

COMERȚUL DE LA DUNĂREA DE JOS ÎN RELATAREA LUI JACQUES POUMAY. UN RAPORT CONSULAR BELGIAN DIN ANUL 1852

CRISTIAN CONSTANTIN*

Abstract: This paper aims to verify and exploit the information provided by the Belgian consul in Bucharest in a report from June 1853, identified in the Archives of the Belgian Ministry of Foreign Affairs in Brussels, and yet unused by researchers. The account of the Belgian diplomat in Moldavia and Wallachia concerns the evolution of trade and navigation in the Romanian ports on the Danube throughout the year 1852. At the same time, the consul Jacques Poumay tried to draw the attention of the decision-makers in the young Belgian kingdom to the agricultural potential of the Romanian Principalities, the timid attempts of the authorities in Bucharest towards the modernization of the port of Giurgiu and its connection to the capital of Wallachia. Also mentioned are the causes of the relatively small number of merchants and ships under Belgian flag that carried out their activities in the ports of Braila and Galati. By representing a neutral state, the report of the Belgian consul (included in the appendix) looks objectively upon the social, political and economic realities from Moldavia and Wallachia prior to the outburst of the Crimean War (1853–1856).

Key words: Anvers, Giurgiu, international trade, navigation, infrastructure.

Istoricii au demonstrat prin propriile publicații un aspect de necontestat de către mediul academic: documentele străine constituie o sursă importantă pentru studierea trecutului oricărui popor. În România, încă din secolul al XIX-lea, s-a creat o tradiție în cercetarea și utilizarea relatărilor de călătorie și a surselor consulare, dovadă elocventă fiind cunoscutele culegeri de documente publicate până acum¹.

* Cercetător dr., Centrul de Istorie urbană, Universitatea din Hradec Králové, Republica Cehă; e-mail: cristian.constantin@hotmail.com

¹ A se vedea câteva exemple concludente: Dumitru Bodin, *Documente privitoare la legăturile economice dintre Principatele Române și Regatul Sardiniei*, București, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, 1941; *Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea*, Seria Nouă, vol. I–X, București, Editura Academiei Române, 2004–2015; *Documenta Romaniae Historica*, Seria A – Moldova, Seria B – Țara Românească, Seria C – Transilvania, București, Editura Academiei

Între documentele care s-au impus atenției cercetătorilor se situează și cele din arhivele belgiene. În Arhivele Ministerului Afacerilor Externe al Belgiei sunt păstrate rapoartele diplomatice, sosite la Bruxelles din Principatele Dunărene/România, încă din deceniu patru al secolului al XIX-lea. Belgia a devenit stat independent și neutru în anul 1830, ca urmare a destrămării Uniunii Provinciilor Unite. Totodată, documente referitoare la spațiul românesc, aflate în conservare la arhivele belgiene, provin și din capitalele altor state europene, unde reprezentanții Belgiei au fost prezenți la dezbaterile care au avut pe agendă „Chestiunea Orientală”, a cărei rezolvare impunea și tratarea problemei unui stat al românilor la gurile Dunării, utilizat ca stavilă între cele trei mari imperii din jur. Documentele diplomatice belgiene constituie o sursă de primă însemnătate, reprezentând emanația cancelariilor și a reprezentanților diplomați ai unui stat neutru, dar și bine poziționat geografic, aflat la intersecția intereselor comerciale internaționale.

Problema relațiilor româno-belgiene de-a lungul secolului al XIX-lea a fost tratată destul de amplu până la acest moment, Aurel Filimon aproape monopolizând această direcție de cercetare pentru multe decenii². Subiectul nu a fost epuizat de istoriografia comunistă și a fost reluat, cu precădere pe teme culturale, după Revoluția română din decembrie 1989³. Nici istoricii din străinătate nu au ratat

Române, 1966–2021; *Documente privind istoria românilor, Colecția Eudoxiu Hurmuzaki*, Seria a III-a, Victor Spinei, Ionel Căndea (coord.), vol. I–IV, București – Brăila, Editura Academiei Române – Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2018–2020.

² Aurel Filimon a continuat inițiativa începută de cercetătorii români în perioada premergătoare comunizării României [exemplu: C.C. Angelescu, *Studentii români în străinătate. Universitatea din Bruxelles*, în „Studii și Cercetări Istorice”, vol. 18, 1943, pp. 119–126] și a publicat o serie de lucrări pe tema relațiilor româno-belgiene de-a lungul secolului al XIX-lea. A se vedea: Aurel Filimon, *Informații privind istoria României în documente diplomatice belgiene. Tratatul economic românogermanic din anul 1892*, în „Analele Universității «Al. I. Cuza» din Iași, Seria Istorie, tom 16, 1970, pp. 171–178; idem, *Quelques données concernant les relations entre la Roumanie et la Belgique au XIX-e siècle*, în „Revue Belge d'histoire contemporaine”, vol. 2, nr. 1, 1970, pp. 21–26; idem, *Stabilirea consulatelor belgiene în România*, în „Analele Universității «Al. I. Cuza» din Iași, Seria Istorie, tom 17, 1971, fasc. 2, pp. 225–231; idem, *Schimburi comerciale între Belgia și Principatele române în perioada 1830–1859*, în „Analele Universității „Al. I. Cuza” Iași, Seria Istorie, tom 19, 1973, fasc. 1, pp. 75–83; idem, *Documente diplomatice belgiene despre Unirea Principatelor*, în „Revista de istorie”, tom 27, nr. 1, 1974, pp. 85–95; idem, *Relațiile româno-belgiene în secolul al XIX-lea*, Teză de Doctorat, Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, 1974, 408 file; idem, *Relațiile româno-belgiene între 1859–1878*, în „Revista de istorie”, tom 31, nr. 2, 1978, pp. 223–239; idem, *Les relations roumano-belges de 1879 à 1900*, în *Nouvelles Études d'Histoire. Nouvelles Études d'Histoire. Publiées à l'occasion du XV^e congrès international des sciences historiques*, vol. 6, 1980, București, Editura Academiei R.S.R., pp. 249–267; idem, *Relațiile româno-belgiene în epoca modernă*, Focșani, Editura Vrantop, 1998. Vezi și studiul lui Gheorghe Platon, *Le diplomate belge Edouard Blondeel van Cuelebroeck dans les Principautés Roumaines*, în „Revue Roumaine d'Histoire”, tom 16, nr. 1, 1977, pp. 43–66.

³ Laurențiu Vlad, *Pe urmele „Belgiei Orientului”. România la expozițiile universale sau internaționale de la Anvers, Bruxelles, Liège și Gand (1894–1935)*, București, Editura Nemira, 2004; idem, *À la recherche de la „Belgique orientale”. La Roumanie et l'Exposition universelle et internationale de Liège, 1905*, în „Studia Politica. Romanian Political Science Review”, vol. 2, nr. 4, 2002, pp. 981–994; idem, *À la recherche de la Belgique Orientale. Quelques notes sur l'histoire d'un stéréotype*, în „Symposia. Caiete de Etnologie și Antropologie”, vol. 2, 2003, pp. 277–286; Idesbald

șansa exploatării unui astfel de subiect atractiv din istoria relațiilor culturale, sociale, economice și politice ale Belgiei la „Porțile Orientului”, de-a lungul veacului al XIX-lea și în prima jumătate a următorului secol⁴. Cea mai amplă și recentă descriere a relațiilor dintre Belgia și Țările Române îi aparține lui Jan Anckaer, și cuprinde inclusiv o detaliere sumară a activității consulatelor belgiene din București, Brăila, Galați și Iași⁵.

În unele cazuri, autorii aplecați asupra studierii problematicii amintite au publicat inclusiv rapoarte consulare privitoare la evoluția socială și politică a celor două principate române extracarpătice. Un asemenea caz îl reprezintă documentul oferit publicului larg de către Valeriu Stan⁶.

*

Pe 25 august 1830, la puțină vreme după Revoluția franceză din Iulie (27–29 iulie 1830), în orașul Bruxelles a izbucnit o răscoală populară. Mișcările sociale s-au propagat în sudul țării, care avea graniță directă cu Franța, iar pe 27 septembrie 1830 trupele guvernamentale ale Țărilor de Jos au evacuat majoritatea provinciilor

Goddeeris, *Les relations entre la Belgique et la Roumanie, 1859–1939 (–1989)*, în „Studia Politica: Romanian Political Science Review”, vol. 8, nr. 1, 2008, pp. 47–55; Philippe Beke (coord.), *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene*, vol. I, *România și Belgia, dinamica relațiilor politico-diplomatice, economice și culturale în perioada formării și consolidării statului-națiune, între 1838 și 1916*, Bruxelles–București, Ambasada Belgiei la București, 2013; idem, Ana Ioana Iriciuc (coord.), *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene*, vol. II, *România și Belgia în perioada interbelică. O interacțiune bilaterală de la Tratatul de la Versailles până în întunecații ani 1940*, Bruxelles–București, Ambasada Belgiei la București, 2014; idem, eadem (coord.), *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene*, vol. III, *Lumini și umbre în relațiile româno-belgiene după cel de al Doilea Război Mondial: de la antagonismul Războiului Rece la agenda comună a Uniunii Europene și NATO*, Bruxelles–București, Ambasada Belgiei la București, 2015.

⁴ Léon Demaret, *Les gisements pétrolières de la Roumanie*, în „Annales des Mines de Belgique”, tom 13, 1908, p. 7; E. Gaiffier d’Eestroy, *La situation financière, agricole, industrielle et commerciale de la Roumanie en 1910, Recueil consulaire belge*, Bruxelles, f.e., 1911; Gaston de Looz-Corswarem, *Belgique et Roumanie*, Bruxelles, Société Belge de Librairie, 1911; Félix Godart, *La Roumanie agricole*, în „Les Mercuriales Agricoles”, vol. 2, nr. 92–96, 1913, p. 8; Joseph Duqué, *Les exploitations pétrolières en Roumanie et les intérêts belges dans cette industrie*, Association des Licenciés sortis de l’Université de Liège, vol. 8, nr. 3, 1913, pp. 28–30; Octave Burstin, *Le marché belge des produits pétrolières et les débouchés qu’il offre à l’exportation roumaine*, în „Moniteur du Pétrole roumain”, nr. 18, 15 septembrie 1933, p. 14; Joseph Sigal, *Réflexions à propos des échanges entre la Roumanie et la Belgique*, Bruxelles, Imprimerie M. Weissenbruch S.A., 1936; Joseph Sigal, *Rapports économiques entre la Roumanie et la Belgique depuis 1892*, Bruxelles, f.e., 1937; E. Vandewoude, *Le comte de Flandre et le trône de Roumanie en 1855*, în „Archives et Bibliothèques de Belgique”, vol. 40, 1969, pp. 464–472; Colette Schyns, *Les investissements belges en Europe centrale et balkanique de 1896 à 1940*, Université Libre de Bruxelles, Faculté de Philosophie et Lettres, 1979; Béatrice Nizet, *Le début des investissements pétroliers belges en Europe orientale, 1895–1914*, în Michel Dumoulin, Eddy Stols (edit.), *La Belgique et l’étranger aux XIX^e et XX^e siècles*, Bruxelles, Éditions Nauwelaerts, 1987, pp. 51–58.

