

RELAȚIILE ECONOMICE ROMÂNNO-FRANCEZE: ARANJAMENTUL COMERCIAL DIN NOIEMBRIE 1876

Lucia Tafta

O componentă importantă a planurilor statului român de dobândire a independenței sale politice față de Imperiul Otoman a fost politica comercială. În deceniile 7-8 ale secolului XIX, oamenii politici români, sprijiniți cu fermitate de domnitor, principele Carol de Hohenzollern, au întreprins, cu mult tact diplomatic, dar și cu îndrăzneală, o serie de acțiuni, care să conducă la redobândirea pe cale economică a unor atribute ale suveranității statale.

Aceste acțiuni au avansat și susținut ideea și dreptul României de a elabora tarife vamale proprii și mai ales de a încheia convenții comerciale bilaterale cu alte țări, separat de Imperiul Otoman¹. Judecata politicianilor români purcedea de la marja de autonomie exercitată de Principatele Române în trecut, de la faptul că organizarea administrativă a vâmlor constituise întotdeauna o condiție a individualității naționale. Acest concept putea deschide calea unei politici vamale și tarifare proprii, prin negocierea directă de convenții și tratate cu puterile străine, conform cu practica curentă a vremii². Statul român reclama în consecință "sloboda întemeiere a legămintelor comerciale", declarând că, "capitulațiile și convențiile posterioare dintre Turcia și alte țări nu pot vătâma capitulațiile anterioare încheiate între Înalta Poartă și țările române, nici nu pot fi obligatorii pentru aceste țări"³.

Curentul politic din România care se pronunța pentru detașarea de capitulațiile otomane și reatașarea lor la piața europeană, prin încheierea de convenții separate, se întârea concomitent cu tendințele Porții și unor puteri garante, ca Anglia și Franța, de a-și perpetua privilegiile⁴.

Austro-Ungaria, Rusia, Italia, Germania au fost și ele nemulțumite, dar interesele lor în această zonă geografică le-a determinat totuși să vină în întâmpinarea doleanțelor românești. Mai ales Austro-Ungaria a dat tonul, ea reprezentând pentru România cel mai important vecin și partener pentru relațiile de import-export, aceasta "fiind înconjurată" pe mai toată frontiera terestră de monarhia dualistă, în interiorul căreia i se expedia cea mai mare parte a producțiilor ei". În plus, aceleași mărfuri românești destinate să ajungă tot pe cale terestră în alte centre comerciale ale Europei aveau nevoie de a fi tranzitate prin Austro-Ungaria. Cât privește importul mărfurilor și manufacturilor din monarhie în România, datorită apropierii și ieftinității transportului, acesta era efectuat "pe scară mare" în folosul a numeroși consumatori⁵.

Încă din anii 1862-1863 unii politicieni austrieci, în pofida faptului că fuseseră adversari înverșunați ai Unirii, opinau pentru aranjamente comerciale separate cu statul român. Prokesh-Osten dădea sfaturi în această direcție, "convins că dezvoltarea ulterioară a României va impune cu timpul o totală suveranitate" în acest domeniu⁶. Iar în cercurile economiștilor austrieci se făceau afirmații de genul

următor: "Indiile Germaniei sunt la gura Dunării", interesele Austriei "pretind achiziționarea necondiționată a Orientului pentru industria și economia germană"⁷.

Din partea României, D. P. Marțian (economist), sfătuit și el în 1862 pe guvernanti asupra "nevoii unui tratat comercial cu Austria, pentru a crea produselor românești condiții mai bune de vânzare"⁸. În 1867, G. B. Știrbei, în calitate de ministru al Afacerilor Străine se adresa ambasadorului von Beust pentru încheierea unor aranjamente în materie de: extrădare criminalistică, reglementarea relațiilor comerciale, joncțiunea căilor ferate, reglementarea regimului consular, acreditarea unui agent diplomatic la Viena. Marea guvernare conservatoare a fost cea care, în ciuda criticilor cercurilor liberal-radicală, a reușit să negocieze și să finalizeze textele unor convenții și acorduri comerciale atât cu Austro-Ungaria, cât și cu alte țări, mari puteri europene. Semnalul a fost dat, în urma discuțiilor principelui Carol de Hohenzollern și ministrul V. Boerescu la Curtea din Viena, cu prilejul Expoziției Universale de aici din vara anului 1873.

