

EVOLUȚIA COMERȚULUI ROMÂNESC ÎN PORTURILE DUNĂRENE OLTENE ÎN SECOLUL AL XIX-LEA ȘI PRIMA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XX-LEA

NARCISA MARIA MITU

Imediata vecinătate a Dunării, precum și comerțul intens realizat în localitățile de pe malul său stâng, au permis dezvoltarea, în Oltenia, a unor orașe precum Severinul, Bechetul, Calafatul, Corabia, care se vor dovedi a fi importante centre economice și comerciale.

Evoluția acestor orașe este oarecum asemănătoare. Create ca mici schele, începând cu a doua jumătate a secolului al XIX-lea, datorită comerțului, cel mai dezvoltat sector economic din Oltenia, vor ajunge orașe înfloritoare și cu o activitate economică destul de activă.

Acest fapt a fost facilitat de prevederile Tratatului de la Adrianopol (2/14 septembrie 1829) care, deși trecea navigația de la gurile Dunării sub suzeranitatea Rusiei țariste, în dauna intereselor poporului român, cuprindea o serie de măsuri referitoare la libertatea comerțului pe Dunăre și Marea Neagră. Rusia și, desigur, țările române erau direct interesate de realizarea acestor măsuri. Libertatea navigației pe Dunăre le dădea românilor posibilitatea de a face comerț fără restricții, cu orice fel de produse; totodată, ei obțineau și dreptul de a folosi vase de comerț proprii, cu care, pe baza pașapoartelor eliberate de autoritățile române, puteau transporta mărfurile lor peste Dunăre și să le negocieze liber în toate porturile Imperiului Otoman¹.

Pe plan internațional, tratatul prevedea navigația pe Dunăre, Marea Neagră și strâmtoarele Bosfor și Dardanele libere pentru comerțul tuturor statelor. Drept urmare, au luat ființă, în țările riverane fluviului, societăți de navigație, precum, Societatea de navigație cu aburi pe Dunăre² – Erste Privilegirte Österreichische Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft (DDSG), în 1829, cu sediul la Viena, fiind prima de acest fel.

Regulamentul organic continuă să mențină prevederile Tratatului de la Adrianopol, consacrand nouă articole „slobozeniei comerțului”. Una dintre prevederi accentua libertatea comerțului extern; toate navele, aflate sub pavilion străin și care nu se aflau în stare conflictuală cu Poarta, aveau dreptul să încarce și să descarce mărfuri în toate schelele și porturile dunărene. Articolul 156

¹ Cezar Avram, Dinică Ciobotea, Virgil Joița, Vladimir Osiac, Ion Pătroi, Ileana Petrescu, *Istoria comerțului în sud-vestul României, sec. VIII-XX*, Craiova, Editura de Sud, 1999, p. 173 (în continuare se va cita Cezar Avram, Dinică Ciobotea...).

² Constantin Petrică Dănescu, *Șantierul naval din Turnu-Severin*, vol. I (1851-1950), Drobeta Turnu-Severin, Editura Prier, 2004, p. 12.

permitea schimburi între producător și cumpărător pe baza unei tocmele „între dânșii, după voința lor”; iar articolul 159 consimțea schimbul liber, scutit de orice havaet sau vamă a tuturor produselor între Țara Românească și Moldova, lărgind astfel piața internă³. În consecință, toate aceste prevederi au permis desfășurarea unei vii activități în schelele și porturile dunărene.

Obținerea independenței de stat a României, prin participarea la războiul din 1877-1878, a făcut ca integrarea țării în circuitul comerțului internațional să fie mult mai evidentă, influențând dezvoltarea tuturor ramurilor economice și, desigur, a comerțului intern și internațional. Însă, această integrare în circuitul economic european, în comerțul continental ca partener în schimbul de mărfuri și punct de desfăcere nu se putea realiza decât prin crearea unei rețele de drumuri și șosele, extinderea căilor ferate, intensificarea transporturilor fluviale și maritime. Dezvoltarea agriculturii, a industriei, convențiile comerciale încheiate cu Austro-Ungaria, Germania și Anglia, adoptarea sistemului vamal protecționist (1886), ca și consolidarea pieței interne, au stimulat dezvoltarea comerțului românesc în a doua jumătate a secolului al XIX-lea.

Tariful vamal protecționist impunea taxe ce variau între 10% și 180% unui număr de 590 de articole străine, cu scopul de a proteja economia națională, fapt ce a determinat opoziția vehementă a Austro-Ungariei, care-și vedea subminată tendința de expansiune economică și, totodată, închisă calea spre Balcani. Deoarece tariful vamal autonom conținea numeroase neclarități, generând interpretări eronate la perceperea taxelor de import, în anul 1891 a fost introdus tariful general vamal, ce avea o tendință protecționistă, dar nu și prohibitivă⁴.

