

**Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați
Școala doctorală de Științe Socio–Umane**



REZUMAT

TEZĂ DE DOCTORAT

**COMERȚUL CU CEREALE LA GURILE DUNĂRII:
INTEGRAREA PE PIAȚĂ, STRUCTURI PRODUCTIVE
ȘI INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT
(1829–1940)**

**Doctorand:
Cristian CONSTANTIN**

**Conducător științific:
Prof. univ. dr. Constantin ARDELEANU**

**Seria U 3 Istorie Nr. 5
GALAȚI
2017**

**Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați
Școala doctorală de Științe Socio–Umane**



REZUMAT

TEZĂ DE DOCTORAT

**COMERȚUL CU CEREALE LA GURILE DUNĂRII:
INTEGRAREA PE PIAȚĂ, STRUCTURI PRODUCTIVE
ȘI INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT
(1829–1940)**

**Doctorand:
Cristian CONSTANTIN**

Conducător științific: Prof. univ. dr. Constantin ARDELEANU

**Referenți științifici: C. Ș. I dr. Daniela BUȘĂ
Conf. univ. dr. Mărioara COJOC
Prof. univ. dr. Arthur TULUȘ**

**Seria U 3 Istorie Nr. 5
GALAȚI
2017**

Seriile tezelor de doctorat susținute public în UDJG începând cu 1 octombrie 2013 sunt:

Domeniul **ȘTIINȚE INGINEREȘTI**

Seria I 1: **Biotehnologii**

Seria I 2: **Calculatoare și tehnologia informației**

Seria I 3: **Inginerie electrică**

Seria I 4: **Inginerie industrială**

Seria I 5: **Ingineria materialelor**

Seria I 6: **Inginerie mecanică**

Seria I 7: **Ingineria produselor alimentare**

Seria I 8: **Ingineria sistemelor**

Domeniul **ȘTIINȚE ECONOMICE**

Seria E 1: **Economie**

Seria E 2: **Management**

Domeniul **ȘTIINȚE UMANISTE**

Seria U 1: **Filologie–Engleză**

Seria U 2: **Filologie–Română**

Seria U 3: **Istorie**

Această lucrare a beneficiat (1 august – 31 decembrie 2015) de suport financiar prin proiectul „Excelență interdisciplinară în cercetarea științifică doctorală din România – EXCELLENTIA” cofinanțat din Fondul Social European, prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013, contract nr. POSDRU/187/1.5/S/155425.

CUPRINSUL TEZEI DE DOCTORAT

Lista abrevierilor	7
Lista tabelelor, figurilor și anexelor documentare	9
Introducere	13
1. Paradigme socio-economice în arealul gurilor Dunării (1829–1940)	13
2. Avatarurile agriculturii românești și exporturile de cereale.	
Obiectivele lucrării	19
3. Metodologia și designul cercetării	24
4. Izvoare și istoriografie	27
5. Structura lucrării	33
Capitolul I	
Comerțul cu cereale la gurile Dunării de la piața otomană la capitalismul occidental (1829–1853)	35
1.1. Diviziunea muncii și extinderea pieței în raport cu porturile-depozit	35
1.2. Cultura cerealelor în Moldova și Țara Românească (în prima jumătate a secolului al XIX-lea)	38
1.3. Navigația prin gurile Dunării (1829–1853)	44
1.3.1. Dezvoltarea navigației și tratatele internaționale	44
1.3.2. Date cantitative ale navigației comerciale pe Dunărea Maritimă	48
1.4. Influența carantinei dunărene asupra comerțului cu cereale (1829–1853)	50
1.5. Exportul și destinația acestuia (1829–1853)	56
1.5.1. Exportul de cereale prin porturile Brăila și Galați	58
1.5.2. Cerealele din Moldova și Țara Românească și porturile-depozit	67
1.5.3. Comparații cu porturile rusești de la Marea Neagră și Marea Azov	72
1.6. Negustori și case comerciale în porturile Dunării Maritime (1829–1853)	75
1.6.1. Grecii și ionienii cu protecție britanică	77
1.6.2. Negustorii și casele italienilor	78
1.6.3. Negustori bulgari	80
Capitolul II	
Agricultura românească (1856–1914)	83
II.1. Chestiunea agrară și date statistice cu privire la agricultura românească	84
II.2. Cultura cerealelor în România (1862–1914)	103
Capitolul III	
Navigația prin gurile Dunării și dezvoltarea infrastructurii portuare și de transport (1853–1914)	115
III.1. Context internațional, diplomație și soluții tehnice	115
III.2. Date cantitative ale navigației pe Dunărea Maritimă (1856–1914)	118
III.3. Reglementări ale comerțului maritim din România și societăți de navigație românești	125
III.4. Evoluția taxelor percepute de CED pentru navigația la gurile Dunării	129
III.5. Transporturile terestre	131
III.6. Rentabilitatea investițiilor în porturile și docurile din Brăila și Galați	134
III.7. Impactul telegrafiei și al telefoniei asupra schimburilor comerciale	143

