paralel, după-amiaza a frecventat și cursurile Școlii de Poduri și Șosele, iar în vara următoare a plecat la Paris pentru a-și continua studiile.

În „Orașul Luminilor”, Ionel Brătianu a urmat timp de un an cursurile clasei de matematici speciale din cadrul Școlii Preparatorii Saint-Barbe (1883-1884), apoi, timp de doi ani, auditor extern al Școlii Politehnice, pentru ca în intervalul 1886-1889 să devină student la Școala de Poduri și Șosele.

În 1889 s-a întors în țară, angajându-se ca inginer specialist în construcția de cai ferate, în serviciul lui Anghel Saligny la C.F.R.<sup>2</sup>

Cu toate acestea, nu ingineria reprezenta vocația vieții sale, ci studiul istoriei, care, pe viitor, în cadrul activităților politice desfășurate îi va inspira înalte idealuri și-l va ajuta să-și desăvârșească trăsăturile înnăscute de lider.

Deși tatăl său n-a dorit să-l implice în luptele politice din țară, în 1890, Ionel a avut o primă manifestare în acest sens: încă din debutul anului respectiv, Partidul Național Liberal luase inițiativa de a plăti o mai veche datorie a șefului formațiunii, I. C. Brătianu, fără știrea celui vizat însă. Cu acest prilej, junimistul Alexandru Marghiloman a decis să contribuie și el, însoțindu-și nobilul gest cu o declarație grobiană făcută în incinta Camerei: „Am mână largă pentru săraci și subscriu 5.000 de lei”<sup>3</sup>. Vexat de ieșirea intempestivă a viitorului președinte al Partidului Conservator,

\* Universitatea din Pitești.

<sup>1</sup> Ioan Scurtu, *Ion I. C. Brătianu*, București, Editura Museion, 1992, p. 5; Anastasie Iordache, *Ion I. C. Brătianu*, București, Editura Albatros, 1994, p. 16; Nicolae C. Nicolescu, *Șefii de stat și de guvern ai României (1859-2003). Mică enciclopedie*, București, Editura Meronia, 2003, p. 214.

<sup>2</sup> Nicolae C. Nicolescu, *op. cit.*, p. 214.

<sup>3</sup> Al. I. Teodorescu, *I. C. Brătianu și fiii săi: Ionel și Vintilă*, București, Imprimeriile „Independența”, 1938, p. 39.

Ionel Brătianu i-a returnat suma de bani și, printr-o scrisoare fermă și plină de forță persuasivă, l-a determinat să-și ceară scuzele de rigoare.

După moartea lui I. C. Brătianu survenită în 1891, șefia Partidului Național Liberal a fost preluată de către fratele său Dimitrie, decedat în aprilie 1892, iar apoi i-a revenit lui D. A. Sturdza. De altfel, în tot acest interval, liberalii s-au aflat în opoziție, situație menită a amplifica o serie de tendințe centrifugale și de tensiuni în sânul partidului.

Începând din aprilie 1895, liberalii în frunte cu D. A. Sturdza, au declanșat o amplă companie de răsturnare a guvernului conservator prezidat de către Lascăr Catargiu. Pretextul imediat era conferit de adoptarea „legii minelor” în parlament, dar, pentru ca acțiunea să capete și mai multă consistență, liberalii au atacat frontal „chestiunea națională”, iar liderul lor a devenit „principalul agitator în problema românilor din Transilvania din anii Memorandumului”, reușind să aprindă țara de la un capăt la altul „printr-o vie și susținută campanie de presă, întruniri peste întruniri, discursuri înflăcărare împotriva Austro-Ungariei”<sup>4</sup>.

Deoarece guvernul era privit cu tot mai multă mefiență de către opinia publică, la sfârșitul lui septembrie, junimiștii l-au părăsit pentru a-i provoca demisia, deși Lascăr Catargiu s-a arătat dispus să le mai ofere un portofoliu<sup>5</sup>.

În atare condiții, regele Carol I i-a adus la putere pe liberali, care, la 4 octombrie 1895 au format un cabinet prezidat de D. A. Sturdza.

În acest context extrem de tensionat, deși nu simțea vreo atracție deosebită pentru politică, Ionel Brătianu a decis să se alăture partidului a decis să se alăture partidului creat de către părintele său. Un rol important în intrarea sa în arena politică i-a revenit lui Eugeniu Carada, fost prieten apropiat al lui I. C. Brătianu și o veritabilă „eminentă cenușie” a P.N.L.-ului. După cum observa Sterie Diamandi, intrarea lui Ionel Brătianu în politică era făcută „dintr-un sentiment de pietate și dintr-un spirit de datorie. Se supunea imperativului ce-i impunea situația sa de fiu al lui I. C. Brătianu: obligația de a-i continua opera”<sup>6</sup>.

