

*Cristian CONSTANTIN**

**COMERȚUL EXTERIOR CU CEREALE
ÎN REGIUNEA DUNĂRII DE JOS – DE LA PIAȚA OTOMANĂ LA
CAPITALISMUL OCCIDENTAL (1829-1853)**

- Rezumat -

Acest studiu are ca scop sintetizarea aspectelor legate de comerțul cu cereale în porturile Dunării maritime în perioada 1829-1853. În secolul al XIX-lea, o mare parte a comerțului mondial de cereale a fost controlat de anumite porturi intermediare, în care acestea erau depozitate pentru perioade lungi și vândute atunci când condițiile de piață păreau favorabile. Tratatul ruso-turc de la Adrianopol (1829) a marcat începutul unei noi ere în istoria românilor, deschizând perspective semnificative de dezvoltare politică, instituțională sau națională, deși statutul Rusiei de protectoare a Valahiei și Moldovei a umbrit aceste așteptări. Două orașe, Galați, în Moldova și Brăila, în Țara Românească, personifică interesele și speranțele Principatelor privind rolul economic al Dunării. Sacii de cereale din România au avut o contribuție fundamentală la dezvoltarea României moderne. În acest context, teoria lui Ștefan Zeletin este semnificativă pentru explicația acestui text.

Cuvinte cheie: Brăila, Galați, cereale, economie, evoluție, antrepozite.

**INTERNATIONAL GRAIN TRADE IN THE LOWER DANUBE REGION – FROM
THE OTTOMAN MARKET TO EUROPEAN CAPITALISM (1829-1853)**

- Abstract -

This study aims at synthesizing the aspects related to the grain trade in the ports of the maritime Danube, between 1829 and 1853. In the 19th

* Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați (constantin.p.cristian@gmail.com).

Această lucrare a beneficiat 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.

Danubius, XXXIV, Galați, 2016, p. 65-94.

century, a large part of the world grain trade was controlled by certain intermediate ports, where it was stored for lengthy periods and sold when market conditions seemed favourable. The Russo-Turkish treaty of Adrianople (1829) marked the beginnings of a new era in the history of the Romanians, opening significant perspectives of political, institutional or national development, although Russia's status as protector of Wallachia and Moldavia overshadowed these prospects. It granted the two Romanian Principalities of Wallachia and Moldavia full freedom to pursue commerce and to navigate on the Danube, turning the ports of Brăila and Galați into important suppliers of grains on the European markets. Two cities, Galați in Moldavia and Brăila in Wallachia, personified the interests and hopes of the principalities regarding the economic role of the Danube. The Romanian grain bags brought a fundamental contribution to the development of modern Romania. In this context, the theory of Ștefan Zeletin is significant for explaining this text.

Keywords: Brăila, Galați, grain, economy, development, deposit ports.

Comerțul cu cereale s-a aflat mereu între cele mai importante îndeletniciri cotidiene ale mediului economic. Deoarece tranzacționa articolul „cel mai de primă necesitate omului și animalului în general”, acesta a devenit „cel mai răspândit produs al activității omenești și cel mai vechi articol de comerț¹”. Principala calitate a comerțului cu cereale o constituie desfășurarea sa permanentă la nivel internațional, indiferent de condițiile politice și militare, de așezare geografică și anotimp, de aspecte religioase, epidemii și vârstă. În fiecare clipă la nivel mondial se recoltează și se consumă cereale, produs vital al civilizației umane și cu implicații majore în plan demografic. La cumpăna dintre secolele al XVIII-lea și al XIX-lea se produc două evenimente majore care și-au pus amprenta asupra comerțului internațional, explozia demografică și cea economică. Cea de a doua cauză a fost determinată de revoluția industrială și de costisitoarele războaie napoleoniene². Ambele au condus la sporirea consumului de cereale și la

¹ Emil Mihail Brancovici, *Technica comerțului de cereale în special comerțul cerealelor românești*, vol. 1, Institutul de Arte Grafice „Carol Göbl”, București, 1915, p. 1.

² Vezi interpretări ale fluctuațiilor prețurilor cerealelor în jurul epocii napoleoniene la: Liam Brunt, Edmund Cannon, *Measuring integration in the English wheat market, 1770–1820: New methods, new answers*, în „Explorations in Economic History”, vol. 52, 2014, pp. 111-130; Kim Oosterlinck, Loredana Ureche-Rangau, Jacques-Marie Vaslin, *Baring, Wellington and the Resurrection of French Public Finances Following Waterloo*, în „The Journal of Economic History”, vol. 74, nr. 4, 2014, pp. 1072-1102.

identificarea unor noi spații de producție. Centrele de aprovizionare au început să fie poziționate la o distanță considerabilă și au implicat un efort major politico-economic din partea importatorilor. Istoriografia românească și occidentală consacră spații largi acestei chestiuni, fără a lua în calcul importanța comerțului și a negustorilor de cereale în cadrul evoluției porturilor din perimetrul gurilor Dunării și a statului național român. Una din principalele curențe ale istoriografiei de până acum a fost și nealinieră unităților de măsură la sistemul metric și a unei singure monede. Studiul de față prezintă realitățile epocii propunând, pe cât se poate, drept unitatea de măsură chintalul (100 kg) și lira sterlină, valuta forte a vremii. În acest mod se pot observa și compara pe termen și în spații diferite cantitățile și valorile atât de necesare într-un asemenea demers.

„În procesul de naștere a României moderne trebuie să se deosebească două mari curente: unul zgmosos dar superficial, anume al ideilor liberale care pleacă de la Paris spre București și Iași; altul tăcut dar adânc, care pleacă de la Londra spre Constanța, Galați, Brăila: e curentul economiei capitaliste engleze³”.

Evenimentele din 1829 au impus celor două Principate o nouă libertate economică prin Regulamentele Organice (1831 și 1832) și marchează era protectoratului Rusiei țariste. Regulamentele Organice au stimulat dezvoltarea comerțului exterior românesc și au favorizat porturile dunărene⁴. Anterior semnării Tratatului ruso-otoman de la Adrianopol (1829), comerțul țărilor române s-a aflat sub monopolul otoman, primând un anume dezinteres pentru o producție cantitativă și calitativă atractivă pentru piețele occidentale⁵. Teza lui Ștefan Zeletin, care prezintă începuturile capitalismului și ale burgheziei în spațiul românesc, demonstrează evoluția economică și politică a acestuia prin conectarea sa în cadrul rețelelor internaționale de comerț. Fapt datorat nevoii crescânde de cereale din Imperiul britanic, aflat la acea dată în plină revoluție industrială⁶. Raportat la alți teoreticieni români, Ștefan Zeletin a emis o teză distinctă, care are rolul de a

³ Ștefan Zeletin, *Burghezia română. Originea și rolul ei istoric*, ediția a II-a, Editura Humanitas, București, 1991, p. 103.

⁴ *Libertatea comerțului în Regulamentul Organic din Moldova*, în „British and Foreign State Papers, 1843-1844”, Londra, vol. XXXII, 1859, pp. 703-704, *apud.* Constantin Ardeleanu, *Gurile Dunării – o problemă europeană. Comerț și navigație la Dunărea de jos în surse contemporane (1829-1853)*, Editura Istros a Muzeului Brăilei, 2012, p. 67.

⁵ Bogdan Murgescu, *România și Europa. Acumularea decalajelor economice (1500-2010)*, Polirom, Iași, 2010, pp. 114-123; Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829-1853)*, Editura Istros a Muzeului Brăilei, 2014, p. 73.

⁶ Șt. Zeletin, *op. cit.*, pp. 101-159.

evidenția impactul major al *City*-ului londonez în cadrul istoriei moderne a românilor. Trecută în indiferență de istoriografia marxistă din România comunistă, noile studii aduc în atenția cercetătorilor confruntarea opiniilor lui Ștefan Zeletin privind realitățile românești cu cele din zone în care se înregistrează similitudini. Prin comparație, hinterlandul danubian a înregistrat aspecte identice cu cele petrecute în America de Sud. Regiunea fluviului La Plata, care străbate Argentina și Uruguayul, dispune de teritorii economice neutre. Acestea s-au afirmat pe plan internațional prin posibilitatea de a furniza produse agricole marilor puteri, fără discriminare și profitând de rivalitățile dintre ele. Dezvoltarea porturilor Brăila și Galați poate fi oricând privită ca o paralelă cu mult mai celebrele Buenos Aires și Montevideo⁷. În ambele regiuni elementul de conexiune a fost spiritul antreprenorial al Imperiului britanic. Chiar dacă, istoriografia română a dorit „să explice până acum nașterea societății burgheze române numai prin întâiul curent [n.n. *al ideilor liberale care pleacă de la Paris spre București și Iași*], ignorând cu totul existența celui din urmă sau neprețuindu-l după valoarea sa reală [n.n. *curentul economiei capitaliste engleze*]⁸” noile cercetări conduc la revalidarea tezei emise de Șt. Zeletin. După 1829, Principatele sunt integrate prin porturile sale în agrenajul mercantil britanic și la întregul „sistem valoric” al acestuia.

Codul comercial din Țara Românească, de inspirație franceză, „consacră cel mai bine ideile de egalitate civilă, justiție naturală și conciliază în cei mai buni termeni libertatea tranzacțiilor și garanțiile sociale”⁹. Legislația adoptată în anii Regulamentari armoniza schimburile comerciale, statutul negustorilor, organizarea juridică a comerțului și sistemul vamal. Moldova și Valahia, aflându-se în raport de vasalitate față de Imperiului otoman, au continuat să păstreze sistemul vamal otoman recunoscut la nivel internațional¹⁰ și s-a generalizat tariful de 3% din valoarea totală a mărfii¹¹. În urma Tratatului Ponsonby de la Balta Liman (1838), semnat între otomani și englezi, se stipula creșterea taxelor vamale. De la 3% se ajungea la 5% la import și 12% la export la care se adăuga prevederea privind

⁷ George Enache, *The Lower Danube and the Rio de la Plata Region in the Modern Age: Contrasted Perspectives on their Economic and Political Evolution*, în „Transylvanian Review”, vol. XXII, Supliment nr. 2, 2013, *Economic and Social Evolutions at the Crossroads of the World-System. Eastern and Central Europe from the Early Modern Age to the Twentieth Century*, editori: Iosif Marin Balog, Rudolf Gräf, Cristian Luca, pp. 210-229.