⁵ A se vedea Jan Anckaer, *Small Power Diplomacy and Commerce. Belgium and the Ottoman Empire during the Reign of Leopold I (1831–1865)*, Istanbul, The Isis Press, 2013.

⁶ Valeriu Stan, *Un raport consular belgian din 1866 despre caracterul și moravurile românilor*, în „Revista istorică”, Serie nouă, tom III, nr. 11–12, 1992, pp. 1199–1201.

din sud, cu excepția citadelor Anvers, Maastricht și Luxemburg. Încă din data de 25 septembrie 1830 s-a format un guvern provizoriu belgian și a fost elaborată o Constituție, iar o uniune personală sub conducerea regelui Olandei a fost declinată de către belgieni. La 4 octombrie 1830, guvernul provizoriu a declarat Independența Belgiei, iar pe 3 noiembrie s-au desfășurat alegeri pentru un Congres național, care, la 7 februarie 1831, a adoptat proiectul de Constituție elaborat în toamna anului precedent. Pe fondul sentimentelor anti-olandeze, franceza a devenit limba oficială a noului stat. Marile puteri au recunoscut independența noului stat desprins din Țările de Jos pe 20 ianuarie 1831, iar tronul noului regat i-a fost oferit lui Leopold de Saxa-Coburg-Gotha, un unchi al reginei Victoria a Marii Britanii, care, începând cu 21 iulie 1831, a devenit Leopold I al Belgiei. Noul stat a fost declarat neutru și a constituit un model demn de urmat pentru alte țări constituite pe parcursul secolului al XIX-lea⁷.



Fig. 1. Harta Europei în anul 1852⁸

⁷ Els Witte, Jan Craeybeckx, Alain Meynen, *Political History of Belgium: from 1830 Onwards*, Bruxelles, Academic and Scientific Publishers, 2009, pp. 19–60; Herman van Goethem, *Belgium and the monarchy. From national Independence to national disintegration*, Antwerp, University Press Antwerp, 2010, pp. 25–46.

⁸ Harta a fost realizată de geograful Jean-Denis Barbié du Bocage; disponibilă on-line: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1852_Barbié_du_Bocage_Map_of_Europe_Geographicus_Europe-bocage-1852.jpg, accesat în 29 ianuarie 2022.

Prima revoluție industrială a dat un puternic impuls industrializării tânărului regat belgian. Încă din vremea Uniunii cu Olanda, orașele Bruxelles, Gent și Liège au cunoscut o dezvoltare semnificativă în sectorul metalurgiei și construcției de motoare cu aburi, iar în Valonia minele de cărbuni au constituit principala sursă pentru producerea de energie a motoarelor acționate de forța aburului. Regatul belgian se distingea drept un centru important al producției de sticlă, dar și prin rafinăriile de zahăr. Destrămarea Uniunii Țărilor de Jos a produs ruptura comercială a provinciilor belgiene cu piețele tradiționale olandeze din Orient, iar negustorii din portul Anvers, principalul centru comercial al Regatului Belgiei, erau în căutare de noi piețe de desfacere a produselor autohtone și de import de produse agroalimentare. Belgia s-a văzut nevoită să-și extindă orizonturile și, în același timp, să dezvolte noi rețele comerciale către toate meridianele lumii⁹. Înființarea unor consulate belgiene pe teritoriul altor state/ provincii străine a reprezentat modalitatea prin care diplomația de la Bruxelles a identificat noi parteneri de schimb și a impulsionat comerțul maritim internațional. În tot acest timp, portul Anvers se reinventa și adapta la noile cerințe tehnice ale comerțului maritim¹⁰.

*

Până la apariția și dezvoltarea unor mijloace moderne de navigație maritimă, care să permită transportul unor cantități însemnate de mărfuri pe distanțe considerabile, regiunile interioare ale unui stat nu dispuneau pentru majoritatea produselor lor de o altă piață decât hinterlandul pe care îl deserveau. Extinderea pieței s-a datorat, în primul rând, apariției posibilității de valorificare a sistemului interior de râuri/ fluvii și prin accesul la mările calde. Dacă o piață comercială avea o întindere foarte mică, locuitorii acesteia își consacrau timpul mai multor activități, consumând ce și exact atât cât produceau, iar schimburile se limitau la produse manufacturate și foarte rar la cele agricole. Diviziunea muncii a constituit forța economică centrală a economiei capitaliste, în care mărimea pieței a dictat gradul până la care aceasta a putut fi aplicată¹¹.

O afacere derulată într-un oraș de pe Amstel sau Escaut, fără legături cu alte centre comerciale vecine, nu a putut atinge parametrii superiori de eficiență. Piața foarte mică a limitat gradul de specializare al societăților care activau în acel mic târgușor medieval, dar activitatea de transport maritim a deschis, antrenat și dezvoltat accesul către piețe mai largi. Stimulată de oportunitatea unui transport

⁹ Johan F.M. Swinnen, Anurag N. Banerjee, Harry de Gorter, *Economic Development, Institutional Change, and the Political Economy of Agricultural Protection. An Econometric Study of Belgium since the 19th Century*, în „Agriculture Economics”, vol. 26, nr. 1, 2001, pp. 25–43. Robert C. Allen, *Global Economic History. A Very Short Introduction*, Oxford–New York, Oxford University Press, 2011, pp. 14–52.

¹⁰ Herman van Goethem, *op. cit.*, pp. 29–42.

¹¹ Adam Smith, *Avuția națiunilor. Cercetare asupra naturii și cauzelor ei*, vol. I, București, Editura Academiei R.P.R., 1962, pp. 16–18.

ieftin și de mare capacitate, piața micului orașel s-a diversificat și a produs specializarea firmelor locale, înlesnind raporturile de schimb pe distanțe foarte mari. Sub aceste auspicii profitabile, relațiile de schimb s-au acumulat și a fost rulat capitalul determinant pentru evoluția unor așezări definitorii pentru comerțul maritim, precum Amsterdam și Anvers¹². În egală măsură ca istoria prodigioasă a porturilor-oraș din Provinciile Unite, orașele Brăila și Galați au (re)devenit parte componentă a pieței internaționale, controlate de către negustorii din antrepozitele europene, în deceniul patru al secolului al XIX-lea, drept schele ale unei economii periferice, dar aspirantă la statutul de piață emergentă¹³.

Tânărul stat belgian și-a îndreptat atenția către Răsăritul Europei și arealul Mării Negre, un spațiu economic aflat sub ascultarea Porții otomane. Baronul Alphonse O'Sullivan, ambasadorul Belgiei la Viena, inițiatorul înființării unei Legații belgiene la Constantinopol, a susținut cu ardoare că diplomația de la Bruxelles trebuie să încerce deschiderea pieței din regiunea Dunării de Jos¹⁴. În acest sens, Belgia și Imperiul Otoman, în calitate de putere suzerană a celor două principate române extracarpatiche, au încheiat, în 1838, o convenție comercială dătătoare de speranțe pentru ambele semnatare. Proiectul belgian de a identifica și exploata noi piețe agricole de desfacere pentru manufacturile și produsele coloniale proprii și-a făcut loc, cu acordul otoman, și în regiunea gurilor Dunării¹⁵. Camera de comerț din Anvers a încurajat înființarea unui serviciu regulat de curse navale între marele centru comercial al Belgiei de pe malul drept al fluviului Escaut și Galați. Despre cel din urmă port se considera că dispune de un hinterland atractiv pentru relațiile de schimb ale Belgiei. Negustorii belgieni încercau să plaseze pe piața dunăreană zahăr rafinat, produse din sticlă, cuie și cercuri de butoaie, îmbrăcăminte de bumbac, produse manufacturiere de bumbac, mașinării cu aburi și cafea. În schimbul sumelor încasate pe exportul de produse belgiene, comercianții străini puteau încărca cereale și alte produse agricole destinate depozitării îndelungate în magaziile din Anvers sau în alte antrepozite occidentale¹⁶.

Pentru a înlesni schimburile comerciale dintre cele două extremități ale Europei, pe 17 noiembrie 1838, Jean Baptiste Bouisson, un agent comercial francez, vorbitor de română, greacă, turcă și franceză, a fost numit consul al

¹² Immanuel Wallerstein, *The Capitalist World-Economy*, Cambridge-Paris, Cambridge University Press-Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1979, passim. A se vedea o analiză amplă în Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829-1940)*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2018, pp. 59-64.

¹³ Patrick O'Brien, *European Economic Development: The Contribution of the Periphery*, în „The Economic History Review”, Seria Nouă, vol. 35, nr. 1, 1982, pp. 1-18; David S. Jacks, *What Drove 19th Century Commodity Market Integration?*, în „Explorations in Economic History”, vol. 43, nr. 3, 2006, pp. 383-412.

¹⁴ Jan Anckaer, *op. cit.*, pp. 55-76.

¹⁵ *Ibidem*, pp. 62-71.

¹⁶ *Ibidem*, pp. 403-408; vezi și Johan F.M. Swinnen, Anurag N. Banerjee, Harry de Gorter, *op. cit.*, pp. 25-43.