Noul prim-ministru D. A. Sturdza a dezamăgit încă din primele zile ale mandatului, întrucât pe 13/25 octombrie cu prilejul unei mari întruniri publice ținute la Iași, a rostit un discurs impus de către ministrul plenipotențiar austro-ungar acreditat în țara noastră, Rudolf Welser von Welserheimb, discurs de condamnare a amestecului României în treburile interne ale Dublei Monarhii, dar și de decizie a sa personală de agitațiile organizate anterior pe tema situației românilor transilvăneni<sup>7</sup>.

Cuvântarea lui D. A. Sturdza a siderat opinia publică românească, fiind interpretată de către adversarii săi politici drept un act de trădare a intereselor naționale, motiv pentru care, mulți ani după aceea, P.N.L.-ul va purta stigmatul rușinoasei retractări de la Iași.

În noiembrie 1895, I. I. C. Brătianu a devenit deputat de Gorj, ales la Colegiul I al Camerei, postură ce-i deschidea noi perspective de ascensiune politică.

<sup>4</sup> Ion Mamina, Ion Bulei, *Guverne și guvernanți. 1866-1916*, București, Editura Silex, 1994, p. 92.

<sup>5</sup> Gheorghe Platon (coordonator), *Istoria românilor*, vol. VII, tom II, *De la Independență la Marea Unire (1878-1918)*, București, Editura Enciclopedică, 2003, p. 188.

<sup>6</sup> Sterie Diamandi, *Galeria oamenilor politici*, București, Editura Gesa, 1991, p. 35.

<sup>7</sup> Ion Bulei, *Lumea românească la 1900*, București, Editura Eminescu, 1984, p. 53; Gh. Platon (coord.), *Istoria românilor*, vol. VII, tom II, p. 189.

Nemulțumită de inconsecvența lui D. A. Sturdza, gruparea „Oculta”, condusă de Eugeniu Carada a desfășurat o campanie, discretă la început, de subminare a autorității șefului partidului și de pregătire metodică și sistematică a aducerii lui Ionel Brătianu în locul său, acțiune derulată de-a lungul a mai bine de un deceniu.

Apropiații lui Sturdza nu au ezitat să facă referiri la existența acestei organizații pernicioase pentru unitatea partidului, determinând oficiosul liberal „Voința Națională” - controlat de către Carada - să infirme faptul că o astfel de grupare ar acționa în sânul P.N.L.-ului: „Oculta este Oculta, e un cuvânt și atâta tot, un cuvânt menit să acopere toată sărăcia de gândire a adversarilor noștri și să le înlocuiască de acum și sarcasmele sarbede și violențele neputincioase și principiile absente”<sup>8</sup>.

Cu sau fără Oculta, cabinetul Sturdza s-a confruntat cu numeroase probleme de-a lungul anului 1896, culminând cu așa numita „chestiune Ghenadie Petrescu”, menită a genera o criză de proporții, imposibil de controlat de către Guvern, care s-a văzut nevoit să demisioneze pe 21 noiembrie. Locul său a fost luat tot de către o formațiune liberală, prezidată de către P.S. Aurelian, conducătorul grupării „drapeliste”. La început, Oculta a sprijinit noul cabinet, dar, întrucât P.S. Aurelian și Vasile Lascăr își consolidau poziția în partid, Carada a declanșat acțiunea de răsturnare a guvernului și de readucere a lui Sturdza - considerat mai inofensiv - în fruntea sa, mai ales că, între timp, „chestiunea Ghenadie” fusese rezolvată.

Atent la starea de spirit din rândurile Partidului Național Liberal, factorul constituțional l-a readus pe 31 martie 1897 pe D. A. Sturdza în fruntea unui nou cabinet liberal, în care intra și Ion I. C. Brătianu, ca titular al portofoliului Lucrărilor Publice<sup>9</sup>.

Dintre membrii noului executiv, ieșea în evidență, grație numelui său ilustru, Ionel Brătianu, care era și cel mai tânăr ministru al cabinetului.

Chiar și un apologet al său, Sterie Diamandi, avea onestitatea de a recunoaște că până atunci, Ion I. C. Brătianu „n-avusese nici timpul material, nici prilejul ca să-și dovedească aptitudinile și să-și afirme personalitatea. Activitatea lui de raportor al câtorva legi de puțină însemnătate nu îndreptătea întru nimic fulgerătoarea lui ascensiune. Elemente valoroase, cu reputația stabilită, nu obțineau în partidul liberal decât favoarea unui mandat de deputat”<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> *Ce este Oculta?*, în „Voința Națională”, anul XIII (1896), nr. 3332, 18/30 ianuarie 1896, p. 1.