⁸ Șt. Zeletin, *op. cit.*, p. 103.

⁹ Thibault Lefebvre, *Études diplomatique et économiques sur la Valachie*, Paris, 1858, p. 371 (în limba română, traducere de Raluca Tomi, în *Călători străini despre Țările Române*, vol. VI, 1852-1856, coord. Daniela Bușă, Editura Academiei Române, București, 2010, p. 297).

¹⁰ C. Ardeleanu, *Gurile Dunării – o problemă europeană*, pp. 67-68; Idem, *International Trade and Diplomacy*, pp. 73-74; B. Murgescu, *România și Europa*, pp. 114-123.

¹¹ Georgeta Penelea, *Organizarea vamală a Țării Românești în epoca regulamentară*, în „Studii. Revista de istorie”, t. XXI, nr. 3, 1968, p. 481.

desființarea vămilor interne. La exporturi, oriunde pe teritoriul otoman, se plătea 9% la intrarea în locul de încărcare și 3% la exportul propriu-zis¹². Din 1843 aceste prevederi sunt adoptate și de către domnitorul Țării Românești, Gheorghe Bibescu, dar în timp ele sunt adaptate realităților din Principate. Uniunea vamală, cu toate neajunsurile metrologice, dintre cele două Principate impusă în 1848, după episodul ratat din 1835 și discuțiile reluate în 1847, a condus la crearea unei piețe naționale unice care a stimulat activitatea negustorilor din porturile Brăila și Galați¹³. Cu toate acestea, prețurile la cereale au rămas prohibitive și măsurile au avut o utilitate relativă¹⁴. Ion Ghica scria în 1844 o frază care avea să reprezinte esența economică a epocii și profundul spirit de anticipație al drumului pe care aveau să-l urmeze Principatele: „Greutatea noastră în cumpăna Europei se va mări cu numărul chilelelor de grâu ce vom putea scoate peste hotare¹⁵”.

1. Exportul de cereale prin porturile Brăila și Galați

Datele statistice despre începuturile comerțului cu cereale prin porturile Dunării maritime sunt relativ reduse și nu prezintă siguranță prin compararea diverselor surse. Conform lui John R. Lampe și Marvin R. Jackson¹⁶, teză preluată și dezvoltată în istoriografia românească de Bogdan Murgescu¹⁷, comerțul românesc cu cereale prin gurile Dunării prezintă anumite limite, punând la îndoială „rolul de grâнар al Europei” pe care istoriografia marxistă l-a creat la mai bine de un secol de la desfășurarea evenimentelor:

„Accesul eratic, în general limitat, al grânelor românești pe piețele vest-europene înainte de 1860 poate ajuta în explicarea creșterii lente a cultivării cerealelor pe rezervele senioriale de pe domeniile boierești. Cercetările mai vechi au făcut de regulă presupunerea falsă că ele au crescut rapid după 1830 și au citat ca dovadă premisa în egală măsură incorectă a unor înfloritoare exporturi de cereale spre Marea Britanie și Franța. Chiar și pe domeniile din Moldova, unde expansiunea rezervelor boierești a fost mai rapidă decât în Țara Românească, la mijlocul anilor 1840

¹² *Ibidem*, pp. 481-482.

¹³ Nicolae Sută, Gabriela Drăgan, Marian Mureșan, Sultana Sută-Selejan, *Istoria comerțului exterior românesc. O prezentare sintetică*, Editura Eficient, București, 1996, pp. 68-69.

¹⁴ Cf. C. Ardeleanu, *Gurile Dunării – o problemă europeană*, p. 69.

¹⁵ *Apud.* Eugen Demetrescu, *Liberalismul economic*, în *Enciclopedia României*, vol III, 1938, p. 274.

¹⁶ John R. Lampe, Marvin R. Jackson, *Balkan Economic History, 1550-1950. From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Indiana University Press, Bloomington, 1982, pp. 80-108.

¹⁷ B. Murgescu, *România și Europa*, p. 115.

suprafața cultivată pe rezerve depășea doar cu puțin totalul loturilor țărănești. Înainte de 1850, exporturile moldovenești de cereale au continuat să fie canalizate la Istanbul pentru consum sau să fie reexportate spre Mediterana răsăriteană exceptând un an excepțional, 1847 [...] Deși cifrele exacte lipsesc pentru cei mai mulți ani, achizițiile britanice probabil nu constituiau mai mult de 5% din exporturile moldovenești de cereale înainte de 1852. Importurile franceze au depășit acest mic procentaj doar în 1843, când penuria din Algeria a atras circa 10% la Marsilia. În cea mai mare parte a anilor 1830 și 1840, circa 90% din exporturile moldovenești de cereale par să fi fost împărțite între destinațiile otomane, habsburgice și italiene¹⁸”.

O altă versiune asupra acestor realități îi aparține lui Paul Cernovodeanu¹⁹. Teza lui Paul Cernovodeanu face referire la „începuturile dificile și mediocre ale exporturilor de cereale spre Marea Britanie²⁰”, dar efectul acestora a fost punerea pietrelor de temelie pentru cele mai prospere orașe ale României moderne, porturile Brăila și Galați. Dezvoltarea lor ține strict de conectarea principatelor Moldovei și Țării Românești, ulterior a României [Vechiul Regat], la rețeaua comerțului internațional, la marile antrepozite europene care asigurau traiul zilnic și întrețineau societățile vest-europene. State care se aflau în diversele faze ale revoluției industriale, ci nicidecum nu treceau doar printr-o revoluție agrară. Printre cauzele principale ale unui export relativ redus a fost și protectoratul rusesc asupra Principatelor. La care se adaugă șicanele puse navigației pe canalul Sulina și ocupația Principatelor, din 1829 și până la achitarea de către Imperiul Otoman a despăgubirilor de război (în 1834). Aceste elemente au determinat un comerț la gurile Dunării care nu s-a ridicat la adevăratul său potențial. După revoluția de la 1848, Țările Române au fost din nou ocupate de către Rusia și Imperiul Otoman, ca

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Paul Cernovodeanu, *Relații comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1986; Idem, *L'activité des maisons de commerce et de négociants ioniens du Bas-Danube durant l'intervalle 1829-1853*, în *Actes de IIe Colloque International d'Histoire*, Atena, 1985, pp. 91-105; Idem, *Un unpublished British source concerning the international trade through Galatz and Brăila, between 1837-1848*, în „Revue Roumaine d'Histoire”, t. XVI, nr. 3, 1977, pp. 517-531; Paul Cernovodeanu, Beatrice Marinescu, *British trade in the Danubian ports of Galatz and Brăila between 1837 and 1853*, în „Journal of European Economic History”, t. VIII, nr. 3, 1979, pp. 707-741; Paul Cernovodeanu, Beatrice Marinescu, Irina Gavrilă, *Comerțul britanic prin Galați și Brăila între 1837-1852*, în „Revista de istorie”, t. XXXI, nr. 4, 1978, pp. 629-650.

²⁰ B. Murgescu, *România și Europa*, p. 115.

în preajma declanșării Războiului Crimeii să devină teatru de operații pentru armatele ruse, otomane și austriece. Cu toate acestea, sursele străine au valorificat în epocă interesul internațional pentru comerțul prin bara Sulina. În acest sens, piața britanică, principala beneficiară a comerțului dunărean, a fost asaltată de o rusofobie exacerbată²¹. Obținerea de către porturile Brăila și Galați, centrele de comerț exterior al piețelor din Valahia și Moldova, a statutului de *porto-franco* (în 1836, respectiv în 1837) a înlesnit și mai mult interesul și buna desfășurare a negoțului danubian.

Din analiza valorii totale a exportului prin cele două porturi rezultă că cel mai bun an pentru Galați a fost anul 1847 cu 775.528 de lire sterline încasate. Cel mai slab fiind chiar primul an al existenței statutului de *porto-franc* (1837), cu un export de doar 120.213 de lire. În comparație, prin portul Brăila, poarta Țării Românești către Occident, cel mai productiv an a fost tot 1847, cu 1.592.944 de lire încasate pentru întregul export. La polul opus, s-a aflat anul 1837. Totalul ambelor porturi oscilează între 233.694 de lire încasate (în anul 1837) și atinge apogeul epocii în 1847 cu 2.368.472 de lire. În primii ani, exportul prin Galați a fost superior celui prin Brăila, pentru ca după 1840 întâietatea să fie cedată portului muntean. Astfel încât, în cel mai profitabil an (1847) prin Brăila s-a exportat mai mult decât dublul cifrei înregistrate prin Galați. O cifră la fel de spectaculoasă a fost consemnată în 1852, când prin portul Moldovei au ieșit mărfuri în valoare de 567.110 lire sterline, în timp ce prin Brăila comerțul exterior a totalizat 916.933 de lire, cu peste 80% față de Galați²². Tendința comerțului internațional al celor două porturi românești a fost influențată de politica internațională a cerealelor din marile porturi-depozit.

