

# Brăila, de la regimul de porto-franco la cel de zonă liberă

GHEORGHE LAVORSCHI

Prin ofisul domnesc din 13 ianuarie 1836 se instituie, de facto, regimul de porto-franco pentru Brăila, principalul punct comercial al Țării Românești. Domnitorul Alexandru Dimitrie Ghica, prin această măsură, își arată intenția de a da „orașului Brăila și orașenilor încredințarea (...) că din dezvoltarea acelui port se așteaptă înaintarea și înflorirea comerțului Principatului”<sup>1</sup>. Se poruncește că: „Tot orașul Brăila, cu portul său de la apa Dunării și până la șanțurile ce îl ocolesc, se va socoti și va fi loc de antrepo (...). Din câte mărfuri și producturi din cele slobode a se importa în țară vor intra într-acest oraș, vor fi supuse a plăti legiuita vamă acele numai câte vor trece linia acestui ocol, spre a se duce în lăuntru țării”<sup>2</sup>.

În Legea de reconfirmare, din 1880, se reiterează, într-o exprimare actualizată, aproape aceleași reglementări: „Orașele Galați și Brăila sunt menționate, pe timp de zece ani, în drepturile și privilegiile de porturi france (...). Toate mărfurile și produsele de proveniență străină, sosind pe apă, sunt scutite de orice taxă vamală la intrarea lor în aceste orașe. Ele vor putea fi exportate libere de orice drept. Taxele de import asupra mărfurilor ce se vor introduce din porturile france în țară se vor plăti în momentul ieșirii lor din aceste orașe. Toate mărfurile înmagazinate în porturile france pot fi declarate pentru tranzit”<sup>3</sup>. Produsele fabricate în Brăila și Galați nu erau supuse la taxe la ieșirea lor din respectivele localități, „dar birourile vamale vor cere totdeauna mărcile de fabrică, certificate de origină, probând că marfa e produsă în interiorul portului franc”<sup>4</sup>.

Regimul de porto-franco de care s-a bucurat orașul Brăila în perioada 1836-1883 a influențat pozitiv dezvoltarea sa economică. Au fost atrași numeroși întreprinzători străini, iar portul Brăila a devenit un centru de tranzit internațional. S-au înființat un mare număr de firme de import-export, iar companiile de navigație engleze, franceze, austriece, rusești și altele și-au instalat agențiile și au închiriat debarcadere în portul Brăila<sup>5</sup>. O statistică din 1861 stabilea că în anul

---

<sup>1</sup> Gh.T.Mar: nescu, *Documente privitoare la Brăila*, vol. I, Brăila, 1921, p. 25.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 26.

<sup>3</sup> Direcția Județeană Brăila a Arhivelor Naționale (D.J.Brăila A.N.), fond Primăria municipiului Brăila, dosar 2/1880, f. 93.

<sup>4</sup> *Ibidem*, f. 104.

<sup>5</sup> N.Mocioiu, S.Bounegru, Gh.Iavorschi, G.Vidis, *Documente privind istoria orașului Brăila (1831-1919)*, vol. I, București, 1975, p. 166-167, 216-217, 275-276, 307-308, 324, 379, 475.

anterior în schela Brăila intraseră 2162 nave maritime și fluviale sub 24 de pavilioane diferite (cele mai numeroase fiind grecești, turcești, englezești și românești)<sup>6</sup>. Cantități însemnate de cereale din Serbia, Ungaria și Bulgaria erau aduse cu șlepurile și caicele la Brăila, pentru a fi transbordate în vase maritime<sup>7</sup>. Produsele manufacturate occidentale – în special cele provenind din Anglia și Franța – erau antrepozitate în portul franco Brăila, pentru a fi reexportate<sup>8</sup>. Prestigiul Brăilei ca punct comercial de importanță internațională era motiv de mândrie pentru locuitorii săi, după cum rezultă dintr-un memoriu întocmit în anul 1871 de mai mulți comercianți și armatori. Aceștia solicitau autorităților locale să inițieze lucrări de modernizare a instalațiilor portuare, „fiind necesare a se face în asemenea oraș, prima al României, porto-franco, unde circulă străinătăți și Europa întregă și să dăm probe de buna noastră conduită de români”<sup>9</sup>.

