

Constantin ARDELEANU

Câteva informații cu privire la navigația și comerțul statelor italiene prin gurile Dunării (1829 – 1856)

Some information regarding the navigation and the commerce of the Italian states through the Danube mouths (1829-1856)

The Treaty of Adrianople (1829) had extremely positive effects for the economical evolution of the Romanian Principalities. Thus, the abolition of the Ottoman monopoly on the foreign commerce of Moldavia and Wallachia and the institution of the freedom of navigation on the Danube attracted to the ports of Galați and Brăila many commercial houses and ship-owners from Western countries. The representatives of the most important Italian pre-unitary states – Sardinia and Sicily – were also among the most important merchants involved in these exchanges. This paper presents the landmarks in the evolution of the Romanian-Italian economic relations via the Danube in the period 1829-1856 and offers certain quantitative details so as to illustrate the growing trend of these exchanges.

Abolirea apăsătorului control otoman asupra comerțului Moldovei și Țării Românești și proclamarea libertății navigației pe Dunăre pentru toate vasele, indiferent de pavilionul acestora, aveau să determine, în perioada posterioară semnării tratatului de Pace de la Adrianopol (2/14 septembrie 1829), dezvoltarea considerabilă a navigației și comerțului prin gurile marelui fluviu european. Interesul sporit al puterilor europene pentru regiunea Principatelor, atractive piețe de desfacere a produselor manufacturate occidentale, dar și importante surse de aprovizionare cu produse agricole ieftine și de bună calitate, a consacrat, în același timp, includerea porturilor de la Dunărea de Jos în rutele marelui comerț internațional.

Noile posibilități comerciale oferite de deșeurile din regiunea bazinului danubiano – pontic nu puteau lăsa indiferente cercurile de afaceri din statele italiene care, în perioada de după Congresul de la Viena (1815), au cunoscut o perioadă de susținut progres economic. Piemontul, mai cu seamă, obținând regiunea ligurică, cu importantul port Genova¹, a încercat să câștige o poziție cât mai solidă în comerțul din Mediterana Orientală și, pe vechile trasee medievale, să pătrundă în Marea Neagră și la gurile Dunării.

¹ *Recueil des traités*, ediție îngrijită de F. G. Ghillany și J. H. Schnitzler, Paris, 1856, p. 301.

Tentativele diplomației torineze, inițiate la Poartă încă din 1819, dar rămase „în suspensie până în anul 1823”, au dat rezultatele scontate la 25 octombrie 1823, când la Constantinopol s-a semnat un tratat comercial turco-sard. Conform acordului, navele sub pavilioanele puterilor contractante puteau naviga în condiții de deplină egalitate în apele celuilalt stat, plătindu-se o taxă de 3 % *ad valorem*. În 1825 a fost fixat și un tarif vamal amănunțit, astfel că flota comercială sardă avea toate condițiile pentru a desfășura activități economice profitabile în apele Imperiului otoman².

Înțelegerile au rămas în vigoare până la 2 septembrie 1839, când o nouă convenție comercială otomano-sardă, la fel de avantajoasă pentru interesele piemonteze, a fost încheiată în capitala Imperiului otoman. Anunțând încheierea acestui tratat Postelniciei Moldovei, Geymet, consulul sard la Galați, solicita, la 11 ianuarie 1840, luarea de măsuri imediate, „pour qu'à la prochaine ouverture de la navigation du Danube les négociants sardes puissent jouir des avantages, qui leur sont assurés par la dite convention”³. Reglementarea relațiilor economice și cu Imperiul rus, prin semnarea la Torino a unui tratat comercial între Rusia și Piemont (12 decembrie 1845), consfințind perfecta reciprocitate în schimburile dintre cele două state, a reprezentat un alt important câștig pentru casele comerciale sarde interesate de regiunea danubiano-pontică.