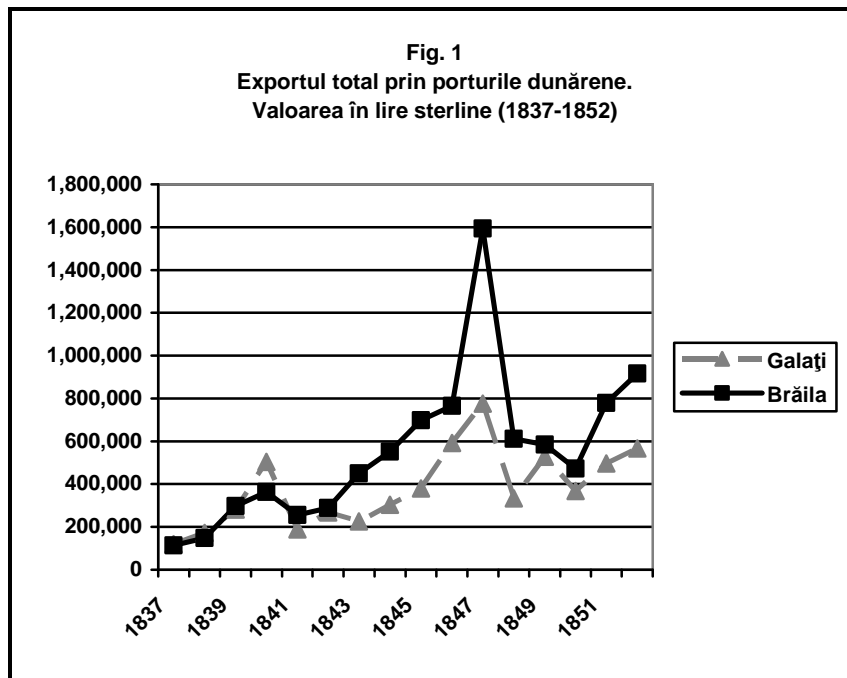
²¹ Pentru detalii vezi pe larg: C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, capitolul IV. *The Origins of the Sulina Question (1829-36)*, pp. 133-164 și capitolul VI. *The Sulina Question in its critical phase (1847-53)*, pp. 209-252; Idem, *The Danube Navigation in the Making of David Urquhart's Russophobia (1833-1837)*, în „Transylvanian Review”, vol. XIX, supliment nr. 5, 2010, pp. 337-352; Idem, *Circassia and the commercial dimensions of the British-Russian diplomatic rivalry in the Black Sea basin (1836-37)*, în *The Balkans and Caucasus: Parallel Processes on the Opposite Sides of the Black Sea*, editori Ivan Biliarsky, Ovidiu Cristea și Anca Oroveanu, Cambridge Scholars Publishing, Nottingham, 2012, pp. 39-56.

²² *Commerce of the Danube*, p. 293.

Tabelul 1
Exportul total prin porturile dunărene.
Valoarea în lire sterline (1837-1852)

An	Galați	Brăila	Total
1837	120.213	113.481	233.694
1838	172.168	148.238	320.406
1839	280.713	297.206	577.919
1840	504.447	364.030	868.477
1841	189.036	255.610	444.646
1842	268.353	288.636	556.989
1843	225.345	449.556	674.901
1844	303.885	551.044	854.929
1845	379.797	698.680	1.078.477
1846	592.578	764.909	1.357.487
1847	775.528	1.592.944	2.368.472
1848	333.271	611.958	945.229
1849	528.342	584.930	1.113.272
1850	367.700	472.012	839.712
1851	496.368	778.157	1,274.525
1852	567.110	916.933	1.484.043

Sursa: *Commerce of the Danube*, în „Hunt’s Merchants’ Magazine and Commercial Review”, New York, t. XXVII, nr. 3, septembrie 1852, p. 293.



Unii teoreticieni au considerat că principală cauză a exporturilor scăzute de cereale românești, după Tratatul de la Adrianopol, a fost însăși producția insuficientă. Printre aceste teorii se numără și cea a lui Stefan Welzk²³, întemeiată mai mult pe surse aparținând sfârșitului de secol XIX. Teza lui Welzk prezintă destule „indicii că ideea lor centrală, și anume faptul că volumul exporturilor a fost influențat mai mult de volumul producției decât de variațiile prețurilor, este valabilă și pentru restul secolului al XIX-lea”²⁴.

Chestiunea esențială în comerțul cu cereale constă în două elemente majore: costurile de producție și posibilitățile de desfacere. Transportul de la producător la porturile dunărene – Brăila pentru Valahia și Galați pentru Moldova – a implicat adăugarea unor costuri substanțiale la prețul de producție și efectuarea unor eforturi logistice. La care se adaugă două elemente de însemnătate mai redusă: calitatea și necesarul de cereale pe piețele occidentale; dată fiind posibilitatea marilor porturi comerciale de a depozita pe o perioadă îndelungată cerealele (până la șapte ani) și de a le scoate pe piață la momentul oportun. În 1850, navlul unui chintal de cereale transport din porturile de la Marea Neagră (ex.

²³ Stefan Welzk, *Nationalkapitalismus versus Weltmarktintegration? Rumänien 1830-1944. Ein Beitrag zur Theorie eigenständiger Entwicklung*, Saarbrücken - Fort Lauderdale, 1982.

²⁴ B. Murgescu, *România și Europa*, pp. 119-120.

Odesa) și până în Marea Britanie era de aproximativ 4 șilingi²⁵. Pentru cerealele din Principate trebuie adăugate costuri suplimentare pentru traseul Brăila/ Galați – Sulina, care ajungeau la o treime din valoarea navlului maritim. Înaintea Războiului Crimeii navlul unui chintal de cereale pe traseul porturile Dunării maritime - Marea Britanie se ridica la 5-6 șilingi. Și reprezenta jumătate din costul unui chintal de cereale comercializat în porturile românești (un chintal de cereale costa 10-12 șilingi).

Datele statistice arată că în anul 1831 Moldova a exportat o cantitate de aproximativ 150-160.000 chintale de cereale²⁶. Aceste cantități reprezentau 1/7 din necesarul intern și 1/8 din totalul produs în anul 1830. Conform lui Bogdan Murgescu²⁷ aceste valori se pot asemăna cu media anilor 1812-1819. Dacă ne axăm pe datele lui Ilie Corfus pentru Țara Românească și pe faptul că producția de grâu a fost cea mai căutată pe piețele externe, atunci rezultă că producția acestui Principat (în 1831) ar fi fost de circa 3.714.143 de chintale²⁸. În anii premergători obținerii de către Brăila (1836) și Galați (1837) a statutului de porto-franco situația a rămas în aceleași coordonate. Pentru Țara Românească, utilizând sursele oferite de Ilie Corfus, producția anilor 1830-1837 poate fi caracterizată ca fiind slabă, cu anul 1834 dezastruos²⁹ și cu o medie de aproximativ 5.000.000 chintale anual. Datele lui Charles de Bois-le-Comte, oferite de Alexandru Ghica, nu au o bază documentară și nu reprezintă o garanție în acest sens³⁰. Cu toate confuziile metrologice impuse de diferitele unități de măsură utilizate în epocă și de cei care au transcris de multe ori eronat aceste date, se poate constata un export al Moldovei de 110.000 chintale

²⁵ C. Knick Harley, *Coal Exports and British Shipping, 1850–1913*, în „Explorations in Economic History”, vol. 26, 1989, pp. 311–338.

²⁶ Corneliu Istrati, *Cu privire la exportul de grâne din Moldova în anii 1830-1831*, în „Anuarul Institutului de Istorie A.D. Xenopol”, t. X, 1973, pp. 199-216. Pentru Brăila vezi: Ioan Constantin Filitti, *Organizarea Brăilei după eliberarea de sub turci: Sub ocupația rusă dela 1828 la 1834*, în „Analele Brăilei”, an II, nr.1, 1930, pp. 3-24; Idem, *Principatele române de la 1828 la 1834*, București, 1934.

²⁷ B. Murgescu, *România și Europa*, p. 120.

²⁸ Calcul realizat pe baza tabelui întocmit de Ilie Corfus pentru anul 1831. Totalul de grâu recoltat în Țara Românească a fost de 30.951.196 de ocale. Cea mai mare producție s-a înregistrat la porumb, cereală cu cerere redusă pe piețele occidentale, 407.089.312 de ocale. Ocaua este o unitate de măsură pentru lichide și semințe egală cu aproximativ 1,25 litri sau 1,25 kilograme, cu diferențe de la o regiune la alta. Vezi Ilie Corfus, *Agricultura Țării Românești în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1969, pp. 338-339.

²⁹ *Ibidem*, pp. 199-220.

³⁰ *Călători străini despre țările române în secolul al XIX-lea (1831-1840)*, coord. Paul Cernovodeanu, Daniela Bușă, serie nouă, vol. III, 1831-1840, Editura Academiei Române, București, 2006, p. 136.

în 1832 și 1833³¹. În 1836 se manifestă o creștere până la 410.000 chintale. Tendința ascendentă se menține și pe parcursul deceniului următor, cu fluctuații de la un an la altul. Pentru prima dată Moldova exportă cereale în cantitate de peste 1.000.000 chintale în 1847, și valorile au variat între 600.000 și 1.000.000 de chintale până la declanșarea Războiului Crimeii³².

Dacă analizăm procentual disponibilitatea la export a Principatelor Române în raport cu producția rezultă, cel puțin pentru primul deceniu de după Tratatul de la Adrianopol (1829), date nesatisfăcătoare teoriei Principatelor drept „grâнар al Europei”. Procentul pentru Moldova a variat între 20% (la începutul anilor 1830) și peste 30% (în preajma anului 1850). Pentru Valahia ponderea a înregistrat fluctuații între 10% (în primii ani Regulamentari) și 40%, depășind procentul Moldovei după anul 1847³³.

Teoria lui Șt. Zeletin conform căreia „nașterea României moderne pe temelie burgheză a fost consecința pătrunderii capitalismului englez la Marea Neagră și la Gurile Dunării”³⁴ a fost disecată pe larg de Paul Cernovodeanu prin utilizarea surselor de arhivă britanice. Din analiza acestui punct de vedere rezultă cifre modeste ale exporturilor românești de cereale către Marea Britanie. Până în anul 1846 ambarcațiunile engleze nu au încărcat în porturile dunărene cantități care să depășească 10.000 de chintale, excepție a făcut anul 1844. Pe lângă navele britanice trebuie luate în considerare și corăbiile aparținând Insulelor Ioniene (aflăte sub protectorat englez) și se ajunge la un export care a variat între 30.000 și 60.000 de chintale (în intervalul 1839-1845)³⁵. Se poate considera că Tratatul de la Adrianopol nu a fost în sine momentul zero al determinării creșterii economice imediate în domeniul exportului de cereale din Principate. Iar „nivelul exporturilor nu a fost determinat de prevederile tratatelor internaționale, ci de factorii economici”³⁶. Această teorie pune eșecul exportului de cereale românești pe seamă producției românești de cereale de „tip vechi” cumpărate la cel mai redus preț

³¹ Bogdan Murgescu, *Tratatul de la Adrianopol (1829) și limitele impactului său asupra exporturilor românești de cereale*, în Maria Mureșan (coord.), *Economie, instituții și integrare europeană*, Editura ASE, București, 2007, pp. 63-64; Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port franc (1837-1883)*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1976, p. 26.