Statutul de porto-franco permitea brăilenilor și gălățenilor să consume produse din import, scutite de taxe vamale, ceea ce însemna unele pierderi pentru Ministerul Finanțelor. Din motive fiscale, ca și din alte cauze, guvernul a încercat să determine Parlamentul să anuleze acest statut. Legea generală a vămilor, din 15 iunie 1874, prin art. 621, preconiza abolirea de la 1 ianuarie 1876 a statutului de porto-franco pentru Brăila, Galați și Ismail<sup>10</sup>. S-a obținut o păsuire prin Legea din 7 aprilie 1878, iar la 15 februarie 1880 s-a acordat o prelungire de funcționare de încă zece ani<sup>11</sup>. La 17 februarie 1883 a fost promulgată Legea de suprimare a privilegiilor de porto-franco acordate orașelor Galați, Brăila și Constanța<sup>12</sup>. Acest act normativ era motivat astfel: „ca remediere și din spirit de echitate, deoarece locuitorii orașelor Brăila și Galați se bucurau de avantaje de care nu putea beneficia nici un locuitor din celelalte orașe”<sup>13</sup>. În lege se specifica: „toate mărfurile și produsele ce se vor importa în aceste orașe, după deschiderea navigației, se vor supune la plata taxelor conform tarifelor vamale. Ministerul Finanțelor va lua măsurile cuvenite pentru a constata mărfurile aflate în depozitele comercianților cu ridicata”<sup>14</sup>. S-a adoptat, ca o compensație, Legea pentru înființarea unui serviciu de întrepozite în orașele Brăila, Galați și Constanța, promulgată la 3 februarie 1883<sup>15</sup>. În art. 2 al acestui act normativ se menționa: „Până la clădirea localurilor statului, Ministerul (Finanțelor – n.a.) va lua cu închiriere magazinele (depozitele – n.a.) necesare pentru a servi la

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 184-185.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 65.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 331.

<sup>9</sup> D.J. Brăila A.N., fond Primăria municipiului Brăila, dosar 19/1871, f. 31.

<sup>10</sup> *Ibidem*, fond Serviciul hidraulic Brăila, dosar 31/1936, f. 1.

<sup>11</sup> *Ibidem*, f. 2.

<sup>12</sup> „Monitorul Oficial al României”, din 18 februarie 1883, p. 4146.

<sup>13</sup> D.J. Brăila A.N., fond Serviciul hidraulic Brăila, dosar 31/1936, f. 2.

<sup>14</sup> „Monitorul Oficial al României”, din 18 februarie 1883, p. 4146.

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 4147.

întrepozite”<sup>16</sup>. Acest sistem de antrepozite trebuie considerat ca o perioadă de tranziție, până la o proximă amenajare a zonelor libere, care, mai ales în secolul al XX-lea, au proliferat în multe centre comerciale (mai ales porturi) din întreaga lume. Din păcate, în perioada următoare promulgării legii, la Brăila nu a fost instituită o adevărată zonă liberă, bine delimitată și păzită. Potrivit actului normativ din 3 februarie 1883, mărfurile aduse din străinătate pentru reexportare nu se puteau comercializa pe piața Brăilei, sau în alte localități din țară, decât după achitarea taxelor vamale. Dar utilizarea de depozite închiriate pe tot cuprinsul portului Brăila, fără o delimitare strictă, favoriza contrabanda și evaziunea fiscală. Drept urmare, autoritățile au descurajat funcționarea normală a sistemului de antrepozite, punându-i tot felul de piedici birocratice. În acest fel, regimul de antrepozitare (un hibrid de zonă liberă) a fost aplicat defectuos și fără anvergură, neaducând comerțului brăilean beneficii corespunzătoare.

Deputații de Brăila și Galați (Mihail Kogălniceanu, George Mihăilescu, Al. Djuvara și alții) au desfășurat, în anii următori (1884-1888), o intensă activitate parlamentară pentru redobândirea statutului de porto-franco, modernizarea instalațiilor portuare și recăștigarea vechilor debușee comerciale pierdute în avantajul Germaniei și Austro-Ungariei.