„Urmând pilda Piemontului și îndemnurile nevoilor”, nota Dimitrie Bodin, un excelent cunoscător al relațiilor româno-italiene, guvernele regatului din sudul Italiei, „și-au îndreptat privirile în spre ținuturile mănoase din jurul Mării Negre – Rusia și Principatele Române – unde găseau cerealele de care țara ce conduceau avea nevoie și pe ale căror piețe produsele solului și climatei mediteraneene din Sicilia se vindeau în mari cantități și pe prețuri ridicate”⁴. Astfel, Regatul celor Două Sicilii a negociat încheierea unui tratat comercial cu Turcia, spre marea îngrijorare a cercurilor politice și economice piemonteze, așa cum raporta, în ianuarie 1828, De Gropano, reprezentantul diplomatic al guvernului de la Torino pe lângă Înalta Poartă: marina mercantilă napoletană putea face concurență celei a regatului sabaud în porturile Mării Negre și ale Dunării maritime „întâi prin numărul considerabil al bastimentelor care o compun și în al doilea rând prin libertatea de a introduce în statele rusești, fără vize vamale vexatorii”, produsele regatului

² Dimitrie Bodin, *Politica economică a Sardiniei în Marea Neagră și pe Dunăre în legătură cu Principatele Române*, (extras din „Revista istorică română”, vol. IX, 1939), Imprimeria Națională, București, 1940, p. 4.

³ *Hurmuzaki*, VI, partea I, București, 1895, p. 176 (Geymet către Postelnicia Moldovei, Galați, 11 ianuarie 1840).

⁴ D. Bodin, *Contribuții la istoricul consulatelor Regatului celor două Sicilii în Principatele Române*, în „Revista istorică română”, vol. VIII, 1938, p. 69.

napoletan⁵.

Interesul tot mai mare al statelor italiene pentru porturile de la Dunărea de Jos avea să determine necesitatea înființării de reprezentanțe consulare, a căror principală misiune era dezvoltarea legăturilor comerciale dintre regiunile italice și Principate, prin atragerea la gurile Dunării a marilor case de comerț din Peninsula Apenină. Încă din 1826, piemontezul Gaetano Truqui nota că la Galați comerțul devenea „certes plus florissant et actif”, fapt care îl determina să propună „d’y établir un proconsul qui veille aux intérêts de notre commerce et à notre navigation”⁶. Trei ani mai târziu, Milanta, consulul sard la Odessa, reitiera cererea, „siccome la Moldavie e Val[Il]ac[h]ia sono abbondantissime in grani, egli è naturale che Galatz sarà allora un porto che potrà esse frequentato con vantaggio dai bastimenti nazionali, e parmi che sarà allora necessario d’installarvi permanentemente un agente consulare sardo, per tutelare gli interessi del nostro commercio”⁷.

Deschiderea misiunilor diplomatice piemonteze de la Ismail (1827), Galați (1833), Brăila (1838) și Reni (1859) a fost rapid urmată de înființarea unor viceconsulate ale regatului din sudul Italiei. La 15 mai 1840, Camera consultativă de Comerț din Napoli aproba înființarea viceconsulatului napoletan de la Galați, alegerea portului Moldovei fiind datorată faptului că „Galații sunt, fără îndoială, un punct spre care se îndreaptă foarte multe vase napoletane”. Trei ani mai târziu, în 1843, marile interese comerciale de la Dunărea maritimă au făcut ca reprezentanța diplomatică pe care Regatul celor două Sicilii intenționa să o creeze în capitala Țării Românești să fie deschisă la Brăila. O a treia reprezentanță consulară napoletană la Dunărea de Jos a fost cea de la Ismail, unde, în 1852, funcția de viceconsul era ocupată de Giuseppe Mussolino.

Casele comerciale italiene înființate în porturile Dunării maritime au reușit, în scurtă vreme, să devină importante concurente pentru firmele marilor exportatori greci, turci, austrieci sau englezi. Dintre cele 21 de stabilimente comerciale existente la Galați în 1834, cifră sporită la 41 în 1841, multe aparțineau negustorilor italieni⁸. Casa Pedemonte, întemeiată în orașul dunărean de către genovezul Filippo Pedemonte, pe la 1832, avea

⁵ *Ibidem*, pp. 79-80.

⁶ Idem, *Documente privitoare la legăturile economice dintre Principatele Române și Regatul Sardiniei*, București, 1941, p. 6 (Gaetano Truqui către contele Vittorio Sallier della Torre, București, 19 decembrie 1826).

⁷ *Ibidem*, pp. 8-9 (Giovanni Milanta către același, Odesa, 19 ianuarie 1829).