Belgiei la Galați. Comerciantul aflat în serviciul Belgiei a fost implicat în afaceri cu cereale, conducând casa comercială „Bouisson & Co.” și era inițiatorul proiectului prin care se dorea crearea unei companii belgiene, „Société de commandité sur le Danube” („Societatea de comanditare pe Dunăre”), pe care, într-o primă fază, Ministerul Afacerilor Externe de la Bruxelles a fost de acord să o sprijine cu șase mii de franci belgieni. Subvenția acordată de statul belgian trebuia să fie întrebuințată pentru realizarea unui transport grupat din Anvers către Galați, în care să se regăsească principalele produse belgiene de export, prin contractarea unei companii belgiene de navigație. Inițiativa s-a dovedit un eșec din cauza cutumelor vremii de a descărca parțial produsele la Constantinopol, dar și a practicilor „neortodoxe” de a face dispărută o parte din mărfuri în principalul antrepozit otoman¹⁷.

Bouisson a devenit consul la Brăila pe 4 iunie 1840, dar nu a putut obține rezultatele scontate în comerțul dintre provinciile dunărene și Belgia, fiind înlocuit în 6 ianuarie 1842 cu Louis Bisschop, un antreprenor din Anvers, care, în pofida titlului de consul pentru Moldova și Țara Românească, „a optat pentru o abordare mai rezervată [...] decât de inițiere pro-activă în ceea ce privește promovarea comerțului bilateral”¹⁸. Odată cu numirea consulului Bisschop, în 1842, Ministerul de Externe al Belgiei a cerut ca atitudinea agentului său în Moldova și Țara Românească, două „principate instabile din punct de vedere politic”¹⁹, să fie reticentă și absolut neutră față de orice eveniment politic. În baza directivelor primite de la Centrala din Bruxelles, Bisschop trebuia să se consulte cu ambasadorul Belgiei de la Constantinopol în cazul apariției anumitor probleme în jurisdicția sa consulară²⁰.

Seceta din anii 1845 și 1846, dar și criza economică din 1847²¹, le-au impus autorităților de la Bruxelles o nouă abordare a relației cu cele două state române de la gurile Dunării. Belgia s-a văzut nevoită să considere cerealele o prioritate a importurilor sale și a întreprins măsurile necesare pentru a facilita tranzitul și intrarea pe propriul teritoriu național a grânelor; aspect care a impulsionat relațiile parteneriale moldo/valahe-belgiene. Anterior acestei măsuri, negustorii europeni considerau cerealele românești drept satisfăcătoare pentru acoperirea necesarului de hrană din zonele cu penurie alimentară. Revoluția europeană de la 1848 a perturbat într-o oarecare măsură schimburile comerciale internaționale, dar nu atât de mult pe cât se considera. Mai degrabă, principala problemă a deficitului la exporturi de produse agricole moldo-valahe pe piețele europene a constituit-o

¹⁷ Philippe Beke (coord.), *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene*, vol. I, pp. 91–93.

¹⁸ *Ibidem*, p. 94. A se vedea și descrierea relațiilor comerciale dintre Belgia și Principatele române la Aurel Filimon, *Schimburile comerciale între Belgia și Principatele române în perioada 1830–1859*, pp. 75–83.

¹⁹ Jan Anckaer, *op. cit.*, p. 289.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ Johan F.M. Swinnen, Anurag N. Banerjee, Harry de Gorter, *op. cit.*, pp. 25–43.

nivelul scăzut al recoltelor și condițiile climatice²². În dorința de a sprijini negustorii belgieni din Levant și Marea Neagră, în 1847 a fost inaugurată linia maritimă Anvers – Santo Tomas. În anul următor, s-au deschis servicii pe Dunăre către porturile Galați și Brăila, dar și legături cu Alger și Alexandria²³.

În aceste împrejurări, pe 11 septembrie 1851, liderii diplomației de la Bruxelles l-au numit pe Jacques Poumay, un bancher și agent de schimb, consul al Belgiei la București, având drept jurisdicție cele două principate dunărene, implicit misiunile diplomatice belgiene din porturile Brăila și Galați. Acesta a intrat în serviciul de consul temporar la București încă din anul 1851, pentru ca numirea sa definitivă să vină pe parcursul următorului an. J. Poumay, născut în Hodimont, lângă Verviers, datorită activității sale desfășurate în cadrul propriei bănci, „Banque Jacques Poumay”, a reușit să își construiască o bază solidă în societatea din Moldova și Țara Românească, având contacte excelente cu elita politică și economică locală. În ajunul Războiului Crimeii (1853–1856), în timpul ocupației ruse a Țării Românești și Moldovei, consulatul belgian a preluat protecția supușilor francezi și britanici după ce agenții acestora (Poujade și Colquhoun) au părăsit Principatele în decembrie 1853²⁴.

În 1857, J. Poumay a devenit primul titular al Consulatului general al Belgiei în Țările Române, pe care avea să-l părăsească în 1867, după 16 ani de implicare activă în viața politică și economică a Principatelor. Dacă a doua parte a mandatului său diplomatic a fost caracterizată de relații excelente cu domnitorul Alexandru Ioan Cuza (1859–1866), nu același lucru se poate spune despre atitudinea reciproc nefastă dintre J. Poumay și prințul Barbu Dimitrie Știrbei, domnitorul Valahiei în perioadele iunie 1849 – 29 octombrie 1853 și 5 octombrie 1854 – 25 iunie 1856²⁵. Prințul Știrbei, interesat să obțină tronul lăsat vacant după abdicarea forțată a lui Al. I. Cuza, i-ar fi creat consulului belgian din Moldova și Țara Românească, fervent susținător al numirii pe tronul de la București a lui Filip de Flandra, o aură de „cămătar”, care lezează imaginea tânărului regat belgian și este interesat doar de concretizarea propriilor interese. Disputa dintre prințul Știrbei și J. Poumay data încă de la începutul anilor 1850, când cel din urmă a întreprins o amplă campanie de discreditare publică, susținută de documente ale cancelariei Valahiei, din care reieșea cheltuiala defectuoasă a fondurilor publice de către domnitor și camarila sa²⁶.

În pofida tuturor aversiunilor întâmpinate în prima parte a mandatului de consul la București, în anul 1859 s-a reușit concretizarea unui proiect belgian mai

²² Aurel Filimon, *Schimburi comerciale între Belgia și Principatele române în perioada 1830–1859*, pp. 75–83; Philippe Beke (coord.), *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene*, vol. I, p. 94; Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării*, pp. 59–132.

²³ H. De Vos, *Leopold I en de scheepvaart, 1831–1865*, în „Mededelingen van de Marine Academie”, vol. 17, 1965, p. 26.

²⁴ Jan Anckaer, *op. cit.*, pp. 289–290.

²⁵ Date conforme calendarului iulian (stilul vechi).

²⁶ Jan Anckaer, *op. cit.*, pp. 290–291.

vechi. Cu ajutorul guvernelor de la București și Iași, stăruințele Camerei de Comerț din Anvers s-au îndeplinit prin inaugurarea unei linii directe de navigație, care unea principalul port belgian cu Brăila și Galați. Efectul pozitiv al deschiderii acestui itinerariu maritim s-a văzut rapid, prin creșterea numărului de vase sub pavilion belgian prezente în cele două mari porturi românești. Principalele produse importate de Belgia din cele două principate dunărene au rămas cerealele, în schimbul cărora negustorii belgieni au plasat pe piața de la Dunărea de Jos cantități importante de zahăr tos rafinat, sticlă, fier și produse de orfevrărie²⁷.

Publicăm mai jos un raport al consulului belgian la București, Jacques Poumay, către ministrul de externe al Belgiei, datat 29 mai/ 10 iunie 1853, care are ca obiect descrierea comerțului din principatele Moldova și Țara Românească. „Rezumatul” diplomatului belgian nu este foarte amplu, dar reprezintă o mărturie obiectivă și prețioasă asupra realităților comerciale înregistrate în porturile Brăila și Galați la jumătatea secolului al XIX-lea, așezând încă o piesă de puzzle în tabloul cosmopolit din principatele situate la „Porțile Orientului”. Informațiile furnizate de consulul belgian sunt cu atât mai importante cu cât provin din partea unui cunoscător al lumii afacerilor din secolul al XIX-lea. Pe lângă calitatea sa de consul al unei țări străine și neutre, Jacques Poumay a fost pentru mult timp și bancher la București, fiind recunoscut drept un bun specialist în domeniul financiar. Diplomatul belgian s-a bucurat de simpatia domnitorului Alexandru Ioan Cuza, care i-a solicitat un punct de vedere privitor la reorganizarea finanțelor Principatelor Unite ale Moldovei și Țării Românești, precum și pentru realizarea unui împrumut pe piața belgiană²⁸.

Nu ne propunem să stabilim în ce măsură observațiile lui Jacques Poumay despre comerțul belgian în regiunea Gurilor Dunării corespund într-un total cu adevărul, întrucât spațiul editorial nu oferă un cadru adecvat. Vom demonstra doar că, în general, relatările consulului belgian ni se par pertinente, dovedind nu numai o bună cunoaștere a realităților economice moldo-valahe, dar și un acut spirit de observație.

În raportul consulului belgian din București, datat 29 mai/ 10 iunie 1853, se precizează că cele două principate române extracarpatiche căpătau pe zi ce trecea un rol tot mai însemnat în cadrul comerțului internațional, devenind, totodată, o piață importantă pentru achiziția de produse agroalimentare. Principatele Dunărene erau deja cunoscute pe plan internațional ca furnizoare de seu, lână, piei și ceară. Dar, peste toate, cele mai importante produse românești achiziționate de către străini erau cerealele²⁹. Importul efectuat prin porturile dunărene ale Moldovei și ale Valahiei era considerabil și consta, în principal, din materii prime, precum: produse agricole coloniale, băuturi alcoolice, cărbuni, sticlărie, produse chimice și produse manufacturate³⁰.

²⁷ Philippe Beke (coord.), *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene*, vol. I, p. 101.

²⁸ Aurel Filimon, *Relațiile româno-belgiene între 1859–1878*, p. 227.

²⁹ Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei, 2014, passim.

³⁰ *Recueil consulaire*, publié en exécutions de l'arrêté Royal du 13 Novembre 1855, Tome premier, Années 1839–1855, Royaume de Belgique, Bruxelles, M. Tarlier Éditeur, 1856, pp. 235–239.

