

UNELE ASPECTE PRIVIND RELAȚIILE COMERCIALE ROMÂNNO-AUSTRO-UNGARE ÎN A DOUA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XIX-LEA ȘI LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA

Gheorghe Bărbăntan

Orșova

Abstract: *During the second half of the nineteenth century and the beginning of the twentieth century, Austria-Hungary was Romania's main commercial partner, covering approximately thirty percent of Romania's commercial imports balance. The Commercial Convention signed in June 1875 afforded the Austria-Hungary's goods a privileged position within the Romanian market. As a result, between 1875 and 1885 the value of the Austrian exports in the country increased by three hundred percent while Romania's commercial balance had deficits of almost seven hundred millions lei yearly. This affected the local industries and called for public interventions of the Romanian authorities. Using newspapers' information, this article uncovers the economic and political implications of the act signed in 1875 and the later development of the economic bilateral relations until the late 1890s. The custom war began by the Austrian authorities as a reaction to intention of the Romania's liberal government to re-negotiate the Convention's terms limited the access of Romanian goods on the Empire's market. Furthermore, the conflict received an international connotation in 1889 when the quality of the Romanian products was questioned in the Times newspaper. Subject to similar actions, Serbia chose to invigorate its commercial ties with Russia and Romania.*

Keywords: economy, protectionism, nationality

Din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, timp de câteva decenii, Austro-Ungaria devine principalul partener comercial al României, înlocuind Imperiul otoman, a cărui pondere în comerțul românesc se diminuează treptat după Tratatul de la Adrianopol din 1829. Austro-Ungaria va ajunge, la un moment dat, să constituie peste 30% din ponderea exportului românesc, iar în ce privește comerțul animalier acesta se dublează sau chiar se triplează¹. Între 1877 și 1871, Austro-Ungaria fusese principalul debușeu al României pentru animalele vii (în special pentru vite cornute și porci). Dintr-un total de 34.731 capete de vită-medie anuală, peste 70%, adică 24.667 bucăți mergeau către Austro-Ungaria, pentru porcine situația fiind mai edificatoare, din 765.431 capete porcine, 96%, adică 738.432, capete erau exportate în Austro-Ungaria².

¹ *Istoria comerțului exterior și a politicii comerciale românești*, coord. Șută N. C., București, 1998, p. 67.

² *Ibidem*, p. 90.

Principala cale comercială era apa, iar cea mai importantă „poartă” de intrare a mărfurilor spre spațiul austro-ungar o reprezentau porturile de pe raza județului Mehedinți de azi, și anume Turnu-Severin, Vârciorova (ce se va afla la granița dintre România și Austro-Ungaria) și Orșova (pe atunci parte a Austro-Ungariei în granița cu România). Turnu-Severin devine principalul port de traficare a mărfurilor spre Austro-Ungaria.

De altfel, statisticile relevă predominanța comerțului cu Austro-Ungaria practicat prin porturile dunărene din Oltenia. O analiză a traficului de mărfuri pe pavilioane în intervalul 1879-1897 ne arată că, dintr-un total de 52.399 vase intrate în porturile Olteniei (Turnu-Severin, Gruia, Calafat, Bechet, Cetate și Vârciorova), 33.789 au fost cele sub pavilion austro-ungar, iar din cele 51.134 de vase ieșite, sub pavilion austro-ungar au fost 32.836. În procente, ponderea pavilionului austro-ungar se ridică la aproximativ 65%.

Traficul din ce în ce mai intens prin portul Turnu-Severin a fost favorizat de construirea, la începutul celui de-al optulea deceniu al secolului al XIX-lea, a liniei ferate București – Pitești – Craiova – Turnu-Severin – Vârciorova, proiect care a trezit interes și din partea Austro-Ungariei. Prin convențiunea încheiată la 19 mai 1874, între reprezentantul guvernului austro-ungar și acela al guvernului român, se avea în vedere legarea liniilor ferate române cu cele austro-ungare pe la punctele de frontieră Vârciorova și Predeal³.

Dezvoltarea relațiilor cu Austro-Ungaria a favorizat regiunea Olteniei; județele Mehedinți și Gorj au devenit principalele furnizoare de cereale, vite și porcine pentru exportul cu Ungaria, Austria și Germania. Între 1871-1875 s-au exportat cereale în valoare de 23.500.000 lei⁴. În 1872, exportul de vite către Austro-Ungaria atinge suma de 34.741.602 lei, dar a scăzut de la an la an, ajungând în 1883 la doar 13.995.735⁵.