⁸ Constantin Bușe, *Brăila și Galați – porturi ale Europei*, în *România în istoria universală*, vol. II/1, Iași, Universitatea „Al. I. Cuza”, 1987, pp. 469-486 p. 475.; cf și Georgeta Penelea, *Brăila, port internațional (1829-1848)*, în „Memoriile Secției de științe istorice a Academiei”, 1982, 7, pp. 59-67.

sucursale în porturile Brăila și Calafat și o agenție la Botoșani. Între anii 1837–1849, sub conducerea lui Francesco Pedemonte, firma a cunoscut o dezvoltare spectaculoasă. Cu un capital de 800.000 franci (în 1838) și o cifră de afaceri de 14.000.000 de piaștri anual (pe la 1840), casa Pedemonte avea legături comerciale cu marile porturi europene: Constantinopol, Napoli, Livorno, Genova, Messina, Marsilia, Nisa, Toulon, Calais, Malta sau Londra. Dezvoltarea afacerilor i-a determinat pe frații Pedemonte să-și facă și o flotă proprie: în 1840, alături de un bastiment de „200 tonnellate”, frații „avevano comprato due altri – uno cioè costruito qui l’anno scorso della portata di 250 circa tonnellate e l’altro di 200 ton-te circa costruito in Ibrail ...”⁹.

Casa Fanciotti, fondată de Giovanni Fanciotti din Novi, sau Casa Biga și Casa Lamberti, ambele întemeiate de genovezi, erau alte firme cunoscute de la Dunărea de Jos, toate având sucursale în Brăila, marele port al Țării Românești¹⁰. Cum remarca Geymet, „le operazioni commerciali fra questi Principati e l’estero si fanno d’anno in anno più importanti, varie nuove case di commercio sonosi recentamente stabilite tanto chi che in Ibraila”¹¹.

Prosperitatea stabilimentelor comerciale italiene avea să provoace reacția puternicilor negustori greci, care, în 1837, „furieux ... de voir arriver dans ces parages des bâtimens sardes par trentaine à la fois, ils cherchèrent querelle aux marins. Il s’ensuivit une espèce de combat naval qui mit tout le port de Galatz en émoi”¹².

Sporirea considerabilă a intereselor comerciale italiene la gurile Dunării este vizibilă și din faptul că, printre primele gazete cu caracter economic editate în Principate, două, publicate la Brăila și Galați, aveau ediții duble, în română și italiană. „Mercur, journal comercial al portului Brăilei” – „Mercurio, giornale di commercio” (decembrie 1839 – noiembrie 1841), având redactori pe un român, I. Penescu, și un italian, F. Gussio, era un ziar exclusiv economic, cuprinzând știri interne și externe despre comerț, starea recoltei, liste indicând produsele importate și exportate prin porturile dunărene, prețurile curente, corăbiile intrate și ieșite, cursul monedelor, legislația comercială și diferite „sfaturi asupra negoțului”¹³. Cu o apariție

⁹ D. Bodin, *Documente sarde*, p. 64; o prezentare detaliată și documentată a evoluției casei Pedemonte, la idem, *Politica economică*, pp. 14-17; Ioan Toderașcu, *Din activitatea șantierului naval Galați în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Analele Științifice ale Universității <<Al. I. Cuza>>”, istorie, 1970, 16, fasc. 1, p. 73.

¹⁰ D. Bodin, *Politica economică*, pp. 18-20.

¹¹ Idem, *Documente sarde*, p. 57 (Bartolomeo Geymet către contele Clemente Solaro della Margarita, Galați, 2 ianuarie 1840).

¹² *Ibidem*, p. 39 (informații din lucrarea *Aperçu sur les Principautés de Moldavie et de Valachie*, trimisă de Geymet contelui della Margarita, Galați, 14 mai 1838).

¹³ Idem, *Politica economică*, p. 10.

bisăptămânală, gazeta a fost la început editată pe două coloane alăturate, în română și italiană, pentru ca, în cele din urmă, să fie publicată în două ediții separate¹⁴. La Galați a fost publicată, între decembrie 1846 – august 1850, gazeta „Dunărea, jurnal de navigație și comerț” – „Il Danubio, giornale di navigazione e commercio”¹⁵. Domnitorul Moldovei, Mihail Sturdza, adresându-se Adunării Obștești, în martie 1846, arăta că tipărirea unei asemenea gazete era menită „a da la porturile străine cunoștinți despre mișcările negoțului schelei noastre”¹⁶. Proprietar și redactor principal era piemontezul Mario Pietro Cugino, negustor, profesor și jurist, autorul lucrării „Dislușire asupra negoțului și a legilor lui”, ajuns judecător la Tribunalul de Comerț din portul Moldovei și încetățenit român¹⁷.