³² V. Popovici (coord.), *Dezvoltarea economiei Moldovei între anii 1848 și 1864. Contribuții*, București, 1963, p. 344 (capitol de N. Corivan și C. Turcu).

³³ Datele sunt approximate din cauza incertitudinii diverselor surse. Vezi: B. Murgescu, *Tratatul de la Adrianopol (1829)*, pp. 62-68; Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați*, pp. 26 urm.

³⁴ Ștefan Zeletin, *op. cit.*, p. 133.

³⁵ P. Cernovodeanu, *Relații comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, pp. 90-91, 121-123. Teza susținută de Șt. Zeletin și P. Cernovodeanu este contrazisă de B. Murgescu pe baza observațiilor lui John Lampe, în B. Murgescu, *România și Europa*, pp. 115-116.

³⁶ B. Murgescu, *România și Europa*, pp. 115-116.

europene și pe primatul exportului de animale în dauna producției agricole. România exporta cantități mari în anii defavorabili exportului, atunci când prețul mondial al cerealelor se afla în scădere comparativ cu anii precedenți³⁷. Această teză tinde să fie adevărată, în realitate ea prezintă anumite curențe și nu ia în calcul legătura dintre lipsa infrastructurii de depozitare a cerealelor românești și nevoia de a fi achiziționate în toamna aceluiași an în care erau produse. Cauze precum înghețarea Dunării, lipsa silozurilor din Principate și mediul propice din antrepozite pentru păstrarea în condiții optime pe termen lung au fost minimalizate. În fapt, relația de cauzalitate dintre prețul de producător al cerealelor și costurile adiționale (taxele vamale și de navigație, dobânzi aferente capitalului împrumutat, asigurările, posibilitățile de depozitare etc.) au influențat prețul final și interesul negustorilor din antrepozite pentru cerealele comercializate în porturile de la Dunărea de Jos³⁸. Lipsa surselor de arhivă și utilizarea unor informații depășite și rudimentare precum cele ale lui Corfus³⁹ sau Lampe și Jackson pun la îndoială atenția acordată de contemporani dezvoltării infrastructurii comerțului cu cereale din porturile Brăila și Galați. Alte efecte vizibile ale prosperității și interesului pentru comerțul cu cereale desfășurat în porturile Dunării de Jos au fost apariția publicațiilor comerciale și înființarea unor viceconsulate⁴⁰.

Un element esențial în studiul comerțului cu cereale îl reprezintă comparația prețurilor pe diversele piețe contemporane. Prețul cerealelor pe piața britanică a variat între 2 lire, în media anilor 1826-1830, și între o liră și 6 șilingi și o liră și 8 șilingi pe un chintal, între anii 1830-1870. Până în anul 1846 în Marea Britanie s-a păstrat sistemul de impozitare a importului de cereale în funcție de producția internă⁴¹. În comparație, pe piețele europene prețurile cerealelor au variat

³⁷ *Ibidem*, pp. 117-121.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ Ilie Corfus, *Agricultura Țării Românești în prima jumătate a secolului al XIX-lea*; John R. Lampe, Marvin R. Jackson, *Balkan Economic History, 1550-1950. From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Indiana University Press, Bloomington, 1982.

⁴⁰ B. Murgescu, *România și Europa*, p. 118.

⁴¹ Sistemul britanic al taxelor de import se baza pe o scală mobilă (valabilă între 1828-1846) a făcut ca profitul comercianților de cereale să varieze în funcție de prețul de pe piața acestui stat. În momentul în care prețul grâului britanic creștea la peste 73 de șilingi pe quarter suma percepută pentru taxa vamală era de 1 șiling. Dacă prețul a fost între 70 și 71 de șilingi pe quarter taxele s-au situat la 10 șilingi și 8 peny și se ajungea până la 34 de șilingi și 8 peny dacă prețul cerealelor britanice era de 52-53 de șilingi pe quarter. Nevoia de cereale a împins Marea Britanie să importe în toată această perioadă cantități care nu au scăzut în niciun an sub 150.000 de tone. Vezi interpretări pe larg în Ulrich Menzel, *Auswege aus der Abhängigkeit. Die entwicklungspolitische Aktualität Europas*, Suhrkamp, Frankfurt am Main, 1988, p. 442; Brian R. Mitchell, *International Historical Statistics. Europe 1750-2000*, ed. a V-a, Palgrave Macmillan, Houndmills, 2003, p. 403; Paul Bairoch, *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIX^e siècle*, La Haye Mouton, Paris, 1976, pp. 40-43, 190-193, *apud*. B. Murgescu, *România și Europa*, p. 118.

între 15 șilingi și 18 șilingi pe chintal în Italia, între anii 1826-1845, și o liră și o liră și 4 șilingi pe chintal, în Franța anilor 1825-1850⁴². La Brăila și Galați prețul grâului a înregistrat fluctuații între 7 și 8 șilingi pe chintal (1836-1838), a depășit 10 șilingi pe chintal (1839) și s-a situat la o valoare de aproximativ 8–17 șilingi pe chintal (în anii 1840)⁴³. În primii ani ai instalării regimului de *porto-franco* la Brăila și Galați (1836, respectiv 1837) prețul grâului a fost pe aceste piețe aproximativ un sfert din prețul mediu britanic și jumătate din prețul italian. După 1840 exportul de cereale prin porturile Dunării maritime a continuat să reprezinte valori de 2-3 ori mai mici în comparație cu cele britanice și de 1,5-1,8 ori sub cele italiene⁴⁴. În deceniul patru, prețurile de la Brăila și Galați au fost sub cele din hinterlandul nord pontic al Rusiei, care era la acea vreme principalul exportator de cereale la nivel european. Conform lui Bogdan Murgescu, Principatele Române ar fi trebuit să exporte masiv cereale încă din anii 1830, iar acest aspect trebuie corelată cu sistemul taxelor vamale din Marea Britanie⁴⁵.

Analizând datele din tabelele 2 și 3 și împărțind intervalul 1837-1852 în trei părți (de cinci sau șase ani fiecare) se constată progresul înregistrat în domeniul exportului de cereale prin porturile Brăila și Galați⁴⁶. Exportul de grâu prin Galați a rămas constant tot timpul acestui interval, cu o medie anuală de 19.192 chintale pentru intervalul 1837-1842, de 18.948 de chintale pentru 1843-1847 și de 19.053 chintale pentru anii 1848-1852. În aceleași intervale, exportul de porumb a contabilizat un salt de la media anuală de 12.530 chintale între 1837-1842, la 28.627 chintale (1843-1847) și 30.616 chintale în intervalul 1848-1852⁴⁷.

Prin portul maritim al Valahiei, Brăila, situația a fost cu mult mai impresionantă. În 1837 exportul de cereale rivaliza și ajunge să-l depășească pe cel din Galați. Păstrând aceleași intervalele temporale, se constată o creștere a exportului de grâu de la 4.748 chintale (1837-1842), la 29.376 chintale (1843-1847) și la 54.517 chintale ca medie anuală a intervalului 1848-1852. Exportul de grâu prin Brăila crește de peste 11 ori în anii de dinaintea izbucnirii Războiului Crimeii față de primul deceniu de după Tratatul de la Adrianopol (1829)⁴⁸. În cazul exportului de porumb se constată o creștere de la 13.926 chintale către o medie de 43.271 și de 30.146 chintale. Dacă prin portul Galați s-au exportat în primă fază (1837-1842) 115.152 chintale de grâu și 75.180 chintale de porumb, iar prin Brăila

⁴² B. Murgescu, *România și Europa*, p. 118.

⁴³ P. Cernovodeanu, *Relații comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, pp. 92, 123-124, 149.

⁴⁴ Michael G. Mulhall, *The Dictionary of Statistics*, 4th edition, Routledge, Londra, 1903, p. 149.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, p. 109.

⁴⁷ Paul Păltănea, *Istoria orașului Galați de la origini și până la 1918*, ediția a II-a, îngrijită de Eugen Drăgoi, Editura Partener, Galați, 2008, vol. I, pp. 306-307; C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, p. 109.

⁴⁸ P. Păltănea, *Istoria orașului Galați de la origini și până la 1918*, vol. I, pp. 306 urm.

83.558 chintale de grâu și 28.488 chintale de porumb, după 1842 Brăila a devenit principalul port al exportului de cereale de la gurile Dunării. Țara Românească a exportat cantități cu mult mai mari decât cele anterioare sau cele produse în Moldova. Prin Brăila s-au comercializat 216.356 chintale, respectiv 150.732 chintale de grâu, comparativ cu 94.741 și 95.265 chintale prin Galați. La aceste cantități se adaugă cele de porumb, unde prin Brăila au ieșit 146.883 și respectiv 272.587 chintale, în comparație cu 143.138 și respectiv 153.083 chintale⁴⁹.

Explicațiile pentru creșterea rapidă a exporturilor de cereale prin Brăila trebuie identificate dincolo de creșterea suprafețelor cultivate cu cereale în Țara Românească. Modul de transport al cerealelor de la producător la schela Brăilei a influențat major posibilitățile de export ale Valahiei. Sistemul hidrografic al Munteniei și Olteniei a permis, cu ajutorul micilor ambarcațiuni care coborau pe râu spre Dunăre, transportul produsele destinate exportului până în porturile dunărene din amonte de Brăila. Ulterior au fost încărcate pe vase de tonaj mic și transportate la Brăila sau Sulina, unde au fost reîncărcate pe vasele maritime. Acest procedeu a îndemnat marile case comerciale care acționau la Brăila să-și deschidă sucursale și în porturile cu pricina, în special la Giurgiu, cu scopul de a colecta produsele direct de la producători. În acest mod se elimina pe cât posibil impactul intermediarilor asupra prețului final al cerealelor. Distanțele mari de la producători la portul Galați și lipsa unei infrastructurii rutiere care să nu depindă de intemperiiile vremii au îndemnat exportatorii să dorească utilizarea râurilor care se varsă în Dunăre. Însă s-au lovit de imposibilitatea folosirii ambarcaunilor pe râurile Siret și Prut, care de cele mai multe ori aveau un o adâncime redusă⁵⁰.