George Mihăilescu (deputat de Galați), într-o interpelare din noiembrie 1885, declara: „Epoca renașterii noastre economice, intrarea noastră în viața comercială europeană începe cu deschiderea acestor porturi (Brăila și Galați). După 1856, după proclamarea neutralității Dunării (și înlăturarea Rusiei de la gurile fluviului – n.a.) a început o eră nouă comercială pentru noi. Naturalmente atunci am întins mâna, prin Dunărea deschisă, celorlalte state care, la rândul lor, ne-au întins și ele brațele. Voi să vorbesc de Anglia și Franța. Au început imediat tranzacții comerciale cu aceste puteri și toată epoca cât a durat această stare de lucruri noi vedeam continuu că mercurul nostru covârșea importul (...). Pe cealaltă cale pe care am apucat-o (din 1875 – anul încheierii convenției comerciale cu Austro-Ungaria – n.a.), n-am luat-o bine, fiindcă Germania și Austria, de la care luăm produsele care ne trebuie, ele ne dau fără a lua de la noi cereale. Iată pentru ce reclamăm reînființarea franco-porturilor până la facerea docurilor, pentru că astfel să putem să continuăm lupta (redresarea – n.a.) balanței economice și să putem plăti cu produsele noastre, nu să plătim Germaniei și Austriei cu bani în numerar sau cu credit (...). După ce vom fortifica (dezvolta – n.a.) Galații și Brăila, să întindem mâna Constanței și atunci, mână în mână, porturile Dunării maritime cu porturile mării ne vor aduce din lupta lor comercială independența noastră economică”<sup>17</sup>. Același deputat, pentru a face mai convingătoare pledoaria sa, remarcă: „La noi am putea zice că Galații și

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> „Dezbaterile Adunării Deputaților”, nr. 11, din 4 decembrie 1885, p. 135-136.

Brăila sunt cei doi ochi prin care ne-a văzut Europa înainte de a ne face independenți. Galații și Brăila sunt cei doi plămâni ai României independente prin care se face respirația vieții sale”<sup>18</sup>.

Mihail Kogălniceanu a pledat în Camera Deputaților, în anii 1884-1888, pentru re acordarea statutului de porto-franco pentru Brăila și Galați. Marele om politic, deși deputat de Brăila, privea unitar problema, reproșându-i colegului său Al. Djuvara că propunea amendamente favorabile numai Brăilei. El declara, în decembrie 1885: „eu, reprezentant al Brăilei, cred că apăr și interesele ei, fiindcă Galați și Brăila sunt două surori; și când guvernul se va ocupa de ele cu sollicitudinea cuvenită le veți vedea formând un singur oraș (...). Galații și Brăila, ca porturi fluviale, dacă vor fi îmbunătățite vă vor sustrage de la multe crize financiare și economice”<sup>19</sup>. Mihail Kogălniceanu insistă asupra problemei statutului celor două porturi: „Cred dar că ar fi bine a se invita guvernul să fie așa de bun și să depuie amorul propriu deoparte, un guvern care a făcut acte mari nu trebuie să se scandalizeze de a arăta că a greșit și să redea orașelor Galați și Brăila condițiunea de franco-porturi, și un an de zile după ce se vor face docurile să se desființeze”<sup>20</sup>. În urma unor demersuri stăruitoare, Mihail Kogălniceanu obține credite pentru construirea docurilor (3,8 milioane lei aur pentru Brăila și 3,6 milioane pentru Galați<sup>21</sup>). Aceste fonduri, alocate în 1884 (și reconfirmate în anul următor) vor permite, după întocmirea unor studii tehnice aprofundate, efectuarea unor lucrări în perioada 1886-1891<sup>22</sup>. Kogălniceanu deplânge, în Parlament, faptul că proiectul de edificare a docurilor a exclus zona Ostrovului Marc din fața Brăilei, care ar fi pus în valoare ambele maluri ale Dunării. Tot el solicită instalarea unor bacuri moderne pentru facilitarea legăturii dintre Brăila și Dobrogea, până la construirea unui pod<sup>23</sup>.

Toate încercările parlamentarilor brăileni și gălățeni de a reînvia statutul de porto-franco pentru orașele lor, desființat în 1883, au eșuat datorită opoziției unor grupări politice mănate de alte interese economice.