<sup>9</sup> Guvernul chemat să conducă destinele țării pe 31 martie 1897 a rezistat până la 30 martie 1899, având următoarea componență: D. A. Sturdza - președinte al Consiliului și ministru al Afacerilor Străine; Mihail Pherekyde - ministru de Interne; George C. Cantacuzino- Râfoveanu - ministru de Finanțe; Alexandru Djuvara - ministru de Justiție; Spiru Haret - ministrul Cultelor și al Instrucțiunii Publice; generalul Anton Berindei - ministru de Război; Anastase Stolojan - ministru al Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor; Ion I. C. Brătianu - ministru al Lucrărilor Publice. Pe 5 ianuarie 1898, ca urmare a demisiei lui Djuvara, Anastase Stolojan a preluat interimatul departamentului justiției pentru o săptămână, până la numirea lui Gheorghe Pallade. La 1 octombrie, ministrul Justiției, Pallade îi va succeda în funcție lui G. C. Cantacuzino- Râfoveanu demisionat, iar în fruntea justiției va veni Constantin Stoicescu. În fine, pe 22 ianuarie 1899, D. A. Sturdza a preluat și conducerea Ministerului Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor, ca urmare a demisiei lui Anastase Stolojan. (Stelian Neagoe, *Istoria guvernelor României de la începuturi - 1859, până în zilele noastre - 1995*, București, Editura Machiavelli, 1995, p. 67-68; Ion Mamina, Ion Bulei, *op. cit.*, p. 97).

<sup>10</sup> Sterie Diamandi, *op. cit.*, p. 40.

Nici acrimoniosul C. Argetoianu nu vedea cu ochi buni afirmarea tânărului Ionel, despre care spunea că: „a fost în politică feciorul de bani gata, fiul lui tată-său și moștenitorul legal al acestei mari forțe în Partidul Liberal, brătienismul”<sup>11</sup>.

De asemenea, Titu Maiorescu, la aflarea veștii despre numirea lui Ionel în guvern nota cu malițiozitate: „astfel este scos fiul cel mare al lui I.C. Brătianu din corpul tehnic al căilor ferate și introdus pentru prima oară în arena politică, sub auspiciile lui D. A. Sturdza, cu concursul lui M. Pherekyde, E. Stătescu și ascunsului în umbră, dar cu atât mai influentului Eugeniu Carada; așadar, sprijinit de la început de puternicele instituții financiare aflate la dispoziția Partidului Liberal: Creditul Funciar Rural și Banca Națională. De îndată se și vorbește de conducerea viitoare a partidului și din succesiunea la această conducere, pare a se face o chestie de succesiune de familie”<sup>12</sup>.

În calitate de ministru, Ion I. C. Brătianu, dincolo de rutina administrativă cotidiană, a inițiat împreună cu specialiștii din jurul său o serie de proiecte legislative pe care le-a susținut în fața parlamentului. Analizarea respectivelor inițiative a stârnit uneori dezbateri aprinse, menite a-l forța pe tânărul ministru să-și exerseze arta oratorică, dar și să-și probeze forța persuasivă.

La două zile după ce și-a luat în primire funcția, Brătianu a venit în fața Camerei, cerându-i aprobarea unui credit de 8 milioane de lei pentru înființarea căii ferate Râul Vadului-Călinești. Luând cuvântul, deputatul Partidei Țărănești, Constantin Dobrescu - Argeș i-a propus ministrului să aibă în vedere un tronson ceva mai extins, și anume: Râul Vadului-Copăceni-Călinești-Curtea de Argeș.

Receptiv la sugestia primită, Ionel Brătianu a ținut să precizeze ca linia propusă de minister e în măsură „să satisfacă convențiunea încheiată cu Austro-Ungaria” (în septembrie 1896 cu prilejul vizitei împăratului Franz Joseph în România - n.n.) și că respectivul proiect „nu face deloc imposibilă joncțiunea Curtea de Argeș”<sup>13</sup>.

În după-amiaza aceleiași zile - 2 aprilie - Brătianu s-a deplasat la Senat pentru a răspunde solicitării colonelului Budișteanu de efectuare într-o primă fază a liniei ferate Curtea de Argeș-Râul Vadului.

Apelând la argumente de ordin tehnic, ministrul a subliniat faptul că tronsonul Rm. Vâlcea-Călinești era deja în construcție și că astfel ar fi mai ușor de realizat sectorul Călimănești-Râul Vadului, în condițiile în care „construcțiunea acestei linii nu implică întru nimic refacerea liniei Călimănești - Curtea de Argeș”<sup>14</sup>.

Pledoariile tânărului ministru au convins ambele camere să adopte proiectul de lege în forma propusă de executiv.

Intrarea în guvern a lui Ionel Brătianu a fost sărbătorită în seara zilei de 5 aprilie 1897 în sala Hugo din Capitală, de peste 200 de ingineri constructori, printre care se regăseau și 19 inspectori generali din minister veniți să-și omagieze șeful.

<sup>11</sup> Constantin Argetoianu, *Pentru cei de mâine. Amintiri din vremea celor de ieri*, vol. I, partea a IV-a, București, Editura Humanitas, 1991, p. 49.

<sup>12</sup> Titu Maiorescu, *Istoria politică a României sub domnia lui Carol I*, București, Editura Humanitas, 1994, p. 239.