Din punct de vedere al valorii obținute, grâul și porumbul au reprezentat 75% din exportul total prin porturile Brăila și Galați. Minimul înregistrat a fost în anul 1841 (63,33%), iar maximul de 88,34% a fost atins în 1852. Cea mai favorabilă perioadă a fost cea dintre 1848-1852, cu o medie de 79,41%, față de 69,94% între 1837-1842 și de 75,01% în intervalul 1843-1847. Principalele cauze ale fluctuațiilor anuale au fost recolta slabă datorată intemperiiilor și a dăunărilor, plus nivelul scăzut apei pe șenalul navigabil care a împiedicat transportul multor vase de mare tonaj⁵¹.

⁴⁹ C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, p. 109. Date recalulate de autor, vezi nota 87.

⁵⁰ Dumitru P. Ionescu, *Navigația pe Prut până la Primul Război Mondial*, în „Revista Istorică”, t. VII, nr. 7-8, 1996, pp. 623-624; The National Archives of the United Kingdom, Foreign Office (de aici înainte TNA, FO) FO 78/567, f. 178-184 [Raportul lui Cunningham din 21 martie 1844, din Galați, cu remarci la exportul de cereale din Moldova și Țara Românească, dar și din Bulgaria prin porturile dunărene și de al Marea Neagră]; P. Păltănea, *op. cit.*, vol. I, pp. 305, 337; Nicolae Bîrlădeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române*, vol. I, *Din cele mai vechi timpuri până în 1918*, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1979, pp. 127-128.

⁵¹ C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, pp. 110-111.

Tabelul 2
Exportul de grâu prin porturile dunărene (1837-1852)
Cantități (în chintale) și valori (în lire sterline)

Port	Galați			Brăila		
An	Cantitate (chintale)	Prețuri medii (șilingi)	Total valoare (£)	Cantitate (chintale)	Prețuri medii (șilingi)	Total valoare (£)
1837	12.494,83	8	73.785	9.626,02	7	53.054
1838	21.821,25	8	137.450	7.813,90	8	46.143
1839	19.098,89	12	180.454	18.185,20	-	-
1840	29.283,49	13	299.738	16.840,46	12	159.115
1841	12.809,17	12	121.026	10.756,38	11	93.161
1842	19.644,63	11	162.409	20.336,30	10	160.121
1843	13.670,14	9	91.489	40.939,45	9	257.874
1844	21.150,92	8	133.228	44.183,81	9	295.705
1845	22.865,11	12	216.038	39.999,22	12	362.181
1846	14.085,20	13	149.718	41.597,72	15	425.784
1847	22970,28	16	289.376	49.636,17	17	586.227
1848	14428,50	11	124.966	20.255,40	10	159.484
1849	23.343,29	12	199.867	14.903,63	10	117.346
1850	17.863,62	12	161.750	35.979,49	10	269.126
1851	17.078,98	11	141.198	35.956,12	9	254.795
1852	23.820,58	11	206.311	43.637,18	10	343.584

Sursa: P. Cernovodeanu, B. Marinescu, I. Gavrilă, *Comerțul britanic prin Galați și Brăila între 1837-1852*, pp. 635-639. P. Cernovodeanu, B. Marinescu, *British trade in the Danubian ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853*, pp. 716-717 (date recalculat de noi din quarteri în chintale).

Tabelul 3
Exportul de porumb prin porturile dunărene (1837-1852)
Cantități (în chintale) și valori (în lire sterline)

Port	Galați			Brăila			
	An	Cantitate (chintale)	Prețuri medii (șilingi)	Total valoare (£)	Cantitate (chintale)	Prețuri medii (șilingi)	Total valoare (£)
	1837	11.044,93	4	34.786	3.087,89	4	9.725
	1838	7.413,84	4	23.350	4.724,61	4	14.880
	1839	16.339,17	6	77.189	7.261,17	-	-
	1840	24.008,80	9	160.681	8.710,82	8	54.869
	1841	4.495,24	8	28.315	3.406,04	8	20.114
	1842	11.878,98	6	56.119	1.298,12	6	5.622
	1843	17.864,89	5	70.331	15.406,95	5	57.622
	1844	22.101,94	6	95.713	16.284,81	6	67.316
	1845	19.952,74	7	102.116	15.839,40	6	74.828
	1846	42.753,60	10	336.627	20.720,37	10	154.988
	1847	40.464,70	13	398.256	78.631,23	13	773.894
	1848	18.254,17	10	136.541	37.100,31	9	262.904
	1849	32.864,41	9	232.887	42.233,51	8	266.026
	1850	15.605,84	9	110.588	19.017,09	8	116.044
	1851	44.538,67	8	280.546	82.124,15	7	404.136
	1852	41.820,36	9	271.655	92.112,14	7	489.550

Sursa: *Ibidem.*

Tabelul 4
Exportul de grâu din porturile dunărene către Marea Britanie (1844-1852)
Cantități (în chintale) și valori (în lire sterline)

Port	Galați			Brăila		
	An	Cantități (chintale)	Preț (£)	%	Cantități (chintale)	Preț (£)
1844	168,40	1.061	0,80	2.363,19	15.816	5,35
1845	295,66	2.794	1,29	2.275,56	20.605	5,69
1846	---	---	---	336,94	3.449	0,81
1847	2.956,82	37.250	12,87	---	---	---
1848	4.026,33	34.872	27,91	800,77	6.305	3,95
1849	6.020,71	54.516	27,28	591,21	4.655	3,97
1850	10.017,07	90.702	56,08	10.555,83	78.957	29,34
1851	4.491,94	37.316	26,30	12.775,900	90.534	35,53
1852	12.521,00	108.445	52,26	10.838,17	85.336	24,84

Sursa: *Ibidem.*

Tabelul 5
Exportul de porumb din porturile dunărene către Marea Britanie (1844-1852)
Cantități (în chintale) și valori (în lire sterline)

Port	Galați			Brăila		
	An	Cantități (chintale)	Preț (£)	%	Cantități (chintale)	Preț (£)
1844	599,97	2.598	2,71	88,65	366	0,54
1845	93,34	478	0,47	978,45	4.622	6,18
1846	6.713,91	52.863	15,70	536,98	4.017	2,59
1847	22.464,54	221.098	55,52	0	0	0
1848	12.128,67	90.722	66,44	15.321,98	108.576	41,30
1849	20.787,17	147.304	63,25	21.357,43	134.529	50,57
1850	10.517,35	74.529	67,39	8.135,36	49.643	42,78
1851	37.492,13	236.160	84,18	36.435,69	179.301	44,37
1852	3.626,01	23.554	8,67	42.921,37	228.115	46,60

Sursa: *Ibidem.*

2. Cerealele din Moldova și Țara Românească și porturile-depozit

Evenimentele din anul 1829 nu au schimbat principala piața de desfacere a cerealelor românești, Constantinopolul. Contextul internațional din 1837 a pus Principatele în situația de a exporta o cantitate semnificativă de cereale către piețele occidentale. Acest aspect se datora producției slabe din Grecia, războiului civil din Spania și pentru acoperirea necesarului armatei franceze staționate în Algeria. Produsele românești au fost exportate la Constantinopol, dar și în celelalte antrepozite ale Mediteranei⁵². Un fenomen care a avut loc în această perioadă a fost spargerea „monopolului” otoman de către grecii ionieni. În termeni cantitativi, în anul 1839 aproximativ 70% din totalul de grâu exportat prin Galați a avut drept destinație capitala Porții și foarte mici cantități s-au îndreptat către Genova și Trieste (Austria). În majoritatea anilor producția de porumb a avut aceeași destinație, 75% către Constantinopol și restul către Genova, Marsilia, Trieste, Anvers și Samos. Menținere capitalei otomane ca principală destinație de export a cerealelor trebuie observată prin două aspecte. Principala cauză a fost aglomerația urbană a capitalei Imperiului otoman, care necesita un consum imens de cereale, și faptul că acolo se aflau reprezentanții celor mai de seamă case comerciale. Un alt aspect esențial a fost întinderea portului, care permitea efectuarea unor manevre ample de descărcare și încărcare a vaselor maritime, și posibilitățile multiple de depozitare și de sortare a cerealelor în funcție de calitate. Negustorii din antrepozitul otoman puteau specula penuria de alimente și obțineau un profit considerabil prin creșterea prețului. Acest lucru era imposibil de realizat la Brăila și Galați din cauza precarității infrastructurii rutiere, portuare și de depozitare⁵³.

Mediul politico-economic din Marea Britanie s-a confruntat cu un scandal provocat în septembrie 1839 de imposibilitatea aplicării tratatului austro-britanic din 1838. John Routh a adus în atenția comisiei *Lorziilor Trezoreriei* [*Lords of the Treasury*] rezultatul practic al articolului patru din tratat. Chiar dacă era „universal înțeles ca permițând vaselor austriece să încarce la gurile Dunării pentru Marea Britanie”, prevederile sale nu puteau fi aplicate. Exemplul oferit era cel al casei comerciale *R. Routh & Co.* din Trieste. Aceasta companie a achiziționat 203 chintale de cereale [1.600 de quarteri] de la Brăila și le-a transportat în portul britanic Gloucester. Transportul s-a realizat cu ajutorul vasului austriac *Vallaco*, aflat sub comanda căpitanului Bucassawich. În portul britanic marfa nu a putut fi încadrată la categoria „consum intern” și a fost respinsă. Motivul invocat de autoritățile engleze a fost considerarea acestui transport drept unul ilegal. Proprietarul a invocat faptul că marfa era perisabilă și conform tratatului încărcătura trebuia acceptată în Marea Britanie. În consecință, s-a adresat *Comitetul*

⁵² *Ibidem*, p. 61.

⁵³ *Ibidem*, pp. 110-111.

