



**ELITA UNIVERSITARĂ
DIN
ACADEMIA DE ÎNALTE STUDII COMERCIALE
ȘI INDUSTRIALE
(1913-1940)**

**MARIA MUREȘAN
CORNELIU OLARU
MIHAIL OPRÎTESCU**



**ELITA UNIVERSITARĂ
DIN ACADEMIA DE ÎNALTE STUDII
COMERCIALE ȘI INDUSTRIALE
(1913-1940)**

**Maria MUREȘAN
Corneliu OLARU
Mihail OPRITĂSCU**

**ELITA UNIVERSITARĂ
DIN ACADEMIA DE ÎNALTE STUDII
COMERCIALE ȘI INDUSTRIALE
(1913-1940)**



Colecția ASE 100

**Editura ASE
București
2013**



ACADEMIA DE STUDII ECONOMICE DIN BUCUREȘTI

Copyright © 2013, Editura ASE

Toate drepturile asupra acestei ediții sunt rezervate editurii.

Piața Romană nr. 6, sector 1, București, România

cod 010374

www.ase.ro

www.editura.ase.ro

editura@ase.ro

Referenți:

Prof. univ. dr. Vasile Macoviciuc

Prof. univ. dr. Vasile Bozga

Editura ASE

Redactor: Luiza Constantinescu

Tehnoredactor: Mioara Gamulea

Coperta: Livia Radu

Autorii își asumă întreaga responsabilitate pentru ideile exprimate,
pentru originalitatea materialului și pentru sursele bibliografice menționate.

CUPRINS

Argument	7
1. Schița evoluției economiei românești în perioada interbelică	9
(Maria Mureșan)	
2. Contribuții ale corpului didactic al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București pe domenii de referință	29
(Maria Mureșan)	
2.1 Comerț.....	29
2.2 Transporturi	65
2.3 Agricultură.....	89
2.4 Industrie.....	101
2.5 Monedă și finanțe (Corneliu Olaru).....	115
3. Studii doctorale (Mihail Oprețescu).....	142
4. Profesori ai Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București în viața politică a României (Mihail Oprețescu).....	146
5. Profesori ai Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București în medii științifice și organismele politice internaționale	160
(Mihail Oprețescu)	
6. Concluzii	165
7. Contents	167
8. Argumentation	169
9. Inhalt	171
10. Argument	173

ARGUMENT

Prezenta lucrare își propune ca obiectiv principal să reliefeze modalitățile în care foști profesori ai Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București și-au exprimat opiniile la catedră. Fiecare dintre ei a fost celebru, magistrul în sensul propriu al termenului, fiecare a avut o operă științifică impresionantă. În paginile următoare vom avea în vedere doar cursurile predate în amfiteatrele Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București. Pentru fiecare dintre ei, *catedra* a fost o instituție, o vocație, nu o activitate de rutină cotidiană. Vom arăta ce au transmis studenților, viitori economiști, pe care îi modelau, îi creau, îi pregăteau pentru serviciul în economia națională.

Meritoriu pentru fiecare dintre acești profesori ai academiei noastre este faptul că, după ce au absolvit în mod strălucit studiile în străinătate, întorși acasă, au făcut școală și politică economică românească, au modelat specialiștii necesari mersului economiei naționale în epocă. Apreciem că, dincolo de opțiunea politică, a primat deontologia profesională, imensa plajă a cunoașterii, devotamentul față de viitoarele generații de economiști cărora li se adresau și, nu în ultimul rând, patriotismul de care au fost animați.

Pe fundalul evoluției economiei românești, prezentată succint, în paginile ce urmează vom reliefa felul în care aceștia au transmis generațiilor următoare cunoștințe privind agricultura, industria, comerțul, transporturile, finanțele, moneda. Cursurile, editate sau litografiate, exprimă într-o formă concentrată o variată problematică economică, tratată nuanțat și articulată într-o viziune economică racordată contemporaneității și perspectivei.

Capacitatea profesională, spiritul academic și viziunea privind viitorul economic al țării i-au făcut pe mulți profesori ai Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București să își asume responsabilități de prim rang în viața politică a țării, căreia i-au oferit consistente orientări doctrinare. De numele lor se leagă, în întreaga perioadă interbelică, inițiative legislative care au asigurat perspectivele și mijloacele integrării economiei românești în economia europeană.

Competența lor profesională s-a exprimat și pe plan internațional, atât prin prezența în dezbaterea de idei europeană și mondială, cât și prin activitatea în diferite organisme internaționale ale epocii, în care au susținut cu demnitate interesele României.

Ctitori de școală economică și personalități ale spiritualității românești interbelice, cu rol determinant în integrarea științei economice românești în contextul european al epocii, profesorii din Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București au deschis un drum care merită și trebuie să fie preluat și continuat de generațiile actuale.

La început de mileniu trei și într-o instituție centenară, a readuce în atenția generației actuale contribuția predecesorilor este un act de recunoștință și dreptate istorică.

Autorii

1.

SCHIȚA EVOLUȚIEI ECONOMIEI ROMÂNEȘTI ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

În secolul al XIX-lea, Europa Centrală și de Est grupează, în mare măsură, țări/zone importatoare de instituții, a căror statornicire presupunea un timp extrem de îndelungat. În consecință, lor le este specifică „arderea etapelor”, respectiv trecerea bruscă de la un model de organizare socială la altul. Instituțiile importate nu reprezintă consecințe ale unei dezvoltări intrinseci, ci sunt copieri și/sau adaptări ale unora dintre cele ale Vestului european și se constituie în expresii ale unor factori, cel mai adesea, extraeconomici.

Împărtășind concepțiile lui Fernand Braudel privitoare la *économie-monde*¹ (termen utilizat de el ca traducere a germanului *Weltwirtschaft* și care înseamnă aproximativ în limba română „economie-univers”), la timpul lumii și durata lungă a istoriei și aplicându-le – fie și imaginar – la realitățile economico-sociale și politice ale societății românești de-a lungul secolului al XIX-lea, rezultă, credem, interesante constatări. Dintre acestea ne mărginim să subliniem faptul că economia românească are și își conservă o pronunțată predominantă rurală. Mediul rural își apără valorile moral-culturale și propriul timp al acțiunii, gândirii și devenirii receptând mișcarea și ritmurile universului economic în formă defazată, și nu în pas cu „ceasornicul lumii”. Marele nostru filosof Lucian Blaga, într-una din lucrările sale de referință, aprecia că, pentru români, „veșnicia s-a născut la sat”. Este, desigur, o reflecție ce oglindește durabilitatea lumii românești, dar și impenetrabilitatea ei.

În concluzie, de-a lungul secolului al XIX-lea, racordarea economiei românești la mersul Occidentului european este, în cea mai mare măsură, apanajul elitelor și se manifestă în forme sui-generis. Acest fenomen decurge din specificitatea lumii românești, dar și din amalgamul de influențe provenite din diferite culturi, retopite și adoptate în grade diferite sub aspectul întinderii și al profunzimii.

Sfârșitul celui de-al doilea deceniu al secolului al XX-lea marchează o nouă etapă a devenirii economiei românești spre economia occidentală, economie de piață concurențial-funcțională.

¹ Fernand Braudel, *Timpul lumii*, Editura Meridiane, București, 1989, pp. 14-17.

România Mare² este rezultatul eforturilor de veacuri ale românilor de pe ambele versante ale munților Carpați, în contextul economic, geografic și politic european de la sfârșitul Primului Război Mondial. Stat mijlociu ca întindere, cu ieșire la mare, cu două fluvii navigabile, cu apreciable resurse minerale – între care se detașa petrolul –, cu un mare bazin agricol, având o populație numeroasă, tânără, cu o rată înaltă a natalității, ceea ce reprezenta potențial o importantă piață internă, România dispune de premise favorabile pentru accelerarea dezvoltării sale și afirmarea internațională.

În primii ani de după război, se suprapun în timp și se îngreunează reciproc refacerea economiei și unificarea economică, ambele încheiate – în linii mari – în anul 1923, an în care este adoptată și o nouă Constituție. Aceasta reconfirmă două mari reforme promulgate în anii războiului, respectiv reforma agrară și votul universal. Fără a omite importanța socială a reformelor menționate, oportunitatea și necesitatea lor, considerăm că acestea au condus la funcționarea organismului economic românesc pe două trepte de viteză.

Pe de o parte, pe o treaptă se situează lumea urbană, dominată de capital și cu puternice interese legate de dezvoltarea industriei, comerțului și băncilor. Politica economică, în ciuda diferențelor de opinii ale principalelor grupări politice, se concretizează în măsuri, legi și instituții menite să accentueze și să accelereze dezvoltarea economiei de piață funcțională, fapt confirmat la sfârșitul perioadei interbelice. Capitalul și capitalismul românesc erau realități nedisimulate, înregistrând în unele domenii chiar performanțe la nivel european. După șase decenii de politică economică protecționistă³ sistematică, performanțele industriale ale României, deși încă în urma țărilor dezvoltate, erau apreciate în epocă ca fiind de nivel mediu european.

Efortul depus în România pentru accelerarea dezvoltării industriei are drept corolar evoluția constatată în deceniul patru al secolului trecut, care încununa și cumula experiența mai multor decenii de politică protecționistă, așa cum am mai afirmat anterior.

Tendențele de dezvoltare a industriei românești în deceniul al patrulea sunt exprimate concludent de indicii producției industriale prezentați în tabelul următor.

² Vezi pe larg: Ion N. Angelescu, „Politica economică a României Mari”, în *Anale Economice și Statistice*, anul II, nr. 9-10, 1919; Mihail Manoilescu, *Politica producției naționale*, Editura Cultura Națională, București, 1923; George Tașcă, „La situation économique de la Roumanie”, în George Tașcă, *Către o nouă îndrumare economică și socială*, Editura Atelierele Adevărul, București, 1932 ș. a.

³ Avem în vedere perioada de timp care s-a scurs de la adoptarea, în 1886, a Tarifului Vamal General, precum și la adoptarea, în 1887, a legii intitulată „Măsuri generale pentru a veni în sprijinul industriei naționale și până la al Doilea Război Mondial” – n. ns.

**Dinamica producției industriale în România, pe principalele sectoare
și după destinație – mijloace de producție și bunuri de consum –
în perioada 1929-1938**

Tabelul 1

Sectoare, destinație	1929	1932	1934	1938
Indice general	100,0	96,9	123,3	141,2
Industria extractivă	100,0	127,3	148,0	131,5
Industria prelucrătoare	100,0	91,8	118,1	136,3
Industria energiei electrice	100,0	95,4	131,7	201,4
Industria construcțiilor	100,0	107,5	135,8	123,2
Mijloace de producție	100,0	96,8	124,2	145,7
Bunuri de consum	100,0	87,3	109,0	135,2

Sursa: Victor Axenciuc, *Evoluția economică a României. Cercetări statistico-istorice 1859-1947*, vol. I, „Industria”, Editura Academiei Române, București, 1996, p. 585 și p. 588.

Efortul depus în țara noastră în deceniul al patrulea, atât de către factorii decidenți, cât și de către mediul de afaceri, este evident. Subliniem, așa cum reiese din datele statistice selectate de noi și prezentate în tabelul 1, saltul făcut de către industria energiei electrice, urmată de industria prelucrătoare. O situație de excepție o are industria extractivă, îndeosebi cea a petrolului care, în intervalul de timp 1934-1938, prezintă un regres evident. Nu reprezintă subiectul prezentei cercetări explicarea acestui fenomen. Ne rezumăm să precizăm că fenomenul nu a fost unul de natură exclusiv economică, ci a reprezentat în foarte mare măsură efectul conjuncturii politico-militare din epocă.

Industria prelucrătoare, una dintre cele mai dinamice domenii din perioada cuprinsă între cele două războaie mondiale și subiect sistematic al legislației protecționiste, își bazează saltul pe industria metalurgică. La acest fenomen au concurat numeroși factori, dintre care remarcăm: activitatea intensă în domeniul construcțiilor civile, modernizarea căilor ferate, modernizarea dotării armatei române etc. Dinamica producției industriei prelucrătoare, comparativ cu unele țări europene, are din punct de vedere statistic evoluția prezentată în tabelul 2.

**Dinamica producției industriei prelucrătoare în România și în alte țări
în perioada 1933-1938 (baza de calcul 1926-1929 = 100)**

Tabelul 2

Anii	Mondial	România	Franța	Germania	Cehoslovacia	Ungaria	Polonia
1933	89,9	116,7	94,0	73,0	66,8	105,2	80,3
1934	100,8	143,8	87,4	93,7	74,8	119,0	92,2
1935	114,2	141,6	85,6	107,4	79,2	128,1	100,3
1936	131,8	150,0	91,3	117,3	91,2	142,1	112,6
1937	144,7	156,7	97,2	127,0	108,6	156,1	131,9
1938	135,0	152,4	90,0	137,4	95,9	149,1	142,2

Sursa: Victor Axenciuc, *op.cit.*, p. 590.

Datele statistice cuprinse în tabelul 2 exprimă o creștere a producției industriei prelucrătoare românești peste nivelul mondial, dar aceasta mai avea încă importante decalaje de recuperat. Din punctul de vedere al dezvoltării industriale, comparativ cu alte țări europene, România se situa, în preajma celui de-al Doilea Război Mondial, aproximativ la același nivel cu unele țări vecine (Ungaria, Iugoslavia, Polonia, înaintea altora – Bulgaria, Grecia, Turcia), și, în diferite grade, mult în urma altora.

Înzestrarea tehnică a industriei românești, apreciată în numeroase lucrări de specialitate din epocă ori despre epocă ca fiind, în ansamblu, de nivel mediu european, era, în același timp, deosebită într-o serie de întreprinderi ale industriei grele ori în unele întreprinderi ale industriei ușoare. Fără pretenția unei enumerări exhaustive, amintim: uzinele Malaxa, Reșița, Copșa Mică-Cugir, întreprinderile textile arădene, întreprinderea textilă Buhuși, Dorobanțul-Ploiești, Găvana-Pitești și altele. Pentru utilajele necesare acestor întreprinderi industriale, precum și a altora mai modeste, s-a apelat în mare măsură la importuri. Dezvoltarea industriei a condus și la sporirea rolului acesteia în produsul social și venitul național.

**Contribuția principalelor ramuri la crearea produsului social
și a venitului național în anul 1939**

Tabelul 3

Ramuri	Produs social (%)	Venit național (%)
Total	100,0	100,0
Industrie	39,0	30,8
Construcții	5,4	4,4
Agricultură	30,1	38,1
Transporturi și telecomunicații	6,4	6,4
Circulația mărfurilor	11,2	14,9

Sursa: *Anuarul Statistic al României*, 1990, p. 232.

Participarea industriei la produsul social cu 39,0 % și la venitul național cu 30,8% demonstrează că economia românească avea, la sfârșitul perioadei cuprinse între Primul și al Doilea Război Mondial, un profil agrar-industrial, iar, dacă avem în vedere și datele privind proporția acoperirii cererii interne⁴ de bunuri de consum, putem aprecia că procesul de industrializare parcursese deja prima sa fază.

⁴ În literatura de specialitate se apreciază că, în anul 1938, industria prelucrătoare din România acoperea cererea internă în proporție de circa 80%, cu diferențe de la ramură la ramură, respectiv produse alimentare circa 99%, produse textile 85%, produsele industriei chimice 84%, ale industriei metalurgice 36% ș.a. Vezi pe larg Maria Mureșan, Dumitru Mureșan, *Istoria economiei*, ediția a II-a, Editura Economică, București, 2003, pp. 285-286.

Pe de altă parte, pe cealaltă treaptă se situează lumea rurală, preponderentă numeric și încă dominată de autoconsum și economie naturală. Proprietatea funciară, parcelată prin reforma agrară, este reparcelată prin moșteniri succesive, determinând o relativă îndestulare materială, dar nu se angrenează în suficientă măsură în circuitul pieței interne. Producția agricolă oferită pe piață reprezintă excedente ocazionale ale exploatației țărănești, ceea ce limita cererea solvabilă de produse industriale a celei mai mari părți a populației. Iar acordarea dreptului de vot universal unei mari părți a populației, nu întotdeauna pregătită pentru exercitarea lui, a transformat satul românesc în „câmp de manevră electorală”, fapt ce a tulburat liniștea lui economică. Lumea rurală rămâne etalon al valorilor morale și spirituale naționale, dar periferică față de aria de desfășurare a principiilor și instituțiilor economiei de piață funcționale. Mihail Manoilescu, un fin analist al mediului economic românesc, într-una din lucrările sale fundamentale⁵, publicată la începutul deceniului cinci al secolului trecut, aprecia că – referindu-se la reforma agrară din 1921 – a împărți este „un gest boieresc”. Împroprietărirea țăranilor trebuia însoțită de preocupări sistematice pentru orientarea lor, potrivit priorităților economiei moderne, burgheziei revenindu-i în acest sens un rol aparte, pe care, menționează Mihail Manoilescu, ea nu și l-a asumat. Ea trebuia să înceapă exercitarea acestei misiuni a doua zi după reformă. Erau necesare atât educarea țăranimii în spiritul economiei de piață concurențială, cu deosebire al acumulării de capital și coordonarea activităților economice, cât și organizarea unor instituții reprezentative ș.a., ceea ce burghezia română nu a făcut și, prin urmare, „nu și-a îndeplinit datoria”.

Dintre numeroasele probleme ale agriculturii românești din deceniul patru al secolului al XX-lea, unele determinate de Marea Depresiune din anii 1929-1933, altele numai agravate de aceasta, se înscriu cele care în epocă au purtat denumirea de suprapopulație relativă în agricultură și valorificarea insuficientă a producției agricole. După o statistică întocmită pe cazul unor țări europene de specialiști ai Societății Națiunilor, România, așa cum reiese din tabelul 4, se situa pe unul din ultimele locuri, fiind întrecută doar de Bulgaria, Iugoslavia, Olanda și Grecia, dar la o distanță impresionantă, considerabilă, în urma Angliei.

⁵ Mihail Manoilescu, *Rostul și destinul burgheziei românești*, Editura Cugetarea-Georgescu Delafras, București, 1942, pp. 115-117.

**Populația ocupată în agricultură și pe suprafața cultivată
în unele țări europene în anul 1938**

Tabelul 4

Țara	Populația ocupată în agricultură față de totalul populației active (%)	Numărul persoanelor ocupate în agricultură pe km ² de suprafață cultivată
Anglia	6	20
Belgia	17	53
Bulgaria	81	66
Danemarca	35	21
Grecia	54	61
Iugoslavia	79	63
Olanda	21	61
Ungaria	53	34
România	78	57

Sursa: *Aperçu général du commerce mondial*, 1938, Société des Nation, Genève, 1939, p. 7.

Având imaginea conturată prin datele statistice din tabelul 4, cu calculele făcute de unii specialiști români din perioada interbelică, dar și în sinteze ulterioare⁶, se apreciază că, pe țară, media anuală a zilelor de muncă era de 120 și că nu erau folosite anual decât circa un milion de zile lucrătoare. Putem aprecia că subfolosirea forței de muncă din agricultură prejudicia în foarte mare măsură volumul veniturii naționale, dar și ansamblul vieții economice a țării.

Deși speranțele puse în restructurarea relațiilor agrare la 1921 și în creșterea producției agricole nu au fost confirmate în totalitate, în pragul declanșării celui de-al Doilea Război Mondial agricultura românească, cu o pondere de 38,1 în venitul național, așa cum am arătat anterior în tabelul 3, era capabilă să asigure hrana populației și să asigure importante disponibilități pentru export. Chiar dacă a cunoscut o dezvoltare adesea contradictorie, pe ansamblu agricultura din perioada cuprinsă între cele două războaie mondiale a făcut progrese semnificative.

Organismul economic al unei economii funcționează asemeni unui ceasornic. O componentă în funcțiune le antrenează pe celelalte. Prezentarea, fie și succintă a stării principalelor două ramuri ale economiei românești la sfârșitul perioadei dintre cele două războaie mondiale ne obligă, implicit, la prezentarea a cel puțin alte două ramuri, respectiv comerțul, cu deosebire cel exterior, și

⁶ Vezi pe larg Alexandru Alimăneșțianu, *Problema brațelor de muncă din agricultură*, București, 1940; Maria Mureșan, Oana Chindriș-Văsioiu, „Folosirea mâinii de lucru în agricultura românească și urmări ale ei asupra productivității muncii și veniturii naționale”, în Iosif Marin, Rudolf Gräf, Ioan Lumperdean (coordonatori), *Relația rural-urban. Ipostaze ale tradiției și modernizării*, Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca, 2010.

transporturile. Cauză și efect a dezvoltării economice de ansamblu, acestea din urmă au exprimat fie interfața dintre lumea românească și cea europeană și/sau mondială – comerțul exterior –, fie au asigurat fluenta factorilor de producție – transporturile.

Evoluția și tendințele schimburilor internaționale în deceniul al patrulea al secolului al XX-lea au fost marcate de numeroase împrejurări, de Marea Depresiune economică a anilor 1929-1933, de factorii de producție ai producției naționale și ai conjuncturii mondiale, de cei ai prețurilor și politicii economice, de preocuparea deosebită a cercurilor guvernamentale pentru a asigura excedente ale balanței comerciale pentru a plăti anuitățile la datoria publică externă, de interesele – uneori nedismulate – ale mediului de afaceri. Proporțional cu împrejurările menționate, guvernele care s-au perindat la cârma țării au fost nevoite să recurgă la o serie de măsuri excepționale în vederea reglementării comerțului exterior al țării, exercitând un control, adesea strict, asupra desfășurării acestuia. Măsurile luate nu au fost singulare. Majoritatea țărilor lumii au adoptat măsuri protecționiste și de reglementare a schimburilor valutare, măsuri concepute inițial ca temporare, dar care s-au menținut și, în unele cazuri, s-au amplificat chiar și după depășirea depresiunii economice mondiale. În cazul României, măsurile adoptate s-au concretizat, în anii 1933-1934, într-un nou regim valutar, prin legiferarea monopolului Băncii Naționale a României asupra comerțului cu deize, prin controlul strict și fixarea cotelor de deize de predat acesteia din încasările la export, prin măsurile de stimulare a exporturilor, prin introducerea unor prime de export și a altor măsuri stimulative sau, de reducere, uneori drastică, a importurilor prin contingentări și taxe vamale ridicate, prin introducerea sistemului de importuri în compensație și altele.

În afara măsurilor strict tehnice luate de către Banca Națională a României, forurile decidente românești au impulsionat acțiunile de promovare ale principalelor produse oferite la export și multiplicarea tranzacțiilor comerciale externe ale țării. Menționăm participările românești la târguri de mostre de la Lille în 1931, Poznan în 1932, Milano, Bari și Praga în 1933, Praga, Milano, Lwow, Bari, Belgrad în 1937. De asemenea, România participă cu standuri și/sau pavilioane proprii în 1931 și 1933 la expoziții internaționale în Japonia, în 1935 la Expoziția Universală de la Bruxelles, în 1937 la Expoziția Internațională de la Paris, în 1938 la Expoziția Internațională de la Londra și la Expoziția Internațională a Meseriașilor de la Berlin, iar în 1939 la Expoziția Internațională de la New York.

Toate măsurile menționate, atât cele valutare, cât și cele comerciale, precum și cele de promovare a ofertei, aplicate în deceniul al patrulea al secolului

trecut, au marcat evoluția comerțului exterior, au determinat o serie de modificări în volumul, valoarea și structura acestuia și au influențat mersul și starea economiei românești.

În tabelul 5 vă prezentăm datele statistice care oglindesc evoluția comerțului exterior românesc în perioada 1931-1939.

**Volumul fizic și valoric al exportului și importului românesc
în perioada 1931-1939**

Tabelul 5

Anii	Export		Import		Diferență mii lei
	mii tone	mii lei	mii tone	mii lei	
1931	10.047	22.196,9	500	15.754,6	+6.442,3
1932	9.057	16.721,6	450	12.011,3	+4.710,3
1933	8.778	14.170,8	467	11.741,9	+2.428,9
1934	8.654	13.655,7	636	13.208,5	+447,2
1935	9.276	16.756,2	533	10.847,5	+5.908,7
1936	10.549	21.703,4	630	12.637,7	+9.065,7
1937	9.637	31.568,4	709	20.284,7	+11.283
1938	7.409	21.532,6	821	18.767,8	+2.764,8
1939	7.564	26.809,3	739	22.890,5	+3.918,8

Sursa: *Enciclopedia României*, vol. IV, Editura Imprimeria Națională, București, 1943, p. 489.

Analiza datelor statistice cuprinse în tabelul 5 ne conduce la aprecierea că marea depresiune economică de la începutul deceniului patru al secolului trecut a determinat o scădere semnificativă a volumului și valorii exportului și, ulterior, o redresare și creștere, ajungând să depășească în 1936 nivelul anului 1931. De menționat este faptul că, deși sub aspectul volumului exportul depășește în toți anii deceniului 1931-1939 nivelurile din deceniul anterior Marii Depresiuni, valoarea lui nu atinge în niciun an al deceniului patru nivelurile maxime ale deceniului anterior. Începând cu anul 1937, se declanșează în plan european o nouă criză economică, cauzată în mare parte de încheștarea mediului politic, diplomatic și militar, care prefigura ceea ce avea să poarte numele de al Doilea Război Mondial. Această nouă criză economică afectează exportul românesc. Importurile înregistrează și ele scăderi în perioada anilor 1929-1933, apoi o redresare în 1934, urmată de o scădere în 1935 și, ulterior, de o creștere până în anul 1939. Așa cum este evident, de-a lungul întregului deceniu analizat valoarea importului se situează sub valoarea exportului, balanța comercială înregistrând în permanență excedente, a căror dimensiune variază de la un an la altul. Excedentele sunt obținute, indiscutabil, datorită măsurilor de stimulare a exporturilor, de limitare a importurilor, precum și de promovare a produselor românești. Excedentele balanței comerciale au fost direcționate cu predilecție spre restituirea unei

părți însemnate a datoriei publice externe și au avut efecte benefice asupra dezvoltării producției naționale.

Către sfârșitul deceniului patru al secolului trecut, în preajma declanșării celui de-al Doilea Război Mondial, structura comerțului exterior prezenta mutații importante față de epocile anterioare. În anii 1938-1939, produsele petroliere dețineau ponderea cea mai însemnată: 43,3%, respectiv 41,9%, urmate de cereale, semințe și derivate, în proporție de 29,9%, respectiv 31,9%⁷. Locul pe care îl ocupă produsele petroliere se explică prin creșterea continuă a consumului și, deci, o cerere sporită pe piața internațională, dar și prin forțarea exportului de produse petroliere de către autoritățile românești, cel puțin în anii crizei economice, pentru a compensa micșorarea încasărilor din comerțul cu cereale, componentă de bază și tradițională a exportului românesc.

Pentru sfârșitul perioadei interbelice, pe fundalul crizei politice europene manifestate între anii 1936-1939, și din perspectiva unor posibile confruntări militare, petrolul deține calitatea de produs strategic, cu deosebire pentru statele neposezoare de zăcăminte de țiței, și – în egală măsură – pentru statele industrializate. Pentru toate motivele arătate, deși producția de petrol a României începe să scadă, produsele petroliere își păstrează locul întâi, așa cum am mai arătat, la niveluri situate între 40-43%.

Considerând exporturile românești ca rezultat al dezvoltării forțelor productive și ca expresie a eforturilor naționale susținute, în acest sens, este important, credem noi, și abordarea structurii acestora după gradul de prelucrare a produselor. În acest sens, o serie de concluzii se desprind analizând datele statistice cuprinse în tabelul 6.

**Exportul produselor românești, după gradul de prelucrare,
în perioada 1931-1939**

Tabelul 6

Anii	Total	Produse primare	Produse intermediare	Produse finite
1931	100,0	55,4	33,9	10,7
1932	100,0	47,9	37,9	14,2
1933	100,0	37,8	44,8	17,4
1934	100,0	36,5	46,8	16,7
1935	100,0	38,7	44,5	16,8
1936	100,0	49,1	37,6	13,3
1937	100,0	49,4	37,6	13,0
1938	100,0	44,4	41,8	13,8
1939	100,0	47,1	39,2	13,7

Sursa: *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 483.

⁷ *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 479.

Din analiza datelor rezultă predominanța produselor primare, cu o tendință relativ mică de scădere și relativ constantă a produselor intermediare. Această realitate exprimă în mod indirect nivelul și structura economiei noastre din acea vreme, capacitatea încă relativ redusă a industriei și relativ slaba eficiență a produselor de prelucrare. Este expresia evidentă a faptului că, deși economia românească făcuse progrese remarcabile față de epocile trecute, avea încă de recuperat un important decalaj față de țările europene industrializate.

În ceea ce privește produsele finite, prezența lor în structura exporturilor românești comportă un comentariu mai nuanțat. În perioada anilor 1932-1935 acestea cunosc o creștere însemnată față de deceniul anterior, iar, ulterior, o tendință de scădere. Explicația constă în faptul că, în anii menționați, pe fundalul forțării exportului de produse petroliere, acestea nu erau reprezentate majoritar de țiței brut, ci de produse rafinate, fapt remarcabil pentru mediile politice și de afaceri ale României și benefic pentru balanța de plăți.

În ceea ce privește importurile, în prelungirea considerațiilor făcute în legătură cu datele cuprinse în tabelul 5, referitoare la volumul fizic și valoarea exporturilor românești, rețin atenția și datele statistice referitoare la importul produselor, dar privite din punct de vedere al gradului de prelucrare. Acest aspect îl reliefăm sintetic, dar nuanțat, prin datele cuprinse în tabelul 7.

Importul produselor după gradul de prelucrare, în perioada 1931-1939

Tabelul 7

Anii	Total	Produse primare	Produse intermediare	Produse finite
1931	100,0	7,7	34,5	57,8
1932	100,0	7,6	34,2	58,2
1933	100,0	8,0	36,5	55,5
1934	100,0	8,1	39,2	52,7
1935	100,0	6,9	39,1	54,0
1936	100,0	7,7	37,1	55,2
1937	100,0	11,1	33,0	55,9
1938	100,0	12,4	24,0	63,6
1939	100,0	7,8	20,6	71,6

Sursa: *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 485.

Datele din tabel oferă un tablou care evidențiază unele din implicațiile pe care le are importul asupra economiei și, cu deosebire, asupra unui proces relativ de maturizare a economiei naționale, la adăpostul politicii protecționiste de apărare în fața concurenței străine și de stimulare sistematică a ei, promovată de statul român. Creșterea importurilor de materii prime, cu unele oscilații până în anul 1938,

ateastă capacitatea crescândă a industriei din țara noastră de a prelucra materiile prime importate. Dar acest fapt mai poate avea și o altă conotație, anume că unele industrii, de exemplu metalurgia, începe să se maturizeze și are deja un grad de dezvoltare care necesită materii prime ce încep să devină insuficiente pe plan național și în raport cu producția. Este vorba de importurile de cărbune cocsificabil și minereu de fier. Creșterea importului de materii prime, concomitent cu scăderea importului de produse intermediare atestă capacitatea industriei românești din epocă de a substitui importul de produse finite cu produse autohtone. Importul de produse finite scade într-o măsură importantă până în 1937, când atinge 55,9%. Din importul total, în deceniul al patrulea al secolului trecut, față de 63,7% cât atingea cu un deceniu în urmă. Creșterea bruscă a importurilor de produse finite în anii 1938 și 1939, cu deosebire a celor formate din mașini, utilaje, motoare, armament etc., are unele semnificații aparte. Pe fundalul frământărilor politico-diplomatico-militare europene, statul român ia decizia modernizării armatei române și a încurajării producției de armament autohton. În plus, categoria amintită de importuri este impulsionată printr-o lege din 1937, prin care erau scutite de taxe vamale mașinile, părțile și accesoriile de mașini legate de apărarea națională, importate de întreprinderi românești care și-au contractat producția cu ministerul de resort.

Analiza comerțului exterior românesc, cauză și efect a dezvoltării economice generale, precum și a contextului politico-economic european, nu poate omite problema raportului de schimb. Tabelul 8 conține datele care permit o asemenea analiză.

Comerțul exterior al României (export, import și raportul de schimb)

Tabelul 8

Anii	Export		Import		Valoarea unei tone în lei	
	milioane tone	miliarde lei	milioane tone	miliarde lei	export	import
1929	7,1	28,9	1,1	29,6	4.099	26.886
1934	8,9	13,7	0,6	13,2	1.542	20.769
1936	10,5	21,7	0,6	12,6	2.057	20.060
1938	7,4	21,5	0,8	18,8	2.906	22.860

Sursa: *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 489.

În deceniul patru al secolului al XX-lea, pe fundalul frământărilor europene, deteriorarea raportului de schimb este deosebit de puternică. În anul 1934 valoarea unei tone la export reprezenta doar 37,6% față de anul 1929, în timp ce valoarea unei tone la import se reduce la numai 77,2% față de același an. În 1934 raportul de schimb reprezenta 1:13,5 față de 1:6,6% în 1929. Acest fapt

însemna că, în intervalul 1929-1934, o tonă importată de produse s-a scumpit de peste două ori față de cea exportată. Ulterior, raportul de schimb cunoaște o îmbunătățire, ajungând la 1:9,8 în 1936, apoi o scădere la 1:7,9 în 1938. Se cuvine să precizăm că evoluția raportului de schimb determină o formă modificată a foarfecelui prețurilor dintre produsele exportate și cele importate, foarfece ce are o deschidere mai mare ori mai mică, dar, de regulă, întotdeauna în favoarea produselor importate din țările dezvoltate industrial, ceea ce însemna un transfer fără echivalent peste graniță a unei părți din venitul național al țării cu o industrie mai puțin dezvoltată.

În deceniul al patrulea și aria geografică a comerțului exterior românesc cunoaște modificări esențiale față de perioadele anterioare, fapt care își va pune amprenta asupra eficienței lui, precum și asupra balanței comerciale. Astfel, după 1934 și îndeosebi după anii 1938-1939, pe fundalul declanșării operațiunilor militare în Europa, exportul românesc către țările cu valută forte a scăzut și a crescut cel către țările cu valută slabă. Se constată unele modificări și în ponderea unor țări ori grupe de țări în exportul și/sau importul României. Semnificativă este, credem noi, și ponderea produselor petroliere românești în consumul unor asemenea produse al unor țări. De exemplu, în anul 1938 produsele petroliere românești asigurau 91% din consumul Siriei, 86% din cel al Bulgariei, 75% din cel al Greciei, 57% din cel al Tunisiei, 39% din cel al Egiptului, 27% din cel al Angliei și 20% din cel al Italiei. În același an, exporturile românești de cherestea erau îndreptate astfel: către Germania 21%, către Anglia 21%, către Palestina 13,6%, către Egipt 11,3%, către Grecia 10,3% etc.

Unele modificări cunosc și ponderile produselor diferitelor țări în importul României. În perioada 1930-1934, în comparație cu anii 1925-1929, crește ponderea importurilor din Anglia, de la 8,6% la 11,5%, din Franța, de la 7,3% la 9,9%, din Germania, de la 22,1% la 23,8%, din Italia, de la 8,8% la 9,6%, din SUA, de la 3,6% la 4,3% etc. și scade ponderea importurilor din Austria, de la 13,9% la 5,9%, din Cehoslovacia, de la 14,1% la 12,7%, din Polonia, de la 6,0% la 4,2%. În același timp, ponderile celorlalte țări nu au înregistrat modificări semnificative. La sfârșitul deceniului patru al secolului al XX-lea, respectiv în perioada 1935-1939, ponderea principalelor țări în exportul României era următoare: Germania 25%, Cehoslovacia 15,6%, Austria 9,6%, Anglia 8,5%, Franța 7,6%, Italia 6,1%, SUA 4%, Belgia 3,6%, Egipt 3,5%, Elveția 2,5% etc.

În deceniul al patrulea al secolului trecut România a încheiat numeroase acorduri comerciale, completate cu protocoale adiționale și însoțite, ulterior, de precizări înscrise în acordurile de plăți, ceea ce pune în evidență preocuparea

permanentă a factorilor decidenți pentru adaptarea la practicile comerciale internaționale și la conjunctura economiei mondiale din acei ani, a vieții economice și politice internaționale în general.

În acest context, nu putem încheia prezentarea locului și rolului comerțului exterior românesc în cadrul general economic național, la sfârșitul perioadei interbelice, fără a ne referi la Tratatul economic româno-german, semnat la 23 martie 1939, având în vedere conținutul lui și opiniile dintre cele mai autorizate, formulate în epocă, în legătură cu posibilele implicații pe care prevederile lui le-ar putea avea asupra economiei românești⁸.

Încheierea tratatului menționat, extrem de controversat în epocă, și ulterior, a avut loc, după cum se știe, în condiții de recrudescență a pretențiilor de revizuire a granițelor, manifeste în Ungaria și Bulgaria, și de menținere a cercurilor guvernamentale de la Londra și Paris în limitele politicii, numite și în acei ani, și ulterior, müncheneză.

Transporturile, privite drept factor de accelerare a fluxurilor economice, în general, cunosc în deceniul patru al secolului trecut o dezvoltare apreciabilă. Transporturile, ca ramură a economiei naționale, reflectă eforturile făcute de statul român pentru asigurarea unui circuit normal al mărfurilor și al călătorilor. Este vorba de mijloacele feroviare, rutiere, fluviale, maritime, aeriene, precum și de conductele de produse petroliere și gaze. Toate acestea au cunoscut o dezvoltare importantă, proporțională cu progresul înregistrat în întreaga economie națională, chiar dacă pentru unele dintre ele nu au putut fi recuperate decalajele existente față de unele țări europene, mai dezvoltate sub aspect economic decât România⁹.

Dezvoltarea industriei, a celei grele și, în special, a celei constructoare de mașini a influențat în mod deosebit transporturile feroviare. Căile ferate au înregistrat în deceniul patru al secolului trecut mari progrese pe linia modernizării. Dotarea CFR cu locomotive și vagoane de construcție românească acoperea întreaga gamă a necesităților interne atât pentru mărfuri, cât și pentru călători. Sub aspect tehnic, locomotivele construite în țară erau compatibile cu standardele internaționale în ceea ce privește proiectarea, construcția și serviciile prestate și se

⁸ Vezi pe larg Constantin I. Băicoianu, „Considerațiuni asupra Acordului comercial germano-român din 23 martie 1939”, în *Economia națională* nr. 3, 1939, în Constantin I. Băicoianu, *Studii economice, politice și sociale 1898-1940*, Editura Tiparul Românesc, București, 1941, pp. 848-852; Virgil Madgearu, *Evoluția economiei românești după războiul mondial*, Editura Științifică, București, 1995 (reeditare), p. 285.