<sup>13</sup> George Fotino, *Discursurile lui Ion I. C. Brătianu*, vol. I, București, Editura Cartea Românească, 1933, p. 4-6.

<sup>14</sup> *Ibidem*, p. 7.

Demn de menționat este faptul că nu toți participanții făceau parte din rândurile Partidului Național Liberal, mulți dintre ei fiind doar vechi prieteni de-ai ministrului.

Cu acest prilej, sărbătoritul a rostit o alocuțiune, admitând cu onestitate că „numele pe care îl port e principalul titlu”, manifestându-și totodată convingerea că își va îndeplini cu succes misiunea, ținând cont de „valoarea și energia forțelor care mă înconjoară”<sup>15</sup>.

După o vară relativ liniștită, o dată cu redeschiderea sesiunii parlamentare, ministrul Lucrărilor Publice reintră sub tirul încrucișat al aleșilor poporului.

Astfel, pe 25 noiembrie, el a venit în fața Senatului pentru a răspunde interpelării senatorilor Racoviță și Robescu, legată de lipsa de vagoane necesare transportului de cereale în porturile țării.

Situația lui Brătianu era destul de ingrată, deoarece în România exista într-adevăr un deficit de vagoane, accentuat însă de modul în care țara noastră înțelegea să facă comerț, pentru că, după cum sublinia ministrul, „tot produsul ei este transportat de peste tot într-o singură direcție, adică în porturile Brăila și Galați”. De asemenea, el s-a referit la necesitatea inexorabilă a modernizării întregii infrastructuri feroviare a României și a respins fără echivoc acuzațiile conform cărora ministerul de resort ar fi închiriat vagoane căilor ferate din țările vecine<sup>16</sup>.

O zi mai târziu, pe 26 noiembrie 1897, I. I. C. Brătianu era invitat la inaugurarea căii ferate Pitești - Curtea de Argeș, eveniment la care au mai participat, alături de autoritățile locale și de un numeros public, Anghel Saligny, directorul general al Căilor Ferate Române și Elie Radu, autorul proiectului.

În capitala Basarabilor, ministrul de resort a rostit un scurt discurs în care a mulțumit corpului ingineresc pentru realizarea sa, neuitând să-i ureze orașului Curtea de Argeș „un viitor demn de strălucitul său trecut”<sup>17</sup>.

La 1 decembrie 1897, Ionel Brătianu a răspuns interpelării senatorului Petre Grădișteanu legată de proiectul de lege relativ la drumurile de fier în interes privat, proiect promovat de către conservatori, dar respins de liberali aprioric, pe motiv de neconstituționalitate.

Ministrul Lucrărilor Publice a ținut să-i informeze cu această ocazie pe senatori că proiectul a fost amendat și că în curând va intra în dezbateră parlamentului, risipind, astfel aprehensiunile conservatorilor legate de „îngroparea” sa de către liberali<sup>18</sup>.

Cel mai important examen politic al anului 1897 l-a reprezentat pentru Ion I. C. Brătianu, dezbateră în ședința Camerei din 19 decembrie, a proiectului de buget al Căilor Ferate.

Încă de la început, reprezentanții opoziției au contestat construcția bugetară propusă de guvern, susținând că e vorba de un buget prea mare și, pe deasupra, rupt de realitate.

<sup>15</sup> *Banchetul de la „Hugo” dat în onoarea d-lui ministru Ion I. C. Brătianu*, în „Voința Națională”, anul XIV, nr. 3685, 8 aprilie 1897, p. 3.

<sup>16</sup> „Desbaterile Senatului”. (în continuare „D. S.”), în „Monitorul Oficial” (în continuare „M. O.”), partea a III-a, nr. 5, 30 noiembrie 1897, p. 17-18.

<sup>17</sup> George Fotino, *op. cit.*, vol. I, p. 17.

<sup>18</sup> „D. S.”, în „M. O.”, partea a III-a, nr. 7, 5 decembrie 1897, p. 32.

În replică, Brătianu a explicat că statul are obligația morală de a menține prețuri accesibile pentru transporturile feroviare, motiv pentru care acoperă o parte din costurile regiei. Totodată, importante resurse pecuniare erau repartizate efectuării unor ample lucrări de întreținere și de modernizare a infrastructurii deja existente.

Un aspect cu puternic impact social menționat de către ministru era și acela că, tarifele C.F.R. erau mai reduse decât cele practicate în Germania, în timp ce salariile din acest sector erau pe alocuri mai ridicate decât cele din Reich.

Argumentele de ordin tehnic și uman invocate de către Brătianu i-au sensibilizat pe parlamentari, care au adoptat proiectul de buget în forma propusă de către guvern<sup>19</sup>.