Cu toate că România cunoștea progrese demne de reținut în evoluția sa capitalistă, agricultura continua să dețină rolul preponderent în economie, în 1864 acoperind circa 92% din export⁵. P. S. Aurelian, evidențiind însemnătatea acestei ramuri a economiei noastre, după 15 ani de la reforma agrară din 1864, arăta: „Astăzi, trei pătrimi din populațiunea țării se ocupă cu agricultura. Comerțu nostru cu țările străine este alimentat cu produse agricole. Finanțele statului, mijloacele cu care se întâmpină toate cheltuielile publice, se culeg mai toate de la agricultori”⁶. Un rol important în comerțul extern avea să-l joace și provincia Oltenia, prin intermediul schelelor și porturilor situate pe malul stâng al Dunării. De altfel, multe dintre orașele situate pe țărmul fluviului își datorează nașterea comerțului intens desfășurat aici. Prin aceste puncte vamale se realizau

³ Cezar Avram, Dinică Ciobotea ..., *op. cit.*, p. 173-174.

⁴ Paul-Emanoil Barbu, Dinică Ciobotea, Ion Zarzără, *Istoria Camerei de Comerț și Industrie „Oltenia”*, Craiova, Editura Camerei de Comerț și Industrie „Oltenia”, 2000, p. 62-63.

⁵ *Istoria Românilor*, vol. VII, tomul I, *Constituirea României moderne (1821-1878)*, București, Editura Academiei Române, 2003, p. 604.

⁶ P. S. Aurelian, *Terra nostra. Schițe economice asupra României*, București, 1880, p. 125.

schimburi comerciale cu Turcia, Bulgaria, Serbia, Grecia, Macedonia, Austro-Ungaria și chiar cu țări mai îndepărtate, ca Germania și Belgia⁷.

Ca urmare a intensificării comerțului pe Dunăre după 1829, o atenție deosebită a fost acordată de noua legiuire celor 11 puncte principale de vamă, pe care le-a împărțit în trei categorii, în funcție de volumul tranzacțiilor. În Oltenia, schelele aveau un corespondent pe malul celălalt al Dunării, cu care realizau în permanență schimburi comerciale. Cele mai importante din zona de sud-vest a țării, erau:

1. *Calafatul*, situat în fața orașului Vidin și care aparținea primei categorii de vămi. Prin acest punct se comercializau mărfurile din vestul Bulgariei, din Macedonia, părțile de vest ale Serbiei, Raguza, Dalmația.

2. *Cerneți (Turnu-Severin)*, situat în dreptul Cladovei, aparținea celei de-a doua categorii și era folosit de negustorii balcanici care practicau un comerț mai redus. Cu timpul va deveni unul dintre cele mai importante centre comerciale, având relații cu Banatul, Serbia și Austria.

3. *Izvoarele*, care aparținea, din punct de vedere administrativ, de schela Calafat, situat în fața portului Prahovo, avea o activitate mai redusă.

4. *Bechetul* era așezat în fața orașului Rahova, cu care era legat prin mici ambarcațiuni de 30-100 tone, cunoscute sub denumirea de cârlace. Ele ușurau trecerea mărfurilor din Bechet și alte porturi dunărene în orașele bulgare. Aceste ultime două porturi făceau parte din a treia categorie a punctelor vamale.

Comerțul realizat prin aceste porturi, deși mai redus și destinat a satisface, pentru început, nevoile turcilor, își va lărgi, ulterior, sfera de acțiune și în celelalte țări riverane Dunării. Dintre produsele comercializate menționăm: sarea, cerealele, legumele și fructele, împletiturile din tei, papură și nuiiele, dar și vite. Schela Bechet, renumită pentru exportul de sare, ocupa locul doi pe țară, exportând în 1833, 6.248.150 de ocale de sare spre Vidin. În același oraș au ajuns și cele 942.185 de ocale de sare, trecute prin schela Calafat. Alte orașe, beneficiare ale comerțului cu sare, erau Șiștovul, Lomul, Tibrul și Rusciukul. Atât la Rusciuk, cât și la Vidin ajungea sarea și prin schela de la Cerneți⁸. Pe lângă sare s-au mai comercializat și alte produse, prin Bechet fiind exportate, între 1835-1840, 57.054 de ocale de sare și pere, 27.000 de ocale nuci, 5.955 de ocale fasole uscată și 250 de ocale linte. Prin Calafat au fost exportate, în 1850, 47.426 de ocale mere, 2.002 de ocale pere și 10.547 de ocale fasole uscată⁹.

La 13 iunie 1830, Divanul anunța Căimăcămiei Craiovei libertatea exportului de oi, bivoli și catâri peste Dunăre, stabilind ca puncte de trecere dinspre Oltenia, schelele Calafat, Cerneți și Izvoare pentru exportul în Imperiul

⁷ Cezar Avram, Dinică Ciobotea, *op. cit.*, p. 179.

⁸ V. Diculescu, S. Inacovici, C. Danielopolu, M. N. Popa, *Relațiile comerciale ale Țării Românești cu Peninsula Balcanică (1829-1858)*, București, Editura Academiei Române, 1970, p. 76-90.