În anul următor, în urma negocierilor directe cu guvernul român pe tema convențiilor consulare de comerț și navigație, cabinetele din Viena, Berlin și Petersburg au trimis Porții note în care, "bazându-se pe interesele lor materiale și pe poziția Principatelor, declară că au dreptul de a încheia cu ele convenții directe și speciale privind taxele vamale, tarifare și comerciale"⁹. În 10/22 iunie 1875 a fost semnată la Viena de către contele Andrassy și Gh. Costaforu convenția româno-austro-ungară, iar peste un an a fost ratificată¹⁰.

Încheierea acestui act a provocat în opinia publică românească o intensă dezbateră de idei pro și contra. Dar peste toate ideile se impunea speranța că urmau să fie amplificate legăturile României cu Transilvania, cele două economii fiind atât complementare cât și interdependente, menționându-se astfel climatul interdependenței românești peste frontierele politice¹¹. Iar din punctul de vedere al raporturilor cu Poarta, politicienii conservatori declarau că acest tratat dăduse țării "avantaje imense", România recuperându-și niște drepturi "rămase în amorfire din cauza unor împrejurări vitrege"¹².

Jurnalul conservator "Pressa" considera că se inaugurase pentru țară "o nouă eră comercială și politică", întrucât obliga toate marile puteri să procedeze identic, semnând cu România tratate reciproce avantajoase pentru "comerț și industrie".

După plecarea de la putere a conservatorilor liberali au mers pe aceeași cale, considerând că pe ordinea priorităților în relațiile interstațale se află negocierea acordurilor comerciale. În dezbaterile din Cameră și Senat ei insistau acum "asupra necesității și utilității unor tratate de comerț, considerate forma prin care națiunile moderne erau interconectate". După puntea aruncată de Convenția cu Austro-Ungaria și alte puteri europene și-au învins reticențele și au încheiat tratate economice cu România. La 17/27 martie 1876 a fost semnată o Convenție Comercială și de navigație între România și Rusia (negociată de fostul guvern conservator) și promulgată la 25 octombrie/10 noiembrie 1876¹³.

Și cu Germania negocierile pentru un tratat de comerț fuseseră avansate. În iulie 1876 Germania trimitea la București un proiect de acord, care a intrat de îndată în dezbaterile unei Comisii de experți din Camera de Comerț. Convenția comercială avea să fie încheiată în martie 1877, după modelul celei cu Austro-Ungaria¹⁴.

Puterile cele mai reticente au fost Anglia și Franța. Politicienii englezi erau însă convingși de perseverența românilor în tactica faptului împlinit pentru a-și atinge planurile. Ambasadorul Angliei la Poartă. Sir Henry Elliot, declara în vara anului 1874 - după consultarea consulului de la București, H. C. Vivian - că "românii erau pregătiți ca și altădată să folosească tactica faptului împlinit... și vor reuși în ultimă instanță, cu sau fără ajutorul Porții, să încheie Convenții comerciale cu puterile străine. Astfel că, arăta mai departe reprezentatul britanic, "n-ar fi înțelept pentru guvernul englez să abandoneze în aceste clipe în mâinile celor trei mari puteri ale Nordului (Austro-Ungaria, Germania și Rusia) influența și popularitatea sa, ci ar trebui să lucreze pentru susținerea doleanțelor Principatelor, până la extinderea drepturilor lor reale și legitime și slăbirea restricțiilor"¹⁵. Ministrul de Externe, lordul Derby avea însă în iarna anului 1875 serioase rezerve față de demersurile României¹⁶. Anglia avea să ajungă la încheierea unui aranjament comercial cu România în conjunctura luptei de emancipare a națiunilor balcanice din vara anului 1876 și a declarațiilor guvernului român de a acorda aceleași drepturi ca și Austro-Ungaria, în mod provizoriu, pe timp de nouă luni, acelor puteri ce vor dori să trateze convenții comerciale. În noiembrie 1876 s-a semnat aranjamentul româno-englez¹⁷.