S-a urmărit stimularea relațiilor comerciale dintre România și Austro-Ungaria, prin încheierea unei convenții cu o durată mai îndelungată, pe zece ani, a cărei valabilitate se prelungea în condițiile în care niciuna dintre părți nu ar fi denunțat-o.

Încheierea acestei convenții a întâmpinat încă de la început dificultăți determinate fie de poziția contrară a opiniei publice sau a unor forțe politice, fie de excesele naționaliste sau animozitățile istorice dintre cele două state. De altfel, presa românească acuza lipsa de transparență a guvernului român în privința conținutului înțelegerilor economice cu Austro-Ungaria, în discordanță cu atitudinea mai deschisă a autorităților austro-ungare față de interesul public.

³ Publicată de B. Boerescu, în *Codicele Române (Colecțiune de toate legile)*, București, 1873, Apendice la Codicele Române după ordine cronologică, anii 1873-1874, p. 254.

⁴ Mihai Butnariu, *Monografia municipiului Drobeta Turnu-Severin*, Drobeta Turnu-Severin, Edit. Prier, 1998, p. 163.

⁵ *Ibidem*, p. 163-164.

La începutul anului 1872, guvernul maghiar și-a expus părerile despre relațiile comerciale cu România într-o lucrare intitulată *Relațiile comerciale ale României din punctul de vedere al Ungariei*, care a fost apoi distribuită tuturor camerelor de comerț din Ungaria și Transilvania, cerându-li-se părerea și eventual propuneri⁶.

Încă înainte de încheierea acestei convenții, unele forțe politice interne și-au manifestat rezerva față de beneficiile pe care aceasta le-ar putea aduce României, considerând în același timp că ea poate avea consecințe nocive asupra dezvoltării industriei naționale.

O problemă sensibilă apărută în faza negocierilor, semnalată de presa vremii, a fost poziția României relativ la evrei⁷. Legea din 9 august 1864 interzicea străinilor să cumpere și să dețină proprietăți rurale. Până la urmă, partea română cedează și acceptă condițiile puse de comitele Andrassy ca sudiiții austro-maghiari israeliți să poată cumpăra și poseda în România averi nemișcătoare⁸.

Convenția comercială cu Austro-Ungaria s-a încheiat la 22 iunie 1875, fiind compusă din 32 articole. Apreciată în general ca pozitivă din punct de vedere politic prin prisma afirmării unei anumite independențe față de Imperiul Otoman, ea s-a dovedit dezavantajoasă din punct de vedere economic. Deși Convenția enumera anumite reciprocități și facilități, România nu a dispus întotdeauna și de mijloacele necesare de a le exploata. Convenția prevedea deplina libertate a importului, exportului și a tranzitului. Făceau excepție numai măsurile de prohibiție cu privire la armele de război, praful de pușcă, sarea și tutunul sau prohibițiile de natură sanitară⁹.

S-au reproșat acestei convenții clauzele vamale, introducerea tarifului convențional, care a permis numeroase scutiri sau reduceri de taxe vamale, lăsând nestingherită pătrunderea produselor industriale austro-ungare și afectând astfel producția industrială internă. Într-un raport asupra Convenției cu Austro-Ungaria, omul politic Alexandru Djuvara considera drept cea mai mare greșeală faptul că tariful folosit era stabilit pentru Austro-Ungaria, pe când noi beneficiam de clauza națiunii cele mai favorizate doar pentru unele articole. Astfel, pe când exportul austro-ungar la noi era asigurat printr-un anume tarif, exportul nostru rămânea legat de toate schimbările ce se făceau în tariful convențional al Austro-Ungariei¹⁰. Aplicarea prevederilor vamale ale acestei convenții a născut la început destule confuzii și dificultăți. Unele puteri europene au protestat față de avantajele dobândite de Austro-Ungaria, solicitând un tratament similar. Moțiunea lordului

⁶ „Românul”, 21 mai 1875 (Colecția Bibliotecii „Gheorghe Bibicescu” din Drobeta Turnu-Severin).

⁷ *Ibidem*, 9 aprilie 1875.