Spre sfârșitul anului 1897, situația cabinetului D. A. Sturdza a devenit tot mai delicată, după ce primul-ministru a adăugat noi greșeli celor comise prin atitudinea sa favorabilă Austro-Ungariei. El l-a denunțat pe Take Ionescu că acordase în secret subvenții Bisericii „Sfântul Nicolae” din Scheii Brașovului și, în plus, făcuse gafa impardonabilă de a contrasemna la începutul lunii octombrie decretul de decorare a mai multor oficialități austro-ungare, cu prilejul vizitei regelui Carol I la Viena și Budapesta, printre care și a lui Jeszsky Șandor, procuror de la Cluj, care-i trimisese în judecată pe memorandiști<sup>20</sup>.

Anul 1898 a debutat furtunos în Senat, acolo unde, pe 26 ianuarie s-a dezbătut proiectul privind modificarea legii de construire și exploatare a căilor ferate de interes privat și local, proiect contestat vehement de o parte a opoziției, deoarece susținea imixtiunea statutului în chestiunea respectivă.

Adept el însuși al dezvoltării sectorului privat în economie, Brătianu a ținut să le atragă atenția senatorilor că statul nu putea să se dezintereseze de liniile ferate de interes local și că avea obligația de a se implica astfel încât tarifele pe liniile respective să nu scape de sub control<sup>21</sup>.

Discuțiile au fost extrem de animate, prelungindu-se până a doua zi, când majoritățile au impus adoptarea legii<sup>22</sup>.

Pe 31 ianuarie, Brătianu s-a aflat din nou în fața Senatului pentru a răspunde interpelării generalului Catargi, căruia i-a promis acordarea întregului concurs în vederea construirii căii ferate Iași - Huși<sup>23</sup>.

Naufraziul vasului „Meteor” ce făcea legătura între Constanța și Istanbul, survenit pe 4 februarie, l-a determinat pe senatorul Costescu să-i ceară explicații ministrului de resort. Brătianu a răspuns cu promptitudine, anunțând pe 14 februarie că a ordonat efectuarea unei anchete referitoare la cauzele naufraziului<sup>24</sup>.

Senatorul V. Odobeanu l-a interelat pe Ionel Brătianu în legătură cu lucrările de modernizare a portului Constanța și i-a cerut unele detalii despre contractul încheiat de partea română antreprenorul francez Hallier. Pe 25 februarie, ministrul Lucrărilor

<sup>19</sup> „Dezbaterile Adunării Deputaților” (în continuare „D.A.D.”), în „M.O.”, partea a III-a, nr. 20, 1 ianuarie 1898, p. 173-174.

<sup>20</sup> Ioan Scurtu, *Istoria românilor în timpul celor patru regi (1866-1947)*, vol. I, *Carol I*, București, Editura Enciclopedică, 2001, p. 165-166; Anastasie Iordache, *op. cit.*, p. 63.

<sup>21</sup> „D.S.”, în „M.O.”, partea a III-a, nr. 24, 5 februarie 1898, p. 210-215.

<sup>22</sup> *Ibidem*, nr. 25, 6 februarie 1898, p. 223.

<sup>23</sup> *Ibidem*, nr. 27, 11 februarie 1898, p. 274.

<sup>24</sup> George Fotino, *op. cit.*, vol. I, p. 44-45.

Publice i-a informat pe senatori că respectivul program beneficia de avizul a numeroși specialiști români și străini și că, față de planul inițial, se semnalau o serie de întârzieri provocate de factori obiectivi. Pentru a le înlătura senatorilor orice urmă de mefiență, Brătianu i-a asigurat în finalul expozeului său că: „Voi ști însă să oblig întreprinderea la executarea tuturor lucrărilor”<sup>25</sup>.

În ședința Camerei din 9 martie 1898, deputatul Ceaur-Aslan l-a acuzat pe Ionel Brătianu de încheierea unui acord pe 3 ani cu Sindicatul Westphalian-Cardiff referitor la furnizarea de cărbuni pentru România, fără a fi obținut în prealabil avizul Consiliului de Administrație al Exploatărilor C.F.R. și chiar fără a fi organizat vreo licitație în acest sens.

O săptămână mai târziu, ministrul venea în Camera Deputaților pentru a răspunde acuzelor primite. Pentru a înlătura orice echivoc, el s-a referit la tentativele statului de a importa cărbuni din diferite țări și la faptul că, dintre ofertele primite, cel mai convenabil raport calitate-preț era cel al cărbunilor din Westphalia. Întrucât materialul importat provenea de la un singur producător, bazându-se pe prevederile legale care îi permiteau să aprobe importuri în valoare de peste 100.000 de lei, dar și pe antecedentele guvernelor anterioare, Brătianu și-a asumat răspunderea de a încheia contractul fără a mai cere alte avize sau organizarea unei licitații pentru a nu mai pierde timpul și a nu rata oferta favorabilă a germanilor<sup>26</sup>.