În decursul a doar două decenii, porturile Galați și Brăila au reușit să devină două puncte principale pe harta comerțului internațional. Jacques Poumay a ținut să le precizeze superiorilor din Ministerul de Externe de la Bruxelles faptul că între cele două porturi moldo-valahe exista un serviciu zilnic și reciproc de ambarcațiuni cu aburi. Astfel, relațiile comerciale internaționale căpătau o cu totul altă dimensiune prin introducerea curselor regulate între cele două porturi, dar și prin faptul că o călătorie de la Brăila la Galați dura aproximativ o oră. Datorită navigației intense de la Dunărea de Jos, relațiile dintre porturile Brăila și Galați erau favorizate pe fondul întrepătrunderii afacerilor derulate pe mare cu cele efectuate pe fluviu. Pe lângă navele care soseau din Marea Neagră și Marea Mediterană, cele două porturi moldo-valahe erau parte componentă a itinerariului serviciului permanentizat de vapore care conecta Europa Centrală de Orient, prin curse regulate între Viena și Constantinopol³¹. Relatările consulului belgian corespund cu cercetările recente pe tema călătoriilor, apariției și dezvoltării companiilor de navigație în regiunea Dunării de Jos³².

Transporturile regulate de pasageri, corespondență și mărfuri au creat climatul necesar apariției complementarității celor două porturi românești de la Dunărea de Jos. În doar două decenii de la eliberarea de sub stăpânirea otomană, Brăila, în opinia aceleiași surse belgiene, „trebuie totuși considerată ca fiind punctul central de import și export pe mare”³³ al Principatelor Dunărene. Tranzacțiile derulate în marele port valah erau dependente de documentele emise de bancherii greci și evrei din Galați. Jacques Poumay a descris, pe larg, pentru superiorii săi, procesul laborios al achizițiilor de produse din cele două principate române extracarpatiche. Achizițiile se realizau, cu precădere, în numerar și se achitau astfel: o treime în numerar la îmbarcarea pe vas, iar celelalte două treimi erau plătite în facturi, la trei luni de la tranzacții, în marile porturi europene. Prin intermediul comisionarilor și polițelor achitate la termen, piața dunăreană era foarte bine conectată la realitățile comerciale din Londra, Paris, Viena, Trieste și Marsilia³⁴.

Situat la aproximativ 60 kilometri sud de București, Giurgiu devenise portul de aprovizionare al hinterlandului capitalei Valahiei cu produse importate din

³¹ Raportul consulului belgian de la București, Jacques Poumay, către Henri de Brouckère, ministrul de externe și, totodată, prim-ministrul Belgiei, referitor la comerțul din regiunea Dunării de Jos din 29 mai/ 10 iunie 1853 [Archives du Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur de la Belgique (în continuare: A.M.E.B.), dosar 988, Raportul pe anul 1852].

³² A se vedea descrieri amănunțite în câteva studii recente: Constantin Ardeleanu, *From Vienna to Constantinople on Board the Vessels of the Austrian Danube Steam-Navigation Company (1834–1842)*, în „Historical Yearbook”, vol. 6, 2009, pp. 187–202; idem, *Steamboat Sociality along the Danube and the Black Sea (mid-1830s–mid-1850s)*, în „The Journal of Transport History”, vol. 41, nr. 2, 2020, pp. 208–228; idem, *O croazieră de la Viena la Constantinopol: călători, spații, imagini, 1830–1860*, București, Humanitas, 2021, passim. Vezi și Cristian Constantin, *O istorie a companiilor de navigație străine de la Dunărea de Jos*, București, Editura Etnologică, 2020, passim.

³³ A.M.E.B., dosar 988, Raportul pe anul 1852.

³⁴ *Ibidem*. Vezi analize pertinente în Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube*, pp. 51–53, 63–94; Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării*, pp. 93–132.

spațiul central european³⁵. Creșterea substanțială a schimburilor comerciale dintre statele vorbitoare de limbă germană și Valahia se datora introducerii curselor regulate efectuate de vasele cu aburi ale companiei austriece³⁶.

Conform aceleiași surse belgiene, exporturile moldo-valahe către porturile din Europa Centrală nu aveau încă un nivel considerabil precum cel al importurilor de manufacturi efectuate de către Țările Române pe cursul superior al Dunării. În opinia lui Jacques Poumay, spre deosebire de multe dintre porturile valahe, se preconiza o dezvoltare tot mai accentuată a schelei de la Giurgiu, datorită amplasării sale geografice favorabile, fiind situată „în centrul celor mai fertile regiuni ale Țării Românești”, iar hinterlandul care îl înconjură putea să îi confere statutul de debușeu pentru cereale și celelalte produse autohtone destinate exporturilor, care, la acel moment, lua calea porturilor de la Dunărea maritimă. Sursa belgiană ne dezvăluie și câteva dintre proiectele dezbătute în epocă la curtea domnească din București. Guvernul Țării Românești, conștient de importanța pe care putea să o capete portul Giurgiu, s-a hotărât să construiască un drum prin care să lege localitatea valahă de pe malul Dunării cu orașul București. Totodată, autoritățile centrale de la București doreau ridicarea unui cheu și a câtorva magazine în portul Giurgiu³⁷. Proiectele ar fi fost încredințate inginerului francez Léon Lalanne (1811–1892)³⁸, responsabil, încă din 1852, de direcția lucrărilor publice din Valahia.

Cerealele produse pe teritoriul Valahiei și Moldovei erau deja parte integrantă a pieței mondiale de profil și constituiau un procent relativ important din stocurile marilor antrepozite europene³⁹. Cu toate acestea, în raportul expediat superiorilor săi de la Bruxelles, consulul belgian a ținut să sublinieze o realitate incontestabilă a grânelor românești de la jumătatea secolului al XIX-lea. Deși de bună calitate naturală, cerealele moldo-valahe ocupau doar o poziție secundară pe piețele de consum. Cauzele acestei inferiorități se explicau prin grija insuficientă pe care producătorii și intermediarii o acordau în timpul procedurilor de manevrare a produselor, ale cărei consecințe erau vizibile după treierat și vânturat, operațiuni care se desfășurau întotdeauna în aer liber. Din păcate pentru valorificarea mărfurilor din Moldova și Valahia, aceeași metodă era aplicată și celorlalte produse agricole din aceste regiuni, multe remarcându-se pentru calitatea lor îndoielnică⁴⁰.

Consulul belgian din cele două principate dunărene considera oportună înființarea unor vice-consulate belgiene în porturile Brăila și Galați, subliniind

³⁵ A se vedea noi informații despre orașul port Giurgiu în secolul al XIX-lea la Adriana-Mihaela Roșca, *Istoria orașului Giurgiu până la Primul Război Mondial (1830–1916)*, Teză de Doctorat, Universitatea din București, 2018, pp. 70–152.

³⁶ Constantin Ardeleanu, *Steamboat Sociality along the Danube and the Black Sea*, pp. 208–228.

³⁷ A.M.E.B., dosar 988, Raportul pe anul 1852.

³⁸ A se vedea https://fr.wikipedia.org/wiki/L%C3%A9on_Lalanne, accesat în 13 ianuarie 2022.

³⁹ Vezi studii recente la Cristian Constantin, *Grain Market Integration in the Lower Danube Region (1829–1853)*, în „Епохи / Epochi”, vol. 27, nr. 1, 2019, pp. 89–101.

⁴⁰ A.M.E.B., dosar 988, Raportul pe anul 1852. Informațiile corespund cu relatările vremii; vezi Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube*, passim.

necesitatea stimulării apariției unei linii de navigație directe între Anvers și porturile de la Dunărea de Jos. Demersul lui Jacques Poumay era argumentat de raportul mișcării porturilor dunărene românești transmis Ministerului de Externe al Belgiei, în care demonstra cum economia belgiană are de suferit de pe urma intermediarilor, fiind necesară sporirea numărului de vase belgiene care să ajungă până în porturile din Moldova și Valahia. În porturile Dunării Inferioare sosea o cantitate însemnată de articole de fabricație belgiană, dar prin intermediul unor case comerciale și de navigație grecești și engleze. Acestea din urmă, pentru a ascunde originea mărfurilor comercializate pe piața românească, făceau ca produsele să urmeze un „traseu deviat” prin porturile din Levant și să fie transbordate la Constantinopol, cu aplicarea unor tarife vamale favorabile pe teritoriul altor state. Principalele mărfuri belgiene comercializate în porturile Brăila și Galați erau zahărul, produsele chimice și cele manufacturate. Mărfurile trimise de la Anvers la Constantinopol pentru a fi apoi direcționate către provinciile dunărene se loveau la Constantinopol de costurile ridicate ale intermediarilor și nu puteau concura cu produsele similare fabricate în state care utilizau linia directă către porturile Dunării de Jos⁴¹.

Carantina nord-dunăreană a fost instituită de Imperiul Țarist în Moldova și Valahia după victoria obținută în războiul ruso-otoman din anii 1828–1829, fiind resimțită de foarte mulți occidentali drept un impediment în calea dezvoltării comerțului celor două principate dunărene⁴². Jacques Poumay le oferă superiorilor săi din cadrul Ministerului de Externe belgian o mostră de oportunism izvorâtă în anii impunerii carantinei obligatorii pentru persoanele și mărfurile sosite pe Marea Neagră și Dunăre în porturile românești. Armatorii și căpitanii navelor sub pavilion belgian utilizau diverși intermediari în porturile moldo-valahe, care, în schimbul unor sume prestabilite, efectuau operațiunile care reveneau de regulă căpitanului vasului. Cel din urmă, obligat să efectueze perioada de carantină în lazareturile de la Galați sau Brăila, își lăsa întreaga marfă sosită din Occident la discreția intermediarului, care, nu de puține ori, se dovedea un caracter extrem de îndoielnic și lipsit de o minimă moralitate⁴³.

Inexistența reglementării unui curs valutar oficial și a unor instrumente bancare moderne în cele două principate române extracarpatice îi transforma pe acești intermediari în adevărați zarafi de ocazie, abili în specularea tranzacțiilor cu diversele monede utilizate în comerțul din porturile dunărene. Aflați în carantină, căpitanii navelor belgiene se vedeau în imposibilitatea de a-și gestiona îndatoririle trasate de armatori și casele comerciale în serviciul cărora se aflau, lăsând la voia hazardului afacerile sub atenta și interesata supraveghere a intermediarilor

⁴¹ A.M.E.B., dosar 988, Raportul pe anul 1852.