Relațiile Franței în chestiunea acordurilor și convențiilor comerciale solicitate de România au fost mult mai pline de rezervă decât cele engleze, exprimând la un moment dat un dezacord fățiș.

Care au fost motivațiile acestei atitudini?

Franța fusese considerată atât de către celelalte puteri europene, cât mai ales de către români axul emancipării lor naționale. Trebuie arătat însă faptul că, politicienii francezi, în frunte cu Napoleon III în timpul celui de-al doilea imperiu și cei ai Republicii a III-a, nu au fost în permanență convingși de utilitatea independenței românești. Repetatele schimbări și frământări politice din România, ce se atingeau chiar de capul statului, principele Carol, nu creau nici ele o imagine prea bună în ochii Franței. Iar interesele burgheziei și marii finanțe franceze se pliau mai bine pe vechile tratate, "capitulații", ale Imperiului Otoman, care reînnoite în deceniile șase-opt ale secolului XIX puteau pune la dispoziție o piață unică și o organizare vamală cu tarife mici.

Comerțul francez a înregistrat încă din timpul lui Napoleon III succese importante în Principatele române și în Imperiul Otoman. În această perioadă politica de stat a susținut interesele particulare ale diverșilor negustori și bancheri. Comerțul francez în bazinul Dunării de Jos și al Mării Negre se făcea mai ales prin intermediul navigației fluviale și maritime și a reprezentat cea. 1/4 din întregul comerț al Franței. Din a doua jumătate a secolului XIX politica economică de stat a

Franței s-a orientat, ca și pentru alte țări dezvoltate (Anglia), către sprijinirea navigației maritime și fluviale în trei direcții:

A- lupta pentru internaționalizarea mărilor, stabilind pe această linie principiile internaționale ale libertății de stat.

B- acțiuni pentru reglementarea navigației (crearea C. E. D.)

C- încurajarea marinei comerciale, care în practică lărgeste hotarele de influență economică ale unei țări, mutând concomitent granițele de influență politică, în raport cu puterea de expansiune a economiei respective.

Franța, la fel ca și Anglia, a încurajat comerțul pe apă prin subvenții de la stat - cazul companiei de navigație a Mesageriilor Imperiale Maritime, cu lungi state de activitate în porturile românești de la Dunăre - rezemate pe principiile serviciilor și contraserviciilor¹⁸.

Navele comerciale franceze cu aburi făceau concurență celor austriece asemănătoare, în condițiile în care se practica încă pe scară largă transportul de mărfuri și pasageri pe vase cu pânze.

În operațiile de import-export cu România, Franța s-a situat până la 1877 între locurile II-IV. Din provinciile dunărene, cu deosebire din România se scurgeau pe piața franceză, la Marsilia, și de aici în alte țări, cereale, animale, lână, lemn de construcție, petrol. Porturile românești de la Dunăre erau de asemenea adevărate antrepozite pentru produse din Bulgaria, Dobrogea aflată încă sub stăpânire otomană, Basarabia¹⁹.

În puternica competiție cu Austro-Ungaria, Anglia, Germania și chiar Italia, negustorii francezi aduceau în România produse textile, alimentare, băuturi, bijuterii, obiecte de artă, mobile, modă, articole de metal, mecanisme, articole de pielărie, sticlărie, ceramică, hârtie, produse cosmetice și farmaceutice, chimice. Franța deținea monopolul asupra importului de zahăr din portul Galați. Legat de modernizarea țării în diverse domenii, Franța a adus echipament militar, materiale de construcții pentru poduri și șosele, căi ferate²⁰.

O serie de financiar, industriași și specialiști francezi, s-au implicat în construcțiile de drumuri și căi ferate din România, formând așa numita "féodalité du rail". Această elită tehnico-financiară franceză a întocmit și finanțat proiecte de linii ferate, construcții portuare de care România avea nevoie stringentă pentru a nu rămâne izolată de piața europeană și în consecință, pentru a-și valorifica produsele.