Pe 25 martie, după câteva ore de controverse, Ion I. C. Brătianu a raportat un nou succes în Cameră, cu prilejul votării bugetului general al ministerului Lucrărilor Publice<sup>27</sup>, iar peste două zile le-a cerut deputaților să aprobe un proiect de lege pentru constituirea unui fond de rezervă necesar asigurărilor maritime. În opinia sa, o dovadă peremptorie a necesității legii respective fusese oferită chiar de naufragiul navei „Meteor”. Deputații au îmbrățișat propunerea lui Brătianu, adoptând în unanimitate legea respectivă<sup>28</sup>.

După o lungă perioadă de așteptare, la 27 aprilie 1898, a intrat în dezbateră Camerei și proiectul de lege pentru construirea căilor ferate de interes local, care era în multe părți aproape identic cu cel propus de către conservatori în 1894.

Încă din debutul ședinței, Emil Porumbaru, Barbu Delavrancea și Nicolae Fleva au atacat fără menajamente proiectul, catalogându-l drept „neconstituțional”.

Luând cuvântul, Brătianu a respins din start ideea de neconstituționalitate a proiectului, arătând că forma propusă de liberali pornea de la concepția conform căreia liniile ferate de interes local urmau a fi controlate de către stat, pe când conservatorii porniseră de la premisa cedării lor totale în mâna particularilor.

O altă chestiune menită a-i diviza pe parlamentari a fost legată de definirea unei linii de interes local în raport cu una de interes general.

Ministrul de resort a intervenit în câteva rânduri pentru calmarea spiritelor și pentru a face unele precizări de ordin tehnic. În cele din urmă, deputații au aprobat luarea în considerare a proiectului<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> „D.S.”, în „M.O.”, partea a III-a, nr. 37, 4 martie 1898, p. 386-387.

<sup>26</sup> „D.A.D.”, în „M.O.”, partea a III-a, nr. 48, 4 aprilie 1898, p. 820-822.

<sup>27</sup> *Ibidem*, nr. 55, 19 aprilie 1898, p. 979-980.

<sup>28</sup> *Ibidem*, nr. 57, 22 aprilie 1898, p. 1056-1057.

<sup>29</sup> *Ibidem*, nr. 60, 13 mai 1898, p. 1113-1118.

După ce a fost dezbătută cu începere din 28 aprilie, legea a fost adoptată de către Cameră pe 1 mai, în forma susținută de către liberali<sup>30</sup>.

Patru zile mai târziu, Brătianu solicita Camerei aprobarea unui credit extraordinar de un milion de lei pentru ministerul său, sumă necesară în vederea întocmirii unor studii de fezabilitate și proiecte de căi ferate, ca și pentru proiectul podului de peste Dunăre de la Severin. Convinși de justetea solicitării tânărului ministru, deputații și-au dat acordul unanim pentru acordarea creditului<sup>31</sup>.

Tot atunci, a avut loc și discuția generală asupra proiectului de lege referitor la un credit de 5 milioane de lei, necesar pentru acoperirea cheltuielilor din anii 1898-1899 pentru construcții de poduri, șosele și alte lucrări de infrastructură.

Prezent în incinta Camerei, Brătianu a explicat că era vorba de construcții începute în 1890, dar că, datorită curenților din studiile efectuate, finalizarea lor s-a dovedit a fi cu mult mai scumpă decât se prevăzuse inițial în buget. Deși deputații erau de acord cu aprobarea creditului respectiv, lipsa cvorumului a dus la blocarea proiectului<sup>32</sup>.

Ionel Brătianu s-a prezentat și pe 6 mai în fața deputaților cu scopul de a susține proiectul de lege privind acordarea unui credit de 17,8 milioane de lei necesar sporirii parcului de material rulant, cumpărării și comandării de noi vapoare și pentru construirea racordului portului Constanța cu linia ferată Cernavodă – Constanța. Ca și în ziua anterioară nu s-a întrunit cvorumul, motiv pentru care adoptarea proiectului s-a amânat sine-die<sup>33</sup>.

Ministrul Lucrărilor Publice nu s-a lăsat descurajat de aceste eșecuri, revenind în fața Camerei pe 8 mai, cu alte două proiecte legislative. Primul se referea la autorizarea ministerului de a folosi 5 milioane de lei din creditul de 29 de milioane obținut în 1892 pentru construirea Gării de Nord din București. Baniile respectivi urmau a fi utilizați la ridicarea unor remize pentru mașini, la refacerea unor gări și la consolidarea câtorva sectoare de linii ferate.

După o scurtă pledoarie pro domo Brătianu a obținut acordul deputaților pentru folosirea banilor respectivi.

Profitând de atmosfera favorabilă existentă în Cameră, el a solicitat și aprobarea unui credit extraordinar de 7,5 milioane de lei, ce urma a fi utilizat pentru acoperirea cheltuielilor suplimentare legate de modernizarea portului Constanța.

De data aceasta, spiritele s-au aprins, fiind inflamate de discursurile ostile ale deputaților Scorțescu, Fleva și Delavrancea. Fără a-și pierde cumpătul, Brătianu a explicat cu lux de amănunte, intrând chiar și în detalii tehnice, cum vor fi întrebuințați banii respectivi și la cât se vor ridica toate cheltuielile până la finalizarea lucrării. Câștigați de elocința oratorului, deputații vor adopta proiectul în unanimitate<sup>34</sup>.