Creșterea spectaculoasă a schimburilor comerciale româno-italiene, în porturile de la gurile Dunării, trebuie încadrată în ritmurile dezvoltării interne a societății românești, în ceea ce Nicolae Iorga numea „epoca de creațiuni economice”. Lucrările de modernizare și utilare desfășurate în porturile Dunării maritime, prin construirea de diguri, antrepozite și cheiuri, au fost dublate de o legislație menită să atragă stabilirea în orașe a cât mai multor întreprinzători, români și străini¹⁸. Astfel, domnitorul Moldovei, Mihai Sturdza, era de acord, în martie 1840, cu cererea negustorilor din Galați „de a-și înființa magazale pentru depunerea mărfurilor străine ce să vor aduce numai spre a să încărca, prin corăbii întru alte locuri ...”¹⁹. Transformările erau remarcate și de gazeta „Mercur” care, în 1841, nota: Principatele „... niște țări de care Almanahul porturilor nu vorbea, decât ca de acele ce n-au nici o importanță în comerț; după ce însă se statornici niște reguli, ce favoriza comerțul și asigură capitalele neguțătorilor atât de dinlăuntru cât și din afară își însușiră drepturile și reputația de care se bucură și celelalte neamuri”. Printre cele mai importante măsuri luate de administrația celor două Principate, a fost introducerea regimului de port-franc în porturile dunărene, privilegiu care îl făcea pe consulul sard la Galați să afirme că orașele dunărene vor rivaliza cu Odessa și cu marile antrepozite din bazinul

¹⁴ Constantin C. Giurescu, *Istoricul orașului Brăila. Din cele mai vechi timpuri până astăzi*, Editura Științifică, București, 1968, pp. 179-180.

¹⁵ A. Macovei, *Știri noi referitoare la primul ziar comercial moldovenesc – “Dunărea”, în „Danubius. Istorie – Etnografie”, vol. II-III, Galați, 1969, pp. 111-120.*

¹⁶ *Hurmuzaki*, VI, supl. I, p. 485; C. Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de port-franc (1837-1883)*, București, 1976, p. 40.

¹⁷ Pentru activitatea lui Mario Pietro Cugino, a se vedea studiul fundamental al aceluiași Dimitrie Bodin, *Din viața și faptele căminarului Mario Pietro Cugino*, în „Revista istorică română”, vol. VII, 1937, fasc. I-II, pp. 38-73.

¹⁸ C. Bușe, *Comerțul exterior*, p. 36..

¹⁹ *Ibidem*, p. 37.

pontic²⁰.

Influențate de starea recoltelor din Principate, de epidemiile și epizootiile care loveau regiunile Dunării de Jos, de complicațiile politice internaționale și, nu în ultimul rând, de condițiile meteorologice (înghețul), care făceau ca traficul pe marele fluviu european să fie practic oprit perioade îndelungate, dar, în egală măsură, și de necesitățile economice ale Peninsulei, schimburile economice dintre Principate și statele italiene au cunoscut variații semnificative. O statistică exactă a navigației și a comerțului bastimentelor italiene la gurile Dunării este dificil de întocmit pentru cele trei decenii avute în vedere, datele fiind incomplete sau contradictorii. Lucrul era, de altfel, semnalat de economistul Nicolae Șuțu, care nota, într-o lucrare din 1849, că „datele oficiale cu privire, fie la importuri, fie la exporturi, lasă mult de dorit; noi le considerăm incomplete și defectuoase”²¹.

Cu toate acestea, avem suficiente informații pentru a încerca măcar să schițăm reperele cantitative și calitative ale ponderii relațiilor comerciale italo-româno la Dunărea maritimă, în perioada cuprinsă între încheierea Tratatului de pace de la Adrianopol și a celui de la Paris, deși o prezentare exhaustivă a fluctuațiilor comerțului și navigației statelor italiene în porturile Dunării maritime depășește intențiile lucrării de față.