⁹ *Ibidem*.

Otoman și cele de la Căineni, Vâlcănu și Vârciorova pentru Austria¹⁰. Întrucât transportul vitelor la Calafat se realiza cu mare greutate, s-a admis trecerea acestora și prin vămile Bechet și Izlaz. În 1833, Petre Burileanu trecea prin schela Bechet 8 tauri și 12 vaci pentru prăsilă, urmând ca, în 1857 să importe 161 bivoli, 4 cai și 598 de porci, pentru care s-au încasat 3.693 lei¹¹. Între anii 1832-1857 au fost comercializate prin același port, 6.706 animale mari și mici, chiar și păsări (226 bucăți)¹². Vitele au reprezentat obiectul unui intens export până spre 1859, când se constată o diminuare. În 1854, prin schelele oltene au trecut 156 de vite mari și mici.

Prin schela de la Bechet, în intervalul 1835-1843 se mai vindeau 813 ocale lână, 10.570 de bucăți piei de bou și de vacă, 88.806 ocale seu, cerviș și unt, 653 de ocale brânză, 51.696 de ocale pastramă, 135.003 ocale păr de capră, 127.200 de ocale case și 8.660 de ocale coarne de vite. În același an, frații Jianu din Romanați au exportat 14.803 ocale seu de vacă, 2.072 de ocale seu de capră și 10.555 de ocale cerviș. În 1850, prin schela Calafat s-au exportat la Vidin: 10.140 de ocale lână, 748 de piei de bou și 4 piei de bivol netăbăcite, 130 de piei de oi crude, 80 de piei de berbeci nelucrate, 6 ½ ocale piei de vacă, 34 de ocale tălpi de cizmă, 3 ½ ocale lumânări de ceară albă, 30 de ocale săpun, 318 de ocale unt, 10 ocale slănină, 148 de ocale carne de porc și 6.470 de ocale pastramă. În martie 1852, unii dintre marii exportatori, Flech și Strass, au exportat prin vama de la Vârciorova 122.326 de ocale seu pentru Austria. În același an, alți șase negustori au exportat, tot în Austria, seul adunat de la zalhanalele din plasa Ocolului – Dolj, care însuma 119.967 de ocale seu de vacă și 140.455 de ocale de seu de vite mici. În 1835, alți patru exportatori au trecut prin schela Vârciorova, pentru Austria, 224.199 de ocale seu. Tot în 1853, doi supuși englezi, Copman și Briciman, au tăiat 5.189 de rămători la zalhanalele din plasa Câmpului – Dolj, exportând apoi la Londra 100.001 ocale carne, 18.778 ocale slănină și 21.480 de ocale untură¹³. În prima jumătate a secolului al XIX-lea, comerțul cu cereale se făcea într-o proporție redusă, ponderea cea mai importantă în exportul de cereale deținând-o grâul și orzul. Porumbul era folosit pentru acoperirea cerințelor de viață.

Situația se va schimba, însă, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, când, tot mai mult solicitate vor fi, pe piața europeană, produsele agricole, îndeosebi cerealele.

Cererea tot mai mare de produse agricole, înregistrată în această perioadă, a făcut să se acorde o atenție mărită acestui sector. Comerțul cu cereale se încadra, de fapt, pe linia evoluției comerțului practicat de România. În Oltenia, provincie eminentement agrară, suprafața agricolă va continua să crească,

¹⁰ Cezar Avram, Dinică Ciobotea, *op. cit.*, p. 215.

¹¹ Paul Bălă, Mitre Arambașă, *Bechetul de-a lungul veacurilor*, București, Editura Litera, 1981, p. 105.

¹² *Ibidem*.

¹³ Cezar Avram, Dinică Ciobotea, *op. cit.*, p. 228.

ajungând în 1862 să atingă 767.661 de pogoane¹⁴. O creștere spectaculoasă se va înregistra la suprafețele cultivate cu grâu, producția crescând de 2,5 ori, și mai puțin la celelalte cereale și porumb. În anul 1861, 2/3 din cantitatea de grâu recoltată în Oltenia a fost destinată exportului. Cele mai mari cantități erau exportate prin porturile Calafat, Islaz, Bechet, Gruia, Severin și Vârciorova. De altfel, orașele Turnu-Severin și Calafatul își datorează apariția tocmai datorită acestui intens export. Pe aceeași linie se înscrie și Bechetul, care are la baza dezvoltării sale economice, comerțul și munca în port, dar mai puțin economia agricolă¹⁵.