Parcul de material rulant pe căile ferate construite sau în construcție, începând cu locomotivele, erau de fabricație franceză - chiar și pentru liniile societății Strousberg și pentru cele austriece din Transilvania și Bucovina. După construirea primelor linii de cale ferată și a organizării instituției românești de resort, precum și a altor domenii ca: vămi, fond forestier, diverse ateliere și fabrici au fost solicitați direct guvernului francez de către autoritățile române diverși specialiști și ingineri. Primul director general al Căilor Ferate Române a fost francezul Leon Guilloux²¹.

Încă înainte de încheierea primei convenții comerciale dintre România și Austro-Ungaria, Franța a fost profund nemulțumită de politica vamală și tarifară

românească. Pe de o parte autoritățile române excludeau Principatele din totalitatea teritorială a Imperiului Otoman, unde acționau tratatele, "capitulațiile" acestuia cu puterile europene. Tariful și legea vămile din 1874 a lezat principiul impunerii ad valorem, în favoarea taxelor după natura și greutatea mărfurilor. Iar pe de altă parte o serie de produse franceze, între care băuturile spirtoase au provocat serioase litigii fiind supuse unor accize mărite datorită taxelor municipalităților și dispozițiilor statului²².

Relațiile Franței cu România erau tensionate în ultimii ani și de chestiunea evreiască. Numeroși politicieni, bancheri și finanțiști de origine israelită din Franța se implicaseră și angrenaseră și instituțiile statului, Parlamentul și guvernul francez, în rezolvarea acestei chestiuni, pentru acordarea de către autoritățile române a drepturilor cetățenești, în conformitate cu obligațiile din Convenția de la Paris din 1858.

Ospitalitatea și ajutorul României față de emigranții balcanici și pentru lupta lor de emancipare nu făceau nici ele o impresie bună în ochii guvernanților francezi. În condițiile pătrunderii și întăririi influenței germane și în genere a influenței "puterilor Nordului" (Austro-Ungaria, Germania și Rusia) după prăbușirea celui de-al doilea Imperiu francez, o posibilă axă Franța-Imperiul Otoman-Anglia ar fi fost probabil o contrapondere a celor trei împărați nordici.

Încă de la începutul ofensivei diplomatice românești, în 1873, dirijată de domnitor pentru încheierea tratatelor comerciale, consulul general al Franței la București, Schefer, atrăgea atenția ducelui de Broglie, ministrul de externe de la Quai-d'Orsay; la 15 noiembrie, că "chestiunea principală care există este a convențiilor, care vor avea un caracter politic...și cu toate că discuția nu a fost încă fâțiș deschisă asupra acestui punct, este de prevăzut că guvernul român...va afirma pretenții puțin conciliabile cu situația României ca stat vasal"²³.

În anul următor, 1874, a continuat dialogul incisiv dintre Schefer și ministrul francez de Externe pe tema convențiilor comerciale, mai precis asupra dreptului României de a le încheia în afara Porții.

La 24 octombrie 1874 ambasadorul Franței la Constantinopol, Montgascon comunica într-o depeșă telegrafică ministrului de Externe Decazes că a fost contactat de către Ignatiev, ambasadorul Rusiei, înțeles în prealabil cu reprezentanții Austro-Ungariei și Germaniei, pentru a-și da acordul la "încheierea de convenții comerciale directe și speciale cu Principatele Române". Ambasadorul îl informa pe Decazes, că, bineînțeles, a declinat oferta lui Ignatiev și a dat "instrucții" identice primilor dragomani ai ambasadei și consulatelor franceze²⁵. La 15 noiembrie 1874, într-o scrisoare particulară către Paul Desprez, Director în Ministerul Afacerilor Străine al Franței, baronul Des Michels consul la București pleda însă pentru încheierea convenției:

"Când am văzut imensul interes pe care îl avem de a forța litera tratatelor în profitul comerțului nostru, eu mi-am schimbat opinia și am devenit partizanul Convenției comerciale. Trebuie să ne decidem la timp. Dacă noi vom ajunge prea

târziu, alții, devansându-ne, vor primii avantaje pentru care noi eram în mai bună situație decât ei pentru a le primi sau realiza"²⁶.