Perseverent, Ion I. C. Brătianu a adus pe 11 mai 1898 și în fața Senatului solicitarea aprobării creditului de 17,8 milioane de lei necesar sporirii parcului de material rulant, cumpărării și comandării de noi vapoare și pentru realizarea racordului

<sup>30</sup> George Fotino, *op. cit.*, vol. I, p. 68-101.

<sup>31</sup> „D.A.D.”, în „M.O.”, partea a III-a, nr. 63, 24 mai 1898, p. 1168-1169.

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 1174.

<sup>33</sup> George Fotino, *op. cit.*, vol. I, p. 106-116.

<sup>34</sup> „D.A.D.”, în „M.O.”, partea a III-a, nr. 65, 28 mai 1898, p. 1212-1221.



portului Constanța cu linia ferată Constanța – Cernavodă. Profitând de prezența ministrului în sală, senatorii au ridicat problema renunțării la importul de cărbuni scumpi pentru locomotive și a înlocuirii acestui combustibil cu un amestec de lignit și petrol, lucru încă imposibil din punct de vedere tehnic la data respectivă, după cum a ținut să precizeze Brătianu. Senatorii au aprobat acordarea creditului respectiv<sup>35</sup>, iar trei zile mai târziu au mai votat un credit în cuantum de un milion de lei pentru rezolvarea alimentării cu apă a orașului Constanța<sup>36</sup>.

Încă din toamna anului 1898, în paralel cu acțiunile întreprinse în calitate de ministru, I. I. C. Brătianu a declanșat în mod neoficial tratative cu unii intelectuali socialiști, cu scopul de a-i atrage în rândurile P.N.L.-ului și de a întări aripa de stânga, reformatoare, a partidului. Prin octombrie 1898, el a obținut promisiunea lui V. G. Morțun de trecere în bloc a social-democraților în tabăra liberală, deși chestiunea nu era iminentă, deoarece se manifestau încă puternice reticențe atât din partea socialiștilor, cât și din partea conducerii liberale<sup>37</sup>.

Revenind la activitatea ministerială a lui Ionel Brătianu, menționăm că, pe 16 decembrie 1898, el a venit în fața Senatului pentru a participa la dezbaterile pe marginea proiectului de modificare a legii din 1894 privind organizarea corpului tehnic al Ministerului Lucrărilor Publice.

Adresându-se înaltului for legislativ, Brătianu și-a manifestat nemulțumirea legată de faptul că, până atunci inginerii promovaseră în funcție de vechime și mai puțin după criteriul competenței profesionale: „Un inginer, mai mult poate decât în alte meserii, trebuie să se țină în curent cu știința, pentru că ingineria face progrese în fiecare zi”. Convinși de soliditatea argumentelor sale, senatorii au acceptat modificarea legii în forma dorită de tânărul ministru<sup>38</sup>.

Anul 1899 a debutat din punct de vedere politic cu intensificarea luptei opoziției împotriva cabinetului Sturdza. Acțiunile sedicioase ale conservatorilor îl vizau în chip special pe primul-ministru, acuzat de trădarea intereselor naționale, după ce, o broșură a baronului Banffy apărută la Budapesta lăsa să se înțeleagă că acesta ar fi lucrat de conivență cu Sturdza la distrugerea Partidului Național Român din Transilvania<sup>39</sup>.

În atare condiții, la 14 martie, opoziția a organizat o mare întrunire la sala „Dacia”. Cu acest prilej, oratori precum N. Fleva, N. Filipescu, P. P. Carp, Barbu Delavrancea sau Gh. Grigore Cantacuzino, i-au solicitat regelui să demită guvernul liberal.

Conștient de amploarea mișcării opoziționiste, suveranul le-a cerut conservatorilor să-și strângă rândurile în perspectiva apropiatei lor veniri la putere.

În consecință, pe 17 și 18 martie, Al. Marghiloman și Gh. Gr. Cantacuzino au citit în Cameră, respectiv la Senat o declarație în numele Partidului Conservator, în care se afirma că semnatarii săi „consideră prezența la guvern a lui Dimitrie Alexandru Sturdza o atingere a demnității naționale și, de aceea, făcând abstracție de orice

<sup>35</sup> „D.S.”, în „M.O.”, partea a III-a, nr. 68, 29 mai 1898, p. 856.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 902.

<sup>37</sup> Ion Bulei, *op. cit.*, p. 196.

<sup>38</sup> George Fotino, *op. cit.*, vol. I, p. 137-139.

<sup>39</sup> Constantin Bacalbașa, *Bucureștii de altă dată*, vol. II, București, Editura ziarului „Universul”, 1928, p. 255.

deosebire de partid, se declară hotărâți a se opune pe toate căile legale, în primul rând prin obstrucționism parlamentar, la o mai departe funcționare a actualului ministru-prezident al statului român”<sup>40</sup>.

