

RECENZII

Constantin Cheramidoglu, *Comerțul maritim al României în perioada interbelică*, UER Press, București, 2020, 456p.

Volumul *Comerțul maritim al României în perioada interbelică* (UER Press, București, 2020, 456 p.) semnat de cunoscutul istoric și arhivist constănțean **Constantin Cheramidoglu**, a fost lansat în toamna anului 2020, sub egida Uniunii Elene din România, sponsorul lucrării.

Absolvent al Facultății de Istorie, Universitatea București, specializarea istorie-filosofie, dr. Constantin Cheramidoglu însumează peste trei decenii de activitate în cadrul Serviciului Județean Constanța al Arhivelor Naționale și este fondator și președinte al Asociației Arhiviștilor și Prietenilor Arhivelor „Ovidius”. În paralel, a fost cercetător la Institutul Național pentru Studiul Totalitarismului (1995-1998), iar în anul 2010 a fost decorat cu Ordinul „Bărbăție și Credință” în grad de cavaler.

O analiză a comerțului maritim într-o anume etapă istorică - oricare ar fi aceasta – înseamnă, implicit, abordarea relațiilor comerciale internaționale, intensitatea acestuia demonstrând, în mare măsură, puterea economică a unui stat, rezultatele activității decidenților politici desfășurată cu scopul integrării economice a României Mari în circuitul mondial de valori.

Pentru a ilustra acest lucru Constantin Cheramidoglu a ales foarte bine perioada interbelică, perioadă în care eforturile României pentru dezvoltarea economică a teritoriului întregit, aproape dublat ca suprafață, s-au înzecit. În acest context, dezvoltarea comerțului maritim, intensitatea și conținutul acestuia au devenit un indicator al modului în care evolua potențialul economic al țării. Aceasta în situația în care litoralul maritim, cu porturile care puteau racorda economia românească la cea mondială, favoriza, chiar te obliga la comerțul pe mare. Mai mult, așa cum subliniază autorul: „posibilitățile reale (poziția geografică favorabilă, la confluența drumurilor comerciale ce legau Europa nordică și centrală de Orient, precum și un litoral favorabil amplasării de noi porturi maritime), se cereau fructificate repede, ținând cont și de concurența pe care ne-o făceau alte porturi europene, ca Trieste, Genova, Hamburg și Gdynia”.

Pornind de la acest adevăr, scopul lucrării istoricului constănțean este tocmai acela de a analiza diversele aspecte ale acestui comerț și de a face cunoscut în ce măsură politica de stat a încurajat comerțul maritim. Misiune importantă, dacă ținem seama de faptul că importul și exportul maritim al României între cele două războaie mondiale reprezentau 80% din comerțul exterior al României. În acest sens, lucrarea abordează elementele variate care fac acest comerț posibil:

RECENZII

dezvoltarea porturilor, a flotei comerciale maritime, dar și fluviale, existența silozurilor, a instalațiilor portuare de petrol etc. Obiective dificil de atins în situația în care acum aveam și porturile din Sudul Basarabiei: Reni, Ismail și din Limanul Nistrului, respectiv Cetatea Albă și Bugaz, care se cereau modernizate. Și chiar dacă posibilitățile financiare insuficiente au afectat, într-o măsură, atingerea scopului, pe ansamblu se poate spune că eforturile făcute de statul român în această perioadă pentru dezvoltarea porturilor românești și asigurarea infrastructurii necesare unei activități normale de comerț exterior prin aceste porturi nu au fost zadarnice.

În același timp, deși accesul liber la mare fusese dobândit, piedici au continuat să existe, între acestea detașându-se măsurile protecționiste care împiedicau exportul liber și care obligau guvernele să găsească modalități legislative pentru a combate blocajul relațiilor comerciale.

Există o literatură destul de bogată în legătură cu această problematică, dar mai puțin bogată atunci când **analiza se face prin prisma căilor de comunicație**. O abordare a comerțului exterior al României interbelice din punct de vedere al căilor de comunicație folosite a fost mult mai rară în istoriografia noastră, autorul menționând lucrarea lui Ioan Saizu¹, care cuprinde și un capitol referitor la „Comunicațiile pe apă”, tratate însă destul de sumar. În acest sens trebuie subliniată contribuția lui Constantin Cheramidoglu, care vine să umple acest gol, dezvoltând subiectul și oferind o analiză pertinentă.

Pe scurt, sintetizând cele prezentate de autor cu privire la căile de comunicație pe apă, dar mai ales la destinația exportului pe aceste căi, grupul țărilor maritime cu care România avea relații comerciale intense în perioada interbelică era format din 16 țări, principalii noștri parteneri comerciali.