⁴² Vezi interpretări recente ale impactului carantinei asupra comerțului din regiunea Gurilor Dunării la Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube*, pp. 67–73; Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării*, pp. 83–93.

⁴³ A.M.E.B., dosar 988, Raportul pe anul 1852.

contractați de superiorii săi⁴⁴. Consulul belgian din Valahia și Moldova atrăgea atenția cu privire la evitarea unor asemenea personaje oneroase și îl recomanda pe J. Hamburger, care opera în cele două mari și principale porturi de la Dunărea de Jos. De asemenea, aceeași sursă belgiană din Principate îi considera demni de frecventat pe N. Arméli și D. Mastrapas, ambii angrenați în operațiunile portuare și financiare din Brăila, dar și pe Séchiari și agenția „Agacis et Milési” pentru tranzacțiile din Galați⁴⁵.

Raportul consulului Jacques Poumay aduce în discuție și imitarea modelului altor state europene (Franța, Prusia, Austria, Anglia, Rusia, Suedia, Grecia, Sardinia și Olanda) în privința modului de tratare a relațiilor cu Moldova și Țara Românească, prin prisma dezvoltării schimburilor comerciale moldo/valahe-belgiene, care ar impune înființarea unor agenții consulare în porturile Dunării maritime. În acest sens, consulul Belgiei la București propunea deschiderea unor viceconsulate belgiene în orașele Brăila și Galați, unde încă nu seseau suficiente vase sub pavilion belgian⁴⁶.

*

Parcurgând descrierile de mai sus și anexa documentară, cititorul acestor rânduri se poate întreba câte din declarațiile lui J. Poumay erau acoperite de adevăr?

Fără a insista pentru a declanșa o întregă investigație, cercetările mai vechi, cât și cele recente, demonstrează în mare măsură tabloul descris de consulul Belgiei din Moldova și Țara Românească. La o privire în ansamblu, spațiul românesc din primele decenii ale secolului al XIX-lea avea contururile economice și sociale neclare, își păstra structurile tradiționale intacte, iar ramura cea mai de seamă a economiei rămânea agricultura, cu metehnele tipice societății feudale. Tehnica rudimentară folosită de țărani pentru a lucra pământul fertil și dezinteresul clasei conducătoare, care de multe ori era și cea care deținea marile suprafețe pe care se realiza agricultura, au fost cauzele principale ale producției scăzute din cele două principate române extracarpatice. Raportul agentului diplomatic belgian pe anul 1852 a ținut seama de realitățile înregistrate de contemporani și analizate de specialiștii problemei. Trebuie să luăm în calcul faptul că schimburile comerciale derulate pe parcursul anului 1852 vizează producția din acel an, dar și ce a mai putut fi valorificat din recolta anului precedent. Conform datelor centralizate și analizate de către Ilie Corfus, recolta de cereale a Țării Românești din 1851 a fost catalogată de acesta drept „slabă”, dar nici pe departe „dezastruoasă” precum cele înregistrate în anii 1845 și 1849, ori „bună” ca în anii 1846 și 1847⁴⁷. Un demers

⁴⁴ *Ibidem*. Datele sunt confirmate de studiile recente, vezi: Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube*, pp. 51–131; Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării*, pp. 59–132.

⁴⁵ *Recueil consulaire*, pp. 238–239.

⁴⁶ A.M.E.B., dosar 988, Raportul pe anul 1852.

⁴⁷ Ilie Corfus, *Agricultura Țării Românești în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, București, Editura Academiei R.S.R., 1969, pp. 252–253.

similar și concludent lipsește pentru ținuturile Moldovei dintre Carpați și Prut, dar trebuie precizat că ponderea acestui principat în comerțul dunărean cu cereale se află cu mult în urma celui efectuat de către Țara Românească. Principalul impediment consta în inexistența unor mijloace de transport ale cerealelor din centrul și nordul acestui principat către portul Galați.

În baza analizelor recente, putem preciza destul de clar cantitățile principalelor cereale cultivate în spațiul românesc și comercializate prin porturile Brăila și Galați pe parcursul anului 1852. Astfel, prin portul Galați au luat calea depozitelor europene aproximativ 1,2 milioane de chintale de cereale, în schimbul cărora a fost plătită suma de 477 966 lire sterline. Prin Brăila s-a contabilizat un export de 2,3 milioane de chintale de cereale, pentru care au fost achitate 833 134 lire sterline. În medie, un chintal de grâu a fost vândut la Galați cu zece șilingi, în vreme ce la Brăila au fost achitați nouă șilingi, iar chintal de porumb se comercializa la Galați cu opt șilingi, în timp ce la Brăila prețul acestuia a fost de doar șase șilingi⁴⁸. Înaintea războiului ruso-otoman dintre anii 1853–1856, navlul unui chintal de cereale pe traseul porturile Dunării maritime – Oceanul Atlantic se ridica la aproximativ cinci șilingi și reprezenta jumătate din costul unui chintal de cereale comercializat în porturile românești⁴⁹.

Chiar dacă nu oferă în totalitate informații inedite, documentul pe care îl publicăm în anexă, aflat în Arhivele Ministerului Afacerilor Externe al Belgiei, verifică aspectele cunoscute până în acest moment și aduce numeroase precizări utile pentru o mai bună înțelegere a comerțului internațional de pe cursul inferior al Dunării. Totodată, documentul ilustrează modul în care erau percepute cele două principate române extracarpatiche, la nivel internațional, chiar în preajma izbucnirii Războiului Crimeii (1853–1856).

Documentul păstrează particularitățile limbii franceze utilizate de consulul belgian de la București, transcrierea acestuia fiind fidelă originalului, și îi este adresat lui Henri de Brouckère, ministrul de externe și, totodată, prim-ministrul Belgiei între 31 octombrie 1852 și 30 martie 1855. Destinatarul raportului, Jonkheer Henri Ghislain Joseph Marie Hyacinthe de Brouckère (25 ianuarie 1801 – 25 ianuarie 1891), s-a născut la Bruges, a fost magistrat și profesor la „Université Libre” din Bruxelles. A deținut funcțiile de guvernator al Anvers-ului între anii 1840 și 1844, dar și al orașului Liège din 1844 și până în 1846. Henri de Brouckère a condus un guvern liberal între anii 1852 și 1855, fiind al nouălea prim-ministru al Belgiei. Charles, unul dintre frații săi, a reușit să ajungă primar al Bruxelles-ului⁵⁰.

⁴⁸ Cristian Constantin, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării*, pp. 107–108; vezi și Paul Cernovodeanu, Beatrice Marinescu, *British Trade in the Danubian Ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853*, în „Journal of European Economic History”, tom 8, nr. 3, 1979, pp. 716–717 (date statistice păstrate în quateri imperiali britanici).

⁴⁹ Cristian Constantin, *Grain Market Integration in the Lower Danube Region (1829–1853)*, pp. 89–101.

⁵⁰ A se vedea articolul despre Henri de Brouckère, disponibil on-line pe <https://artsandculture.google.com/entity/henri-de-brouck%C3%A8re/m02q0f51?hl=en>, accesat în 18 ianuarie 2022.

Anexă documentară

29 mai/ 10 iunie 1853, raportul consulului belgian de la București, Jacques Poumay, către Henri de Brouckère, ministrul de externe și, totodată, prim-ministrul Belgiei, referitor la comerțul din regiunea Dunării de Jos.

Bucharest, le 29 [peut]/ 10 juin 1853

Monsieur le Ministre,

Dans l'intérêt du commerce et de la navigation belges, et pesant aller au-devant des vues portées à leur accorder une protection éclairée, je crois pouvoir m'autoriser à vous transmettre les renseignements suivants qui s'y rattachent :

Les principautés moldo-valaques acquièrent chaque jour, en ce qui a trait à l'exportation, un degré d'importance plus marqué dans la voie du progrès.

L'importation devient aussi de plus en plus considérable ; elle consiste principalement en matières premières, telles que *denrées coloniales, verres à vitres, charbon de terre, produits chimiques, vins, liqueurs, huiles et marchandises manufacturées*.

En échange de tous ces articles, les principautés danubiennes fournissent des *suifs, des laines, des peaux, des douves, des soies de porcs* et surtout des *céréales*.

Les ports de Braïla et de Galatz sont les deux points principaux pour les débouchés du commerce. Un service journalier et réciproque de bateaux à vapeur est établi entre ces deux ports et facilite ainsi les relations commerciales ; ce qui est un avantage inappréciable pour leur développement, c'est que le trajet de Braïla à Galatz s'opère par cette voie en une heure.

Braïla doit cependant être considéré comme le point central de l'importation et de l'exportation par la voie maritime ; Galatz, qui a aussi son importance, est plutôt regardé comme place de bourse, en ce sens que la majeure partie des opérations traitées à Braïla trouvent leur règlement à Galatz chez des banquiers grecs et juifs qui y sont établis.

Les achats sont toujours faits au comptant et réglés de la manière suivante : un tiers en espèces, et les deux autres tiers sont ordinairement payés en effets à trois mois de date sur Londres, Paris, Vienne, Trieste ou Marseille.

Les rapports de Braïla à Galatz sont d'autant plus considérables que, outre qu'ils sont entretenus par les navires arrivant de la mer Noire et de la Méditerranée, ils sont encore favorisés par un service régulier de bateaux à vapeur venant de Vienne et de Constantinople.

Giurgewo, qui est plus rapproché de Bucharest, capitale de la Valachie, est aussi, par son heureuse situation, un port qui a son importance commerciale ; Giurgewo est assis sur la rive gauche du Danube, vis-à-vis de Routschouk, en Bulgarie, et à 60 kilomètres environ de la capitale de cette principauté ; la plupart des marchandises achetées en Allemagne, et destinées pour la vente de Bucharest,

arrivent à ce port par l'entremise des bateaux à vapeur autrichiens venant du haut Danube. Quelques petits navires du bas Danube remontent aussi jusqu'à cette échelle; Giurgewo est appelé à prendre chaque année un plus grand développement commerciale; situé au centre des contrées les plus fertiles de la Valachie, son marché peut, en raison de cet avantage, toujours être mieux fourni, en céréales et autres produits, que ceux des ports voisins.