Iar la 6 ianuarie 1875 Des Michels îl informa pe ministrul de Externe al Franței că negocierile guvernului român pentru încheierea de convenții comerciale cu alte state sunt atât de înaintate, încât "opinia publică s-a obișnuit cu ideea și în consecință, se întrebă; "se știe oare unde se va opri" (România - n.n). Consulul arăta că, în fapt, această acțiune avea drept scop independența politică, deși "cuvântul independență nu mai este pronunțat, este adevărat, decât rar" de către politicienii români"²⁷.

În presa franceză de la începutul anului 1875 se mai scria încă de "pretinsa stare de vasalitate a României", justificată cu Tratatul de la Adrianopol din 1829(!)²⁸.

Dar precipitarea negocierilor României cu Austro-Ungaria și presiunile exercitate de către negustorii francezi și Camerele de Comerț din Paris, Lyon, Marsilia, ca și scăderea profiturilor de pe urma mărfurilor franceze pe piața românească - ca efect al clauzei națiunii cele mai favorizate acordate "puterilor Nordului" - au schimbat făgașul relațiilor economice româno-franceze. La 11 martie 1875, MAE al Franței recomanda contelui de Vogué, reprezentantul său la Constantinopol, să sprijine ideea unui acord: "Justa preocupare pentru interesele noastre ne va obliga deci, dacă Poarta nu se va decide să ne deschidă căile, să trecem dincolo de acestea și să încheiem cu Principatele, la expirarea tarifelor stipulate cu Poarta, convenții comerciale, pe care le vom supune apoi aprobării Adunării Naționale și ratificării șefului statului"²⁹.

Ideea dobândirii suveranității politice de către România prin tratate economice de care guvernul francez era conștient, continua să-l irite. Această iritare o regăsim constant în actele MAE ale Franței, atât în ce privește pe ministru, cât și pe consuli, până în ajunul încheierii aranjamentului cu România. Consulul Des Michels deși a sesizat de repetate ori în primăvara și vara anului 1876 situația dezavantajoasă a comerțului francez³⁰, ținea să sublinieze că: "Noile tratate de convenții constituie...atât prin formă cât și principiu un mers foarte sigur spre scopul atât de scump îmbrățișat de către principele Carol", adică independența politică. Astfel că "Prințul României nu se va mai preta vreodată în viitor la o formă mai regulată și mai corectă în acest scop"³¹.

Ministrul Decazes se manifesta - la 1 iulie 1876 - de așa manieră inflexibil asupra acestui țel, încât l-a însărcinat pe noul agent consular Raindre la București să ceară explicații guvernului român precum și o "declarație fermă" de la Ministerul său de Externe, întrucât "logica și conveniențele recomandă menținerea status-quo-ului"³².

După cum am arătat însă, intrarea în aplicare a Convenției cu Austro-Ungaria și efectele sale asupra produselor franceze au făcut ca Franța să intre și ea precipitat în negocieri cu România. În intervalul lunilor iulie-septembrie 1876 se poartă discuții între Ministerul de Externe al Franței, consulatul său de la București, Ministerul de Externe al României, implicând și agenția României la Paris pentru

încheierea unui aranjament comercial româno-francez. La 8 iulie 1876 Raindre comunica la Paris că guvernul român "se arăta dispus să extindă tratamentul clauzei națiunii cele mai favorizate tuturor statelor ce vor declara oficial că vor dori să negocieze" acorduri³³. A doua zi, la 9 iulie, dimineața, printr-o depeșă telegrafică, Raindre era autorizat de către ministerul Decazes să încheie "fără întârziere și prompt" cu guvernul român un "aranjament comercial" cu clauza națiunii cele mai favorizate³⁴. În aceeași zi, după amiaza, Raindre îi răspundea tot pe calea telegrafului lui Decazes că guvernul român s-a arătat foarte înțelegător, admitând "pentru statele ce se declară gata a negocia o convenție comercială", un tratament special pe timp de nouă luni până la semnare, cu clauza națiunii celei mai favorizate³⁵.