⁹ În ceea ce privește datele statistice referitoare la transporturi, vezi Victor Axenciuc, *op.cit.*, p. 321 și următoarele.

construiau la mari societăți ca: Reșița, Malaxa¹⁰, Astra-Arad și Unio-Satu-Mare. Un rol deosebit de stimulatîv pentru industria autohtonă constructoare de material rulant, cu efecte remarcabile în deceniul patru, l-a avut și Legea pentru construcția de vagoane și locomotive în țară, adoptată în iulie 1929.

Spre sfârșitul deceniului patru, în 1939, parcul rulant al CFR era format din 2.271 locomotive, 53.349 vagoane, din care 49.660 de marfă, 2.987 de călători, 702 de poștă, 10.071 vagoane cisternă și 190 automotoare. Capacitatea maximă de tracțiune a parcului de locomotive era de 2,6 milioane cai putere. Ca urmare, a sporit traficul de mărfuri și călători. Astfel, în 1939 au fost transportați 51,2 milioane de călători, de mărfuri 27,8 milioane de tone, ceea ce reprezenta 142% și, respectiv, 120% față de 1930.

Lungimea liniilor de cale ferată în 1939 era de 11.410 km, cu 275 km mai mult decât la începutul deceniului. În a doua parte a deceniului patru, din considerente ce țineau de apărarea națională, au fost construite o serie de linii prin care se îmbunătățeau legăturile cu extremitățile țării, anume: Tulcea-Babadag, Carmen-Mangalia și Caransebeș-Reșița. Din aceleași considerente au fost dublate unele linii, cum a fost situația traseului Teiuș-Apahida. În ceea ce privește ponderea liniilor duble și triple în totalul liniilor de cale ferată în 1930 și 1938, în România era de 2,0% și, respectiv 3,2%. Prin comparație, în aceeași perioadă în Franța – 48,8 și 49,3; în Germania – 42,0 și 39,6; în Cehoslovacia – 13,8 și 14,4; în Iugoslavia – 6,3 și 6,3. De menționat că în România nu era electrificată nicio linie, în timp ce în Franța, Germania, Cehoslovacia etc. existau în diferite proporții asemenea linii. Este evident, credem, decalajul existent între România și numeroase alte state europene. Cu toate acestea, de-a lungul deceniului la care ne referim, activitatea CFR cunoaște un evident progres, exprimat printr-o serie de indicatori de ordin calitativ. Astfel, la 1000 de locuitori, numărul de călători era, în 1939, de 256,7, adică 129% față de 1930, iar al tonelor de marfă de 139,6, respectiv 108% față de 1930. Progresul este atestat și de creșterea numărului de călători/km la 10 km linie în exploatare, de la 39,2 mii în 1930 la 50,9 mii în 1939.

Progresele în domeniul transporturilor pe căile ferate s-au concretizat și în introducerea, după 1936, a blocului automat de linie, care a facilitat fluența traficului, a primelor trenuri accelerate și exprese pe traseul București-Brașov, precum și înlocuirea vagoanelor cu frână manuală cu cele cu frână automată.

Ca urmare a modernizărilor de material rulant și de cale, precum și reorganizării, în 1929 și 1934, a Administrației CFR și înființării Regiei Autonome

¹⁰ Uzinele Malaxa, dar cu deosebire industriașul Niculae Malaxa, au reprezentat o excepție în peisajul și evoluția industriei prelucrătoare românești. Se cuvin menționate, pe lângă multe altele, realizările tehnice de excepție care au purtat în epocă denumirile consacrate, anume locomotiva și automotorul Malaxa. Vezi pe larg Maria Mureșan și Dumitru Mureșan, *op. cit.*, pp. 276-278.

a CFR, se constată și o relativă îmbunătățire a rezultatelor financiare ale transporturilor pe căile ferate. Spre deosebire de deceniul trei, în care, fără nicio excepție, bilanțurile anuale ale CFR au fost deficitare, cu deficite de diferite proporții de la un an la altul, dar care au însumat în total 12,4 milioane lei, în deceniul patru bilanțurile anuale au înregistrat deficite în anii 1931, 1935, 1936, 1938 și 1939, suma totală a deficitelor fiind de circa 5,8 milioane lei.

Finanțarea investițiilor pentru modernizarea transportului feroviar s-a făcut, până în 1933, pe seama împrumutului de stabilizare. Ulterior, investițiile s-au făcut pe seama mijloacelor financiare procurate de Regia Autonomă a CFR din venituri excepționale, obținute prin majorarea tarifelor de transport la mărfuri și călători, prin subvenții din partea statului și prin împrumuturi interne contractate cu garanția statului.

În deceniul patru al secolului al XX-lea preocupările pentru modernizarea rețelei de drumuri se intensifică și sunt determinate atât de dezvoltarea economiei naționale, cât și de disponibilitățile bugetare ale statului. După o serie de eșecuri în concesionarea lucrărilor de modernizare a drumurilor cu firme englezești, suedeze ori franceze în anii 1929-1930, începând cu anul 1931 începe un amplu proiect de modernizare a drumurilor, în cea mai mare parte bazat pe sume alocate de la buget. Proiectul nu s-a realizat în totalitate, cu toate că, în afara contractelor încheiate cu parteneri străini, în a doua jumătate a deceniului patru a fost alocată de la buget suma de 5,128 miliarde lei, eșalonată pe o perioadă de 10 ani.

Deși extinderea preocupărilor de modernizare a rețelei de drumuri se bucură de o anumită prioritate în activitatea statului, rezultatele obținute au fost modeste. Astfel, în 1939 lungimea totală a drumurilor publice era de 108.291 km, din care 14.069 km, adică 13% drumuri naționale, 31.295 km, adică 29% drumuri județene și 62.927 km, respectiv 58% drumuri comunale. Față de anul 1930, lungimea totală a drumurilor publice a crescut cu 2.188 km, din care a drumurilor naționale cu 1.194 km.

Analizate după starea lor, drumurile publice în 1939 erau în proporție de 49,8% șosele-pietruite și/sau modernizate, 43,2% naturale și restul de 7% în lucru. De menționat că în ajunul celui de-al Doilea Război Mondial, din totalul de 14.000 km șosele naționale, peste 15% erau modernizate-asfaltate sau pavate. De asemenea, în ceea ce privește calitatea drumurilor modernizate și pietruite, în numeroase lucrări se arată că în 1939, din totalul de circa 60.000 km drumuri pietruite, circa 15.000 km erau apreciate ca bune, 26.000 km ca mediocre și 13.000 ca rele. Iar din totalul drumurilor naționale pietruite, de circa 12.000 km, erau apreciate ca bune 6.000 km, ca mediocre 5.000 km și rele 1.000 km. Această stare a calității drumurilor și-a pus amprenta asupra dezvoltării transporturilor auto, în sensul frânării lor, deși acestea erau stimulate de combustibilul petrolier ieftin.

Raportând lungimea drumurilor publice la suprafața țării, reiese că la un km pătrat de suprafață reveneau 360 m drumuri publice, din care 162 m drumuri în stare bună, șoseluite, 135 m drumuri în stare mediocră, iar restul – drumuri în stare necorespunzătoare. Comparând rețeaua de drumuri publice din țara noastră cu media europeană a timpului, care era de 1.000 m drumuri modernizate la un km pătrat de suprafață, se constată un imens decalaj al României față de alte țări europene.

În legătură cu dezvoltarea rețelei de drumuri publice, mai adăugăm că în 1939 existau 43.258 poduri definitive, cu o lungime totală de 1.485 km.

În ceea ce privește parcul de autovehicule aflate în circulație, în 1939 au fost numărate: 8.058 autovehicule pentru mărfuri, 1725 tractoare, 427 autovehicule de pompieri, salubritate, salvare etc., 25.876 autoturisme, 2.247 autobuze și autocare, și 2.477 motocicletele. La acestea se mai adăugau circa 2,5 milioane căruțe care circulau cu deosebire în mediul rural și pe drumurile comunale.

În deceniul patru al secolului trecut transporturile aeriene constituie un domeniu în dezvoltare și de perspectivă. Prin Legea aeronauticii, adoptată în 1932, începe o nouă etapă în devenirea aeronauticii românești. Legea a instituit Subsecretariatul de Stat al Aerului, instituție autonomă în sarcina căreia era coordonarea întregii activități aeronautice civile și militare din România. Legea prevedea că, pentru dezvoltarea aviației civile, statul, prin subsecretariatul amintit, avea dreptul să înființeze aeroporturi și linii aeriene interne sau internaționale, să acorde concesiuni de exploatare a unor linii comerciale aeriene, să acorde scutiri de taxe și impozite, reduceri de taxe vamale ori alte înlesniri aviației de stat, concesionarilor sau întreprinderilor particulare specializate în transporturi aeriene. În vederea dezvoltării aviației sportive și de turism, ca și a școlilor civile de pilotaj, Subsecretariatul acorda subvenții¹¹ și prime. Ca urmare a politicii sistematice de dezvoltare a transporturilor aeriene, au fost amplificate legăturile aeriene ale României cu străinătatea, precum și cele interne. Partea cea mai însemnată în asigurarea traficului aerian extern românesc în deceniul patru a deținut-o Compania Națională LARES – Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat, înființată în 1930. În 1935, pentru a impulsiona dezvoltarea aviației comerciale, Subsecretariatul a aprobat înființarea primei întreprinderi particulare de transport aerian cu capital exclusiv românesc, sub denumirea de SARTA – Societatea Anonimă Română de Transporturi Aeriene, care, în 1936, a dat în exploatare prima sa linie europeană pe traseul București-Cluj-Uzgorod-Piešťany-Praga.

¹¹ Menționăm că aviația comercială în perioada cuprinsă între cele două războaie mondiale și-a desfășurat activitatea cu subvenții acordate de stat. De exemplu, în 1934 subvențiile acordate s-au ridicat la suma de 21 milioane lei. Activitatea economică a aviației comerciale era deficitară nu numai în țara noastră, ci și în țări ca SUA, Germania, Franța, Polonia, Cehoslovacia, Iugoslavia ș.a.

Între anii 1935-1937 cele două societăți, LARES și SARTA, au funcționat concomitent. În dotare lor au intrat aparate noi de zbor, cu cabine special amenajate pentru călători. În total 14 aparate, majoritatea lor fiind dotate cu instrumente de bord și aparatură radio-gonio necesară navigației aeriene.

În 1937 cele două companii, LARES și SARTA, au fost reorganizate. Noua societate păstra denumirea de LARES, dar avea forma unei societăți anonime cu capital mixt, 2/3 capital de stat și 1/3 particular. Noua LARES a primit dreptul de exploatare a liniilor aeriene române interne și internaționale, de efectuare a transportului de călători, de mărfuri și de poștă pe o perioadă de 15 ani. În 1937 existau 8 linii interne și 4 linii externe. Doi ani mai târziu, în 1939, erau exploatare 15 linii internaționale și interne, deservite de LARES, precum și de următoarele societăți străine, în cazul liniilor internaționale, care legau Bucureștiul cu capitalele majorității statelor europene, respectiv Air France (franceză), PLL Lot (poloneză), CȘA (cehoslovacă), Ala Littoria și Avio Lince Italiene (italiană), Deutsche Lufthansa (germană) și Malert (ungară). Cu excepția companiei Air France, care era subvenționată și de statul român cu suma de 3,5 milioane lei anual, legăturile cu celelalte companii străine se desfășurau pe baza convențiilor încheiate între statul român și companiile respective, fără nicio participare bănească din partea statului român. Principalii indicatori care caracterizau activitatea aviației civile românești în 1939 erau: rețeaua măsură 8.353 km, numărul avioanelor în serviciu – 25 aparate, distanța parcursă – 1.225 mii km, timp de zbor – 5,4 mii ore, numărul pasagerilor – 15,4 mii, cantitatea transporturilor de poștă și mărfuri – 86,2 tone. Rezultă, credem, din datele statistice prezentate expansiunea rapidă a aviației comerciale și potențialul acestui domeniu al transporturilor.

Transporturile navale. În 1939, flota maritimă și fluvială sub pavilion românesc era formată din: 26 de vase maritime, din care 15 de mărfuri, 6 de pasageri, 5 mixte; 807 vase fluviale, din care 23 de pasageri, iar restul remorchere, șalupe, șlepuri, docuri, drăgi, elevatoare etc.; 152 vase de serviciu și de poliție de coastă și fluvială. Capacitatea vaselor maritime era de 58.214 tone registru, a celor fluviale de 519.938 tone metrice, iar a celor de serviciu și de poliție de 21.340 tone metrice.

Creșterea activității economice a transporturilor navale este ilustrată de datele statistice privind mărfurile transportate, călătorii deserviți și veniturile obținute în perioada cuprinsă între anii 1930 și 1938. Astfel, în ceea ce privește Serviciul Maritim Român, datele statistice sunt următoarele: numărul călătorilor transportați a crescut de la 18.263 la 44.021; cantitatea de transportate – de la

117,0 mii tone la 350 mii tone, iar veniturile obținute – de la 108,4 mii lei la 214,6 mii lei. O creștere mai mică a înregistrat transportul Navigației Fluviale Române. Astfel, numărul călătorilor deserviți a crescut de la 611 mii la 620 mii, cantitate de mărfuri și colete de la circa 213 mii tone la 620 mii, iar veniturile de la 96,6 milioane lei la 116,0 milioane lei.

Unele concluzii privind activitatea desfășurată în porturile românești se desprind din analiza datelor statistice privind traficul maritim de mărfuri și flota românească față de totalul vaselor intrate și ieșite în și din porturile țării, după număr și capacitate. Astfel, traficul maritim de mărfuri în porturile românești, efectuate cu vase sub pavilion românesc, reprezenta în 1938, la mărfuri intrate 121.558 tone, adică 22,50% din totalul mărfurilor intrate, și la mărfuri ieșite 437.689 tone, respectiv 8,38% din totalul mărfurilor ieșite.

Datele statistice despre epocă oglindesc și volumul transporturilor navale, al celor de mărfuri și de călători, efectuate cu vase maritime și fluviale ieșite din porturile românești. Astfel, în anul 1939 numărul total al vaselor ieșite a fost de 40.135, din care maritime 2.381, adică 6%, și fluviale 37.754, respectiv 94%. Mărfurile transportate au reprezentat 8,2 milioane tone, din care maritime 4,9 milioane tone și cu cele fluviale 3,3 milioane tone, iar numărul călătorilor transportați a fost de 835.000.

Activitatea economică a transporturilor navale a înregistrat progrese. Acestea au fost atât rezultatul activității economice în general, dar și al unor dezvoltări portuare, pentru a crește potențialul transportului maritim și fluvial. În perioada la care ne referim s-au făcut importante investiții, dintre care amintim un nou bazin de petrol la Constanța și instalarea de uscătorii de porumb în porturile Brăila, Galați, Ismail, Chilia și Corabia. A fost dat în exploatare portul Balcic, a fost renovat șantierul naval de la Turnu Severin și altele.

Transporturile prin conducte. Ca țară producătoare de petrol și gaze naturale, România a dezvoltat o importantă rețea de conducte. Creșterea producției de țiței din prima parte a deceniului patru al secolului al XX-lea nu numai prin exploatarea de noi zăcăminte, dar și prin exploatarea mărită a celor cunoscute, cu deosebire în județele Prahova, Dâmbovița și Buzău, a impus creșterea acestui sector de transport, mai ales în condițiile în care cele clasice, feroviare și rutiere, nu mai făceau față. În același timp, transportul de petrol și de produse petroliere pe conducte era mai ieftin și mai eficient decât cel pe calea ferată.

În august 1929 a fost înființată Regia Publică a Conductelor de Petrol ale Statului, sub denumirea oficială de Conductele de Petrol ale Statului, regie cu personalitate juridică și condusă după principiile comerciale. Inițial, a funcționat sub egida Ministerului Comerțului, iar din 1934 este încorporată Regiei Autonome a CFR.

În 1937 conductele statului erau în număr de patru. Prima, pe traseul Băicoi-Câmpina-Ploiești-Buzău, cu o lungime de 320 km, era destinată transportului de benzină. A doua, pe traseul Băicoi-Câmpina-Ploiești-București-Giurgiu, în lungime de 180 km, era destinată, de asemenea, transportului de benzină. A treia, identică cu a doua, transporta păcură. A patra, pe traseul Băicoi-București, în lungime de 80 km, transporta țiței brut. Debitul acestor conducte permitea transportul a circa 3.000 tone produse petroliere pe zi și a circa 900.000 tone pe an.

În afara rețelei conductelor statului mai funcționa și o rețea de conducte a societăților particulare, utilizată pentru transportul țițeiului de la sonde la rafinării, precum și pentru transportul produselor între rafinării, depozite etc. În anul 1939 societățile particulare dispuneau de 177 conducte în lungime de 2.379 km.

Comunicațiile de poștă, telegraf, telefon (PTT). Cauză și efect a dezvoltării economiei românești și ca urmare a creșterii efervescenței lumii afacerilor, comunicațiile PTT s-au amplificat în perioada cuprinsă între cele două războaie mondiale, dar cu deosebire în deceniul al patrulea. În 1938 numărul oficiilor PTT era 6.681, respectiv 104,7% față de 1930. Remarcăm, cu deosebire, progresul substanțial al comunicațiilor telefonice. Numărul posturilor telefonice cunoaște aproape o dublare în decurs de un deceniu. În 1930 sunt consemnate 59.191 posturi telefonice, iar în 1939, 102.268 posturi, din care 2.978 posturi publice. Convorbirile telefonice cunosc și ele creșteri deosebite, în defavoarea comunicațiilor de poștă și telegrafice. Astfel, numărul total al convorbirilor telefonice în 1939, în comparație cu 1930, reprezenta 237%, din care cele urbane 250,7%, cele interurbane 87%, iar al celor internaționale 161%.

Cu toate progresele înregistrate în domeniul comunicațiilor telefonice, la sfârșitul deceniului al patrulea România se afla în urma multor țări europene. Astfel, în 1939 numărul convorbirilor telefonice la 100 locuitori era în România de 1249, în Franța – 2.033, în Germania – 4.581, în Iugoslavia (1938) – 1.801.

Desigur, organismul și mecanismul unei economii naționale presupune și alte fațete decât cele prezentate de noi în această schiță a economiei. Într-o expunere exhaustivă nu pot fi neglijate creditul, moneda, comerțul interior,

mentalitățile etc. care, toate în ansamblu, își pun amprenta și potențează viața economică.

Începutul deceniului cinci al secolului al XX-lea, declanșarea războiului, a întrerupt brusc mersul ascendent al economiei românești, impunându-i noi priorități pentru asigurarea dotării armatei române antrenate în apărarea granițelor țării. Iar pierderile teritoriale i-au redus țării potențialul economic, capacitatea de producție și i-au anihilat funcționarea normală a instituțiilor economiei de piață. După cel de-al Doilea Război Mondial, viața economică se va derula după alte comandamente.

2.

CONTRIBUȚII ALE CORPULUI DIDACTIC AL ACADEMIEI DE ÎNALTE STUDII COMERCIALE ȘI INDUSTRIALE DIN BUCUREȘTI PE DOMENII DE REFERINȚĂ

2.1 Comerț

Comerțul, ca activitate economică, ca ramură fundamentală a unei economii, reprezintă unul din domeniile tratate extrem de amănunțit în cursurile predate studenților de la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București. Domeniul este abordat atât din perspectivă istorică, cât și contemporană, în plan național, dar și comparativ cu alte țări ori continente, în cursuri distincte ori tangent, de exemplu în cursuri privind economia națională, transporturile ori agricultura.

Unul dintre primele cursuri predate și păstrate sub forma unor fascicule – credem însă că nu în totalitate – în biblioteca Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale a fost cel al profesorului Ion N. Angelescu, *Istoria comerțului*¹. Încă din prefață, profesorul și, ulterior, rectorul instituției, își exprimă convingerea că, prin publicarea cursului, cunoștințele cuprinse în el vor fi mai accesibile atât specialiștilor, cât și celor interesați de mersul învățământului economic superior care, în acei ani, era la început de drum. Autorul își exprimă manifest convingerea că „pentru provocarea unui avânt economic ne trebuie nu numai lucrători buni și instrumente docile în mâinile altora, dar și oameni cu pregătire economică superioară, cu vederi largi și capabili să conceapă și să înfăptuiască întreprinderile mari, care aduc avântul efectiv și durabil al economiei naționale”².

Extrem de actual este, credem noi, realismul de care dă dovadă profesorul Ion N. Angelescu, în afirmarea scopului pentru care consideră necesar cursul, privit în ansamblul curriculei universitare la început de secol XX. Astfel, acesta își formulează opinia că „Nu pentru dragostea de trecut reînviem noi în acest curs

¹ Dr. Ion N. Angelescu, *Istoria comerțului universal în legătură cu istoria economică și cu istoria culturii popoarelor*, Lecțiune de deschidere a cursului de Istoria Comerțului la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, Noua Tipografie Profesională Dimitrie C. Ionescu, București, 1915, – Menționăm că această prelegere reprezintă doar una din expunerile la catedră a profesorului Ion N. Angelescu și nu cursul său în integralitate – n.ns.

² *Ibidem*, p. 1.

viața economică a popoarelor dispărute sau aceea de la începutul popoarelor de azi”. Scopul este unul mult mai amplu și este exprimat cât se poate de explicit: „Menirea noastră este să înțelegem, să conducem și să dominăm viața economică de astăzi. *Studiul comerțului trecut nu-l facem decât pentru trebuințele vieții comerciale de astăzi.*”³ Argumentele sunt foarte pertinente, cu deosebire pentru activitatea practică: nu pentru glorie trecute trebuie autorul să lupte la catedră, acestea fiind subiectul, eventual, al unor epopei. Scopul învățământului economic, în general, constă în formarea omului activ în viața economică, pentru care este nevoie de un învățământ practic, necesar atât pentru orientarea în viață, cât și pentru o mai bună stare materială, dar toate acestea sunt condiționate de dezvoltarea economică⁴.

O fațetă importantă a personalității profesorului Ion N. Angelescu, transmisă nedismulat studenților săi, este românismul, pe care l-a manifestat și de care nu s-a dezis nici la catedră și nici în viața politică. Intelectual format la înalte universități occidentale, membru fondator, devenit profesor și rector al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale, a înțeles că misiunea lui este să formeze oameni, caractere, specialiști români, necesari economiei naționale în acel moment al devenirii ei. Erau de părere că, de la o catedră franceză, Franța este centrul lumii. De la o catedră germană, cu Germania începe cultura lumii și orice afirmație este legată de demonstrarea influențelor primite de germani din afară spațiului lor cultural, dar mai ales pentru a urmări expansiunea și influența materială a culturii germane peste granițele politice ale lumii germane. Ca atare, conchide el, „*Domnilor, de pe o catedră românească, trebuie să facem ca centru al preocupărilor noastre ținuturile, destul de întinse, pe care a trăit, destul de multe veacuri, o populație românească sau populațiuni din care s-a plămădit o națiune românească*”⁵.

În acest context, profesorul „de pe o catedră românească” (n.ns)... nu se mulțumește să fie reproductorul servil al gândurilor dascălilor de aiurea și nu cade într-o admirație plecată față de cutare personalitate a altui neam, este mai interesat de poporul său⁶. Concluzia ilustrului profesor este următoarea: „Domnilor, noi trebuie să privim șirul întâmplărilor din viața comercială a popoarelor *altfel* de cum e privit de pe

³ Dr. Ion N. Angelescu, *Istoria comerțului universal în legătură cu istoria economică și cu istoria culturii popoarelor*, Lecțiuni de deschidere a cursului de Istoria Comerțului la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, Noua Tipografie Profesională „Dimitrie C. Ionescu”, București, 1915, p. 8.

⁴ *Ibidem*, p. 11.

⁵ *Ibidem*, p. 22.

⁶ *Ibidem*, p. 23.

alte catedre. Se înțelege că împrejurările independente de voința noastră ne va face să nu realizăm întreg acest program acum, când suntem nevoiți să avem să acomodăm ce avem de făcut cu ceea ce s-a făcut”⁷.

O opinie extrem de complexă exprimă profesorul Ion N. Angelescu în legătură cu conexiunile dintre ramurile unei economii naționale. Schimbările petrecute într-una dintre ele antrenează, de fapt, importante mutații la scara ansamblului economiei. Viața economică trece, după opinia sa, dintr-o etapă în alta în urma influențării reciproce ale agriculturii, industriei și comerțului. În acest sens, el consideră că: „Nici istoria agriculturii, nici istoria industriei, nici istoria comerțului nu se pot face separat; istoria lor nu este o istorie închisă”. Aceasta pentru că, în numeroase împrejurări, de-a lungul mersului timpului, prefaceri determinate de reforme agrare și agricole au influențat organizarea și tehnica industrială. Mai mult decât atât, prefacerile agriculturii și industriei s-au datorat, în numeroase momente ale istoriei, organizării și tehnicilor de comerț. Ca atare, apreciază Ion N. Angelescu, „...cursul nostru de istoria comerțului nu este altceva decât un curs de istorie economică, dar cu o privire specială asupra istoriei comerțului”⁸.

Dovadă a faptului că activitatea comercială a fost apreciată ca deosebit de importantă încă din cele mai vechi timpuri a constituit-o, apreciază Ion N. Angelescu, legiferarea extrem de minuțioasă a actelor și faptelor de comerț, acesta fiind privit și practicat sub numeroase aspecte, și nu doar înțeles ca acte de vânzare-cumpărare de mărfuri. În acest sens, exemplifică chiar cu aspecte de viață economică din statele antice. Încă în statul babilonian, regele Hammurabi, prin codul de legi care i-a purtat numele, a reglementat viața economică. Se practicau închirieri, cumpărări, arendări, iar aurul și argintul erau folosite nu sub formă de monedă – în sensul modern al termenului, ci sub formă de unitate de măsură a valorii. Existau și instituții de credit, care practicau operațiuni de depozite, plăți la termen către terți, compensarea creanțelor etc. Numai pentru afaceri de împrumuturi era dedicată a șasea parte din celebrul cod, adică 50 de paragrafe. Egiptenii, la rândul lor, au organizat viața economică, implicit și comerțul, în forme sui-generis. Bunurile erau achiziționate/rechiziționate într-un fel de magazine zonale, de unde, potrivit rangului, se aprovizionau diferiții membri ai societății. Dacă un membru al societății dorea ca după moarte să i se aducă ofrande zeilor, putea transmite magazinului o parte din drepturile sale asupra magazinului.

⁷ Dr. Ion N. Angelescu, *Istoria comerțului universal în legătură cu istoria economică și cu istoria culturii popoarelor*, Lecțiuni de deschidere a cursului de Istoria Comerțului la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, Noua Tipografie Profesională „Dimitrie C. Ionescu”, București, 1915, p. 24.

⁸ *Ibidem*, pp. 10-11.

În acest fel, se transmiteau astfel de bunuri ori drepturi asupra bunurilor, așa cum, la început de secol XX, se practica în mod curent transmiterea acțiunilor și obligațiunilor, pentru ca noul posesor să poată încasa dividendele sau cupoanele. În succesiune logico-istorică au urmat fenicienii care, la rândul lor, au adus inovații în activitatea de comerț exterior. Dintre acestea, Ion N. Angelescu remarcă faptul că activitatea devine permanentă și se extinde pe toate țărmurile Mării Mediterane, înspre Marea Neagră, spre Oceanul Atlantic și până la Golful Guineei. Au urmat epoca greco-romană, Bizanțul, comerțul Levantului ș.a.⁹ În discursul său academic, Ion N. Angelescu nu omite lumea medievală, face importante delimitări ale accepțiunilor din epocă și despre epocă ale operațiunilor comerciale, ale fazelor și etapelor de evoluție ori involuție, ale arealului de desfășurare a activității comerciale, dar are și numeroase opinii/aprecieri, am putea spune noi, de filosofie a istoriei economiei, în general, și a istoriei comerțului, în particular. Astfel, referindu-se la „lumea veche” și comerțul acesteia, apreciază că nu a existat o singură lume veche, „ci o serie lungă de popoare, care se înlocuiesc unul pe altul”. Iar „în cursul istoriei vechi, nu întâlnim o continuă dezvoltare economică...”, dar, continuă el, „nici nu dispar toate rezultatele muncii fizice și intelectuale ale unui popor de îndată ce o stăpânire străină îi nimicește viața politică independentă”. Drept urmare, „...în istoria economică și în special în istoria comercială, nu începem o epocă nouă de câte ori se schimbă stăpânirile politice ale unor popoare asupra altora, dar nici nu putem admite o singură evoluție economică, întregă, de la începutul istoriei și până azi”¹⁰. Este evident că, implicit, profesorul Angelescu înțelege evoluția economică sub forma unei sinusoide, cu urcușuri, coborâșuri, cu momente de salt de acalmie ori cu momente de accelerare.

În epocile moderne lucrurile se schimbă, apreciază Ion N. Angelescu. Se modifică centrul de greutate al comerțului universal, dezvoltarea economică reprezintă cauză și efect a vieții culturale/spirituale, dar mai ales „negustorul, industriașul și agricultorul, prin modestele lor silinți de fiecare zi, contribuiesc în continuu la *desvoltarea integrală a poporului lor*” (subliniere autor)¹¹.

Mai complicate decât atât sunt problemele comerțului mondial la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul celui de-al XX-lea, perioadă extrem de apropiată în timp față de momentul în care profesorul Ion N. Angelescu transmitea

⁹ Dr. Ion N. Angelescu, *Istoria comerțului universal în legătură cu istoria economică și cu istoria culturii popoarelor*, Lecțiune de deschidere a cursului de Istoria Comerțului la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, Noua Tipografie Profesională „Dimitrie C. Ionescu”, București, 1915, pp. 16-18.

¹⁰ *Ibidem*, p. 20.

¹¹ *Ibidem*, p. 29.

studentilor săi de la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București informații despre comerțul mondial. Această perioadă, apreciază el, este dominată de lupta pentru supremația comercială în lume a Angliei și Germaniei, iar „Problemele vieții comerciale contemporane sunt însă mult mai vaste, pentru a le rezuma în expresia de: «perioadă de supremație anglo-germană» sau, cum se zice de unii, anglo-germano-americană”¹².

Debutul capitalismului modern¹³ este, în concepția profesorului, un rezultat nedisimulat al activității de comerț, privit la scară internațională, rezultat al unei evoluții îndelungate, a perfecționării mijloacelor de plată, transport, asigurare a mărfurilor ș.a. Desigur, nici Țările Române, cu particularitățile lor istorice¹⁴, nu au făcut excepție de la această regulă internațională.

Devenirea lumii capitaliste este prezentată de profesor în cursul său de *Istoria comerțului universal*, extrem de amănunțit și elaborat și, extrem de important, credem noi, este faptul că are în vedere și instrumentele de schimb și instituțiile de credit – privite comparativ și în evoluție. În fapt, cursul său de istoria comerțului universal conține și un curs de istorie monetară și de istorie a instituțiilor de credit. Profesorul Ion N. Angelescu are în vedere atât aspectele politice, cât și pe cele conjunctural economice, predispozițiile mentale specifice diferitelor popoare, cutumele ori legislația după care se desfășurau actele și faptele de comerț, dar nu numai acestea. Astfel, prezintă comerțul italienilor în Levant de-a lungul secolelor XIII-XVI, comerțul orașelor germane și comerțul românesc în limitele acelorasi secole, dar nu omite legăturile cu Orientul apropiat și/sau depărtat.

Extrem de importante sunt și unele constatări generalizatoare ale epocilor pe care le analizează în expunerile sale. De exemplu, în legătură cu comerțul și negustorii secolelor al XIII-lea și al XIV-lea, face următoarele constatări: „1) La un popor barbar și obișnuit să trăiască numai din produsele locale se naște nevoia

¹² Dr. Ion N. Angelescu, *Istoria comerțului universal în legătură cu istoria economică și cu istoria culturii popoarelor*, Lecțiuni de deschidere a cursului de Istoria Comerțului la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, Noua Tipografie Profesională „Dimitrie C. Ionescu”, București, 1915, p. 31.

¹³ Dr. Ion N. Angelescu, *Începuturile capitalismului modern*, II. „Lecțiuni de istoria comerțului universal”, ținute la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, Tipografia Profesională „Dimitrie C. Ionescu”, București, 1915.

¹⁴ Facem precizarea că opiniile profesorului Ion N. Angelescu se opresc la secolul al XVI-lea. La finalul cursului, pagina 71, face următoarea afirmație: „După acest veac, centrul comerțului internațional se schimbă și, odată cu această schimbare, intervin fapte noi, care aduc comerțul internațional până la stadiul la care l-au găsit războaiele actuale, născute în primul rând din tendința popoarelor contemporane de a domina, fiecare exclusiv, comerțul lumii. Despre aceste fapte nouă vom vorbi pe scurt în prelegerile, care ne mai rămân până la sfârșitul acestui an (subl. M. M.)”. Acele prelegeri fie nu au fost editate, fie s-au pierdut – n. ns.

imperioasă de schimb, de îndată ce vine în contact cu populațiuni mai dezvoltate și trebuințe deosebite. 2) Negustorul este în primele timpuri și un războinic, are sub ambele înfățișeri un rol de conducător în societate și este purtătorul progresului. 3) Chiar în aceste timpuri vechi și la popoarele barbare cauzele războaielor și modalitățile păcii sunt determinate de necesități economice”¹⁵.

În legătură cu comerțul orașelor germane, profesorul Ion N. Angelescu face importante constatări și subliniază aspectele specifice, particulare ale acestei zone. La sfârșitul secolului al XIII-lea, orașele germane își pierd caracteristicile anterioare, adică organizarea militară proprie și protecția regală ca semn al păcii și libertății. Pe măsură ce viața economică se dezvoltă, „caracteristica orașului începe să fie *dreptul de a face comerț*... Numai în această înfățișare orașele au un rol economic deosebit și se pot compara cu orașele din zilele noastre... Odată cu acordarea dreptului de negoț, se dedea dreptul de a se face o *monedă* sau se determină moneda circulantă, se fixa un *loc de schimb* și se alcătuia o *vamă*”. „Acestea sunt elementele indispensabile oricărui oraș, care este, în primul rând, un oraș de negustori”¹⁶.

Un secol mai târziu, respectiv în veacul al XIV-lea, apare o nouă caracteristică a orașelor germane. În sistemul de muncă al timpului, apreciază Ion N. Angelescu, meseriașul este și negustor, chiar dacă lucrează la comandă sau expune spre vânzare obiecte gata confecționate. În această situație meseriașul își asumă o parte din atribuțiile negustorului. Momentul nașterii lumii capitaliste, apreciază profesorul, este acela în care negustorul își asumă aprovizionarea unei piețe cu anumite bunuri, dar nu le cumpără, ci fie le fabrică singur, fie le comandă la micii meseriași, care devin astfel salariații lui. Prin urmare, subliniază și conchide: „*Când negustorul intervine și el își însușește atribuțiile meseriașului, ne găsim în momentul unei transformări radicale ale organizației economice, ne găsim în momentul nașterii capitalismului*”¹⁷.

Comerțul românesc, înțeles și tratat ca parte a evoluției politico-economice a lumii românești și privită în context universal, este – pentru Ion N. Angelescu – prilej de confirmare/reafirmare a unui principiu afirmat drept crez al unui profesor român, anume acela că, de la înălțimea unei catedre universitare românești, trebuie exprimat un punct de vedere românesc și trebuie făcută politică economică românească!

¹⁵ Dr. Ion N. Angelescu, *Începuturile capitalismului modern*, II. „Lecțiuni de istoria comerțului universal”, ținute la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, Tipografia Profesională „Dimitrie C. Ionescu”, București, 1915, p. 10.

¹⁶ *Ibidem*, p. 19.

¹⁷ *Ibidem*, p. 25.

Apariția primelor state românești în a doua jumătate a secolului al XIII-lea și în secolul al XIV-lea se întâmplă în momentul în care, în această parte a Europei, comerțul Levantului atinsese apogeul. Ca atare, pentru epoca analizată, este de părere profesorul, „Toată viața noastră de stat și toată viața economică a României stă sub înrâurirea raporturilor comerciale levantine. Fără cunoașterea acestor raporturi nu se poate înțelege și nu se poate expune începuturile și istoria mai veche a comerțului românesc”. Cu toate acestea, atrage atenția, cu maximă seriozitate, asupra unei false imagini care s-a afirmat și s-a perpetuat în numeroase situații, anume imaginea unei inferiorități a lumii românești față de Occident. Nu putem trece, spune el, „...la era comerțului apusean, după descoperirile geografice, eră care corespunde cu o perioadă de decadență a comerțului levantin și al Principatelor Române, fără să arătăm apogeul la care ajunsese comerțul în aceste părți. Căci este o imagine falsă, pe care ne-o facem din cetirea expunerilor sumare ale istoriei noastre, când credem că noi, Românii, și în genere tot răsăritul, am stat într-o situație de inferioritate față de Apus, întotdeauna, și că tocmai târziu, în veacul al 19-lea, am fost civilizați și desvoltați economicște de către țările Apusului. Progresele economice, făcute în Răsărit până în veacul al 16-lea de popoarele de aici și de cele care făceau comerț în Răsărit, arată că aceste ținuturi ar fi fost și astăzi în fruntea tuturor țărilor Europei, dacă nu ar fi intervenit evenimentele politice¹⁸ și descoperirile geografice de la sfârșitul veacului al 15-lea, care să ducă la ruina sau decăderea instituțiilor create până atunci. Iar ceea ce s'a realizat aici în Răsărit, până în veacul al 16-lea, se ajunge în statele apusene mai târziu”. Concluzia acestui discurs al profesorului Ion N. Angelescu este – privită la scara istoriei – și, de ce nu, a mândriei de a fi român, foarte tranșantă. El conchide: „Prin urmare, din motive mai speciale, românești, și apoi pentru motive mai generale, de înfrățire a evoluției economice, trebuie să insistăm asupra dezvoltării la care ajunsese comerțul în Răsărit și, în special, în Principatele Române, până în veacul al 16-lea”¹⁹.