Consiliului de Coroană pentru Comerț [Lords of the Committee of Privy Council for Trade]. Instituția a sancționat cu 10 lire sterline proprietarul mărfii și a oferit următorul răspuns: „asemenea încărcături trebuiau, pentru moment, să fie acceptate pentru consumul intern cu plata unei amenzi moderate, pe care ei consideră că trebuie s-o solicităm pentru a evita presupunerea că importul este autorizat de legea actuală”⁵⁴. Implicațiile acestui caz au fost dezbătute pe larg pe parcursul următoarelor luni în Parlamentul britanic. Parlamentarii și negustorii britanici credeau de cuviință că nesemnarea unui aranjament adițional cu Poarta pentru tratatul austro-englez din 1838 poate avea urmări grave asupra „comerțul nostru [care] este lăsat la mila oricărei puteri străine care ar putea uneli cu succes la curtea turcească pentru închiderea porturilor Dunării” (cu referire directă la Rusia). Ministrul de externe britanic, Palmerston concluziona în 6 iulie că „deschiderea navigației pe Dunăre, asigurând o legătură fluvială cu acele mari țări producătoare, nu poate decât să ofere facilități foarte mari pentru relațiile comerciale cu Marea Britanie, ceea ce era, din toate punctele de vedere, atât de oportun”⁵⁵.

Tabelul 6
Destinația exportului de cereale prin portul Galați (1837-1840)

Anii	Grâu	Porumb
1837	140 chintale la Genova	84 chintale la Trieste
	14 chintale la Agatopoli	
1838	4 vase franceze încărcate la Brăila și Galați	-----
1839	3.142 chintale la Trieste	2.792 chintale la Genova
	3.387 chintale la Genova	1.280 chintale la Marsilia
	314 chintale la Marsilia	554 chintale la Trieste
	57 chintale la Brăila	305 chintale la Anvers

⁵⁴ Documentele au fost publicate în *Accounts and Papers: twenty-one volumes*, (16), Trade & Navigation, Session: 16 January–11 August 1840, vol. XLIV, Londra, 1840, pp. 9–10 și *British and Foreign State Papers, 1839–1840*, vol. XXVIII, Harisson and Sons, Londra, 1857, pp. 219–220. Detalii despre amenda de 10 lire în William Cargill, *The Austrian Treaty Analyzed; and Its Baneful Tendency Exposed*, John Reid and Co., Londra, 1841, p. 13; *apud*. Constantin Ardeleanu, *Navigația pe Dunăre și Tratatul austro-britanic din iulie 1838*, în „Studii și materiale de istorie modernă”, vol. XXIV, 2011, pp. 46-47.

⁵⁵ *Hansard's Parliamentary Debates*, vol. LV, House of Lords Debates, 6 iulie 1840, pp. 469-487, *apud*. C. Ardeleanu, *Navigația pe Dunăre și Tratatul austro-britanic din iulie 1838*, p. 48.

	2 chintale la Anvers	59 chintale la Samos
	2 chintale la Varna	2 chintale la Varna
1840	4.314 chintale la Genova	2.829 chintale la Genova
	781 chintale la Livorno	4.556 chintale la Trieste
	503 chintale la Marsilia	1.753 chintale la Veneția
	788 chintale Trieste	858 chintale la Marsilia
	355 chintale la Malta	66 chintale la Livorno
	319 chintale la Anvers	

Sursa: C. Bușe, *Comerțul exterior prin Galați* p. 62, tabel 6 (date recalculat de noi din hectolitri în chintale).

În 1840, exportul de cereale din porturile românești a început să fie orientat mai mult spre antrepozitele mediteraneene. Catalogate ca fiind de calitate inferioară, cerealele comercializate prin Galați și Brăila au fost expediate în cantități mai mari către porturile-depozit din Genova, Livorno, Trieste și Marsilia. Grâul românesc (grâu dur sau arnăut) era destinat pieței otomane, dar în 1840 a fost exportat și la Trieste și Marsilia⁵⁶. Conform publicației economice din Brăila, „Mercur, jurnal comercial al portului Brăila”, în martie 1841 veștile venite prin curieri din marile antrepozite europene indicau o situație de criză iminentă în lumea afacerilor cu cereale. Cauza principală a fost prețul scăzut oferit de cumpărătorii de cereale⁵⁷. La început lunii aprilie se aflau în raza portului Brăila 50 de vase care așteptau prețuri favorabile comerțului pentru a putea achiziționa cereale și a le transporta în porturile-depozit din Mediterana⁵⁸.

Consulul Franței la Iași nota, în mai 1843, că exportul românesc de cereale către Marsilia nu era destinat consumului francez, ci era depozitat în magaziile acestui port cu scopul de a fi re-exportate la momentul oportun⁵⁹. În primii ani ai deceniului cinci, tranzacțiile de cereale efectuate la Galați avut drept principale destinații Imperiul otoman, Austria și Franța. Marea Britanie a ocupat poziția secundă, beneficiind de aportul semnificativ al cargourilor ionienilor. Analizând

⁵⁶ Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați*, p. 62.

⁵⁷ „Mercurio”, nr. 25, 30 martie 1841; vezi și Emil Octavian Mocanu, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la primul război mondial (1836-1914)*, Editura Istros a Muzeului Brăilei, 2012, p. 137.

⁵⁸ „Mercurio”, nr. 26, 3 aprilie 1841 și nr. 28, 10 aprilie 1841.

⁵⁹ C. Bușe, *Comerțul exterior prin Galați*, pp. 62-63; C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, p. 112.

tabelul 7 se poate observa că principalele case comerciale ale grecilor ionieni au exportat la Marsilia, în 1840, grâu românesc în cantitate de aproximativ 31.161 de chintale. Cele mai mari cantități au fost tranzacționate prin intermediul caselor *Argenti & Co* și *Rodocanachi & Co*. Acestea au trimis la Marsilia aproximativ 14.955 chintale de grâu din portul Galați, respectiv 10.827 de chintale din portul Brăila⁶⁰. În 1841, depozitele de la Genova, Livorno, Marsilia și Trieste „au primit cele mai bune încărcături” de grâu care se vindeau în aceste porturi cu 4-5% sub prețul grâului de la Odesa⁶¹. Exportul de grâu prin Galați a totalizat în anul 1845 13,7 milioane de lei. Dintre care: 3,68 milioane au fost înregistrate în tranzacțiile cu Imperiul otoman, 3,12 milioane de lei în cele cu Marsilia, 2,58 milioane de lei cu Genova, 2,58 milioane de lei cu Trieste (port al Austriei) și 1,02 milioane de lei din cele cu portul Livorno⁶². În anul următor, trei sferturi din totalul grâului care a fost exportat din porturile Brăila și Galați a avut ca destinație antrepozitul de la Marsilia, loc din care se aproviziona întreaga Europă⁶³.

Tabelul 7
Importul de cereale la Marsilia de către negustorilor greci
din porturile dunărene în 1840

Negustori/ comercială	Casă	Origine	Grâu (chintale)
Rodocanachi & Co		Brăila	10.827,40
		Galați	100,00
Zizinia Bros		Galați	2.635,90
		Brăila	1.823,20
Ralli, Schilizi & Argenti		Galați	84,20
Argenti & Co		Galați	14.955,40
		Galați	550,00
		Brăila	185,00
Total:			31.161,10

Sursa: Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping*, pp. 45-46, tabel 2.4 (date recalulate de noi).

⁶⁰ Gelina Harlaftis, *A History of Greek Owned Shipping: the Making of an International Tramp Fleet, 1830 to Present Day*, Routledge, Londra, 1996, pp. 45-46, tabel 2.4. În original datele erau în unitățile de măsură menționate în documente, kilograme sau chile moldovenești, în funcție de mențiunile găsite de autoare în publicația *Sémaphore de Marseilles*.

⁶¹ C. Bușe, *Comerțul exterior prin Galați*, p. 62.

⁶² *Ibidem*, pp. 62-63.

⁶³ *Ibidem*.

Marea foamete din Irlanda (1845-1849) a favorizat abolirea în 1847 a legii cerealelor și a taxării importurilor de aceste produse în funcție de o scală mobilă introdusă în 1828. În aceste împrejurări, cerealele din hinterlandul danubian au avut o mai mare intrare și pe piața britanică⁶⁴. În perioada tulbure de final a revoluției de la 1848-1849, cu recolte mediocre și slabe (în 1849) în Țara Românească⁶⁵, prin Galați s-a exportat grâu către antrepozitul otoman de la Constantinopol (32,36%), 27,27% către porturile britanice, 14,26% către Austria (Trieste), 10,05% către Genova și 9,90% la Marsilia. Restul au fost distribuite la Livorno, în Cefalonia și Malta⁶⁶. Din Brăila au plecat în același an (1849) cantități semnificative de grâu către Constantinopol, în proporție de 72,05%, și restul către Marsilia, Trieste, porturile engleze și Livorno. Porumbul din Galați a mers în proporție de 63,25% către porturile engleze, 27,59% spre Constantinopol, iar restul către Trieste, Malta, Marsilia și Cefalonia. Prin Brăila s-a exportat (în 1849) porumb în proporție de 50,57% către Marea Britanie, 33,25% către Constantinopol și restul către Trieste, Malta, Marsilia, Hamburg și Insulele Ioniene. Un an mai târziu, 56,07% din exportul de grâu din Galați s-a îndreptat către porturile britanice și 67,39% din totalul porumbul exportat a avut aceeași destinație. Portul Brăila a trimis în același an 29,34% din cantitatea de grâu și 42,78% din cea de porumb către porturile engleze⁶⁷. În anul 1850, cantitățile de grâu exportate către portul Marsilia de către casele comerciale ioniene au totalizat aproximativ 34.137 de chintale (vezi tabelul 8). Cele mai mari cantități au fost tranzacționate din Galați de către firmele *Zarifî*, aproximativ 12.538 chintale, *Zizinia Bros*, circa 10.831 chintale de grâu. Din Brăila cea mai mare cantitate a fost dusă la Marsilia de către societatea *Zizinia Bros*, aproximativ 7.193 chintale de grâu⁶⁸.

În doar 5 ani (1843-1848), considerați buni din punct de vedere al producției, exportul de grâu prin Galați a înregistrat o creștere cantitativă de 5% față de perioada anterioară (1837-1842) și la Brăila de 179%. Procentul de majorare la porumb a fost de la 113% prin Galați și de 545% prin Brăila. În cazul

⁶⁴ Raportul vice-consulului britanic la Galați, Charles Cunningham cu privire la comerțul cu cereale și efectele schimbării legii cerealelor din Marea Britanie – 23 iulie 1846), în TNA, FO 78/649, f. 127-130, *apud* C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, p. 112.

⁶⁵ Conform datelor oferite de Ilie Corfus pentru producția de cereale din Țara Românească, în I. Corfus, *Agricultura Țării Românești în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, p. 152-154.