Frederic Debains, noul consul general al Franței la București din 10 iulie 1876, este și el pus la curent cu aceste demersuri, de către ministrul francez, în aceeași zi a preluării postului³⁶. Informațiile de ultimă oră ale lui Debains, ca și ale inspectorului francez Rolland trimis în România pentru a verifica situația comerțului, l-au impulsionat și mai mult pe ministrul de Externe Decazes³⁷. La 28 iulie 1876, Debains este însărcinat de acesta să solicite ministrului român Mihail Kogălniceanu ca în perioada tranzitorie semnării acordului vinurile franceze să fie exceptate de taxele vamale³⁸. La 13 septembrie 1876, Decazes îi comunica lui Teisserenc de Bors ministrul francez al Agriculturii și Comerțului rezultatul demersurilor sale pentru "îndepărtarea pericolului ce amenința exporturile franceze în România"³⁹.

Informația transmisă de consulul Debains că aliata Franței, Anglia, prin reprezentantul ei la București, aproba ideea acordurilor comerciale cu guvernul român⁴⁰, a urgentat și ea încheierea aranjamentului comercial româno-francez.

Documentele din arhivele MAE al Franței ne-au permis cunoașterea textului integral, a așa numitului "proiect de convenție comercială", în fapt un aranjament, prin care guvernul român se angaja să aplice pe timp de nouă luni și produselor franceze facilitățile acordate Austro-Ungariei. Proiectul stipula într-unui din articole, că: "Dacă timp de 12 luni nici o parte nu denunță acordul, acesta se va prelungi cu încă un an, tot astfel dacă nici una din părți nu o va face. Iar la articolul XX se stipula că acordul poate funcționa în asemenea mod timp de 10 ani"⁴¹.

Prevederile acordului se refereau la: reciprocitatea jurisdicției consulare (art. II); exceptarea supușilor francezi de la sarcinile fiscale; navele franceze să nu fie impuse la intrare și ieșire în apele românești, iar pe timpul sejurului ele să se bucure de aceleași condiții ca navele naționale românești; clauza națiunii cele mai favorizate pentru produsele franceze⁴². Declarația pentru aranjamentul româno-francez a fost semnată la 5/27 noiembrie 1876 de către Decazes din partea Franței și C.A. Rosetti din partea României⁴³.

Se poate conchide că, politicienii francezi au întâmpinat ideea României în chestiunea încheierii de convenții comerciale cu cea mai mare rezervă între puterile europene. Atitudinea acestei țări, una din cele mai dezvoltate în epocă și care era implicată în numeroase acorduri, ce se încheiau frecvent pe plan

internațional, pare oarecum anacronică. Cu atât mai mult cu cât la cârma ei era un guvern republican, iar politicienii săi de după 1871 se credeau mai democrați decât înaintașii lor.

Poziția Franței pare mai degrabă să-și tragă rădăcinile din noua ei situație de putere de rangul doi, după înfrângerea ei de către Prusia, devenită Imperiu german și după Conferința de la Londra din 1871, care revizuieste Tratatul de la Paris din 1856 și stabilise un nou echilibru european.

Îndreptată oarecum și de Germania către lumea de dincolo de mări, către colonii, Franța nutrea în secret dorința de a opune "puterilor Nordului" o viitoare alianță franco-anglo-turcă, pentru a-și păstra vechile poziții în zonele geografice europene. Ea a fost convinsă mult timp că, numai opunându-se încheierii de convenții, își poate păstra atât influența economică și politică cât și alianța, parteneriatul cu Imperiul Otoman. Dar tot această idee a făcut-o să-și schimbe în funcție de împrejurări atitudinea și să caute să păstreze piața românească pentru produsele sale. Mai literar am putea zice că își putea păstra astfel "un picior în Europa".

Acordul încheiat a fost un câștig atât pentru Franța, cât și pentru România, punând la baza relațiilor lor economice principiul clauzei națiunii cele mai favorizate. În plus, el însemna pentru Franța păstrarea unui loc pe eșichierul diplomației în împrejurările dezbaterilor diplomatice dintre puteri pentru rezolvarea noii crize orientale de puțin timp declanșate în Sud-Estul Europei.