¹⁸ Are în vedere, credem, extinderea Puterii Otomane, începând cu a doua jumătate a secolului al XV-lea. Vezi pe larg Gheorghe Zane, *Studii*, Editura Eminescu, București, 1980, pp. 33-43; Costin Murgescu, *Mersul ideilor economice la români. Epoca modernă*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1987, pp. 19-24 și pp. 65-78; Acad. Nicolae. N. Constantinescu (coordonator), *Istoria economică a României. De la începuturi până la al doilea război mondial*, Editura Economică, București, 1997, pp. 96-112 și pp. 238-245; Nicolae C. Sută (coordonator), *Istoria comerțului exterior și a politicii comerciale românești*, Editura Economică, București, 1998, pp. 15-38; Maria Mureșan, Dumitru Mureșan, *Istoria economiei*, ediția a doua, Editura Economică, București, 2003, pp. 75-94 ș.a.

¹⁹ Dr. Ion N. Angelescu, *Începuturile capitalismului modern*, II. „Lecțiuni de istoria comerțului universal”, ținute la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, Tipografia Profesională „Dimitrie C. Ionescu”, București, 1915, p. 4. Deși dimensiunea acestui citat depășește uzanțele de

Pe acest fundal, istoria comerțului românesc este privită ca o parte componentă a celui universal și este abordată în dublu sens: „Pe de o parte arătăm, întrucât raporturile comerciale generale creează la noi o anumită situație economică sau aduce anumite schimbări în această situație; iar pe de altă parte arătăm, întrucât activitatea comercială a țărilor române condiționează ori schimbă mersul general al popoarelor cu care venim în contact”²⁰. Pentru prima direcție de abordare, Ion N. Angelescu a avut în vedere în ce împrejurări s-a născut comerțul românesc și consecința lui, statele românești, iar pentru a doua și-a centrat expunerea pe politica comercială a domnitorilor moldoveni și munteni, dar fără a neglija comerțul transilvan.

Pornind de la această ipoteză de lucru, în succesiune logico-istorică, sunt prezentate și analizate actele și faptele de comerț din Principatele Române, unde veneau negustori care făceau comerț în Levant, în principal italieni, pe rute orientate dinspre sud și vest, dar și germani, pe rute dinspre nord și vest. Împrejurările politice, rivalitățile dintre suverani, dintre înalți funcționari ai administrațiilor imperiale ori regale, dintre casele de comerț concurente ș.a. au tulburat viața economică, iar în numeroase împrejurări și pe cea politică. Au contribuit direct ori indirect la numeroase războaie locale/zonale, iar pentru promovarea intereselor comerciale, numeroase tratate de pace au conținut și importante și extrem de exacte clauze comerciale. Venirea negustorilor italieni în zonă s-a făcut prin decăderea comerțului grecesc. Extinderea stăpânirii tătarilor în regiunile limitrofe nordului Mării Negre și spre est, către Marea Caspică, au perturbat relațiile comerciale dintre genovezi și venețieni cu populațiile din arealul menționat. Cu toate aceste neajunsuri, cantitativ și valoric, mărfurile comercializate au cunoscut creșteri importante – desigur, în accepțiunea timpului, iar gama sorto-tipo-dimensională s-a amplificat. Fără pretenția unei enumerări exhaustive, menționăm: grâu, miere, ceară, lemn, blănuri, mirodenii, postavuri, pânză, obiecte de podoabă etc. Începând din secolul al XV-lea, drumurile comerciale exploatate de italieni se reduc pe fundalul sporirii importanței Puterii Otomane în zonele limitrofe Mării Negre. Sfârșitul secolului al XV-lea a însemnat, pentru lumea românească, mutarea centrului de greutate a activității comerciale către rutele terestre, ce traversau cu deosebire Brașovul, Sibiu, Bistrița și Rodna. Numeroși domnitori, cu scopul obținerii de avantaje economice, dar și de încurajare a economiei autohtone, au acordat privilegii comerciale caselor de comerț ori

tehnoredactare, am dorit să expunem în integralitate opinia, crezul profesorului Ion N. Angelescu în legătură cu cele analizate – n. ns.

²⁰ *Ibidem*, p. 36.

negustorilor individuali care practicau aceste rute²¹. În ceea ce privește acordarea de privilegii, credem că nu este lipsit de interes să precizăm forma și conținutul pe care le îmbrăcau. Privilegiile domnitorilor români, câte s-au mai păstrat dintre ele, ne demonstrează că erau adevărate tratate comerciale, în accepțiunea timpului și a legăturilor comerciale curente în diferitele epoci în care au fost acordate, presupuneau negocieri, uneori îndelungate, aveau în vedere stabilirea taxelor de import-export-tranzit, forma de plată a taxelor vamale ș.a.

Marile drumuri comerciale românești²², frecventate de convoaiele negustorilor, au dus, subliniază Ion N. Angelescu, la „ridicarea (sub aspect economic – n. ns) orașelor pe care le străbăteau, iar circulația internațională, pe aceste drumuri ale noastre, care legau Apusul de Răsărit, a adus bogăția Domnilor români și consolidarea economiei naționale românești”²³.

În legătură cu sintagma „*economia națională românească*”, improprie în accepțiune curentă pentru nivelul de dezvoltare al Moldovei și Țării Românești la cumpăna secolelor XV-XVI, profesorul face unele precizări metodologice. În primul rând, folosește sintagma pentru a face distincția față de altele care exprimau etape anterioare ale evoluțiilor economice, în speță este vorba de termenii „*economia orașenească*” și „*economia statelor*”. Dar, independent de acest aspect, insistă asupra faptului că Principatele Române, deși incomplet, au însă unele trăsături ale viitoarelor state naționale moderne, iar dintre acestea le menționează pe următoarele patru: 1) Ambele formează domenii vamale distincte și unitare. Limitele acestor domenii erau trasate de granițele naturale, iar mărfurile intrate în acest areal sunt tratate identic. În acel moment în Principate, domeniul vamal coincidea cu teritoriul pe care se manifesta stăpânirea politică și nu existau orașe ori zone cu independență vamală; 2) Regimul vamal era același pe tot întinsul principatului, se plăteau aceleași taxe pe tot teritoriul, diferențiate după mărfuri ori proveniențe. Taxele erau fixate de domn prin funcționarii cancelariei sale, erau ferme și anunțate în scris funcționarilor vamali. Aceștia, în cazul încălcării dispozițiilor domnești, erau aspru pedepsiți în cazul abaterilor disciplinare; 3) Statul, prin Domnitor și prin funcționarii Cancelariei domnești, dicta măsurile de politică economică, în general, dar cu deosebire măsurile de politică comercială.

²¹ Pe larg, *Ibidem*, pp. 28-31.

²² În esență au fost patru, anume: 1. Drumul Oltului; 2. Drumul Brașovului și Brăilei; 3. Drumul Siretului sau drumul muntelesc. Acesta avea o particularitate, în sensul că, la vărsarea Buzăului în Siret, se unea cu drumul muntelesc al Brașovului și apoi se îndreptau unite către Brăila; 4. Drumul tătarăsc sau al Levantului. Menționăm că toate aceste rute comerciale aveau joncțiuni și erau părți din marile rute europene ori din marile rute tătarăști și rusești – n. ns.

²³ *Ibidem*, p. 42.

Boierii, indiferent de rang, nu puteau pe moșiile proprii să impună măsuri economice distincte; 4) Toate venituri publice își aveau drept sursă taxele – de orice fel, fie vamale, fie din taxe de vânzare erau sursă a visteriei²⁴ Domnului țării, care era identică cu visteria statului. Domnitorul dispunea de toate sumele care erau cuprinse în visterie și dispunea destinația acestora²⁵. Toate aceste argumente, pe care le-am sintetizat și prezentat succint, constituie demonstrația profesorului Ion N. Angelescu pentru afirmația prezentată anterior și de noi, potrivit căreia, până în secolul al XVI-lea, Principatele Române, sub aspectul organizării statale, erau superioare multor țări occidentale. Evoluțiile ulterioare ale contextului internațional au determinat decalajele economice și politice ale lumii românești, privite comparativ cu Occidentul.

În legătură cu activitatea de comerț, înțelege drept raporturi comerciale externe, Ion N. Angelescu transmite studenților săi de la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București importante informații referitoare la instrumentele de schimb și instituțiile de credit apărute până în secolul al XVI-lea. Precizăm că, prin amploarea și consistența informațiilor, observăm că, sub forma unui capitol al cursului său de istorie a comerțului universal, domnia sa a ținut un adevărat curs de monedă și credit, privit în perspectivă istorică, domeniu al lumii economice care, în general, a constituit cauză și efect al dezvoltării comerțului. Domeniul este unul prioritar în arealul domeniului economic, iar informațiile sunt inerent necesare pentru pregătirea de ansamblu a unui viitor economist, indiferent de laturile practice în care urma să se manifeste pe piața muncii. Ca atare, postulatul de la care își începe prezentarea și analiza fațetelor specifice domeniului este acela că „...instrumentele de schimb și felul cum este organizat mecanismul schimbului sunt izvoarele puterii motrice a întregii vieți economice și ele determină evoluția următoare. Ele sunt creațiuni ale omului și nu se pot înfăptui în afară de societatea omenească, dar, după ce s’au înfăptuit, înlănțuiesc atât de mult activitatea tuturor oamenilor, prefac și acomodează întru atât pe toate celelalte alcătuirii economice, încât așa-zisa activitate economică liberă a fiecărui om în parte devine o poveste, pe care o ascultă toată lumea cu plăcere și nu puțini o cred”. Dar, din perspectiva timpului înțeles pe termen lung, precizează profesorul Angelescu precaut și metodologic, „...schimbările reale aduse naturii instrumentelor de schimb și instituțiilor, prin care se mânuiesc acestea, sunt

²⁴ Distincția între Visteria/Cămara Domnului și Visteria/Cămara Statului este rezultat al reformei fiscale și financiare adoptate după modelul european al epocii, la începutul secolului al XVII-lea. În lumea românească, primul domnitor care a impus această reformă, alături de multe altele, a fost Mihai Viteazul – n. ns.

²⁵ Dr. Ion N. Angelescu, *op. cit.*, pp. 41-43.

indicate și condiționate de organizarea economică existentă și de micile prefaceri aduse în unele din elementele ei”. În plus, consideră el, „...dezvoltarea vieții economice nu o măsurăm decât prin intensitatea cu care oamenii se servesc de instrumentele de schimb și prin puterea și repeziciunea cu care funcționează mecanismul schimbului, unii zic prin cantitatea instrumentelor de schimb – să zicem a monezii – și prin accelerația circulației lor”²⁶. Din aceste considerente, istoria instrumentelor de măsură a valorilor, adică a instrumentelor de schimb, s-ar putea urmări din cele mai vechi timpuri, dar, cu toate acestea, nu este concludentă în totalitate, întrucât au fost mânuite de oameni diferiți în epoci diferite și prin instituții cu caracteristici specifice fiecărei epoci. Mecanismul schimbului modern, cel puțin în Europa, și-a pus bazele înainte de descoperirea Americii și, mai ales, anterior urmărilor acestei descoperiri.

Analizând evoluția economiei mondiale de la începuturi și până în secolul al XVI-lea, Ion N. Angelescu atrage atenția asupra faptului că economia naturală și economia banului sunt tipuri de viață economică și nu faze ale istoriei economiei. În acest sens, face observația pertinentă și corectă, chiar și la început de secol al XXI-lea, că economia naturală – desigur, în accepțiune limitată – nu dispăre odată cu amplificarea și accelerarea circulației monetare. Apariția monedei încă din Antichitate, înainte de Hristos, a avut, pe lângă considerentele economice, și unele politice. Emisiunea monetară a însemnat, pe lângă ori concomitent cu aceasta, și un gest politic. A reprezentat și dreptul regalian, antic, al statelor ori suveranilor independenți. Cu alte cuvinte, simpla emisiune de monedă cu însemnele unui stat sau suveran nu a constituit în toate situațiile istorice o dovadă a efervescenței vieții economice. Înaintea apariției banilor, cu rolul de instrument de schimb s-au folosit și alte instrumente, bucăți de metale prețioase, vite, pietre prețioase, scoici, sare, piei de animale etc. Încă în Babilonul antic, pentru fluidizarea operațiunilor de schimb, se foloseau unele unități ponderale uzuale, fără o decretare oficială de către autoritățile publice ale vremii a greutății instrumentului de schimb. Unul din exemplele consacrate în acest sens este acela că babilonienii foloseau siclul de aur, în greutate de circa 8,5 grame, 60 de sicli constituiau o mină și 60 de mine reprezentau un talant. Desigur, diversitatea vieții economice a diferitelor popoare poate aduce în fața publicului interesat și alte exemple. În sens istoric, apreciază Ion N. Angelescu, „sisteme monetare proprii nu ajung să formeze decât grecii și romanii”²⁷. Începând cu secolul al XIII-lea, circulația monetară începe să se răspândească în lumea orașelor italiene, apoi la popoarele din jurul Mării

²⁶ Dr. Ion N. Angelescu, *op. cit.*, p. 46.

²⁷ *Ibidem*, p. 50.

Mediterane, din jurul Mării Negre, în Asia, Africa de Nord și, ulterior, în lumea germană. Insuficiența resurselor de metale prețioase din Europa, înaintea descoperirii Americii, a condus la multe improvizații locale ori adaptări silite de împrejurări conjuncturale și istorico-economice.

În Principatele Române, relativ târziu întemeiate față de alte state europene, au circulat fie perperii bizantini și dinarii ungurești, în Muntenia, fie gross-ii care se băteau în Ungaria și Polonia²⁸. Acestea erau monede reale, dar sistemul monetar și calculele impuse de schimburi era extrem de complicat, întrucât presupunea atât apelul la monede reale, cât și la etaloane de schimb. În viața economică curentă se crea un labirint, greu de înțeles chiar și de unii comercianți, fapt care a condus la necesitatea unor persoane specializate în mânăuirea diferitelor specimene – numite zarafi sau bancheri –, care nu erau naționale decât în ceea ce privește originea lor, și care puteau avea valori reale ori numai nominale. Înainte de încheierea secolului al XVI-lea, autoritatea publică începe să înțeleagă că „...reglementarea instrumentelor de schimb este o datorie publică”. Multiplicarea actelor de schimb și nevoia de lichidități pentru acestea, au condus la apariția bancherilor, definiți de Ion N. Angelescu ca reprezentând „...persoanele, care se ocupă cu negoțul de monede sau în genere cu negoțul de instrumente de schimb”. Pentru aceștia, monedele reprezintă mărfuri, ca orice alte mărfuri”. Pentru ei, monedele nu reprezintă instrumente de schimb, nu sunt unități de măsură, ci mărfuri²⁹. Sunt intermediari și sunt în legături permanente atât în plan național, cât și internațional. Pentru a explica fenomenul, amploarea lui și anvergura istorică în expunerea cursului său, Ion N. Angelescu face apel la argumentația cuprinsă în două din lucrările de referință ale economistului german Werner Sombart, apărute la început de secol XX, care se refereau la rolul și misiunea „istorică” a evreilor în viața economică. În legătură cu aceste aspecte, profesorul își exprimă îndoiala asupra veridicității afirmațiilor. Astfel, precizează că „E o explicație care nu se poate documenta definitiv, cum nu se poate documenta definitiv nici una din legile psihologiei sociale, dar nici nu se poate combate cu deplin succes”³⁰.

În timpul scurs până la sfârșitul secolului al XVI-lea, dezvoltarea vieții economice, a raporturilor de comerț exterior, a sistemelor monetare și a bancherilor a avut drept corolar apariția băncilor și diversificarea operațiunilor bancare.

Multe secole, încă din primele timpuri ale creștinismului, crearea, dezvoltarea și maturizarea instituțiilor de credit au fost împiedicate de credințele

²⁸ Dr. Ion N. Angelescu, *op. cit.*, p. 54.

²⁹ *Ibidem*, p. 57.

³⁰ *Ibidem*, p. 61.

părinților/inițiatorilor bisericii creștine. Potrivit acestora, dobânda era un păcat privit atât în contra prescripțiilor canonice, cât și în contra naturii lucrurilor. În concepția lor, dobânda era un furt. În ciuda acestor concepții, menționate în majoritatea lucrărilor de referință din literatura economică mai veche ori mai nouă, „...când prescripțiunile legale, bazate pe acele teorii, sunt în contradicție cu necesitățile economice, întotdeauna înving necesitățile economice, mai curând sau mai târziu”. Este, spune profesorul Angelescu în completarea afirmației anterioare și cu conotații pentru timpul său, „...o regulă, care nu suferă desmințire și care ne poate servi de călăuză la decretarea tuturor legilor menite să aibă o aplicare practică”³¹. Una din înfrângerile majore ale teoriilor promovate și aplicate de biserica creștină a fost în momentul în care papii au apelat ei înșiși la serviciile bancherilor italieni, care practicau aceleași operațiuni practicate de evrei, dar sub forme mascate, care ocoleau prescripțiile canonice. În intervalul de timp, lung și greu de determinat sub aspect istoric, în care bancherii italieni au luat locul evreilor în comerțul de bancă în ceea ce privește împrumuturile cu dobândă, italienii au inovat domeniul bancar. Astfel, nevoile economice curente au impus împrumutul maritim, practicat cu deosebire de genovezi. În perioada primelor cruciade începe să se practice depozitele și girurile, cu deosebire la Genua. Încep să se înființeze bănci private și bănci cvasipublice. Se naște, în secolul al XII-lea, cambia sau polița din necesitatea de a rezolva plățile internaționale, iar practica comercială a timpului cerea „distantia loci”, adică, cu alte cuvinte, plata obligației asumate se făcea la o destinație care trebuia să fie alta decât domiciliul debitorului.

Dintre creațiile comerțului, născute cu scopul de a ocoli preceptele bisericesti și practicate încă din secolele al XII-lea și al XIII-lea din diferite zone ale Europei Occidentale, Ion N. Angelescu menționează cambia sau polița³², instrumente născute pentru efectuarea plăților internaționale. De asemenea, în epoca menționată, apar și creații, care au purtat în secolele ulterioare denumirea de burse. Despre acestea el afirmă că nu sunt altceva „...decât târguri, deosebite de alte târguri numai prin aceea că nu iau parte la ele decât negustori mari sau reprezentanții lor, iar cumpărările și vânzările nu se fac după probe, mostre sau prin cântărire, ci după *tipuri de mărfuri*. După obiectele care se vând și se cumpără obișnuit la burse, putem distinge: *burse de valori sau efecte* și *burse de mărfuri*. În timpul de care ne ocupăm, numai bursele de valori sau efecte au funcționat, iar

³¹ Dr. Ion N. Angelescu, *op. cit.*, p. 65.

³² Ion N. Angelescu menționează că prima poliță de plată, înțeleasă în sens de obligație de plată, din care a derivat polița de la început de secol XX, care s-a păstrat datează din anul 1156.

mărfurile au fost introduse la burse mai târziu³³. În secolul XVI, instituționalizarea burselor la Londra și Anvers demonstrează, afirmă el, că „triumfase economia capitalistă”, fapt ajutat și de numeroasele războaie purtate de casele regale europene. Susținerea operațiunilor militare presupunea credite. La bursele de atunci, precizează Ion N. Angelescu, bancherii „...discutau și cotau creditul regilor și de aici judecau soliditatea creditorilor lor, *cum se cotează astăzi cursul efectelor de stat* sau ale coroanelor austriece (subl. ns.)”. Pe această cale, se clătinau domniile cele mai solide, „...după cum se clatină astăzi finanțele unui stat, când un împrumut public nu reușește (subl. ns.)³⁴. Remarcăm în această ultimă parte a analizei noastre, așa cum am arătat și anterior, că expunerea parcursului istoric al unor fapte și fenomene nu au reprezentat un scop în sine pentru ilustrul profesor, au constituit modalități de a face considerații directe ori implicite pentru deceniile de la începutul secolului al XX-lea, moment în care transmitea studenților săi aceste informații.

În aceiași ani, respectiv la începutul activității Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, se preda studenților de către profesorul C. Bungețianu și „Cursul de Industria și Comerțul lemnului în România”³⁵, dar care, ulterior, își va focaliza activitatea profesorală, cu deosebire asupra transporturilor. Sub această denumire, de *Curs privind transporturile*, profesorul Bungețianu va trata, așa cum vom arăta ulterior, nu numai elemente strict legate de transporturi, ci, implicit, comerțul cu produse românești, facilitat ori nu de către starea transporturilor românești și cele europene ori mondiale. Fascicula păstrată peste timp nu cuprinde, credem, decât una din expunerilor profesorului, anume aceea pregătitoare în ceea ce privește comerțul cu lemn al României, atât în anii primei conflagrații mondiale, cât și ulterior. În al treilea deceniu al secolului al XX-lea, în exportul românesc ponderea lemnului și a produselor derivate își disputa locul 2-3 cu produsele petroliere, locul întâi fiind ocupat de cereale, așa cum reiese din tabelul următor.

³³ *Ibidem*, p. 69.

³⁴ Dr. Ion N. Angelescu, *op. cit.*, pp. 70-71.

³⁵ Dr. C. Bungețianu, *Industria și comerțul lemnului în România*. Capitolul I. Întinderea zonei forestiere în România și estimarea bogăției noastre forestiere, Tipografia Profesională „Dimitrie C. Ionescu”, București, 1916.

**Exportul românesc, pe principalele grupe de mărfuri,
în perioada 1920-1930**

Tabelul 1
(%)

Anii	Total	Cereale, semințe și produse derivate	Lemn și produse derivate	Produse petroliere și derivate
1920	100,0	67,2	3,6	19,1
1921	100,0	60,5	5,7	22,5
1922	100,0	38,2	18,4	18,5
1923	100,0	49,6	16,6	13,1
1924	100,0	43,3	19,6	11,9
1925	100,0	25,4	21,9	19,8
1926	100,0	36,8	15,5	24,7
1927	100,0	51,8	12,1	19,7
1928	100,0	29,9	18,0	30,1
1929	100,0	32,9	16,2	33,2
1930	100,0	36,5	10,9	36,6

Sursa: Date selectate de noi din Tudorel Postolache (coordonator), *Economia României. Secolul XX*, Editura Academiei Române, București, 1991, pp. 352-353.

Exportul de lemn și cel al industriilor derivate prezintă o importantă tendință de creștere până în 1925, ajungând să dețină circa 22% din totalul exportului. Ulterior, ponderea lui în totalul exportului manifestă o tendință de scădere, la sfârșitul perioadei ajungând la circa 11%. În numeroase lucrări din literatura de specialitate se apreciază că, în deceniul 1920-1930, exportul lemnului nu a constituit pentru statul român a sursă deosebită de încasări valutare din cauza prețurilor foarte scăzute obținute pe piața externă, precum și din cauza faptului că exportul era format, în principal, din cherestea și doar în mică măsură din produse prelucrate.

Un deceniu mai târziu situația exportului românesc, respectiv a ponderii produselor exportate, arată poziția dominantă a petrolului, urmat de cereale și lemn.

Exportul românesc, pe principalele grupe de mărfuri, în perioada 1931-1939

Tabelul 2
(%)

Anii	Total	Cereale, semințe și derivate	Produse petroliere și derivate	Lemn și produse derivate
1931	100,0	41,4	30,8	10,7
1932	100,0	37,2	43,1	7,4
1933	100,0	26,9	55,3	7,2

Anii	Total	Cereale, semințe și derivate	Produse petroliere și derivate	Lemn și produse derivate
1934	100,0	22,0	52,8	10,8
1935	100,0	24,5	51,7	8,7
1936	100,0	35,1	41,3	7,8
1937	100,0	36,4	40,5	9,0
1938	100,0	29,5	43,3	11,4
1939	100,0	31,9	41,9	9,4

Sursa: Date selectate de noi din *Enciclopedia României*, vol. IV, Editura Imprimeria Națională, București, 1943, p. 479.

Din datele selectate de noi și exprimate în tabelul 2, este evident faptul că exportul de lemn și produse derivate în ultimul deceniu al perioadei cuprinse între cele două războaie mondiale s-a menținut aproximativ la nivelul celui de la sfârșitul deceniului trei, marcând, cu oscilații de la un an la altul, o tendință de ușoară reducere. Acest fapt se explică prin unele preocupări pentru protecția fondului forestier al țării, deși în literatura economică din epocă se întâlnesc numeroase referiri la faptul că exploatarea fondului forestier este încă prădalnică și împinsă dincolo de limitele impuse de Codul silvic pentru ocrotirea pădurilor și asigurarea rezervelor forestiere pentru viitor.

Profesorul Bungețianu își propune să accentueze, încă de la începutul demersului său profesoral, importanța și locul ocupat de conferința sa în alte universități europene cu valoare similară Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București. Astfel, el arată că la *École des hautes études commerciales* din Paris, la secțiunea Comerț și Industrie, la capitolul Utilajul Național, sunt cuprinse informații – pentru economia franceză – asemănătoare celor pe care el intenționează să le transmită studenților săi în legătură cu economia românească și care se referă atât la folosirea lemnului în plan intern, cât și la comerțul intern și internațional cu această categorie de produse. Situații similare, precizează el, sunt și la alte universități: Institut supérieur de commerce d'Anvers, Universitatea comercială Luigi Bocconi din Milano, Handels-Hochschule din Berlin. Cunoștințe similare, dar, desigur, la alt nivel de aprofundare, sunt transmise și în Școlile de Arte și Meserii din România. Importanța excepțională a domeniului este dată, după opinia lui de faptul că „...urmările greșelilor făcute în Exploatarea în mare a lemnului nu se pot vedea totdeauna imediat, din această cauză alarma specialiștilor este judecată în lume ca exagerată; cele câteva masive rămase pe picioare ne dau iluzia că Lemnul nu ne lipsește, cu toată scumpetea Lemnului de

foc și a Lemnului de Construcțiune, la noi”. Și continuă, într-o țară agricolă ca România, unde se pregătește reforma agrară care ar urma să creeze „o agricultură intensivă și o industrie casnică cu materia primă găsită în țară, problema cea mai urgentă și cea mai gravă este problema existenței pădurilor noastre; *mijloacele de muncă agricolă sunt ceate de pădure și se mențin prin pădure*; aceasta o confirmă gospodăria forestieră a țărilor occidentale din Europa”³⁶. Pentru toate acestea, consideră profesorul Constantin Bungețianu, precum și pentru faptul că Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, prin actul său constitutiv, își propune specialiști cu cunoștințe superioare și aprofundate în cariere comerciale și industriale, Cursul de Industria și Comerțul Lemnului în România este unul indispensabil. Preocuparea esențială în ceea ce privește această disciplină „...trebuie să fie pregătirea practică prin studiul la fața locului, pentru cunoașterea Lemnului ca produs natural și industrial sub toate formele: în natură, în fabrică și în magazinele de desfacere (subl.ns.)”³⁷. Pentru acest deziderat, profesorul propune „studii și cercetări practice, pe lângă excursiuni și vizite”. În plus, cu propriile resurse bănești, profesorul a organizat un Muzeu forestier în clădirea Academiei. „La îmbogățirea acestui Muzeu, sunt sigur – își exprimă el convingerea – că va contribui cu inimă prima serie de licențiați ai Academiei, dând dovadă de interesul ce păstrează studiilor economice și dând un frumos exemplu de imitat celor ce vin din urmă”³⁸.

Sfârșitul deceniului trei și începutul celui de-al patrulea al secolului trecut aduce viziuni și abordări noi, în ceea ce privește transmiterea cunoștințelor privind comerțul către studenții Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București. ***Remarcăm faptul că se inversează sensul abordării demersului profesoral***. Dacă la începuturile activității didactice, respectiv perioada anilor 1913-1920, apelul la faptele istorice erau prilej de remarci privind realitățile curente, după 1920, dar cu deosebire către 1930, este prezentată primordial realitatea, iar aspectele logico-istorice reprezentau explicația devenirii faptelor și fenomenelor prezente și prezentate la catedră.

Astfel, Victor Slăvescu, în cursul său privind întreprinderile comerciale³⁹, își începe demersul profesoral cu explicația semnificației activității de comerț în ansamblul vieții economice, în plan românesc și european, și insistă asupra misiunii comerțului în ceea ce privește legătura dintre producție și consum: „Dacă

³⁶ Dr. C. Bungețianu, *op. cit.*, p. 8.

³⁷ *Ibidem*, p. 6.

³⁸ *Ibidem*, p. 10.

³⁹ Victor Slăvescu, *Curs de Întreprinderi Comerciale*, editat de Const. G. Constantinescu, Lito I. Veancescu, f. 1., 1930.

producțiunea – spune el – cuprinde toate eforturile făcute de individ sau asociațiuni de indivizi în legătură cu procurarea de bunuri economice, capabile de a acoperi nevoile oamenilor, comerțul, în schimb, se însărcinează cu greua misiune de a pune la îndemâna oamenilor – calitate comună tuturor indivizilor, indiferent de orice alte considerațiuni – aceste bunuri economice, ce capătă caracterul de mărfuri, în condițiunile cele mai favorabile posibile”. În acest sens, precizează: „El folosește și leagă între ele – satisfăcându-le – cele două grupe de indivizi ce stau față în față – producători și consumatori – reținând pentru el beneficiul ce i se cuvine pentru riscul ce preia și pentru cheltuielile de capital și muncă ce face în acest scop. El este regulatorul producțiunii și al consumațiunii”⁴⁰.

Comerțul, lucrând după principiul economic⁴¹, spune el, și privit în calitate de formă de organizare economică, se conduce în activitatea lui după „principiul privat-economic al rentabilității”, care în esență reprezintă însăși rațiunea de a fi a activității comerciale. „Noțiunea de câștig – apreciază el – ca rezultat, ca scop în sine, este în strânsă legătură de noțiunea de comerț. Ambele noțiuni constituie aproape o identitate”⁴². Iar câștigul în activitatea de comerț este „rezultatul a două operații în sens invers”⁴³.

În continuarea discursului său academic, Victor Slăvescu precizează faptul că, fără a renunța la principiul rentabilității, comerțul este în legătură cu condițiile generale impuse de cadrul general economic și se supune sugestiilor mediului economic devenind un auxiliar prețios al circulației bunurilor economice⁴⁴.

Pentru a prezenta principalele forme de comerț ale perioadei interbelice, profesorul Victor Slăvescu face un larg excurs al principalelor forme de comerț și întreprinderi comerciale existente la jumătatea perioadei interbelice, altfel spus, în anii în care predă cursul de comerț la care facem referință. Astfel, el prezintă și analizează comerțul⁴⁵ dependent de producător (comerțul meșteșugarului, al fabricantului, cooperativele de vânzare și de cumpărare), precum și comerțul dependent de consumator (asociațiile de rabat și cooperativele de consum). Continuă cu comerțul independent (comerțul de bancă, de intermediere, de transport al mărfurilor, de asigurare, de întreținere, de vânzare, informații etc.).

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 1-2.

⁴¹ *Ibidem*, p. 3. Victor Slăvescu definește acest principiu drept „maxim de folos cu minim de efort”, adică remarcăm similitudinea cu ceea ce în actualele manuale de economie poartă denumirea de legea minimaxului – n. ns.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ *Ibidem*, p. 7.

⁴⁴ Vezi pe larg *ibidem*, pp. 10-23.

⁴⁵ Pentru toate formele de comerț ce vor fi menționate, precizăm faptul că specifică și denumirea lor în limba germană – n. ns.

De asemenea, prezintă, analizează și descifrează rostul și semnificațiile comerțului en gros, en detail, de intermediere, respectiv de colectare și distribuire.

Un punct aparte al discursului profesorului Victor Slăvescu îl reprezintă mica și marea exploatare de comerț. Despre acestea el afirmă că sunt dependente de dimensiunea capitalului, dar nu numai, pentru că „atât comerțul en gros, cât și comerțul en detail poate fi exercitat atât într’o mică sau într’o mare exploatare” și – continuă el – „nu se poate defini și separa în mod clar și categoric marea și mica exploatare. Din punct de vedere științific, această deosebire este greu de trasat. Granițe ferme nu se pot trage”⁴⁶.

Marile magazine, prezentate din punct de vedere al devenirii lor istorice, în lumea engleză și franceză, în sens contemporan profesorului, are multiple aspecte. Activitatea comercială se desfășoară în secțiuni, subsecțiuni, raioane, grupe etc. În ansamblu, activitatea comercială este împărțită în mari secțiuni: „Secțiunea procurării mărfurilor; Secțiunea vânzării mărfurilor; Secțiunea personalului; secțiunea controlului; Secțiunea reclamei, propagandei, decorației, aranjamentului; Secțiunea administrativă, financiară, de conducere generală etc.”⁴⁷

Un rol distinct îl conferă profesorul Victor Slăvescu în cursul său de *Comerț, concurenței*, privită în dublu sens, anume ca un scop comun, respectiv de obținere a profitului, dar și ca liberă participare a tuturor în vederea atingerii acestui scop.

Concurența, la rândul ei, se poate manifesta, spune el, sub trei aspecte: în direcția productivității; în direcția rentabilității; în direcția procurării și obținerii de capital. În ceea ce privește concurența, ca fenomen economic în general, și comercial în special, atrage atenția asupra concurenței loiale și neloiale, obiective, subiective etc. Concurența neloială asupra căreia insistă, fiind posibilă din multiple cauze: falsificarea mărfurilor, exploatarea ignoranței cumpărătorilor, nevoii și lipsei de experiență, fie a personalului, fie a cumpărătorilor etc.⁴⁸ Dar, continuă el, lupta de concurență, în domeniul comerțului, îmbracă și aspecte particulare, legate de alegerea vadului comercial, a izvoarelor de aprovizionare, a legăturilor bancare, de calitatea personalului, de modul de calcul al prețurilor etc. În legătură cu cele de mai sus, Victor Slăvescu trage concluzia că: „Tot ce negustorul poate să obțină, în folosul său prin utilizarea unuia din elementele de mai sus (prezentate și de noi – n. ns.), alcătuiesc așa numitul *secret al afacerii* la care se ține foarte mult, dându-i-se

⁴⁶ *Ibidem*, pp. 33-34.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 43 și urm.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 88-90.

câteodată o importanță mult exagerată, deși el, trebuie să o recunoaștem, are un mare rol în lupta de concurență”⁴⁹.

În lupta de concurență, pentru atragerea clientelei, în epoca sa, în anii în care preda cursul analizat de noi, epocă în care era și cercetător și observator, mijloacele de ordin subiectiv ce stăteau la dispoziția negustorului în lupta lui cu consumatorii erau multiple: prezentarea mărfurilor în cele mai bune condiții; comandă prin telefon, expedierea la domiciliu a mărfii cumpărate fără supliment de preț; prezentarea, la cerere, de probe și eșantioane; reprimirea mărfii în caz de defecte ori de răzgândire a clientului; ambalare corespunzătoare a mărfii; vitrine atrăgătoare; bonuri de rabat⁵⁰; reclamă agresivă etc.

Un capitol aparte al cursului de comerț predat la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale de către profesorul Victor Slăvescu este format de aspectele complexe și dificile ale riscului comercial: riscul prețului, riscul creditului, riscurile livrării, riscul calității, riscurile conjuncturii, riscul valutei ș.a.⁵¹

Operațiunile speculative în comerț, adică ceea ce am numi în contemporaneitate, operațiuni la termen, sunt prezentate în legătură cu bursele de mărfuri, care tranzacționează mărfuri fungibile, negocierea făcându-se pe bază de mostre ori eșantioane. Mărfurile nominalizate de Victor Slăvescu sunt: cereale, făină, zahăr, bumbac, cafea etc.⁵²

În legătură cu noțiunea de speculațiune se cuprind, apreciază el, patru momente: a) momentul cumpărării și vânzării – timp și spațiu; b) momentul diferenței de preț; c) momentul câștigului; d) momentul riscului. Insistă, cu deosebire, asupra faptului că acest tip de comerț prezintă „o mare putere de atracțiune” întrucât marfa reprezintă „de fapt, un mijloc, un instrument, în vederea obținerii unor câștiguri cât mai mari, prin diferența de prețuri cât mai rapide, rezultă că la astfel de operațiuni participă cât mai mulți, toți mânați de acest interes bănesc”⁵³. La acest tip de tranzacții, precizează el, participă atât profesioniști cât și amatori, toți fiind atrași de mirajul unor câștiguri mai și rapide. Operațiunile, *à la baisse* ori *à la hausse* s-au concretizat, nu de puține ori, în pierderi dezastruoase, dureroase „traducându-se prin însemnate pierderi de capital, ce ar fi putut fi mai cu folos întrebuințate în scopuri productive”. Cu toate acestea, consideră el pe bună dreptate, termenul de lichidare sau de executare „trebuie respectat cu sfințenie”. Și în acest caz, profitul unei operațiuni este proporțional cu conjunctura economică

⁴⁹ Victor Slăvescu, *op. cit.*, p. 94.

⁵⁰ Bonus, în accepțiunea contemporană – n. ns.

⁵¹ Vezi pe larg *Ibidem*, pp. 149-157.

⁵² *Ibidem*, pp. 170-171.

⁵³ *Ibidem*, p. 177.

pe care o definește astfel: „O situațiune generală economică, determinată, ce rezultă din acțiunea comună a diferiților factori de ordin natural, social, economic și politic”⁵⁴. Cum orice variațiune a vieții economice poate influența raportul dintre cerere și ofertă, rezultă, credem noi, că și prețurile la care se tranzacționează mărfurile, indiferent că sunt operațiuni la vedere ori la termen, vor fi influențate. Conjunctura, spune Victor Slăvescu, „prea bună și conjunctura prea rea sunt aspecte anormale ale vieții economice, căci și epocile de mare avânt și epocile de mare depresiune, coprinzând în ființa lor elemente anormale, provoacă urmări ce nu se potrivesc cu o dezvoltare firească, lentă, normală a vieții economice”. Sunt remarcabile aprecierile profesorului, cu atât mai mult cu cât sunt exprimate în anii Marii Depresiuni, respectiv anii 1929-1933: „starea de echilibru stabil este un ideal greu de obținut... Liniștea nu domnește niciodată pe domeniul vieții economice. Liniștea ar corespunde cu paralizie, cu dezastru. Vezi exemplul Rusiei sovietice”. Conjunctura bună este caracterizată, după opinia lui, prin sporirea consumației propriu-zise și a consumului productiv. Acestea, în circuitul economic, antrenează capitalurile, forța de muncă etc.⁵⁵ și conduc la progres economic. De îndată ce se manifestă un început de criză, respectiv un dezechilibru pe piața capitalurilor, „în chip logic – afirmă el – se transmite asupra pieței mărfurilor, care primește primele înrâuriri”. Concluzia la care ajunge profesorul Victor Slăvescu este aceea că „Întreprinderea comercială ca organ economic ce primește înrâuriri și din partea producțiunii și din partea consumațiunii sunt veșnic sub influența conjuncturii economice, cărora le face față sau de care profită, după cum este cazul”. Într-o notă realistă, proporțională cu actele și faptele economice ale anului 1930, își exprimă convingerea că aspectele conjuncturale ale timpului său își vor găsi rezolvarea „în spiritul vremii” în vederea „atingerii scopului privat-economic”⁵⁶. Remarcăm deschiderea profesorului către găsirea de soluții viitoare, proporțional cu epoca frământată pe care o trăia – atât el, cât și studenții săi – în anii Marii Depresiuni.