⁸ *Ibidem*, 6 mai 1875.

⁹ C. I. Băicoianu, *Istoria politicii noastre vamale și comerciale de la Regulamentele Organice și până în prezent*, vol. I, partea I, București, 1904, p. 124.

¹⁰ „Telegraful român”, anul III, nr. 671 din 16 iunie 1891 (Colecția Bibliotecii „Gheorghe Bibicescu”).

Stratheden prezentată în parlamentul britanic făcea referire la avantajele câștigate sub „presiune” de Austro-Ungaria, vasele sale putând intra liber fără taxă și de asemenea putea dobândi terenuri, înființa ateliere, magazine sau antrepozite în porturile românești fără a plăti vreo taxă. Parlamentarul britanic considera că, în spatele acestei situații, se ascunde politica cancelarului german Otto von Bismarck, ce urmărea afectarea intereselor Angliei și Franței¹¹.

Convenția a adus importante beneficii Austro-Ungariei care și-a consolidat poziția de principal exportator în spațiul românesc. Pătrunderea aproape fără concurență a produselor industriale austro-ungare, cu prețuri valoric mult superioare celor agricole românești, a întreit valoarea exportului acestui stat în perioada 1875-1885, de la 40 de milioane lei la 130 milioane lei¹². În schimb, dacă balanța comercială a României față de Austro-Ungaria a fost excedentară între 1871 și 1875, ea s-a soldat în anii 1876-1886 cu deficite constante de aproape 700 milioane de lei¹³.

Considerând că această convenție este dezavantajoasă, noul guvern liberal (convenția fiind încheiată în timpul unei guvernări conservatoare) va refuza reînnoirea acesteia, fapt ce va declanșa războiul vamal dintre cele două state. Eșecul negocierilor (desfășurate între lunile ianuarie și iunie 1886) a determinat reacții negative din partea Austro-Ungariei. La 1 iunie 1886 intra în vigoare o ordonanță potrivit căreia toate produsele venite din România, cu excepția celor prevăzute în tariful general, se supun unei suprataxe de 30%. În același timp măsurile decise în anii 1881-1882 privind interzicerea exportului de vite românești, pe motive de ordin sanitar, ce aveau și susținerea Germaniei, se mențin. Încă de pe la 1880, Austro-Ungaria pune România pe picior de egalitate cu Rusia, considerând-o țară în care boala de vite este endemică, fapt ce va afecta grav negoțul Olteniei cu râmători. Într-un buletin asupra mișcării comerțului de râmători în târgul de la Turnu-Severin pentru perioada 1 aprilie – 22 noiembrie 1891 se menționează că, dintr-un număr de 12.128 râmători ce se aflau în sălașe, doar 405 au putut fi exportați în Austro-Ungaria¹⁴. În plus, prin ordonanța mai sus amintită, se interzic importul și tranzitul cailor, porcilor și oilor din România. Datorită interdicțiilor de tranzit, România era nevoită să găsească căi ocolitoare.

Pentru România, cele mai mari daune au fost provocate comerțului cu vite, cu atât mai mult cu cât piața Austro-Ungariei absorbea peste 70% din exportul nostru de animale. Dacă în 1876 valoarea exportului de animale vii spre Austro-Ungaria era de 24,8 milioane lei, în zece ani exporturile scad de 7 ori și ajung la circa 3 milioane lei, iar în 1889 numai la 1,2 milioane lei¹⁵.

¹¹ „Românul”, 17 iulie 1875.

¹² N. Iorga, *Istoria poporului românesc*, București, Edit. Științifică și Enciclopedică, 1985, p. 720-721.

¹³ Constantin C. Giurescu, Dinu C. Giurescu, *Istoria românilor*, ediția a II-a, București, Edit. Albatros, 1975, p. 639.

¹⁴ „Telegraful român”, anul III, nr. 806 din 15 decembrie 1891.

¹⁵ N. Șută, *op. cit.*, p. 92.

Autoritățile române au căutat să diminueze pierderile înregistrate, prin orientarea exportului de vite spre alte piețe, fără a obține însă rezultate satisfăcătoare. Piața cerealelor românești din Austro-Ungaria a cunoscut de asemenea o reducere drastică de la 23,2 la 2,2%¹⁶. În acest caz însă reducerea exporturilor a fost compensată prin creșterea livrărilor către alte țări: Belgia, Franța, Italia etc. De altfel, războiul vama a determinat mutații în ce privește orientarea geografică a schimburilor comerciale ale României, un fapt relevant în acest sens fiind creșterea semnificativă a ponderii Belgiei ca factor de absorbție a cerealelor românești.