NOTE

1. G. Zane, *Politica, economică a Principatelor în epoca Unirii și capitalul străin*, în G. Zane "Studii", București, 1980, p. 171, 173-176; C. Bușe, *Comerțul exterior prin Galați sub regimul de porto-franc (1837-1883)*, București, 1976, p. 126; Paul Cernovodeanu, *Relațiile comerciale româno-engleze în contextul politicii orientale a Marii Britanii (1803-1878)*, Cluj-Napoca, 1986, p. 266-267; Daniela Bușă, *Politica comercială a României în Sud-Estul Europei. Convenții, tratate și aranjamente comerciale (sfârșitul secolului al XIX-lea - începutul secolului XX)*, în "Studii și Materiale de Istorie Modernă", voi. XIII, 1994, p. 115; Apostol Stan, *Independența României, Detașarea de piața otomană și reatașarea de Europa 1774-1875*, București, 1998, pp. 158-160 și capitolul intitulat sugestiv "Teoria suveranității prin tratate", pp. 186-209.
2. A. Stan, op. cit., p. 116.
3. G. Zane, op. cit., p. 172.
4. A. Stan, op. cit., p. 117.
5. Ibidem, p. 230; Anghel Popa, *Tratativele preliminare desfășurate în vederea încheierea Convenției Comerciale româno-austro-ungare din 1875*, în "Studii

- și articole de istorie", XXIII, 1973, pp. 25-29; Victor Axenciuc, Ioan Tiberian, Premise economice ale formării statului național român, Buc., 1979, pp. 181-191.
6. A. Stan, op. cit., p. 118; C. I. Băicoianu, O pagină din istoria relațiilor noastre vamale cu Austro-Ungaria, Buc., 1898, p. 16-18.
 7. C. Bușe, op. cit., p. 162.
 8. A. Stan, op. cit., p. 119.
 9. Paul Cernovodeanu, op. cit., pp. 290-297.
 10. Carol Göllner, Relațiile comerciale, dintre Transilvania și vechea Românie în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, în volumul Unitate și continuitate în istoria poporului român, București, 1968, p. 258; V. Jinga, Principii și orientări ale Comerțului exterior al României, pp. 197-214; Frederic Kellog, Convenția comercială din 1875, un pas spre independență, în "Studii", nr. 5/1972, pp. 989-2/1003; V. Axenciuc, Premise economice, op.cit., Paul Cernovodeanu, op. cit., p. 298.
 11. Memoriile Regelui Carol I, al României (de om martor ocular), voi. VIII, București, 1912, p. 12-13; A. Stan, op. cit., p. 231-232.
 12. A. Stan, op. cit., p. 235-238.
 13. A. Stan, op. cit., p. 280-284.
 14. Ibidem, p. 293-294; p. 296-297.
 15. Paul Cernovodeanu, op. cit., p. 296 vezi.
 16. A. Stan, op. cit., p. 233 din comentariile "Pressei" preluate din gazetele britanice ale vremii.
 17. Istoria României (tratată), vol. IV, București, 1964, p. 479.
 18. Victor Slăvescu, Curs de transporturi. Principii generale. Căi Ferate. Navigație fluvială și maritimă, București, 1930, pp. 307-310; 313-324; Henri Sée, Ch. Schnerb, Histoire économique de la France, Paris, A. Colin, 1939-1951, p. 280, 291; Louis Girard, Les grandes compagnies maritimes, sous le Second Empire în Michel Mallot, Les origines de la navigation à vapeur, Paris, P. U. F., 1970, pp. 107-108; C. Bușe, Comerțul exterior prin Galați sub regim de porto-franc, București, 1976, pp. 138, 139, 177.
 19. Edgar Patin, Le commerce des céréales dans le Bassin du Bas-Danube, Paris, 1933, pp. 175-183; 335; G. I. Cioriceanu, La Roumanie économique et ses rapports économiques avec l'étranger, (de 1860 à 1915), Paris, 1928, p. 152.
 20. G. I. Băicoianu, Istoria politicii noastre vamale și comerciale de la Regulamentul Organic până în prezent, București, 1904, vol. I, partea a II-a, anexe; C. Bușe, op. cit., p. 155-157.
 21. Al. Cebuc, C. Mocanu, Din istoria transporturilor de călători în România, București, 1967, p. 121; Popescu Ilie, Căi Ferate. Transporturi clasice și moderne, București, 1987, pp. 97, 103.
 22. C. Bușe, op. cit., pp. 126-131.
 23. Arhivele Naționale București, Microfilme Franța, rola 17, voi. 37, c. 252v.-257.