O viziune mult mai amplă, mai matură și mai complexă asupra activității de comerț o întâlnim în cursul de comerț⁵⁷ al profesorului Ioan Tatos, fapt datorat și perioadei în care este predat, respectiv la sfârșitul anilor '30 ai secolului trecut.

⁵⁴ Victor Slăvescu, *op. cit.*, p. 201.

⁵⁵ *Ibidem*, pp. 206-207.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 213.

⁵⁷ Ioan Tatos, *Curs de Întreprinderi. Partea a II-a. Capitolul II. Comerț și piețe*, Redactat după note stenografice de I. C. Vasilescu, Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, f.a. Menționăm faptul că la pagina 60 profesorul face următoarea precizare: „...actuala expoziție mondială de la New York, care s-a deschis în mai 1939 și va dura până în toamnă”. Această precizare ne conduce la concluzia că a fost predat în anul 1939. În plus, ștampila bibliotecii marcată pe copertă cuprinde numărul de inventar 34.937/1939 și ne întărește această convingere – n. ns.

În ceea ce privește cursul profesorului Ioan Tatos, la care ne vom referi în cele ce urmează, prin dimensiune, volumul și valoarea informațiilor transmise și literatura economică românească și internațională la care face apel pentru formularea opiniilor sale, putem aprecia că reprezintă mai mult decât un curs universitar uzual, un veritabil și monumental TRATAT privind comerțul românesc și mondial, privit în sens istoric și contemporan perioadei în care este conceput și transmis studenților. Încă de la început, nu putem să nu semnalăm capitolele referitoare la URSS, Italia și Germania, țări care, în perioada cuprinsă între cele două războaie mondiale, au cunoscut regimuri politice totalitare, motiv pentru care realitățile lor economice erau altele decât în celelalte părți ale lumii.

Cursul debutează cu unele considerații principiale asupra vieții economice, în general, și a rolului și rostului comerțului pe acest fundal. „Prin definiție, ea (întreprinderea – n. ns) este o moleculă a organismului economic național și mondial. Funcțiunile circulatorii, precizează el, între moleculele organismului economic le îndeplinește comerțul; arterele de circulațiune și centrele de contact sunt piețele economice”, pe care le înțelege în devenire istorică și în dinamică. Astfel, el face aprecierea că „un comerț cade, altul se ridică; o piață până ieri înfloritoare este paragină astăzi; unde ieri era pustiu, astăzi poate rodi o viață neasemuit de activă”⁵⁸. Definiția comerțului și a esenței lui, anume câștigul, o sintetizează după ample și profunde referiri critice fie la opera unor economiști de renume mondial, Adolf Wagner, J. B. Say, Sonndörfer, Hellauer, fie la Codul francez de comerț ori la Codul comercial românesc din 1938. Ca un punct de vedere personal, își exprimă convingerea că, în formă (anului 1939), definiția corectă a comerțului era următoarea: „Comerțul este acea activitate economică de distribuțiune a bunurilor și a serviciilor, precum și de mijlocire a lor”⁵⁹. Și, pentru a demonstra că noțiunea de comerț a evoluat în timp, face un amplu excurs în istorie. Rememorează aspecte și trăsături ale activității de comerț la chinezi, fenicieni, greci, romani, francezi, japonezi, germani și americani. Din exemplificările referitoare la popoarele menționate, din practicile mai vechi ori mai noi ale activității de comerț, precum și din aprecierile, prezentate critic, a numeroși gânditori – de regulă de expresie germană – stabilește și o clasificare a formelor de comerț, formată din opt categorii: 1. După locul pe care îi ocupă în „traectoria circulațiunii”, poate fi comerț en gros și en detail: 2. Din punctul de vedere al numărului de articole ce le comercializează, comerțul poate fi distribuitor și intermediar. 3. Din punct de vedere al deverului, poate fi comerț mic și comerț

⁵⁸ Ioan Tatos, *op. cit.*, pp. 3-4.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 9.

mare. 4. Din punctul de vedere al localizării geografice, „după limitele de exercitare, în raport cu suveranitatea”, comerțul poate fi intern și extern. 5. Din punct de vedere al „dependenței comerciale”, poate fi dependent, adică „legat de producător sau consumator” și independent, adică „de sine stătător”. În legătură cu aceste forme de comerț face mențiunea că termenul de dependent trebuie înțeles în legătură nemijlocită cu „tendința de scădere a prețului de cost” și independent „din tendința de împărțire a riscurilor, stimularea inițiativei, mobilizarea mijloacelor”. 6. Din punct de vedere al apartenenței proprietății, comerțul poate fi public și privat. 7. Din punct de vedere al scopului către care tinde, „indiferent de apartenență”, comerțul poate fi individual sau capitalist și social, respectiv general social și limitat social. 8. Din punct de vedere „al realizării operațiunilor”, poate fi comerț efectiv (distribuitor) și speculativ sau regulatoriu⁶⁰.

În ceea ce privește tendințele activității de comerț, așa cum se manifestau ele atât în plan internațional, cât și național, la sfârșitul perioadei dintre cele două războaie mondiale, profesorul Ioan Tatos surprinde importante fațete și remarcă acte și fapte economice pe care le putem aprecia chiar contemporane nouă. Multe dintre acestea păreau a fi, pentru publicul larg, noutăți ale șovăielnicei tranziții românești din anii '90 ai secolului trecut. În evoluția vieții comerciale el constată existența și manifestarea concomitentă a două tendințe în sens invers, anume „de divizare și de integrare a comerțului”.

Astfel, constată Ioan Tatos, divizarea/diviziunea comerțului a operat în numeroase compartimente, respectiv colectare, sortare și manipulare de mărfuri cu scopul de a redimensiona gama sorto-tipo de mărfuri. Transporturile erau tratate în economia clasică în operele lui Adam Smith, Jean Baptiste Say și Simonde de Sismondi drept parte componentă a activității de comerț. „Marile companii coloniale, apreciază el, au fost în aceeași măsură întreprinderi de comerț”. Dezvoltarea economică a determinat în timp separarea celor două activități. Dar, modernizarea mijloacelor de comunicație și de transport au condus la reintegrarea celor două activități. Exemplifică cu faptul că în Elveția, „magazinul-camion, difuzează produsele până în cele mai îndepărtate localități” și „pe o scară mult mai largă, în America”. Mai mult decât atât, „În Rusia de odinioară, pentru aprovizionarea centrelor îndepărtate de la periferia Statului, din îndepărtata Siberie, din Turchestanul asiatic, din Crimeia, din Urali, pe Volga sau pe Don, s’au construit și amenajat vagoane-magazine speciale de cale ferată, având toate produsele pentru necesități casnice: alimente, îmbrăcăminte, încălțăminte, librărie,

⁶⁰ Vezi pe larg *Ibidem*, pp. 21-24.

papetărie etc.”⁶¹. Și în economia românească a timpului său, constată profesorul Ioan Tatos, începe să fie evidentă această tendință. „Magazinele mari de desfacere au toate serviciul de transport” care fac livrări fie în localitate, fie pe o rază predeterminată de 100-150 km în jurul localității unde își aveau sediul central.

Creditul, la rândul său, inițial, privit sub aspect istoric, era încorporat activității de comerț, dar treptat s-a autonomizat de acesta. Ioan Tatos evidențiază în anii contemporani predării cursului său, tendința inversă, de reintegrare. Astfel, el constată că „Actualmente producțiunea și comerțul sunt din ce în ce mai intim legate de consumațiune prin credit. Sistemul s’ a extins până la abuz. Cu toate acestea el a fost de natură să dea un nou stimulent și o ridicare francamente apreciabilă a standardului de viață”⁶². Exemplifică această tendință prin practicarea construcțiilor ieftine, vânzările de automobile, unelte agricole etc., toate cu plata în rate.

Un alt unghi de abordare a activității de comerț este riscul care, după opinia profesorului, este înțeles ca act de asumare a riscurilor. „Comerțul, spune el, își asumă riscurile variațiunilor de preț. Căutând a menține piața cât mai stabilă”. Pentru acoperirea riscurilor comerciale generate de conjunctura pieței, „comerțul mare, ca și în întreprinderea de producțiune, operează în târgul pe termen”⁶³...⁶⁴.

În accepțiunea comerțului modern, educația este principala lui misiune, dar el înțelege educația în dublu sens. Pe de o parte este, consideră profesorul Ioan Tatos, „o întreagă știință a vânzării, de la băiatul de prăvălie la conducătorul de raion”. Pe de altă parte, consumatorul, de cele mai multe neinițiat, trebuie educat. În acest sens, „El (vânzătorul – n. ns.) se așează alături de consumator și este un sfătuitor al acestuia, îi explică pentru ce să cumpere cutare marfă, care sunt calitățile ei și de ce este în interesul cumpărătorului să cumpere una, și nu alta... Vânzătorul astăzi nu mai *presează* asupra clientului, el *colaborează* cu clientul”⁶⁵.

Ca urmare a evoluției vieții economice, constată Ioan Tatos, formele de organizare a comerțului cunosc o „trecere de la monoformism la poliformism”, cu alte cuvinte, din rațiuni ce țin de micșorarea cheltuielilor și de o mai largă posibilitate de difuzare a mărfurilor în pături largi de consumatori, pe plan mondial, dar încă la scară mică în comerțul românesc, se manifestă forme noi. În primul rând, sunt acele magazine cu prețuri unice, numite „prix unique” sau „mono-prix”. În varianta românească, incipientă în acei ani, constată exemplul lanțului de magazine „Sora”, unde marfa este etalată sub ochii consumatorilor, produsele sunt de serie și

⁶¹ Ioan Tatos, *op. cit.*, pp. 26-27.

⁶² *Ibidem*, p. 27.

⁶³ Bursa – n. ns.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 28.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 29.

cu prețuri marcate vizibil, neambalate din rațiuni de economisire a cheltuielilor. Vânzarea este făcută pe loc, fiecare vânzătoare fiind și casieră, și ambalatoare. O altă variantă a acestor noi forme este sistemul „voluntary chains”, respectiv sistemul „sucursalelor contractuale”, al cărui inițiator este întreprinzătorul Edward Filene. Acest sistem este, apreciază Ioan Tatos, consacrarea principiului „next steps forward in retailing”, adică „organizarea rațională a comerțului de detaliu”. Pentru explicarea formei și a principiului menționat, Ioan Tatos formulează aserțiunea că este „o organizație cooperativă a întreprinderilor comerciale de desfacere, cu scopul organizării în comun a aprovizionărilor, a serviciilor de transport, de reclamă etc., de unificare a metodelor de vânzare, contabilitate, control, vânzare etc.”⁶⁶ În variantă americană, continuă el, „lanțul” de magazine, desigur, a luat o mare dezvoltare, cuprinzând circa 1/5 din comerțul de detaliu al acelor ani, dar în perspectivă va fi depășit de sistemul „Self-Service” și „Supermarkets” datorită cheltuielilor de exploatare mult mai mici față de celelalte sisteme. „La noi (în România – n. ns.), spune el, s’a încercat răspândirea acestui sistem. Luase chiar, la un moment dat, o oarecare dezvoltare, dar apoi a căzut”. În aprecierile sale, profesorul Ioan Tatos consideră că viitorul este al sistemului de supermarket întrucât „este sistemul de centralizare a piețelor; o piață a piețelor”⁶⁷.

În evoluție istorică, comerțul, arată el, a evoluat. Prima manifestare a comerțului, înțeles în sens de schimb, apare odată cu existența, fie și ocazională a unui surplus de bunuri produse prin diviziune familială. Ulterior schimbul este mijlocit de bani, fapt care „naște comerțul independent de producător și consumator”. Începuturile divizării activității comerciale determină apariția bălciului și a conceptului de piață. Lărgirea pieții pe largi arii zonale, continentale și intercontinentale determină apariția pieții mondiale. Astfel, el afirmă că „Ne găsim la apogeu. Este faza finală a divizării (activității de comerț – n. ns.), când, odată ajunși, se manifestă și tendințele contrarii de integrare”⁶⁸, pe care le-am prezentat în paragraful anterior. Ca urmare a raționamentului de mai sus, redat succint, profesorul Ioan Tatos ajunge la concluzia că noțiunea de piață are o dublă accepțiune. Prima, abstractă, „în înțelesul de dețineră, posibilitate de absorbție, deci de desfacere de produse și de prezentare a ofertei”, iar a doua concretă, adică „de așezare geografică și de organizare, acolo unde se fixează fenomenul, unde are loc târgul”. În sens larg, în afara celor două categorii, în vorbirea curentă, piața – precizează el – poate fi sinonimă și cu prețul privit în direcțiile lui de mișcare,

⁶⁶ Ioan Tatos, *op.cit.*, pp. 30-31.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 31.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 34.

respectiv „piața este fermă”, „piața este slabă” etc.⁶⁹ În discursul său profesoral, Ioan Tatos insistă și acordă o atenție sporită pieței abstracte, respectiv bursei de mărfuri. În practica comercială internațională, prezența mărfurilor pe această piață nu este necesară, adaugă el, mărfurile fiind doar reprezentate prin mostre ori numai printr-o descriere sub forma unor condiții minimale de calitate numite standarde. Și ținând seama de faptul că, sub aspect temporal, nu se suprapun momentul negocierii cu momentul livrării mărfurilor, piețele abstracte, respectiv bursele de mărfuri mai poartă și denumirea de „piețe de contractare” ori de „piețe cu livrare ulterioară”. Din necesitatea de a clarifica noțiunea, dar și particularitățile ei privite sub raport concret-contemporan, dar și în devenire istorică, Ioan Tatos clasifică aceste piețe din unghiul mai multor criterii. Astfel, el deosebește „piețe de producție (de colectare)” despre care precizează că sunt piețe mari și dă drept exemplu Canada, Argentina, Australia pentru cereale și România și URSS pentru produse petroliere. Mai deosebește categoria numită „piețe de consum (de distribuție)”, pe care o asimilează cu târgurile și orașele luate împreună cu locuitorii lor. De asemenea distinge categoria numită „piețe de export”, pentru care exemplele în România pentru porturile Brăila și Constanța, pentru cereale și petrolul românesc, și Cernăuți, pentru ouă, păsări și blănuri. În plan mondial, din această categorie fac parte Liverpoolul pentru bumbacul filat și Alexandria pentru bumbac brut. De asemenea, în expunerea sa face distincția dintre piețe regionale, naționale și internaționale. Această ultimă categorie, arată el, „concentrează cererea și oferta din mai multe economii naționale, părți din continent, continente întregi sau chiar lumea întreagă”. Londra, apreciază el, este o piață internațională pentru numeroase produse: lână, carne, ouă, fructe, Amsterdamul pentru bijuterii și pietre prețioase, Florența pentru pictură; Hamburgul pentru fructe, cafea, lână etc.⁷⁰

Prezentarea și analiza piețelor concrete este tratată sub dublu aspect, anume în plan național și european.

În ceea ce privește comerțul românesc în epoca feudală, fie sub formă de târguri, iarmaroace, fie sub formă de drumuri comerciale românești ori care tranzitau teritoriile românești, Ioan Tatos nu se deosebește de argumentațiile și concluziile formulate de Ion N. Angelescu în cursurile sale „Istoria comerțului universal” și „Istoria capitalismului modern”, predate în primii ani de după înființarea Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, prezentate și analizate de noi la începutul acestui capitol. Aici se cuvine un comentariu. În principal, ambii au avut drept documentație fundamentală,

⁶⁹ Ioan Tatos, *op. cit.*, p. 37.

⁷⁰ *Ibidem*, pp. 41-42.

monumentala lucrare a lui Nicolae Iorga, „Istoria comerțului românesc”. Împărtășind punctul de vedere al ilustrului istoric, deși aceștia au formulat observații critice distincte, au ajuns la concluzii similare. Ca element de noutate, Ioan Tatos mai adaugă faptul că numeroasele târguri locale, situate pe ambele versante ale Carpaților, își au originea fie în sărbătorile religioase, fie în practica de închinăciune la lăcașe de cult, fapt explicat prin aceea că – în tradiția rurală era „păcat” să muncești în zi de sărbătoare, altfel spus, era zi de „târg”. Desigur, aceasta nu este singura explicație, dar este una dintre cele curente.

În ceea ce privește comerțul european, acesta a cuprins atât comerțul propriu țărilor cuprinse în arealul european, cât și marile târguri continentale și drumurile de comerț. La „începuturile feudalismului – apreciază profesorul Ioan Tatos – comerțul în târguri a fost singurul loc de exercitare”, dar în măsura în care societatea a evoluat, urmare a perfecționării transporturilor, a răspândirii informației, a creșterii securității vieții și averii, ca urmare a sporirii autorității statelor ori suveranilor ori a modificărilor de conjunctură politico-militară, importanța acestora a scăzut⁷¹. Citează, în acest sens, târgurile din Saint-Denis, Nijni-Novgorod, Caffa din Crimeea, Brașovul românesc, Veneția, Champagne, Lipsca, Milano, Lyon ș.a.

Un loc distinct în economia cursului profesorului Ioan Tatos, credem noi necesar pentru licențiații Academiei ce urmau să-și practice profesia proporțional cu realitatea acelor ani, sunt aspectele legate de piețele concrete de contractare și livrare. Încă de la începutul pledoariei sale, acesta face precizarea expresă că „Organizațiile piețelor comerciale sunt în funcție de natura produselor”, care pot fi produse ale solului și subsolului. Dar, dacă este vorba de produse agricole, acestea pot fi diferite și proporționale cu structura proprietății. În ceea ce privește lumea rurală românească, reforma agrară din 1921 a modificat fundamental structura proprietății agrare, iar pe parcursul perioadei interbelice fenomenul de pulverizare a proprietății funciare s-a agravat⁷². Plecând de la realitățile epocii pe care le cunoștea, profesorul Ioan Tatos face în mod nedisimulat referire la ele și apreciază că „Pentru preocupările noastre este interesant de constatat cum evoluția structurii proprietății a impus anumite forme de organizațiuni ale piețelor comerciale și

⁷¹ Ioan Tatos, *op. cit.*, p. 47.

⁷² În legătură cu acest aspect, se cuvine un comentariu. Exploatațiile agricole, privite după grupe de mărime în anul 1938, așa cum sunt evidențiate de Dimitrie Gusti în monografia *60 de sate românești, vol. II, Situația economică*, prezintă următoarea imagine: gospodării cu 0 ha: 2,6%; între 0,1-1 ha: 19,0%; 1,1-3 ha: 31,3%; 3,1-5 ha: 19,5%; 5,1-10 ha: 19,6%; 10,1-25 ha: 7,1%; peste 25 ha: 0,9%. Prezentat integral comentat și adnotat, vezi pe larg Victor Axenciuc, *Evoluția economică a economiei. Cercetări statistico-istorice 1859-1947, vol. II, Agricultura*, Editura Academiei Române, București, 1996, p. 188 – n. ns.

transformările provocate tocmai de această evoluțiune”. Până la reforma agrară din 1921, predominanța mării proprietăți a impus cu deosebire „centre de consumațiune” pentru îndeplinirea nevoilor interne, dar, mai ales, pentru formarea loturilor standard pentru export. După reforma agrară, piețele locale de colectare, dominate de mici producători, au dezvoltat alt forme numite, de regulă, „oboare de cereale”, „târguri de vite”, „târguri de vinuri” etc. Marea moșie/marea exploatație, ea însăși o piață de producție, a impus un sistem de vânzare numit „vânzarea la moșie” ori „vânzarea la arie” dar, apreciază Ioan Tatos, un asemenea sistem nu poate funcționa în cazul predominanței proprietăților mici și mijlocii din considerente de rentabilitate⁷³. Pentru informarea studenților săi, el face apel la reglementările cele mai recente în materie, anume la legea din martie 1931, care actualiza prevederile legale în funcțiune din mai 1904. Noua lege extinde prevederile organizării burselor de comerț pe întreg teritoriul țării și reglementează unitar funcționarea oboarelor, târgurilor, piețelor, rampelor de cereale, vinuri, mărfuri, animale vii etc. Potrivit legii, „Oboarele (târgurile, piețele, rampele) de cereale, mărfuri și animale, sunt centre anume destinate unde producătorii, comercianții și cumpărătorii se întrunesc spre a înlesni încheierea operațiunilor lor comerciale de vânzări și cumpărări a cerealelor și derivatelor lor, a mărfurilor (produse ale solului și de industrie casnică), precum și a animalelor și a produselor animale”.⁷⁴ Prevederile legii din 1931 se coroborează cu prevederile regulamentului comunal de funcționare din 1923 și constituie, în 1939, anul predării cursului analizat de noi, suportul legal al activității comerciale de tip bursă de mărfuri în România. În baza legislației prezentate, continuă Ioan Tatos, în acel moment, în București, funcționau trei așezăminte: 1. Oborul de cereale, furaje, lemne în zona numită „Câmpul Moșilor”; 2. Târgul de carne și alte produse animale în incinta „Abatorului central” și în abatoare suburbane în Colentina și Grivița; 3. Piața centrală de gros a capitalei pentru zarzavaturi, fructe, pește, păsări, ouă, brânzeturi etc. situată tot pe terenul „Câmpul Moșilor”. Organizarea și sistematizarea activității celor trei așezăminte, amintește profesorul Ioan Tatos, a avut drept model Piața Saint Marx din Viena. Tot el subliniază că asemănarea se referă nu „numai la mijloacele tehnice și sanitare ale acestui târg, dar, cu deosebire, pentru ceea *ce ne interesează pe noi* la *organizația comercială care asigură o funcționare*, ce servește de model oricărei alte piețe similare (subl. ns.)”⁷⁵. Oborul, ca formă a pieței concrete, cunoaște o dezvoltare maximă în perioada interbelică în România și este izvorât din

⁷³ Ioan Tatos, *op. cit.*, p. 50.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 52.

⁷⁵ Ioan Tatos, *op. cit.*, p. 53.

necesitățile, particularitățile, starea și nivelul de dezvoltare al economiei românești. Suplinește, credem noi, până la un anumit nivel, bursele de mărfuri. Sub aspect teoretic și într-o bună măsură și practic, determină prin concurență raportul dintre cerere și ofertă și asigură condițiile de formare a prețurilor. Potrivit reglementărilor menționate, pe această piață se puteau exprima ca actori economici producătorii, comercianții cu firmă înscrisă, procuriștii, mijlocitorii autorizați, precum și cei care cumpărau pentru nevoi proprii.

Piețele de contractare (abstracte), după clasificarea profesorului Ioan Tatos, „apar în societățile superioare, unde comunicațiile de persoane, mărfuri sau idei se fac repede, unde produsele, chiar cele ale sectorului agricol, sunt uniforme, unde tehnica comercială pune la dispoziție mijloace multiple de încheiere, execuție și lichidare, unde piața dispune de capitaluri îndestulătoare sub diferite forme și unde, paralel cu această superioritate tehnică comercială și financiară, moravurile comerciale au ajuns la acel grad de educațiune, când obligațiile contractuale se îndeplinesc cu scrupulozitate și în condițiile încheierii”⁷⁶. În categoria menționată și definită cu meticulozitate de către el, reține târgurile de mostre și bursele de valori.

Târgurile de mostre, născute la scara evoluției economice ca piețe de contractare, prin prisma produselor etalate pot fi, apreciază profesorul Ioan Tatos, universale și specializate, ce nu se exclud, ci se completează reciproc.

În categoria de târguri de mostre universale, unde sunt etalate și se tranzacționează întreaga gamă de mărfuri a unei țări, exemplele clasice sunt târgurile de la Bruxelles, Lyon, Milano, Lipsca. O varietate a acestora este reprezentată de expozițiile mondiale. Acestea au, în primul rând, rolul să reunească toate economiile lumii și „să ne înfățișeze aspectele civilizației, în toate domeniile creatoare. Ele sunt mai mult o stimulație a popoarelor, acea frumoasă luptă nobilă de întrecere, de participare colectivă la efortul uman pentru propășirea civilizației și buna stare materială și morală a popoarelor lumii”⁷⁷. Apreciem că, într-o oarecare măsură, profesorul Ioan Tatos este relativ patetic și idealist în ceea ce privește rostul și semnificația expozițiilor mondiale, dar, cu toate acestea, a surprins într-o măsură însemnată importanța lor.

Târgurile de mostre specializate, mai puțin cunoscute de publicul larg, interesează de regulă fie producătorii, fie comercianții. La acestea sunt etalate un număr mic de produse, fie agricole, fie industriale.

⁷⁶ *Ibidem*, p. 58.

⁷⁷ *Ibidem*, pp. 60-61.

Bursele de valori reprezintă un capitol semnificativ în economia *Cursului de Întreprinderi*, Partea a II-a, capitolul II - *Comerț și piețe* al profesorului Ioan Tatos, un tratat în miniatură prin amploarea informației transmise și minuțiozitatea metodologică cu care le transmite. Credem că nu este lipsit de interes, în acest sens, faptul că circa 40% din întinderea întregului curs este format din informații și exemple practice privind uzanțele bursiere și operațiunile practicate.

După un amplu și larg discurs academic, referitor la istoricul operațiunile de tip bursă începând cu secolul al X-lea, profesorul Ioan Tatos se oprește la aspectele teoretice și concrete ale activității de bursă specifice perioadei cuprinse între Primul și al Doilea Război Mondial, perioadă traversată și de Marea Depresiune a anilor 1929-1933. Caracteristicile acestei piețe, în opinia sa, sunt prezentate sintetic și desemnate a fi următoarele⁷⁸: produsele sunt doar reprezentate sau numai descrise; executarea și lichidarea operațiunilor are loc în altă parte decât pe piața de contractare; predarea și lichidarea are loc mai târziu; au loc și operațiuni conexe de finanțare și reportare; operațiunile sunt, în majoritate, speculative. În afara particularităților menționate și pe care le consideră esențiale, mai adaugă trei aspecte pe care le consideră semnificative, anume: bursa este o piață unde cererea și oferta se întâlnesc efectiv, deci o piață de formare a prețurilor; pentru cei interesați se publică cotațiile înregistrate anterior; ele se conduc după norme stricte, pe care practica le-a consacrat, numite uzanțe. Pentru toate aceste particularități și caracteristici, având și convingerea că definiția bursei, așa cum era ea stabilită prin legea bursei din România, este prea succintă, profesorul formulează propria definiție: „Bursa este o organizație comercială constituită prin asociațiunea voluntară sau legală a celor interesați, unde se încheie operațiuni de vânzare-cumpărare de anume titluri, efecte, produse și mărfuri, se angajează transporturi pe apă și asigurări prin mijlocirea unor anume organe, pe bază de mostră sau numai simplă descriere, fără prezența mărfurilor și adesea fără aceea a părților contractante, cu predare mai curândă sau mai târzie, la altă dată și alt loc decât așezământul ei”⁷⁹. Este evident că, prin definiția propusă, Ioan Tatos are în vedere atât bursele de mărfuri, tratate de el și într-un capitol anterior, dar și bursele de valori și bursele de servicii.

Bursele de valori pot fi, în accepțiunea sa, burse efective, adică ceea ce am numi astăzi burse care practică operațiuni „la vedere”, și burse speculative, adică cele care practică operațiuni „la termen”. Iar din punct de vedere al formei juridice de organizare, profesorul deosebește: burse private, burse controlate de stat și burse

⁷⁸ Ioan Tatos, *op. cit.*, pp. 72-73.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 74.

de stat. În legătură cu această clasificare face precizarea că „Bursele din Anglia și Statele Unite, spre deosebire de Bursa de la Paris, sunt asociațiuni particulare, ale membrilor componenți, organizate din inițiativă privată și funcționând după regulile pe care ea le statornicește”⁸⁰. Pentru acomodarea studenților Academiei cu practica internațională a activității bursiere internaționale, Ioan Tatos face o amplă prezentare a Bursei din Londra și a celei din New York. În ceea ce privește bursele de valori, privite în ansamblu, clasifică, prezintă și comentează avantajele și dezavantajele operațiunilor practice și menționează pentru fiecare în parte termenii consacrați, echivalentele în limbile franceză, engleză și germană; prezintă și analizează atribuțiile Camerei Sindicale – privită drept organizație a agenților de schimb, care garantează executarea operațiunilor încheiate de către agenți și, prin casele lor de compensație, lichidează operațiunile; prezintă operațiunile combinate; teoria subrogațiunii; teoria gajului; teoria dublei vânzări; lichidarea prin Casa de lichidare și compensație; Camerele de arbitrare – privite drept instanță de judecată a litigiilor ce sunt determinate de încheierile la bursă și altele.

„Bursele comerciale din România” reprezintă o importantă secțiune a informațiilor transmise despre burse, în general. Bursa din București este înființată la 1 ianuarie 1882, după un proiect eșuat în 1881. Inițial își desfășoară activitatea după legea de înființare, care este modificată parțial prin legea din februarie 1886, iar în mai 1904 se promulgă o nouă lege de organizare a burselor de comerț, care reglementează întreaga activitate bursieră din România. În august 1929 se adoptă o nouă lege, potrivit căreia, subliniază profesorul Ioan Tatos, „bursele sunt instituțiuni publice care se înființează prin Decret regal, la propunerea Ministerului Economiei Naționale”. Legea din 1929, asemenea precedentelor legi, reglementează ansamblul activității bursiere, respectiv Burse de efecte, acțiuni și schimb și Burse de mărfuri. Pentru înțelegerea mecanismului instituțional de funcționare al bursei din București, în perioadei interbelice, profesorul prezintă critic și amănunțit regulamentul de funcționare și atribuțiile diferitelor componente administrative ale acesteia⁸¹.

Tehnica operațiunilor la Bursa de efecte din București este un capitol⁸² ce cuprinde exemple practice de operațiuni la bursă. Dat fiind caracterul tehnic ale acestor operațiuni, ne mărginim a presupune că studenții Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, făceau în cadrul seminariilor aferente cursului, și simulări de operațiuni bursiere. Exemplele propuse în curs cuprind date

⁸⁰ Ioan Tatos, *op. cit.*, p. 79.

⁸¹ Pe larg, *Ibidem*, pp. 113-122.

⁸² Ioan Tatos, *op. cit.*, pp. 123-133.

plauzibile/probabile ale unor operațiuni reale ce sunt exprimate în formulare reale ale activității efective. De exemplu: listă cu cursuri informative, notă de încheiere, borderou etc.

Tehnica operațiunilor la Bursele de mărfuri din România⁸³ este prezentă, sub aspect practic, în aceeași măsură: cote de bursă cuprinse în Monitorul oficial, lista cu mijlocitorii oficiali în cele 18 burse de mărfuri din acei ani; model de încheieri de operațiuni la bursa de mărfuri, condiții speciale practicate etc.

Rolul economic al burselor, față de cele expuse mai sus, este – în concepția profesorului Ioan Tatos – unul extrem de benefic, în ciuda posibilelor operațiuni oneroase care au fost practicate în diferite epoci și care au condus la crahuri și lovituri de bursă⁸⁴. Astfel, el apreciază că „Activitatea bursieră lărgeste sfera de circulație a capitalurilor” și „conduc la o mobilizare a multora din capitalurile latente”. În plus, „operațiunile concomitente, în ambele direcțiuni de vânzare și cumpărare simultană, micșorează riscurile”. Desigur, profesorul prezintă și alte argumente, dar credem că, în sinteză, ele pot fi redate astfel: „Bursele, prin jocul și mobilitatea lor, ușurează finanțarea capitalurilor; întreprinderile deținătoare de capital au o mai mare înlesnire de a plasa disponibilele lor în industrie. Industriile și orice activitate economică în genere, prin sporirea de capitaluri, prin emisiunea de obligațiuni, măresc disponibilitățile lor și, prin urmare, măresc efectele lor economice și posibilitățile lor de dezvoltare a operațiunilor. Bursa este locul de executare a operațiunilor”⁸⁵.

Un loc aparte, puțin uzitat în epocă, din considerente de oportunitate politică, îl constituie prezentarea actelor și faptelor economice din economiile totalitare. Sub acest aspect, profesorul Ioan Tatos constituie una din rarele excepții prin prezentarea particularităților economice ale comerțului/piețelor în URSS, Italia și Germania. Se cuvine, credem, să precizăm faptul că expunerile sale referitoare la cele trei economii sunt strict ale unui magistru, fără conotații ori patimi politice.

URSS, în evoluția sa de la revoluția condusă de Lenin și până la al Doilea Război Mondial, constată el, a cunoscut trei etape/faze de organizare, anume „Prima este aceea a economiei de război, comunismul de război; a durat până în 1921; A doua fază a economiei de adaptare și de construcție începe în 1921 și durează până în 1928; A treia fază, a planurilor, cu începere din 1928”⁸⁶. Din dorința de a putea să explice raporturile de schimb, de circulație a bunurilor și serviciilor, profesorul își propune să clarifice rolul economic al statului sovietic, care constituia o excepție a acelor ani.

⁸³ *Ibidem*, pp. 134-140.

⁸⁴ Cursul profesorului Ioan Tatos cuprinde și unele exemplificări în acest sens, cu deosebire din istoria bursei de la New York. Vezi pp. 153-165.

⁸⁵ Ioan Tatos, *op.cit.*, p. 141.

⁸⁶ Ioan Tatos, *op.cit.*, p. 166.

Prezentând Constituția statului sovietic din decembrie 1936, subliniază că, potrivit acesteia, în articolele 5 și 6 „Proprietatea socialistă în URSS îmbracă fie forma de proprietate de stat (bunul întregului popor), fie forma de proprietate cooperativă kolhoziană (proprietatea fiecărui kolhoz, proprietatea uniunilor cooperative)”. Iar „Solul, subsolul, apele, pădurile, uzinele, fabricile, minele de carbon și minereuri, căile ferate, navigația și transporturile aeriene, băncile poște și telegraful, marile întreprinderi agricole organizate de stat (sovhozuri, stațiuni de mașini și tractoare etc.), cât și întreprinderile municipale și totalitatea locuințelor din orașe și centrele industriale sunt proprietatea statului, adică bunul întregului popor”. Articolul 11 al Constituției URSS, adaugă profesorul, face mențiunea că statul, constituit „pe baza asociațiunii voluntare a Republicilor Socialiste egale în drepturi” are controlul vieții economice, pe care o organizează în toate sectoarele pe bază de monopol de stat și în conformitate cu planul economiei naționale⁸⁷. În fapt, considerăm noi, aici este esența modelului sovietic de derulare a vieții economice, din care comerțul reprezintă doar o parte.

Profesorul Ioan Tatos se dovedește a fi un bun cunoscător al piramidei politice a URSS. În acest sens, el explică atribuțiile și semnificația verigilor de putere în URSS-ul acelor ani: Uniunea Sovietelor, Adunarea Naționalităților, Consiliul Comisarilor Poporului, Gosplanul, trustul sovietic etc. Are în vedere și unitățile de producție fundamentale, anume întreprinderi, colhoz, sovhoz, precum și mecanismul de planificare și de derulare a planurilor cincinale, investițiile etc. De asemenea, nu omite monedele în circulație, sistemul cartelelor care substituiau circulația monetară efectivă, modalitățile de măsurare a muncii depuse, precum și sistemul stahanovist de raportare a activității depuse. Concluzia lui este aceea că „Ceea ce deosebește organizația economică a sovietelor de organizația individualistă și, în general, ceea ce deosebește organizațiile totalitare de organizațiile sub semn individualist, din punct de vedere al scopului, este că cele dintâi activează pentru *satisfacerea necesităților economice*, pe când în capitalismul liberalist scopul oricărei activități economice este *profitul*”⁸⁸. În ceea ce privește circulația mărfurilor, constată nedisimulat că „Prețurile de gros și de detaliu sunt stabilite de stat după dictatul necesităților sale financiare; în felul acesta se echilibrează la un anumit punct voitul cererea consumatorilor, dat fiind puterea lor de apropiere reglată de stat prin politica salariilor”. În concluzie, apreciază Ioan Tatos, „Piața economică este realizată, condusă și administrată de Stat”. Pe acest fundal, „Prețurile bunurilor sunt fixe; concurența prin definiție este desființată. Prețurile se fixează după metode de calculație stabilite de stat, având ca punct de plecare prețul de cost și se exprimă în bani”. În ceea

⁸⁷ *Ibidem*, pp. 167-168.

⁸⁸ Ioan Tatos, *op.cit.*, p. 173.

ce privește schimburile cu străinătatea, respectiv comerțul exterior, „circulația se face tot prin întreprinderi de stat”⁸⁹.

Piața în regimul corporativ al Italiei este, la rândul ei, o excepție. În Italia, precizează profesorul Ioan Tatos, șeful guvernului – ducele Mussolini – în noiembrie 1933, în Consiliul Național al Corporațiilor, anunță că economia statului italian se construiește pe concepția corporativă și definește corporațiile drept „instrumentul care, sub egida statului, realizează disciplina integrală, organică și unitară a forțelor productive, urmărind dezvoltarea bogăției, a puterii politice și a bunei stări a poporului italian”. Cu același prilej, conducătorul statului declară că numărul corporațiilor ce se vor constitui vor fi proporționale cu necesitatea reală a economiei naționale⁹⁰. Față de această realitate a lunii italiene interbelice, profesorul Ioan Tatos face numeroase comentarii. Un prim aspect subliniat de el este: „corporația este o organizație publică, de grup, cuprinzând, pe ramuri de producție, toate categoriile acolo interesate, integrată în stat, cu participare la conducerea statului și a partidului politic fascist, cu atribuțiuni de coordonare, îndrumare și control a forțelor de producție, pentru sporirea bogățiilor, a puterii politice și a bunei stări a poporului italian”. Corporației i se asociază sindicatul ca organ al întreprinderii și sindicatele patronale. Analizând atribuțiile corporațiilor italiene – distincte de cele medievale – și raporturile acestora cu statul, face o a doua constatare, anume că „nu există deosebiri substanțiale între concepția de întreprindere în sistemul capitalist și cel corporatist... amândouă se bazează pe inițiativa privată și pe patronat, deci interesul particularilor în corporatism, ideea de colaborare și cea de integrare în stat”. Statul își menține majoritatea capitalului doar în grupele de industrie care interesează apărarea națională⁹¹. Această organigramă a statului italian conduce la unele particularități ale pieții. În plan intern, apreciază Ioan Tatos, „corporațiunile sunt organizațiuni care sintetizează interesele grupului și au monopolul de cumpărare și vânzare. Ele se articulează între ele pe raporturi contractuale, în loc de raporturi individuale; raporturile generale ale colectivității exprimate prin corporație, de la corporație la corporație ele trebuie să fie legate între ele, pentru a putea articula producțiunea și a o desăvârși și apoi să o treacă în traiectoria circulațiunii și canalele distribuțiunii”. În planul schimburilor externe, arată el, „concepțiunea corporatistă a relațiilor comerciale în schimburile externe este o concepție autarhică. Ea se urmărește cu persuasiune și întreaga națiune este chemată să-i dea sprijinul. O xenofobie economică împinsă până la limitele ei extreme, spre a realiza nu numai raporturile economice din poziția influențată a schimburilor de dictatul măsurilor

⁸⁹ Ioan Tatos, *op. cit.*, pp. 189, 193 și 200.