În 1826, la puțin timp după ce bastimentele sarde primiseră dreptul de a naviga dincolo de Strâmători, reprezentanții diplomatici piemontezi raportau deja prezența la Ismail a „diversie navi nazionali ritrovansi attualmente in quel porto, per eseguire dell'operazioni di commercio”²². Patru ani mai târziu, în portul Basarabiei era semnalată intrarea a trei vase sarde (din totalul de 97 vase ancorate la schelă), care importaseră din Turcia „oglio, frutti secchi, olive, zucchero, manifatture” și alte produse, în valoare totală de 158.490 ruble. De la Ismail cele trei bastimente transportau către Turcia, Italia și Austria „grano, formentoni, orzo, pelli di bove, sevocolato etc” în valoare totală de 1.200.735 ruble, dintre care doar „grano” costase 1.121.116 ruble²³. În 1831, aceleași trei nave, cu un tonaj de 488 de tone și un echipaj de 35 de marinari, reveneau la Ismail cu produse de 158.600 ruble, încărcând de la Dunărea de Jos mărfuri în sumă de 1.605.775 ruble. Printre cele 139 bastimente intrate în portul Imperiului rus, unul arbora pavilionul Toscanei și altul pe cel al Regatului celor Două Sicilii, navele având tonaje de 87 și 93 de

²⁰ Petre Oprea, *Înfăptuirea regimului de porto-franc la Galați și consecințele lui imediate*, în „Studii”, XII, 1959, nr. 2, p. 118; D. D. Rusu, Gh. Bujoreanu, *Contribuții la cunoașterea înfăptuirii regimului de porto-franc la Galați*, în „Danubius”, nr. V, p. 155.

²¹ Nicolae Șuțu, *Noțiuni statistice asupra Moldovei*, în *Opere complete*, București, 1957, p. 205.

²² D. Bodin, *Documente sarde*, p. 3 (Milanta către della Torre, Odesa, 16 mai 1826).

²³ *Ibidem*, p. 10 (aceiași, 31 mai 1831).

tone și echipaje de 7 și, respectiv, 8 persoane²⁴. O creștere cu mult mai importantă a traficului comercial italian se observă în anul următor (1832), când la Ismail sunt înregistrate 33 de nave sarde, 1 napoletan și 2 din Toscana, din totalul celor 139 de nave intrate în port, ponderea vaselor italiene fiind de 25,89 %.

Navigația începe să se dezvolte și în porturile Principatelor, încurajată de avantajele comerciale prevăzute în Tratatul de la Adrianopol și, apoi, în Regulamentele Organice. La Galați, spre exemplu, într-un raport francez asupra stării Moldovei în 1829, este amintită prezența a „opt vase italiene”²⁵, în timp ce alte informații menționau prezența în schela Moldovei, în același an, a unor vase rusești și a unuia sard, aducând icre, lămâi, tabac și încărcând seu, miere, unt, brânză”²⁶. Sporirea importanței regiunilor Dunării de Jos era subliniată de Gobbi, reprezentantul diplomatic piemontez la Constantinopol, care, în august 1834, raporta la Torino că „Galatz e Brailoff senza contraddire sono le principali città per il commercio sulle rive del Danubio e dopo l’ultima guerra dei Turchi e Russi divennero più importanti, ed il commercio si è fatto più libero, e diversi dei nostri bastimenti ivi fec[c]ero dei viaggi per caricarvi grani. Nei 1831 un solo bastimento andovvi; nel 1832, venti; nel 1833, dieci; nel 1834; sei; ma la frequenza de’ nostri bastimenti dipende dalla’abbondanza o scarsezza dei raccolti in Mar Nero ...”²⁷.