În iunie 1892, se întocmește un proiect de regulament al docurilor din Brăila, care, în art. 1, stipula: „tot acest teritoriu va fi considerat teritoriu liber”<sup>24</sup>. Republicat în 1894, regulamentul nu mai conține conceptul de zonă liberă<sup>25</sup>. Legea vamală din 1905 dispunea ca antrepozitia marfurilor de import, în

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 135.

<sup>19</sup> *Ibidem*, nr. 10, din 3 decembrie 1885, p. 131.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 130.

<sup>21</sup> *Ibidem*, nr. 11, din 4 decembrie 1885, p. 135.

<sup>22</sup> N. Mocioiu, *Dezvoltarea economică și socială a portului și orașului Brăila în perioada 1829-1921*, în „Istros”, II-III, Brăila, 1981-1983, p. 354.

<sup>23</sup> „Dezbaterile Adunării Deputaților”, nr. 10, din 3 decembrie 1885, p. 130.

<sup>24</sup> D.J. Brăila A.N., fond Serviciul hidraulic Brăila, dosar 31/1936, f. 3.

<sup>25</sup> *Ibidem*, f.4.

vederea reexportării, să se facă numai în depozite proprietate de stat, administrate direct de funcționari publici (angajați ai docurilor)<sup>26</sup>. Formalitățile diplomatice erau numeroase, libera inițiativă jugulată, astfel că portul Brăila se va limita la un export masiv de cereale și alte produse agricole. Nu s-au făcut investiții pentru construirea de noi depozite, sau repararea puținelor localuri destinate antrepozitării, astfel că mărfurile zăceau, adeseori, sub cerul liber. Suprimarea statutului de porto-franco pentru Brăila și Galați și ineficiența dirijată de la nivel executiv și legislativ a sistemului de antrepozitare au fost resimțite negativ de unii mari parteneri economici ai României. Guvernul francez, de exemplu, a considerat că această situație a fost creată ca urmare a presiunilor Berlinului asupra factorilor de decizie români. În iulie 1919, Ministerul Afacerilor Străine al Franței îi expediază lui Saint-Aulaire, ministrul francez la București, un studiu privind zonele libere din porturile României, pentru luare la cunoștință: „Această situație a fost determinată aproape în întregime de faptul că porturile prin care ajungea comerțul Occidentului în aceste țări erau libere de toate drepturile (taxele). Intrarea liberă a permis a se constitui, puțin câte puțin, antrepozite considerabile unde mărfurile soseau în bune condiții, erau triate, aranjate și condiționate, după gusturile și obiceiurile diverselor țări unde ele erau apoi reexportate, spre marele avantaj al țărilor de origine, precum și al României însăși. Se poate zice că Galații și Brăila au devenit piețe considerabile, nu numai pentru Moldova și Valahia, dar la fel pentru Ungaria și Serbia, care făceau parte din Europa turcească, Basarabia, sudul Rusiei, Bucovina, Transilvania și chiar Polonia (...). Nu este, deci, de mirare că atunci când Germania a voit să cucerească piețele din Orient și, în primul rând, o țară de avangardă ca România, ea a căutat să se debaraseze de concurența franceză pentru a-și putea întinde influența sa definitivă. Politica sa economică a constat, deci, din a cere României: 1) Suprimarea porturilor libere de la Galați și de la Brăila; 2) Convenții feroviare permițând circulația vagoanelor sale pe rețeaua românească în condiții favorabile. Grație regelui Carol I al României, Germania și-a văzut roadele acestei politici. Suprimarea porturilor libere a fost decisă în 1883, ca și stabilirea unei convenții asupra căilor ferate, atât de oneroasă pentru România, încât tarifele aplicate vagoanelor germane reprezentau o treime din coeficientul normal de exploatare. S-au înlocuit deci, în 1883, porturile libere prin antrepozite și mai târziu, în 1892, printr-un sistem de docuri. Acest sistem nu putea da decât o compensație absolut iluzorie organizării precedente. În docuri, conservarea mărfii era din cele mai dificile, ea se deteriora iarna de frig sau vara de căldurile puternice, și nu mai era posibil de a aranja mărfurile cum se făcea înainte, de a reface coletele, de a opera amestecurile și triajele care erau indispensabile pentru a corespunde gustului clientului și la aceasta se adăugau formalități numeroase, inerente unei noi

