

INTEGRAREA CEREALELOR DIN HINTERLANDUL MOLDO-VALAH ÎN ANTREPOZITELE BELGIENE (1830 -1914)

Ionel Munteanu*
Cristian Constantin**

Abstract: *This study deals with the commercialization of grains produced in Moldavia and Wallachia onto the international market in Anvers. Previous research conducted by international scholars has not thoroughly examined how Belgium's extensive grain imports in the 19th century boosted Moldovan-Walachian production structures and implicitly adjusted the entire trade chain. Our contribution, therefore, aims to show how the infrastructure of the Western Black Sea foreland contributed to the maximization of the agricultural and commercial potential of the Danube hinterland. A particular attention is paid to the mechanisms that led to the consolidation of a link between the ports of the lower Danube and the entrepôt in Anvers, which proved indispensable for both ends of the network and the business environment. Once the Romanian grain had landed in the warehouses at the mouth of the Scheldt, it was brought to the Western European markets at the right time by the skilful merchants of the most important international trading houses. In addition to the classical historiography, this article draws on recent studies and unpublished statistical data from Belgian and Romanian archives.*

Keywords: Brăila, Sulina, Anvers, maritime trade, infrastructure.

Europa a pășit în lungul secol al XIX-lea zdruncinată de factorul antropoc. Ideile iluminismului și ale Revoluției franceze de la 1789, traumele conflictelor armate și retrasările hărțurilor, survenite ca urmare a desfășurării războaielor napoleoniene, și-au pus amprenta asupra populației și civilizației europene¹. Dar, mai presus de toate, Revoluția Industrială, cu fazele sale succesive și derulările defazate de la o regiune la alta a planetei, a constituit *Big Bang-ul* civilizației moderne. Mările și oceanele au început a fi cutreierate tot mai constant și profitabil de iscusii navigatori ai tradiționalelor companii de navigație și comerț din Europa, în majoritate

* Doctorand, Facultatea de Istorie, Universitatea din București;
e-mail: ionelmunteanu20@yahoo.com.

** Cercetător științific dr. asociat la Centrul de studii dunărene Brăila-Galați „Episcop Melchisedec Ștefănescu”, Academia Română; Centrul de Istorie urbană, Universitatea din Hradec Králové, Republica Cehă; e-mail: cristian.constantin@hotmail.com.

¹ Kim Oosterlinck, Loredana Ureche-Rangau, Jacques-Marie Vaslin, *Baring, Wellington and the Resurrection of French Public Finances following Waterloo*, „The Journal of Economic History”, 74, nr. 4, 2014, p. 1072–1102.

deținute sau dirijate de către statul al cărui pavilion îl arborau pe catarge. Forța produsă de motoarele cu abur a schimbat radical comerțul mondial: cargourile au luat locul venerabilelor corăbii cu vele².

Vântul schimbării a bătat lent la început, dar a devenit mult mai puternic în a doua parte a secolului al XIX-lea. Timpul călătoriilor și prețul navalului s-au redus constant, iar capacitatea de transport a crescut considerabil în decursul doar a câtorva decenii. Informația a circulat mult mai rapid după utilizarea telegrafului în operațiunile economice³. Lumea europeană a întâmpinat progresul tehnologic și economic în ritmuri diferite, dictate de nivelul decalajelor existente în cadrul societății din care provenea fiecare locuitor⁴. Însă, cu toții trebuiau să se hrănească. Drumurile terestre și căile ferate s-au dezvoltat și ele, antrenând structurile productive și comerțul la mare distanță și constituind factorul decisiv pentru progresul din veacul al XIX-lea: conectarea tot mai facilă a periferiilor continentale cu epicentrul transformărilor, Occidentul Europei. Mările și fluviile au devenit „conductori” ai progresului tehnologic, social și economic⁵. În acest studiu vom urmări traiectoria schimburilor comerciale dintre hinterland-ul de la Dunărea de Jos și porturile belgiene, începând cu anii 1830, până la

² C. Knick Harley, *Coal Exports and British Shipping, 1850–1913*, „Explorations in Economic History”, 26, nr. 3, 1989, p. 311–338; David Chilosî, Tommy E. Murphy, Roman Studer, A. Coşkun Tunçer, *Europe's Many Integrations: Geography and Grain Markets, 1620–1913*, „Explorations in Economic History”, 50, nr. 1, 2013, p. 46–68; Karl Gunnar Persson, *Mind the Gap! Transport Costs and Price Convergence in the Nineteenth Century Atlantic Economy*, „European Review of Economic History”, 8, nr. 2, 2004, p. 125–147; C. Knick Harley, *Transportation, the World Wheat Trade, and the Kuznets Cycle, 1850–1913*, „Explorations in Economic History”, 17, nr. 3, 1980, p. 218–250.

³ Karl Gunnar Persson, *Grain Markets in Europe, 1500–1990. Integration and Deregulation*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004. Vezi Mette Ejrnæs, Karl Gunnar Persson, *The Gains from Improved Market Efficiency: Trade before and after the Transatlantic Telegraph*, „European Review of Economic History”, 14, nr. 3, 2010, p. 361–381; David S. Jacks, *What Drove 19th Century Commodity Market Integration?*, „Explorations in Economic History”, 43, nr. 3, 2006, p. 383–412; Kevin H. O'Rourke, *The European Grain Invasion, 1870–1913*, „The Journal of Economic History”, 57, nr. 4, 1997, p. 775–801.

⁴ Vezi o excelentă analiză a cazului românesc la Bogdan Murgescu, *România și Europa. Acumularea decalajelor economice (1550–1950)*, Iași, Edit. Polirom, 2010.

⁵ John H. Jensen, Gerhard Rosegger, *Transferring Technology to a Peripheral Economy: The Case of Lower Danube Transport Development, 1856–1928*, „Technology and Culture”, 19, nr. 4, 1978, p. 675–702; *Port Cities of Western Black Sea Coast and the Danube: Economic and Social Development in the Long Nineteenth Century*, eds. Constantin Ardeleanu, Andreas Lyberatos, Black Sea Project Working Papers vol. I, Rethymnon, Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation Research and Technology, 2016.

izbucnirea Primului Război Mondial, pentru a evalua și înțelege rolul pe care l-au avut structurile productive moldo-valahe în cadrul comerțului cu cereale al antrepozitelor belgiene.

În ultimul pătrar al secolului al XIX-lea, s-a produs „invazia agrară” – după cum este catalogată în literatura de specialitate criza de supraproducție care a determinat vânzarea cerealelor la prețuri relativ scăzute în dorința de a acoperi costurile de producție și de a rezista concurenței internaționale⁶. Producția agricolă totală a Belgiei era echivalentă cu o treime din importul de cereale al acestui regat⁷. În alt registru, situarea geografică a Valahiei și Moldovei a determinat caracterul dominant al culturii cerealelor în cadrul agriculturii celor două principate românești⁸, în care dominau cele de grâu și porumb, reprezentând aproximativ trei pătrimi din totalul grânelor cultivate⁹.

În lungile sale călătorii prin România, Frédéric Hoorickx, ministrul plenipotențiar al Belgiei în România, a realizat o scurtă descriere a statului de la Gurile Dunării, evocând bogățiile teritoriului românesc, peisajele pitorești de vară, cu temperaturi de până la +34° Celsius, și pe cele de iarnă, cu minime negative care ajungeau până la -20° Celsius. Diplomatul belgian F. Hoorickx a vizitat diverse locuri din tânărul regat român, prilej pentru a sublinia importanța sistemului hidrografic și rolul central al Dunării, care reprezenta cea mai importantă sursă de apă pentru culturile de cereale, parcurgând granița de sud a țării pe o distanță de aproximativ 500 km. De asemenea, sistemul hidrografic intern, cu râuri care izvorau din Munții Carpați și se vărsau în Dunăre, precum și zăpezile abundente, au jucat un rol principal în sporirea producției agricole din Moldova și Valahia¹⁰.

⁶ Karl Gunnar Persson, *op. cit.*, p. 157.

⁷ Vezi analize despre agricultura belgiană: J. Gadisseur, *Contribution à l'étude de la production agricole en Belgique de 1846 à 1913*, „Revue Belge d'Histoire Contemporaine”, 4, nr. 1–2, 1973, p. 1–48; J. Hannes, W. Vanderpijpen, *Teeltplan, produktie en produktiekosten. De landbouw in enkele gemeenten van de provincies Anversen en Oost-Vlaanderen (begin 19e eeuw)*, „Revue Belge d'Histoire Contemporaine”, 4, nr. 1–2, 1973, p. 67–107.

⁸ Marcel Emerit, *Les paysans roumains depuis le traité d'Adrianople jusqu'à la liberation des terres, 1829–1864*, Paris, 1937; Ilie Corfus, *Agricultura în Țările Române, 1848–1864*, București, Edit. Științifică și Enciclopedică, 1982; Apostol Stan, *Agricultura românească în faza finală a clăcășiei, 1831–1864*, București, Edit. Academiei Române, 1994.

⁹ *La Roumanie 1866–1906*, Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie, du Commerce et des Domaines, București, 1907, p. 269–272.

¹⁰ M.F. Hoorickx, *Compte-rendue d'un voyage d'exploration en Roumanie*, Bruxelles, P. Weissenbruck, 1892, p. 3–4.

Producția cerealiară a latifundiilor moldo-valahe s-a aflat în strânsă legătură cu oferta de pe piețele străine, iar moșierii și arendașii s-au adaptat cerințelor mediului antreprenorial de profil. Istoricul Bogdan Murgescu consideră că „cererea occidentală și creșterea demografică au stimulat sporirea producției românești de cereale”, iar „cum creșterea producției totale a depășit-o cu mult pe cea demografică, exporturile au sporit considerabil”¹¹.

După 1870, structurile productive moldo-valahe au fost nevoite să contracareze concurența cerealelor americane plasate în antrepozitele europene și s-au aliniat treptat la standardele ridicate ale mediului antreprenorial internațional. Exporturile de cereale au creat un mediu socio-politic și legislativ permisiv pentru marii producători agricoli. Pentru unii istorici ai economiei, agricultura românească din cea de-a doua parte a veacului al XIX-lea s-a dovedit profitabilă tocmai datorită nivelului incipient al relațiilor de tip capitalist din cadrul societății românești¹². Noile analize pertinente¹³, realizate în baza corelării documentelor inedite de arhivă cu istoriografia clasică a problemei agrare din România din ultimul deceniu au confirmat în bună măsură teoriile anterioare emise de către J.R. Lampe și M.R. Jackson¹⁴, dar și de către cercetători români, precum Victor Axenciuc¹⁵ și Bogdan Murgescu¹⁶.

¹¹ Bogdan Murgescu, *Țările Române între Imperiul Otoman și Europa creștină*, Iași, Edit. Polirom, 2012, p. 269–274.

¹² Victor Axenciuc, *Evoluția economică a României. Cercețări statistico-istorice 1859–1947*, vol. 2, *Agricultura*, București, Edit. Academiei Române, 1996, p. 80. [infra: *Evoluția economică a României...*, vol. 2].

¹³ Vezi analize empirice și relatări obiective asupra structurilor productive moldo-valahe la Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829–1940)*, Brăila, Edit. Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2018, p. 65–74, 133–182. Vezi descrieri obiective ale călătorilor occidentali despre agricultura moldo-valahă (1829–1853) la Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*, Brăila, Edit. Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2014.

¹⁴ John R. Lampe, Marvin R. Jackson, *Balkan Economic History, 1550–1950: From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Bloomington, Indiana University Press, 1982, p. 155–201. Vezi un alt punct de vedere pertinent la Stefan Welz, *Nationalkapitalismus versus Weltmarktintegration? Rumänien 1830–1944. Ein Beitrag zur Theorie eigenständiger Entwicklung*, Saarbrücken/Fort Lauderdale, 1982.

¹⁵ Victor Axenciuc, *Evoluția economică a României...*, vol. 2, p. 80.

¹⁶ B. Murgescu, *România și Europa ...*, passim; idem, *Țările Române între Imperiul Otoman și Europa creștină*, p. 244–268 [Capitolul: Ponderea cerealelor românești în comerțul european (secolele XVI–XX)].

Cu multă vreme în urmă, Constantin Dobrogeanu Gherea a emis teoria neoioabăgiei¹⁷, prin care a argumentat că raporturile sociale dominante în agricultura românească, dintre cele două părți contractuale, pe de o parte moșierii și arendași și de cealaltă parte țărănimea „învoită”, păstrau în componența lor metehne feudale care au căpătat forme noi după conectarea economiei moldo-valahe la cea occidentală¹⁸. Intervalul dintre reforma agrară din 1864 și Primul Război Mondial reprezintă pentru regimul agrar din România „expresia tranziției de la sistemul agrar feudal spre sistemul agrar țărănesc” și „s-a întemeiat pe bipolaritatea exploatației agricole: marea exploatație moșierească și arendășia și mica exploatație țărănească”¹⁹.