Creșterea este semnificativă după anul 1836, de când Brăila și Galați beneficiază de privilegiile unor regimuri de porturi libere. Astfel, dacă în 1836 dintre cele 369 corăbii ajunse la Galați doar 28 erau sarde²⁸, în anul următor numărul bastimentelor sub pavilion piemontez era de 98²⁹. Potrivit altor surse, în 1837 în portul dunărean ajunseseră 37 vase sarde, numărul bastimentelor italiene depășindu-l pe cel al navelor austriece (25) sau rusești (20). În 1838 la Galați au ancorat 59 de nave sarde și 1 din Toscana, dintr-un total de 498 de vase comerciale intrate în schela Moldovei (12,04%). În același an, numărul navelor piemonteze ajunse la Brăila era de 60, la care se adaugă un bastiment comercial din Regatul celor Două Sicilii³⁰. În 1839, ponderea comerțului italian la Galați crescuse, 111 nave sarde și 1 din Toscana dintr-un total de 794 vase făceau comerț în portul Moldovei

²⁴ *Ibidem*, p. 11 (aceiași, 29 aprilie 1832).

²⁵ C. Bușe, *Comerțul exterior*, p. 42.

²⁶ *Hurmuzaki*, XVII, București, 1913, p. 228.

²⁷ D. Bodin, *Documente sarde*, p. 15 (Gobbi către della Torre, Constantinopol, 12 august 1834).

²⁸ C. Bușe, *Comerțul exterior*, p. 46.

²⁹ *Hurmuzaki*, XVI, București, 1912, pp. 638-639.

³⁰ D. Bodin, *Documente sarde*, pp. 52-53 (Geymet către della Margarita, Galați, 29 martie 1839).

(14,03%), navele italiene fiind întrecute doar de cele sub pavilion grecesc, în număr de 202 (25,31%), și depășind cele 94 de bastimente austriece (11,77%) și 75 rusești (9,39%)³¹. Alte informații menționează faptul că, în 1839, la Galați a ancorat un număr de 59 de nave napoletane³²

În 1840, la Brăila erau înregistrate 5 vase sub pavilionul Regatului celor Două Sicilii³³ și 48 bastimente sarde, în același timp în care, conform statisticilor întocmite de economistul moldovean Nicolae Suțu, din totalul celor 907 vase intrate în schela Galaților, 118 bastimente erau sarde, 5 napoletane și 2 romane. Navigația bastimentelor italiene era întrecută doar de cea a grecilor (353 vase, la care se adaugă grecii din insule, aflați sub protectorat britanic) și turcilor (146 vase), dar întrecea pe cea a navelor sub pavilion rusesc (113 vase), austriac (97) sau englez (10 nave)³⁴.

În primul semestru al anului 1843, din cele 242 de vase intrate la Galați, 39 arborau pavilionul sard și 1 pe cel napoletan, pentru ca, în 1844, numărul bastimentelor piemonteze să sporească la 88, plus cinci din Napoli și trei din Toscana, fapt care îl făcea pe consulul francez să remarce că „sarzii, grecii, austriecii operează aici aproape în exclusivitate”³⁵. Cifra se menține constantă și în anii următori, 72 de bastimente sarde ancorând la Galați în 1845 și 71 în anul următor.

Începând cu anul 1847, beneficiem de statisticile mai exacte întocmite, un deceniu mai târziu, de Comisia Europeană a Dunării. Dacă anii 1847, 1851, 1852 și 1853 sunt ani buni pentru comercianții italieni de la gurile Dunării, evenimentele legate de revoluția de la 1848, de ocupația Principatelor de către armatele otomane și țariste și, apoi, de declanșarea Războiului Crimeii, vor reprezenta piedici serioase în calea unor schimburi economice normale în porturile Dunării maritime. Dublate de crizele de supraproducție și de concurența acerbă a celorlalți comercianți (în special a celor britanici), schimburi economice dintre Peninsula italică și Principatele române au decăzut puternic, multe dintre casele comerciale ale supușilor sarzi declarându-și falimentul, iar vasele piemonteze intrând în custodia stabilimentelor economice engleze. Realitatea era sesizată într-un raport al viceconsulului francez la Galați, care nota, la 13 martie 1854, că în contextul conflictului ruso-turc: „vor rezulta în mod necesar pierderi considerabile pentru comerțul străin și poate ruina unora dintre negustorii din Galați”³⁶. Tabelul I surprinde această fluctuație a navigației bastimentelor comerciale

³¹ *Ibidem*, pp. 50-51; Idem, *Din viața și faptele căminarului Mario Pietro Cugino*, p. 47.

³² Idem, *Contribuțiuni*, p. 70.

³³ *Ibidem*.

³⁴ N. Suțu, *op. cit.*, p. 212.