Activitatea comercială în porturi nu se putea realiza cu succes fără concursul unei rețele de drumuri, care să permită accesul mai ușor și mai rapid în zona Dunării. S-au creat, astfel, legături cu principalele orașe din Oltenia, dar și cu cele din țările vecine. Menționăm în acest sens drumurile Calafat-Craiova, Calafat-Turnu-Severin, „drumul ce vine pe margine de la schela Calafat dinspre apus spre schela Bechetului”, începând din satul Ghidiciu și până la satul Gighera; Craiova-Filiași-Târgu-Jiu și Craiova-Țânțăreni, bifurcat în două direcții, Târgu-Jiu și Cerneți, cu specificarea că pe aceste drumuri „se transportă mărfuri din Austria la Craiova (prin Cerneți), precum și ale țării către Austria”; un alt drum era cel care pornea din Craiova și se bifurca spre Calafat și spre Cetate, din Craiova până la Bechet cu trecere prin satele Rojiștea-Tâmburești-Sadova-Lișteava sau prin satele Marotinu-Mârșani, Damianu¹⁶.

Dintre drumurile comerciale, care făceau legătura cu Europa, putem menționa ruta Calafat-Vidin, apoi din sudul Peninsulei Balcanice ajungea la Salonic, traversând Bulgaria de vest și Macedonia. Acest drum făcea legătura cu cel care venea de la Raguza, traversând Serbia ajungea la Niș, și, de aici, intra în Bulgaria¹⁷.

Deși drumurile și calea ferată erau foarte importante pentru realizarea unui comerț intens, Dunărea, cunoscută drept „calea comerțului și a civilizației”, a jucat un rol considerabil în dezvoltarea țării, și implicit a Olteniei, fiind principala cale de legătură cu restul Europei. Grigore Antipa, referindu-se la acest mare fluviu, nota: „De Dunăre – ca și de Carpați – se leagă întreaga viață a poporului nostru; ea este partea care ne ține în contact cu popoarele din apusul și centrul Europei și tot ea ne deschide calea largă a oceanului pentru schimbul produselor țării și muncii poporului cu produsele țărilor cele mai îndepărtate”¹⁸. Acest fapt a făcut să se ducă o luptă acerbă între Marile Puteri ale vremii pentru

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ Paul Bălă, Mitre Arambașă, *op. cit.*, p. 110.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ I. Cârțână, I. Seftiuc, *Dunărea în istoria poporului român*, București, Editura Științifică, 1972, p. 8.

¹⁸ Vladimir Diclescu, *Bresle, negustori și meseriași în Țara Românească (1830-1848)*, București, Editura Academiei Române, 1973, p. 22-23.

deținerea supremației economice pe Dunăre și a controlului gurilor acestui fluviu.

Intensificarea transportului pe Dunăre a determinat Austria, care, după cum am menționat mai sus, își deschisese prima Societate de Navigație, să-și extindă activitatea și în porturile din România. Activitatea societății DDSG avea, ca scop oficial, transportul de călători, mărfuri și, mai târziu, poștă, dar, adevărata intenție era aceea de a-și impune influența, cel puțin economică pe Dunăre, în detrimentul rușilor și englezilor.

Dorința Rusiei de a contracara această influență la Dunărea de Jos, unde deja, în anul 1830 începuse navigația cu primul vapor austriac, „Franz I”¹⁹, împletită cu necesitatea existenței unui port în aval de Cazane, unde apele sunt liniștite iar vasele să poată ierna și să facă lucrări de reparații, au creat posibilitatea apariției unui nou oraș în Câmpia Severinului. Prin ofișul nr. 79 din 22 aprilie 1833²⁰, generalul rus P. Kiseleff, guvernatorul Principatelor Române, solicită Sfatului Administrativ al Țării Românești întemeierea „unui oraș de negoț”, Turnu-Severin. Acest nou oraș se dorea a fi un puternic centru economic, iar poziționarea sa, din punct de vedere geografic, permitea acest lucru. Dezvoltarea continuă a flotei comerciale, care devine preponderentă pe toată lungimea navigabilă a Dunării, și care deservea și interesele negustorilor români alături de ceilalți, va anula, însă, acțiunile inițiate de ruși.

Transporturile, dovedindu-se deosebit de profitabile, vor determina societatea să investească mari sume de bani în vederea construirii de noi vase, parcul acesteia ajungând, în 1936, să cuprindă 7 nave de pasageri care deserveau trei rute: Linz-Orșova, Orșova-Galați și Galați cu porturile din Marea Neagră și Marea Mediterană ca Odesa, Constantinopol, Smirna, Trepizonda ș.a.; pentru ca, mai târziu, prin brațul Sulina să urce pe Dunăre, spre Brăila, prima navă cu aburi sub pavilion austriac²¹.

Începând cu anul 1851, Severinul cunoaște începutul activității sale economice. În port a luat ființă agenția de vapoare DDSG, apoi Vama, iar în 1852 s-a construit șantierul naval cu anexele sale, care va deservi navigația austriacă până în anul 1890, când expiră contractele de închiriere ale terenurilor²². Construirea șoselei Craiova-Severin, în anul 1851, și vecinătatea fluviului Dunărea vor transforma orașul într-un mare centru economic. Se intensifică acum traficul de mărfuri, mai ales cu cereale și vite. Din acest port plecau spre Vârciorova, Orșova, Banat, Budapesta și Viena o mare parte din producția de lână, piei, său, cereale, plante textile și medicinale, colțane, doage, păr de porc etc., sosite din județele oltene²³. Din Orșova se importau, pe uscat

¹⁹ C. Pajură, D. T. Giurescu, *Istoricul orașului Turnu Severin*, București, 1933, p. 51.