România anului 1900 era în continuare dominată de o agricultură tributară producției cerealiere, în care cele mai profitabile afaceri se realizau de către marile trusturi de arendași. Maximizarea profitului solicita practicarea unei agriculturi extensive, iar acest aspect a fost speculat de către marii proprietari și arendași. Cele mai rentabile afaceri au presupus arendarea unor suprafețe arabile de peste 5.000 ha, aflate în proprietatea statului, lucrute în proporție de peste 70% cu inventarul agricol al exploatatorului sau subarendate (sub diverse forme de învoieli agricole) țăranilor. România a fost zguduită de o puternică răscoală țărănească în primăvara anului 1907 tocmai pentru că la începutul secolului al XX-lea, o moșie de 5.000 ha dată în arendă se dovedea extrem de profitabilă pentru arendașii și proprietarii acesteia, dar exploata sistematically și în schimbul unor sume derizorii forța de muncă a țăranimii. La un preț mediu de 11 șilingi/ha (13,89 lei/ha), statul era remunerat de către arendaș cu 2.750 £. Valoarea medie a producției cerealiere din acea perioadă, aferentă aceleiași suprafețe arabile, se ridica la circa 46.384 £. Din această sumă, arendașul achita contravaloarea arende și costul mediu complet al lucrărilor agricole efectuate la cereale, aproximativ 12.000 £ (2 £ și 7 șilingi/ha; 59,34 lei/ha). Profitul obținut însuma 31.634 £ și constituia 68,20% din valoarea medie a producției de cereale din acea perioadă, dar presupunea și scăderea celorlalte cheltuieli aferente întreținerii moșiei²⁰.

¹⁷ Constantin Dobrogeanu Gherea, *Neoioabăgia. Studiu economico-sociologic*, București, 1909.

¹⁸ László Makkai, *Neo-Serfdom: Its Origin and Nature in East Central Europe*, „Slavic Review”, 34, nr. 2, 1975, p 225–238.

¹⁹ V. Axenciuc, *Evoluția economică a României ...*, vol. 2, p. 80.

²⁰ Date calculate în baza statisticilor din anul 1906 (recalculate de noi din lei în lire sterline pentru posibilități de comparație cu piața internațională; 1 liră sterlină = 25,25 lei; 1 leu = 1 franc francez; vezi Costin C. Kirițescu, *Sistemul bănesc al leului și precursorii lui*, vol. I (1964) și vol. II (1967), București, Edit. Academiei RSR; V. Axenciuc, *Evoluția economică a României...*, vol. 2, p. 261–263, 303–304, 707.

La o simplă privire comparativă, se observă că aproximativ 90% din terenurile agricole din Belgia erau cultivate cu cereale datorită reliefului de câmpie și necesităților de consum și export. Cu toate acestea, portul Anvers a devenit un centru important de manipulare a cerealelor străine, susținând considerabil creșterea economică a Belgiei. Afluxul suplimentar de cereale în micul regat belgian a dat naștere unei noi crize: scăderea prețurilor cerealelor. Situația economică a fost resimțită puternic de micii fermieri belgieni. Creșterea forței de muncă în sectorul industrial de la sfârșitul secolului al XIX-lea a fost determinată de scăderea salariilor fermierilor²¹. Istoriografia temei ne oferă detalii suficiente pentru a înțelege faptul că, după 1884, Partidul Catolic a oferit avantaje industriașilor datorită câștigurilor pe care statul belgian le putea obține, favorizând importurile de cereale ieftine din estul Europei și America Latină. La aceste importuri trebuie să adăugăm produsele agricole pe care Belgia le primea din coloniile africane, precum Congo.

În pofida facilităților create de politica de creditare a fermierilor, nici marii consumatori europeni din proximitatea Belgiei, precum Franța și Germania, nu au oferit mai multe avantaje agricultorilor autohtoni. Politica de industrializare a fost mult mai atractivă și dictată de clasa conducătoare de la Bruxelles²². După anul 1880, Crédité-Foncier a început să primească o alocare din ce în ce mai redusă de resurse financiare, ca urmare a „descreșterii dramatice” a creditelor notariale și neoficiale. Băncile au acordat rate de investiții scăzute, ceea ce a fost explicat prin necesitatea occidentalilor de a importa cereale din surse externe. Această situație a durat până la sfârșitul Marelui Război, când noile tehnologii au înlocuit vechile echipamente agrare²³. Dispariția sistemului „life-cycle servants” la sfârșitul secolului al XIX-lea a fost o altă cauză importantă a generării crizei agricole, copiii țăranilor emigrând către orașe. Foarte puține familii tinere mai respectau vechile tradiții de a prelua munca pământului, de a-și crea propria lor fermă²⁴.

²¹ Leen Van Molle, *Katholieken en landbouw: landbouwpolitiek in Belgie 1884–1914*, Leuven, 1989, p. 273–276.

²² Rita Aldenholf-Hübinger, *Deux pays, deux politiques agricoles? Le protectionnisme en France et Allemagne (1880–1914)*, „Histoire et Société Rurales”, 23, nr. 1, 2005, p. 65–87.

²³ Eric Vanhoute, Isabelle Devos, Thijs Lambrecht, *Rural economy and society in North-western Europe, 500–2000. Making a living: family, labour and income*, Turnhout, Breplos, 2011, p. 144–146.

²⁴ *Ibidem*, p. 187–191.

Organizarea comerțului cu cereale la Dunărea de Jos: traseul de la latifundii spre antrepozitele europene

De-a lungul secolului al XIX-lea, piața de cereale de la Gurile Dunării a cunoscut transformări profunde în cadrul mecanismului său complex de funcționare. La scurt timp după Pacea de la Adrianopol (2/14 septembrie 1829), contactul cu lumea antrepozitelor a impus adaptarea structurilor productive moldo-valahe și a modului de organizare a comerțului intern la rigorile și cerințele pieței internaționale. Casele comerciale occidentale, prin intermediarii acestora, au pătruns adânc în sistemul comerțului intern cu cereale de la Dunărea de Jos și au influențat modul în care producătorii au cultivat și valorificat cerealele. Traseul grânelor de la latifundii spre depozitele din marile porturi europene a fost complicat și a implicat o sumedenie de factori externi, care au dictat calitatea și prețul produselor. Până la jumătatea anilor 1870, cerealele moldo-valahe au fost depozitate provizoriu în gropi sau magazii rudimentare pe domeniile latifundiarilor, pentru ca ulterior, să fie transportate terestru pe distanțe scurte sau, datorită râurilor interioare și a Dunării fluviale, să ajungă până în principalele porturi ale Dunării Maritime (Brăila, Galați și Sulina). După construcția coloanei vertebrale a căilor ferate din România, în special cerealele din nordul Moldovei, recunoscute la nivel internațional pentru calitatea lor superioară, au fost incluse mai ușor în circuitul comerțului maritim. Astfel, capacitatea de export a sporit substanțial pe fondul creșterii cantităților destinate exportului și pe cel al scăderii costurilor aferente transportului intern. În contextul apariției căilor ferate, a avut loc o creștere cu 30–35% a potențialului de export la grâne, care din cauza lipsurilor provocate de un transport deficitar și a inexistenței locurilor de depozitare ar fi fost pierdute pentru piața internațională²⁵.

În ciuda faptului că transportul terestru, datorită extinderii rețelelor de căi ferate) și maritim, pe fondul utilizării pe scară largă a cargourilor, a devenit mai ieftin, economiile statelor occidentale au întâmpinat dificultăți pe fondul migrării populației rurale către centrele urbane și industriale din Europa de Apus²⁶. În ultimele două decenii ale secolului al XIX-lea, majoritatea populației moldo-valahe avea ca ocupație principală cultivarea pământului și creșterea animalelor din pricina slabei dezvoltări a industriei urbane în comparație cu cea occidentală.

²⁵ Victor Axenciuc, *Formarea sistemului industrial modern în România. Etapa 1859–1914. Demarașul industrializării*, București, Edit. Academiei Române, 2008, p. 61.

²⁶ Eric Vanhaute, Isabelle Devos, Thijs Lambrecht, *op. cit.*, p. 142–143.

Rețeaua de căi ferate a României a înregistrat un progres simțitor în ultimul pătrar al secolului al XIX-lea, de la aproximativ 900 km la 3.100 km. În intervalul 1876–1880 au fost transportate pe calea ferată din România 3.762.000 q²⁷ de cereale care reprezentau 65,65% din întreaga cantitate de mărfuri rulată pe rețeaua feroviară locală. Tendința descendentă a ponderii, în raport cu celelalte produse care au utilizat calea ferată din România, s-a accentuat în următoarele decenii, ajungându-se la o medie de 40,77%, deși în expresie cantitativă totalul a crescut substanțial și a atins 25.365.000 q de cereale transportate în intervalul 1911–1914²⁸. Transporturile de mare capacitate pe calea ferată din România au determinat un proces de producție mai alert și au deschis noi orizonturi europene pentru agricultura românească.

Comerțul în oboarele locale, amplasate strategic la distanțe regulate și în principalele regiuni dominate de culturile cerealiere, s-a dezvoltat în mod considerabil în ultimele trei decenii ale secolului al XIX-lea. Totodată, majoritatea gărilor rurale au început să fie prevăzute cu mici și rudimentare magazii destinate depozitării temporare a grânelor. Întreaga Românie devenise o pânză de păianjen creionată din micile birouri ale intermediarilor caselor comerciale occidentale și conectată la infrastructura terestră și de navigație a țării. Cerealele urmau să se scurgă rapid din orice colț al României către magazinele și vasele din porturile Dunării Maritime. De cele mai multe ori, calitatea cerealelor a fost neglijată în detrimentul unui export substanțial și profitabil, realizat în urma rulării capitalului dobândit în tranzacții frecvente²⁹.

Dominanța comerțului cu cerealele în cadrul economiei României a impus adaptarea legislației interne și crearea unui climat propice exporturilor românești de profil. Codurile comerciale, codurile de navigație și tratatele comerciale internaționale, asumate de clasa politică de la București, au fost influențate de caracterul profund cerealier al economiei românești. După abolirea regimului de *porto-franco* (1883), autoritățile de la București au introdus în porturile Galați și Brăila sistemul de antrepozit, concretizat cu greu, după o serie de probleme cauzate de lipsa infrastructurii, spre finalul veacului al XIX-lea. Apariția docurilor a

²⁷ 1 q = 1 quintal; echivalent a 100 kilograme.

²⁸ Analiza s-a realizat pe baza datelor statistice furnizate în Victor Axenciuc, *Evoluția economică a României. Cercetări statistico-istorice 1859–1947*, vol. 1, *Industria*, București, Edit. Academiei Române, 1992, p. 321, 329–330.

²⁹ Cristian Constantin, *op. cit.*, p. 183–235.

revoluționat și a impus transformări radicale pentru lumea negustorilor de cereale din hinterland-ul danubian³⁰.

În decursul a trei decenii, cantitatea cumulată de bunuri stocată în antrepozitele de la Brăila și Galați a crescut de peste 27 de ori ! De la o cantitate medie anuală de 130.300 q, depozitată în cele două antrepozite în intervalul 1884–1885, s-a ajuns la 3.583.330 q/an, în perioada 1910–1915. Cantitățile de marfă înmagazinate în antrepozitul de la Galați le-au depășit în fiecare an pe cele din docurile Brăila. Investițiile statului român în construcția de căi ferate au schimbat și bazinele de achiziție a grânelor din portul Brăila. În anii premergători Primului Război Mondial, cerealele sosite la Brăila pe calea ferată chiar și din regiunile nordice ale Moldovei au depășit cantitățile venite pe Dunăre din amonte. Introducerea cargourilor de mare capacitate pe piața de cereale de la Dunărea de Jos a impus transbordarea grânelor din Oltenia și Valahia în rada portului Sulina. La sfârșitul secolului al XIX-lea era deja realizată specializarea celor două porturi: Galați pentru importuri și Brăila pentru exporturi (în principal de cereale)³¹.