⁹⁰ *Ibidem*, p. 202.

⁹¹ Pe larg, *Ibidem*, pp. 210-216.

guvernamentale, dar și de masa populațiunii, chemată și influențată de propaganda consumului din producția internă”. Opinia profesorului nu este una favorabilă atitudinii de autarhie economică practică în Italia acelor ani. El susține ideea că nu este un fapt economic corect, și nici posibil, satisfacerea trebuințelor naționale, în exclusivitate, în interiorul granițelor. „Popoarele n’au de câștigat economiceste din izolare, după cum izolarea, în general, nu poate contribui la progresul umanității”⁹². Analizând poziția statului italian corporatist față de aparatul de producție și raporturile de schimb, Ioan Tatos apreciază că acesta duce „o politică intervenționistă în cadrul statului normativ, deci economie dirijată” și în același timp, pentru unele ramuri de producție, este un stat gestionar, statul producător”⁹³.

Din analiza sistemului de bonificație integrală, cu nuanțele lui pentru domeniul industrial și cel agricol, concluzia este aceea că sistemul corporatist italian a distorsionat viața economică, în general, dar cu deosebire, piața. Aprecierea profesorului este următoarea: „Caracterizarea pieții economice italiene, așa cum s’a realizat până astăzi, este aceea a unei economii controlate, a cererii dirijate în sistemul statului normativ și, într’o măsură mai mică, a gestiunii de stat. Piața este sustrasă economiei de concurență și echilibrului determinat de jocul liber al cererii și ofertei, reflectat în oscilațiunile prețurilor. Piața este organizată pe principiul prețurilor rigide, determinate pe cale autoritară și coercitivă”⁹⁴.

Prezentarea și analiza mecanismelor economice germane din perioada interbelică începe, în prelegerea profesorului Ioan Tatos, cu principiile fundamentale ale economiei celui de-al Treilea Reich, așa cum sunt ele formulate de către doctrinarul economic al partidului nazist, Gottfried Feder, anume: „naționalizarea trusturilor, participarea statului la marile întreprinderi, monopolizarea marilor magazine, abolirea rentei funciare și, în genere, a oricăror alte beneficii decât cele provenite din muncă”. Deși, remarcă el, este declarată abolirea proprietății private, în realitate nu s-a întâmplat așa ceva, doar a trecut sub comandament politic, câștigurile din rente nu au dispărut, iar programul industrial – în derularea lui – a suferit numeroase modificări. Sistemul economic național-socialist a declarat ca fiind fundamental *principiul satisfacției*. Acesta, menționează Ioan Tatos, „înseamnă o producțiune economică maximă; înseamnă dezvoltarea potențialului și sporirea productivității”. În concepția actuală germană, „economia nu mai este considerată ca o știință, ci este considerată pur și simplu ca o îndeletnicire, ca un meșteșug, pentru că ea nu mai depinde de anumite legi naturale, ci este considerată ca influențată și

⁹² Ioan Tatos, *op. cit.*, pp. 217-218.

⁹³ *Ibidem*, p. 220.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 227.

determinată de voința omului”⁹⁵. Programul partidului lucrătorilor naționali-socialiști germani, încă din 1920, prevedea crearea corporațiilor. Corporația germană, asemenea celei italiene, apreciază profesorul, este altceva decât o simplă organizație de grup, dar, spre deosebire de cea italiană, lucrează „pe principiul satisfacerii interesului național”. Piramida socială, în cazul Germaniei, este formată din: Fûrer, Consiliul Fûrerului, Reprezentarea generală și comitetul de muncă. În ideologia național-socialistă germană, cele două sectoare principale de activitate, industria și agricultura, sunt tratate diferit din punct de vedere al intervenției statului. În agricultură, ingerința statului este mai puternică, întrucât – în ideologia național-socialistă – se dorea „o țărănime puternică”, care să reprezinte „izvorul de puritate” și „puritatea rasei”. Prin politica economică statul trebuia să asigure rentabilitatea sa. Iar în ceea ce privește proprietatea funciară, trebuia să fie protejată de fărâmițare prin moșteniri succesive. Ferma devine punctul central al politicii agrare, ea constituind elementul central al corporației alimentare. Rezumând măsurile adoptate în domeniul agriculturii de către statul german, Ioan Tatos formulează opinia că structura sectorului agricol „este a unei economii mixte corporativă de stat”⁹⁶. În domeniul industrial, organizarea corporativă este mai elastică, după aprecierea lui „o formă de compromis între capitalismul individualist și socialismul de stat. Stimularea și beneficiile fără o justificare prin muncă sunt admise”. Economia germană se conduce printr-un plan de patru ani de către Ministerul Economiei Naționale, potrivit unei concepții autarhice. Pe fundalul crizei anilor 1929-1933, deosebit de acută în cazul Germaniei, dar și a cheltuielilor pentru înarmare, acoperirea consumului intern s-a făcut – în mare parte – pe seama produselor sintetice: lână sintetică, carburant sintetic, margarină, înlocuitori de piele etc. În plan intern, circulația produselor pe piață „este reglementată. Câteodată, pentru anumite articole, se cere autorizațiunea pentru deplasarea produselor de la o piață la alta.” În ceea ce privește schimburile externe, „în economia germană, produsele nu sunt libere la export decât în măsura în care statul crede că n’are nevoie de ele. Cum în economia germană exportațiunea, de cele mai multe ori, cuprindea produse pentru investițiune, pentru fabricarea de articole industriale, desigur că acestea în mare măsură sunt reținute”⁹⁷.

⁹⁵ Ioan Tatos, *op. cit.*, pp. 226-230.

⁹⁶ *Ibidem*, p. 250.

⁹⁷ *Ibidem*, p. 252.

2.2 Transporturi

În legătură cu activitatea economică generală, cauză și efect a ei, în structura curriculei universitare de la Academia de Studii Economice din București, un loc esențial l-au avut cursurile de transport care, de cele mai multe ori dar nu numai, sunt tratate în legătură cu activitatea de comerț. Firesc, considerăm și noi, dacă avem în vedere că atât fluența factorilor de producție, cât și valorificarea producției – fie în plan intern, fie în plan extern – a fost în toate timpurile și toate epocile direct proporțională cu viteza de deplasare a lor.

Unul dintre primele cursuri universitare din această categorie este cel al profesorului Virgil Madgearu, intitulat *Studiul transporturilor în economia socială*¹.

Disciplina, ca atare, conține informații teoretice și practice referitoare la transporturile pe căile ferate și pe apă, la tarife, subsumându-se *Studiului practic al întreprinderilor*, făcând parte din științele economice, cu care are un important punct de apropiere, dar și unele deosebiri, întrucât studiul transporturilor este parte a economiei sociale, iar studiul practic al întreprinderilor este o ramură a economiei private. Pentru a descifra această aparentă contradicție, profesorul V. Madgearu precizează expres: „...această problemă – căutarea locului Studiului Transporturilor în Economia Socială – vă face să presupuneți că Economia Socială este un sistem de științe, și aceasta corespunde, de fapt, realității, cu adaosul că ea face parte, la rândul său, din sistemul general de științe economice”². Și, pentru a contura întregul sistem al științelor de științe economice și cu deosebire al economiei sociale, cu conexiunile aferente, pentru a găsi pe acest fundal locul studiului transporturilor, consideră necesară evidențierea etapelor caracteristice ale dezvoltării științelor economice. De la început sunt necesare, credem noi, unele

¹ Virgil Madgearu, *Studiul transporturilor în economia socială*, extras din *Revista Cursurilor Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București*, f. a. Dat fiind faptul că toate cursurile predate în perioada interbelică erau actualizate din punct de vedere al aparatului statistic care însoțea demersul profesoral, presupunem că a fost predat în primii ani de după înființarea Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, bazându-se pe faptul că majoritatea datelor statistice se referă la fapte și evenimente de până în anul 1906. Bibliografia care însoțește una din ultimele prelegeri conține și trimiteri la Darea de seamă statistică asupra exploatării CFR pentru exercițiul financiar 1912/1913 și 1913/1914, precum și la lucrarea lui C. Băicoianu, *Dunărea*, publicată în 1915. În biblioteca ASE din București, s-a mai păstrat și o broșură a lui Virgil N. Madgearu, *Curs de Transporturi*, stenografiat și editat de I. Olteanu, Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, 1924. Broșura este multiplicată după un manuscris și conține sub formă de rezumat primele două lecții/capitole ale lucrării anterior menționate. În cele ce urmează vom face referiri la lucrarea lui Virgil Madgearu, *Studiul transporturilor în economia socială*, extras din *Revista Cursurilor Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București*, f. a. pe care o considerăm completă.

² *Ibidem*, p. 557.

remarci. Cursul *Studiul transporturilor*, în concepția profesorului Virgil Madgearu, nu este o formă de transmitere a informațiilor, primate strict tehnic. Este un act de cultură³, care presupune o privire de ansamblu asupra mersului științei economice și – doar pe acest fundal – transmiterea de cunoștințe de specialitate. Este, ceea ce va afirma explicit câteva decenii mai târziu, către sfârșitul tragic al carierei și ființei sale, că rostul Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București este acela de a forma caractere și economiști de concepție. Economiștii de execuție sunt apanajul școlilor tehnice. Sub acest aspect, al evoluției științelor economice⁴, profesorul Virgil Madgearu face o amplă și amănunțită prezentare a școlilor de gândire începând din secolul al XVIII-lea și până în momentul în care preda cursul la care ne referim. Astfel, are în vedere: școala fiziocrată, școala clasică franceză, engleză și germană, școala austriacă, vechea școală istorică germană, noua școală istorică germană ș.a. Insistă, în formă critică, cu lux de amănunte asupra concepțiilor, ideilor și opiniilor formulate de Karl Roscher, Adolf Wagner, Carl Menger, von Philippovich, Friedrich List etc. Insistă, sub aspect metodologic, asupra conceptelor de teorie economică, economie politică, politică economică, economie națională și economie socială, iar – în legătură cu aceasta – deosebește economia socială generală și economia socială specială. În finalul acestei ample pledoarii, concluzia profesorului Virgil Madgearu este aceea că „... Economia socială specială se poate despărți, după diferitele secțiuni ale vieții economice, în *Economia forestieră, Economia agricolă, Economia industrială, Economia minieră, Economia transporturilor* etc.” Și, adaugă el, „În studiul fiecărei dintre acestea joacă un rol însemnat *istoria economică și descrierea economică*. Cea dintâi lămurește ce-a fost, cea de-a doua ce este; cea dintâi destramă firele trecutului, fixează dezvoltarea împrejurărilor, în care s’au produs faptele, pe care le dezvoltă cea de-a doua, și înlesnește determinarea cauzelor unei situațiuni prezente; cea de-a doua, servindu-se în special de metoda statistică, precizează dimensiunile puterilor economice, cari sunt în mișcare și măsoară efectele acțiunilor economice”⁵.

Față de aceste considerații, apreciate de profesor ca preliminară, el formulează opinia potrivit căreia „... transporturile intră în obiectul *Economiei sociale speciale* și al *Politicei Economice*”, ca și celelalte ramuri de activitate

³ În legătură cu această credință a profesorului Virgil Madgearu, se cuvine să subliniem că este o permanență a atitudinii sale profesionale și profesionale. În decursul carierei a predat și alte discipline, de exemplu Economia Națională, Economia Agrară etc. În toate situațiile, conturarea și explicarea unui domeniu de activitate a fost precedată de un larg excurs în literatura economică românească și străină, fapt care demonstrează atât erudiția maestrului, cât și concepția sa – n.ns.

⁴ Vezi pe larg, V. Madgearu, *op. cit.*, pp. 558-567.

⁵ *Ibidem*, p. 567.

economică și, în consecință, își propune: „...să expunem formele de organizație ale transporturilor și funcțiunile lor, condițiile în care s’au dezvoltat și în care trăiesc, să judecăm utilitatea lor în economia națională și să precizăm rolul statului în acest domeniu economic și principiile care călăuzesc intervenția statului în organizarea transporturilor”. El formulează, de asemenea, ideea că, privit ca instituție economică, transportul este la fel de important ca și agricultura, silvicultura, industria, comerțul, mineritul și urbanizarea. De aceea, politica transporturilor, ca „totalitate a măsurilor luate de stat și ale corporațiilor de drept public în interesul economiei naționale”, se centrează pe două aspecte: a) să existe mijloacele și instituțiile necesare progresului economic general și b) asigurarea formării corecte a prețurilor și tarifelor. „Politica tarifară” spune el, este un element esențial în politica transporturilor, întrucât aici prețurile se formează diferit de jocul cererii și ofertei, într-o situație specială determinată de monopol care este „o condițiune impusă de natura lucrurilor”⁶. Din acest unghi de abordare a politicii tarifare, privită ca parte a politicii de ansamblu a transporturilor, rolul statului este definitoriu.

În afară de „întrebări economice”, studiul transporturilor, ca obiect în învățământul comercial academic, trebuie, după opinia sa, „să țină seamă și de unele întrebări juridice”. Aceasta pentru că „Transportul este și un raport juridic, un contract, a cărui aplicare se cunoaște din Dreptul comercial... dar transportul creează și alte raporturi juridice”. Și, întrucât transportul este și o activitate internațională, stipulațiile diferitelor coduri și convenții internaționale intră în îndatoririle cursului *Studiul transporturilor*. Cursul este considerat de profesor ca unul fundamental, atât sub aspect personal, cât și sub aspect profesional. În acest sens, el precizează că „În orice activitate veți intra în viața de mâine, veți avea chestiuni de transport și tarife în preocupările Dvs. zilnice și vă veți convinge curând că cunoașterea lor este adesea o condițiune de căpetenie în lupta economică”. Iar scopul cursului, „rostul” cum se exprimă profesorul Virgil Madgearu, este și „în legătură cu dezvoltarea viitoare a transporturilor în România”. După Marea Unire și implicit după încheierea Primului Război Mondial, „opera săvârșită pentru economia națională de către Căile Ferate Române este mare și rămâne ca o dovadă vie de puterea spiritului românesc de întreprindere”, dar, continuă el, „ea nu este încă încheiată”⁷. Fiecare epocă, spune el, își cere progresul ei, căile ferate – din punct de vedere organizatoric – trebuie reformate. Este necesară reorganizarea lor pe principii comerciale și acest pas este condiționat de

⁶ V. Madgearu, *op. cit.*, pp. 569-570.

⁷ *Ibidem*, p. 571.

existența oamenilor cu pregătire comercială superioară, „echivalentă pregătirii tehnice a unui inginer”. Iar în afară de aceste aspecte ale anilor în care trăia și preda cursul analizat de noi, aprecia că „organizarea navigației fluviale și maritime a scos în anii din urmă la iveală noi și mari necesități”.

Drept concluzie la pledoaria făcută, reformarea sistemului de transport în ansamblul lui, la începutul perioadei interbelice în România, trebuie, conchide el, „să înlesnească expansiunea noastră economică în viitorul apropiat”. Organizarea navigației fluviale și maritime are noi și importante necesități, că pentru afirmarea economică a țării în lume este necesară o flotă comercială românească. Aceasta, la rândul ei, va avea nevoie de „elemente specifice, pricepute în materie economică și introduse și în chestiunea transporturilor și tarifelor, lucru care este tocmai menirea cunoștințelor de înaltă cultură economică comercială în general, și a cursului nostru, care se organizează pentru prima oară în România, în special”⁸.

Studiul transporturilor este necesar în primul rând, după concepția profesorului, pentru a înțelege influența unui sistem complet de transporturi asupra vieții economice, sociale și politice. În acest sens, acesta consideră că trebuie urmărit „drumul evoluției de la începuturi până la desăvârșirea organizației transporturilor”. În sens economic, transporturile au început să se dezvolte – cauză și efect – odată cu diviziunea muncii și apariția schimbului, dar, apreciază profesorul, „progresarea transporturilor a ținut pas cu dezvoltarea comerțului, fiind într’o continuă corelațiune, ajungând astăzi la *un comerț mondial și la un sistem mondial de transporturi*”⁹. Trecând în revistă etapele comerțului mondial și, implicit, ale transporturilor, prezintă și analizează centrele de activitate din jurul Mării Mediterane ale egiptenilor, fenicienilor, cartaginezilor, grecilor, romanilor. Evul Mediu, susține cu dreptate, este momentul dezvoltării și afirmării comerțului în Marea Mediterană, Marea Neagră, Marea Baltică și Marea Nordului. Marile descoperiri geografice conduc transporturile maritime spre progres. În sens logico-istoric, revoluția industrială modifică fizionomia lumii economice și impune forța aburului atât pe mare, cât și pe uscat. Ca urmare a acestui proces îndelungat, dar semnificativ, la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul celui de-al XX-lea, pentru organizarea „unui sistem complet de transporturi”, au fost consacrate următoarele direcții: „1) Aplicarea aburului și electricității în serviciul transportului, înlesnirea și răspândirea lui generală; 2) Desființarea piedicilor artificiale ale transportului (accizele); 3) Legarea mărilor prin canale maritime; 4) Automobilul și aerostatică; 5) Unificarea internațională a serviciului transportării știrilor.

⁸ V. Madgearu, *op. cit.*, p. 572.

⁹ *Ibidem*, p. 1461.

Aceasta, spune el, a fost calea ce a dus la sistemul complet de transporturi ale societății moderne, a cărui influență multiplă avem să o schițăm”. În pledoaria sa, amintește și de faptul că Friedrich List, în preceptele sale, prevedea că un sistem complet de transport reprezintă una dintre cele mai mari pârgii, și a bunei stări naționale, și a civilizației în toate ramificațiile ei. „De fapt, influența organizației transporturilor nu se mărginește la fructificarea vieții economice, se întinde asupra vieții sociale și politice a popoarelor”. Aceasta pentru că, aprecia el, „Nu numai producțiunea bunurilor, consumațiunea bunurilor și mijlocirea consumațiunii, comerțul, ci întregul traiu al populațiilor, raporturile sociale, luptele dintre clasele sociale, viața culturală și politică, s’au dezvoltat sub influența transportului modern la forme necunoscute înainte vreme”¹⁰. În sens strict economic, dezvoltarea, maturizarea și modernizarea transporturilor a condus la derularea unui lanț causal care a condus la reducerea costurilor de producție și de desfacere, la reducerea riscurilor comerciale etc. Asupra vieții sociale, dezvoltarea comerțului a avut drept urmare „o îmbunătățire a condițiilor de trai a păturilor de jos ale populației” și o creștere „a mobilității marilor mase ale populațiilor”. Asupra vieții politice, influența transporturilor s-a dovedit a fi capitală pentru că „Cercul de acțiune al statului (modern, desigur – n. ns.) s’a lărgit. Serviciul de informații rapide a întărit puterea publică”. Sub aceste aspecte, amintește importanța telegrafului, a căilor ferate etc. pentru menținerea ordinii publice, a transmiterii informațiilor în sistemul administrativ, a inspectării organelor locale, într-un cuvânt, pentru conducerea unei țări și racordarea ei la circuitele internaționale¹¹.

În ceea ce privește rolul statului în problema transporturilor, opiniile profesorului Virgil Madgearu sunt extrem de tranșante. Statul trebuie, opinează el, să intervină în triplu sens, anume în: „1) impunerea unui plan privind o rețea completă de transport la scara teritoriului național; 2) organizarea transporturilor în interesul economiei naționale; 3) impunerea și aplicarea unui sistem coerent și articulat de tarife”. În legătură cu a treia direcție de intervenție a statului în domeniul transporturilor, profesorul pleacă de la particularitățile formării prețurilor în domeniul transporturilor. Are în vedere libera concurență, monopolul în cazul căilor ferate și canalelor, natura transportului, valoarea transportului, distanța, valoarea mărfii transportate, întrebuințarea mărfii transportate, cheltuielile de manipulare, servicii regulate, servicii ocazionale etc. Deosebește și explică prețul mijlociu, prețul parțial, prețul excepțional etc. Concluzia pentru un sistem de transport asigurat de stat este cât se poate de explicită, în concepția profesorului

¹⁰ V. Madgearu, *op. cit.*, p. 1463.

¹¹ *Ibidem*, pp. 1464-1466.

Virgil Madgearu. În acest sens, el precizează că, atunci când este vorba de un sistem de transport de stat, sistemul de taxare „face ca fiecare transport să plătească cât poate plăti, fără ca să împiedice nici un transport”, iar obținerea de beneficii „nu poate fi decât foarte oportun, deoarece creiază venituri statului, fără ca să se păgubească economia națională”. În situația în care rețeaua de transport este privată, „este echitabil să se lase ca întreprinderea să fie rentabilă, însă nu trebuie să se uite nici un moment că beneficiile ei decurg dintr'un monopol concesionat lor de către stat”. În acest caz, conchide el, o limitare a beneficiilor este absolut impusă „fie prin partajarea excedentelor cu statul, fie prin afectarea lor pentru creierea de linii noi, fie prin coborârea tarifelor”. În ambele situații, precizează el, „taxificarea”, adică stabilirea sistemului de taxe practicat, „nu poate fi considerată contrarie interesului public”. Excepție face situația în care „sub pretextul uniformității, împiedică anumite transporturi folositoare”. Profesorul precizează că întregul raționament este doar teoretic, în practică este necesar „să se cerceteze împrejurările economice ale fiecărei țări, ca să se ajungă la un regim tarifar potrivit cu interesele naționale”¹².

Transportul pe căile ferate, înțeles generic ca deplasare pe șine și cu tracțiune asigurată de o locomotivă, formează un fenomen asociat secolului al XIX-lea, dar, pentru deceniul doi al secolului al XX-lea, a reprezentat rezultatul unei îndelungi și frământate evoluții. A presupus numeroase inovații și „bătălii” în ceea ce privește forța motrică, evoluția șinei, răspândirea în teritoriu, densitatea în teritoriu, forma de organizare – de stat ori privată –, regimul liberei concurențe ori monopol de stat, politica tarifară – în interesul exclusiv al economiei naționale ori al firmelor private –, administrație publică ori privată, administrație în interesul apărării naționale etc. Dezvoltarea rețelei de cale ferată sub formă de linii principale, internaționale, secundare, locale etc. a reprezentat o altă îndelungată odisee a dezvoltării căilor ferate în plan internațional sau în diferitele planuri și concepții naționale. În România, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, începuturile construcției de cale ferată este legată de scandalul „Afacerii Strousberg”, de condițiile impuse României cu prilejul tratativelor de la Berlin de către Otto von Bismark și de înființarea, în anul 1880, a Administrației de Stat a Căilor Ferate Române sub denumirea de Direcțiunea princiară a Căilor Ferate Române¹³. Parcurgând acest traseu al devenirii sistemului de cale ferată al României, de altfel cunoscut în literatura de specialitate, profesorul Virgil Madgearu constată că, pentru anul 1913, rețeaua CFR totaliza 3.548.746 km, din

¹² V. Madgearu, *op. cit.*, p. 1484.

¹³ Din anul 1883 poartă denumirea de „Direcție Generală”. Instituția consacră sigla CFR – n. ns.

care: cale normală principală 2.990.207 km, cale normală secundară 509.594 km, cale îngustă 32.526 km, cale largă 21.419 km. Iar costul acestui întreg sistem a fost de 1.147.792.228 lei. Parcul feroviar, în anul 1914, era compus din 888 locomotive și 24.051 vagoane pentru marfă, călători, poștă, bagaje etc. Pentru exercițiul financiar 1913-1914, rezultatele au fost favorabile, rămânând un excedent de 32.743.648 lei¹⁴.

Tarifele practicate de CFR¹⁵ în epocă, înțelese de Virgil Madgearu ca „regule unitare pentru stabilirea prețurilor serviciilor de transport”, erau clasificate ca permanente, de sezon, ocazionale, după valoarea mărfurilor transportate, după distanță, după perisabilitatea mărfurilor, vagoane deschise ori acoperite etc. În acest sens, el apreciază că sunt diferențiate, adică pentru mărfuri, călători, bagaje, animale etc. În ceea ce privește eficacitatea/rentabilitatea transporturilor CFR, în comparație cu Germania, Austria și Ungaria, constată – din datele statistice ale exercițiului financiar 1913/1914 – că sunt superioare. Cu deosebire, constată acest lucru în legătură cu „capacitatea portantă” a vagoanelor de marfă. Această constatare are, credem noi, valoarea unei aprecieri pozitive a mersului și ritmului de dezvoltare a economiei românești, privită drept cauză și efect a dezvoltării transporturilor pe căile ferate. În legătură cu realitățile românești din deceniul doi al secolului al XX-lea, în anii premergători primei conflagrații mondiale, prezintă și apreciază critic convențiile internaționale¹⁶ privind căile ferate din Europa, cu deosebire din Germania, Italia și Rusia, tarifele practicate pentru diferitele categorii de transporturi pe calea ferată, avantajele și dezavantajele acestora, dificultățile întâmpinate de întreprinzători și rezultate din controversele diferitelor prevederi internaționale, scutirile ori penalitățile percepute, precum și tarifele pentru traficul combinat căi ferate-maritim.

A doua parte a *Cursului de transporturi* al profesorului Virgil Madgearu o constituie transportul pe apă, navigația fluvială și maritimă. Prezentarea, analiza și dezvoltarea acestui distinct domeniu al transporturilor prilejuiește, sub aspect conceptual și metodologic, un evantai de concepte și/sau noțiuni fundamentale specifice domeniului. Astfel, el precizează înțelesul curent în domeniul transporturilor pentru: drumuri pe apă interioare și maritime, navigabilitate, regularizarea cursului de ape, canalizare, canale de navigație, instrumente de transport, dezvoltarea drumurilor pe ape, ecluză, zăgazuri, porturi, faruri, cheiuri,

¹⁴ Vezi pe larg V. Madgearu, *op. cit.*, pp. 1492-1496.

¹⁵ Compară, în lucrarea analizată de noi, tarifele din Germania, Austria, Ungaria, Italia și Rusia - n. ns.

¹⁶ Insistă asupra Convenției de la Berna din 1874 pentru mărfuri pe căile ferate, pe care o consideră drept „o uniune a statelor, ca și uniunea internațională a poștelor și telegrafelor” – n. ns.

docuri etc. Construcțiile care au favorizat transportul pe apele interioare, practicate încă din Antichitate, apreciază profesorul Virgil Madgearu, au cunoscut o mare înflorire la sfârșitul secolului al XIX-lea¹⁷. În materie de navigație, progresul esențial l-a constituit trecerea de la forța pânzei la forța aburului. Citând *Lloyds Register*, profesorul Virgil Madgearu apreciază că s-au construit în 1910, la scară mondială, vapoare cu 1.816.109 tone capacitate, din care pe primele locuri se situează: Anglia 454 unități, cu 1.141.153 tone; Statele Unite 94 unități, cu 278.309 tone; Germania 72 unități, cu 133.333 tone. Începând din ultimul deceniu al secolului al XIX-lea, flotele comerciale au cunoscut salturi spectaculoase. Astfel, până în 1911 flota comercială a Germaniei a sporit de 6,5 ori, a Angliei de 3,2 ori, a Franței de 2,7 ori, a Italiei de 2,2 ori etc.¹⁸ Într-un top mondial (fără Statele Unite ale Americii) pentru anul 1911, flota comercială¹⁹ – în clasament – era reprezentată astfel: Anglia, Germania, Norvegia, Franța, Italia, Japonia, Olanda ș.a.

Rolul statului în organizarea transportului pe ape este, în opinia profesorului Virgil Madgearu, diferențiat în ceea ce privește transportul pe apele interioare și cele internaționale. Sub aspect internațional, statul are „în primul rând, chemarea să facă să i se păstreze caracterul internațional”, înțelegând prin aceasta să încheie cu discernământ tratate avantajoase la scară națională, stabilirea și garantarea dreptului de a purta pavilion național, principiul asimilării pavilioanelor, subvențiile și primele de navigație etc. În ceea ce privește apele interioare, rolul statului, după aprecierea profesorului, este mult mai complex. Are în vedere încurajarea flotei maritime interioare, o politică sistematică de construcție și întreținere a porturilor, canalelor, docurilor, dar, mai ales a unei politici tarifare adecvate interesului național²⁰.

Dezvoltarea navigației fluviale și maritime în România reprezintă capitolul care încheie cursul la care ne referim. În acest context, profesorul Virgil Madgaru este de părere că este problema transportului pe apă, pentru România, este „strâns legată de chestia Dunării”. Aceasta, respectiv „principiul libertății Dunării, înscris în Tratatul de la Paris din 1856, a fost alterat, în opinia sa, în Tratatul de la Berlin

¹⁷ Pentru anul 1901, rețeaua căilor navigabile în diferite state europene, după aprecierea profesorului Virgil Madgearu, este următoarea: Olanda – 7 km; Belgia – 14 km; Anglia – 33 km; Germania – 35 km; Franța – 39 km; Norvegia – 46 km; Suedia – 66 km; Rusia (fără Finlanda) – 88 km; Italia – 97 km; Ungaria – 105 km; Austria – 106 km; *România 138 km* (subl. ns.) vezi V. Madgearu, *op. cit.*, p. 1816.

¹⁸ *Ibidem*, p. 1819.

¹⁹ Precizăm că este vorba doar de flota comercială. Pentru cazul Germaniei și al Japoniei, flota – în ansamblu – era mult mai mare. Diferența era formată din flota militară, care în acei ani reprezenta un secret extrem de bine păzit – n. ns.

²⁰ *Ibidem*, pp. 1825-1826.

din 1878 și în Conferința de la Londra de la 1893, astfel încât astăzi Dunărea este împărțită într'un număr de regimuri separate, cari sunt o piedică pentru dezvoltarea navigației pe acest fluviu de însemnătate europeană”²¹. Raportat la problematica Dunării în deceniul al doilea al secolului al XX-lea, în anii premergători declanșării operațiunilor militare ale Primului Război Mondial, profesorul socotește că de prim interes este problema taxelor de la Porțile de Fier, care împiedică libera dezvoltare a comerțului internațional pe Dunăre. Regimul juridic în vigoare, în acel moment, „încalcă principiul de drept public internațional al Congresului de la Viena din 1815” care prevedea că taxele de navigație trebuie să fie uniforme.

Pentru a informa studenții în ceea ce privește realitățile curente, care favorizează cu diferite grade de intensitate traficul și, implicit, fluxurile comerciale pe Dunăre, face o amplă expunere a organizării navigației pe Dunăre, așa cum ființa ea la cumpăna secolelor al XIX-lea și al XX-lea. Are în vedere: numărul de armatori, numărul de bastimente și tonajul acestora, societățile de navigație private după apartenența națională – precum și an de înființare, capital, subvenții de la statele de origine, parcul de bastimente folosit pe categorii (vapoare de pasageri ori de marfă, remorchere, șleपुरi, elevatoare, tancuri de petrol etc.), numărul de curse efectuate și frecvența lor, tarife practicate pentru persoane ori mărfuri, beneficiile obținute ș.a.

În ceea ce privește Navigația Fluvială Română (NFR), societate românească cu capital de stat, înființată în noiembrie 1890, la mai puțin de o lună de la inaugurarea șantierului pentru construcția podului de la Cernavodă, Virgil Madgearu apreciază că „a fost o necesitate”. Și, precizează el în continuare, „În anul creerii sale nu se putea aștepta, ca inițiativa privată românească să se manifeste pe acest tărâm și opera de naționalizare a navigației dunărene trebuia începută”²². Sacrificiile bugetare necesare la începutul activității, în sumă de 500.000 lei anual, sunt răsplătite peste două decenii. În acest sens, exemplifică cu rezultatele financiare ale NFR din exercițiul 1909/1910, private comparativ cu rezultatele principalelor societăți străine ce operau pe Dunăre. În cifre absolute, pentru 1909/1910, beneficiile se distribuiau astfel: NFR – 631.895 lei, Societatea austriacă – 3.827.360 lei, Societatea ungară – 1.257.032 lei, Societatea germană – 611.778 lei. Raportând beneficiile obținute la numărul de vase exploatate de către

²¹ V. Madgearu, *op. cit.*, p. 1833.

²² În legătură cu termenul de *naționalizare*, considerăm că este necesară o precizare. În epocă *nu* avea o conotație xenofobă. Se folosea în mod curent de către economiști și istorici și desemna opera de dezvoltare a forțelor productive autohtone. Iar înființarea cu capital de stat a unei societăți comerciale avea semnificația unei măsuri cu caracter protecționist care trebuia să suplinească slăbiciunea/insuficiența temporară a capitalului privat – n. ns.

fiecare societate, rezultă din calculele făcute de profesorul Virgil Madgearu că Societatea austriacă a obținut 8,65 lei/tonă, Societatea ungară – 9,03 lei/tonă, Societatea germană – 9,06 lei/tonă, NFR – 10,68 lei/tonă. Concluzia raționamentului făcut este aceea că, la scara timpului, măsura și eforturile întreprinse de statul român au dat roade. În clasament, apreciază el, „NFR ia astăzi locul al doilea după societatea austriacă în ceea ce privește cantitatea transportului efectuat”. În deceniul al doilea al secolului al XX-lea, respectiv în anul 1913, „inițiativa publică în organizarea navigației pe Dunăre a fost întregită prin inițiativa privată românească care a dat viață Societății Române Dunărene”²³.

Navigația maritimă în România începe odată cu înființarea, cu capital de stat, a societății Serviciul Maritim Român (SMR). Actul de naștere al societății este legea din decembrie 1887 dar, din lipsă de vase, își începe efectiv activitatea în anul 1895. Scopul înființării acestei societăți a fost, așa cum precizează explicit profesorul Virgil Madgearu, acela de „expansiune comercială a țării, deschiderea de noi debușeuri pentru produsele noastre”. Și în cazul politicii protecționiste pentru navigația maritimă, eforturile bugetare ale țării au fost mari. „De la înființare – spune el – și până în anul 1911 SMR a avut credite de 18 milioane de lei și deficitele produse până în anul 1910 au fost aproape 11.400.000 lei”. Liniile pe care opera SMR la începutul secolului al XX-lea erau, în principal, două, și anume: linia occidentală – Dunăre-Rotterdam – și linia orientală – Constanța-Constantinopol. Din cauza concurenței societăților străine, a lipsei de experiență a armatorilor, dar mai ales din cauza unor decizii politice defectuoase, rezultatele au fost sub așteptări și au produs pierderi însemnate. În legătură cu aceste aspecte, formulează critici directe la adresa politicianilor vremii și trage concluzia că „statul n’a folosit SMR într’o măsură suficientă și necesară pentru dezvoltarea economiei noastre naționale. *Oamenii noștri politici n’au avut înțelegerea necesară a lucrurilor, au considerat SMR ca o «răceală» a bugetului și, dacă nu l’au desființat, nici nu l’au făcut să progreseze* (subl.ns.)”. În același timp, privește cu satisfacție și încredere în viitor inițiativa privată în domeniul navigației maritime. Despre aceasta remarcă cu satisfacție că „Inițiativa privată n’a întârziat să vadă ceea ce n’a putut vedea Statul...”. Are în vedere înființarea, în anul 1913, a Societății „România”, cu capital privat de 20 milioane lei, care începe să funcționeze din martie 1914, președinte fiind Anghel Saligny.

Un deceniu mai târziu, regăsim și semnalăm cursul de transport al altui profesor de la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București,

²³ V. Madgearu, *op. cit.*, pp. 1835-1837.

Victor Slăvescu²⁴. Desigur, după circa un deceniu de la cursul de pionierat al lui Virgil Madgearu, Victor Slăvescu prezintă studenților altei etape a devenirii economiei românești, un curs mai elaborat și rafinat, dar mai ales pragmatic și esențializat. Plecând de la truismul că noțiunea de transport este strâns legată de viața și activitatea omenească privită în general, ambele coexistă și evoluează împreună. Ca atare, subliniază el, „...transporturile sub diferitele lor forme și sub diferitele lor aspecte, fie că interesează bunuri economice, oameni sau idei și știri, – fie ocupă o situațiune centrală în viața omenirii, condiționează toate formele ei de manifestare”. Iar scopul transporturilor este „înlăturarea depărtării în vederea stabilirii și menținerea relațiunilor de ordin social, politic, cultural și economic între oameni”. Și, continuă profesorul, judecate „în raport cu viața economică, transporturile pot fi cercetate din două puncte de vedere: 1) ca activitate economică în sine; 2) ca instituție economică”²⁵. Ca activitate economică, comentează mai jos, transporturile s-au emancipat de celelalte ramuri ale acțiunii economice ceva mai târziu, dar cu deosebire la sfârșitul secolului al XIX-lea. Crearea companiilor de cale ferată, de navigație, de exploatare a canalelor, înființarea companiilor aeriene, au determinat un alt avânt acestui domeniu de activitate. Ca instituție economică, activitatea transporturilor nu mai reprezintă (are în vedere deceniul patru al secolului al XX-lea – n. ns.) „scopuri în sine”, ci „mijloace pentru scopuri determinate”. Dezvoltarea de ansamblu a vieții economice, cauză și efect a dezvoltării transporturilor, suprimând distanțele, „permite armonizarea diferitelor acțiuni și aproape sincronizarea lor, în vederea obținerii unei satisfacții generale”²⁶.

Încă din prelegerea introductivă, Victor Slăvescu se declară în consens cu opiniile și concepțiile exprimate de profesorul Virgil Madgearu în cursul său privind studiul transporturilor – prezentate de noi anterior – în ceea ce privește raportul dintre economia socială, economia politică și studiul transporturilor, rolul și importanța statului în domeniu, precum și în ceea ce privește particularitățile formării prețurilor de transport.

În acest sens, el precizează explicit că „Este cazul să se mențină programul stabilit de predecesorul meu, D-l Virgil Madgearu, alcătuit din toate elementele esențiale ce comportă acest studiu, bineînțeles cu adaosul ultimelor elemente de informație, ce sunt necesare și cu concluziile logice ce se impun”²⁷.