³⁵ C. Bușe, *Comerțul exterior*, p. 48.

³⁶ *Ibidem*, p. 87.

sub pavilion italian prin gurile Dunării, în deceniul anterior încheierii Tratatului de pace de la Paris³⁷.

Tabelul I

Stat	Număr	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
Sardinia	Vase	151	67	49	37	95	99	144	14	0	75
	Tonaj	18799	10141	7557	5475	15490	14995	20441	1977	0	10342
	Medie	124	151	154	148	163	151	142	141	0	138
Sicilia	Vase	0	0	0	0	0	9	22	2	5	2
	Tonaj	0	0	0	0	0	1944	5304	223	730	394
	Medie	0	0	0	0	0	216	241	112	146	197
Toscana	Vase	2	2	1	0	1	10	3	0	47	22
	Tonaj	280	328	183	0	245	2018	475	0	11157	4024
	Medie	140	164	183	0	245	202	158	0	237	183
Total vase italiene	Vase	153	69	50	37	96	118	169	16	52	99
	Tonaj	19079	10469	7740	5475	15735	18957	26220	2200	11887	14760
	Medie	125	152	155	148	164	161	155	138	229	149
Total vase pe Dunăre	Vase	2063	1331	1676	1489	2154	2476	2490	680	2928	2211
	Tonaj	298975	229244	310413	272335	370945	440400	413058	137727	607279	412424
	Medie	145	172	185	183	172	178	166	203	207	187
Procent din total	Vase	7,42	5,18	2,98	2,48	4,46	4,77	6,79	2,35	1,78	4,48
	Total	6,38	4,57	2,49	2,01	4,24	4,30	6,35	1,60	1,96	3,58

Statistică privind navigația vaselor italiene prin gurile Dunării în perioada 1847 – 1856

Informații la fel de interesante rezultă din tabelul II, cele mai multe dintre bastimentele comerciale italiene fiind nave cu pânze, având un tonaj mediu (100 – 200 tone). Existau și vase mai mari, cum erau cele 2 înregistrate la Galați în 1843, fiecare având un volum de 343 de tone.

Tabelul II

Tonaj	Sub 60	60 – 100	100 – 120	120 – 150	150 – 200	200 – 250	250 – 300	300 - 400	Peste 400	Total vase
Sardinia	2	54	122	278	246	28	1	0	0	731
Sicilia	0	3	2	9	3	6	15	7	0	45
Total	542	1537	1396	2690	4131	2806	1173	604	65	14944
Procent	0,37	3,71	8,88	10,67	6,03	1,21	1,36	1,16	0,00	5,19

Tonajul navelor italiene care au trecut prin gurile Dunării în perioada 1847 – 1856

În privința mărfurilor achiziționate de italieni de la Dunărea de Jos, principalul produs era reprezentat de cereale. Geymet, notând în 1838 că „les grains forment le principal commerce actif de ces contrées”, menționa

³⁷ Date din table sunt prelucrate după Statisticile oficiale privind navigația pe Dunăre întocmite de Comisia Europeană a Dunării (Direcția Județeană Galați a Arhivelor Naționale, fond *Comisia Europeană a Dunării, Protocoale, 1847 – 1856*).

contribuția negustorilor din Peninsulă la dezvoltarea pieței cerealiere a Principatelor: „l'établissement de quelques maisons de commerce étrangères dans les ports de Galatz et d'Ibraïl et particulièrement et avant tout de celle des Frères Pedemonte, Sardes, donna un élan à cette branche de commerce dont l'importance s'accroît graduellement”³⁸. Dintr-un firesc patriotism, dar și din interese mult mai pragmatice, ținând cont de legăturile pe care le avea cu firma fraților sarzi, reprezentantul diplomatic piemontez considera drept un fapt incontestabil că „c'est aux frères Pedemonte que ces Principautés sont redevable de l'importance actuelle de leur exportations. Ce sont eux qui ont donné la première impulsion au mouvement commercial de ces contrées”³⁹.