Taxe vamale și măsuri de politică comercială

În perioada aplicării Regulamentelor Organice în Valahia și Moldova (1831/1832–1856), taxele vamale impuse exportului de cereale moldo-valahe au variat între 2,5 și 5% din valoarea produselor. De la 1 ianuarie 1860 s-a renunțat la sistemul de arendare a vămilor și s-a trecut la exploatarea acestora în regie de către stat. Tot la acea dată au fost reglementate normele vamale comune, statutul funcționarului vamal, cursul

³⁰ La 18 februarie 1883 Ministerul de Finanțe a luat în calcul crearea unui serviciu de antrepozite la Brăila, Galați și Constanța. Dezideratul autorităților române trebuia să fie pus în aplicare în data de 1 aprilie același an, dar contextul epocii a amânat demararea lucrărilor necesare alinierii porturilor românești la standardul porturilor-depoziț din Europa de Apus. Vezi: Constantin Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port franc (1837–1883)*, București, Edit. Academiei RSR, 1976, p. 185–186. Pentru situația taxelor vamale pe marile piețe europene, vezi o amplă analiză în E. Schremmer, W. Stern, Chapter 5: *Taxation and Public Finance: Britain, France, and Germany*, în *The Cambridge Economic History of Europe from the Decline of the Roman Empire*, vol. 8, *The Industrial Economies: The Development of Economic and Social Policies*, editori Peter Mathias, Sidney Pollard, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 315–494.

³¹ C. Constantin, *op.cit*” p. 221–225; vezi și Constantin Ardeleanu, *Romania's Investments in Its Maritime Ports (1878–1914)*, în vol. *Port Cities of Western Black Sea Coast and the Danube...*, p. 129–164.

monedelor străine, a fost recunoscut statutul de porto-franco al porturilor Brăila și Galați și s-a adoptat taxa de 5% *ad valorem* pentru exportul celor mai multe dintre produsele economiei Principatelor Dunărene. Taxele de export s-au diminuat la 3% *ad valorem* în 1866, iar în următorii doi ani au scăzut la 2%, respectiv, 1%³².

România a rămas sub suzeranitatea Imperiului Otoman până în 1877 dar, din anul 1874, a dezvoltat o politică comercială autonomă cu un tarif care a intrat în vigoare odată cu legea din 1 iulie 1876. Tratatul comercial semnat cu Austro-Ungaria (22 iunie 1875) a început să fie aplicat din 19 iunie 1876, pentru o perioadă de un deceniu, permițând intrarea gratuită în România a produselor austro-ungare. În realitate, tratatul s-a făcut pe baze liberale și cu numeroase concesiuni ale economiei românești subdezvoltate față de economia austro-ungară, aflată în poziție de clară dominație. După 1885, guvernul român a introdus unele măsuri protecționiste, dar acestea au fost destul de limitate și au declanșat războiul vamal dintre București și Viena, derulat între 1886 și 1892. Taxele percepute de statul român pentru exportul de cereale au rămas la cote nesemnificative (aprox. 1–2%) până la Primul Război Mondial³³.

În a doua jumătate a secolului al XIX-lea, taxele de import percepute de Belgia pentru bunurile manufacturate au fost în medie de aproximativ 15–20 % *ad valorem* și de circa 4% în cazul cerealelor³⁴. Introducerea votului universal masculin în Belgia (1893) a oferit noi oportunități fermierilor de a influența politica agrară locală în contextul importurilor de cereale americane. Partidul Catolic a jucat rolul determinant în politica agricolă belgiană în intervalul 1880–1914, după cum semnalau unii analiști ai problemei, „contribuind la adaptarea fermelor la noua situație de piață” și obținând numeroase voturi din partea populației rurale³⁵. Politica fiscală a

³² Constantin I. Băicoianu, *Istoria politicii noastre vamale și comerciale de la Regulamentul Organic și până în prezent*, vol. I, partea 1, București, 1904; N.N. Constantinescu, *Acumularea primitivă a capitalului în România*, București, Edit. Academiei Române, 1991; Nicolae Sută, Gabriela Drăgan, Maria Mureșan, Sultana Sută–Selejan, *Istoria comerțului exterior românesc*, București, Edit. Eficient, 1996, p. 78–79.

³³ Constantin I. Băicoianu, *Câteva cuvinte asupra politicii noastre vamale și comerciale de la 1875 până în prezent*, București, 1901; Vezi și Th. Iordăchescu, *Evoluția politicii și legislației vamale a României, de la 1886–1904*, București, 1936; Cristian Constantin, *op. cit.*, p. 285–334.

³⁴ Paul Bairoch, Susan Burke, Capitolul 1: *European trade policy, 1815–1914*, în vol. *The Cambridge Economic History ...*, vol. 8, 1989, p. 32–33.

³⁵ E. Vanhaute, L. Molle, *Belgian agrarian and rural history, 1800–2000*, în vol. *Rural history in the North Sea area. An overview of recent research (Middle Ages – beginning*

Belgiei a oscilat în funcție de propriile nevoi și a culminat cu măsuri protecționiste impuse după revenirea la guvernare a Partidului Catolic în 1884. Liberalul Émile Vandervelde a reprezentat o figură importantă în modernizarea politicii economice belgiene la începutul secolului al XX-lea, concentrându-se pe introducerea teoriilor socialiste, precum: colectivizarea, asigurările sociale, igiena în muncă. Dar, opțiunile politice ale majorității și viziunile antreprenoriale ale aleșilor au făcut ca Partidul Catolic să traseze traiectoria politicii economice a regatului belgian. În acest context, ritmul accelerat al creșterii importurilor de cereale în principalele porturi belgiene a dictat menținerea unor taxe relativ reduse la cereale³⁶.

Dacă marii latifundiari din România au putut obține credite mult mai ușor, cu totul altă situație a stat la baza gospodăriilor mici și medii, cele care asigurau subzistența populației și a muncitorimii agricole. În pofida măsurilor încurajatoare adoptate de autoritățile române, problema creditului agricol destinat micilor producători a rămas o chestiune delicată pentru toate guvernele de la București. Țăranii, în majoritate, s-au ferit din cauza poverilor la care s-ar fi expus sau, în cele mai multe dintre cazuri, nu au putut accesa sistemul de credite acordate de stat dezvoltării micilor exploatații agricole autohtone³⁷. Pentru facilitarea activităților comerciale dintre Belgia și România, la finele veacului al XIX-lea a fost înființată „Banca Creditul Belgo-Român”. Instituția de credit avea rolul de a finanța tranzacțiile cu cereale și dispunea de un capital de aproximativ un milion de lire sterline. Sediul central al băncii a fost stabilit la Brăila³⁸. Statul român a încercat să se implice în sprijinirea micilor cultivatori pentru obținerea unor produse cerealiere de calitate creând societăți agricole. În ultimii doi ani ai secolului al XIX-lea guvernul român a acordat subvenții în valoare de 20.500.000 de franci pentru susținerea agricultorilor, însă calitatea cerealelor nu depindea mereu

twentieth century), eds. Erik Thoen, Leen Van MolleTurnhout, Brepols Publishers, 2006, p. 224–226.

³⁶ B.R. Mitchell, *European Historical Statistics, 1750–1970*, London, Macmillan, 1975, p. 614–619; vezi și „Annuaire Statistique de la Belgique 1885”, Bruxelles, 1886, p. 380.

³⁷ Emil Costinescu, *Extras din expunerea de motive la proiectul de lege al băncilor populare al ministrului finanțelor*, „Monitorul Oficial al României”, martie-aprilie 1903, p. 822; Virgil Madgearu, *Structura și tendința băncilor populare în Vechiul Regat*, București, 1914; Marius Panait, *Evoluția creditului agricol în Vechiul Regat (1881–1914). Studiu de caz: Băncile populare din județul Brăila*, „Analele Brăilei”, nr. 8, 2007, p. 51–70; Cristian Constantin, *op. cit.*, p. 293–295.

³⁸ C. I. Băicoianu, *Câteva cuvinte asupra politicei noastre vamale ...*, p. 72.

doar de țărani agricultori, ci și de condițiile climatice, lunile iulie-august fiind uneori foarte secetoase precum în vara anului 1899³⁹.

Aspecte cantitative ale navigației și schimburilor comerciale

O privire de ansamblu asupra datelor statistice susține teza unui nivel redus al navigației și comerțului belgian la Gurile Dunării până în anii 1880. Cu unele excepții temporare, prezența vaselor sub pavilion belgian la Dunărea de Jos s-a situat, în medie, la două-trei nave înregistrate anual în portul și rada Sulina. În anul 1859, cu ajutorul guvernelor de la București și Iași, stăruințele mai vechi ale Camerei de Comerț din Anvers s-au realizat prin inaugurarea unei linii directe de navigație, care unea principalul port belgian cu Brăila și Galați. Efectul pozitiv al deschiderii acestui itinerariu maritim s-a resimțit rapid, prin creșterea numărului de vase sub pavilion belgian prezente în cele două mari porturi românești. Principalele produse importate de Belgia din cele două principate dunărene au rămas cerealele, în schimbul cărora negustorii belgieni au plasat pe piața de la Dunărea de Jos cantități importante de zahăr tos rafinat, sticlă, fier și produse de orfevrărie⁴⁰. Care au fost cauzele?

Independența Belgiei din 1830 a dus la o reacție protecționistă a propriului guvern din cauza a trei factori principali. În primul rând, s-au manifestat tendințele tradițional protecționiste ale proprietarilor fabricilor de bumbac din Gent, iar în al doilea rând, independența a dus la închiderea piețelor coloniale olandeze pentru produsele belgiene. În cele din urmă, fermierii belgieni au cerut un grad de protecție mai ridicat decât cel prevăzut în tariful olandez din 1822, care se aplica provizoriu comerțului exterior belgian. Legea din 31 iulie 1834 a introdus o scară glisantă pentru cereale și a crescut taxele la pânzele din in, cânepă și călți de la 1,5% la 15%. Pe lângă aceste majorări ale taxelor, guvernul de la Bruxelles a luat măsuri de încurajare a industrializării prin intermediul subvențiilor destinate în special industriilor cărbunelui și bumbacului. Legea din 5 februarie 1834, completată de cea din 7 martie 1837, restituia taxele de import pentru mașini și unelte tuturor producătorilor care-și mutau fabricile pe teritoriul Belgiei și oricărui belgian sau străin care introducea

³⁹ G. Benger, *La Roumanie en 1900*, traducere din limba germană cu autorizația autorului de Ion C. Filitti, Paris, Librairie H. Le Soudier, 1900, p. 38–47 (Fundăția Carol & Elisabeta a încercat, de asemenea, să sprijine agricultura română, deținând, în anul 1899, 120.000 de hectare de porumb distribuit agricultorilor).

⁴⁰ P. Beke, *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene, 175 de ani de relații diplomatice româno-belgiene. România și Belgia: dinamica relațiilor politico-diplomatice, economice și culturale în perioada formării și consolidării statului-națiune, între 1838–1916*, vol. 1, coord. Philippe Beke, Bruxelles–București, p. 101.

noi mașini și unelte în această țară. Sistemul de taxe preferențiale pentru mărfurile importate pe nave sub pavilion belgian a fost abolit prin legea din 19 iunie 1856 și nu a condus la o extindere exponențială a flotei comerciale naționale. În valori relative, flota belgiană a reprezentat 0,25% în anul 1840, aproximativ 0,28% în 1856 și doar 0,19% în 1870 din totalul mondial, în timp ce ponderea Belgiei în exporturile mondiale a urmat o pantă ascendentă de la 1,9% în 1840 la 3% în 1870. Taxele pentru importul de cereale s-au situat în jurul a patru procente din valoarea declarată de achiziție a mărfii⁴¹.

Cele mai profunde schimbări în cadrul economiei europene au avut loc în deceniile 1860–1880, perioadă în care importurile de cereale și derivate (inclusiv de făină) în Belgia, Franța și Germania au crescut în medie de la aproximativ zece milioane q anual (media anilor 1862–1866) la 75 milioane q (1888–1892). În valori relative, aceste importuri au reprezentat aproximativ 3% din producția medie locală a acestor state (1862–1886) și au urcat vertiginos spre finalul secolului al XIX-lea, până la 22% (1888–1892). Totodată, aceste importuri s-au derulat în paralel cu propriile exporturi ale celor trei țări amintite. Belgia, Franța și Germania au exportat cantități semnificative de cereale, ce au atins cca. 5% din producția proprie în media anilor 1862–1866, dar au scăzut până la 2% în intervalul 1888–1892⁴². În deceniile 1860–1880, cerealele au însumat în valori relative 35–40% din întreaga producție agricolă din țările industrializate din Europa continentală, iar înlocuirea prin importuri a 22% din producția de grâne a acestor state a implicat dezvoltarea unui mecanism complex: identificarea și exploatarea unor hinterland-uri, dar și utilizarea foreland-urilor din proximitate⁴³. Pâinea se făcea pe mare, după cum aveau să exclame unii cercetători ai domeniului⁴⁴.