Războiul vama a afectat și economia Transilvaniei strâns legată de cea a României, atât din punctul de vedere al pieței de desfacere, cât și al surselor de materii prime. Potrivit prof. V. Axenciuc, urmare a declanșării războiului vama, volumul și valoarea schimburilor de comerț dintre România și Transilvania s-au redus la circa 1/3 în 1886 față de 1885¹⁷.

Pentru a bloca produsele românești, s-a practicat o politică de agrarizare a Transilvaniei, care va provoca o ruinare a industriei și meseriilor, a exportului acestei țări și exodul brațelor de muncă, cu precădere în America¹⁸. Produsele industriei prelucrătoare din Transilvania nu numai că nu găseau piețe de desfacere în apusul Imperiului, dar erau concurate și pe piața locală. În general, opinia publică din cele două state a încercat să minimalizeze urmările negative ale declanșării războiului vama și manifesta rezerve față de intenția celor două state de a realiza o nouă înțelegere.

Ziarul „Telegraful român” prelua din „Monitorul Oficial” sinteză intitulată *Rezumatul comerțului României cu țările străine în primul semestru (ianuarie – iulie) 1888 în comparație cu același semestru al anului 1887*. În primul semestru al anului 1887 se exportase în valoare de 94.484.771 lei, iar în perioada corespunzătoare a anului 1888 valoarea exportului românesc se cifra la 111.356.819 lei¹⁹, de unde și concluzia că închiderea granițelor Austro-Ungariei nu a determinat micșorarea exportului românesc.

Într-un articol din „Revue de l’Orient” ce apărea la Budapesta se făceau următoarele mențiuni: „Asociațiunea națională a Agricultorilor din Ungaria a adresat d-lor miniștri de agricultură și comerț un memoriu, în care se vorbește într-un sens puțin favorabil tratatului de comerț cu România. Autorii memoriului socotesc că importul cerealelor României ar aduce pagube intereselor agricultorilor din Monarhie, afară numai de cazul când aceasta ar izbuti să-și mărească debușeurile din Apus; ei afirmă că paguba pricinuită industriei din Ungaria de către războiul vama este neînsemnată pe lângă avantajele ce acest război a adus agriculturii...”²⁰

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ V. Axenciuc, I. Tiberian, *Premise economice ale formării statului național unitar român*, București, 1979, p. 207.

¹⁸ *Enciclopedia României*, 1939-1943, vol. IV, București, 1943, p. 460.

¹⁹ „Telegraful român”, anul II, seria II, 20 ianuarie 1890.

²⁰ *Ibidem*, nr. 344 din 14 martie 1890.

Prezența masivă a mărfurilor românești pe piețele internaționale a declanșat din partea Austro-Ungariei o concurență incorectă, prin acțiuni de denigrare a cerealelor, vitelor și făinurilor noastre, destul de agreeate de statele occidentale datorită calității lor, dar și unor prețuri mai avantajoase. În anul 1889 F. Krapf von Lieverhoff, șeful Departamentului comercial de pe lângă ambasada Austro-Ungariei din Londra, a trimis ziarului „Times” o scrisoare în care sugera că „grâul românesc este inferior și produce mai puțină făină decât cel unguresc”²¹. Uneori situația era agravată și de unele excese naționaliste, chiar dacă acestea nu aveau întotdeauna o țintă exclusiv românească. Într-un discurs al său din 20 martie 1900, omul politic N. Filipescu relatează că, la Budapesta, un comitet format din 783 de doamne, în frunte cu soția ministrului de Comerț Hegedus, ar fi hotărât să nu se mai aprovizioneze decât din prăvăliile cu mărfuri curate ungurești, boicotând produsele străine²².

O parte a presei de la Budapesta considera că declanșarea războiului vamal a adus pierderi pentru Austro-Ungaria, astfel în ziarul „L'Europe” se preciza: „Este de cel mai înalt interes de a constata cât războiul nostru vamal cu România a costat Austro-Ungaria; în 1883 exportul Monarhiei prin frontiera română se ridica la 153.900.000 franci, ca apoi să scadă până în 1886 la 93.500.000 și nu mai era în 1888 decât de 50.500.000 franci.”