²⁰ *Ibidem*, p. 52.

²¹ *Ibidem*.

²² *Ibidem*, p. 187.

²³ Gheron Netta, *Cercetări economice asupra regiunii Orșova-Severin*, București, 1923,

sau pe apă, materiale ca: fier, aramă, oțel, mașini agricole, trăsuri, lumânări, săpun, bumbac, pietre de moară, făină albă, piele, sticlărie, chibrituri, vase casnice, manufactură, arme, blănuri scumpe, bere etc²⁴. România, ca stat riveran al Dunării și ca beneficiar a o treime din lungimea Dunării, conștientă de avantajul pe care-l oferea transportul pe apă, va căuta să creeze o flotă românească, intenționând să cumpere sau să închirieze, în acest sens, nave din străinătate. Astfel, în 1887 a fost votată legea pentru înființarea serviciului de navigație pe Dunăre, subordonată Ministerului Lucrărilor Publice. Cererea statului sârb, ca România să-i furnizeze sare pentru export, a readus în discuție înființarea, în cadrul Regiei Monopolurilor Statului, a serviciului „Navigația Fluvială Română”. După 3 ani de la înființare, deținerea a 4 remorchere și 24 de șlepuri, necesare transportului de sare pentru export, mai ales în schelele de pe malul dunărean al Serbiei, va determina Regia Monopolurilor Statului să cumpere șantierul de la Societatea austriacă, care, din 1901 va intra sub administrația Serviciului Hidraulic din Ministerul Lucrărilor Publice. Din 1908 va fi administrat de către Direcția generală a porturilor și căilor de comunicație pe apă până în 1930²⁵.

De altfel, numărul mare al tranzacțiilor efectuate în portul Corabia, ajungând să fie al doilea după Brăila și lider al exportului de cereale (mai ales la grâu) din zona Olteniei, atingând, în anii cei mai productivi, 30.000 de vagoane (a 10.000 kg vagonul) de cereale, adică cca 15% din totalul exporturilor românești²⁶, va motiva apariția în port a companiilor de navigație străine.

În 1875, la 22 iunie/4 iulie, s-a încheiat Convenția comercială și de navigație cu Austro-Ungaria, care stipula: companiile de navigație austro-ungare puteau obține în porturile românești terenurile necesare instalării birourilor, atelierelor și magaziiilor²⁷. În același an va fi deschisă agenția Societății austriece de vapoare pe Dunăre, care va încărca și descărca mărfuri din și pentru acest port, de pe toată linia Dunării, oferind și servicii de transport persoane, instituind monopolul pe Dunăre până în 1893. Acesta este rezultatul politicii discriminatorii privind taxele de trecere la Porțile de Fier, pe care Ungaria o exercită, introducând taxe foarte mari pentru produsele românești oferite exportului, defavorizând, așadar, exportul și transporturile românești²⁸.

Acesteia i se alătură, în 1876, compania rusă *Gagarin* și, în 1879, o agenție a Societății ungare de navigație, și abia în 1908 se constituie agenția companiei de stat, Navigația Fluvială Română, urmată, în 1911, de *Societatea anonimă română de navigație*, care însă nu pot înlătura concurența celor străine decât după primul război mondial. În 1944, ca urmare a ocupării țării de către

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ C. Pajură, D. T. Giurescu, *op. cit.*, p. 191-192.

²⁶ Florea Bâciu, Ion Vârtejaru, *Monografia orașului Corabia*, 2001, p. 154.

²⁷ *Ibidem*, p. 177.

²⁸ *Ibidem*.

armatele sovietice, a apărut la Corabia o nouă agenție, sovietică, de data aceasta, *Sovromtransport*²⁹.

Nici portul Bechet nu a fost ocolit și, în 1853, austriecii au înființat aici o agenție de vapoare, reușind să însumeze în bazinul dunărean o flotă numeroasă.

Dintre toate vasele care circulau pe Dunăre, cel mai mare număr se găseau sub pavilion austro-ungar, urmate fiind de cele sub pavilion românesc, rus, elen, bulgar, otoman ș.a. Între anii 1880-1895, numărul vaselor austro-ungare, care s-au mișcat în porturile dunărene din Oltenia, au fost: Bechet – 7.733, Calafat – 12.469, Corabia – 10.300, Severin – 30.670³⁰.

În perioada 1885-1894, comerțul extern al României se va ridica la suma de 3.869.978.808 lei, iar din punct de vedere cantitativ, la 26.548.744 de tone, partea vămilor danubiene din Oltenia fiind reprezentată, din punct de vedere procentual, de 21% din suma obținută și 15,8% din cantitate³¹.