Le transport des céréales dont la vente s'opère presque toujours à Braïla, par environ 500 petites barques valaques, grecques et bulgares de 90 tonneaux chacun en moyenne; ces 500 barques remontent alors le Danube avec des chargements de sel et des produits étrangers destinés pour la Serbie.

Le gouvernement valaque, pénétré de l'importance future du port de Giurgewo, semblerait être décidé à la construction d'une grande route de cette ville à Bucharest, ainsi qu'à l'établissement d'une quai et de quelques magasins sur le port; ces travaux seraient, dit-on, confiés à M. Léon Lalanne, ingénieur français, actuellement au service du gouvernement de cette principauté; si ces améliorations s'effectuaient, il n'y a pas le moindre doute à émettre sur les avantages immenses qu'on pourrait en retirer.

En passant, je crois devoir relater que les céréales des principautés danubiennes, quoique d'une bonne nature, ne tiennent cependant qu'un rang secondaire sur les marchés consommateurs; les causes de cette infériorité s'expliquent par le peu de soin que l'on apporte dans le renouvellement dans la manipulation, dont les conséquences ont pour effet de leur faire subir quelque altération lors du battage et du criblage, opérations qui ont toujours lieu en plein air. On suit généralement la même méthode à l'égard des autres produits agricoles de ces contrées, lesquels se font aussi remarquer par la médiocrité de leur qualité.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, Monsieur le Ministre, la note du mouvement qui s'est opéré dans le port de Braïla pendant l'année 1852.

En jetant un coup d'œil sur la récapitulation de ce petit travail, vous pourrez être à même de juger de la valeur commerciale de ce port, et d'apprécier aussi l'importance des produits de cette principauté dont le tiers à peine est consacré à l'agriculture, tandis que le reste, qui se compose de forêts et de plaines immenses, sert de pâturages à de nombreux troupeaux de moutons et de bêtes à cornes, ainsi qu'à de précieux haras pour le pays.

Quoique les produits belges soient, sans aucun doute, appréciés ici, vous ne trouverez cependant, Monsieur le Ministre, sur cet état l'indication que d'un petit nombre de navires arrivant directement de Belgique. Cela tient à ce que, pour une foule de marchandises, on se sert de la voie d'Allemagne. Il est vrai de dire aussi qu'une quantité d'articles de fabrication belge arrivent ici pour le compte de maisons grecques et anglaises qui, pour en cacher l'origine, font suivre à ces marchandises une voie détournée; ce sont principalement; du sucre, des produits chimiques et des marchandises manufacturées. Indépendamment de l'emploi de cette voie de transport, une quantité de marchandises belges parviennent dans les principautés avec un transbordement à Constantinople.

Ce fait m'engage à appeler la sérieuse attention des négociants belges sur ce point important, et me conduit même à avoir l'honneur de vous faire part, Monsieur le Ministre, que les marchandises qui sont adressées d'Anvers à Constantinople, pour être ensuite dirigées sur les provinces danubiennes, sont toujours frappées à Constantinople de frais tellement onéreux qu'il n'est plus possible alors de lutter dans ces contrées contre les produits analogues d'une autre provenance et qui sont parvenus par une voie directe. A ces causes d'un désavantage si évident, je dois ajouter que la majeure partie des commissionnaires levantins jouissent d'une réputation peu honorable et malheureusement si dispenser de leurs services et éviter même tout rapport avec eux. Je dois dire encore que la plupart des navires qui viennent de Constantinople dans les échelles du Danube, sont des navires ottomans ou grecs, et qu'ils n'offrent pas toujours, surtout ces derniers, les garanties que le négociant prudent doit chercher et est en droit de réclamer. Certes, j'ai l'intime conviction que les négociants belges qui ont expédié des marchandises dans ces contrées, en les faisant transborder à Constantinople, abandonneront avec raison l'emploi de cette voie, car ils auront acquis la certitude du fait que j'avance.

En vous signalant ce grave abus, mon intention, Monsieur le Ministre, est de prémunir les industriels belges contre un pareil état de choses dans le cas où, ne le connaissant pas, ils seraient tentés du désir de se créer un débouché pour le placement du produit de leur industrie dans les principautés moldo-valaques ; on ne saurait donc trop les engager, pour le transport de leurs marchandises, à attendre toujours qu'un navire soit en partance directe d'Anvers pour les ports du Danube.

Il est à ma connaissance que plusieurs parties de marchandises belges, consistant en tôles, sucre, clous et produits chimiques, destinées pour la Valachie et expédiées pour Constantinople, ou elles ont été déchargées et rechargées, ont été tellement grevées de frais par les commissionnaires de ce port, que la vente a du s'en espérer ici sans bénéfice et même avec perte.

Il est un autre point non moins important, sur lequel je crois devoir aussi solliciter l'attention des armateurs belges; il s'agit du choix qu'ils font, eux ou leurs capitaines, des personnes auxquelles les navires sont recommandés à Galatz et à Braïla; très-fréquemment il arrive que les recommandations n'offrent pas toutes les garanties désirables et de moralité et de probité pour que l'on puisse, sans crainte, leur confier la totalité de l'importation d'un nolis ; un autre inconvénient, c'est que les capitaines, presque toujours dans la pensée d'éviter des frais et d'épargner du temps, opèrent leurs déchargements en quarantaine ; dans ce cas, le recommandataire doit se charger des recouvrements, mais, s'il n'est pas un homme consciencieux, il peut tromper, chicaner et dépouiller le capitaine qui ne peut, étant retenu en quarantaine, exercer sur son recommandataire aucune surveillance. Il se trouve donc, sous ce rapport, dans un véritable danger. Mais, indépendamment du péril qu'il court, c'est que le recommandataire, ne se faisant aucun scrupule de ne pas se borner à la provision qui est allouée, songe encore très-souvent à tromper le capitaine d'une manière indigne, ou sur la réduction de l'argent, ou sur le cours des valeurs échangées si le capitaine veut doit faire l'achat d'effets négociables.

Afin d'obvier autant que possible à cet inconvénient, il me paraît indispensable, Monsieur le Ministre, de vous indiquer les maisons les plus considérables qui s'occupent de la réception des navires et qui présentent, sous le rapport de la sécurité, toutes les garanties suffisants ; ce sont :

A Braïla	A Galatz
M.M. N. Armélin,	M.M. Agacis et Milési,
D. Mastrapas,	Séchiari, argenti Sciliti,
J. Hamburger.	J. Hamburger.

Après avoir eu l'honneur de mettre sous vos yeux, Monsieur le Ministre, le tableau des avantages et des inconvénients attachés à l'importation dans les principautés de Moldo-Valachie, il me semble aussi de mon devoir d'attirer votre bienveillante attention, sur un point qui ne manque pas d'avoir une assez sérieuse importance.

Ne conviendrait-il pas que le gouvernement de S.M. le roi eût à Galatz ou à Braïla un vice-consulat ?

Par ce moyen nos navires, au lieu de ne trouver qu'une protection de complaisance, y posséderaient ainsi que notre commerce une garantie mieux assurée et mieux éclairée.

Notre industrie pourrait aussi en retirer des avantages, car la Belgique est maintenant en position de voir de jour en jour s'étendre le cercle de ses relations avec les principautés danubiennes, par la raison que nos produits y sont généralement goûtés et appréciés, et que ceux de ces contrées sont de nature à intéresser également le commerce belge ; cette heureuse circonstance m'autorise donc à espérer, Monsieur le Ministre, qu'il aura bientôt, entre ces provinces et notre pays, un échange d'affaires qui présentera aussi une réciprocité d'avantages.

Dans le cas donc où, d'après l'appréciation de tout ce que je viens d'avoir l'honneur de vous faire connaître, vous adopteriez les vues que je soumets à vos lumières et à votre sollicitude à l'égard de la création d'un vice-consulat à l'exemple des autres puissances (la France, la Prusse, l'Autriche, l'Angleterre, la Russie, la Suède, la Grèce, la Sardaigne, la Hollande, etc., etc.), pour les ports de Braïla et de Galatz, je fâcherai de trouver quelqu'un, qui, connaissant les affaires commerciales de ces principautés, serait à même d'être utile notre pays.

Agréez, etc.

Le consul de Belgique dans les principautés de Moldo-Valachie,
Jacques Poumay

Sursă: Archives du Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur de la Belgique, dosar 988, Raportul consulului belgian de la București, Jacques Poumay, pe anul 1852, datat 29 mai/ 10 iunie 1853.

Traducerea documentului:

București, 29 [mai]/ 10 iunie 1853

Domnule Ministru,

În interesul comerțului și navigației belgiene și în scopul de a anticipa opiniile și de a le acorda o protecție luminată, cred că mă pot autoriza să vă transmit următoarele informații referitoare la acestea:

Principatele moldo-valahe capătă în fiecare zi, în ceea ce privește exporturile, un grad mai mare de importanță în calea progresului.

De asemenea, importul devine din ce în ce mai considerabil; el constă în principal din materii prime, precum alimente coloniale, geamuri, cărbune, produse chimice, vinuri, băuturi alcoolice, uleiuri și produse manufacturate.

În schimbul tuturor acestor articole, Principatele Dunărene furnizează seu, lână, piei, doage, peri de porc și mai ales cereale.

Porturile Brăila și Galați sunt cele două puncte principale pentru piețele comerciale. Un serviciu de transport se efectuează zilnic și reciproc între aceste două porturi de către ambarcațiuni cu aburi, facilitând astfel relațiile comerciale; un avantaj de neprețuit pentru dezvoltarea acestor relații este durata de numai o oră a rutei de la Brăila la Galați.

Brăila trebuie totuși considerată ca fiind punctul central de import și export pe mare; Galați, care este de asemenea important, este privit mai degrabă ca o bursă de valori, în sensul că cea mai mare parte a tranzacțiilor procesate în Brăila sunt decontate în Galați, la bancheri greci și evrei stabiliți în acest oraș.

Achizițiile se fac întotdeauna în numerar și se plătesc astfel: o treime în numerar, iar celelalte două treimi sunt plătite de obicei prin facturi, într-un termen de trei luni de la data tranzacției, la Londra, Paris, Viena, Trieste sau Marsilia.

Relațiile dintre Brăila și Galați sunt cu atât mai considerabile cu cât, pe lângă faptul că sunt întreținute de navele care sosesc din Marea Neagră și Mediterana, sunt în continuare favorizate de un serviciu regulat de vapoare venite de la Viena și Constantinopol.