<sup>26</sup> *Ibidem*, f.5.

organizări care făcea comerțul prin porturi, dintre cele mai dificile (...). Germania și-a văzut, deci, într-o scurtă perioadă de timp, urcând exporturile sale în România de la 43 milioane la 606 milioane de franci. Este imposibil de a lua cunoștință de aceste cifre fără a fi frapat de consecințele considerabile pe care o schimbare ca aceea a suprimării porto-francului o poate aduce în economia generală a unei țări. Germanii, obținând de la regele Carol suprimarea porturilor libere de la Galați și Brăila, au dat cea mai teribilă lovitură comerțului concurenților lor francezi și englezi. Nu există, deci, nici o îndoială că, dacă guvernul român se decide a relua politica economică pe care a urmat-o până în 1883, va rezulta, pentru țările occidentale și în special pentru Franța, aproape o certitudine a restabilirii în România a situației lor așa cum era ca mai înainte (...). În ce-i privește pe românii înșiși, este de la sine înțeles că posibilitatea de a se aproviziona cu mărfuri străine, din antrepozite plasate în propriul lor teritoriu, fără a trebui să recurgă la alte mijloace de plată decât moneda națională și fără a fi necesar pentru ei de a cumpăra cecuri sau remiteri (de sume de bani – n.a.) către Londra sau Paris, îi va împinge în mod natural la dezvoltarea acestor antrepozite și a face din acestea principalul lor centru de afaceri. Va rezulta, astfel, un schimb considerabil de produse românești cu Franța, deoarece se va face comerț prin schimburi de mărfuri, recurgând cât mai puțin posibil la plăți în numerar. Aceste considerații generale arată că restabilirea porturilor libere nu va fi numai în avantajul țărilor occidentale, dar la fel și al României, care și-ar recuceri astfel pentru ea însăși un minunat instrument de schimb”<sup>27</sup>.

Referitor la orientarea comerțului României spre țările Europei centrale până la primul război mondial, Ministerul de Finanțe al Franței comunica Ministerului Afacerilor Comerțului de la Paris: „din statisticele românești rezultă că primul loc la import aparține Germaniei, cu 237000000 franci în 1913, în jur de 40% din importul total care era de 1260000000 franci. Austro-Ungaria ocupa al doilea loc cu 138 milioane și 23%, Anglia al treilea loc (55 milioane franci) și Franța venea pe al patrulea loc cu 34 milioane. Veneau apoi Statele Unite (31 milioane de franci și 5,42%), Italia (21 milioane franci și 3,71%), Belgia și Turcia (16 milioane, adică 2,79% fiecare)”<sup>28</sup>.

Orientarea către Germania a comerțului românesc, în urma strădaniilor regelui Carol I, a fost relevată și de omul politic I.G.Duca în memoriile sale: „Mai întâi, este mai presus de orice discuție că, în ce privește politica externă, regele Carol depășise atribuțiunile lui constituționale. Acaparase în mâinile lui toată conducerea diplomației noastre (...). Al patrulea punct al programului regal era să asigure Germaniei, patriei lui de origine, un puternic reazim la porțile

<sup>27</sup> D.A.N.I.C., Colecția Microfilme Franța (Ministère des Affaires Etrangères. Archives Diplomatique. Europe, 1918-1929, Roumanic, vol. 124), nr. 202, c. 407-408.

<sup>28</sup> *Ibidem*, c. 412.

Orientului european. Mai e o îndoială asupra felului cum regele Carol a îndeplinit acest punct? Până la sfârșitul zilelor lui, dânsul s-a socotit întâi un principe german și pe urmă regele României (...). Ideea că primind Coroana României renunțase la patria lui de origine era o idee care n-a străbătut nici o clipă mintea lui. În concepția sa el venise la gurile Dunării ca să slujească cinstit și cu credință noua sa patrie și să lege destinele ei de destinele patriei sale germane. Dacă aceste două interese le putea concilia, cu atât mai bine, dacă nu, pentru dânsul multă nedumerire nu încăpea, patria germană trebuia să primeze”<sup>29</sup>.