⁶⁶ C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, p. 112.

⁶⁷ *Commerce of the Danube in 1851*, în „*Hunt's Meerchants's Magazine and Commercial Review*, New York, t. XXVIII, ianuarie-iunie 1853, pp. 81-86; T. Lefebvre, *Études diplomatique*, Xavier Heuschling, *L'Empire de Turquie. Territoire – Population – Gouvernement – Finances – Industrie – agricole, manufacturière et commerciale – Voies de communication – Armée – Culte etc.*, Bruxelles, Paris, 1860, pp. 112-123, *Commerce de Brăila et de Galatz en 1853*, în „*Revue de l'Orient*, Paris, t. XV, 1854, p. 381, *apud* C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, p. 112.

⁶⁸ Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping*, pp. 46-48, tabel 2.5. În original datele erau în unitățile de măsură menționate în documente, kilograme sau chile moldovenești, pe care autoarea le-a identificat în publicația „*Sémaphore de Marseilles*”.

valorii, creșterea a fost de 70% la Galați și extrem de profitabilă pentru mediul economic din Brăila, de 225%⁶⁹.

Tabelul 8
Importul de cereale la Marsilia de către negustorii greci din porturile dunărene în 1850

Negustori/ comercială	Casă	Origine	Grâu (chintale)
Zizinia Bros		Galați	10.831,70
		Brăila	7.193,90
Zarifi		Brăila	2.928,30
		Galați	12.538,80
Rodocanachi & Co		Brăila	645,00
Total:			34.137,7

Sursa: Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping*, pp. 46-48, tabel 2.5 (date recalulate de noi).

Tabelul 9
Exportul din portul dunărene la Constantinopol (1843–1852)
Numărul vaselor și cantități (în chintale)

Anii	Brăila			Galați		
	Vase	Grâu	Porumb	Vase	Grâu	Porumb
1843	355	13.521	2.768	79	2.146	1.524
1844	418	16.307	4.346	210	8.693	3.579
1845	541	17.732	6.413	153	6.242	2.512
1846	489	2.271	9.262	203	2.585	10.548
1847	---	---	---	123	2.188	4.786
1848	359	7.199	8.136	133	3.221	1.106
1849	344	10.738	14.047	276	7.144	9.067
1850	285	16.159	7.708	162	3.655	3.724
1851	490	13.735	23.030	176	5.713	2.592
1852	401	16.244	13.950	114	2.099	4.659

Sursa: TNA, FO 78/608, f. 149–173; FO 78/649, f. 103–115; FO 78/792, f. 122–140; FO 78/829, f. 45–56; FO 78/865, f. 85–103; FO 78/901, f. 161–177; FO 78/977, f. 115–120; FO 78/1014, f. 206–216 (în original cantitățile erau în quarteri).

⁶⁹ C. Ardeleanu, *Gurile Dunării—o problemă europeană*, p. 174, tabel V.1. *Exporturi de cereale din porturile dunărene*.

Tabelul 10
Exportul din porturile dunărene în porturile Mării Adriatice (1843–1852)
Numărul vaselor și cantități (în chintale)

Anii	Brăila			Galați		
	Vase	Grâu	Porumb	Vase	Grâu	Porumb
1843	178	7.745	11.097	106	1.751	11.116
1844	123	5.985	10.477	158	3.934	13.017
1845	112	5.830	7.029	148	5.124	11.575
1846	131	4.523	766	158	1.281	14.696
1847	---	---	---	59	1.910	3.556
1848	145	6.616	11.774	53	1.837	1.907
1849	56	1.467	6.073	80	3.593	1.637
1850	61	5.624	2.734	44	223	333
1851	204	6.017	22.035	92	2.958	3.862
1852	333	11.913	33.871	104	3.491	3.626

Sursa: *Ibidem.*

Tabelul 11
Exportul din porturile dunărene către
Mediterana de Vest (Genova, Livorno, Marsilia)
Numărul vaselor și cantități (în chintale)

Anii	Brăila			Galați		
	Vase	Grâu	Porumb	Vase	Grâu	Porumb
1843	185	19.099	1.542	126	9.647	4.997
1844	173	19.474	1.805	121	8.356	4.905
1845	131	13.776	1.243	145	11.204	5.783
1846	203	17.299	2.083	198	10.108	10.267
1847	---	---	---	213	15.545	6.247
1848	97	5.639	1.222	63	3.489	1.856
1849	49	2.042	251	52	5.273	677
1850	37	3.641	140	33	3.841	486
1851	35	3.428	369	35	3.864	421
1852	52	4.445	1.261	77	5.604	1.623

Sursa: *Ibidem.*

Tabelul 12
Exportul din porturile dunărene către Marea Britanie (1843-1852)
Numărul vaselor și cantități (în chintale)

Anii	Brăila			Galați		
	Vase	Grâu	Porumb	Vase	Grâu	Porumb
1843	3	99	0	4	0	0
1844	16	2.363	89	10	168	600
1845	35	2.276	978	9	295	93
1846	11	337	537	57	0	6.714
1847	---	---	---	206	2.957	22.465
1848	115	801	15.322	115	4.026	12.129
1849	133	591	21.357	164	765	20.787
1850	120	11.191	8.212	133	10.017	10.517
1851	320	12.776	36.436	296	4.491	37.492
1852	339	10.838	42.921	311	12.521	31.182

Sursa: *Ibidem*.

3. Comparații cu porturile rusești de la Marea Neagră și Marea Azov

Istoriografia cuprinde mai multe studii care au în atenția lor comerțul internațional cu cereale prin porturile Dunării maritime și cele prin hinterlandului nord pontic. Cele mai reprezentative lucrări sunt monografiile semnate de istoricii: Mose Lofley Harvey⁷⁰, V.A. Zolotov⁷¹, Patricia Herlihy⁷² și Constantin Bușe⁷³. Mult mai recente sunt lucrările care studiază comparațiile dintre cele două regiuni⁷⁴. Acestea prezintă carențe în uniformizarea unităților de măsură utilizate pentru o mai bună reliefare a diferențelor înregistrate între cele două regiuni⁷⁵.

⁷⁰ Acesta a susținut o teză de doctorat cu tema *The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance* la Universitatea din California, Berkeley, 1938. Pe baza acestuia au fost redactate numeroase cercetări ulterioare.

⁷¹ V.A. Zolotov, *Vneshnyaya trgovlya Yuzhnoy Rossii v pervoy polovine XIX veka*, Rostov, 1963.

⁷² Patricia Herlihy, *Russian Wheat and the Port of Livorno, 1794–1865*, în „Journal of European Economic History”, nr. 5, 1976, pp. 45–68; Idem, *Odessa: A History, 1794–1914*, Harvard University Press, Cambridge, MA, 1986.

⁷³ Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port franc (1837-1883)*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1976.

⁷⁴ Andrei Emilciuc, *Comerțul cu cereale prin porturile Galați și Odesa (1837-1853)*, în Iulian Pruteanu-Isăceanu (coord.), *Românii din afara granițelor țării. Iași-Chișinău: legături istorice*, Casa Editorială Demiurg, Iași, 2008, pp. 181-194; C. Ardeleanu,

Grâul de toamnă era cereala care stârnea concurența dintre cele două piețe. În primii ani după Tratatului de la Adrianopol nu se poate discuta despre o concurență între mediul de afaceri din porturile rusești de la Marea Neagră și cele de la Dunărea maritimă. Principalii actori ai comerțului cu cereale din cele două hinterlanduri au fost negustorii levantini. Aceștia au simțit rapid profitul pe care îl pot obține din exploatarea celor două neexperimentate piețe. Grecii, îndeosebi, au constituit conexiunea celor două regiuni cerealiere la antrepozitele Mediteranei. După 1829 s-au încheiat mai multe tratate internaționale care au vizat navigația pe Dunăre și utilizarea Canalului Sulina. Tratatul comercial și de navigație încheiat în 1835 între Austria și Grecia a pus în defensivă Rusia. Articolul XVII al acestui tratat reglementa statutul celor două state în perimetrul gurilor Dunării. Acordul încuraja și proteja navigația pe Dunăre și prin gurile sale. Mijloacele de informare în masă au prezentat pe larg subtilitățile acestui tratat și au demarat în spațiul public occidental temerea că Rusia utiliza Canalul Sulina după propriile sale interese. Navigația pe acest braț era îngreunată tocmai pentru a favoriza portul Odesa⁷⁶. Rusia lua în calcul concurența pe care porturilor românești o puteau crea celor rusești din nordul Mării Negre. Autoritățile de la Sankt-Petersburg au finalizat în 1838 un important raport despre concurența exercitată de porturile românești de la Dunărea maritimă comerțului prin portul Odesa și mijloacele prin care putea fi combătut acest neajuns economic al Rusiei⁷⁷. Privilegiul de porto-franc al Odesei a avut efecte nefaste și asupra porturilor rusești de pe Dunăre – Reni, Chlia, Ismail și Akkerman – dar și asupra celor din nordul Mării Negre și Marea Azov. În cazul portului Cherson se constata de către Grigore Nebolsin (funcționar în Ministerul Finanțelor) că tranzacțiile internaționale au decăzut „puțin câte puțin odată cu întărirea comerțului Odesei, iar acum s-a stopat aproape în

International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829-1853), 2014.

⁷⁵ Am utilizat pentru acest studiu sistemul metric care are drept unitate de măsură a cantității cerealelor chintalul (100 kg), de unde rezultă: 1 quarter imperial [UK] = 0,127 chintale; 1 quarter imperial = 2,9 hectolitri; 1 cetvert = 2,1 hectolitri; Vezi dezbateri pe tema corelării unităților de măsură din spațiul european cu cele din Rusia în George E. Munro, *Glimpses into the Lives of the Merchants of Iaroslavl' in the Eighteenth Century*, Roger P. Bartlett, Gabriela Lehmann-Carli (editori), *Eighteenth-century Russia: Society, Culture, Economy : Papers from the VII International Conference of the Study Group on Eighteenth-Century Russia*, Münster, LIT Verlag, 2007, pp. 507-520; și Andrei Emilciuc, *Comerțul cu cereale prin porturile Galați și Odesa (1837-1853)*, pp. 181-194.