Giurgiu, care este situat mai aproape de București, capitala Țării Românești, este, de asemenea, prin situația sa fericită, un port cu o importanță comercială; Giurgiu se află pe malul stâng al Dunării, vizavi de Ruse, oraș din Bulgaria, și la aproximativ 60 de kilometri de capitala acestui principat; majoritatea bunurilor achiziționate în Germania, și destinate vânzării la București, ajung în acest port prin intermediul vaselor cu aburi austriece venite din Dunărea Superioară. În acest punct ajung și câteva vase mici din Dunărea de Jos; Giurgiu este destinat să aibă în fiecare an o dezvoltare comercială mai mare; situată în centrul celor mai fertile regiuni ale Țării Românești, piața sa poate, datorită acestui avantaj, să fie întotdeauna mai bine aprovizionată cu cereale și alte produse decât piețele din porturile învecinate.

Transportul cerealelor, a căror vânzare aproape întotdeauna are loc în Brăila, se efectuează cu aproximativ 500 de mici bărci valahe, grecești și bulgare de câte 90 de tone în medie; aceste 500 de bărci urcă apoi Dunărea cu încărcături de sare și produse străine destinate Serbiei.

Guvernul muntenesc, conștient de importanța viitoare a portului Giurgiu, ar părea că s-ar fi hotărât să construiască un drum important care să lege acest oraș de București, precum și să înființeze un chei și câteva magazine în port. Se pare că aceste lucrări ar fi încredințate domnului Léon Lalanne, inginer francez, aflat în prezent în slujba guvernului acestui principat; dacă aceste îmbunătățiri s-ar realiza, nu există nici cea mai mică îndoială cu privire la imensele beneficii aferente.

De asemenea, cred că trebuie să subliniez că cerealele Principatelor Dunărene, deși de bună calitate, ocupă totuși doar o poziție secundară pe piețele de consum; cauzele acestei inferiorități se explică prin grija redusă față de reînnoirea în procesul de manevrare, ale cărei consecințe determină o oarecare deteriorare în timpul treieratului și cernutului, operațiuni care se desfășoară încă în aer liber. Aceeași metodă este în general urmată și cu alte produse agricole din aceste regiuni, care de asemenea se remarcă pentru calitatea lor slabă.

Am onoarea să vă transmit alăturat, Domnule Ministru, nota privind activitățile care au avut loc în portul Brăila în anul 1852.

Aruncând o privire la rezumatul acestei scurte lucrări, veți putea judeca valoarea comercială a acestui port și, de asemenea, veți putea aprecia importanța produselor acestui principat, al cărui teren servește doar într-o treime agriculturii, în timp ce restul, alcătuit de păduri și câmpii imense, servește drept pășune pentru numeroase turme de oi și bovine, precum și pentru prețioasele herghelii ale țării.

Deși produsele belgiene sunt, fără îndoială, apreciate aici, veți găsi, totuși, Domnule Ministru, indicate în acest raport doar un număr redus de nave care sosesc direct din Belgia. Acest lucru se datorează faptului că, pentru un număr mare de mărfuri, se utilizează ruta germană. De asemenea, este adevărat că aici sosesc o cantitate de articole de fabricație belgiană prin intermediul unor case grecești și engleze care, pentru a ascunde originea acestor mărfuri, le fac să urmeze un traseu deviat; acestea sunt în principal: zahăr, produse chimice și produse manufacturate. Independent de utilizarea acestei rute de transport, o cantitate de mărfuri belgiene ajunge în principate prin transfer de la Constantinopol.

Acest fapt mă îndeamnă să atrag atenția comercianților belgieni asupra acestui punct important și chiar mă determină să am onoarea de a vă informa, Domnule Ministru, că mărfurile care sunt trimise de la Anvers la Constantinopol, pentru a fi apoi direcționate către Provinciile Dunărene, sunt întotdeauna supuse la Constantinopol unor taxe atât de ridicate încât nu se mai poate lupta împotriva unor produse similare de proveniență diferită, ajunse însă în aceste ținuturi pe cale directă. Acestor cauze ale unui dezavantaj atât de evident, trebuie să adaug faptul că cea mai mare parte a comisionarilor levantini se bucură de o reputație nu tocmai onorabilă și, din păcate, se renunță la serviciile lor și chiar se evită orice legătură cu ei. Mai trebuie să spun că majoritatea corăbiilor care vin din Constantinopol la

gurile de vărsare ale Dunării, sunt corăbii otomane sau grecești ce nu oferă întotdeauna, mai ales acestea din urmă, garanțiile pe care negustorul prudent trebuie să le caute și pe care este îndreptățit să le revendice. Desigur, am convingerea fermă că negustorii belgieni care au trimis mărfuri în aceste regiuni, prin transbordarea lor la Constantinopol, vor abandona pe bună dreptate folosirea acestei rute, căci vor fi dobândit certitudinea celor menționate de mine.

Raportându-vă acest abuz grav, intenția mea, Domnule Ministru, este să protejez producătorii belgieni împotriva unei asemenea stări de fapt în cazul în care, în necunoștință de cauză, ar fi tentați de dorința de a crea o piață de desfacere pentru produsele lor în Principatele moldo-valahe; nu putem așadar să-i încurajăm prea mult ca, pentru transportul mărfurilor lor, să aștepte mereu ca o navă să plece direct din Anvers spre porturile Dunării.

Din informațiile mele, mai multe transporturi de mărfuri belgiene, constând în foi, zahăr, cuie și produse chimice, destinate Țării Românești și expediate la Constantinopol, unde au fost descărcate și reîncărcate, au fost atât de împovărate de taxe de către comisionarii acestui port, încât s-a ajuns ca vânzarea să fie fără profit, și chiar cu pierdere.

Există un alt punct nu mai puțin important, asupra căruia cred că ar trebui să atrag atenția armatorilor belgieni; este vorba despre alegerea pe care o fac, ei sau căpitanii lor, în privința persoanelor cărora le sunt recomandate navele la Galați și Brăila; de foarte multe ori se întâmplă ca recomandările să nu ofere toate garanțiile dezirabile de moralitate și probitate astfel încât să le poată fi încredințat, fără teamă, întregul import al unui transport; un alt dezavantaj este că căpitanii, aproape întotdeauna în spiritul evitării costurilor și al economisirii timpului, își efectuează descărcările fiind plasați în carantină; în acest caz, persoana recomandată trebuie să se ocupe de recuperare, dar, dacă aceasta nu dă dovadă de conștiință, căpitanul, fiind ținut în carantină, poate fi înșelat, șicanat și jefuit, el neputând exercita nicio supraveghere asupra colaboratorului său. În această ecuație, el se află, așadar, într-un real pericol. Însă, independent de pericolul care-l pândește, persoana recomandată, neavând niciun scrupul în a se limita la provizia alocată, se gândește adesea să-l înșele pe căpitan în mod nedemn, prin reducerea banilor, sau a cursului de schimb dacă căpitanul dorește să cumpere produse pentru care se poate negocia.

Pentru a evita pe cât posibil acest inconvenient, mi se pare esențial, Domnule Ministru, să vă indic cele mai considerabile case care se ocupă de primirea navelor și care prezintă, din punct de vedere al siguranței, toate garanțiile necesare; acestea sunt:

În Brăila	În Galați
M.M.N. Armélin,	M.M. Agacis et Milési,
D. Mastrapas,	Séchiari, argenti Sciliti,
J. Hamburger.	J. Hamburger.

După ce am avut onoarea de a vă prezenta, Domnule Ministru, tabelul avantajelor și dezavantajelor atașate importului în Principatele Moldo-Valahiei, mi

se pare de datorita mea să vă atrag atenția binevoitoare asupra unui punct care nu este lipsit de o importanță destul de serioasă.

Nu ar fi potrivit ca guvernul Majestății Sale Regele să aibă un viceconsulat la Galați sau Brăila?

În acest fel, navele noastre, în loc să găsească doar o protecție de complezență, ar beneficia aici, ca și comerțul nostru, de o garanție mai bine asigurată și mai clară.

Industria noastră ar putea obține și ea avantaje, pentru că Belgia este acum în situația de a-și extinde constant cercul relațiilor sale cu Principatele Dunărene, dat fiind faptul că produsele noastre sunt în general gustate și apreciate în această țară, iar produsele lor sunt de natură să intereseze în egală măsură comerțul belgian; această împrejurare fericită îmi îngăduie așadar să sper, Domnule Ministru, că între aceste provincii și țara noastră vor avea loc curând schimburi comerciale care vor prezenta avantaje reciproce.

În cazul în care, după aprecierea a tot ceea ce tocmai am avut onoarea să vă fac cunoscut, veți adopta direcțiile pe care le supun atenției și preocupării dumneavoastră în vederea deschiderii unui viceconsulat pentru porturile Brăila și Galați, urmând exemplul celorlalte puteri (Franța, Prusia, Austria, Anglia, Rusia, Suedia, Grecia, Sardinia, Olanda etc., etc.), voi încerca să găsesc pe cineva care, cunoscând treburile comerciale ale acestor principate, ar putea fi de folos țării noastre.

Aprob etc.

Consulul Belgiei în Principatele Moldo-Valahiei,
Jacques Poumay

Bibliografie

- Allen, Robert C., *Global Economic History. A Very Short Introduction*, Oxford–New York, Oxford University Press, 2011.
- Anckaer, Jan, *Small Power Diplomacy and Commerce. Belgium and the Ottoman Empire during the Reign of Leopold I (1831–1865)*, Istanbul, The Isis Press, 2013.
- Angelescu, C.C., *Studenții români în străinătate. Universitatea din Bruxelles*, în „Studii și Cercetări Istorice”, vol. 18, 1943, pp. 119–126.
- Archives du Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur de la Belgique, dosar 988, Raportul consulului belgian de la București, Jacques Poumay, pe anul 1852, datat 29 mai/ 10 iunie 1853.
- Ardeleanu, Constantin, *From Vienna to Constantinople on Board the Vessels of the Austrian Danube Steam-Navigation Company (1834–1842)*, în „Historical Yearbook”, vol. 6, 2009, pp. 187–202.
- Ardeleanu, Constantin, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei, 2014.
- Ardeleanu, Constantin, *O croazieră de la Viena la Constantinopol: călători, spații, imagini, 1830–1860*, București, Humanitas, 2021.