Trebuie însă subliniat că regele Carol I a depus eforturi pentru modernizarea țării și orientarea politicii sale spre Germania. Avea în vedere și faptul că aceasta devenise, spre sfârșitul secolului al XIX-lea, principala putere economică și militară a Europei. Deci, desființarea statutului de porto-franco pentru Brăila și Galați se explică, numai în parte, prin politica filogermană a regelui Carol I și a guvernelor numite de acesta. În toată lumea, statutul de porto-franco a fost anulat, din motive de fiscalitate, rămânând doar câteva (Suez, Tanger, Casablanca), unde traficul de nave și mărfuri este imens. În schimb, în secolul al XX-lea, au proliferat zonele libere (mai ales în porturi) și conducătorii a numeroase state s-au mișcat mult mai rapid decât oficialitățile române în această direcție.

În anii 1921-1923, mai multe delegații oficiale și neoficiale ale guvernelor Cehoslovaciei și Poloniei au încercat să obțină concesionarea unor parcele pentru antrepozite (zone libere) în portul Brăila. În fața obstrucției autorităților române, polonezii și-au creat un port (cu zonă liberă) la Gdynia, iar cehoslovacii au găsit înțelegere la Triest și Hamburg<sup>30</sup>. Motivația formală a oficialităților românești a fost că, după ravagiile primului război mondial și a tezaurului, nu mai erau fonduri pentru crearea unor asemenea infrastructuri. Există și teama că aceste zone ar putea deveni focare de contrabandă.

După 1931, autoritățile locale brăilene au preconizat amenajarea, prin mijloace proprii, a unei zone libere în partea de nord a incintei docurilor Brăila<sup>31</sup>. S-au opus Consiliul Regiei P.C.A. și Ministerul Finanțelor<sup>32</sup>. Regia porturilor și căilor de comunicații pe apă a fost împotriva acestei inițiative pentru că proiectul viza și autonomia portului Brăila, astfel că acest organism birocratic și-ar fi văzut reduce atribuțiunile sale și ar fi trebuit restructurat. Ministerul Finanțelor se temea de reducerea pentru moment a încasărilor. Perspectiva avantajelor economice de viitor nu interesa cabinetele ministeriale ai căror titulari erau

<sup>29</sup> I.G.Duca, *Memorii (Neutralitatea, 1914-1915)*, vol. I, partea I, București, Edit. „Expres”, 1992, p. 117-118.

<sup>30</sup> N.Mocioiu, S.Bounegru, Gh.Iavorschi, G.Vidis, *Brăila – file de istorie. Documente privind istoria orașului (1919-1944)*, vol. II, București, 1989, p. 370.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 371.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

desemnați, îndeobște, pentru o scurtă durată de timp. De menționat că, în perioada interbelică, traficul fluvial suferă o descreștere datorită taxelor prohibitive practicate de Comisia Europeană a Dunării<sup>33</sup>, dar și altor motive (concurența portului Constanța, reducerea exportului de cereale al României etc.).

Toate aceste cauze: lipsa fondurilor de investiții pentru infrastructura necesară, opoziția Ministerului Finanțelor și a Regiei P.C.A., reducerea traficului pe Dunăre, inexistența unei politici economice de perspectivă și altele au făcut să eșueze proiectul de creare a unei zone libere la Brăila în anii dintre cele două războaie mondiale.

În perioada totalitarismului comunist, a luat ființă la Sulina o asemenea structură, fără rezultate notabile. În ultimii ani, a demarat, cu greu, implementarea zonelor libere Brăila, Galați, Constanța și altele.

Prin H.G. nr. 330/1994, s-a înființat formal Zona Liberă Brăila, act normativ care a pus baza juridică pentru realizarea, în portul de la Dunăre, a unei asemenea oaze de prosperitate.

După ridicarea embargoului asupra Iugoslaviei și în perspectiva atragerii unor investitori români și străini, acest proiect, mult visat de brăileni, ar putea fi pus, în sfârșit, în practică.

---

<sup>33</sup> D.J. Galați A.N., fond Comisiunea Europeană a Dunării. Delegatul României, dosar 194/1934, f. 1-2.