²⁴ Victor Slăvescu, *Curs de Transporturi*, an II, anul școlar 1925-1926, Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, Tipărit sub îngrijirea studenților Badea Gheorghe și Dima Costache, Editura Institutul de Arte Grafice „Oltenia”, București, f. a.

²⁵ *Ibidem*, p. 6 și 7.

²⁶ *Ibidem*, p. 8.

²⁷ *Ibidem*, p. 11.

În ceea ce privește rolul politicii de stat în domeniul transporturilor, față de marea utilitate a transporturilor pentru derularea întregii vieți economice, Victor Slăvescu, consideră că sunt două obiective distincte: „1) Să se îngrijească de organizarea tuturor mijloacelor de comunicație și transport, necesare dezvoltării vieții economice, intervenind chiar direct pentru crearea lor, în caz de necesitate; 2) Să supravegheze activitatea întreprinderilor de transport, chiar când acestea au caracterul unor întreprinderi private, pentru a le impune o acțiune potrivită intereselor generale ale unei economii naționale”²⁸. Față de problematica abordată, Victor Slăvescu este, desigur, credem noi, în consens cu necesitățile epocii. Dar, față de predecesorul său este mult mai imperativ, mai incisiv, pentru că nu se încheiase încă refacerea distrugerilor provocate de operațiunile militare ale Primului Război Mondial și nici cele ale complexului proces de unificare care a urmat Marii Uniri. La acestea se adăuga, desigur, și amploarea mult sporită a vieții economice din deceniul trei al secolului al XX-lea.

Un capitol semnificativ în economia cursului îl constituie cel privind dezvoltarea transporturilor, în evoluția cărora distinge patru etape: prima perioadă, care cuprinde cele mai îndepărtate vremuri până la căderea Imperiului Roman; a doua perioadă cuprinde Evul Mediu până la epoca marilor descoperiri geografice; a treia cuprinde epoca modernă până la apariția și aplicarea în transporturi a motorului cu aburi; a patra cuprinde epoca contemporană, de la primele companii de cale ferată și navigație până în anul 1925, anul predării cursului de transporturi analizat de noi. Nu insistăm în analiza noastră asupra primelor trei perioade, întrucât – deși expunerea poartă amprenta personalității și erudiției profesorului Victor Slăvescu – conține un important număr de elemente care se regăsesc și la alți autori. Insistăm, cu deosebire, asupra elementelor de noutate, precum și asupra formulărilor distincte. Astfel, profesorul apreciază că „Dezvoltarea căilor ferate caracterizează marea transformare ce are loc în materie de transport, în cursul secolului al XIX-lea”. Iar ulterior, în secolul al XX-lea, „Mână în mână cu dezvoltarea ideii tehnice și cu adunarea de imense capitaluri, căile ferate devin un instrument de prim ordin pentru viața omenirii, căci, întocmai ca navigațiunea oceanică și maritimă, permit punerea în valoare a celor mai depărtate regiuni terestre, aduc bogățiile de tot felul la coastele mărilor, pentru ca de acolo să fie răspândite în largul lumii”. La aceste considerațiuni mai adaugă importanța căilor terestre, respectiv a șoselelor. Despre acestea afirmă că, la cumpăna secolelor al XIX-lea și al XX-lea, „primesc o îmbunătățire considerabilă, fiind auxiliare

²⁸ *Ibidem*, p. 9.

prețioase ale căilor ferate și având alături de acestea o importanță deosebită, din punct de vedere economic. Strategic, politic, administrativ, cultural și social”. Iar în legătură cu apariția și dezvoltarea producției de automobile și autocamioane, este de așteptat, comentează Victor Slăvescu, o dezvoltare și mai mare a șoselelor.

Alături de mijloacele de transport clasice și deja amintite, profesorul adaugă un domeniu de noutate în acei ani, anume „transportul știrilor”, după cum se exprimă el. Are în vedere telegraficul, telefonul și semnaleză perspectiva telegrafiei și telefoniei fără fir, a căror importanță o înțelege în dublu sens. Pe de o parte, ca „transmitere a știrilor și gândirii omenești la mari distanțe”, dar și ca o transmitere de informații/ordine ale administrației în teritoriu și, pe această cale, o întărire a puterii publice. În legătură cu progresele și invențiile tehnice ale primelor decenii ale secolului al XX-lea, constată un nou domeniu al transporturilor, respectiv aviația, în legătură cu care face afirmații de vizionar. Aviația, spune profesorul V. Slăvescu, „prin multiplele ei aplicări, începând cu apărarea națională și sfârșind cu transportul de persoane, de poștă și de corespondență și chiar de mărfuri”, va avea posibilități de dezvoltare viitoare atât de mari, încât „nici nu se pot prevedea”²⁹.

Influența transporturilor asupra activității economice este amplu și sistematic cercetată. Pentru că, opina el, „*Nu se poate concepe viață economică fără transporturi*”. Această afirmație categorică, cu valoare de truism, are rolul de ipoteză de lucru și se bazează pe un amplu comentariu. În acest sens, el apreciază că în fiecare etapă de dezvoltare a vieții economice progresul a fost determinat de mijloacele de transport existente ori inventate, corespunzătoare momentului. „Cu cât *schimbul de bunuri* se generalizează – afirmă el – și cu cât devine el mobilul activității economice, cu atât transportul capătă o însemnătate mai mare căci permite legătura sigură, rapidă și ieftină între producător și consumator”. Perfecționarea transporturilor, continuă el și suntem în acord cu afirmația, influențează favorabil ansamblul vieții economice. În agricultură determină trecerea de la producția extensivă la cea intensivă, fapt datorat în mare măsură și apariției marilor aglomerări urbane. În industrie „facilitează dezvoltarea marilor întreprinderi în dauna micilor întreprinderi”. Iar la scară mondială, perfecționarea transporturilor au condus la legături puternice și firești între diferitele economii naționale și au îngăduit o adâncire a diviziunii internaționale a muncii”. În plus, perfecționarea transporturilor și ieftinirea lor au condus la scăderea costurilor de producție, la creșterea profitului întreprinzătorilor³⁰ și, adăugăm noi, de ce nu și la

²⁹ *Ibidem*, pp. 24-26.

³⁰ *Ibidem*, p. 26a și 26c.

prosperitatea statelor? O întreprindere profitabilă plătește impozite însemnate către stat și contribuie la bunăstarea generală și socială. Ieftinirea transporturilor a condus, pe principiul reacției în lanț, la lărgirea consumului, respectiv la „sporirea lui ca masă de bunuri consumabile”, la „condițiile de muncă și posibilitatea găsirii de lucru mult ușurată” și, lucru deloc de neglijat, la „posibilitatea de mișcare a maselor pe distanțe prin ajutorul căilor de comunicație perfecționate, ce constituie un element care ajută la ieftinirea transporturilor, știut fiind faptul că numărul de călători de cl. III-a și cl. IV-a asigură rentabilitatea industriei de transporturi și funcționarea ei în condițiile de astăzi”. În egală măsură transporturile, atât cât erau ele de dezvoltate în deceniul trei al secolului al XX-lea, afirmă profesorul Victor Slăvescu, au contribuit la „marea putere și marea necesitate care se cheamă *presă*”, iar „Radiofonia din ultimii ani a avut cele mai largi repercusiuni asupra vieții sociale, îngăduind celor mai izolate așezăminte omenști a sta în contact cu tot ce se petrece în omenire sau pe o mare suprafață de teritoriu”. Sub acest ultim aspect, Victor Slăvescu insistă, și este un element de noutate pentru epoca lui, asupra transmiterii rapide a informațiilor, fenomen pe care îl percepe amplu, respectiv sub aspect instituțional, cultural, al apărării naționale etc. Concluzia sa este aceea că „Transporturile, mijlocind tot felul de raporturi între oameni și popoare, au trebuit să evolueze ținând seama de toate necesitățile, fiind în funcțiune de *ideia tehnică*, de *puterea capitalistă* și *puterea de organizare a indivizilor*”³¹. Față de actualitatea acestor idei, ne permitem să adăugăm faptul că Victor Slăvescu a fost un veritabil vizionar, iar ideile sale sunt extrem de actuale și pentru începutul mileniului trei!

În ceea ce privește raportul dintre stat, privit ca instituție, și transporturi, opiniile profesorului Victor Slăvescu nu se deosebesc față de concepția generală din epocă, concepție desprinsă din experiența mondială, dar și din necesitățile și posibilitățile economiei românești din anii '30 ai secolului al XX-lea. Opinia lui se cantonează în concepția generală potrivit căreia „Statul, ca expresiune a intereselor colective, își dirijează acțiunea lui intervenționistă în două direcțiuni deosebite, și anume: 1) În direcțiunea stimulării, ajutorării, susținerii inițiativei private, manifestată sub forma de întreprindere privată. 2) În direcțiunea funcționării lor, în limitele interesului general, rezervându-și dreptul de a se opune la orice subordonare a intereselor publice, intereselor private ale întreprinderilor de transport”³². Etalarea argumentelor pentru exploatarea de către stat a sistemului de transporturi naționale, ori a exploatării lui în regim privat, a exploatării în regim de concesiune ori de regim mixt îl conduce pe Victor Slăvescu, ca de altfel pe toți

³¹ *Ibidem*, p. 26f și 26g.

³² *Ibidem*, pp. 28-29.

contemporanii lui, la opinia că „Tot conducerea unitară a unei exploatare de Stat garantează aplicarea principiului tratamentului egal”³³.

Punctul central al discursului profesoral al lui Victor Slăvescu în cursul său de transporturi îl constituie prevederile și implicațiile practice în acei ani pentru lumea practică, pentru lumea afacerilor în ceea ce privește regimul navigației pe Dunăre, stabilit în plan internațional în 1921 și local prin Legea de organizare a căilor ferate din iunie 1925. Pentru înțelegerea locului, rolului și importanței celor două sisteme de prevederi legislative în derularea vieții economice românești, face o amplă prezentare privită sub aspect istoric și comparativ cu alte state europene ale navigației fluviale și pe căile ferate. Nu insistăm asupra aspectelor istorice, comune de altfel și în numeroase alte lucrări de specialitate ori cursuri ale altor profesori.

În ceea ce privește regimul navigației pe Dunăre, așa cum este el statuat în 1921³⁴, după ce a fost ratificat de către statele semnatare cu excepția Statelor Unite ale Americii, interesele românești, apreciază Victor Slăvescu, susținute de doi specialiști de renume – profesorul Stelian Toma de la Universitatea București și ministrul Contzescu – au fost apărate, „Delegațiunea românească, apreciază el, a trebuit să facă pe alocurea anumite concesiuni”, dar, în linii generale, „se poate spune că am reușit a obține maximum de succes posibil, datorită unei delegațiuni competente și patriotice, strălucit reprezentată”. Delegația României „și-a făcut și de data aceasta întreagă datorie, câștigând încă câteva avantaje apreciabile pentru România, în special în ceea ce privește regimul Porților de Fier”³⁵. În esență, prevederile se referă la libertatea și egalitatea dintre pavilioanele de navigație pe Dunăre, atât pentru Dunărea Maritimă și Dunărea Fluvială, cât și pentru apele declarate internaționale, respectiv Morava, Thaya, Tisa și Mureș. În ceea ce privește interesul economic românesc, acesta era cantonat cu deosebire asupra zonei cuprinse între Turnu-Severin și al Cataractelor (numit și al Porților de Fier), pentru care se instituie de către cele două state riverane, adică România și Iugoslavia și Comisia Internațională a Dunării, servicii tehnice și administrative speciale, cu sediul la Orșova³⁶.

³³ *Ibidem*, p. 32.

³⁴ Tratatul internațional au fost îndelungate, aprige, anevoioase și au exprimat interesele economice ale momentului atât în plan european, cât și internațional. Au început la Conferința de la Paris din 1919 între statele foste aliate ori inamice, au continuat prin alte conferințe la Paris, în august 1920, septembrie 1920 și în aprilie 1921 – n. ns.

³⁵ *Ibidem*, p. 156.

³⁶ Pe larg, vezi *Ibidem*, pp. 156-160.

În ceea ce privește organizarea căilor ferate prin Legea din 17 iunie 1925³⁷, profesorul Victor Slăvescu consideră că este chemată „a așeza principala administrație industrială a statului pe noi baze comerciale, în conformitate cu spiritul vremii și în vederea îndeplinirii unui rol covârșitor de însemnat, în legătură cu propășirea generală economică a țării noastre”. El își exprimă speranța, dar mai ales încrederea, că noua lege poate fi perfectibilă, dar este „susceptibilă de a exercita cele mai salutare înrâuriri”. Și ținând seama de faptul că legea se înscria în procesul amplu din anii 1921-1926 de unificare a legislației după care se conducea organismul economiei românești, răspundea comandamentelor vremii. În ceea ce privește principiile de organizare ale căilor ferate, Victor Slăvescu salută faptul că „se urmărește *aceeași politică de stat în materie de căi ferate*, atât de indispensabilă consolidării și, mai ales, propășirii economice generale”. Afirmția o face în legătură cu una din prevederile existente în expunerea de motive din lege, potrivit căreia întreaga rețea de transporturi rămâne în proprietatea și administrația statului³⁸. În expunerea sa, deși observă că nu este ideală exploatarea statului în toate situațiile, dar, întrucât majoritatea statelor europene au adoptat acest principiu de exploatare, cu soluționări care au variat după împrejurări, s-a dovedit o formă viabilă. Își încheie pledoaria pentru noua lege de organizare a căilor ferate cu speranța că, printr-un regim „elastic și liber în mișcări”, adică printr-o administrație ce trebuie să lucreze după criterii profesionale și comerciale, precum și printr-o politică rezonabilă în domeniul tarifelor, nu vor întârzia să se arate rezultatele dorite și așteptate.

Un deceniu mai târziu, desigur în alte condiții economico-sociale și la alt nivel al dezvoltării economiei naționale, profesorul Constantin Bungețianu își expune punctele de vedere proprii în ceea ce privesc transporturile, în general, dar cu deosebire analizează starea, însemnătatea, rolul și activitatea căilor ferate din

³⁷ În iunie 1925 se adoptă legea privitoare la comercializarea și controlul întreprinderilor economice ale statului, prin care acestea se împart în întreprinderi de interes general (CFR, PTT, RMS, Atelierele armatei, Pirotehnia și Pulberăria Armatei etc.), care nu puteau fi decât întreprinderi de stat, și celelalte întreprinderi (miniere, metalurgice, de transporturi fluviale și maritime, exploatarea pădurilor, abatoarelor, întreprinderilor de distribuție de gaz și electricitate etc.), care puteau fi exploatare în regie mixtă de către stat și capital privat. Aplicarea, conform legii, a măsurilor de cointeresare a capitalului privat pentru coparticipare la întreprinderile statului era înfăptuită de Consiliul Superior de Control și Îndrumare, cu o componență de 10 membri, respectiv un senator, un deputat, reprezentanți ai Curții de Conturi, BNR, Societatea Națională de Credit Industrial, Uniunii Camerelor de Comerț și experți numiți de guvern – Vezi Dinu C. Giurescu (coordonator), *Istoria României în date*, Editura Enciclopedică, București, 2003, p. 1924 și Maria Mureșan, Dumitru Mureșan, *Istoria economiei*, Ediția a doua, Editura Economică, București, 2003, pp. 214 -223.

³⁸ *Ibidem*, 167 și 168.

țara noastră, privite comparativ cu cele ale Europei – în general – și cu deosebire ale Europei Centrale.

O primă etapă a considerentelor profesorului Constantin Bungețianu sunt exprimate și prezentate în lucrarea *Însemnătatea Economică a Transporturilor pe Căile Ferate Române 1914-1933*³⁹. Încă din introducere, autorul face precizarea că va folosi drept material didactic toată documentarea și ilustrația (formulare, hărți, fotografii, diagrame etc.) folosită pentru cursul similar la licență și doctorat și, în plus, menționează o impresionantă bibliografie care are drept puncte centrale cursurile profesorilor Virgil Madgearu și Victor Slăvescu, conferințele sale ținute la Cursul de Comandament al Marelui Stat Major, teze de doctorat, bilanțuri contabile și alte lucrări statistice ale CFR, studii și articole publicate în *Analele Statistice și Economice*, *Independența Economică*, *Buletinul Institutului Economic Românesc*, *Buletinul IROM*, raportul expertului străin de la CFR ș.a.

O primă idee formulată de profesorul Constantin Bungețianu este aceea că dezvoltarea căilor ferate, privite ca fenomen economic mondial, a reprezentat cauză și efect a dezvoltării economice generale ce a indus formarea de mari aglomerări urbane, adică de o piață de desfacere semnificativă. Și, continuă el cu o reflecție amară referitoare la epoca/momentul în care preda cursul, „Dacă ne merge rău (în anul 1933- n. ns) nu e din cauză că puterile de producție au slăbit, ci dimpotrivă, destoinicia omului de-a crea noi bunuri a devenit foarte mare. Grămezi de bumbac, cereale, cafea au fost distruse pentru că oamenii n’au fost capabili să repartizeze bine ce au produs; puternica armată de șomeri în toate statele lumii este un înspăimântător protest nu contra fundamentelor naturale, ci a celor politice ale economiei. Istoria ne dovedește clar că o scădere accentuată a nașterilor este însoțită de manifestări de decădere”. Referindu-se la aportul transporturilor la această dezvoltare generală a omenirii, a eforturilor organizatorice și intelectuale pe tărâmul economic, cu accent deosebit pe raportul Europa – America, constată că „Economia mondială este economia stăpânirii, a dominării și a învingerii spațiului”⁴⁰.

În ceea ce privește integrarea economiei românești în rețeaua de căi ferate ale Europei și formulează opinii interesante. El constată că una din caracteristicile Europei în epoca sa este „sporirea și ieftinătatea rețelei feroviare”, care a fost

³⁹ Prof. dr. Constantin Bungețianu, *Însemnătatea economică a transporturilor pe Căile Ferate Române 1914-1933*, Editura „Muguri”, București, f.a. Ștampila de inventar a Bibliotecii AĪSCI poartă însemnarea 1934. La pagina 1 este făcută precizarea că publicația reprezintă o „Conferință ținută în toamna anului 1933/1934 la Cursul de Perfecționare, organizat de către Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București și de Ministerul de Instrucțiune Publică – n. ns.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 5 și 7.

rezultatul efortului de aproape un secol pentru a învinge „noțiunile vechi de distanță, viteză și timp”. Iar rețeaua europeană, privită în ansamblul ei, apreciază profesorul, se grupează pe două direcții, anume nord-sud și est-vest. În ceea ce privește Europa Centrală, problema transporturilor pe cale ferată devine tot mai stringentă, ca urmare a intereselor economice ale epocii, aici fiind interese românești, cehoslovace, poloneze, ungare, iugoslave, italiene și austriece. Modificarea hărții politice a Europei după Primul Război Mondial, a condus, crede domnia sa, la „o triere a statelor după puterea lor de rezistență”, orientând rețelele de cale ferată după alte criterii decât cele antebelice. Indiferent de numărul de kilometri de cale ferată, de numărul de călători pe an ori de tarifele pe pasager/tona de mărfuri, adevărate medii statistice care în numeroase situații maschează/atenuază realități ale momentului de referință, „Independența unui stat este în funcție de rețeaua feroviară a celui stat”⁴¹. Separat de acest aspect, profesorul constată că, în anii '30 ai secolului al XX-lea, apare o nouă realitate, anume automobilul, fapt care conduce la o nouă atitudine economico-politică a statelor. Concurența între calea ferată și automobilism „începe a fi puternică și obligă drumurile de fier să ia diverse măsuri pentru conservarea clientelei, prin colaborarea cu tracțiunea mecanică de pe șosea”⁴².

Din analiza succintă a realităților belgiene, a dispunerii rețelei de cale ferată, precum și a legislației care operează în acea țară în anii de după Primul Război Mondial, profesorul C. Bungețianu face semnificative aprecieri critice față de realitățile românești, pe care le consideră importante, dar insuficiente și perfectibile. După momentul istoric de la 1 Decembrie 1918, care a însemnat unirea politică a românilor între granițele lor etnice, ar fi trebuit „să-i fi urmat unirea economică”, iar mijlocul cel mai simplu ar fi fost „arterele de circulație, în special acelea dintre Ardeal și Vechiul Regat”. Din acest unghi de abordare a unificării economice a României Mari, afirmă că „Sub aspectul legăturilor de comunicație, putem spune că suntem în parte neuniți”. Privit strict sub aspectul căilor de comunicație, consideră profesorul, această uniune economică se concretiza în epocă în funcționarea „proiectatei” linii ferate Buzău-Brașov, necesară pentru „scurgerea produselor din Ardeal spre partea sud-estică a țării, spre porturile Brăila, Galați, Constanța – deci pentru export – care nu se poate face în condiții optime”. Linia are o importanță însemnată, crede domnia sa, din numeroase puncte de vedere: al economiei românești, al apărării naționale și al economiei județelor Brașov și Buzău. La fel este și situația produselor importate.

⁴¹ *Ibidem*, p. 20 și 25.

⁴² *Ibidem*, p. 45.

Concluzia profesorului Constantin Bungețianu este aceea că „Unirea politică trebuie cimentată de cea economică și aceasta prin schimburile de produse pe care numai mijloacele de transport le poate intensifica”. Drept pildă istorică la scară europeană, el consideră a fi concepția și practica germană promovată de Friedrich List în realizarea unui sistem unitar de căi ferate între diferitele state germane în secolul al XIX-lea⁴³.

Rețeaua feroviară românească din deceniul patru al secolului al XX-lea, reprezenta în parte creația, concepția și interesele economice ale secolului al XIX-lea. Profesorul Constantin Bungețianu arată că, din motive economice, politice etc., Vechiul Regat și-a creat o rețea feroviară prin care căuta să se afirme în fața străinătății ca stat independent. Băncile germane, cu colaborarea instituțiilor financiare englezești, care au finanțat aceste lucrări în mare parte, aveau interese legate de racordarea acestei rețele de cea europeană a momentului. Dar, după prefacerile politico-economice ale Primului Război Mondial, dispoziția rețelei de cale ferată trebuia să corespundă altui comandament. Ca atare, crede profesorul că ar fi trebuit regândită/reproiectată potrivit noului interes național, adică pentru „apărarea muncii naționale și a muncii naționalilor” din perioada interbelică⁴⁴.

Politica economică a unui stat, crede cu convingere profesorul Constantin Bungețianu, „este în funcție de taxele vamale, de taxele de transport pe apă și pe uscat, de impozite și de gradul de înaintare al industrializării, judecat față de procentul cu care participă în industrie munca națională”⁴⁵. Având în vedere că legile de încurajare au acordat scutiri importante întreprinzătorilor români pentru folosirea parcului CFR, având în vedere că agricultura necesită o încurajare specială, fiind domeniul economic în care circa 80% din populație desfășoară activități direct ori indirect legate de agricultură, și că producția națională acoperă circa 70% din piața internă, rezultă după aprecierea profesorului Constantin Bungețianu, importanța activității economice a căilor ferate. Pentru anii 1930-1932, din cercetarea bilanțurilor contabile rezultă importante economii, iar în anul 1932-1933, „pentru prima dată de la războiu încoace nu înregistrează nici un deficit”⁴⁶. Altfel spus, credem noi, analizând afirmațiile și demonstrațiile profesorului Constantin Bungețianu, căile ferate și-au făcut datoria față de organismul încă fragil al economiei naționale.

⁴³ *Ibidem*, pp. 52-53.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 87.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 181.

⁴⁶ *Ibidem*, pp. 185-186.

A doua etapă a considerațiilor profesorul Constantin Bungețianu în ceea ce privește importanța transporturilor în mecanismul complex și complicat al vieții economice o reprezintă cursul privind *Căile ferate ale Europei Centrale*⁴⁷, care adâncește și completează studiul privind căile ferate în România. Prezentăm și supunem atenției cititorilor principalele direcții ale dezvoltării acestui curs, fără intenția de a relua ori a repeta afirmații subliniate și analizate anterior. Ne propunem să subliniem doar elementele de noutate.

Analizând experiența și periplusul economiei europene din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, profesorul apreciază că în privința căilor ferate, în planul Europei Centrale se manifestă o situație paradoxală. Pe de o parte, se manifestă o luptă de concurență acerbă, „deși – spune el – nicăieri nu s’ar fi putut face mai ușor convenții decât aici”, fapt care ar conduce la ieftinirea prețurilor de vânzare a mărfurilor și la o scădere a cheltuielilor de transport. Pe de altă parte, afirmă el, „Pe puține terenuri ale vieții economice a prins mai adânc rădăcină unirea ca pe terenul căilor ferate”⁴⁸. Toate planurile discutate până acum – probabil 1933-1934 – caută să unească întreprinderile de transport care deserveșc economia țărilor Europei Centrale. Referitor la aceste afirmații ale profesorului Constantin Bungețianu, se cuvine, credem, să facem unele comentarii. Într-un anume sens, motivele animozităților/disensiunilor și/sau temerilor între țările în cauză sunt justificate și reale, dacă avem în vedere redesenarea hărții politice a Europei după Primul Război Mondial. Pe de altă parte, numeroase voci din epocă sunt de părere că aceste eventuale unificări ar conduce la practici neconforme liberalismului economic. Și, nu în ultimul rând, numeroase interese economice, cu diferite grade de adâncime ale țărilor, în principal în legătură cu politica de tarife ce ar trebui adoptată, este aceea care dezbină și nu conduce la un punct de vedere unitar. Analizând „Situația comunicațiilor actuale în Europa Centrală, profesorul Constantin Bungețianu arată că este reflexul unei bune părți a vieții economice a Europei Centrale; din cauza distrugerii transportului (un așezământ economic bazat pe fundamente aproape naturale), s’au creat după război instituții de Stat, cărora le lipsește baza suficientă pentru o Economie de Comunicație modernă și independentă; sarcina tuturor ar trebui să fie de a asigura cel puțin pe tărâmul

⁴⁷ Constantin Bungețianu, *Căile ferate ale Europei Centrale*, f. e., București, f. a. Nu putem preciza cu certitudine anul universitar în care a fost predat cursul. Menționăm că singurul exemplar păstrat în biblioteca Academiei de Studii Economice din București este eliptic. Îl presupunem chiar incomplet. Nu conține pagină de gardă și nici listă de bibliografie. Ștampila de inventar a bibliotecii are menționat anul 1937. Datele statistice la care profesorul face apel se opresc la februarie 1933. Vezi paginile 3, 90 și 294 – n. ns.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 3 și 8.

comunicației o administrație bazată pe înțelegerea reciprocă a căilor de comunicație”. Greutățile economice al Europei de după Primul Război Mondial pot fi sintetizate, după opinia lui, prin „tregeri prin prea multe vămi, interziceri, obligații de tranzit”, care toate la un loc fac dificilă, dacă nu chiar imposibilă, dezvoltarea nestingherită a economiei⁴⁹. Pentru a explica situația de ansamblu a transporturilor europene, pe care profesorului Constantin Bungețianu le denuște „comunicații europene”, prezintă și explică cu lux de amănunte formele de exploatare a rețelelor feroviare din Germania, Austria, Ungaria, Cehoslovacia, Polonia, Iugoslavia și România. Informațiile, în cea mai mare parte tehnice, de amploare enciclopedică, se referă la un amplu evantai de aspecte, dintre care, fără pretenția unei enumerări exhaustive, menționăm: prevederi ale tratatului de la Versailles în ceea ce privește transporturile, dimensiunea rețelei feroviare, politica de personal, dimensiunea parcului feroviar și starea lui tehnică, principalele societăți feroviare și fluviale și concurența dintre ele, infrastructura feroviară – viaducte, poduri, tuneluri, halte, stații, gări, aparate de linie, gări de triaj etc. – modalități de stabilire a tarifelor, categorii de tarife, clauzele transportului, sisteme de asigurări practicate pe căile ferate ș.a.

Sfârșitul deceniului patru al secolului al XX-lea aduce unele modificări în ceea ce privește problematica cursurilor de transporturi în Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, în sensul că informațiile/cunoștințele transmise studenților nu se mai mărginesc doar la căile ferate, ci ca urmare a progreselor înregistrate în viața economică – în general – și implicit în transporturi, sunt mult mai ample în ceea ce privește navigația, transporturile aeriene și PTT. Unul dintre acestea este *Cursul de transporturi* al profesorului Ioan Tatos⁵⁰.

În legătură cu acest curs, se cuvine să facem mențiunea că este unul de mare actualitate, în accepțiunea momentului în care a fost predat, cu multe aspecte practice, și că referirile la legislația care opera în domeniu era aceea în vigoare. Numeroasele informații transmise ori selectate de către persoana care a stenografiat cursul conține puține considerațiuni principiale ale profesorului. Sunt evidențiate, cu deosebire, aspectele pe care noi le-am denumi tehnice/practice, adresate celor care, prin activitatea curentă ori viitoare, apelau la serviciile societăților de transporturi pe apă.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 19.

⁵⁰ Ioan Tatos, *Curs de transporturi (Fluviale, Maritime și Aeriene, PTT)*, Redactat după note stenografice de I.C. Vasilescu, Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, f.a. Presupunem că a fost predat în anul universitar 1939-1940. La pagina 13 menționează bugetul Serviciului Maritim Român pentru exercițiul 1939-1940. Singurul exemplar păstrat în Biblioteca ASE este eliptic, nu conține și partea referitoare la PTT- n. ns.

Încă din introducerea profesorului Ion Tatos face mențiunea că navigația s-a dezvoltat pe fundalul dezvoltării generale a vieții economice. Și exemplifică această idee prin saltul extrem de mare al exporturilor românești din prima jumătate a secolului al XIX-lea, exporturi formate, în principal, din cereale, adică un volum mare de mărfuri cu o valoare relativ mică, pentru care era nevoie de un mijloc de transport ieftin.

În ceea ce privește navigația fluvială, menționează și descrie societățile care operau în domeniu în acel moment: Navigația Fluvială Română (NFR), Societatea Anonimă de Navigațiune pe Dunăre (SRD) și Société de Navigation Danubienne (SND). Pentru fiecare dintre acestea menționează parcul de nave – dimensiune, capacitate, putere, traficul de mărfuri și de călători, cursele regulate de transport, mișcarea vaselor în porturile românești, exprimată prin numărul de bastimente goale și pline, precum și rezultatele financiare exprimate în bilanțurile din anii 1936, 1937 și 1938. Iar pentru a marca progresul înregistrat de navigația fluvială în perioada cuprinsă între sfârșitul Primului Război Mondial și anul 1938, dă aprecierea că „pe Dunăre, traficul anual se urcă cam la 23-24 milioane tone”, iar „pavilionul românesc deține: 22% din tonaj 29% din capacitatea încărcată, 24% din numărul vaselor și 66% din numărul călătorilor transportați”. De asemenea, precizează că „După regulile impuse de Ministerul Comunicațiilor, cabotajul între porturile românești se poate face doar cu vase sub pavilion național” și că circulația fluvială de mărfuri și călători este facilitată și de traficul combinat cu CFR ⁵¹.

În ceea ce privește navigația maritimă, profesorul Ioan Tatos se mărginește în expunerea sa la considerații asupra Serviciului Maritim Român (SMR), pe care îl prezintă și îl apreciază drept „Cea mai însemnată întreprindere românească de navigațiune maritimă”. Funcționarea acestei întreprinderi pentru anii 1937-1938, continuă domnia sa, a reprezentat șase linii de navigație, s-a concretizat printr-un trafic de 39.996 de călători și 346.500 tone de mărfuri, iar veniturile s-au cifrat la 231 milioane lei ⁵². SMR-ul, comentează profesorul, facilitează traficul dintre Occident și Orient, face legătura între Europa Centrală și Levant prin traficul combinat cu principalele societăți de navigație pe Dunăre din Germania, Austria, Cehoslovacia, Ungaria și Iugoslavia. „Pavilionul românesc pe mare, arată el, este reprezentat în apele românești prin 11% din trafic din care SMR deține 4%” ⁵³.

⁵¹ *Ibidem*, p.10 și 12.

⁵² *Ibidem*, p. 13. În ceea ce privește liniile de navigație, privite tur-retur, care exprimau implicit și arealul interesului economic românesc, profesorul Ioan Tatos le nominalizează pe următoarele: 1. Constanța-Varna-Istanbul-Constanța; 2. Constanța-Istanbul-Pireu-Alexandria; 3. Constanța-Istanbul-Pireu-Alexandria-Beyruth-Haiffa-Constanța; 4. Dunăre-Egee; 5. Dunăre-Levant; 6. Dunăre-Occident.

⁵³ *Ibidem*, p. 16.

Un punct central al cursului de transporturi, în partea lui referitoare la navigație, îl constituie capitolul intitulat „Despre raporturile comerciale în afacerile de transporturi fluviale și maritime”, care – în mod evident – are o mare importanță pentru aspectele practice ale lumii afacerilor pentru care erau pregătiți viitorii licențiați ai Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București.

Sub acest unghi de abordare al problematicii, prima observație a profesorului Tatos este aceea privind deosebirea între regulile privitoare la transporturile fluviale și cele maritime, deosebiri dictate în concepția sa de suveranitatea națională. În acest sens, precizează că „transporturile fluviale sunt îndeobște sub suveranitate națională”, în timp ce transporturile pe mare „străbat mai multe suveranități”, motiv pentru care sunt supuse convențiilor naționale și acordurilor dintre statele riverane. Pentru aceste motive Dreptul Maritim, înțeles ca parte a Codului de Comerț, este cel care guvernează raporturile comerciale izvorâte din practică. Cu precizarea expresă că informațiile transmise la curs se referă la ambele forme de transport și că are în vedere legislația în vigoare în acel moment, face o vastă, sistematică și exactă prezentare a uzanțelor românești și a legislației în navigația fluvială și pe mare, a formelor și posibilităților de asigurare a încărcăturii vaselor, a documentelor necesare să însoțească transporturile, a contractelor de transport etc. În cazul fiecărei noțiuni în parte precizează termenul consacrat în limba română și echivalentul în limbile franceză, engleză și italiană, nominalizează articolul de lege aferent și, acolo unde este cazul, posibilele excepții.

Transporturile aeriene de mărfuri, călători și poștă, aflate încă în faza de pionierat la sfârșitul deceniului trei al secolului al XX-lea, sunt prezentate cu deosebire ca perspectivă a lumii economice și ca „singularitate omenească”, după cum se exprimă profesorul, pentru că „Ceea ce *acum zece ani era gestul temerar al unui geniu sau al unui nebun* (subl. ns.) este astăzi o realitate intrată în cotidian, ca un serviciu permanent de navigațiune între continente”⁵⁴. Privit din acest unghi, fără alte considerațiuni nemenționate în stenograma ajunsă până la noi, profesorul Ioan Tatos face numeroase precizări privind: clasificarea aeronavelor, caracteristicile fiecărei categorii, principiile Convențiilor internaționale⁵⁵, zonele condiționate, documentele necesare la bord, aparatele obligatorii la bord, condiții de înființare a aeroporturilor particulare și private, condițiile de participare la exploatare proprie ori privată la

⁵⁴ *Ibidem*, p. 68.

⁵⁵ De la Paris din 13 octombrie 1919 și de la Varșovia din 12 octombrie 1929. În ceea ce privește România, are în vedere dispozițiile Legii de organizare a Ministerului Apărării Naționale din 1936 și ale Regulamentului de organizare a Navigației aeriene din mai 1939 – n. ns.

aeroporturi, linii internaționale exploatate de LARES⁵⁶. Profesorul Ioan Tatos precizează în continuarea discursului său că traficul comercial se face pe baza unui document de călătorie, numit scrisoare de transport aerian, amintește conținutul/rubricile documentului și faptul că este obligatoriu. Își încheie expunerea privind transporturile aeriene cu precizarea nivelului acestora în anul 1936. Astfel, precizează că „Pe plan mondial, în 1936 numărul de kilometri parcurși a fost în întreaga lume (fără URSS) de 256 milioane km, din care America a avut 146 milioane. Apoi vine Europa cu 68 milioane km; Asia (fără URSS) cu 9,3 milioane km; Oceania cu 11 milioane km și Africa cu 4 milioane km. URSS (ultimele date publicate de SN pentru acest stat sunt din 1936) are 18 milioane km”⁵⁷.

Este evident, credem, asemenea profesorului Ioan Tatos, că saltul săvârșit de aviație în epocă era impresionant, cu rezerva că în acei ani nu constituia decât o promisiune viitoare, o posibilitate, dar nu era un sistem determinant pentru transporturile din acei ani. Cu toate acestea, studenții, viitorii absolvenți ai Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București trebuiau atenționați asupra perspectivelor și viitorului economiei românești și mondiale. Era necesar să se constituie și să reprezinte actori/factori activi ai lumii afacerilor pentru care interesul economic românesc să reprezinte o prioritate.

În încheierea prezentării noastre în ceea ce privește cursurile de transport predate în Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, dorim să ne referim la un alt curs al profesorului Victor Slăvescu⁵⁸, pe care nu putem, din motive obiective, să îl plasăm în epocă. Ceea ce dorim să subliniem este faptul că reprezintă un discurs demn de un magistru, un discurs academic, enciclopedic, cu o evidentă tentă istorică, am putea aprecia chiar că reprezintă mai mult o istorie a transporturilor mondiale și românești decât un curs de transporturi așa, cum era el practicat în perioada interbelică la instituția pe care o venerăm și o aniversăm. Cursul reprezintă o sinteză exhaustivă a tot ceea ce s-a predat studenților în acei ani, dar nu conține ceea ce noi am subliniat anterior pentru alți profesori, anume partea practică a expunerilor privind importanța și semnificația transporturilor în

⁵⁶ Liniile Aeriene Române Exploatate de Stat, înființate în anul 1930. Începând din 1934 s-a trecut la organizarea industriei aeronautice românești, prin adoptarea de măsuri financiare și organizatorice: acordarea de fonduri pentru documentare și achiziționare de instalații și utilaje, înființarea Ministerului Aerului și Marinei. În anul 1936 s-a înființat Societatea Anonimă Română de Transporturi Aeriene (SARTA) etc. – n. ns.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 83.

⁵⁸ Victor Slăvescu, *Curs de Transporturi. Principii generale – căi ferate, navigație fluvială și maritimă*, Editura „Cartea Românească”, București, f. a. După datele statistice invocate în lucrare, pare a fi predat în anii '30 ai secolului al XX-lea. Ștampila de inventar a bibliotecii Academiei de Studii Economice din București menționează 1948-1949.

ansamblul vieții economice românești. Nu cuprinde îndrumări ale eventualelor acțiuni practice în domeniul afacerilor. Se mărginește doar la un discurs academic.