În același ziar erau inserate următoarele: „Rapoartele oficiale ale camerelor noastre de comerț stăruiesc cu unanimitate pentru a se sfârși această politică comercială dezastruoasă și a se căuta să se facă o învoială cu România. Dar este deja prea târziu, căci comercianții germani sunt viguroși pentru a apăra pozițiunile pe care ei le-au câștigat prin lipsa noastră de abilitate; și de altă parte industria românească a putut să se dezvolte ... pentru a putea ține piept concurenței în cazul unui nou tratat de comerț.”²³

Ministerul Agriculturii din Ungaria a publicat un raport asupra recoltei din 1890 în cele mai importante țări de pe glob și asupra necesităților lor de import.

România apărea ca o sursă principală de export numai pentru Belgia, care era cotate cu o recoltă superioară anului precedent, fiind însă nevoită în continuare să importe. România care a furnizat în totalul importului acestei țări 14,5% în 1885, 11% în 1886 și 24% în 1887, va participa cu 40% la importurile de grâu ale Belgiei în 1889, însă aceasta reexportă 1,5 până la 1,9 milioane de chintale pe an²⁴. Ca principale exportatoare apăreau S.U.A., Rusia și Ungaria. În anul 1891 se va încheia un nou tratat de comerț între România și Austro-Ungaria, care nu mai cuprindea facilitățile largi inserate în convenția din 1875.

²¹ *Defăimarea grânelor noastre* (nesemnat) „Economia națională” nr. 17 din 1 mai 1899, p. 362-363.

²² N. Filipescu, *Discursuri politice*, vol. I, 1888-1901, discurs rostit în Cameră la 20 martie 1900, p. 411.

²³ „Telegraful român”, nr. 460 din 10 august 1890.

²⁴ *Ibidem*, nr. 470 din 23 august 1890.

În anul 1890, statul sârb, simțindu-se dezavantajat, a reziliat contractul cu firma Anglo-Bank din Viena cu privire la furnizarea sării și va încheia în același scop o convenție comercială cu România. Această afacere profitabilă va determina statul român să-și constituie propria agenție de navigație fluvială în condițiile în care închirierea navelor austro-ungare devenise mult prea costisitoare, iar România căuta noi debușee comerciale. Începutul navigației regulate pe Dunăre datează de la 1890, când Regia Monopolurilor înființează Serviciul N.F.R, procurându-și, pentru transportul sării, un remorcher și patru șleपुरi²⁵. Ele au fost achiziționate din Ungaria pe baza unui credit oferit noii societăți de către guvernul român.

Înființarea N.F.R era cu atât mai necesară cu cât mai multe țări vecine își constituiseră propriile companii de navigație. Bulgaria înființase o companie de navigație cu scopul de a stabili o linie care să deservească porturile Varna, Burgas și Constantinopole. Guvernul bulgar acorda acestei companii o subvenție anuală de 100.000 de franci. Turcia se pregătea să stabilească o linie între Constantinopole și porturile dunărene. Skupcina sârbească adoptase un proiect de lege pentru înființarea unei companii naționale de navigațiune, cu un capital de 1 milion de dinari, având garanția statului, urmând să dețină cel puțin patru vapoare și remorchere și intenționând realizarea unei înțelegeri cu societatea de navigație rusă a principelui Gagarine²⁶.

Încercând să dezvolte o relație comercială privilegiată cu Austro-Ungaria, Serbia va întâmpina greutăți oarecum similare cu cele cunoscute de România, ajungându-se și în acest caz în pragul unui „război” comercial.

Ziarul „L’Europe” publica un articol despre conflictul economic dintre Serbia și Austro-Ungaria, declanșat de atitudinea ministrului de Externe, contele Kalnoky, care încerca să intimideze guvernul sârb, în scopul de a ceda pretențiilor austro-ungare. Era amintit un decret ministerial care marca greutățile pentru negustorii sârbi de grâne și de asemenea pentru importul cerealelor provenite din Bulgaria și Turcia.