Capitolul IV	
Comerțul internațional cu cereale la Dunărea Maritimă: De la Războiul Crimeii la desființarea regimului de <i>porto-franco</i> (1853–1883)	149
IV.1. Regimul fiscal, date cantitative și destinații ale cerealelor comercializate în porturile Dunării Maritime	150
IV.2. Exportul de cereale prin porturile Dunării Maritime (1856–1883)	158
IV.3. Comparații între porturile românești de la Dunărea Maritimă și Odessa	168
IV.4. Societăți exportatoare de cereale în porturile dunărene	171
Capitolul V	
Comerțul cu cereale la gurile Dunării în epoca monopolistă (1883–1914)	177
V.1. Considerații asupra desființării regimului de <i>porto-franco</i> în 1883	177
V.2. Regimul fiscal și date cantitative ale exportului de cereale	179
V.3. Exportul de cereale prin porturile Dunării Maritime și destinația acestuia (1883–1914)	189
V.4. Organizarea comerțului cu cereale în porturile Dunării Maritime	211
V.5. Comparații între porturile românești și cele rusești	223
V.6. Negustori de cereale și case comerciale în porturile dunărene (1883–1914)	228
Capitolul VI	
Agricultura și comerțul cu cereale la Dunărea de Jos în anii Marelui Război (1914–1918)	237
Capitolul VII	
Comerțul cu cereale la gurile Dunării în perioada interbelică (1919–1940)	257
VII.1. Rolul României Mari în cadrul societății europene interbelice	257
VII.2. Agricultură românească (1919–1940)	263
VII.2.1. <i>Reforma agrară din 1921 și impactul acesteia asupra societății românești interbelice</i>	263
VII.2.2. <i>Cultura cerealelor în România Mare (1919–1940)</i>	271
VII.3. Comerțul exterior cu cereale și destinația acestuia (1919–1940)	277
VII.3.1. <i>Regimul fiscal și date cantitative ale exportului de cereale</i>	277
VII.3.2. <i>Exportul de cereale prin porturile Dunării Maritime (1919–1940)</i>	294
VII.3.3. <i>Organizarea comerțului cu cereale în porturile dunărene (1919–1940)</i>	314
VII.3.4. <i>Comparații între porturile românești și cele rusești</i>	329
VII.4. Impactul navigației prin gurile Dunării asupra comerțului cu cereale (1919–1940)	338
VII.4.1. <i>„Chestiunea Dunării” sub impactul politicii revizioniste</i>	338
VII.4.2. <i>Date cantitative ale navigației pe sectorul maritim al Dunării (1919–1940)</i>	342
VII.4.3. <i>Impactul dezvoltării infrastructurii asupra comerțului cu cereale</i>	345
VII.5. Negustori de cereale și case comerciale în porturile Dunării Maritime (1919–1940)	354
Concluzii	361
Abstract	365
Bibliografie	369
Anexe	399

Comerțul cu cereale la gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829–1940)

Cuvinte cheie: Brăila, Galați, Sulina, Rusia, cultura cerealelor, navigația, case comerciale, *porto-franco*, porturi-depozit.