2.3 Agricultură

Dintre cursurile universitare, predate de profesorii Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București în perioada cuprinsă între cele două războaie mondiale, cele privind economia națională care exprima, în opinia lor, ansamblul principalelor domenii de activitate națională, precum și mecanismul ei de funcționare, se situau pe o poziție centrală.

În cuprinsul *cursurilor de economie națională*, agricultura, înțeleasă drept ramură fundamentală și primordială a economiei românești, este analizată sistematic și problematizată, privită în devenire logico-istorică – respectiv din unghiul derulării actelor și faptelor economice specifice sub aspect istorico-național –, dar și comparativ, cu alte sisteme economice din diferite epoci și țări.

Unul dintre aceste cursuri aparține profesorului Victor Slăvescu⁵⁹, predat începând din anul universitar 1933/1934 și continuat ulterior de alți profesori. În legătură cu acest fapt se cuvine, credem, un comentariu. Profesorul nu exacerbează rolul agriculturii în defavoarea altor ramuri ale economiei naționale, deși în epocă economia românească era preponderent agrară, dar – suntem obligați să remarcăm – după mai mult de un secol de politică protecționistă sistematică.

Cursul de Economie Agrară al profesorului Victor Slăvescu debutează cu un capitol introductiv, numit generic „Noțiuni generale” în care – conceptual și principial – își fixează sistemul categorial cu care va opera în cadrul discursului său academic și îl va respecta neabătut.

Astfel, el precizează că prin economie agrară „se înțelege totalitatea gospodăriilor, exploatațiilor și organizațiilor publice și private, ce se găsesc pe teritoriul unei economii organizate și care desfășoară o activitate productivă în legătură cu agricultura”. Iar în ceea ce privește politica agrară, susține că ea subsumează „totalitatea măsurilor de ocrotire, susținere și promovare luate de stat sau alte corporațiuni de drept public, pentru dezvoltarea agriculturii într’o economie națională organizată”. În legătură cu aceste două noțiuni, apreciază

⁵⁹ Victor Slăvescu, *Economie Națională. Curs de Economie Agrară*, anul II, Tipărit sub îngrijirea lui Henri Sculy-Logotheti, student anul II, Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, 1933. Precizăm că este un curs conceptual, nu unul „tehnic”, care în anii '30 ai secolului trecut se adresa „economistilor de concepție”. Vezi pe larg Maria Mureșan, *Ion Răducanu. Opera și viața*, Editura ASE, București, 2005 – n. ns.

profesorul, „există o intimă și indiscutabilă legătură de corelativitate și interdependență”, în plus ambele sunt noțiuni istorice, întrucât sunt „produsul unei lungi evoluțiuni istorice” sub influența nedisimulată a „unor factori sociali, politici și economici de cea mai mare însemnătate”. Ambii termeni, respectiv economie agrară și politică agrară, sunt „într’o *continuuă devenire*”⁶⁰. Drept urmare, pentru o cercetare sistematică și temeinică a economiei agrare sunt necesare mai multe paliere ale cercetării, dintre care menționează: 1. Factorii naturali și sociali; 2. Cercetarea etapelor de evoluție istorică, în legătură cu structura juridică și economică a proprietății funciare; 3. Condițiile de exploatare agricolă; 4. Împrejurările și condițiile în care producția agricolă este organizată și valorificată și, în legătură cu acest aspect, sunt necesare incursiuni și în legătură cu alte domenii de activitate economică; 5. Formele organizatorice care, sub diferite unghiuri, ajută activitatea agriculturii ș. a. În plus, adaugă el, dată fiind importanța covârșitoare a economiei agrare în cadrul general economic, date fiind marile interese social-politice ce sunt legate de dezvoltarea agriculturii, „statul, ca expresie permanentă a intereselor generale”, în toate timpurile și epocile „a trebuit să arate o deosebită atenție și să marcheze o atitudine de susținere a tuturor intereselor legate de agricultură”. În consecință, principial, economia agrară este „o noțiune organică și totodată o noțiune istorică; politica agrară, reprezintă o noțiune dinamică, fiind totodată și o reală noțiune istorică”⁶¹.

În legătură cu intervenția statului în viața economică, privită în general și implicit în agricultură, profesorul Victor Slăvescu apreciază că „Diferitele doctrine economice – mercantilismul, fiziocratismul, clasicismul, neoliberalismul, intervenționismul, socialismul, comunismul – au exprimat puncte de vedere atât de diferite în ceea ce privește rostul și rolul de intervenție al statului în viața economică, încât este normal ca și înfățișările politicii agrare să sufere variațiuni de direcțiune și orientare, potrivit acestor doctrine. Atunci când au fost realizate în mod practic”⁶². Drept urmare, apreciază că cercetarea întreprinsă trebuie să îmbrace mai multe fațete, și anume: 1. Cercetarea doctrinelor economice în legătură cu rolul statului față de economia agrară a unei țări; 2. Cercetarea formelor de intervenție de stat în materie agrară cu explicarea cauzelor care le-au determinat și cu analizarea rezultatelor de ordin general care le-au urmat; 3. Cercetarea instituțiilor create de stat în vederea ocrotirii, susținerii și promovării agriculturii; 4. Cercetarea intervenționismului de stat în materie agrară sub aspectele lui social

⁶⁰ *Ibidem*, p. 1.

⁶¹ *Ibidem*, p. 4.

⁶² *Ibidem*, p. 5.

și politic, până la ultimele/recentele lui experiențe; 5. Cercetarea problemelor de politică agrară așa cum se înfățișează ele prin acorduri internaționale⁶³. Față de complexitatea problematicii pe care și-a propus să o abordeze și să o expună, concluzia profesorului Victor Slăvescu este aceea potrivit căreia caracterul organic al oricărei economii agrare „trebuie să aibă structura ei proprie, ca urmare a unei evoluții proprii. În consecință, și politica agrară, în vederea susținerii și promovării agriculturii, trebuie să se inspire de la situațiuni concrete date, pentru ca adevărul ei țel să poată fi atins”. Dar, continuă el, în principiu, „o politică economică de stat trebuie să urmărească o dezvoltare economică firească a tuturor ramurilor de activitate economică”. Ca atare, „*politica agrară de stat* nu poate pune un accent prea apăsător pentru susținerea economiei agrare decât în măsura însemnătății pe care și economia agrară o are în cadrul general al unei economii naționale”⁶⁴. În legătură cu echilibrul/normalitatea măsurilor de politică economică din anii '30 ai secolului al XX-lea, luate pe fundalul Marii Depresiuni a anilor '30 ai secolului trecut, profesorul Victor Slăvescu, atrage atenția asupra numeroaselor „abateri curioase și tendințe superficiale”, care, crede el, reprezintă „preocupări autarhice, lipsite de rațiune și chiar direct primejdioase”⁶⁵. De aceea, revine și întărește prin afirmația că „ceea ce se poate formula aici (la catedră – n. ns.) sunt numai „principii și norme de graniță”, care se pot admite „într’o acțiune normală de stat, peste care nu este indicat să se treacă fără ca să se intre cu totul în domeniul empirismului, față de care știința nu poate avea nici un fel de atitudine, refuzând a cerceta ceea ce iese din firesc și logic”⁶⁶. În această etapă a discursului său academic este momentul, credem, să remarcăm verticalitatea profesională a magistrului care nu se amestecă în disputele meschine și interesate ale epocii și transmite studenților esența științifică, nu patimile efemere ale vremii.

În expunerea sa, profesorul Victor Slăvescu prezintă și enumeră importanța, rolul și semnificația factorilor naturali, a pământului, îndeosebi a caracterului de monopol al acestuia, situația geografică și climaterică, precum și influența schimbărilor conjuncturale ori accidentale asupra costului producției agricole, dar –

⁶³ Are în vedere Blocul Statelor Agrare. Vezi pe larg Vasile Bozga, *Criza agrară în România dintre cele două războaie mondiale*, Editura Academiei Române, București, 1975, p. 180-185.

⁶⁴ Victor Slăvescu, *op. cit.* pp. 6-7.

⁶⁵ *Ibidem*, p. 8. Victor Slăvescu are în vedere unele măsuri adoptate de numeroase țări vest-europene, pe fundalul Marii Depresiuni, măsuri menite să inducă o reagrărire forțată, pentru a absorbi excesul de șomeri. Vezi pe larg Francis Delaisi, *Les Deux Europe*, Éditions Payot, Paris, 1932. Peste ani, autorul menționat își va menține opiniile în lucrarea *La Révolution Européenne*, Les Éditions de la Toison D’Or, Paris, 1942. Ambele lucrări au avut o foarte mare circulație în literatura economică a epocii – n. ns.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 8.

cu deosebire – accentuează asupra importanței muncii omenești. În acest sens, subliniază că „Munca științifică... munca economică au adus solului cultivabil îmbunătățiri simțitoare, care s’au tradus prin sporirea productivității pământului” și atenționează asupra faptului că „munca omenească în agricultură are un caracter cu totul deosebit de acela al muncii din celelalte domenii de activitate”. În ceea ce privește raportul muncă - natură - pământ, profesorul Victor Slăvescu nu omite să amintească faptul că „nu există posibilitatea unei dezvoltări fără limită” și că nu pot fi depășite „limitele indicate de forțele naturii”, limite pe care omul nu le va putea stăpâni în mod absolut niciodată⁶⁷.

Sistemele de exploatare din agricultură, intensive ori extensive, abordate prin prisma opiniilor unor semnificativi gânditori europeni (William Rocher, Lujo Brentano etc.), avantaje ori dezavantaje, prețuri, mica și marea exploatare – foloase și neajunsuri ale lor, lipsa ori abuzul de credit, mașinism ori muncă manuală, munca simplă și/sau încorporată, avantaje și/sau dezavantaje ale exploatării în regie proprie sau prin arendășie ș.a. Toate aceste aspecte sunt prezentate și analizate prin prisma experiențelor europene, precum și ale particularităților istorice românești.

Un loc aparte în discursul profesoral al lui Victor Slăvescu îl ocupă problema proprietății pământului, înțeleasă de el instituțional, atât sub aspect istorico-european (Anglia, Prusia, Franța, Austro-Ungaria, Rusia imperială și apoi devenită Rusia lui Lenin), cât și național. În ceea ce privește perioada care a urmat Primului Război Mondial, profesorul subliniază faptul că noua mentalitate, creată în bună parte în tranșeele războiului, a grăbit numeroasele reforme impuse de urmările acestuia.

Reforma agrară din România adoptată printr-un șir succesiv de legi între anii 1917-1921, apreciază domnia sa și credem noi cu deplin temei, idee reconfirmată în literatura de specialitate și peste un secol, că s-a născut dintr-un „mare principiu de activitate socială”, dar că, din punct de vedere agricol, a reprezentat „un incontestabil regres”, pentru că producția agricolă „a scăzut în cantitate, dar mai ales în calitate”. În acest sens, afirmă că „România a făcut reforma agrară cea mai curajoasă și cea mai radicală”, dar, dacă s-ar fi făcut și o reformă a tehnicii agricole, „România nu s-ar zbate în atâtea greutăți ca acele de azi”⁶⁸.

În ceea ce privește proprietatea, dreptul de moștenire al acesteia, profesorul accentuează faptul că aceasta induce în primul rând obligații, și numai după aceea

⁶⁷ *Ibidem*, p. 30 și 34.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 152-153.

presupune și drepturi. Având în vedere modalitățile democratice și noneconomice de transmitere a proprietății în lumea românească, chiar și sub aspect istoric, Victor Slăvescu susține că supraparcelarea va reprezenta, la scara timpului, un pericol istoric și național⁶⁹, fenomen dovedit evident în devenire istorică și reconfirmat în numeroase lucrări de referință ale altor reputeți cercetători⁷⁰. Din acest unghi de abordare a problematicii și problemei agrare românești, putem aprecia că profesorul Victor Slăvescu a fost un vizionar.

Reforma agrară ce s-a împlinit după Primul Război Mondial a adus cu sine și o modificare importantă a raportului dintre agricultură și sistemul de credit. Pagubele războiului privite sub raport uman și material, deprecierea monetară și modificarea substanțială a structurii proprietății funciare au avut înrâuriri semnificative asupra funcționării sistemului de credit. Drept urmare, apreciază Victor Slăvescu, „nici o instituție financiară nu a mai avut curajul să-și plaseze disponibilitățile de capitaluri în agricultură, de unde preferința aproape exclusivă arătată industriei și comerțului”. În primii ani de după război, „marea proprietate s-a văzut complet lipsită de creditul de exploatare”. Mica proprietate, la rândul ei, „avea mari nevoi de credite pentru întemeierea unor adevărate gospodării economice și pentru o exploatare mai rațională a pământului”⁷¹. Nevoile de credit satisfăcute relativ de către băncile populare, casele de credit agricol și băncile comerciale au făcut necesară intervenția statului. De aceea, Victor Slăvescu relevă cu încredere și salută înființarea, în martie 1931, a unei noi instituții de credit, anume Creditul Agricol Ipotecar al României, instituție ce ar fi trebuit să dea un suflu nou agriculturii românești din acei ani. Scopul acestei instituții „este de a acorda credite ipotecare fie pe termene mai lungi, fie pe termene scurte, plătibile în numerar cu o dobândă de 10, 50 % pe an”⁷². Desigur, considerăm noi, încrederea și speranța lui Victor Slăvescu în ceea ce ar fi putut reprezenta instituția amintită era proporțională cu o situație economică echilibrată, normală sub aspect conjunctural. El constată, după doi ani de funcționare, că își îndeplinește misiunea. Derularea evenimentelor economice impuse de Marea Depresiune a anilor 1929-1933 i-au înșelat așteptările, fapt recunoscut în numeroase lucrări ulterioare.

⁶⁹ *Ibidem*, pp. 157-161.

⁷⁰ Fără pretenția unei enumerări exhaustive, îi amintim pe Virgil Madgearu, Mitiță Constantinescu, Dimitrie Gusti ș. a. – n. ns.

⁷¹ Victor Slăvescu, *op. cit.*, pp. 189 și 191.

⁷² *Ibidem*, p. 197.

Către sfârșitul deceniului patru al secolului trecut, remarcăm cursurile de economie națională ale profesorului Virgil Madgearu. Dintre acestea ne oprim, în primul rând, la cursul de politică agrară⁷³.

Magistrul, într-o manieră comună corpului profesoral din Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, își precizează și definește, încă din cuvântul inaugural, sistemul categorial cu care va opera de-a lungul expunerii sale în fața studenților. Astfel, arată că „Politica practică (economică - n. ns.) nu este altceva decât o artă: este arta obținerii posibilului prin învingerea antagonismelor de interese”. Iar „Politica, ca știință, este o sumă de cunoștințe și de învățăminte pentru folosirea celor mai aducătoare la scopul urmărit”. Nu omite nici precizarea țelurilor politicii economice și a dreptății sociale, cu observația critică potrivit căreia „politica economică n’are totdeauna un țel economic”⁷⁴. Referitor la aceste aspecte principiale, dar aplicându-le la realitățile deceniului patru al secolului al XX-lea, face observația critică, asemenea lui Victor Slăvescu, asupra tendinței excesive de reagrarizare forțată a unora din statele vest-europene, mult mai dezvoltate economic decât țările Europei Centrale și de Est. Remarcă, de asemenea, excesele regimului fascist ale lui Benito Mussolini, dar și ale regimului sovietic. Tendința acestor state o caracterizează mult mai dur decât predecesorul său, anume – spune profesorul – este „un țel politic, urmărind o complectare a producțiunii naționale, pentru ca în vreme de război să se asigure hrana populației”. Și, credem noi, din oportunități ce țin de deontologia profesională, profesorul Virgil Madgearu face comentariul că „Deciziunea, dacă unul sau altul din aceste țeluri neeconomice, străine de domeniul economic, este oportun sau nu, aparține înaltei politici a statelor. Nu are ce căuta în știința economică și nici în politica economică ca știință”⁷⁵.

Politica economică, în concepția profesorului Virgil Madgearu, are de rezolvat două probleme: 1. Cum influențează o măsură de politică economică venitul național dintr-un stat; 2. Cum se poate pune de acord țelul politic economic special cu țelul general al ridicării și asigurării venitului muncii naționale în chip cât mai complet. Pentru toate acestea, consideră el, este nevoie de rațiune, de

⁷³ Virgil Madgearu, *Curs de Economie Națională. Politica Agrară*, Editat de I. C. Vasilescu, Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, 1938. S-a păstrat și o a doua variantă a acestui curs, respectiv, Virgil Madgearu, *Curs de Economie Politică Aplicată (Politica Agrară)*, anul II, redactat după note stenografice de I. C. Vasilescu, Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, 1939. Întrucât am considerat mai completă prima variantă, respectiv aceea din 1938, referirile pe care le vom face se vor regăsi în aceasta – n. ns.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 3 și 5.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 6.

metoda inductivă și cea deductivă, de metoda comparativă și a abstractizării faptelor și fenomenelor de natură economică.

Statul, privit ca „singura instanță care poate să asigure împlinirea și respectarea dreptului”, are nevoie – după aprecierea sa – de „un cadru juridic de instituții, pe care să se poată clădi diferite întreprinderi și gospodării economice”⁷⁶. În esență, profesorul este adeptul statului intervenționist și al politicii dirijiste, fapt explicabil dacă avem în vedere experiența anilor 1929-1933, perioadă în care profesorul Virgil Madgearu a fost atât dascăl, cât și demnitar. Referitor la locul și rolul statului în viața economică, el se exprimă nedisimulat: „Nimeni nu mai crede în economia liberală”, afirmă el categoric și continuă: „Aceasta n’ar avea drept rezultat decât să accelereze procesul catastrofelor economice și să ducă la lichidarea ordinii actuale economice, pentru că a doua zi, după ce statul n’ar mai interveni în procesul economic, nu s’ar rezolva nici unul din dezechilibrele economice a căror urmare este criza în care se zbate omenirea astăzi”⁷⁷. Economia dirijată, născută din situații excepționale – războaie, crize etc. – prezentată prin măsurile de politică economică din Franța, Statele Unite, Germania, Anglia ș.a. este sintetizată ca reprezentând „un instrument de facilitare a ieșirii din situația socială, creiată în lumea întreagă de fenomenul depresiunii economice, un instrument care să servească la prevenirea unei depresiuni economice de amploarea celei care s’a dezvoltat în zilele noastre”⁷⁸.

Pe fundalul acestor considerațiuni generale și principiale, profesorul Virgil Madgearu abordează problematica politicii agrare, care, consideră el, poate avea un sens restrâns – respectiv măsurile întreprinse de stat – și unul mai larg – măsurile și întocmirile din inițiativă privată. Este oportun, credem, să precizăm că face o distincție netă între țelurile politicii agrare din statele dezvoltate industrial și cele predominant agrare, cum era cazul României. În mod explicit, cu referințe directe la economia României interbelice, definește statul agrar ca reprezentând „statul în care majoritatea populației își trage mijloacele de existență din agricultură și în care exportul, în majoritate, este constituit din materii prime”. Pentru o asemenea situație, credea profesorul Virgil Madgearu, punctul de plecare al politicii agrare este „economia agrară, adică studiul stărilor și împrejurărilor din economia agricolă și a legăturilor de cauzalitate între diferite fapte și împrejurări din economia agricolă, precum și raporturile dintre mijloacele întrebuințate pentru atingerea

⁷⁶ *Ibidem*, p. 12.

⁷⁷ *Ibidem*, p. 32.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 40.

scopului politice agrare”⁷⁹. Raportat la epocile trecute, circa patru secole în urmă, apreciază că „ar fi greșit să se socoată că din cauza tendinței de încurajare a industriei și comerțului... agricultura ar fi fost neglijată”. În sens istoric, Italia, Spania, Anglia, prin măsurile de politică economică, alături de celelalte ramuri ale economiilor lor naționale, au încurajat agricultura, dacă nu din alte motive, credem noi, măcar din dorința de a asigura securitatea națională pe termen lung⁸⁰.

Referitor la situația concret-istorică a României, în anul 1913 profesorul Virgil Madgearu precizează că populația ocupată în agricultură era de circa 87,6%, iar în România reîntregită de circa 80%. „Înainte de război (Primul Război Mondial – n. ns.), continuă și constată el, prototipul statului industrial era Anglia și în această situație a rămas și astăzi”; în plus, reevaluând situația concretă a deceniului patru al secolului trecut, recunoaște și remarcă faptul că industria „produce valori mai mari decât agricultura”, dar, cu toate acestea, prin dezvoltarea transporturilor, însemnătatea agriculturii a sporit întrucât „de cantitatea de materii prime, de alimente de care dispune omenirea la un moment dat, atârână și coeficientul de industrializare”⁸¹. Indiferent de accentele conjuncturale ale diferitelor epoci și politici economice, sintetizează profesorul Virgil Madgearu, există ori ar trebui să existe „o perfectă interdependență între dezvoltarea agriculturii și industriei”. Progresul acestor două ramuri de activitate economică, crede domnia sa, se face paralel deoarece „condițiunile de existență ale agriculturii dau un impuls mai puternic sau mai slab dezvoltării producției industriale, după cum și existența sau lipsa de existență sau gradul de dezvoltare al producției într’o țară poate să influențeze mersul producției agricole”⁸². Ideea și convingerea profesorului s-a dovedit perenă la scara timpului și, apreciem noi, fenomen demonstrat în planul lumii europene și mondiale.

Privit sub aspect istoric, profesorul arată că au existat antagonisme între tipul de stat agrar și cel de tip industrial, acestea hrânind „acea concepțiune după care, tranziția oricărui stat agrar către statul industrial trebuie să fie un postulat al politicei economice, pentru că este o cerință sine qua non a necesității asigurării progresului. Cu toate acestea, continuă el, „Faptele sunt mai puternice decât toate concepțiunile și viața economică a popoarelor nu poate fi privită și interpretată în afara realităților care îi condiționează mersul”⁸³.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 42 și 43.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 53.

⁸¹ *Ibidem*, p. 56.

⁸² *Ibidem*, p. 57.

⁸³ *Ibidem*, p. 58.

Prezentarea împrejurărilor în care a apărut teoria cu privire la statul agrar și statul industrial îi prilejuiește profesorului Virgil Madgearu o largă panoramă istorică a măsurilor de politică economică promovate de liberali, protecționiști și agrarieni, în perioade de pace ori de război, în legătură cu zone geografice mai slab ori mai dens populate etc. Evantaiul de măsuri practicate ori numai afirmate a născut o întreagă literatură cu scrieri pro și contra. Sintetizând opiniile sale, în legătură cu aspectele menționate, conchide că „Istoria economică ne învață că toate popoarele, rând pe rând, au căutat să valorifice la maxim toate bogățiile naturale, în măsura în care prin progresele tehnice, prin răspândirea cunoștințelor tehnice și prin acumularea unor capitaluri naționale în statele agrare, se dezvoltă posibilități de industrializare. Mișcarea aceasta este firească”⁸⁴.

În ceea ce privește producția agricolă, crede domnia sa, un rol important îl au condițiile naturale, privite în dublu sens, pământ și climă. Dintre aceste condiții, pământul are o îndoită semnificație, pentru că este „instrumentul de muncă pentru agricultor”, dar și „materia primă, întrucât o parte a substanțelor care sunt necesare pentru creșterea plantelor se găsesc în pământ”. Clima specifică fiecărei zone ori regiuni, la rândul ei, este indispensabilă pentru a înțelege „structura acelei țări din punct de vedere al producției agricole”. Excesul de căldură, umiditate, frig etc. sunt tot atâtea impedimente pentru creșterea plantelor și animalelor. În plus, adaugă el, succesiunea anotimpurilor, imprimă lucrărilor agricole un caracter sezonier. Ca atare, „Felul muncii agricole se schimbă în cursul unui an în mod continuu”⁸⁵.

La condițiile naturale necesare practicării agriculturii, profesorul Virgil Madgearu mai adaugă și munca omului. Caracteristicile naturale ale producției agricole determină în mod substanțial deosebirea dintre industrie și agricultură. Din acest unghi de abordare, „producția agricolă este legată de natură în toate fazele ei”. În antiteză, „Producția industrială este un proces care continuă, un proces de muncă care poate să fie întrerupt și poate să fie reînceput”. Consecința acestei deosebiri este aceea că „pentru industrie se poate aplica diviziunea muncii, în toate formele ei”, dar în agricultură „aplicațiunea diviziunii muncii nu se poate face decât pe o scară limitată”. Mai mult decât atât, remarcă profesorul Virgil Madgearu în expunerea sa, pentru „o mulțime de munci diviziunea muncii este exclusă”. În industrie, „munca este concentrată în lăuntrul fabricii, în diferitele secțiuni ale ei”. În agricultură, continuă el, „lucrătorii sunt răspândiți pe toată întinderea de pământ a suprafeței cultivate”. Urmare a aspectelor surprinse și prezentate comparativ între munca din agricultură și aceea din industrie,

⁸⁴ *Ibidem*, p. 66.

⁸⁵ *Ibidem*, pp. 70-72.

mecanizarea fazelor și procedeele se face diferit, iar pătrunderea progresului tehnic în cele două domenii este diferită⁸⁶.

Problema proprietății asupra pământului este amplu pregătită de profesor printr-un lung discurs asupra evoluției formelor și sistemelor istorice de exploatare a pământurilor. Face numeroase considerațiuni referitoare la proprietatea primitivă, proprietatea colectivă și individuală, la munca individuală ori colectivă din agricultură, la sistemul câmpurilor deschise, la originea și dezvoltarea comunităților agrare – referiri directe asupra experiențelor istorice întâlnite în Anglia, Germania, Scoția, Java, India, Siberia, la cerchezi și cazaci etc. –, iar în ceea ce privește modul de distribuție a pământului în cadrul comunităților agrare exemplele sale sunt centrate pe sistemul mirul rusesc și zadruga sârbească⁸⁷.

Epoca feudală în Principatele Române este și ea amplu cercetată din punct de vedere al particularităților și evoluției formelor de proprietate. Sunt abordate numeroase aspecte care, direct sau indirect, au influențat istoria economiei românești, evoluția agriculturii, instituția proprietății și care, în diferite grade de intensitate au generat și convulsii sociale: instituția iobăgiei, urmările dezvoltării meșteșugurilor, apariția și intervenția capitalului comercial și a cametei, urmările economice și politice ale aplicării Tratatului de la Adrianopol, Regulamentele Organice, expansiunea comercială occidentală, imperfecțiunile de conținut ale Legii Rurale din 1864 ș.a, toate au dus la „proletarizarea unui însemnat număr de țărani” în a doua jumătate a secolului al XIX-lea și la apariția unei situații paradoxale. „Țăranul era juridic liber, în fapt însă, el continua să fie legat ca și înainte de proprietar, înainte de opera de împrumut de la 1864”⁸⁸. Concluziile profesorului Virgil Madgearu în legătură cu mersul problemei agrare până în preajma Primului Război Mondial este laconică și exigentă. Astfel, sub forma unei concluzii de etapă, afirmă următoarele: „Procesul lichidării feudalismului agrar în Țara Românească se prezintă astfel cu anumite caractere specifice mediului românesc, caractere cari se întâlnesc în istoria socială numai în partea răsăriteană și sudică a Europei și am putea spune într’o regiune care ar putea fi despărțită cu o linie, care ar pleca de la Marea Baltică și până jos la Adriatică”⁸⁹.

După Primul Război Mondial, pe fundalul transformărilor politice, economice, instituționale și chiar mentale impuse de urmările lui, profesorul Virgil Madgearu apreciază că „vorbim despre revoluțiunile agrare care au avut loc în

⁸⁶ *Ibidem*, pp. 74-75.

⁸⁷ Pe larg, vezi *Ibidem*, pp. 88-109.

⁸⁸ *Ibidem*, p. 121.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 124.

întreaga Europă răsăriteană”. Faptul s-a concretizat într-un „mare produs de redistribuire a proprietății solului, care a avut loc în 14 state din Europa estică și centrală”. Din punct de vedere statistic, în 14 state⁹⁰, adică 71% din suprafața Europei, și 57% din populația ei, a fost afectată de această mișcare agrară importantă și considerabilă. Proprietatea mare asupra pământului a fost – după aprecierea profesorului Virgil Madgearu – „expropriată aproape complet, cu sau fără despăgubire”. Ceea ce a fost semnificativ în epocă a reprezentat fenomenul de transformare radicală și structurală a economiilor unor țări preponderent agricole, țări care aveau o relativ mică întindere a producției industriale. Aceste „revoluții agrare” au modificat raporturile juridice între proprietarii de pământ și sol⁹¹, dar au creat un întreg evantai de noi probleme sociale care s-au manifestat – cu diferite grade de intensitate – de-a lungul perioadei cuprinse între Primul și al Doilea Război Mondial.

Anterior Primului Război Mondial, în Europa au mai fost reforme agrare, adică, altfel spus, re poziționări ale structurii proprietății funciare cu urmări sociale și economice cunoscute în evoluția și istoria economiei continentului european. Sub acest aspect, profesorul Virgil Madgearu amintește reformele din Irlanda, Germania și Rusia. Spre deosebire de acestea, reformele de după Primul Război Mondial – între care și aceea din România – au „schimbat cu desăvârșire condițiunile de producție. Pentru ca producțiunea să nu sufere, mai ales în urma concurenței cerealelor din statele în care agricultura tinde să se facă pe întinderi mari de pământ, în regimul monoculturii – este vorba mai ales de agricultura țărilor de peste Ocean, dar și de agricultura din Rusia Sovietică – în toate țările din răsăritul și sud-estul Europei, în care s-a creat o nouă situațiune în agricultură prin împărțirea marilor domenii și crearea unui mare număr de unități noi de producțiune agricolă, în toate aceste țări se încearcă o nouă orientare a producțiunii agricole, în direcțiunea accentuării producțiunii animale, care este potrivită cu structura și posibilitățile de acțiune economică ale proprietății mici”⁹².

Noua structură a proprietății funciare, născută din prefacerile instituționale economice și politice din deceniul al doilea al secolului al XX-lea, presupunea – în viziunea profesorului Virgil Madgearu⁹³, un întreg șir de reforme care să articuleze

⁹⁰ Dintre cele 14 state se particularizează Rusia Sovietică – n. ns.

⁹¹ Virgil Madgearu, în *op. cit.*, p. 125.

⁹² *Ibidem*, p. 152.

⁹³ Opinia nu este singulară în epocă. Este întâlnită și la alți gânditori marcanți ai perioadei interbelice, de exemplu la Ion Răducanu, Victor Slăvesu, Ion Ionescu-Șișești, Mihail Manoilescu ș. a. – n. ns.

numeroase segmente instituționale. Din acest unghi al abordării problematicei societății românești el amintește: regimul de succesiune al proprietății și organizarea producției agricole. Această a doua direcție este privită de Virgil Madgearu sub multiple aspecte: sistemele de exploatare a solului și îngrășarea artificială a lui, fapt care ar fi trebuit să conducă la o agricultură intensivă, acomodarea sistemului de credit cu specificul producției agricole prin organizarea creditului personal și a creditului de exploatare în agricultură și reconsiderarea juridică a garantului.

În ceea ce privește creditul în agricultură, profesorul Virgil Madgearu este adeptul cooperăției de credit, dar „Organizarea cooperăției de credit s-a făcut în România pe o bază greșită”⁹⁴. Nu intră în alte amănunte, dar face trimitere la o lucrarea proprie și o alta în colaborare⁹⁵.

Cursul profesorului Virgil Madgearu, intitulat *Curs de Economie Națională. Politica Agrară*, se încheie, în forma transmisă nouă peste ani, cu un „Supliment” referitor la desfacerea produselor agricole. Este un mesaj, la fel de amplu și magistral sub aspectul transmiterii de informații către studenții Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București. Are în vedere, în principal, organizarea comerțului prin cooperativele de desfacere, dar nu o absolutizează. În egală măsură tratează vânzarea loco, vânzarea la bursele de mărfuri etc. Nu omite să facă ample considerații privind raportul dintre stat și piața agricolă în ceea ce privește fixarea de prețuri maximale ori prime pentru export, pentru a preveni prăbușirea prețurilor produselor agricole în caz de supraofertă ș. a. Toate aceste aspecte le prezintă prin experiențe americane, europene și realitățile românești din anii Marii Depresiuni. Are în vedere, în expunerea sa, și antecedentele istorice legate de desfacerea produselor agricole de-a lungul secolului al XIX-lea, pe fundalul urbanizării și industrializării europene, a schimbărilor de mode și modele, a evoluției industriei de conservare a produselor agricole, a standardizării calității produselor consumate de populație, a evoluției și modernizării transporturilor ș. a. care au impus și indus modificări semnificative ale lumii agricole și reprezintă tot atâtea provocări pentru agricultura românească⁹⁶.

⁹⁴ *Ibidem*, p. 231.

⁹⁵ Este vorba de Virgil Madgearu, *Structura și tendințele băncilor populare în România*, publicată în 1912 și *Reforma Cooperăției*, publicată în 1925 în colaborare cu Gromoslav Mladenatz – n. ns.

⁹⁶ Virgil Madgearu, *op. cit.* pp. 267-268.

2.4 Industria

La începutul secolului al XX-lea, inițiatorii și înfăptuitorii proiectului Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București aveau în vedere, desigur, racordarea lumii românești la ceea ce, în acei ani, reprezenta Occidentul european. Era o imagine încă greu de atins, pentru care elita românească aspira și făcea eforturi încă din a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Economia românească din acei ani era preponderent agrară, deși cunoscuse aproape patru decenii de politică protecționistă. Nu depășise decalajele economice acumulate istoric.

După înfăptuirea Marii Unirii din 1918, România reprezenta o altă perspectivă, era – așa cum am mai arătat – o promisiune europeană. Ca atare, erau prezente alte comandamente ale devenirii economiei românești. Nevoia de specialiști, evidentă, desigur, presupunea o viziune strategică diferită, mai amplă și – în același timp – armonizată cu nevoile prezente și de perspectivă ale organismului economiei naționale. Cursurile referitoare la industria românească se numeau *Economia Industriei*, *Economia Întreprinderilor*, *Întreprinderile industriale* etc., dar, indiferent de nuanța terminologică voită ori ocazională, exprimau opiniile unei generații ce își propunea o nouă etapă a propășirii autohtone și își impunea formarea de specialiști pentru acest domeniu.

În primul deceniu de după înființarea Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București cunoștințele transmise studenților în legătură cu activitatea industrială erau amalgamate cu cele referitoare fie la exploatarea bogățiilor naturale, cum este cazul lemnului, fie la activitățile de transporturi și export. Este cazul cursului de *Industria și Comerțul Lemnului în România*, predat de profesorul Constantin Bungețianu¹, despre care am făcut referiri la capitolul referitor la comerț, întrucât, am considerat noi, erau predominante informațiile referitoare la bogățiile forestiere ale României și la comercializarea produselor de lemn. Referirile propriu-zise la industria lemnului îmbracă forma unei enumerări și sunt doar cele privind veniturile și cheltuielile întreprinderilor de cherestea.

Câțiva ani mai târziu, același profesor își amplifică volumul de informații transmis studenților în legătură cu industria lemnului², dar în legătură cu nevoile imediate ale economiei românești legate de refacerea și unificarea de după Primul

¹ Constantin Bungețianu, *Industria și comerțul lemnului în România*, Tipografia profesională „Dimitrie C. Ionescu”, București, 1916.

² *Idem, Problema lemnului în România întregită*, f. e., București, 1922.

Război Mondial. Astfel, el constată producțiile posibile și probabile de masă lemnoasă, privite pe provincii istorice, pe bazine de exploatare și în legătură cu mijloacele de transport funcționale în august 1921. Cercetarea întreprinsă de profesorul Constantin Bungețianu are în vedere satisfacerea consumului intern și exportul. Concluziile sale în ceea ce privește capacitatea de producție a cherestelei, pentru perioada 1919-1921 și prezentate sintetic³ sunt cele din tabelul 1:

Tabelul 1

Provincie istorică	Fabrice de cherestea	Gatere
Banat	12	29
Transilvania	155	551
Bucovina	63	190
Basarabia	11	19
Vechiul Regat	89	336
Total	330	1089

Exprimată în vagoane, producția unităților menționate „face aproximativ: 40.000 vagoane pentru Bucovina, 112.000 vagoane pentru Ardeal și Banat și 48.000 vagoane pentru Vechiul Regat al României”⁴. Apreciind posibilitatea de transport pentru masa lemnoasă, profesorul Constantin Bungețianu apreciază un necesar de 400 de vagoane, care să circule zilnic timp de doi ani. Dar, ca urmare a lipsei ori degradării parcului feroviar în timpul războiului, această probabilitate era extrem de redusă. Drept urmare, era necesară intervenția statului, care „ar da exploatare mai multă siguranță; le-ar înlesni puțința de a avea numerar, desfășurându-și marfa, ar ajuta la scurgerea materialului lemnos din pădure și la prelucrarea lui, care, în actualele împrejurări, nu se poate face, această materie primă putrezind pe loc; ar contribui la refacerea zonei de război și la însuflețirea exportului, aducând în acest chip un mare serviciu economiei generale a țării”⁵. Iar în ceea ce privește exportul de produse lemnoase obținute în România, face numeroase și importante precizări privind oportunitățile eventualilor exportatori români pe diferite piețe europene și din Orient. Menționează, de asemenea, și eventualii concurenți ai exportatorilor români din Cehoslovacia, Austria și Iugoslavia⁶.

³ *Ibidem*, p. 3.

⁴ *Ibidem*.

⁵ *Ibidem*, p. 12.

⁶ *Ibidem*, pp. 13-19.