Ziarul „Pester Lloyd”, apropiat lui Kalnoky, acuza statul sârb de „nebunie” și afirma amenințător: „să n-aibă cineva iluziuni că se va veni la capăt cu indulgență. Prin jumătăți de măsură nu se pot face minuni.”²⁷

Ziarele sârbești cereau puterii să suspende toate tratativele cu Austro-Ungaria și să închidă ermetic frontiera de la nord. Acest conflict cu Serbia, scria corespondentul ziarului „L’Europe”, provocat fără niciun motiv de ministerul unguresc și agravat de d-l Kalnoky, pricinuia pierderi enorme industriei ungurești și marilor lor întreprinderi de transport. Vor avea de suferit Compania de navigație

²⁵ Constantin Petrică Dănescu, *Șantierul naval din Turnu-Severin*, vol. I (1851-1950), Drobeta Turnu-Severin, Edit. Prier, p. 35; *Enciclopedia României*, 1939-1943, vol. IV, p. 89.

²⁶ „Telegraful român”, anul II, seria II, nr. 327 din 22 februarie 1890.

²⁷ *Ibidem*, nr. 460 din 10 august 1890.

cu vapoare pe Dunăre și Societatea drumului de fier ale statului austro-ungar în care erau angajate enorme capitaluri franceze²⁸.

Situația creată a determinat o apropiere din ce în ce mai mare a Serbiei de Rusia, dar și un interes de a întări legăturile economice cu România.

De altfel, Nicola Pasici, președintele Skupcinei și conducătorul partidei radicale, aprecia succesul încheierii de către Serbia a convenției cu România și al construirii liniei ferate de la Niș de-a lungul Timocului până la Dunăre, de care s-ar fi putut folosi și România pentru exportul ei la Salonic și Constantinopol²⁹.

Reluarea relațiilor cu Austro-Ungaria după încetarea războiului vamal nu va pune capăt definitiv piedicilor puse de unguri comerțului românesc. Comercianții unguri vor sabota importurile făcute pe la Turnu-Severin, ajungându-se în 1895 la interzicerea importului de carne de porc.

Din acest motiv, animalele îngrășate la Turnu-Severin ajungeau la Viena pe căi ocolitoare, fiind transportate pe la Suceava și prin Galiția³⁰.

Din cauza politicii obstrucționiste a Ungariei, rentabilitatea târgului de râmători de la Turnu-Severin era destul de scăzută, ceea ce a făcut ca o parte din crescătorii din Oltenia să caute vânzarea porcilor spre interiorul țării. Interdicțiile impuse de unguri tranzitului de carne de porc a dus la falimentul unor importante întreprinderi cu caracter alimentar ce au funcționat la Turnu-Severin. În această situație se vor afla Societatea Elvețiană de Conserve Alimentare și o societate olandeză pentru export de carne în această țară. Din aceeași cauză a eșuat inițiativa unor întreprinzători englezi care au dus tratative cu statul român pentru închirierea târgului de râmători și înființarea aici a unei crescătorii pentru încrucișarea științifică a raselor românești și a celor englezești³¹. Totuși, între anii 1900-1914, comerțul cu cereale prin Turnu-Severin a început să se relanseze, crescând de la 35.000 de tone în 1900 la 83.500 tone în 1907³². În 1910 se va încheia o nouă convenție comercială cu Austro-Ungaria, care permitea statului român exportul unui număr însemnat de vite tăiate.

În perioada 1910-1916 ne obligam să le exportăm un maximum de 120.000 de porci, 135.000 de vite și 100.000 de oi pe an, începând în 1910 cu 50.000 de porci și 35.000 de vite mari³³. Abatorul construit în 1911 la Turnu-Severin va exporta încă din primul an peste 1.700.000 kg. de carne la Viena și Budapesta³⁴.

Un alt aspect care a tensionat relațiile dintre România și Austro-Ungaria a fost cel privitor la taxele de navigație de la Porțile de Fier.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ *Ibidem*, nr. 446 din 20 iulie 1890.

³⁰ Arhivele Naționale, Direcția Județeană Mehedinți, fond Primăria orașului Turnu-Severin, dosar nr. 1/ 1895, f. 16.4

³¹ Gheron Netta, *Cercetări economice asupra regiunii Orșova-Severin*, București, 1923, p. 76.

³² Butnariu, *op. cit.*, p. 164-165.

³³ Gheron Netta, *op. cit.*, p. 76-77.