Exportul de grâne de la Dunărea de Jos către porturile italiene a variat de la an la an, în funcție de factorii politici, economici și climaterici menționați mai sus. Din Galați, spre exemplu, s-au încărcat pentru Genova, în 1839, 17.985 chile grâu. Anul următor, s-au expedit 22.909 chile grâu și 15.021 chile porumb la Genova, 4.145 chile grâu la Livorno și 9.308 chile la Veneția. În 1845, casele sarde au exportat 22.424 chile grâu, 6.736 chile porumb și 738 chile secară cu destinația Genova, Livorno, Marsilia și Trieste⁴⁰. Din totalul exporturilor Brăilei, în 1851, către Genova se îndreptau 2607 chile „grano”, către Livorno 8.518 chile „grano” și 407 chile „granone”, în timp ce la la Trieste erau trimise 19.300 chile de „grano”, 101.703 de „granone” și 1.170 de „segala”, 25.960 ocale de „semenze oliosose” și 25.660 „pezzi” „pelli di bove”⁴¹.

Importurile, extrem de diverse, nu se ridică la valoarea exporturilor. Din Messina sosea, în 1843, o corabie sardă cu „1.000 lăzi lămâi și portocale”, pentru ca, doi ani mai târziu, vasele intrate în Galați să aducă, între altele, 3 „cantare” de tămâie, 1 balot de mărfuri diverse, 100 „cantare” de fier, 30 „cantare” de ulei, 24 „cantare” de vin, valorând în total 14.098 de piaștri. În 1847 casa Fanciotti primea de la Messina “500 lăzi portocale i lămâi i 10 varele zamă de lămâie”, într-o corabie, și „700 lăzi portocale și lămâi” în alt bastiment. Importurile în Brăila, în anul 1851, includeau 285 „balle maniffature” și 220 „sacchi caffè” de la Trieste, 1.340 „oche olio”, 273 „barile pesci salati” și 32 „letti di ferro” de la Livorno, 325 „sacchi caffè”, 263 „sacchi pepe”, 66.500 „oche riso”, 17 „letti di ferro” și 700 „ceste pasta” de la Genova și, nu în ultimul rând, 1.650 „casse agrumi” din Sicilia. Mărfurile italiene valorau 501.012 piaștri, reprezentând doar 1,48% din

³⁸ D. Bodin, *Documente sarde*, p. 38. (informații din lucrarea *Aperçu sur les Principautés de Moldavie et de Valachie* trimisă de Geymet contelui della Margarita, Galați, 14 mai 1838).

³⁹ *Ibidem*, p. 41.

⁴⁰ Paul Păltănea, *Istoria orașului Galați*, vol. II; Galați, 1995, p. 276.

⁴¹ D. Bodin, *Documente sarde*, pp. 232, 234 sqq (rapoarte de la Galați și Brăila ale viceconsulilor Berzolese și Carpentini către d'Ayeglio).

totalul produselor sosite în portul Țării Românești prin gurile Dunării. În același an, la Galați soseau din Sardinia 230.000 chile „zucchero”, 57.000 chile „olio”, 135.640 chile „riso” și 123 „dozzine sedie”, însumând 374.045 piaștri, adică 3,43% din totalul importurilor principatului Moldova pe calea Dunării (10.888.042 piaștri)⁴².

Sumarele informații prezentate privind relațiile comerciale româno-italiene permit și câteva remarci finale. Devenite tot mai mult o sursă de importante beneficii materiale, atât pentru elita economică autohtonă, cât și pentru comercianții străini, porturile Dunării maritime au stârnit și interesul cercurilor economice din Peninsula, vizibil atât din statisticile privind navigația și comerțul, cât și dintr-o atenție sporită a societății italiene pentru realitățile din Principatele române, aflate într-un proces de modernizare susținută. După 1856, prin Tratatul de pace de la Paris, s-a hotărât îndepărtarea Rusiei de la gurile Dunării, internaționalizarea navigației pe marele fluviu european și înființarea Comisiei Europene a Dunării. Lucrările pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunărea maritimă întreprinse de instituția cu sediul la Galați, unde delegații Sardiniei și, apoi, ai Italiei, au avut un aport semnificativ, vor reprezenta beneficii importante pentru sporirea comerțului exterior prin Galați și Brăila. În condițiile în care, simultan, se desfășura și procesul de unificare statală a popoarelor italian și român, relațiile economice, politice și culturale dintre cele două națiuni neolatine intrau într-o nouă perioadă.

**Universitatea „Dunărea de Jos”,
Galați**

⁴² *Ibidem.*