⁴¹ P. Bairoch, S. Burke, Capitolul 1: *European trade policy, 1815–1914*, în *The industrial economies: the development of economic and social policies*, vol. 8, p. 20–35.

⁴² R. Aldenhoff-Hübinger, *Deux pays, deux politiques agricoles? Le protectionnisme en France et Allemagne (1880–1914)*, „Histoire et Société rurales”, nr. 23, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, p. 65–87.

⁴³ Importanța foreland-ului pentru comerțul vest-pontic a fost demonstrată în: Gelina Harlaftis, *Black Sea Maritime and Economic History. The integration of the port-cities to the global economy*, în vol. *Between Grain and Oil from the Azov to the Caucasus: the Port-Cities of the Eastern Coast of the Black Sea, late 18th – early 20th Century*, eds. Gelina Harlaftis, Victoria Konstantinova, Igor Lyman, Anna Sydorenko, Eka Tchkoïdze, Rethymnon, Centre of Maritime History, Institute for Mediterranean Studies – Foundation Research and Technology, 2020, p. 3–32; P. Bairoch, S. Burke, *op. cit.*, p. 46–48.

⁴⁴ Tom G. Hall, *Cheap Bread from Dear Wheat: Herbert Hoover, the Wilson Administration, and the Management of Wheat Prices, 1916–1920*, Ph.D. thesis., University of California, 1971; Adina Popescu, *Casting Bread upon the Waters: American Farming and the International Wheat Market, 1880–1920*, Ph.D. thesis, Columbia University, 2014.

În mod normal, scăderea navalului ar fi trebuit să se reflecte în mod semnificativ asupra prețului cerealelor, dar acesta nu s-a micșorat proporțional cu reducerea costurilor de transport⁴⁵. Așadar, casele comerciale au importat nu doar pentru a acoperi consumul de cereale din Europa industrializată, ci și pentru a cumula un profit superior celui înregistrat în deceniile precedente. Cu toate acestea, până la 1880, Belgia și Olanda însumau sub două procente din exporturile totale de cereale efectuate prin Gurile Dunării. Situația s-a schimbat considerabil la cumpăna dintre secolele al XIX-lea și al XX-lea, evidențiind câteva dintre caracteristicile comerțului maritim de la Dunărea de Jos⁴⁶.

În anul 1883 a fost abolit regimul preferențial de *porto-franco* al porturilor românești de la Dunăre și Marea Neagră. În acest context, doar două nave sub pavilion belgian au navigat pe sectorul maritim al Dunării, reprezentând doar 0,13% din numărul total de bastimente care au operat pe Dunăre între Brăila și Sulina și doar 0,37% din tonajul total al acestora. Statistica a consemnat intrarea altor nave belgiene pe sectorul maritim al Dunării abia în anul 1888, iar numărul acestora a alternat între zero și un maximum de patru (1898) până la sfârșitul secolului al XIX-lea. Primii 15 ani ai secolului al XX-lea au însemnat o pondere între 0,59% (1906) și 2,28% (1911) a pavilionului belgian din totalul bastimentelor active pe șenalul navigabil al Dunării Maritime, cu procente apropiate și în privința tonajului total al bastimentelor. Deși Sulina a devenit un punct strategic pe harta negustorilor europeni de cereale, situația nu a fost total diferită față de cea a navelor intrate pe Dunărea Maritimă și a oscilat între două vase, cu un tonaj total de 3.145 tone, încărcate cu cereale în rada Sulina în anul 1883, și 12 vase, cu un tonaj total de 18.787 tone, operate în portul Sulina, pe parcursul anului 1907. Din punct de vedere numeric și al tonajului total al bastimentelor, ponderea pavilionului belgian la Sulina a variat între zero procente, valoarea cea mai frecvent întâlnită, și 1,5%, maximul consemnat în anul 1907⁴⁷. Așadar, putem afirma fără îndoială că transportul de cereale dintre porturile Dunării Maritime și Anvers s-a desfășurat prin intermediul unor nave sub pavilion străin, dovada concludentă constituind-o statistica existentă la nivelul principalului antrepozit și port flamand.

⁴⁵ Vezi analize amănunțite la P. Bairoch, S. Burke, *op. cit.*, p. 55–57.

⁴⁶ Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării ...*, p. 300–354.

⁴⁷ Analiza a fost realizată în baza datelor statistice din Constantin Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos. Serii statistice (1881–1900)*, Galați, Edit. Europolis, 2008, p. 200–203, 204–211; idem, *Comerțul exterior și navigația prin Gurile Dunării. Serii statistice (1901–1914)*, Galați, Galați University Press, 2008, p. 60–65, 95–109.

La începutul secolului al XX-lea, transportul mărfurilor din porturile românești către Anvers se efectua prin intermediul itinerariului regulat al companiei *Johnston Line*. Societățile de navigație dispuneau de birouri în porturile din regiunea Gurilor Dunării. Reprezentanții casei de navigație *H.A. Harris* se ocupau de transportul mărfurilor importate de Belgia din Constanța, iar *Watson & Youell* de cele de la Sulina, Galați și Brăila. După doar câțiva ani de la exploatarea itinerariului dintre porturile românești și Anvers, compania *Watson & Youell* s-a văzut nevoită să înființeze un birou la București⁴⁸. Costurile percepute pentru transportul mărfurilor în portul Anvers erau mult mai ridicate decât pentru Rotterdam. În aceste condiții, mărfurile destinate Belgiei au fost uneori importate prin intermediul principalului antrepozit olandez. Excepție a făcut anul 1896, când în portul de pe malurile estuarului Schelde au sosit 226 de vapoare din România, cu 108 cargouri mai multe decât cele înregistrate în portul Rotterdam. Un alt avantaj pe care olandezii îl dețineau față de flamanzi a constat în instalațiile de cărbuni, carburant necesar pentru întoarcerea vapoarelor către porturile de origine⁴⁹. Societatea de navigație *John Ruys et Slegens d'Anvers*, cu un capital de 4 milioane de franci, efectua transporturi la cerere între porturile din Marea Neagră (Odessa, Brăila, Galați și Sulina), Marea Mediterană și Anvers, cu ajutorul celor șase cargouri (*steam-uri*) pe care le utiliza⁵⁰.

Alexandru Cotescu, directorul Serviciului Maritim Român, companie a statului român, a vizitat diverse societăți de navigație pentru a identifica soluții pentru transportarea mărfurilor, la prețuri convenabile, din porturile românești până la Anvers. În acest sens, a avut o întrevvedere cu F. Bulcke, directorul portului Anvers, și cu J. van Ryswijck, primarul orașului flamand⁵¹. E. de Burbune de Wesembeek, „de naționalitate română”, a înaintat plenipotențiarului român Bengescu la Bruxelles o scrisoare de

⁴⁸ Arhivele Ministerului Afacerilor Externe București [infra: AMAE București], Fond *Bruxelles*, vol. 335, Anexele raportului din 14/26 noiembrie 1896, dosar Consulatul Român din Anvers (1881–1896), f. 1–9.

⁴⁹ Idem, Fond *Haga*, vol. 12, file Rapoarte, informații economice (1897–1900), Raport economic nr. 146, f. 1–5 (Calitatea cărbunelui belgian era considerată inferioară spre deosebire de cărbunele german sau englez, producând inconveniente comercianților).

⁵⁰ Idem, Fond *Bruxelles*, vol. 353, Raportul Congresului Industrial și Comercial din Liège, dosar Consulatul român din Liège (1883–1942), f. 25–26.

⁵¹ Idem, Fond *Problema 68 (Societăți de navigație fluvială, maritimă, aeriană: române și străine)*, vol. 7, Raport către Ministrul de Afaceri Externe din 27 Aprilie/9 Mai 1897, file Belgia: stabiliri de linii maritime româno-belgiene, societăți belgiene, reclamații (1887–1929), f. 1–3.

intenție în dorința de a înființa o nouă agenție comercială pentru importul cerealelor dunărene în portul Anvers⁵².

Pentru obținerea unor tarife FOB (*free on board*) convenabile, dar și pentru continuarea relațiilor locale, Al. Cotescu a fost obligat să solicite oferte și din partea altor agenții, precum: *Casa Eiffe et Cie.*⁵³, *Grisar et Marleilly – Ship Brokers & Forwarding Agents Anvers*⁵⁴. În pofida poziționării portului Anvers ca principal antrepozit manipulator de cereale din Europa, autoritățile de la București, interesate de afaceri în alte domenii cu partenerii olandezi, au conchis ca noua linie să aibă drept destinație finală portul Rotterdam⁵⁵.

În media intervalului 1881–1885, Marea Britanie și Austro-Ungaria au fost principalii importatori din România, cu 45,2% și 28,8% din cantități, respectiv cu 37,6% și 33,7% din valoarea produselor. Importurile Belgiei au reprezentat doar 5,2% din cantitățile comercializate pe teritoriul României și 7,2% din valoarea financiară a acestuia. Contribuția exponențială a Belgiei la exporturile românești este vizibilă și din analiza mediilor cincinalelor, unde se observă un salt spectaculos de la o medie de 1,2% (1881–1885) la 37,5% (1896–1900)⁵⁶. Belgia trebuie privită ca o țară de tranzit pentru multe dintre produsele importate, la sfârșitul veacului al XIX-lea dispunând de cel mai important antrepozit de cereale din lume: Anvers. Casele comerciale

⁵² Tatăl său, Hector, tot de naționalitate română, avea o moșie în Doreasca, județul Dorohoi. Familia sa era una dintre cele mai înstărite din regiune (*ibidem*, Depeșa nr. 4920 din 19/31 martie 1897, f. 1).

⁵³ *Ibidem*, Depeșa nr. 9914 din 31 mai 1897, f. 1.

⁵⁴ Societatea de navigație avea sediul la Hamburg și efectua transporturi de peste 50 de ani pe oceanele Atlantic și Pacific, fiind specializată în transportul cerealelor (*ibidem*, Raport către Ministerul de Afaceri Externe din 27 Mai 1897, f. 1).

⁵⁵ *Ibidem*, Raport către Ministerul de Afaceri Externe din 11 Septembrie 1897, f. 1–3. Reprezentanții oficiali ai societății de navigație erau: baronul Lambert, secretarul general al Departamentului de Externe din Belgia și Léon Capelle, ministru plenipotențiar și directorul general al afacerilor comerciale. Capelle a fost surprins de faptul că România nu a optat în favoarea portului Anvers, principalul antrepozit de cereale din Europa. Conform statisticilor aferente anului 1888, transmise de consulul român Gustave Mendl în 1889 (consul cl. a II-a, reprezentând provinciile Flandra Orientală, Limburg și Anvers), Austro-Ungaria a exportat 5.577.797 q de cereale românești în portul Anvers, în valoare de 98.395.600 de franci. Tranzacțiile s-au datorat convențiilor comerciale dintre Belgia și Austro-Ungaria (AMAE București, Fond *Problema* 68, vol. 374, Raport din 8 iunie 1889, dosar Belgia, f. 109).

⁵⁶ Analiza a fost realizată pe baza unei serii statistice publicate anual de Direcția generală a statisticii din cadrul Ministerului Industriei și Comerțului de la București (vezi: *Comerțul exterior al României și mișcarea porturilor în 1883*, București, 1884, p. 6–9; *Comerțul exterior al României și mișcarea porturilor în 1893*, București, 1894, p. 4–7; *Comerțul exterior al României și mișcarea porturilor în 1899*, București, 1900, p. 4–7; *Comerțul exterior al României și mișcarea porturilor în 1909*, București, 1910, p. 4–7).

care operau în porturile belgiene achiziționau din România pentru consumul belgian „grâu galben” („bălanul bătrân”), cu o concentrație redusă de gluten⁵⁷.

Investițiile masive de capital în antrepozitul de la Anvers au creat condiții optime pentru păstrarea îndelungată și exploatarea la maximum a pieței cerealiere mondiale, iar proximitatea cu Germania a permis plasarea rapidă a grânelor în regiunea industrială Rin-Ruhr. Exportul de cereale către Belgia s-a ridicat la valoarea de 621.861 £ în 1887 și a atins 1.730.040 £ în decurs de doar trei ani. Reorientarea cerealelor românești plecate la Anvers este descrisă și de consulul României în acest port. Conform sursei diplomatice menționate, în cursul anului 1889 doar 2.486.510 q de cereale, în valoare de 1.587.842 £, au rămas în depozitele belgiene, restul de 3.202.590 q, valorând 2.196.467 £, au fost plasate în Germania⁵⁸.