³⁴ Butnariu, *op. cit.*, p. 164-165.

În cadrul Congresului de la Berlin din 1878 s-a discutat din nou despre necesitatea executării unor lucrări în zona Porților de Fier, în scopul înlăturării numeroaselor obstacole naturale care îngreunau serios navigația vaselor.

Lucrările vor fi atribuite Austro-Ungariei, dar în 1879 guvernul de la Viena a decis să transfere în totalitate execuția acestor lucrări Ungariei. Lucrările de regularizare a navigației la Porțile de Fier s-au desfășurat între anii 1890 și 1896. Ungaria își va atribui puteri discreționare în acest sector, iar la 4 iulie 1899, guvernul ungar a stabilit un tarif al taxelor de navigație și o serie de regulamente privind desfășurarea navigației, perceperea taxelor, poliția navigației, pilotajul, încheindu-se astfel eforturile depuse în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea pentru ridicarea gradului de navigabilitate la Porțile de Fier. Ca urmare a acestor îmbunătățiri, s-a înregistrat o creștere a cantității de mărfuri transportate prin defileu de la 2.865.314 tone în anul 1900, la 3.757.897 tone în anul 1907³⁵.

Politica Ungariei în această regiune va afecta România, atât în plan economic, cât și politic, prin impunerea sistemului taxării naturii mărfurilor, și nu a cantității lor, sistem ce contravenea reglementărilor internaționale. Multe produse de export românești (petrol, sare, cereale) intrau în categoria cu cel mai ridicat nivel de taxare. Era afectată și suveranitatea de stat a României, printr-o serie întreagă de prevederi ale regulamentelor, dar în special prin articolul 13 al Regulamentului de organizare al Autorității regale ungare de navigație a Dunării de Jos, care stipula că organele acesteia pot debarca și opera oricând pe teritoriul românesc și sârbesc, până la Turnu-Severin, și reclama cooperarea obligatorie a autorităților locale. Prin aceste reglementări, Ungaria urmărea să impună o adevărată barieră vamală pentru a-și proteja mărfurile, în detrimentul celorlalți riverani din jos de Porțile de Fier. România va fi în situația de a plăti o taxă de 4 ori mai mare decât cea percepută de Comisia Europeană la gurile Dunării, ajungând la suma anuală de 1.220.000 lei plățiți drept taxă de trecere pe la Porțile de Fier³⁶. Privitor la mărimea exagerată a taxelor, raportul ministrului britanic la Budapesta, Gerald Lowter, din 13 aprilie 1899, comparând pe tona de încărcătură taxele plătite la Porțile de Fier și cele de pe canalul Kiel din Germania, dintre Marea Baltică și Marea Nordului, găsește, că în medie la Porțile de Fier (lungimea canalului de 1,8 km) se plătește o taxă de 8 ori mai mare decât pe canalul german (lungimea canalului de 95 km) la un cost comparativ de 5 ori mai mare al lucrării germane³⁷. În același timp H. Trotter, delegatul britanic la Comisia Europeană a Dunării,

³⁵ Iulian Cârțână, Ilie Seftiuc, *Dunărea în istoria poporului român*, București, Edit. Științifică, 1972, p. 95-97.

³⁶ V. Brătianu, *Un pericol național. Studiu asupra taxelor de la Porțile de Fier*, București, 1899, p. 31-33.

³⁷ Arhivele Naționale, Direcția Județeană Galați, fond Comisia Europeană a Dunării, Delegatul Angliei, dosar 30/ 1894-1901, f. 137-138.

aprecia că, la un export românesc de 800.000 tone cereale efectuat prin Porțile de Fier, România ar avea de plătit 80.000 de lire sterline anual ca taxe de navigație, ceea ce ar echivala cu totalul încasărilor anuale medii ale Comisiei Europene a Dunării și ar însemna o rată de recuperare anuală de 4,5 a cheltuielilor, mai mult decât dublul estimării guvernului ungar³⁸, subliniind și faptul că prin stabilirea maghiarei ca limbă oficială a autorității de la Orșova și a Ministerului Comerțului al Ungariei ca instanță supremă de apel a litigiilor se dovedește o tendință de maghiarizare a acestei porțiuni a Dunării³⁹.

³⁸ *Ibidem*, f. 286, 381.

³⁹ *Ibidem*, f. 323.