Cel mai mare volum de mărfuri comercializate prin aceste vămi s-a înregistrat în 1893 când, din întreaga cantitate importată și exportată de România, cu o valoare de 106.163.705 lei, acestor vămi le revenea cantitatea de 622.114 tone, adică un procent de 17,2%³².

În această perioadă, Calafatul se detașa clar, deținând 30% din totalul comerțului exterior realizat prin porturile dunărene oltene, fiind urmat de Corabia, Vârciorova și Turnu Severin.

Anul 1893 este anul în care s-a atins maximumul exportului național, livrându-se pe piața externă circa 2,9 milioane tone mărfuri cu o valoare de 370,6 milioane lei, vămilor dunărene revenindu-le 78.609.878 de lei. În același an, importul a atins și el cota maximă, realizându-se în porturile de pe malul oltean al Dunării 50.790 de tone, în valoare de 38,6 milioane de lei. La secțiunea import, primul loc i-a revenit portului Turnu-Severin cu 52,9%, urmat de Corabia cu 21,4%, Calafat cu 17,9% , Vârciorova și Bechet cu 7%, respectiv 1,8%³³.

Cele mai căutate produse pe piața externă erau grâul și porumbul, Anglia, Austro-Ungaria, Franța și Italia devenind, după obținerea independenței statului român, ca urmare a convențiilor comerciale încheiate cu România, principalele beneficiare. Odată încheiat „războiului vamal” cu Austro-Ungaria, în 1893, 40% din valoarea exportului de cereale s-a îndreptat către Belgia, Monarhia Dualistă, Anglia, Germania, Italia, Turcia și alte țări.

²⁹ Florea Băciu, Ion Vârtejaru, *op. cit.*, p. 177.

³⁰ Șerban Rădulescu-Zoner, *Dunărea, Marea Neagră și Puterile Centrale 1878-1898*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1982, p. 62.

³¹ Anca Gofiță, *Comerțul exterior al României prin vămile oltene de la Dunăre, între anii 1885-1894*, în „Arhivele Olteniei”, Serie Nouă, nr. 16, Craiova, Editura Academiei Române, 2002, p. 75.

³² *Ibidem*.

³³ *Ibidem*, p. 77.

Mărfurile din zona Olteniei, destinate exportului, erau îmbarcate în șlepuri și transportate mai mult la Brăila și mai puțin în celelalte porturi de la gurile Dunării.

În anul 1886, portul Corabia se situa pe locul III, ca număr de vase care plecau de aici, 636 de vase fluviale cu un tonaj de 196.302 tone, după Brăila și Galați, iar în 1892 au intrat în port vase cu un tonaj de 135.861,529 tone mărfuri (exceptând cerealele), reușind să se claseze pe primul loc, al doilea clasat fiind portul Galați cu 110.227,99 tone marfă. Locul fruntaș îl ocupă portul Corabia și în privința tonajului vaselor aflate sub pavilion străin, intrate în anul anterior fără încărcătură, 616 vase cu un tonaj de 113.198 tone, fiind depășit doar de Turnu-Severin (328.768 tone), Brăila (319.451 tone) și Galați (146.187 tone)³⁴.

Ascensiunea portului s-a datorat, însă, comerțului cu cereale care, în 1889 ajunge să se situeze pe locul II, cu 129.166 tone după Brăila, după cantitățile de cereale ieșite pe vase străine și pe locul III, după cele transportate pe vase străine și românești, 133.918,500 tone și, în 1890, 171.762,885 tone³⁵. În 1893 volumul cerealelor va crește, ajungând la 207.493,167 tone pe vase fluviale străine, fiind urmat de porturile Giurgiu, Calafat, Turnu Măgurele. În acea perioadă erau încărcate în acest port între 25 000 – 30.000 de vagoane de cereale și cherestea, reprezentând, în medie, cca. 200 de vagoane pe zi, raportat la lunile martie-mai și septembrie-decembrie.

Vămile dunărene și-au continuat activitatea și după 1900, grâul, făina și porumbul constituind mărfurile cele mai solicitate în exterior, în mod deosebit de Austria.

Declanșarea războiului italo-turc și al celui de-al doilea război balcanic, când navigația a fost îngreunată de acțiunile militare, ca și închiderea strâmtorilor Dardanele și Bosfor în timpul primului război mondial și a hotărârii guvernului liberal de a exporta cereale în schimbul obținerii de armament, va diminua activitatea comercială din porturile dunărene. În schimb, o activitate intensă se constată în timpul ocupației, când importante cantități de cereale vor fi scoase din țară, motiv pentru care, regimul de ocupație va dota portul cu utilaje mecanizate.

La scăderea activității portuare au contribuit și taxele, destul de mari. În Corabia, primăria percepea o taxă de 200 de lei /vagon de cereale. Toate acestea vor face ca în 1931, portul Corabia, ca și Calafatul, să ajungă a fi încadrate în a treia categorie, după numărul de vagoane încărcate, cu 10.000 – 20.000 vagoane anual.