Tabel nr. 1. Fluctuația prețului la cerealele dunărene în portul Anvers (1888)

Articol	Iulie (min./max. în franci)	August (min./max. în franci)	Septembrie (min./max. în franci)
Grâu	15/18	18/22	19/22,5
Secară	10/13	12/14,5	13/14,75
Orz	10,5/12	12,5/22	13/23
Ovăz	11/12	11,5/12	12/13,5
Porumb	13/14	13,5/14,5	13,75/14,75
Cinquantino (porumb)	14,5/15	15/15,5	15,5/16
Rapiță	25/26	26/28	28/34
Tărâță	23/24,5	25/27	27/32
Ravison	13/14	14/15	16/18,5
Grâne de lin	24/25	25/26	26/27
Mazăre	16,5/18	18/20	20/22,5

Sursa: AMAE Bruxelles, Fond *Relations politico-economique*, Mapa 4512, dosar *Relations commerciales et maritimes Belgique-Roumanie 1898 et 1899*, Anexa Raportului Legației României din 29 iulie 1889, f. 1–8.

Diferența dintre prețuri se datorează grânelor din zona Munteniei, care conțineau corpuri străine. Concomitent, cota maximă a fost atinsă de grânele

⁵⁷ Ion I.C. Brătianu, *Comerțul nostru de cereale și influența introducerii clasificării cerealelor asupra acestui comerț*, „Analele Ministerului de Lucrări Publice”, nr. 6, 1899, p. 319; Eduard Ghica, *Exportul nostru de grâne*, București, 1902, p. 11.

⁵⁸ Ion I.C. Brătianu, *op cit.*, p. 248. Valoarea cerealelor pentru anul 1887 în franci a fost de 47.288.000 echivalent a 81.710.000 kg. Detalii preluate din Arhivele Ministerului de Afaceri Externe Bruxelles [infra: AMAE Bruxelles], Fond *Roumanie*. Mapa 989, dosar personal Tack, Raport economic „Commerce entre la Belgique et la Roumanie”.

din sud-estul României, preponderent din zona Moldovei, produse de „proprietari și fermieri”, grâne recunoscute și sub denumirea „Grâul Sf. Elena”. Ovăzul nu a avut un succes atât de mare, belgienii preferând să cumpere produsele rușilor. Porumbul românesc era des utilizat în fabricile belgiene de distilerie, flamanzii și valonii preferând să consume porumbul american. Semințele oleaginoase s-au clasificat în produsele cele mai căutate datorită calității și a cultivării acestora doar în Ungaria, România și India. Bănuim că francezii au reprezentat unii dintre principalii cumpărători din cauza prețurilor mari din portul Le Havre. Mazărea a fost cumpărată cu succes de americani în portul flamand. Gustave Mend sugera României să se limiteze doar la consumul real net, fără a lua în calcul „teroarea” introdusă de bursele de la New York și Chicago, care par a profita de abundența producției de cereale. Anul 1888 a reprezentat un an bogat pentru Europa, Anversul fiind plin de grâne. Câștigul înregistrat de România pe lunile ianuarie-septembrie 1888 a fost de 52.031.600 de franci pentru cantitatea de 311.950.207 kg de cereale.

Dar în luna octombrie a anului 1888 au avut loc noi turbulențe pe piața economică mondială, generate de bursele americane, care au determinat casele comerciale din Anvers să piardă milioane de franci. Depozitele din Franța, Anglia, Olanda și Germania au început să stagneze. Chiar și costurile cu plata muncitorilor din porturile belgiene au crescut de la 8 franci/zi la 25–30 de franci/zi (pentru 3.500 de hectolitri) datorită numărului mare de importuri. Explozia prețurilor cerealelor determinată de americani a fost împiedicată în cea mai mare parte de România, care a continuat să exporte grâne, alături de Rusia. Cert este faptul că, pentru moment, comerțanții americani nu erau priviți cu ochi buni de belgieni. Profitul românilor se poate observa în câștigul obținut între octombrie și decembrie 1888 care s-a ridicat la suma de 46.364.000 de franci pentru 245.829.562 kg.

În luna decembrie a anului 1888, condițiile climatice au permis navigația liberă a vapoarelor doar până la Tulcea, în timp ce celelalte porturi au fost închise din cauza înghețului pe Dunăre. Această situație naturală a impus o restricție semnificativă asupra comerțului în regiunea Mării Negre, inclusiv „portul Odessa fiind înghețat”. Exporturile României pentru anul 1888 au fost estimate la o valoare totală de 98.395.600 de franci, iar balanța comercială cu Belgia a înregistrat un deficit de aproximativ 10 milioane de franci. Conform afirmațiilor lui Gustave Mendl, consul României la Anvers, aceste cifre ar fi putut fi considerabil mai mari dacă C.F.R. ar fi oferit tarife de transport din zona Iași comparabile cu prețurile cerealelor pentru cele două porturi dunărene. În acest context, produsele provenite din Moldova au fost constrânse să fie exportate prin portul Odessa.

Alimentele românești nu au fost destinate doar pentru piața belgiană, ci și pentru consumatorii germani, francezi și olandezi. Prusacii au fost

singurii comercianți străini care au acceptat să plătească pentru rapită prețul de 34,5 de franci/100 kg. Consumul belgian a fost de 363.976.269 kg, echivalent a 65.835.800 de franci. Din păcate, nu dispunem de documente suplimentare pentru a determina dacă această cantitate de cereale a fost destinată exclusiv consumului intern sau dacă o parte a fost revândută pe alte piețe. Totuși, se cunoaște faptul că prin intermediul portului Anvers au fost importate peste 20 de milioane de hectolitri de cereale în cursul anului 1888, subliniind amploarea fluxurilor comerciale prin acest mare antrepozit.

Tabel nr. 2. Achiziția cerealelor românești de către străini în portul Anvers (1888)

Țara	Cantitatea (kilograme)	Valoarea (franci)
Germania	88.100.000	13.948.500
Franța	43.375.000	8.465.500
Olanda	62.328.500	10.145.800.
Total	193.803.500	32.559.800

Sursa: AMAE Bruxelles, Fond *Relations politico-economique*, Mapa 4512, dosar *Relations commerciales et maritimes Belgique-Roumanie 1898 et 1899*, Anexa Raportului Legației României din 29 iulie 1889.

Așa cum putem observa, germanii au cumpărat cele mai mari cantități. În ceea ce privește prețul grâului, germanii au plătit cu 1,5 fr./kg mai mult decât olandezii⁵⁹. G. Mendl a fost deranjat de faptul că în portul Anvers grâul de Banat a fost devalorizat de comercianții necunosători, care susțineau că acest produs românesc este plin de corpuri străine. Chestiunea a fost rapid reglată și (re)apreciată pe piața locală⁶⁰.

După preconizările lui G. Mendl, multe case comerciale din portul Anvers au fost nevoite să-și sisteze activitatea din cauza suspiciunilor apărute față de bursele americane. Acest lucru a fost resimțit și pe piața franceză, fapt

⁵⁹ AMAE Bruxelles, Fond *Roumanie*, Mapa 4512, dosar *Relations commerciales et maritimes Belgique-Roumanie 1898 et 1899*, Anexa Raportului Legației României din 29 iulie 1889, f. 1–14. Grânele au fost transportate cu ajutorul celor 133 de vapoare englezești, unul italian, șapte grecești, unul olandez și unul belgian. Câștigul total înregistrat pentru anul 1888 a fost de 557.779.769 kg în schimbul a 98.395.600 franci. Toate aceste mărfuri au fost transportate de 248 de vapoare. Suma declarată a importurilor belgiene a fost de 88.395.600 de franci. Tot pentru anul 1888, la București, a fost declarat că pentru Belgia au fost exportate 454.116.000 de kg de cereale (vezi AMAE Bruxelles, Fond *Roumanie*. Mapa 989, dosar personal Tack, Raport economic „Commerce entre la Belgique et la Roumanie”).

⁶⁰ AMAE București, Fond *Arhiva Istorică*, vol. 390, dosar *Legațiunea din Bruxelles și consulatele române din Belgia în diferite chestiuni politice și diplomatice privitoare la starea economică a Belgiei (anul 1888 – partea II și 1889)*, f. 35. Actualul raport conține diferite modificări privind limbajul. Posibil, raportul a fost corectat de un vorbitor de limba română.

ce a determinat scăderea volumului importului de cereale cu 2,5 milioane de hectolitri față de 1888. Prețurile au scăzut ușor, chiar dacă recoltele din Rusia, Australia și Argentina au fost foarte slabe. Astfel, în iunie 1889, prețul grâului era de 20 fr./100 kg, cu doi franci mai puțin decât în anul precedent. Și de această dată, România a reușit să depășească S.U.A la exportul de grâne, înregistrând un total de 568.309.900 kg, echivalentul a 95.493.900 franci. Seceta din Germania a determinat casele comerciale să cumpere 236.363.600 kg de cereale românești, echivalent a 41.674.925 franci. Francezii și olandezii au continuat să cumpere aceste produse, consumul pieței belgiene fiind de 248.051.300 kg, echivalent a 40.093.100 franci⁶¹.

Anul 1891 elimina un nou concurent de pe piața belgiană, Rusia fiind silită să-și sisteze exportul din cauza deprecierei rublei. „România a fost unica țară care a alimentat cu desăvârșire Belgia”⁶². Noi cantități de cereale au fost exportate din porturile belgiene și către antrepozitele britanice, în special către Londra. Alte probleme aveau să apară în momentul în care vasele maritime au ieftinit în lunile de primăvară transportul maritim, magaziiile din Anvers fiind deja pline de produse alimentare. Din 1880 până în 1891, fluviul Escaut nu înghețase, dar în iarna lui 1891 șlepurile au rămas blocate până pe 22 ianuarie printre care și 22 de vapoare care plecaseră din porturile românești. Creșterea șomajului în această perioadă a forțat guvernul belgian să vină în ajutorul lucrătorilor⁶³.

Imperiul German decisese să impună Portugaliei, Rusiei și României taxe vamale pentru majoritatea cerealelor importate. Am menționat faptul că în portul belgian o mare parte din grâne erau reexportate către Bavaria, vice-consulul german din Anvers, baronul de Spesfart, fiind obligat să elibereze certificate de origine, cu condiția să confirme că marfa transferată de pe vapor (sau din magazii) pe „steamer” (cargou) a fost efectuată „sub ochii săi”. Identificarea originii mărfurilor putea fi realizată și prin intermediul declarațiilor emise de bănci sau de casele de înmagazinare germane, cum ar fi compania Hanseatică. Procesele birocratice nu făceau altceva decât să blocheze marfa în port, oferind avantaje Rotterdamului, care avea taxe mult mai convenabile și efectua manipularea mărfurilor mult mai rapid.

Produsele din Serbia și Bulgaria, exportate către Anvers prin porturile Galați și Brăila, aveau nevoie de certificate eliberate de la consulatele germane

⁶¹ Idem, vol. 391, dosar *Legățiunea din Bruxelles și consulatele române din Belgia în diferite chestiuni politice și diplomatice privitoare la starea economică a Belgiei (anii 1890–1891)*, f. 14–23. Prețurile grânelor au oscilat între 10fr.–22fr./100 kg. Consumul intern a fost apreciat la 18 milioane de hectolictri pentru totalul populației de șase milioane de belgieni.

⁶² *Ibidem*, f. 35–36.

⁶³ *Ibidem*, f. 129–131.

din cele două țări. G. Mendl susține în rapoartele sale că toate aceste certificate aduceau câștiguri băncilor și caselor comerciale care efectuau fraude peste fraude. Din lipsa de spațiu, grânele erau descărcate în șlepuri, ca mai târziu acestea să fie înmagazinate, banca sau casa comercială efectuând direct declarațiile necesare. În fapt, cerealele românești (și nu numai) erau amestecate cu cereale provenite din una dintre țările cu care Germania semnase un tratat avantajos. De aceea, consulatul german, alături de Camera de Comerț, a fost obligat să angajeze experți pentru a confirma originea produselor. G. Mendl cerea autorităților române să intervină cât mai urgent pentru eliminarea certificatelor pentru anul 1892, ținând cont de faptul că S.U.A. ocupa acum primul loc în exportul de cereale, plasând România pe poziția secundă în clasamentul mondial. În primele luni ale anului 1892, germanii nu cumpăraseră „niciun sac de bucate românești care sunt [acum] depreciate și în Franța și Olanda”, belgienii profitând de prețurile mici.

Tabel nr. 3. Taxele vamale aplicate de la 1 februarie 1892 pentru tranzitul cerealelor românești prin portul Anvers

Produsul	Cuquantumul taxei
Secară	3,5 mărci = 4,375 lei
Grâu	3,5 mărci = 4,375 lei
Orz	2 mărci = 2,50 lei
Porumb	1,6 mărci = 2 lei
Ovăz	2,8 mărci = 3,5lei
Orz de bere (malț)	3,6 mărci = 4,5 lei
Leguminoase	1,5 mărci = 1,875 lei ⁶⁴

Sursa: AMAE București, Fond *Arhiva Istorică*, vol. 392 (1891–1894 – *Rapoarte economice*), *Dosar relativ la informații relative la agricultură, industrie și comerț, țară Belgia*, f. 8–19.