Pe primul loc în acest grup de țări s-a situat Anglia, cu coloniile sale, apoi Franța, un alt client de primă mărime al produselor noastre. După anul 1936 a început să crească ponderea deținută de Italia, pe primul loc în 1939, precum și de Germania, în contextul unor acorduri economice speciale încheiate cu aceste state, dar și al pregătirilor de război pe care le desfășurau.

Referitor la aceste relații, autorul prezintă o serie de criterii caracteristice care le diferențiază. Astfel, existau țări cu import relativ stabil al mărfurilor românești, precum Anglia, Belgia, Elveția, Norvegia, Olanda, Grecia, Austria, Danemarca și Finlanda. Există, apoi, o altă categorie de țări, cu import din România foarte variabil, în special de cereale, grup din care făceau parte: Franța, Germania, Italia, Suedia, Estonia și Letonia. Aceste țări, care fuseseră odinioară mari importatoare de cereale din România, acum recurgeau la aceste importuri numai în anii în care aveau recolte slabe. Un al treilea grup, îl formau țările cu un

¹ Ioan Saizu, *Politica economică a României între 1922 și 1928*, București, 1981.

RECENZII

import rar și neregulat de produse românești, în acest grup înscriindu-se țările din Peninsula Iberică, Spania și Portugalia.

La cele prezentate mai sus, trebuie adăugate țările din Marea Mediterană, neeuropene, a căror pondere în comerțul exterior și, mai ales, în exporturile României interbelice a fost foarte importantă. Menționăm aici Egiptul, Palestina, Siria, Irakul, precum și țările din Africa de nord, unde mărfurile noastre erau la mare căutare.

În sfârșit, analizând situația economică a unora din țările aflate în apropiere, precum Turcia, Bulgaria, Albania și Iugoslavia, Constantin Cheraidoglu arată că aceste țări nu depindeau efectiv de importurile lor de cereale sau cherestea din România, în schimb, pentru aprovizionarea lor cu produse petroliere România se dovedea a fi cel mai apropiat furnizor. Pentru Grecia, Egipt și Palestina, România era principalul furnizor de petrol, cereale și cherestea. Practic, afirmă autorul „România era «sortită» să fie furnizorul acestor țări la produsele amintite. Ca atare, episoadele nedorite, precum «războaiele vamale» cu Grecia sau cu Egiptul, au fost incidente pasagere în cursul unei perioade de relații economice foarte strânse cu aceste state”.

Plecând de la analiza realității politico-economice a României Mari, autorul abordează problemele transportului maritim între anii 1918-1940, subliniind, în primul rând, factorii care au determinat, indubitabil, evoluția acestui transport: statutul gurilor Dunării și al Strâmtoarelor, zonele libere, instituțiile implicate în activitatea de comerț maritim, companiile de navigație străine, agențiile de vapoare ș.a.

O sumară prezentare a celor cinci capitole ce alcătuiesc volumul susține și întregeste încercarea noastră de a prezenta conținutul acestei lucrări și importanța sa pentru istoria etapei la care face referire. Întâlnim aici, perfect structurate în succesiunea lor, informații bogate și foarte bine documentate care vorbesc despre noua realitate a României Mari, întregite după Primul Război Mondial, problemele ridicate în fața guvernelor României în noul context și eforturile acestora pentru dezvoltarea schimburilor economice externe, precum și realizarea unei balanțe comerciale excedentare, politica de asigurare a navigației libere pe Dunăre și mare, dezvoltarea Flotei comerciale și a porturilor ș.a. Porturile maritime au fost tratate de autor fiecare în parte, cu referiri la regimul de lucru, construcția de silozuri, dezvoltarea Flotei maritime comerciale (mai puțin favorizată). De asemenea, autorul prezintă regimul care guverna activitatea portuară, structura și volumul exportului și importului realizate prin porturile românești, cu produse precum: petrol, cereale, cherestea, animale ș.a.

Ținând cont că, în medie, exportul maritim al României, împreună cu importul derulat pe aceeași cale, au reprezentat în perioada interbelică circa 80% din comerțul exterior al României, reperiile analizate de Constantin Cheraidoglu

RECENZII

se justifică pe deplin. Comerțul maritim a reprezentat o constantă a politicii economice din perioada interbelică, pentru toate guvernele, indiferent de doctrinele economice pe care le susțineau și chiar dacă nu toate obiectivele celor care activau în acest domeniu au putut fi atinse, s-a acționat constant în această direcție.

Era vital în situația în care, după cum însuși autorul o spune atunci când motivează demersul său: „România interbelică dispunea și de un întins litoral maritim, de porturi care puteau **racorda economia românească la cea a lumii întregi (s.n.)**. Era nevoie totuși de un efort concertat în această direcție, de o politică de stat pentru sprijinirea comerțului maritim. Motivația acestei lucrări se regăsește aici, în dorința de a cunoaște măsura în care acea politică s-a exercitat, de a analiza natura comerțului maritim al României, sub aspecte diverse”.