Rezumat

Studierea integrării diverselor hinterlanduri în cadrul pieței internaționale de cereale a devenit o constantă a cercetărilor la nivel internațional în ultimele decenii. Istoricii economiei au analizat evoluția pe termen lung a diverselor grânare ale lumii moderne, având în atenție fluctuația prețului în principalele centre de desfacere europene în raport cu nivelul recoltelor, posibilitățile de depozitare și politicile fiscale. Europa ultimei jumătăți de mileniu s-a confruntat cu o creștere aproape continuă a populației și implicit a necesarului de hrană. Pentru acoperirea acestei nevoi primare umane s-a dezvoltat o întreagă rețea de negustori, asiguratori, armatori, navigatori și porturi-depozit în care capitalul privat, inovarea tehnică și financiară, dar și spiritul antreprenorial-aventurier s-au confruntat cu nevoia unor politici economice clare ale curților europene sau cu lipsa unor rute de transport optime. Un întreg sistem comercial a fost dependent de patru elemente vitale: stocul comercial al grânarului, oportunitățile de transport, capacitatea de înmagazinare și rentabilitatea afacerii; care au dictat prețul pe marile piețe analizate.

Obiectivul central al unui studiu de istoria economiei (economică) îl reprezintă înțelegerea evoluțiilor economice, prin raportare la un anumit teritoriu și interval temporal, din perspectiva transformărilor societății, analizând schimbările produse la nivel macroeconomic în raport cu cele survenite la nivel microeconomic ori prin abordarea din perspectivă istorică a spațiului economic în funcție de binomul *centru-periferie*. Din punct de vedere metodologic, un studiu de istoria economiei diferă de analizele strict economice din trei puncte de vedere: a) modul de abordare (cele istorice sunt preponderent inductive); b) rezultatul studiului (scopul este obținerea unei descrieri plauzibile, și nu strict formularea unei explicații); c) scopul / obiectivul (principal al cercetării este constituit de verificarea unei ipoteze teoretice formulate anterior, nu combaterea ipotezelor teoretice deja existente).

De-a lungul timpului, spațiul românesc extracarpatic a constituit un tărâm propice cultivării cerealelor, element vital în alimentația oamenilor și a animalelor. Faptul că România a fost grâнарul Europei după 1829 constituie o axiomă a mentalului colectiv românesc din ultimul veac. Concret, momentul inițial al declanșării acestui stereotip fără temei istoric este imprecis și departe de forma sa consacrată în anii regimului comunist din România. Primele atestări documentare ale unei asemenea sintagme sunt identificate în „Analele Economice” din 1861. Formula a fost preluată de publicațiile de specialitate și a reapărut frecvent în spațiul public românesc pentru a servi intereselor politice ale clasei conducătoare bucureștene. Pe fondul unei crize mondiale la grâu în anul 1938, compensată de un export semnificativ al României, în cadrul mediului academic bucureștean (Universitatea de Științe Agronomice și Medicină Veterinară din București) s-a propagat această falsă idee, valorificată mai târziu de aparatul de propagandă, istoriografia și cinematografia epocii socialiste. După evenimentele din 1989, o serie de economiști și istorici din România – cei mai reprezentativi fiind Victor Axenciuc și Bogdan Murgescu – au trecut la demistificarea unei chestiuni împământenite, prin limitarea analizei lor la ponderea cantitativă a exportului românesc de cereale în cadrul comerțului european de profil. Cu certitudine, niciodată în istorie spațiul românesc nu a constituit principala sursă de aprovizionare cu cereale a Europei, dar din veacul al XIX-lea a reprezentat unul dintre centrele de colectare pentru cel mai avansat comerț al vremii, cel al porturilor-depozit, și subordonat unor „jocuri ale schimbului” complexe și de duranță.

Principala întrebare pe care o ridică istoriografia problemei de până acum era cea a capacității (sau nu) a Vechiului Regat de a fi „grâнарul Europei” (principalul exportator european) până la prima conflagrație mondială. Studiul de față presupune (pe lângă utilizarea stilului descriptiv) evaluări, valorizări și explicații care au rolul de a verifica ipotezele contradictorii anterioare. De-a lungul unui secol de prefaceri socio-economice, spațiul românesc s-a (re)integrat pe piața internațională de cereale și s-a adaptat rigorilor în continuă schimbare ale acesteia. Demersul propus de noi, cercetarea pe termen lung a modificărilor survenite în cadrul mecanismului complex al pieței de cereale din arealul gurilor Dunării, presupune observarea diverselor etape de conexiune ale comerțului românesc de grâne în trecerea sa succesivă de la monopolul permisiv otoman, la introducerea capitalismului occidental și până la protecționismul defazat autohton și afirmarea curentelor totalitare la gurile Dunării din perioada interbelică. Este limpede că spațiul românesc nu a fost niciodată cel mai mare exportator european de cereale, dar acest factor nu plasează aportul individual al românilor în cadrul producției de grâne la periferia Europei. De la această ipoteză decurg numeroase analize comparative care au rolul de a identifica cauzele și efectele evenimentelor istorice dintr-un anumit interval de timp și de a sublinia faptul că spațiul românesc a fost între 1829 și 1940 un veritabil și indispensabil hinterland pentru antrepozitele europene de cereale. Din acest punct de vedere, contribuția și efortul agricol