Era destul de util ca autoritățile române să se implice în această problemă atât timp cât la Brăila existau comercianți germani care trimiteau tone de grâu la Mainheim prin Anvers prin casa comercială „Steiner et comp.”. Ba mai mult, autoritățile din Wusenberg se plâneau de corpurile străine aflate în cerealele românești importate direct „fără a trece prin mai multe mâni și manipulațiuni”⁶⁵.

Prezența comerciantului în portul Brăila a oferit o imagine mult mai bună Bruxelles-ului privind importurile și exporturile din România. În raportul nr. 4 din 11 mai 1888 putem observa corectitudinea și implicarea diplomatului în

⁶⁴ Idem, vol. 392 (1891-1894 – *Rapoarte economice*), *Dosar relativ la informații relative la agricultură, industrie și comerț, țară Belgia*, f. 8–19.

⁶⁵ Idem, vol. 401, *Germania. Rapoarte economice (1890–1892)*, f. 361.

schimburile comerciale româno-belgiene, alarmând autoritățile belgiene despre neconcordanța dintre datele oficiale publicate și cele reale pentru 1886 și 1887. Obiecțiile acestuia apar în momentul în care documentele oficiale privind exporturile către România consemnau suma de 5.405.000 de franci, contrar cifrelor reale estimate la 14.495.507 franci. Însă această discrepanță era generată de Germania, care încărca marfa în portul Anvers, înregistrată în porturile românești ca fiind de proveniență belgiană, profitând de tarifele convenționale româno-belgiene. Din păcate, Austro-Ungaria și Franța au aplicat aceleași model, exportând mărfurile către România prin Elveția sau Germania. În perioada 1886–1887, Imperiul German a obținut un profit de 1,2 milioane de mărci, în principal ca urmare a declarațiilor vamale inexacte. Același tip de eroare se aplica și în cazul importurilor din portul Anvers, facilitându-se astfel alterarea originii produselor transportate pe ruta Brăila–Galați–Malta–Gibraltar–Queenstown, ceea ce conducea la pierderea urmăririi originii reale a mărfurilor. Concluziile consulului belgian sunt formulate prin prezentarea cifrelor realizate în 1886, respectiv 1887, declarând că țările occidentale au efectuat mult mai multe schimburi comerciale în 1887 în comparație cu 1886⁶⁶. Spre exemplu, consulul belgian de la Frankfurt, A. de Reinach, declarase că, în 1886, 179 de nave germane (totalizând 1.311.940 q de cereale) au făcut escale în portul Anvers. Acesta susține că acest tranzit este „... constante, toutefois sans être très considérable”. Cu toate acestea, menționează creșterea numărului vaselor fluviale pe Rin, care transportaseră aproximativ 95 milioane de chintale [nespecificând tipul de produse], cifrele exacte nefiind încă publicate⁶⁷. Deținerea funcției de vice-consul al Germaniei la Constanța oferă credibilitate privind informațiile regăsite în rapoarte⁶⁸.

Stocurile vizibile de cereale din principalele porturi belgiene, olandeze și germane se ridicau la 1,8 milioane q în martie 1897⁶⁹. Analiztii epocii au apreciat consumul cumulat de cereale al Belgiei, Țărilor de Jos și Germaniei pe anul 1897 la 22 milioane q, preconizând un import de 23,5 milioane q⁷⁰. În medie, exporturile anuale ale României în Belgia, dominate de cereale, au atins

⁶⁶ Ministère des Affaires Étrangères. *Agents Consulaires de Belgique en pays étrangers*, tom. II, Bruxelles, 1888, p. 78–79. De exemplu, Austro-Ungaria efectuase în primul semestru din 1886 importuri în valoare de 73.466.236 de franci, respectiv 26.278.629 de franci în 1887, un contrast de 47 de milioane de franci, dificil pentru consulul belgian.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 61–62. Au existat firme care apreciau activitatea sa, printre care se numără *Ruys et Co.*, companie de brokeraj naval și agent de expediție activă în porturile Anvers, Rotterdam și Amsterdam. Documentul relevant poate fi consultat în același dosar.

⁶⁸ AMAE București, Fond Roumanie. *Consulat de Belgique a Kustendje [Constantza]. Roumanie*, Mapa nr. 990, Raport politic către „Excellence” din 2 februarie 1881, f. 1.

⁶⁹ „Semaphore de Brăila: Buletin comercial al Portului Brăila”, 21 Martie/2 Aprilie 1897, p. 2.

⁷⁰ *Ibidem*, 13/25 septembrie 1897, p. 2.

8.042.330 q (37,46% din total) între 1896–1900 și reprezentau cca. 3.705.149 £ (37,11%)⁷¹. În 1897, antrepozitul de la Anvers a beneficiat de 4.763.720 q de cereale sosite doar din portul Brăila⁷². Ziarele vremii consemnau că „prețurile încă destul de urcate” din portul Anvers au condus la o creștere „a sosirilor zilnice [de grâu] mai considerabile și a încărcărilor enorme din America și Rusia, cumpărătorii noștri observă o rezervă bine justificată”. Prețul grâului era în scădere cu 0,75 franci/q (sub un șiling/q) la Anvers⁷³.

Seriile statistice întocmite și publicate la nivelul României au devenit mai concludente începând cu anul 1903 și permit observarea mai atentă a destinațiilor exportului de cereale efectuat de piața de profil de la Dunărea de Jos. În intervalul 1903–1914, produsele cerealiere exportate prin Gurile Dunării către Belgia au însumat 83 milioane q, cu o medie anuală de 6,9 milioane q. Cantitățile cele mai reduse au fost consemnate în anul 1914 (2.686.980 q), iar exporturile cele mai semnificative s-au înregistrat în anii 1906 (8.899.940 q), 1907 (8.168.940 q) și 1910 (9.670.410 q). Maximul istoric al epocii a fost atins în anul 1911 (10.646.150 q) și a fost dominat de cele 5.889.210 q de grâu și 2.819.490 q de porumb tranzacționate. În 1910, exporturile către Belgia au reprezentat aproximativ o treime din întregul comerț cu cereale derulat prin Gurile Dunării (32.324.078 q) și, privind spre concurența rusească, 11,21% din cel efectuat prin întreg sistemul de porturi ale Imperiului Țarist din nordul Mării Negre (94.956.508 q) în acel an⁷⁴. În această perioadă, românii au beneficiat de oportunitatea oferită de situația agriculturii argentinienne, neglijată între 1899–1903 și considerată de „mediocră” de contemporani în anii 1901 și 1902. Totuși, între 1898–1899 20 milioane de chintale de cereale au traversat Oceanul Atlantic pentru a ajunge în antrepozitele europene. Cele mai cultivate cereale pe teritoriul argentinian erau grâul, porumbul și linte. Oferind o atenție mai mare

⁷¹ Constantin Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos... (1881–1900)*, p. 20–21.

⁷² „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie circumscripția V–a Brăila”, 27 mai 1898, p. 38.

⁷³ „Semaphore de Brăila: Buletin comercial al Portului Brăila”, 13/25 septembrie 1897, p. 2. La finalul lunii septembrie 1897, rezultă o scădere de ½ șilingi/q față de săptămâna precedentă.

⁷⁴ Analiza a fost realizată pe baza datelor statistice din Mose Lofley Harvey, *The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance*, Ph.D. thesis, California University, Berkeley, 1938; Gelina Harlaftis, *A History of Greek Owned Shipping: the Making of an International Tramp Fleet, 1830 to Present Day*, Londra, Routledge, 1996, p. 16–17; Constantin Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos ... (1881–1900)*, p. 232–238; idem, *Comerțul exterior și navigația prin gurile Dunării. Serii statistice (1901–1914)*, Galați, Galati University Press, 2008 p. 110–126 (date recalculat de noi din chetvert și quarteri imperiali în chintale).

cultivării grâului, sud americanii au preferat să însămânțeze pe propriul sol doar grâul cu origine barletta, unguresc, rus și francez, grâul românesc nefiind menționat în documentele de arhivă⁷⁵. Recuperarea pierderilor s-a realizat prin instalarea unor noi mașini de producere a unei făini de calitate superioară destinată consumatorilor din Brazilia, Franța, Anglia și Belgia⁷⁶.

La sfârșit de *Belle Epoque*, Statele Unite al Americii a știut cum să-și joace cărțile pentru a controla piața europeană de cereale. Camera de Comerț din Anvers a fost de acord să-i ofere „intrare liberă” pentru produsele naturale în schimbul reducerii importurilor belgiene cu 20%⁷⁷. Politica americană a fost de acord să încheie aceste tratate avantajoase doar cu Franța și Germania, Belgia nefigurând pe lista beneficiarilor. Chiar dacă această veste afecta economia belgiană, considerăm că punctul de vedere al lui G. Mendl, în vederea „păstrării calmului”⁷⁸, a fost unul în ton cu realitățile pieței internaționale. Cert este faptul că au existat diferențe considerabile între importul și exportul belgian, căutând echilibrarea tarifelor vamale pe scena internațională. Aceste demersuri au venit din partea Camerei de Comerț din Anvers care se baza în continuare pe principiul lui Montesquoi: „libera concurență internațională este legea umană a armoniei sociale” care oferă „prețul exact” comerțului. Prioritățile industriei flamande și valone se axau pe creșterea exporturilor. Acest lucru presupunea limitarea importurilor prin creșterea tarifelor vamale, în mod special pentru produsele cu origine germană și franceză⁷⁹.

În termeni comparativi, ponderea Belgiei în cadrul comerțului internațional cu grâu de la Dunărea de Jos a atins 51,5% în anul 1907, cu 5.071.750 q din totalul de 11.579.240 q ieșite prin gurile fluviului, și a surclasat Italia (1.697.540 q) și Olanda (1.614.490 q). Cel mai semnificativ export de cereale din anul 1907 s-a realizat la porumb, 14.016.690 q, unde s-au evidențiat cinci mari puncte de desfacere sau tranzit, cu peste un milion

⁷⁵ AMAE Bruxelles, Fond *Argentina*, mapa 4100–4101, Raport economic anual asupra Republicii Argentina – 1903, f. 1–4, 35–40.

⁷⁶ *Ibidem*, Comerțul exterior al Republicii Argentina în 1904, f. 7–8. În anii următorii, prețurile grânelor sud-americane au explodat, vest-europenii și nord-americanii continuând să cumperere aceste materii prime. În 1906, S.U.A. a exportat cereale în valoare de 15.960.025 dolari.

⁷⁷ Idem, Fond *Roumanie. Negotiations commerciales Belgique-Etats-Unis*, mapa 2719, vol. VII–VIII, dosar *Negotiations avec les Etats-Unis d’Amérique (Section 3 du tarif Dingley). Correspondance de mars 1899 à 1914 (vol. VII)*, Raportul Camerei de Comerț din Anvers către „Monsieur le Ministre” din 5 iunie aprilie 1899, f. 1. Belgia promitea americanilor intrarea liberă a tuturor cerealelor și a altor produse făinoase. Acest lucru îngreuna planurile comerciaților dunăreni și a reprezentantului României la Anvers.

⁷⁸ *Ibidem*, Raport economic către „Monsier le Baron” din 27 noiembrie 1905, f. 1–2.

⁷⁹ Idem, dosar *Etats-Unis d’Amérique. Question 1. Notes et compliments impres, journaux (vol. VIII)*, Consilul superior de Industrie și Comerț. Tratat de Comerț, f. 1–6, 31–36.

de chintale fiecare: Gibraltar (3.353.520 q; 24%), Belgia (1.957.650 q; 13,96%), Germania (1.866.550 q; 13,31%), Olanda (1.685.260 q; 12,02%) și Marea Britanie (1.325.760 q; 9,45%)⁸⁰.

La începutul secolului al XX-lea, antrepozitul din Anvers a devenit principala destinație și punct de tranzit în domeniul comerțului cu cereale la nivel mondial. Conform surselor românești contemporane, din cantitățile de grâne exportate, în 1911, de la Brăila la Anvers au ajuns 2.930.000 q, iar în anul următor totalul a fost de 2.743.460 q. Ponderele portului Brăila a fost de 27,52% în 1911, respectiv de 38,52% în anul următor⁸¹.