24. Ibidem, rola 17, vol. 37, c. 170-176v.; vol. 38, c. 9.
25. Ibidem, rola 97, c. 715v.-716v.
26. Ibidem, Paul Desprez-Travaux personnels - Lettres particuliers - Des Michels - Mission de Roumanie, rola 298, c. 172.
27. Ibidem, MAE Franța, C. P. C. Turquie-Bucharest, rola 18, vol. 39, c. 12v.
28. A. Stan, op. cit., p. 233.
29. A. N. B., Microfilme Franța, rola 97, c. 769v. -770.
30. Ibidem, rola 26, c. 373-374 (raport din 17 martie 1876); c. 374v.-383 (raport din 31 martie 1876); c. 390v.-391v. (raport din 17 aprilie 1876); c. 395v. (depeșă telegrafică din 13 iulie 1876); c. 398v.-400 (raport din 26 iunie 1876).
31. Ibidem, rola 26, c. 375-376 (raport din 31 martie 1876).
32. Ibidem, rola 26, c. 404 v. 405 (despre poziția lui Desprez vezi aprecierile ministrului român de Externe, M. Kogălniceanu din iulie 1876, în "Reprezentanțele diplomatice ale României", București, 1967, vol. I, p. 129.
33. ANB, Microfilme Franța, rola 26, c. 405-405v. .
34. Ibidem, rola 26, c. 405v.-406.
35. Ibidem, rola 26, c. 408v. 409; de asemenea raportul lui Raindre din 10 iulie 1876, c. 409v.-410.
36. Ibidem, rola 26, c. 410v.-416.
37. Ibidem, rola 26, c. 433v.-439 (Debains despre taxele prohibitive la vinuri); Traian Ionescu, Informations français touchant les rapports économiques entre la Roumanie et la France durant la période 1871-1883, în RRH, XIX, nr. 4/1980, p. 638.
38. ANB, Microfilme Franța, rola 26, c. 451v.-452v.
39. Tr. Ionescu, op. cit., p. 640.
40. A. Stan, op. cit., p. 295.
41. ANB, Microfilme Franța, rola 86, c. 74v.-85v. ("Proiect de Convenție de Comerț și de Navigație între Republica Franceză și Guvernul român").
42. Ibidem, rola 26, c. 1700-1710, în Istoria României, vol. IV, p. 479, acest acord este doar semnalat în relație cu alte state, Italia, Anglia.
43. Tr. Ionescu, op. cit., p. 642.

LES RELATIONS ÉCONOMIQUES FRANCO-ROUMAINS: L'ARRANGEMENT DE COMMERCE DU NOVEMBRE 1876

Résumé

Parmi les facteurs constructifs de la diplomatie roumaine pendant les décennies 7-8 du XIX siècle sont compris les relations économiques. Elles se sont manifesté par des actions fermes pour conclure des engagements et conventions de commerce separement de l'Empire Ottoman, comme symbole du détachement de la Roumanie de cet état et ses traités internationaux.

Les grandes puissances ont accepté difficilement la situation. Mais leurs intérêts pour grandir le marché capitaliste européenne et aussi la conviction de l'engagement de Roumanie envers la souveraineté, ont déterminé celles-ci pour achever des traités avec ce pays.

L'Autriche-Hongrie, l'Empire allemand, la Russie et l'Italie ont été parmi les premières qui ont engagé et ont conclus des actes de commerce avec gouvernement roumain.

Finalement, la France, a vaincue sa réticence et a signé en novembre 1876 un pareil document - l'arrangement de commerce. Il se reposait sur la clause de la nation la plus favorisé pour les deux pays, la France et la Roumanie.