Ca și cum aceste probleme nu erau suficiente pentru P.N.L., antreprenorul Hallier a fugit din țară, lăsând neterminate lucrările de modernizare a portului Constanța. Pe 24 martie conservatorii au inițiat în Cameră o amplă dezbateră pe marginea „chestiunii Hallier”. La cererea lui N. Fleva Adunarea a instituit chiar o comisie de 7 membri, menită a ancheta toate dedesubturile afacerii.

Confruntat cu diatribele reprezentanților opoziției, Brătianu a mai calmat spiritele, arătând că alegerea antreprenorului fusese făcută pe vremea guvernării Lascăr Catargiu, fără organizarea unei licitații publice internaționale. În ceea ce-i privește pe liberali, aceștia au preluat situația moștenită de la conservatori și au încercat să-i impună lui Hallier respectarea termenelor stabilite pentru finalizarea lucrărilor. Prin urmare, cabinetul Sturdza i-a acordat partenerului francez tot sprijinul, dar acesta a înșelat încrederea tuturor, determinându-l pe ministrul Brătianu să ordone trecerea în regie de stat a continuării lucrărilor de la Constanța. Marea problemă era, în opinia vorbitorului, ca statul să nu rămână păgubit în această afacere, mai ales că România nu mai era în situația de dinainte de 1878, astfel încât își va rezerva dreptul de a-l acționa pe Hallier în justiție. Mulțumiți pentru moment de explicațiile primite, deputații au acceptat închiderea discuției pe tema respectivă<sup>41</sup>.

În aceeași zi, ca un ultim gest de bunăvoință față de Sturdza, regele Carol I a dizolvat parlamentul<sup>42</sup>.

La 28 martie 1899, atât puterea, cât și opoziția au organizat ample manifestații în Capitală. Liberalii s-au întrunit în sala „Eforie” pentru a protesta împotriva campaniei declanșate de opoziție. Cu acest prilej a luat cuvântul și Ionel Brătianu, care și-a manifestat solidaritatea cu premierul și i-a persiflat pe conservatori: „Nu mă preocupă dacă vor reuși, ceea ce fac ei însă, este o pată în istoria noastră, deoarece acțiunile lor s-au transformat într-un spectacol de plâns și de rușine”<sup>43</sup>.

În paralel, la sala „Dacia”, conservatorii au convocat o întrunire de mari proporții, la sfârșitul căreia între participanți și forțele de ordine au avut loc regretabile incidente pe strada Enei, a căror amploare a fost exagerată de presa conservatoare. Deși nu a existat nicio victimă, cluburile opoziției au arborat drapelul negru, iar gazetele antiguvernamentale au apărut a doua zi încadrate în chenare negre și pline de acuzații la adresa guvernului că a masacrat populația Capitalei.

Toate aceste evenimente nefericite l-au convins pe monarh să-și abandoneze primul sfetnic, care, prevenit de către E. Stătescu asupra intențiilor regale, și-a prezentat pe 30 martie demisia, imediat acceptată la Palat<sup>44</sup>.

După căderea guvernului liberal, factorul constituțional i-a încredințat mandatul de formare a unui nou cabinet lui Lascăr Catargiu, care a decedat în cursul

<sup>40</sup> Apud Titu Maiorescu, *op. cit.*, p. 258.

<sup>41</sup> „D.A.D.”, în „M.O.”, partea a III-a, nr. 57, 7 mai 1899, p. 1213-1215.

<sup>42</sup> Ion Mamina, Ion Bulei, *op. cit.*, p. 102.

<sup>43</sup> George Fotino, *op. cit.*, vol. I, p. 163.

<sup>44</sup> Ion Mamina, Ion Bulei, *op. cit.*, p. 103.

aceleiași zile, astfel încât, în cele din urmă, șefia guvernului conservator va fi preluată de către Gh. Gr. Cantacuzino<sup>45</sup>.

Chiar dacă s-a încheiat prea rapid, primul ministeriat al lui Ionel Brătianu a scos în evidență un ministru al Lucrărilor Publice activ, dornic de afirmare și totodată conștient de rolul jucat în stat de către instituția parlamentară, căreia a știut să-i arate respectul cuvenit.

ASPECTS OF THE ACTIVITY OF ION I. C. BRĂȚIANU  
AS THE LEADER OF THE MINISTER OF THE PUBLIC WORKS  
(THE 31-<sup>ST</sup> OF MARCH 1897 – 30-<sup>TH</sup> OF MARCH 1899)

*Abstract*

Ionel Brătianu became a politician at the suggestion of his friends and soon after he became a minister when he was only 33; he was an active and clever individual who was capable to become the leader of the National Liberal Party and consequently he was able to bring the modernity the party needed at the time.

---

<sup>45</sup> Ioan Scurtu, *Istoria românilor în timpul celor patru regi*, vol. I, p. 167.