Cum vasele de mare tonaj, care circulau pe mare, nu puteau ajunge în această zonă a Dunării, ele puteau ajunge până la Brăila și, rareori, când nivelul apelor Dunării era mai mare, până la Cernavodă, porturile oltene erau folosite și

³⁴ Florea Băciu, Ion Vârtejaru, *op. cit.* p. 179.

³⁵ *Ibidem.*

ca puncte de colectare, mărfurile fiind încărcate în șlepuri și transportate la Brăila și Sulina pentru a fi apoi încărcate în vasele de mare.

În anul 1905, în vama Bechet s-au încărcat 31.759 de tone de grâu, din care, 539 de tone s-au expediat direct țărilor vecine, iar 31.220 de tone au fost încărcate în șlepuri și trimise în portul Brăila pentru a lua calea altor țări mai îndepărtate, importatoare de cereale din țara noastră³⁶. În anii 1908, 1909 și 1911 au fost exportate porturilor Brăila și Galați, prin micul port oltean, 26.985 de tone cereale și, în afara bazinului dunărean, 62.641 de tone³⁷. În 1915, ca urmare a instaurării regimului prohibițiilor și al taxelor vamale de export (15/28 iulie 1914 și 1/14 august 1915), exportul prin acest port abia atingea 5.500 de tone³⁸.

Prin portul Calafat s-au încărcat, în anul 1905, 218.825 de tone grâu dintre care s-au exportat direct, în țările vecine, 926 de tone, iar restul de 217.899 de tone, prin intermediul porturilor Brăila – 89.440 de tone și la Sulina – 128.459 de tone.

Prin portul Corabia au fost exportate, în același an, 168.234 de tone grâu, dintre care 3.274 de tone direct, iar 164.960 de tone expediate cu cabotajul în porturile Brăila (59.131 de tone) și Sulina (105.829 de tone).

De asemenea, prin portul Turnu-Severin au fost expediate 70.565 de tone grâu, dintre care direct 1.410 tone, iar către porturile Brăila și Sulina au fost trimise 69.155 de tone³⁹.

În anul 1907, din 6.674.560 de hl cereale, realizați în județul Dolj, 4.943.162 de hl au fost exportați prin porturile Bechet (430.470 de hl), Corabia (1.240.000 de hl), Calafat (1.740.000 de hl), Turnu-Severin (993.004 hl) și Vârciorova (538.578 de hl)⁴⁰.

În această perioadă, importul s-a dovedit a fi mult mai redus comparativ cu exportul. Un exemplu este faptul că, în anul 1907, în vama Corabia, totalul veniturilor obținut în aprilie din taxa de ½ %, prestată în port, era: import – 675,45 de lei și export – 25 305, 65 de lei⁴¹. Principalele mărfuri importate erau: minereuri, cherestea, var, ciment, cartofi, zahăr, produse finite, acestea având ca destinație orașele din Oltenia și chiar din Transilvania.

Volumul exporturilor din portul Corabia se va situa pe o direcție ascendentă și în anii următori, dovada reprezentând-o faptul că media anilor 1908-1912 se va ridica la 135.015.583 de kg de grâu, 30.686.582 de kg de porumb, 828.422 de kg de orz, 1.604.488 de kg de ovăz, 166.712 kg de mei,

³⁶ *Comerțul exterior al României și mișcarea porturilor în 1905 (1 ianuarie – 31 decembrie)*, București, 1906.

³⁷ Paul Bălă, Mitre Arambașa, *op. cit.*, p. 113.

³⁸ *Ibidem*.

³⁹ *Comerțul exterior al României...*

⁴⁰ Paul Bălă, Mitre Arambașa, *op. cit.*, p. 112-113.

⁴¹ „Monitorul Oficial”, nr. 48 din 31 mai 1907, p. 919.

231.583 de kg de secară, 1.110.099 de kg de rapiță, 5.514.188 de kg de diferite materiale și mărfuri⁴².

În anul 1927, din Oltenia au fost exportate pentru Austria 264.383.247 de kg de grâu, 2.545.000 de kg de porumb, 2.003.577 de kg de secară, 78.855 de kg de orz etc. În același an, numai prin vama Calafat s-au trimis 500.000 de kg de tărâțe de grâu, 140.000 de kg de neghină, 20.927.950 de kg de porumb, 75.000 de kg de secară, 1.756.043 de kg de grâu⁴³.

În anul 1931, în porturile din Oltenia au fost încărcate în vapoare și șlepuri 12.340.055 de kg de grâu, 660.665.518 kg de porumb, 7.561.288 de kg de secară, 615.719 kg de orz. În anii 1932-1933 cantitatea de grâu, porumb, orz și derivatele lor a scăzut, atingând valoarea minimă, fenomen care, după 1933 se întâlnește și la scară națională. Astfel, în anul 1932 s-au exportat 102.553 de tone de grâu în valoare de 330.137.000 de lei, iar în anul 1933, 1.901 tone în valoare de 6.920.000 de lei. Cantitatea grâului, exportată din Oltenia, a reprezentat în anul 1933 19,4% din totalul grâului exportat pe țară.