- Ardeleanu, Constantin, *Steamboat Sociality along the Danube and the Black Sea (mid-1830s–mid-1850s)*, în „The Journal of Transport History”, vol. 41, nr. 2, 2020, pp. 208–228.
- Beke, Philippe (coord.), *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene*, vol. I, *România și Belgia, dinamica relațiilor politico-diplomatice, economice și culturale în perioada formării și consolidării statului-națiune, între 1838 și 1916*, Bruxelles–București, Ambasada Belgiei la București, 2013.
- Bodin, Dumitru, *Documente privitoare la legăturile economice dintre Principatele Române și Regatul Sardiniei*, București, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, 1941.
- Burstin, Octave, *Le marché belge des produits pétroliers et les débouchés qu'il offre à l'exportation roumaine*, în „Moniteur du Pétrole roumain”, nr. 18, 15 septembrie 1933, p. 14.
- Cernovodeanu, Paul; Marinescu, Beatrice, *British Trade in the Danubian Ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853*, în „Journal of European Economic History”, tom 8, nr. 3, 1979, pp. 716–717.
- Constantin, Cristian, *Comerțul cu cereale la Gurile Dunării: integrarea pe piață, structuri productive și infrastructura de transport (1829–1940)*, Brăila, Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2018.
- Constantin, Cristian, *Grain Market Integration in the Lower Danube Region (1829–1853)*, în „Епохи / Epochi”, vol. 27, nr. 1, 2019, pp. 89–101.
- Constantin, Cristian, *O istorie a companiilor de navigație străine de la Dunărea de Jos*, București, Editura Etnologică, 2020.
- Corfus, Ilie, *Agricultura Țării Românești în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, București, Editura Academiei R.S.R., 1969.
- De Vos, H., *Leopold I en de scheepvaart, 1831–1865*, în „Mededelingen van de Marine Academie”, vol. 17, 1965, p. 26.
- Demaret, Léon, *Les gisements pétroliers de la Roumanie*, în „Annales des Mines de Belgique”, tom 13, 1908, p. 7.
- Duqué, Joseph, *Les exploitations pétrolières en Roumanie et les intérêts belges dans cette industrie*, Association des Licenciés sortis de l'Université de Liège, vol. 8, nr. 3, 1913, pp. 28–30.
- Filimon, Aurel, *Documente diplomatice belgiene despre Unirea Principatelor*, în „Revista de istorie”, tom 27, nr. 1, 1974, pp. 85–95.
- Filimon, Aurel, *Informații privind istoria României în documente diplomatice belgiene. Tratatul economic româno-german din anul 1892*, în „Analele Universității «Al.I. Cuza» din Iași, Seria Istorie”, tom 16, 1970, pp. 171–178.
- Filimon, Aurel, *Les relations roumano-belges de 1879 à 1900*, în *Nouvelles Études d'Histoire. Nouvelles Études d'Histoire. Publiées à l'occasion du XVe congrès international des sciences historiques*, vol. 6, București, Editura Academiei R.S.R., 1980, pp. 249–267.
- Filimon, Aurel, *Quelques données concernant les relations entre la Roumanie et la Belgique au XIX-e siècle*, în „Revue Belge d'histoire contemporaine”, vol. 2, nr. 1, 1970, pp. 21–26.
- Filimon, Aurel, *Relațiile româno-belgiene în epoca modernă*, Focșani, Editura Vrantop, 1998.
- Filimon, Aurel, *Relațiile româno-belgiene în secolul al XIX-lea*, Teză de Doctorat, Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, 1974, 408 file.
- Filimon, Aurel, *Relațiile româno-belgiene între 1859 și 1878*, în „Revista de istorie”, tom 31, nr. 2, 1978, pp. 223–239.

- Filimon, Aurel, *Schimburi comerciale între Belgia și Principatele române în perioada 1830–1859*, în „Analele Universității „A.I. Cuza” Iași, Seria Istorie, tom 19, 1973, fasc. 1, pp. 75–83.
- Filimon, Aurel, *Stabilirea consulatelor belgiene în România*, în „Analele Universității „A.I. Cuza» din Iași, Seria Istorie, tom 17, 1971, fasc. 2, pp. 225–231.
- Gaiffier d’Eestroy, E., *La situation financière, agricole, industrielle et commerciale de la Roumanie en 1910, Recueil consulaire belge*, Bruxelles, f.e., 1911.
- Godart, Félix, *La Roumanie agricole*, în „Les Mercuriales Agricoles”, vol. 2, nr. 92–96, 1913, p. 8.
- Goddeeris, Idesbald, *Les relations entre la Belgique et la Roumanie, 1859–1939 (–1989)*, în „Studia Politica: Romanian Political Science Review”, vol. 8, nr. 1, 2008, pp. 47–55.
- Goethem, Herman van, *Belgium and the monarchy. From national Independence to national disintegration*, Antwerp, University Press Antwerp, 2010.
- Iriciuc, Ana Ioana (coord.), *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene*, vol. II, *România și Belgia în perioada interbelică. O interacțiune bilaterală de la Tratatul de la Versailles până în întunecații ani 1940*, Bruxelles–București, Ambasada Belgiei la București, 2014.
- Iriciuc, Ana Ioana (coord.), *175 ani de relații diplomatice româno-belgiene*, vol. III, *Lumini și umbre în relațiile româno-belgiene după cel de al Doilea Război Mondial: de la antagonismul Războiului Rece la agenda comună a Uniunii Europene și NATO*, Bruxelles–București, Ambasada Belgiei la București, 2015.
- Jacks, David S., *What Drove 19th Century Commodity Market Integration?*, în „Explorations in Economic History”, vol. 43, nr. 3, 2006, pp. 383–412.
- Looz-Corswarem, Gaston de, *Belgique et Roumanie*, Bruxelles, Société Belge de Librairie, 1911.
- Nizet, Béatrice, *Le début des investissements pétroliers belges en Europe orientale, 1895–1914*, în Michel Dumoulin, Eddy Stols (edit.), *La Belgique et l’étranger aux XIX^e et XX^e siècles*, Bruxelles, Éditions Nauwelaerts, 1987, pp. 51–58.
- O'Brien, Patrick, *European Economic Development: The Contribution of the Periphery*, în „The Economic History Review”, Seria Nouă, vol. 35, nr. 1, 1982, pp. 1–18.
- Platon, Gheorghe, *Le diplomate belge Edouard Blondeel van Cuelebroeck dans les Principautés Roumaines*, în „Revue Roumaine d’Histoire”, tom 16, nr. 1, 1977, pp. 43–66.
- Roșca, Adriana-Mihaela, *Istoria orașului Giurgiu până la Primul Război Mondial (1830–1916)*, Teză de Doctorat, Universitatea din București, 2018.
- Schyns, Colette, *Les investissements belges en Europe centrale et balkanique de 1896 à 1940*, Université Libre de Bruxelles, Faculté de Philosophie et Lettres, 1979.
- Sigal, Joseph, *Rapports économiques entre la Roumanie et la Belgique depuis 1892*, Bruxelles, f.e., 1937.
- Sigal, Joseph, *Réflexions à propos des échanges entre la Roumanie et la Belgique*, Bruxelles, Imprimerie M. Weissenbruch S.A., 1936.
- Smith, Adam, *Avuția națiunilor. Cercetare asupra naturii și cauzelor ei*, vol. I, București, Editura Academiei R.P.R., 1962.
- Spinei, Victor; Căndea, Ionel (coord.), *Documente privind istoria românilor, Colecția Eudoxiu Hurmuzaki*, Seria a III-a, vol. I–IV, București – Brăila, Editura Academiei Române – Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, 2018–2020.
- Stan, Valeriu, *Un raport consular belgian din 1866 despre caracterul și moravurile românilor*, în „Revista istorică”, Serie nouă, tom III, nr. 11–12, 1992, pp. 1199–1201.

- Swinnen, Johan F.M.; Banerjee, Anurag N.; Gorter, Harry de, *Economic Development, Institutional Change, and the Political Economy of Agricultural Protection. An Econometric Study of Belgium since the 19th Century*, în „Agriculture Economics”, vol. 26, nr. 1, 2001, pp. 25–43.
- Vandewoude, E., *Le comte de Flandre et le trône de Roumanie en 1855*, în „Archives et Bibliothèques de Belgique”, vol. 40, 1969, pp. 464–472.
- Vlad, Laurențiu, *À la recherche de la „Belgique orientale”. La Roumanie et l’Exposition universelle et internationale de Liège, 1905*, în „Studia Politica. Romanian Political Science Review”, vol. 2, nr. 4, 2002, pp. 981–994.
- Vlad, Laurențiu, *À la recherche de la Belgique Orientale. Quelques notes sur l’histoire d’un stéréotype*, în „Symposia. Caiete de Etnologie și Antropologie”, vol. 2, 2003, pp. 277–286.
- Vlad, Laurențiu, *Pe urmele „Belgiei Orientului”. România la expozițiile universale sau internaționale de la Anvers, Bruxelles, Liège și Gand (1894–1935)*, București, Editura Nemira, 2004.
- Wallerstein, Immanuel, *The Capitalist World–Economy*, Cambridge–Paris, Cambridge University Press–Éditions de la Maison des Sciences de l’Homme, 1979.
- Witte, Els; Craeybeckx, Jan; Meynen, Alain, *Political History of Belgium: from 1830 Onwards*, Bruxelles, Academic and Scientific Publishers, 2009.
- *** *Biografia lui Henri de Brouckère*, disponibilă on-line pe <https://artsandculture.google.com/entity/henri-de-brouck%C3%A8re/m02q0f51?hl=en>, accesat în 18 ianuarie 2022.
- *** *Călători străini despre Țările Române în secolul al XIX-lea*, Seria Nouă, vol. I–X, București, Editura Academiei Române, 2004–2015.
- *** *Documenta Romaniae Historica*, Seria A – Moldova, Seria B – Țara Românească, Seria C – Transilvania, București, Editura Academiei Române, 1966–2021.
- *** *Recueil consulaire*, publié en exécutions de l’arrêté Royal du 13 Novembre 1855, Tome premier, Années 1839–1855, Royaume de Belgique, Bruxelles, M. Tarlier Éditeur, 1856.