Cerealele din România erau văzute ca unele dintre cele mai atractive pentru cel mai mare antrepozit de cereale din lume. Orzul românesc a fost principala sursă din silozurile Anvers-ului în 1913, iar grâul și porumbul ocupau poziția secundă în preferințele belgiene după SUA, respectiv Argentina. În anul 1913, Belgia a importat de pe piața de cereale de la Dunărea de Jos aproximativ 3,7 milioane q de grâu și 1,2 milioane q de orz⁸². În 1913, grâul românesc era vândut în portul Anvers la prețuri cuprinse între 17 și 19 franci/q (13–14 șilingi/q), produsele argentiniene pierzând teren. Importul secarei românești în antrepozitul belgian a fost foarte redus, prețurile variind între 14 și 15 franci/q (11–12 șilingi/q)⁸³.

Prestigiul cerealelor românești în Belgia

Antrepozitul din Anvers prezenta un avantaj semnificativ pentru cerealele cultivate în regiunea Dunării de Jos, funcționând ca un important punct de tranzit pentru produsele agricole. În general, cerințele fiecărei piețe europene erau asigurate. În Belgia circulau zvonuri că țărani moldoveni cultivau grâne pentru arendași și proprietari, oferind o marfă de calitate către export, pe când valahii amestecau toate produsele obținute, iritând comercianții străini⁸⁴. Ziarul „Times” a publicat în 1889, la cererea importatorilor de cereale din Austro-Ungaria, zvonul că românii se folosesc de „calitatea superioară” a cerealelor panonice pentru a putea exporta cantități însemnate în Anglia, Franța și Belgia. Autoritățile române au

⁸⁰ Constantin Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația prin gurile Dunării ... (1901–1914)*, p. 113–114.

⁸¹ Analiză realizată pe baza datelor din *Buletinul Camerei de Comerț și Industrie din Brăila circumscripția a V-a Brăila*, nr. 19, 1913, p. 627; și Constantin Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația prin Gurile Dunării ... (1901–1914)*, p. 110–121 (total calculat de noi pe baza celor cinci produse din tabel).

⁸² *Ibidem*, p. 110–121.

⁸³ AMAE București, Fond *Bruxelles*, vol. 15, dosar *Cereale-făină (1896–1921)*, Raport către Ministrul de Afaceri Externe al României din 5 ianuarie 1914, f. 1.

⁸⁴ Idem, vol. 335, dosar *Consulatul român din Anvers*, Depeșa nr. 259 din iunie 1889, f. 1–2.

declanșat anchete pentru a verifica veridicitatea surselor, apelând și la sprijinul consulului român din Anvers, Gustave Mendl. Edificatoare au fost rezultatele anchetei care dovedesc că presa occidentală a fost indusă intenționat în eroare. P. Roels, președintele Societății comerciale, industriale și maritime din Anvers, a certificat calitatea cerealelor moldo-valahe și importanța acestora față de cele recoltate din alte bazine agricole⁸⁵. În anul 1886, în cadrul congresului de la Dresda, s-a observat că boabele de grâu românesc produc cu 20% mai multă făină, conținând o cantitate de apă mult mai mare decât boabele de grâu panonice, determinând analiștii să amestece produsul românesc cu cel recoltat de pe terenurile agricole franceze, germane și maghiare, în procent de până la 40%⁸⁶.

Negustorii din Anvers achiziționau de la Brăila, Galați și Sulina pentru consumul belgian „grâu galben” („bălanul bătrân”), cu o concentrație redusă de gluten. Elvețienii, bavarezii, englezii și consumatorii din Franța centrală preferau o pâine glutinoasă, la care foloseau o făină din „grâu roșu” de Moldova, de o calitate superioară⁸⁷. Grâul bogat în substanțe azotoase sau proteice conține de regulă o cantitate mare de gluten, aspect esențial pentru fabricarea pâinii și a făinii de calitate superioară. Făina produsă din grâne sărace în gluten, care se prelucrează greu, duce la fabricarea unor produse de panificație care nu se umflau și rămâneau mai mult late. Calitatea nutritivă a acestei pâini este mediocră. Regiunile Moldovei de pe malul Prutului (județele Iași și Fălciu) ofereau grânele cele mai bogate în substanțe azotoase, cu peste 14%. Județele din Muntenia prezentau procente cu mult mai reduse. Analizele efectuate în baza recoltei anului 1900 prezintă cerealele din regiunea Dobrogea ca fiind cele mai bogate în gluten, datorită cultivării grâului arnăut, grâne foarte „sticloase” întrebuințate cu precădere în industria pastelor făinoase. Conform surselor românești identificate, nu exista o diferențiere procentuală a prezenței glutenului între producători⁸⁸.

Creșterea interesului mediului comercial din Belgia pentru cerealele românești nu a schimbat părerea generală despre acestea: grâul românesc

⁸⁵ „Independance Belge”, 28 noiembrie 1889, p. 5. Conform centralizării statisticilor din 1888, prin portul Anvers a fost importată o cantitate totală de 4.718.623 q de cereale românești: seară, orz, ovăz, mazăre și făină.

⁸⁶ AMAE București, Fond *Bruxelles*, vol. 374, dosar *Legățiunile României privitoare la exportarea din România a grânelor, făinelor, fasolei etc. (1880–1894)*, Anexa raportului din 31 mai 1889. f. 70. Cele mai mari cantități de fasole românească din portul Anvers erau cumpărate de americani.

⁸⁷ I.I.C. Brătianu, *op. cit.*, p. 319; E. Ghica, *op. cit.*, p. 11.

⁸⁸ C. Roman, *Calitatea grâului din recolta anului 1900*, „Buletinul Ministerului Agriculturii, Comerțului, Industriei și Domeniilor”, nr. 9–10, 1902, p. 13.

era cel mai murdar și plin de corpuri străine dintre cele ajunse în Europa occidentală. De regulă, în dorința de a obține un profit superior și de a putea să-și valorifice rapid, dar și la prețuri decente, marfa, comercianții din porturile Dunării de Jos preferau să amestece cerealele între ele, ascunzând calitatea îndoielnică a produselor de ochii celor neavizați⁸⁹.

Onestitatea pieței de cereale de la Dunărea de Jos

Negustorul evreu Gustave Mendl a fost numit de autoritățile de la București Consul general al României la Anvers datorită profesiei sale și experienței acumulate din postura de proprietar al casei comerciale care-i purta numele⁹⁰. De regulă, rapoartele economice ale atașajilor diplomatici nu conțineau doar statistici și cifre ale afacerilor derulate. Evoluția relațiilor româno-belgiene din punct de vedere agrar nu a fost întotdeauna reglementată la nivelul celor două guverne, oscilând de la an la an. Din cercetarea efectuată până în prezent, nu am identificat în literatura de specialitate sau în arhive tensiuni semnalate de autoritățile de la Bruxelles sau București. În 1891, Frédéric Hoorickx, ministrul plenipotențiar al Belgiei la București, îl atenționa pe Al. Lahovary despre „bursa jocurilor de noroc” publicată în ziarul „Le Précurseur” din Anversen⁹¹. Din dorința de a obține un preț mai bun, negociatorii belgieni, precum casa comercială *Verona & Co.* au parafat un așa-zis contract cu casele comerciale de ordinul doi și trei, prin care se asigurau că „care nu riscă nimic” în afacerile cu cereale pe care le doreau derulate la Dunărea de Jos și plasate în Belgia. Gustave Mendl a considerat că oricare ar fi fost decizia Tribunalului din Brăila cu privire la acest caz, comercianții belgieni nu urmau să primească la timp cerealele românești din cauza „insolvabilității complete de vindere la Brăila, lucru ce nu privește legea română”. Valabilitatea contractelor era stabilită de negociator, aspect care împiedica autoritățile române să intervină. Conștient de faptul că reclamațiile nu vor schimba deznodământul problemei, G. Mendl a atras atenția guvernului român că doar în anul 1890 Belgia cumpărase cereale din porturile dunărene în valoare de 105.300.000 de franci (cca. patru milioane de lire sterline) datorită bunelor relații pe care le-a avut de-a lungul anilor.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 15; John H. Hubback, *Some Aspects of International Wheat Trade*, „The Economic Journal”, 21, nr. 81, 1911, p. 121–131.

⁹⁰ Gustave Mendl era originar din Melnik, Boemia (Rijksarchief van Anversen, fond *Consuls*, dosar 345 (PAA 496), depeșa nr. 34 din 3 noiembrie 1888, f. 5).

⁹¹ AMAE București, Fond *Bruxelles*, vol. 335, dosar *Consulatul român din Anvers (1881–1895)*, Raport către Ministrul de Externe al României din 16/28 februarie 1891, f. 1.

Afacerile dintre cele două state au fost afectate de legislația și procedurile comerciale încă rudimentare din porturile dunărene. Bursele belgiene au fost mai atrase de relaționarea cu alte state „mult mai oneste decât România”⁹². A. Zerman și Iancu Lorbu, proprietarii unor case comerciale brăilene nu au fost acuzați de Tribunalul din Brăila datorită inexistenței „bursei de noroc” pe piața din aceeași localitate, semn că „multe vânzări se fac chiar azi pe cuvânt, fără vreo probă în scris”⁹³ deși Bursa din Brăila a fost inaugurată în anul 1883⁹⁴. În schimb, toate casele comerciale de prim ordin ofereau contracte în scris, consolidându-și încrederea și continuitatea în relațiile cu clienții loiali ai acestora. Toate aceste aspecte, alături de fluctuația prețului și a costurilor suplimentare, au determinat reclamanții din partea contractorilor belgieni, care au decis să renunțe la cerealele românești. Decizia belgienilor a avut o consecință destul de puternică, prin suprimarea unui import belgian la Anvers de aproximativ 4.000 q între iulie-octombrie 1890⁹⁵.

Cerealele dunărene erau cumpărate de negustorii germani din Anvers pentru consumul „coloniilor” germane locale sau vândute pe piețele din Germania⁹⁶. Începând cu anul 1894, provinciile est-germane nu au mai fost obligate de legislația națională să declare proveniența secarei și au importat consistent, inclusiv din România⁹⁷. Portul Anvers reprezenta un punct de tranzit către Olanda și Franța, iar consulul G. Mendl a fost însărcinat de autoritățile de la București să transmită regulat rapoarte privitoare la vânzarea cerealelor în principalul antrepozit belgian. Documentele invocate nu au fost identificate în arhivele din România și Belgia, împiedicându-ne să reconstituim cu exactitate cumpărătorii, sumele și prețurile tranzacțiilor derulate⁹⁸.

Ultimii patru ani ai secolului al XIX-lea au adus noi provocări pentru agricultorii și comercianții români, a căror activitate a fost afectată de majorarea taxelor de import belgiene cu doi franci (aproximativ 2 șilingi) per chintal. Vânzarea produselor cerealiere a devenit o provocare considerabilă pentru consulatele României din Anvers, Bruxelles și

⁹² *Ibidem*, Raport către Ministrul de Externe al României din 6 martie 1891, f. 1–4.

⁹³ *Ibidem*, Raport către Ministrul de Externe al României din 18 aprilie 1891, f. 1.

⁹⁴ Gheorghe Iavorschi, *Istoricul Bursei de cereale Brăila (1883–1948)*, „Analele Brăilei”, seria nouă, nr. 1, 1993, p. 41–53.

⁹⁵ AMAE București, Fond *Bruxelles*, vol. 335, Raport către „Monsieur le Consul Général de Belgique” din 4 decembrie 1890, f. 1–3. Contractorii belgieni erau: Alphonse Muybreeks, Comt. Janssens, A. Techner, M. Foul, J. Frideberg, Ed. Van Steense & Cie.

⁹⁶ Idem, Raport către Ministrul de Externe al României, 13/25 ianuarie 1889, f. 1.

⁹⁷ R. Aldenhoff-Hübinger, *op. cit.*, p. 77.

⁹⁸ AMAE București, Fond *Bruxelles*, vol. 335, Raport către Ministrul de Externe al României din 7/19 februarie 1889, f. 1–2, Legea germană privind exportul de secară a fost modificată în anii 1902 și 1906. Recompensele pentru taxele locale erau oferite în „bonuri de import” pentru a contracara taxele și a stabili prețul.