Pentru consumul intern, în 1933 au plecat din Oltenia, în cabotaj pe Dunăre, spre porturile Galați, Brăila, Sulina etc. următoarele cantități de cereale: din portul Bechet – 36.443 de q de grâu, 74.696 de q de porumb, 5.826 de q de secară; și de la Cetate – 241.700 de q de grâu, 182.700 de q de porumb⁴⁴.

În a doua jumătate a anului 1932, din cauza greutăților financiare, statul român a introdus reglementarea exportului de devize și a valutei naționale. În acest an, în porturile circumscripției Camerei de Comerț și Industrie Craiova au fost încărcate următoarele cantități de cereale, destinate exportului: 277.743 de q de grâu, 257.396 de q de porumb etc. Începând cu anul 1934, exportul de cereale se înviorază, înregistrând o creștere cantitativă și valorică față de anii 1924-1928. Grâul și porumbul, încărcate în vase și șlepuri românești și străine, au luat drumul Ungariei, Austriei, Germaniei, Franței, Elveției și Italiei.

România a fost una dintre principalele țări europene exportatoare de cereale, în 1936 deținând aproximativ 500.000 de vagoane de porumb pentru export.

În perioada 1 ianuarie 1936 – 1 ianuarie 1937 au fost exportate în Austria, Germania și Cehoslovacia 14.253.951 de kg de porumb, 25.500 de kg de mazăre, 145.000 de kg de secară (total 14.694.451 de kg), porturile Orșova, Corabia, Calafat, Bechet constituind cele mai importante puncte din care, mărfuri din Oltenia porneau spre piețe de desfacere din Occident.

În anul 1936, numai în vama Tumu Severin au fost încărcate: 18.164.134 de kg de porumb, 16.214.670 de kg de mazărice, 65.000 de kg de

⁴² Florea Bâciu, Ion Vârtejaru, *op. cit.*, 188.

⁴³ Cezar Avram, Dinică Ciobotea, *op. cit.*, p. 346.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 339.

tărățe, 2.246.550 de kg de secară, 261.000 de kg de orz, 17.921.091 de kg de grâu⁴⁵.

În 1938, când recolta de grâu era foarte bogată, prin portul Corabia au ieșit: 8.000 de vagoane de grâu, 3.000 de vagoane de porumb, 100 de vagoane de mazăre, și aproximativ 20 de vagoane de rapiță, iar în 1948 au fost expediate, prin același port, 2.000 de vagoane. De asemenea, au intrat 100 de vagoane de marfă. Un an mai târziu, erau descărcate aici 8.413 tone marfă (lemn brut și lucrat, minereuri, metale brute și lucrute, alimente, băuturi, mașini, produse manufacturiere etc.) și erau încărcate 79.105 tone marfă, din care 78.368 de tone erau cereale⁴⁶.

Intrarea României în război, în 1941, și starea de război până în 1945, reactualizează instituirea regimului prohibiției la export, sub controlul Ministerului Economiei Naționale.

După război, se constată o scădere a comerțului în porturile dunărene din Oltenia, transportul pe apă fiind înlocuit cu cel rutier, începând cu anul 1968. Cerealele care deținuseră locul fruntaș în balanța exportului erau substituite, în perioada 1946-1970, parțial și apoi total, cu lemnul brut și alte produse.

THE EVOLUTION OF THE ROMANIAN TRADE IN THE OLTENIAN DANUBIAN PORTS IN THE 19TH CENTURY AND THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY

(Abstract)

This article wishes to evidence the important role played in the evolution of the Romanian trade by the Danubian ports from Oltenia: Calafat, Corabia and Turnu-Severin.

If in the first half of the 19th century the external trade realized through the instrumentality of these ports was reduced and meant to satisfy especially the needs of the Turks and of the river-side countries, starting with the second half of this century, the Romanian trade will make its way to the Occidental countries such as England, Austro-Hungary, France and Italy with which Romania had concluded trade conventions.

If at the beginning, the external trade practiced by Romania meant the exporting of salt, vegetables, fruit, cattle and animal products and, in a smaller extent, cereals, starting with 1950-1960 it will preponderantly be directed to the trading of agricultural products, especially wheat.

The year 1893 is representative for the Romanian export and import when it reached the maximum level, maintained in the next years too. The Romanian trade from the Danubian ports would be affected, registering a decrease, by the breaking out of the Italian-Turkish war from 1911, of the second Balkan war and of the First World War.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 347.

⁴⁶ Florea Băciu, Ion Vârtejaru, *op. cit.*, p. 182.

In the inter-war period, could be remarked the year 1934, when the export is reinforced, registering a raise of quantity and value, important as referring to the period 1924-1928.

At the end of the first part of the 20th century, the cereals trade that ruled for a century, will lose field for the trade with timber and other products.

Key words: Romanian trade, Oltenian ports, Danube, economic development.