românesc la piața europeană de grâne nu trebuie minimalizate, iar comparația cu hinterlandul rusesc din nordul Mării Negre completează demersul analitic al înțelegerii spectrului concurențial și al determinării ponderii spațiului românesc pe piața europeană de cereale.

Tratatul de la Adrianopol (1829) nu a determinat sporirea bruscă a exporturilor moldo-valahe de cereale. Intensificarea raporturilor de schimb pe piața dunăreană de grâne s-au datorat în primul rând factorilor economici (costurile de producție și transport, taxele și dobânzile plătite în schimbul capitalului împrumutat), în principal specularea oportunităților pe piața internațională de către negustorii din porturile-depozit. Ponderea exporturilor românești, oarecum redusă la scară globală, trebuie corelată cu cea individuală. În medie, înaintea Primului Război Mondial, cantitate exportabilă a fost de doar 0,46 chintale/locuitor la nivel european, în vreme ce ponderea românească a atins 3,54 chintale/locuitor, de peste șapte ori mai mare decât media continentală. Interpretarea datelor statistice permite spațiului românesc dreptul de a-și aroga titlul de „unul dintre grânarele europene”. Dar cu toate acestea, întreaga viață economică, socială, politică și mondenă a României de până la Primul Război Mondial a fost animată de o serie de capitaliști al căror succes a fost dependent de capriciile vremii. Interdependența întregii națiuni de o „economie de tip cămilă” – care a acumulat destul capital în anii cu recolte bune pentru a-l utiliza pe o durată lungă de timp, în schimbul unor importuri deloc avantajoase dezvoltării statului și mondenităților boierimii – a creat și menținut decalajul spațiului românesc față de Europa industrială.

Lucrarea de față are rolul de a concentra energiile creatoare a mai multor generații de istorici, economiști și esești aplecați asupra a două chestiuni elocvente pentru epoca modernă a românilor: problema țărănească și exporturile românești de cereale, în scopul edificării unei construcții ample, durabile și de referință.

Primul capitol analizează progresul înregistrat de societatea românească în drumul anevoios al desprinderii de metehnele dominante ale economiei otomane și al pătrunderii capitalismului occidental. Pe parcursul a mai multor pagini sunt prezente analize cantitativ – calitative ale exporturilor de cereale efectuate prin porturile Dunării Maritime, puse în legătură cu structurile productive moldo-valahe. Nu lipsesc elementele comparative ale exporturilor românești cu cele efectuate de hinterlandul rusesc din nordul Mării Negre în cadrul evoluției „Chestiunii Orientale” și conectarea porturilor Brăila și Galați pe ruta negustorilor din porturile-depozit ale Mediteranei și Mării Nordului. Am luat drept repere cronologice două evenimente marcante pentru istoria românilor, semnarea Tratatului ruso-otoman de la Adrianopol (1829) și declanșarea Războiului Crimeii (1853-1856).

Următorul capitol prezintă paradigmele agriculturii românești pe durata a șase decenii zbuciumate din istoria națiunii române. Principala plagă a societății române moderne oferă posibilitatea identificării potențialului agricol al Principatelor Dunărene și insistă pe două segmente: avaturile agriculturii românești, în drumul de la feudalism către modernitate, și

cultura cerealelor. Astfel se creează o imagine complexă asupra societății românești dominată de inexistența unei reforme agrare temeinice, de lipsa investițiilor consistente într-un inventar agricol modern și consistent, dar și dependența față de capriciile atmosferice.