Ostende. Dificultățile întâmpinate sunt detaliate în raportul înaintat în septembrie 1897 de către Muller către plenipotențiarul român G. Bengescu, ceea ce a determinat o reacție promptă din partea Ministerului de Externe de la București. Alegerea lui Al. Cotescu de a vizita și Haga, fără a-l anunța pe G. Bengescu, l-a întristat și mai mult pe acesta din urmă, fiind „lăsat cu desăvârșire la o parte în această afacere” în urma eforturilor masive depuse de a încheia noi contracte comerciale agrare cu comercianți și reprezentanții oficiali. Chiar dacă în raport sunt prezentate cifrele de afaceri pe care România le-a realizat în urma exporturilor, de aproximativ 136 milioane de franci, din care 122.500.000 franci din comerțul cu cereale, respectiv opt milioane de franci din importurile belgiene⁹⁹ G. Bengescu nu avea cunoștință de negocierile purtate de statul român cu partenerii olandezi privitoare la exportul de petrol și de carne din România către Olanda. Al. Cotescu semnase un nou contract cu casa comercială Muller din Rotterdam privind exportarea a 750.000 q de cereale anual, pe când negustorii din Anvers achiziționaseră pentru consumul acestui 820.000 q de cereale românești doar în anul 1896, ceea ce denotă implicarea masivă a reprezentanților României pentru sprijinirea comerțului exterior¹⁰⁰.

În pofida temperamentului plenipotențiarului român G. Bengescu, răspunsul ministrului de externe Dimitrie A. Sturdza a arătat că nu trebuiau urmărite doar solicitările Belgiei, ci „ceea ce convine mai mult intereselor Regatului Român”. Totodată, D.A. Sturdza consideră că G. Bengescu nu a reușit să convingă autoritățile române cu argumente pertinente pentru a opta pentru portul flamand ca punct terminus al itinerariului companiei de navigație¹⁰¹. Camera de Comerț din Anvers a reacționat ferm, dezvăluind public că negustorii belgieni nu vor manifesta același interes față de cerealele românești precum în anii precedenți¹⁰². Importurile de cereale românești la Anvers au continuat să se desfășoare la parametri înalți și datorită tranzitului prin portul Rotterdam. Creșterea cantităților exportate

⁹⁹ *Ibidem*, Raport către Ministrul de Externe al României, 11 septembrie 1897, f. 1.

¹⁰⁰ Idem, Fond *Problema* 68, vol. 7, dosar *Belgia*, anexa nr. 710/1897, f. 1.

¹⁰¹ Idem, Fond *Bruxelles*, vol. 335, dosar *Consulatul român din Anvers (1881–1895)*, depeșa nr. 17874 din 10/22 septembrie 1897, f. 1–3. „Coloniile germane” (comunitățile) din Anvers au constituit una dintre cauzele pentru care autoritățile române nu au dorit să accepte marele antrepozit belgian drept punct terminus al liniei de navigație deși prezenta conexiuni directe cu America de Nord și Latină. Portul Rotterdam deținea mai multe linii de comerț cu Indochina și Australia, prezentând un viu interes românilor pentru dezvoltarea unor noi oportunități de afaceri.

¹⁰² Idem, Fond *Problema* 68, vol. 7, dosar *Belgia*, Copia deciziei Guvernatorului Provinciei Anvers din 6 septembrie 1897, f. 1.

către antrepozitul olandez a determinat scăderea navalului până la 5 șilingi/10 q, preț extrem de convenabil pentru comercianți¹⁰³.

În 1908 chiar iscusitul comerciant și diplomat Gustave Mendl s-a trezit păgubit într-un caz tipic de escrocare în domeniul comerțului internațional cu cereale din hinterland-ul danubian. G. Mendl a achiziționat din Brăila o cantitate de 2.720 q de orz și 1.000 q de porumb cinquantin, cu intenția de a le valorifica la Anvers. La efectuarea cântăririi în antrepozitul belgian s-a observat o lipsă de 56% la orz și de 15% la porumb față de cantitatea înregistrată în momentul exportului din incinta docurilor Brăila¹⁰⁴.

Familia Mendl, bine ancorată în lumea comerțului internațional, a jucat un rol esențial în plasarea cerealelor din hinterland-ul danubian pe piețele din Europa de Apus. Victor B. Mendl s-a născut la Brăila în cursul anului 1859 într-o familie de religie mozaică, dominată de spiritul profesionalismului antreprenorial care avea să-i consacre numele. Societatea *L. Mendl et C-nie*, înființată în 1850, constituia principala sursă de venituri a familiei sale, având drept domeniu de activitate comerțul cu grâne¹⁰⁵. Buna cunoaștere a realităților economice românești și occidentale le-a adus recunoașterea internațională. Diverși membri ai familiei Mendl au fost numiți în funcțiile de reprezentanți diplomatici ai României în unele dintre cele mai importante porturi europene de la acea vreme. Gustave Mendl a deținut demnitatea de Consul general al României în antrepozitul de la Anvers, funcție din care Regele Belgiei l-a decorat în anul 1907 cu ordinul „Crucea de fier” pentru contribuția sa la semnarea tratatului comercial din 1907 dintre cele două regate¹⁰⁶. Momentul solemn s-a desfășurat pe fondul răscoalei țărănești din primăvara lui 1907, în care și arendașii lui Mendl din județul Brăila au fost profund afectați de incendierea magaziilor de

¹⁰³ „Adevărul”, 25 martie 1911, p. 1; Constantin Cheramidoglu, *Imaginea Serviciului Maritim Român în presa vremii*, „Dunărea și Marea Neagră în spațiul euroasiatic. Istorie, relații politice și diplomație”, nr. 3, 2021, p. 96–112. Vezi analize comparative ale dezvoltării porturilor Rotterdam și Anvers (secolul al XIX-lea) în: Peter Groote, Jan Jacobs, Jan-Egbert Sturm, *Infrastructure and economic development in the Netherlands, 1853–1913*, „European Review of Economic History”, 3, nr. 2, 1999, p. 233–251; *Struggling for Leadership: Anvers–Rotterdam Port Competition between 1870–2000*, eds. Reginald Loyen, Erik Buyst, Greta Devos, Heidelberg, Physica–Verlag, 2003.

¹⁰⁴ „Mesagerul Brăilei”, 12 septembrie 1908, p. 2.

¹⁰⁵ Vezi o scurtă biografie a lui Victor B. Mendl la Emil Octavian Mocanu, *Portul Brăila de la regimul de porto franco la Primul Război Mondial (1836–1914)*, Brăila, Edit. Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2012, p. 408. I informații relevante în: *Dezbaterile Adunării Deputaților, sesiunea ordinară prelungită 1903–1904*, ședința de la 15 aprilie 1904, p. 1125–1126. Încă înaintea războiului de independență a României B. Mendl ocupa funcția de vice-consul onorific al Suediei și Norvegiei.

¹⁰⁶ „Egalitatea Brăilei”, 21 septembrie 1907, p. 2–3.

cereale¹⁰⁷. În aprilie 1909, Victor B. Mendl a preluat atribuțiile de consul al Regatului Belgiei la Brăila și, în 1911, al Suediei, ca semn al capacității manageriale și al cunoașterii realităților economice locale. Dar, peste toate, saga negustorilor și diplomaților Mendl reprezenta expresia unui succes al legăturilor de familie la nivel european, dominate de spiritul mercantil¹⁰⁸.

În arhivele epocii se regăsesc impresiile consulului onorific Gustave Mendl din portul Anvers, referitoare la comerțul cerealelor din anul 1898. Aceste observații sunt deosebit de valoroase și merită menționate datorită numărului redus de documente similare disponibile din acea perioadă.

În ultimii ani ai secolului al XIX-lea, monopolul comerțului cu cereale a fost deținut de Argentina și Statele Unite ale Americii datorită calității superioare a produselor și a volumelor semnificative înregistrate comparativ cu cele ale țărilor europene. În contextul României, exportul de cereale în lunile de iarnă, în special în ianuarie și februarie, a fost relativ modest, fiind influențat de înghețul Dunării și de numărul limitat de magazine disponibile la Sulina și Constanța. În contrast, lunile de vară au facilitat recuperarea pierderilor, iar anul 1898 a adus câștiguri superioare celor din anul 1897. G. Mendl menționează în raportul său că în 1898 au fost exportate către portul Anvers un total de 421.180.200 kg de cereale, cu o valoare de 69.819.800 franci. Aceste cifre includ cerealele produse în teritoriile bulgare și exportate prin porturile românești. Este important de subliniat că grâul a constituit principalul produs exportat către Anvers, atingând o cantitate de 260.941.000 kg, echivalentă cu 48.637.000 franci.

Tabel nr. 4. Exporturile de cereale ale României către Belgia (1898)

Tip de cereale	Cantitatea (kilograme)	Valoarea (franci)
Grâu	260.941.000	48.637.000
Secară	11.214.000	1.621.000
Orz	62.118.000	8.465.900
Porumb	68.824.000	7.921.200
Rapiță	1.300.000	328.000
Navettes (ridici mari albe)	5.289.000	1.204.000
Ravison	570.000	72,500
Mazăre	2.965.000	459.100
Ovăz	4.900.000	691.500

¹⁰⁷ Constantin C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila din cele mai vechi timpuri și până astăzi*, București, Edit. Științifică, 1968, p. 236–237.

¹⁰⁸ Ion Șt. Ursulescu, *Valori ale patrimoniului evreiesc la Brăila*, Brăila, Edit. Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 1998 p. 42.

Tip de cereale	Cantitatea (kilograme)	Valoarea (franci)
Tărâță	923.500	97.000
Semințe de in	267.000	62.300
Vesces	270.000	42.700
Cartofi	8.8000	500
Mazăre tip pois	153.000	36.000
Tortaux	587.700	102.000
Semințe de cânepă	50.000	14.000
Mei (Millet)	800.000	65.000
Total	421.180.200	69.819.800

Sursa: AMAE Bruxelles, Fond *Relations politico-economique*, Mapa 4512, Relations Commerciales Maritimes Belgique-Roumanie 1889 et 1899, Raportul anual (1898) din 19/31 mai 1899.

Concluzii

În jurul anului 1900, Vechiul Regat al României, în pofida unor ample inițiative de diversificare a ramurilor de producție, rămânea un stat tributar situației recoltelor și comerțului cu cereale, în timp ce Belgia era ancorată într-o industrializare accentuată și în pas cu descoperirile tehnologice ale epocii. Treptat, de-a lungul secolului al XIX-lea, tot mai mulți fermieri belgieni au luat calea noilor fabrici. Clasa politică de la Bruxelles a învățat să gestioneze nevoile de consum ale pieței interne și ale celor din proximitate prin transformarea portului Anvers într-un centru de stocare și distribuție a produselor agroalimentare pentru Europa de Apus.

La capătul uneia dintre rețelele care aprovizionau antrepozitul belgian de pe estuarul Schelde se afla hinterland-ul de la Dunărea de Jos. Între porturile de la Gurile Dunării și Anvers s-a creat o conexiune indispensabilă și profitabilă ambelor părți. Schimburile comerciale dintre piața de cereale de la Dunărea de Jos și Belgia și-au urmat traiectoria firească, devenind mai intense când contextul politic, social și, cel mai important, logistic la nivel internațional au permis o dezvoltare rapidă și consistentă a fluxurilor de produse agricole între porturile dunărene românești și antrepozitul flamand. Momentul propice s-a consemnat începând cu anii 1880 și a atins maxime istorice în preajma Primului Război Mondial. Explicațiile acestei explozii comerciale nu trebuie căutate în creșterea substanțială a consumului de cereale la nivel european, după cum a demonstrat și Paul Bairoch, ci trebuie puse pe seama oportunităților de care au beneficiat negustorii spre finalul

secolului al XIX-lea: atractivitatea foreland-ului de pe coastă vestică a Mării Negre și modernul antrepozit de la Anvers.

Între cele două capete ale călătoriei lor, cerealele moldo-valahe au fost martorele tăcute ale evoluției structurilor productive, magaziilor și infrastructurii de transport (terestre, fluviale și maritime). Cea de-a doua fază a Revoluției Industriale a dictat tacit ritmul transformărilor structurale din cadrul societății europene, iar ansamblul pe care îl alcătua foreland-ul vest-pontic și-a pus simțitor amprenta asupra tipologiei culturilor agricole moldo-valahe și a exporturilor derulate prin Gurile Dunării. În aceste condiții, în primii cinci ani ai secolului al XX-lea, Belgia a reușit să ajungă la o pondere medie de 42,58% din totalul cantităților exportate de România și de 42,55% din valoarea acestora. Astfel, Belgia a dominat piața achizițiilor de grâu de la Dunărea de Jos, ajungând să acapareze exporturile românești de profil, într-o proporție de 51,5% în anul 1907. Scenariul a încercat să fie repus în scenă la finalul Primului Război Mondial, dar nu a beneficiat de aceleași condiții prielnice¹⁰⁹.

¹⁰⁹ Vezi analize pe larg, în: Bogdan Murgescu, *Țările Române între Imperiul Otoman și Europa creștină*, p. 269–274; Cristian Constantin, *op. cit.*, p. 403–561.