În sprijinul convingerilor sale, Constantin Cheramidoglu aduce punctele de vedere ale unor personalități marcante ale epocii interbelice, istorici, economiști, politicieni, ingineri, specialiști în construcții și organizare portuară, precum: Mihail Kogălniceanu, Vintilă Brătianu, ing. C. Mihailopol, Virgil Cotovu, M. Roșculeț, Th. Gâlcă, Ioan Saizu ș.a.

Un citat redat de autor este semnificativ pentru gândirea acestor oameni în ansamblul ei, indiferent de cuvintele care o exprimă: „oricâte bogății ar avea o țară, națiunea respectivă nu poate pretinde să progreseze, fără a dezvolta mijloacele de comunicație, printre care cele pe apă joacă un rol capital” (C. Mihailopol).

Marea valoare a lucrării constă, în special, în bogăția de informații, în mare măsură inedite. Pentru strângerea acestora Constantin Cheramidoglu a cercetat fondurile documentare, atât la Arhivele Centrale, cât și în arhivele din cele trei mari porturi ale țării, în special fondul Direcției Porturilor Maritime (azi fondul D.N.M. Navrom). De asemenea, fondurile de arhivă ale Căpităniilor de porturi, din Constanța, Galați, Brăila, Reni, Ismail etc., i-au oferit importante informații referitoare la traficul prin porturile respective, liniile de navigație ce ființau la acea vreme, tarifele și taxele portuare.

Cercetând arhiva ministerului Industriei și Comerțului, istoricul constănțean a găsit documente referitoare la relațiile comerciale externe, la situația piețelor comerciale din diferite țări și a studiat rapoartele trimise de atașații comerciali ai României, aceleași care se regăsesc și în arhiva Ministerului de Externe, unele dintre ele publicate și în Buletinul Uniunii Camerelor de Comerț și Industrie. „Întocmite de profesioniști adevărați – apreciază domnia sa - ca N. Mănescu, V. Ciulli sau N. Stătescu, aceste rapoarte au o valoare documentară deosebită și multe din aprecierile sau previziunile autorilor se dovedesc și astăzi corecte”.

Completarea bazei documentare s-a făcut cu presa de specialitate, destul de diversificată în perioada interbelică, înlesnind pentru autor, între altele, studiul

RECENZII

legislației, al activității parlamentare și inițiativelor politice dar și al activității comercianților locali. Viața porturilor era bine reprezentată în presa vremii, atât cea centrală cât și cea locală, ce oferea știri diverse, dar și analize ale unor anumite segmente din comerțul maritim al României.

Nu putem să nu remarcăm stilul clasic, academic al scrierii, și, cu riscul de a ne repeta, bibliografia variată: arhive (Arhiva Națională Istorică Centrală, Arhivele Naționale Brăila, Galați, Constanța) și fonduri documentare numeroase (căpitaniile Chilia Veche, Reni; microfilme: Franța, Anglia); periodice, peste 30 de colecții, inclusiv „Monitorul Oficial”; lucrări generale și speciale, în care regăsim numeroase studii semnate chiar de Constantin Cherașidoglu, autorul lucrării care face obiectul demersului nostru. Mai mult, autorul încheie lucrarea cu peste 100 de pagini de documente și nu se limitează doar a le menționa, ci le prezintă integral, ceea ce face ca această **Listă de documente**, îmbogățită cu **fotografii originale ale porturilor românești**, să devină, ca și cartea, un important instrument de lucru.

Având în vedere că o tratare separată a comerțului desfășurat prin porturile maritime în perioada interbelică nu cunoaștem să se fi făcut până la apariția acestui volum, în condițiile în care acest comerț deținea ponderea cea mai mare în structura comerțului exterior al României, avem convingerea că istoricul Constantin Cherașidoglu a adus prin volumul *Comerțul maritim al României în perioada interbelică* o contribuție meritorie și originală la istoriografia românească în domeniu.

Coleg de doctorat și de preocupări în cercetarea istorică în domeniul marinei, al transportului maritim și fluvial, dr. Constantin Cherașidoglu este un om discret, care îmi întărește o convingere pe care o am demult, aceea că oamenii dedicați cu adevărat cercetării nu prea sunt dispuși sau nu au timp să „iasă la rampă”. Costel Cherașidoglu a preferat să studieze, fără publicitate agresivă, a scris, iar valoarea scrierilor sale vine și din faptul că arhivist fiind, a trăit alături de surse inedite și a recunoscut valoarea lor, în tot ce a creat folosind sursa directă.

Considerăm că ceea ce a realizat prietenul și colegul nostru, între altele un excelent cunoscător al orașului Constanța, mai vechi și mai nou, este cu adevărat remarcabil.

dr. Carmen Irène ATANASIU
Vicepreședinte Liga Navală Română
Redactor-șef Revista „Marea Noastră”