⁷⁶ C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, pp. 164-173.

⁷⁷ V. Tomuleț, A. Emilciuc, *Un document inedit despre măsurile Guvernului rus de contracarare a concurenței porturilor Galați și Brăila în favoarea comerțului prin portul Odesa (1838)*, pp. 55-75.

întregime, chiar și la exporturi, deoarece casele de comerț, care se preocupă cu această ramură, fie s-au distrus, fie s-au mutat în Odessa”⁷⁸.

Temerile Rusiei că în următoarea perioadă „comerțul Principatelor, iar cu timpul și al Austriei, va dăuna destul de mult Odessei, [...] în condițiile în care principalele cauze sunt propri[ile] noastre politici”⁷⁹ au fost exploatate prin întocmirea periodică de rapoarte privind traficul naval și comercial prin cele două porturi dunărene. Într-un raport din preajma Războiului Crimeii erau prezentate date privind numărul de vase comerciale și cantitatea de cereale exportată în fiecare dintre cele două porturi românești în intervalul 1837-1848. Din acest document prezentat istoriografiei românești de Valentin Tomuleț și Andrei Emilciuc reiese că prin cele două porturi românești au ieșit, în cei 12 ani prezentați, o cantitate de 1.868.016 chintale de cereale și au fost tranzitate de 14.195 vase comerciale⁸⁰.

Porturile dunărene și cele de la Marea Neagră au cunoscut un reviriment datorat marilor case comerciale și al marinelor comerciale mediteraneene. În anii 1840, mare parte din cerealele exportate de Rusia prin Odesa au avut ca destinație portul italian Genova, peste 45%, cu o maximă de circa 65% la grâu în anul 1841, aproximativ 12.700 chintale⁸¹. În termeni cantitativi, din analiza tabelului 16 rezultă că în intervalul 1836-1840 s-a exportat în medie prin cele două centre românești o cantitate totală de grâu de 33.791 chintale, față de cele 179.525 chintale exportate de Rusia prin porturile de la Mările Neagră și Azov. Exportul românesc reprezintă circa 19% din cel al pieței rusești amintite. Între 1841-1845, decalajul a fost de aproximativ 74% în favoarea Rusiei. Cele două porturi românești au exportat în medie o cantitate de 49.271 chintale de grâu, în comparație cu cele 185.963 chintale rusești, circa 26%. În cincinalul 1846-1850, prin porturile rusești de la Mările Neagră și Azov s-au exportat în medie 288.141 chintale de grâu, față de cele 51.181 chintale din Brăila și Galați (18% din totalul celui rusec). Între anii 1851-1853, porturile din hinterlandul de sud al Rusiei au comercializat o cantitate medie de 384.066 chintale de grâu, iar totalul mediu prin

⁷⁸ G. Nebolsin, *Statisticheskiye zapiski o vneshney torgovle Rossii*. Chast' I, Sankt-Petersburg, 1835, p. 88, *apud. ibidem*, p. 62.

⁷⁹ M.P. Muntyan, *Ekonomicheskoye razvitiye doreformennoy Bessarabii*, în „Uchenyye zapiski Kishinevskogo universiteta”, Chișinău, 1971, t. 117 (ist.), p. 283, *apud. V. Tomuleț, A. Emilciuc, Un document inedit despre măsurile Guvernului rus*, p. 64.

⁸⁰ În original erau 6.279.336 chile [2.431.201 chile – Galați și 3.848.135 chile – Brăila]. Pentru acest calcul s-a utilizat valoarea cea mai mare a chilei (de Brăila), pentru a sublinia maxima temere a Rusiei, de 400 de ocale care era egală cu 6,79268 hl. De unde rezultă că 1 quarter imperial = 2,9 hl = 0,127 chintale. Vezi *Tabelul 1 Exportul de cereale prin porturile Galați și Brăila în anii 1837–1848 (în chile)*, în V. Tomuleț, A. Emilciuc, *Un document inedit despre măsurile Guvernului rus*, pp. 63-64.

⁸¹ *Ibidem*, p. 192.

Brăila și Galați a fost de 60.246 chintale. Porturile românești reprezentau 15,6% din exporturile rusești de la Marea Neagră și Marea Azov.

Deceniul 1843-1852 reprezintă momentul concurenței reale dintre cele două piețe. În termeni comparativi, în 1843 s-a exportat prin porturile dunărene o cantitate de 54.613 chintale de grâu și 33.276 chintale de porumb, iar prin Odesa au fost comercializate 107.066 chintale de grâu. Rezultă că porturile românești au exportat în acel an aproximativ jumătate (51%) din cantitate de grâu trimisă la export de Rusia prin Odesa (principalul port rusesc). Porumbul nu reprezenta o cultură propice mediului de stepă nord pontic și exporturile rusești sunt nesemnificative. În anul 1847, cel mai propice al epocii, grâul românesc a reprezentat 28% din totalul portului Odesa. S-au exportat, în acel an, prin porturile dunărene 72.647 chintale de grâu, iar prin Odesa 256.171 chintale. La capitolul porumb, porturile Brăila și Galați au surclasat cu mult Odesa, 119.131 chintale românești comparativ cu 3.429 chintale ale Rusiei. Din cauza pescajului redus pe Canalul Sulina a fost nevoie de un număr de 2.215 vase pentru a efectua activități comerciale în porturile dunărene și de doar 1.518 în Odesa. În 1852, anul premergător declanșării conflictului european din Crimeea, porturile dunărene au trimis la export o cantitate de 67.440 chintale de grâu, iar Odesa 172.982 chintale. Exportul românesc s-a situat la 39% din cele rusești prin Odesa. Cel mai vândut produs românesc prin porturile dunărene în anul 1852 a fost porumbul, 133.991 chintale, în comparație cu cele 28.703 chintale exportate prin Odesa. Media deceniului (1843-1852) a fost de 55.756 chintale de grâu exportate de porturile românești și de 153.042 chintale care au părăsit Rusia prin Odesa, decalajul a fost de 73,6% în favoarea portului rusesc. Pentru exportul de porumb situația a fost favorabilă porturilor dunărene cu o medie de 70.615 chintale, față de cele 6.223 chintale ieșite din Rusia prin vama portului Odesa. De această dată porturile dunărene au înregistrat un avans de circa 91% față de Odesa. În medie, în acel deceniu prin porturile dunărene au trecut anual 1.417 vase, în comparație cu cele 1.058 prin Odesa. La acest capitol trebuie luat în calcul tonajul superior vaselor care puteau transporta cantitățile net superioare exportate de Rusia și întreprinderea de activități portuare incomparabile la Odesa, față de dificila ruta Sulina – Galați/Brăila și porturile românești depășite de momentul comercial prin care treceau⁸². În tot acest timp, autoritățile țariste elaborau planuri și se puneau de acord cu faptul că portul Odesa trebuia conectat la o rețea interioară de căi ferate care să faciliteze principala resursă a Rusiei secolului al XIX-lea. Cu tot efortul depus, ostilitățile Războiului Crimeii și evenimentele ulterioare, primul segment al căii ferate

⁸² În original datele erau în mii quarteri. Date statistice recalculat de noi pe baza tabelului comparativ al exportului de cereale dintre porturile dunărene și Odesa realizat de Constantin Ardeleanu, în C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy*, p. 271.

odeseniene a fost inaugurat tocmai în anul 1865⁸³, perioadă aproape similară cu primele căi ferate din România care legau porturile Brăila și Galați de principalele centre de producție agricolă.

Tabelul 13
Comerțul prin Odesa, medii ale intervalelor
(mii ruble aur)

Anii	Export	Import
1831-1835	5.392	3.539
1836-1840	10.073	4.687
1841-1845	12.002	4.684
1846-1850	18.092	6.975
1851-1853	18.862	7.070

Sursa: Mose Lofley Harvey, *The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance*, Teză de doctorat, Universitatea din California, Berkeley, 1938, p. 114.

Tabelul 14
Comerțul prin Taganrog, medii ale intervalelor
(mii ruble aur)

Anii	Export	Import
1831-1835	2.296	1.091
1836-1840	2.518	1.443
1841-1845	2.446	1.479
1846-1850	2.795	1.389
1851-1853	3.355	1.431

Sursa: *Ibidem*, p. 115.

⁸³ V. Tomuleț, A. Emilciuc, *Un document inedit despre măsurile Guvernului rus*, p. 65.

Tabelul 15
Exportul total de cereale al Rusiei (în chintale și %)

Anii	Rusia Europeană	Marea Neagră și Marea Azov	Procent din total al Mării Negre și Azov
1831-1835	176.490	79.830	45,23
1836-1840	270.483	193.228	71,43
1841-1845	827.105	196.080	76,38
1846-1850	525.883	313.525	59,61
1851-1853	696.119	450.100	64,65

Sursa: *Ibidem*, p. 105.

Tabelul 16
Exportul total de grâu al Rusiei în comparație cu cel din porturile Brăila și Galați (în chintale și %)

Anii	Rusia Europeană	Marea Neagră și Marea Azov	Porturile Brăila și Galați	Procent din total al Mării Negre și Azov
1831-1835	97.120	75.415	-----	77,65
1836-1840	190.285	179.525	33.791	94,34
1841-1845	196.172	185.963	49.271	94,79
1846-1850	320.147	288.141	51.181	90,00
1851-1853	436.397	384.066	60.246	88,00

Sursa: *Ibidem*, p. 105; P. Cernovodeanu, B. Marinescu, I. Gavrilă, *Comerțul britanic prin Galați și Brăila între 1837-1852*, pp. 635-639; P. Cernovodeanu, B. Marinescu, *British trade in the Danubian ports of Galatz and Braila*, pp. 716-717 (date recalulate de noi din quarteri în chintale).

Într-un sfert de secol, porturile Galați și Brăila au trecut de la starea de „amorțeală” cauzată de monopolul otoman asupra cerealelor românești la angrenarea în mediul concurențial al mercantilismului apusean. Cele două porturi-orășe au reprezentat pentru economia și națiunea română ceea ce reprezintă pentru organismul uman cei doi plămâni. Brăila și Galații au „expirat” cereale pentru a „inspira” aerul cel mai pur al capitalismului occidental. Iar povestea prosperității lor era încă la început și avea să mai dureze aproape un secol.