Capitolul al III-lea aduce în prim-plan aportul navigației comerciale la gurile Dunării între anii Războiului Crimeii și prima conflagrație mondială. Analiza datelor empirice se împletește cu explicația curbelor cantitative și rolul jucat de a doua revoluție industrială asupra construcțiilor navale. Este avut în vedere și parcursul Comisiei Europene a Dunării de la înființarea sa, în 1856, și până la izbucnirea nemulțumirilor cu privire la mărirea jurisdicției și a taxelor percepute de la sfârșitul secolului al XIX-lea și primii ani ai următorului veac. Un rol determinant în creșterea exporturilor de cereale prin porturile Brăila și Galați l-a avut și crearea infrastructurii feroviare și introducerea telegrafului în țările române. Astfel, au fost depășite neajunsurile efectuării unor transporturi terestre de mare capacitate și conectarea pieței dunărene la fluxul internațional de știri. După dobândirea Dobrogei în 1878 și abolirea regimului de *porto-franco* pentru așezările dunărene românești s-a trecut la modernizarea infrastructurii portuare și transformarea acestora în adevărate antrepozite europene.

Următoarele două capitole intră în structură intimă a comerțului cu cereale din arealul gurilor Dunării, oferind interpretări pe baza datelor empirice și a legislației comerciale. Primul dintre acestea oferă o perspectivă asupra realităților comerciale care au urmat Războiului Crimeii, Unirii din 1859 și până la desființarea privilegiului de porturi france, în 1883. Din punct de vedere economic, cel mai reprezentativ episod al acestui interval îl constituie semnarea Convenției vamale cu Austro-Ungaria din 1875. Noile viziuni fiscale ale autorităților de la București au impus introducerea unor instrumente capitaliste în structurile economice românești. Astfel, capitolul al V-lea este dominat de explicarea fenomenului introducerii bursei în cadrul schimburilor comerciale și oferirea unei imagini de ansamblu asupra organizării comerciale interne, de la tipurile de contracte și până la complicatele modalități de determinare a greutateii hectolitrică și a calității grânelor. Rămân în atenție comparațiile cu porturile rusești și direcția exporturilor românești, acaparate la sfârșitul secolului al XIX-lea de către antrepozitele britanice, olandeze și belgiene.

Capitolul al VI-lea este dedicat situației comerțului și agriculturii Vechiului Regat în timpul Marelui Război. Prima conflagrație mondială a oferit o dublă perspectivă economică pentru români. Anii neutralității au transformat cerealele românești în veritabile nestemate ale unei dote râvnite de cele două tabere beligerante, pentru ca din toamna lui 1916 stocurile de grâne să fie supuse pe rând autodistrugerilor și rechizițiilor administrației militare de ocupație a Puterilor Centrale din Oltenia, Muntenia și Dobrogea. Prezentarea cuprinde elementele definitorii pentru comerțul maritim, așa cum sunt agricultura, stocurile, magaziiile, legislația, casele comerciale și navigația.

Datorită proximității temporale, în baza conservării unui număr superior de surse istorice relevante, se oferă ultimului capitol o întindere mai amplă. Sunt trecute în revistă

modificările produse de Primul Război Mondial asupra rolului României în cadrul economiei internaționale, impactul Reformei agrare din 1921 asupra culturilor de cereale, abandonarea etalonului aur și deprecierea monedei românești în raport cu valutele forte, dar și diversele faze ale implicării clasei politice bucureștene în viața comercială a porturilor de pe sectorul maritim al Dunării. Nu sunt uitate analizele datelor statistice ale capacității de producție și valorificare, destinațiile predilecte ale exporturilor românești, impactul mișcărilor sindicaliste, comparațiile cu Rusia sovietică, dar și ponderea grânelor iugoslave la mișcarea porturilor românești. Amplitudinea revizionismului nazist și fascist a influențat direct traiectoria comerțului exterior românesc din cea de doua jumătate a anilor 1930, ieșită din prăpastia în care a fost aruncată de către Marea Criză Economică a anilor 1929-1933. Anii celui de-al Doilea Război Mondial au pus capăt unui îndeletniciri liberale care produs majoritatea capitalului rulat de economia României timp de mai bine de un secol.

Evenimentele internaționale care au urmat celui de-al Doilea Război Mondial au trimis economia românească în sfera de acțiune a planificatorilor de la Kremlin. Ambițiile paranoice staliniste, supunerea totală a României față de Moscova și îndepărtarea oricăror elemente capitaliste din structura comercială a porturilor dunărene au dus la instaurarea monopolului sovietic asupra economiei românești. Brăila și Galații au ieșit definitiv de pe rutele comerțului maritim cu cereale, iar rolul capitalului occidental asupra societății românești era înlocuit de *sovrom*-urile dictate de Stalin și tovarășii săi de drum.