O viziune amplă și deosebită în ceea ce privește domeniul industrial o întâlnim la profesorul Victor Slăvescu⁷, care își propune cercetarea grupeii de întreprinderi care au ca obiect de activitate industria, înțelegând în accepțiunea largă a cuvântului. Prin aceasta, spune el, „vom înțelege activitatea desfășurată de întreprinderi fie în direcția extragerii și valorificării bogățiilor naționale, de exemplu diferite industrii miniere, fie în direcția prelucrării și transformării acestor bogății naturale în produse fabricate utile vieții omenești/de exemplu diferite industrii de fabricație/, fie în direcțiunea serviciilor de tot felul ce se pot aduce activității sociale/de exemplu industria serviciilor etc.”⁸

Ceea ce interesează din punctul de vedere al disciplinei predate de profesorul Victor Slăvescu, după opinia lui, este scopul activității și metoda întrebuițată pentru atingerea la acest scop. Scopul îl definește ca fiind acela „de a produce diferite bunuri economice, care prin valoarea lor de întrebuițare – egală cu facultatea ce pot avea de a satisface diferitele nevoi ale individului și au și o valoare de schimb – în sensul că pot fi răspândite în masa cea mare a consumatorilor – prin mijlocirea monedei – instrument de prețuire, de schimb și de plată în așa fel, încât întreprinderea ce desfășoară o astfel de activitate să realizeze un beneficiu”. Ca atare, constată domnia sa, activitatea unei întreprinderi presupune două momente, adică de ordin național – producerea de valori de întrebuițare – și un moment de ordin privat, respectiv obținerea unui câștig ce revine întreprinzătorului ca mobil și îndemn pentru activitatea lui. Iar succesul unei întreprinderi comerciale este determinat de factori interdependenți din viața exterioară și interioară a unei întreprinderi, adică ceea ce în manualele contemporane de economie poartă denumirea de funcția de producție a unei întreprinderi⁹.

Organizarea unei întreprinderi reprezintă unul din capitolele importante ale cursului lui Victor Slăvescu, profesorul având convingerea că profitabilitatea este, în bună măsură, dată de „punerea tuturor factorilor determinanți în condiții prielnice de colaborare, pentru ca rezultatul urmărit să poată fi atins”¹⁰. În acest sens, prezintă verigile organizării unui proces de producție: aprovizionarea cu materii prime, privită în sens tehnic și economic, și prelucrarea materiilor prime, respectiv fabricația produselor.

⁷ Victor Slăvescu, *Curs de Întreprinderile industriale*. Partea treia, Editat de Const. G. Constantinescu. Anul III, Litografiat de I. Vernescu, f. 1., 1930.

⁸ *Ibidem*, p. 3.

⁹ *Ibidem*, pp. 4-7.

¹⁰ *Ibidem*, p. 11.

Un loc aparte în expunerea ideilor cuprinse în curs în legătură cu fabricația îl dețin informațiile legate de mâna de lucru, „muncitorul de toate gradele – salariatul”: șeful de atelier, maiștri, contramaiștri, șefii de echipă, lucrătorii etc. În legătură cu fiecare din categoriile menționate prezintă atribuțiile principale, locul și rolul lor în întreprindere precum și interdependențele dintre ei. Dar, apreciază el, „Principala problemă care interesează, în materie de mână de lucru este, desigur, *salariul*, prin felul cum este calculat și prin suma pe care o reprezintă. Pentru muncitor salariul este mijlocul de existență pentru el și familia lui; pentru întreprinzător salariul constituie un element însemnat în calculația prețului de cost al produselor fabricate”¹¹. În același timp, „salariul intră cu un însemnat coeficient în calculul prețului de cost și în consecință constituie un element însemnat în calculația prețului de cost al produselor fabricate de care preț atârnă, evident, prețul de vânzare al produselor, prin urmare puțința de existență a întreprinderii însăși”. Din această cauză apare „toată disparitatea de interese, tot izvorul de conflicte între masa muncitorească și întreprinderi pornește de la acest element – salariul – și de la aceste tendințe contradictorii ale celor două grupe de interese”¹².

Salariul, calculat fie în regie, fie în acord, este determinat de activitatea prestată de lucrător în întreprindere, pe durata programului de lucru și poate fi apreciat prin diferite metode. Dintre acestea Victor Slăvescu prezintă, sub forma avantajelor și dezavantajelor, sistemul jetoanelor la ușa portarului și al ceasului cronometru, sistemele Taylor, Gautt și Emerson. Concluzia formulată de profesor este aceea că „În judecarea diferitelor sisteme de salarii, trebuie să se țină seamă de interesele deosebite ale celor două categorii economice aflate față în față: patron/întreprindere și lucrător. Cel dintâi este animat de o dublă intențiune: sporirea producțiunii și reducerea prețului de cost; cel de-al doilea este animat de o dublă intențiune: *salariul cât mai mare în minimul de timp de lucru și comoditate în executarea muncii*”. Ca atare, crede el, „Respectarea intereselor ambelor părți, în vederea atingerii țelurilor ce urmăresc fiecare, nu poate să ducă decât la colaborarea neîntreruptă, în vederea asigurării producțiunii și, în special, a ieftinirii ei”¹³.

„Calculațiunea prețului de cost” reprezintă un capitol aparte al cursului profesorului Victor Slăvescu. Într-o întreprindere, proporțional cu realizarea acestui obiectiv, se obține „rentabilitatea unei întreprinderi”. „Dacă prețul de cost oglindește în primul rând ființa lăuntrică a întreprinderii, după cum prețul de vânzare oglindește cadrul general economic – cu un cuvânt conjunctura, raportul

¹¹ *Ibidem*, p. 35.

¹² *Ibidem*, p. 32 și 36.

¹³ *Ibidem*, p. 57.

dintre aceste două limite – dă beneficiul – asigură rentabilitatea – permite durata și existența întreprinderii”. „Prețul de cost constituie elementul de concurență cel mai serios; el asigură capacitatea de luptă pe piața economică a unei întreprinderi”. Dată fiind importanța majoră a acestui segment din viața și activitatea unei întreprinderi, cunoașterea, analizarea și controlarea lui „constituiesc postulate imperative categorice pentru existența unei întreprinderi”. Drept urmare, profesorul Victor Slăvescu apreciază că este nevoie de „experți calculatori”, care să fie „observatori atenți asupra tot ce se petrece în procesul de producție și ținută la curent, prin serviciul contabilității comerciale, asupra aprovizionărilor făcute”¹⁴. Detalierea cheltuielilor posibile/probabile reprezintă un lung și amănunțit discurs în ansamblul cursului: cheltuieli de fabricație, generale, directe, indirecte, administrative, comerciale, materiale, salariale, publicitatea¹⁵ etc.

După ce o întreprindere a reușit pe calea publicității, ea trebuie, crede profesorul Victor Slăvescu, să ajungă la „vânzarea efectivă a produselor sale, prin mijlocul căreia poate să reentre în fondurile cheltuite cu producțiunea și să realizeze astfel beneficiile ce i se cuvin”¹⁶. Producția, de regulă, este continuă, dar desfacerea poate fi sezonieră ori invers. Ca atare, depozitele de produse fabricate sunt extrem de importante în activitatea unei întreprinderi. Acestea, la rândul lor, sunt aducătoare de costuri și riscuri, reduce deverul, ridică cheltuielile de fabricație prin plata primelor de asigurare și a dobânzilor la capitalurile împrumutate, mărește riscul deprecierei calității produselor etc. Desfacerea, ca atare, se poate face – apreciază profesorul Victor Slăvescu – din depozite din incinta fabricii, din depozite din centre de desfacere, prin concesiuni și reprezentanțe ori prin comis voiajori etc. Realizarea definitivă a vânzării, după conveniențele părților contractante poate îmbrăca forme dintre cele mai diferite: licitații publice, contracte de vânzări pe termen lung, contracte de vânzări cu variante de prețuri, contracte de vânzări ferme, contracte cu scară etc. Toate acestea, crede profesorul Victor Slăvescu, sunt însă direct proporționale cu gradul de solvabilitate al clienței care poate fi cunoscută prin întreprinderi specializate ori prin intermediul băncilor¹⁷.

Cursul intitulat *Întreprinderile industriale* al profesorului Victor Slăvescu se încheie cu un important capitol referitor la organizarea administrativă și de

¹⁴ *Ibidem*, p. 60 și 61.

¹⁵ Publicitatea este privită în opinia profesorului Victor Slăvescu ca o artă și o meserie. „O artă în felul în care este prezentată, cu gust, cu discreție, cu măsură, corespunzând cercurilor cărora se adresează”. Este o meserie care să îndeplinească „condiția de a izbi agreabil un individ, prin modul cum este prezentată”. În acest sens, „ea trebuie făcută cu o deosebită adresă, ținând seama de psihologia masei publicului”. Dar adaugă el, „trebuie să fie exactă, căci dacă publicul se convinge de contrariu, ea nu mai poate avea nicio valoare”, *op. cit.*, pp. 94-95.

¹⁶ *Ibidem*, p. 101.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 125-127.

conducere a întreprinderilor industriale. A administra și conduce o întreprindere înseamnă, socotește Victor Slăvescu, „a-i asigura nu numai funcțiunea tehnică și funcțiunea comercială, dar mai ales a-i pune la îndemână mijloacele materiale necesare și apoi a-i asigura funcționarea ei permanentă, în cadrul unor împrejurări date”. Capacitatea administrativă presupune pregătirea specială, în multe direcții, potrivit complexității funcției de îndeplinit. Din acest unghi al abordării problematicii conducerii și administrării unei întreprinderi, profesorul Victor Slăvescu consideră ca deschizători de drumuri pe Fayol, Taylor și Ford. Din preceptele celor trei, el sintetizează principiile generale de administrare a oricărei întreprinderi, anume: inteligență, experiență, decizie, măsură, autoritate, responsabilitate, disciplină, ordine, inițiativă, continuitate, control etc.¹⁸ Indiferent de fațetele actului conducerii și administrării, înainte de toate era necesar, credea domnia sa, de personal pregătit. Acesta, în opinia profesorului Victor Slăvescu, nu putea fi format decât din absolvenții ai Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București.

În anul universitar 1935-1936, profesorului Constantin Bungețianu predă la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București cursul intitulat *Bilanțul și rentabilitatea întreprinderilor*¹⁹, curs adresat, după afirmațiile sale, studenților din anul terminal al Academiei. Aprecierile sale pornesc de la realitatea evidentă a vieții economice, anume că „Cercetarea bilanțului cu toate actele dezvoltătoare, precum și cu contul de profit și pierdere pe mai mulți ani consecutivi, ne arată *structura și puterea întreprinderii*”²⁰. În concepția profesorului, în afara funcționarilor specializați în știința contabilității, „întreprinzătorul care este, în primul rând, răspunzător de mersul întreg al afacerii trebuie să cunoască toate tainele bilanțului pentru ca să știe cât este de solid sau șubred terenul pe care se găsește Întreprinderea, ca să se poată să da lămuriri acționarilor și autorităților, pentru ca să se poată întocmi pe baza experiențelor făcute un *plan de lucru*, cuprinzând la rândul lui atât proiectul de rentabilitate, cât și planul de finanțare”²¹. În cursul menționat mai sus, profesorul Constantin Bungețianu își propune cu prioritate o expunere generală a mersului societăților anonime românești în perioada 1929-1933, precum și situația unor întreprinderi românești privite prin normele consacrate de legislația din Belgia, Germania și Franța. Privit din acest unghi al abordării evoluției economiei românești, el constată pentru perioada

¹⁸ *Ibidem*, pp. 139-151.

¹⁹ Constantin Bungețianu, *Bilanțul și rentabilitatea întreprinderilor. Probleme*, Tipografia „C. Văcărescu”, București, 1935.

²⁰ *Ibidem*, p. 1.

²¹ *Ibidem*.

1929-1933 un relativ echilibru în evoluție, în sensul că punctul maxim îl reprezintă anul 1930, cu o ușoară tendință de scădere. Aprecieria decurge din analiza numărului de societăți anonime, situația capitalului. Apreciază, de asemenea că „Societățile industriale reprezintă aportul cel mai mare de capital – 32 miliarde lei – față de capitalul total al societăților anonime, care este de 46 miliarde lei; iar numărul lor este cel mai ridicat procent din numărul total al societăților anonime”²².

În aprecierile asupra evoluției economice românești din anii Marii Depresiuni se oprește cu insistență asupra sistemului bancar, cu precizarea expresă că nu are în vedere și situația Băncii Naționale, care era într-o situație privilegiată prin statutul său. Astfel, face aprecieri asupra practicilor curente în domeniul bancar și prevederile Codului de Comerț român în ceea ce privește capitalul statutar și capitalul efectiv vărsat, fondul de rezervă, depunerile spre fructificare, retragerile depunerilor, mijloacele străine ș.a. Din acestea trage unele concluzii privind comportamentul clienților diferitelor bănci. Un prim aspect evidențiat de el este acela al neîncrederii pe care au manifestat-o unii depunători din cauza panicii create de falimente, motiv pentru care au preferat Casa de Depuneri, considerată mai sigură, ori investirea în construcții de imobile. Din cauzele menționate, în perioada 1929-1933 depunerile la Casa Națională de Economii au crescut de aproape 11 ori. Iar situația construcțiilor urbane, apreciată după statisticile Ministerului Justiției prin intermediul Serviciului Statisticii Judiciare într-o cercetare asupra 40 de orașe, arată o creștere cu 10% a numărului de apartamente nou construite. În ceea ce privește situația băncilor românești, cercetare pe provincii istorice și în total național, face următoarea constatare: „este destul de îmbucurător ca la un capital vărsat în băncile din întreaga țară de 9.574 milioane lei să avem depuneri spre fructificare de aproape 13 miliarde lei. Aceasta dovedește că dispunem încă de capitaluri mobiliare destul de însemnate pentru modesta noastră economie națională, dând băncilor un prețios mijloc de exploatare”²³.

Lucrarea, relativ amplă, conține numeroase judecăți de valoare, considerații privind procedeele de fabricație, modalități de analiză a bilanțului unei întreprinderi, semnificația contului de profit și pierdere a unei întreprinderi, calculația rentabilității unei întreprinderi, calculația costului, categoriile de cheltuieli ale unei întreprinderi și efectele acestor categorii asupra rentabilității, precum și un istoric al industriei hârtiei în România, cu referiri exprese asupra evoluției și rentabilității fabricilor de la Letea și Bușteni. Nu insistăm în mod deosebit asupra acestei variantei de curs întrucât doi ani mai târziu cursul – într-o

²² *Ibidem*, p. 4.

²³ *Ibidem*, p. 8.

altă variantă, mult mai amplă – va reprezenta un punct de vedere esențial în Academie. Toate referirile noastre următoare se vor referi la varianta îmbunătățită a cursului.

Doi ani mai târziu, în 1937, profesorul Constantin Bungețianu preda studenților de la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București cursul *Întreprinderi comerciale și industriale. Organizare, funcționare, rezultate*.²⁴

Suntem în fața unui curs monumental, pe care cu greu îl putem cataloga și caracteriza. Termenul de monumental nu are în vedere numai dimensiunea fizică, adică cele peste 700 de pagini, ci, în primul rând, volumul de informație transmis studenților și gradul de sistematizare și esențializare a mesajului profesoral. Este, considerăm noi, ceea ce în accepție contemporană poartă denumirea de „Curs de management”. Dicționarul Explicativ al Limbii Române definește termenul ca reprezentând „1. Activitatea și arta de a conduce. 2. Ansamblul activităților de organizare, de conducere și de gestiune a întreprinderilor. 3. Știința și tehnica organizării și conducerii unei întreprinderi”²⁵. Înțeles astfel, cursul devine un veritabil îndrumar al lumii afacerilor, fie ele în domeniul industrial ori comercial, lume în care urmau să servească absolvenții Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București.

Încă din introducere profesorul Constantin Bungețianu precizează că „ne propunem a publica o serie de studii”²⁶, în care partea practică predomină, iar contribuția teoretică va fi redusă la proporțiile bine măsurate ale precizărilor de noțiuni și de sisteme, așa cum rezultă din gândirea și adaptările reprezentanților vieții economice românești²⁷. Conceptual, afirmă că întreprinderea se fondează „plecând de la o idee și un anume capital”. Mai adaugă faptul că termenul incert de afaceri este ori ar trebui să fie legat de „principiul serviciului”. „Serviciul – spune el – nu este filantropie; filantropia pură, ca asistență publică ori privată, face negreșit un serviciu, dar ea nu este decât un caz excepțional”. În sens economic, profesorul Constantin Bungețianu dă exemplul fabricantului de automobile. Acesta, „găsește mijlocul de a face serii mari și cu prețuri moderate, deci face un serviciu, și acest serviciu este cu atât mai apreciat, cu cât se adaugă la mașină mai multe detalii practice, de exemplu conducerea interioară care te dispersează de un șofer”. Magazinul,

²⁴ Constantin Bungețianu, *Întreprinderi comerciale și industriale. Organizare, funcționare, rezultate*, Editura Tipo-Triumful SAR, București, aprilie 1937.

²⁵ *** Academia Română, Institutul de lingvistică „Iorgu Iordan”, *DEX. Dicționarul Explicativ al Limbii Române*, Editura Univers Enciclopedic, București, 1998, p. 595.

²⁶ Cursul a fost precedat de ample și importante studii publicate în *Analele Statistice și Economice*, nr. 1-3, 1935 și *La Roumanie économique*, no. 3-4, 1935, precum și de varianta de curs menționată de noi și predată în anul universitar 1935/1936.

²⁷ Constantin Bungețianu, *op. cit.*, p. 3.

continuă el în aceeași logică, „a făcut un serviciu, pentru că, vânzând mai mult, a putut să-și micșoreze cheltuielile și să facă să profite clientela sa”. La toate aceste exemple de ordin material adaugă încă unul, am zice noi în termeni contemporani, de ordin comunicațional. Astfel, adaugă următoarele: „Fabricanții de posturi de emiterie și de posturi de recepție TSF fac servicii de ordin artistic, ducând la domiciliu, până în provincii, concerte, care altădată nu erau rezervate decât unui mic număr de privilegiați”. La rândul său, bancherul, apreciază profesorul Constantin Bungețianu, „face un serviciu scontând tratele, dispensându-și clienții de a încasa direct cupoanele sau închiriindu-le casete pentru bijuteriile lor, pe care hoții nu le-au putut forța niciodată”²⁸. În discursul său are și exemple care nu constituie servicii pentru societate: traficul de droguri, publicitate neloyală, gazetele care trăiesc din șantaj etc.

Proportional cu domeniul și volumul de activitate pe care și-l propune o întreprindere la înființare, trebuie să determine – științific ori empiric – diferența dintre „*trebuință și cerere*”. Empiric, crede el, un întreprinzător trebuie să „ghicească” dacă locuitorii unui cartier vor avea nevoie de un brutar ori de un măcelar. Dar științific, determinarea „a fost făcută de către școlile economice; distincțiunea este destul de mare, chiar dacă n’ar fi decât din punct de vedere metodologic. Pentru firmele de mari proporții, cu producție valorificată prin export ori condiționată de import sau cele cu un domeniu de activitate – altul decât bunurile de consum imediat ori casnic, sunt necesare cercetări psihologice, statistice, rapoarte ale consulilor ori atașajilor comerciali, rapoarte publicate de organisme de statistică națională, de oficii naționale de comerț exterior. Cu titlu de exemplu, subînțelegând că studenții vor face aplicații practice și studii de caz la seminar, prezintă sintetic vânzările Franței în Belgia, cumpărările Franței din Belgia, condiții economice și sociale din Franța și Belgia, necesitățile care rezultă din acestea, modelul de viață al populației ș. a.²⁹ Concluzia profesorului este că cercetarea monografică este metoda dezirabilă pentru studiul mediului de afaceri cu condiția să fie selectate cazurile tipice, nu excepțiile. Aceasta pentru că, afirmă el, „Șansele de dezvoltare ale unei trebuințe sau declinul ei nu sunt ușor de studiat și urmărit astăzi, când multe din legile economice recunoscute au fost dezmințite de oscilațiile stărilor critice actuale”. Ca atare, continuă el, „Planurile chibzuite reclamă cercetări perseverente, metodă științifică și o personalitate recunoscută a întreprinzătorilor; aceste planuri se depărtează simțitor de domeniul aproximațiilor prea mari sau de soarta schimbătoare a norocului”³⁰.

²⁸ *Ibidem*, pp. 5-6.

²⁹ *Ibidem*, pp. 6-9.

³⁰ *Ibidem*, p. 9.

„Idea” pe care fondatorul întreprinderii o va pune în aplicare este, în accepțiunea profesorului Constantin Bungețianu, „*idee de exploatare sau plan de exploatare*”, care presupune o concepție amplă și complexă asupra viitoarei afaceri: capitalul de care dispune, proveniența lui și modalitățile de asociere, locul amplasării, respectiv vecinătatea materiilor prime și posibilele debușee, recrutarea personalului, achiziționarea utilajelor – felul, numărul și dispoziția în ateliere –, planul de fabricație ș.a. Pe lângă aspectele pur tehnice, consideră că la fel de numeroase sunt și aspectele juridice, determinate de eventualitatea unei asocieri de capitaluri, statutele viitoarei întreprinderi, organele de conducere și interdependența dintre ele, regulamentele interioare, fișele de post, atribuțiile personalului de conducere etc.

În multitudinea de probleme pe care trebuie să o rezolve fondatorul unei întreprinderi, din care noi am enumerat selectiv doar pe unele, profesorul Constantin Bungețianu consideră ca fiind esențială, din perspectiva unei activități profitabile, „organizarea personalului său”. În acest sens, apreciază, ca urmare a numeroaselor experiențe internaționale, că „Printre organizările adoptate se cunoaște mai ales organizarea *fayolină* și organizarea numită *tayloriană*. Prima „se apropie mai mult de organizarea militară, a doua este numită de toată lumea *funcțională*”. Cele două sisteme, prezentate pe larg, cu argumente pro și contra, au drept numitor comun patru reguli: „regula unității comandamentului, aceea a înlocuirii personalului, aceea a inițiativei și a responsabilității”³¹. Un fondator de întreprindere vizionar, după aprecierea profesorului Constantin Bungețianu, în ceea ce privește personalul întreprinderii sale, trebuie să aibă în vedere și numeroase aspecte de ordin psihologic și/sau sociologic: mediul de proveniență al acestora, vârsta angajaților, privită prin prezent și viitor, raportul dintre tineri și bătrâni, dintre cei vechi ori recent angajați, gradul de alfabetizare și calificare, experiența în domeniu, problema succesiunii fondatorului și a decidenților din alte eșaloane ale conducerii întreprinderii etc.³². Toate aspectele menționate mai sus sunt însoțite de ample și numeroase exemple ale unor firme de renume mondial, de considerații privind deosebirile/nuanțele determinate de mărimea capitalului întreprinderii, specificul domeniului de activitate, de mentalități/obiceiuri locale ori zonale ale personalului de execuție ș. a.

După această primă parte, pe care noi o apreciem conceptuală și principială, urmează o a doua parte, cea mai întinsă ca volum de informație și număr de pagini, asupra căreia nu insistăm pentru că ar reprezenta în sine – în prezent – o parte de

³¹ *Ibidem*, p. 14 și urm.

³² Vezi pe larg, *Ibidem*, pp. 21-27.

istoria economiei mondiale și românești. Scopul cercetării noastre, așa cum am precizat încă din introducerea acestei lucrări este acela de a prezenta și demonstra amploarea și complexitatea mesajului profesional al corpului profesoral de la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București. Ne mărginim, deci, la câteva considerații de ansamblu.

Partea a doua a lucrării cuprinde un amplu istoric al evoluției industriei mondiale a hârtiei începând din China antică și până în deceniul al patrulea al secolului al XX-lea. Această parte este urmată de o alta, privind istoria industriei hârtiei în România, continuă cu prezentarea principalelor fabrici de hârtie și cartoane existente în 1937, cu accent deosebit pe fabricile de la Letea și Bușteni și se încheie cu trăsăturile caracteristice, atribuții, funcții și rol ale „Oficiului de Vânzare a Hârtiei produsă în țară SA”, înființat în anul 1937, adică chiar anul predării cursului prezentat de noi.

Finalul lucrării este reprezentat de un capitol sintetic, intitulat *Raționalizarea în administrația întreprinderilor industriale din România*. Raționalizarea, în concepția profesorului Constantin Bungețianu, este „întrebuințarea sistematică a mijloacelor tehnice și de organizare, destinate să asigure maximul de randament cu minimul de pierdere de efort, timp, spațiu și materie”. În completarea acestei considerații face precizarea că trebuie privită în dublu sens: „1. privat economic (randament); 2. social-economic, adică să se țină seama de factorul uman. Mașina să fie subordonată omului, nu invers”³³. Pentru exemplificarea acestei viziuni, prezintă diferite variante de scheme de raționalizare a activității generale a unei întreprinderi industriale, după modelul lui Taylor, pentru o întreprindere textilă, pentru o întreprindere care produce articole de precizie, pentru organizarea unei fabrici de sticlă de laborator, pentru o fabrică de țiglă, pentru o fabrică de porțelanuri, pentru Societatea Comunală a Tramvaielor din București, pentru activitatea administrativă, precum și pentru organigrama Societății Naționale de Credit Industrial³⁴. Toate acestea sunt însoțite de grafice, exemple numerice etc. În plus, adaugă circa douăzeci de tipuri de probleme-aplicații, care pot conduce la calcule de determinare a deverului raportat la beneficiul brut, câștigul net, deverul minim posibil de acceptat de către o întreprindere ș. a.

Cercetarea noastră privind industria, așa cum este ea tratată în cursurile universitare ale profesorilor de la Academia de Înalte Studii Comerciale și

³³ *Ibidem*, p. 676 și 681.

³⁴ Pe larg, *Ibidem*, pp. 676-728.

Industriale din București, o încheiem cu aprecieri asupra unui curs³⁵ predat de profesorul Ioan Tatos în anul universitar 1945-1946.

Înainte de a face referiri la conținutul cursului, a informațiilor transmise studenților în virtutea curriculei universitare, se cuvine, credem, să facem unele comentarii determinate de conjunctura politico-istorică a momentului. Anul universitar menționat se suprapune cu încheierea operațiunilor militare ale celui de-al Doilea Război Mondial, moment care însemna pentru România începutul refacerii de după război, dar, în același timp, însemna și consacrarea apartenenței la sfera de influență a URSS. Guvernul condus de dr. Petru Groza începuse deja implementarea primelor măsuri – în aparență economice, în realitate politice – ale noii puteri, dintre care, fie și numai exemplificativ, amintim Reforma agrară din martie 1945. Desigur, era un context tulbure, perceput și conștientizat de locuitorii țării cu diferite grade de înțelegere. Raportat la acest fundal, remarcăm ținuta academică a mesajului profesoral, neangajat în disputele dificilului moment politico-istoric. Reforma sistemului de învățământ avea însă să urmeze la scurt timp după aceea.

Cursul a avut și variante anterioare, dar referirile noastre le facem ținând seama de forma cea mai amplă³⁶.

Discursul profesorului debutează cu delimitarea ariei de interes, a câmpului de cercetare, pentru Studiul Întreprinderilor în comparație cu Economia Politică. „Cuprinzându-le într’o privire de sinteză – conchide el – le putem astfel deosebi: *Economia politică*: 1. Studiul fenomenelor economice de masă; 2. Cercetare exogenă în aspectele totale; 3. Studiu sintetic; 4. Studiu de la general la particular; *Studiul Întreprinderilor*: 1. Studiul existențelor generatoare a fenomenelor; 2. Cercetarea endogenă în aspectele particulare; 3. Studiu morfologic; 4. Studiu de la particular la general”. La aceste direcții ale abordării problematice adaugă omul pe care îl consideră „începutul și finalitatea oricărei preocupări”, dar precizează că este vorba de om privit din punct de vedere social, adică „omul izolat nu ne interesează”³⁷. În ceea ce privește rolul omului în societate, abordarea profesorului este una amplă sub aspect istoric, respectiv de la omul primitiv și până în momentul predării cursului. Are în vedere evoluția gospodăriilor și procesul de diferențiere al lor care a condus la gospodăria casnică. În contrapartidă, remarcă

³⁵ Ioan Tatos, *Curs de economia întreprinderilor. Teoria generală a întreprinderilor*, după note stenografice luate de I. Vasilescu la prelegerile ținute în anul școlar 1945-1946, f. e., f. l., f. a.

³⁶ Aparatul statistic invocat de profesorul Ioan Tatos este format în cea mai mare parte din datele recensământului din anul 1930 și anuarul statistic din anii 1937 și 1938. Are în vedere și unele modificări ale Codului comercial din anul 1945. Vezi, Ioan Tatos, *op. cit.*, p. 233 și 243 – n. ns.

³⁷ *Ibidem*, p. 7.

faptul că economia de piață a generat *întreprinderea* care este o altă experiență umană, „o calitate nouă, cu o existență de sinteză, cu funcțiuni deosebite: de guvernare, de raporturi cu piața, de persoană juridică”³⁸. Drept concluzie de etapă, face aprecierea că, în evoluția societății omenești, se constată, în realitate, patru existențe: „gospodăria, exploatarea, întreprinderea și economia”. Prima constituie periferia societății, iar ultima este societatea însăși. „Singurele cele două centrale se mișcă în cadrul societății; singure ele nu sunt categorii independente. Ele împreună construiesc un sistem propriu. Sistemul dominant în organizarea instituțională a economiei lumii. Exploatarea și întreprinderea sunt în relație directă și organică”³⁹. Lămurirea conceptuală a diferențelor dintre categoriile menționate este urmată de o lungă expunere, detaliată sub aspectul devenirii istorice și al accepțiunii lor în viziunea diferitelor școli de gândire economică. Referindu-se la momentul predării cursului, adică la jumătatea deceniului cinci al secolului al XX-lea, constată cu dreptate că „Întreprinderea mare este tipul caracteristic al generației noastre. Întreprinderea gândește în bani. Întreprinderea mare înseamnă complex de probleme. Gestiune, calculațiune, contabilitate, organizare, raționalizare, iată cele mai însemnate din aceste probleme, toate într’o concepție tehnică și rațională”⁴⁰.

Definirea întreprinderii reprezintă în cuprinsul cursului un vast capitol pentru care, pentru a convinge, profesorul Ioan Tatos face o vastă incursiune critică în literatura economică străină și românească. Fără pretenția unei enumerări exhaustive, amintim un lung șir de gânditori străini: Courcelle-Seneuil, Jean Chevalier, Johann Schär, Werner Sombart, Gustav Schmoller, Friedrich Freiherr von Wieser, Fritz Weber, Robert Mossé, Karl Bücher, Robert Liejman, Lucien March, Eugen Philippovich, François Perroux, Friedrich von Gottl-Ottlilienfeld ș. a. Dintre gânditorii români amintește pe Virgil Madgearu, Victor Slăvescu și Gromoslav Mladenatz. Raportat la toți cei menționați, își construiește propria definiția a întreprinderii, anume: „Întreprinderea este un organism economico-sociale, autonom, care realizează conlucrarea factorilor economici sub o unitate de comandament, cu scopul să producă bunuri sau să presteze servicii pentru satisfacerea pieții economice”⁴¹.

În concepția profesorului Ioan Tatos, *Economia întreprinderilor* este strâns legată de numeroase alte discipline, pe care le clasifică în două categorii: „1) cele de la care disciplina noastră se găsește într’o comunitate de gândire;

³⁸ *Ibidem*, pp. 17-19.

³⁹ *Ibidem*, p. 20.

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 48-49.

⁴¹ *Ibidem*, p. 89.

2) cele ce îi servesc de instrumente investigatoare și execuție”⁴². În prima categorie include *Economia socială, Finanțe, Politica socială, Drept* (comercial, fiscal, social, internațional și economic) și *Statistica*. A doua categorie este formată, crede profesorul, de *Contabilitate, Aritmetica economică, Calculațiunea, Geografia economică și Psihologia*⁴³.

Clasificarea întreprinderilor, localizarea lor posibilă ori probabilă, dimensiunea optimă, primate după numeroasele criterii practicate în literatura economică străină și românească îi prilejuiește numeroase considerații privind starea și evoluția activităților industriale din România în perioada 1866-1938. În aprecierile formulate pentru economia românească are drept suport statistic foarte multe surse. Studiarea cursului profesorului Ioan Tatos ne permite să le sistematizăm după cum urmează: 1. De la Recensământul stabilimentelor industriale efectuat în anii 1862-1863, intrat în literatură ca fiind din anii 1859-1860, când s-a întreprins recensământul general, în care acesta era parte componentă în Principatele Unite; 2. Notice sur la Roumanie, Commission Princière de la Roumanie, Paris, 1866; 3. Ancheta industrială din anii 1901-1902 din România Veche; 4. Ancheta industrială din 1906 din România Veche; 5. Recensămintele industriale din Transilvania din anii 1890, 1900, și 1910; 6. Ancheta industrială din anul 1920, în România Mare; 7. Recensământul întreprinderilor industriale și comerciale din 1930 din România, care s-a efectuat în cadrul recensământului general al populației din același an; 8. Anuarele statistice ale României din anii 1937 și 1938.

În fața acestei multitudini de opinii, concepte, teorii, aspecte, acte și fapte economice, profesorul Ioan Tatos formulează și unele concluzii. Una dintre acestea este aceea că „Dacă numărul total al întreprinderilor în răstimpul de la 1866-1930 crește de 8 ori, numărul personalului crește de 17 ori. Repetăm – spune el – această creștere a numărului de întreprinderi în mai puțin de 100 ani se datorește intrării economiei românești în orbita capitalistă, dar nu mai prejos și factorului demografic”⁴⁴. Analizând dezvoltarea economică românească, remarcă polarizarea activităților în capitală. El apreciază faptul că „Exemplul tipic în economia românească îl înfățișează Bucureștiul”. Are și o argumentație în acest sens, anume aceea că, „Fiind cel mai populat centru al țării (cu o populație flotantă de aproape două milioane de locuitori) datorită și relativ bunei stări economice a populației (în raport cu celelalte orașe ale țării), la care se mai adaugă calitatea de centru politic

⁴² *Ibidem*, p. 97.

⁴³ Vezi pe larg, *Ibidem*, pp. 97-114.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 251.

și administrativ – cauză ce se conjugă cu cea de centru de consumație – Bucureștiul a localizat foarte numeroase întreprinderi, variate și de cea mai mare capacitate economică”. În sprijinul afirmației sale invocă datele recensământului din 1930, potrivit cărora existau 18.473 întreprinderi de tot felul, din care 7.665 industrii; 9.280 întreprinderi de comerț (distributive); 621 credit; 907 diverse și nespecificate⁴⁵. În sinteză, subliniază el, capitala țării, în anul 1930 „număra 7% din populație; localiza 7% din numărul întreprinderilor țării; 13% din totalul personalului tuturor întreprinderilor din întreaga țară și 13% din forța lor motrică”. Efect al acestei dezvoltări economice era și relativa bunăstare a locuitorilor capitalei, comparativ cu alte zone ale țării. Pentru exemplificarea acestei stări de lucruri, profesorul Ioan Tatos invocă repartiția depunerilor la CEC, la 31 decembrie 1937. Locuitorii Bucureștiului „avea depus la CEC 2.294.760.875 lei (60%) din totalul depunerilor din întreaga țară de 3.893.894.471. Deci, pentru București (900.000 locuitori) revenea o medie de 255 lei pe cap de locuitor, în timp ce, pentru restul de 16 milioane de locuitori din restul țării, revenea o medie de 36 lei pe cap de locuitor”⁴⁶.

2.5 Monedă și finanțe

Pentru evidențierea calității preocupărilor monetare ale cadrelor didactice din Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, punctul central al pregătirii economice superioare din România, este utilă prezentarea evoluției fenomenului monetar, activitatea didactică și de cercetare în domeniu fiind racordată contemporaneității. Menționarea acestui context intern și internațional are rolul de a arăta care este mediul problematic în care și-au adus contribuția specialiștii în domeniul monetar, care sunt punctele nodale ale discuției și maniera de racordare în vederea căutării și găsirii de soluții.

⁴⁵ *Ibidem*, pp. 257-258.

⁴⁶ *Ibidem*, pp. 259-260.

2.5.1 Contextul monetar intern și internațional

În vara anului 1914, sistemul monetar aur (*gold standard*) era generalizat în Europa, moneda aur fiind singura investită cu putere liberatorie deplină, aurul circulând liber în fiecare țară și între țări; în mare măsură biletele de bancă și moneda scripturală înlocuiesc utilizarea efectivă a aurului, însă circulația fiduciară era oricând convertibilă în aur, băncile de emisiune fiind obligate a răspunde oricărei cereri de aur, în care scop statul le impune deținerea unui stoc de conversiune și limitează emisiunea bancnotelor; rata scontului asigură elasticitatea creditului, raportul de schimb între diferitele valute oscilează în limite restrânse, creditul internațional și plasamentele se realizează în siguranță, iar pe piața mondială prețurile tind spre egalizare.

Primul Război Mondial a bulversat practica monetară anterioară, iar revenirea la normalitate pe alte baze a valorificat multiple experiențe naționale, sintetizate într-o discuție internațională fără precedent în istorie. Situația monetară europeană postbelică a impus căutarea soluțiilor și mecanismelor care să asigure atât menținerea stabilității interne, cât și a unor raporturi internaționale constante între monede, anterior rezultate din automatismul mecanismului aur. Treptat găsită, soluția a constat în adoptarea sistemului devize-aur, în care aurul încetează de a mai juca vreun rol în circulația internă și își menține un rol limitat în schimburile internaționale, în cea mai mare parte mediate prin devize-aur.

Concepția deflaționistă din primii ani ai deceniului al treilea al secolului al XX-lea indică o acută dorință de revenire la normalitatea antebelică, dar și o relativă înțelegere a mecanismelor monetare: s-a imaginat, în mod simplist, că, dacă devalorizarea este rezultatul inflației, prin deflație ar fi trebuit să se ajungă la revalorizare...

Se constată că, în general, politica monetară postbelică nu a manifestat luciditate, aceleași iluzii și lipsă de adecvare fiind generale în Europa timpului.

Unii economiști sau politicieni au cochetat cu ideea revenirii la sistemul aur (ceea ce era evident o iluzie, în condițiile în care nicio țară nu a revenit la acesta) ori cu ideea revalorizării până la paritatea antebelică (revenirea s-a dovedit posibilă pentru Anglia, în condiții cu mult deosebite de ale altor țări, dar s-a realizat și în Germania, Ungaria, Austria și Rusia după prăbușirea totală a monedelor acestora), în alte țări singura posibilitate de manifestare operațională a monedei era de a i se constata deprecierea internă a puterii de cumpărare și a-i menține stabilitatea externă la nivelul atins la momentul stabilizării legale.

Dimensiunea internațională a aspectelor monetare impune discutarea acestora la diferite reuniuni internaționale. Începutul este făcut sub egida Societății Națiunilor, prin *Conferința financiară internațională de la Bruxelles* (1920). Raportul conferinței propune revenirea neîntârziată la etalonul aur, prevalând la unison, bazate pe principiile liberale clasice, propunerile de readucere a monedei la normalitate prin renunțarea la restricțiile provocate de război. Fără a fi investită cu forță decizională, Conferința de la Bruxelles s-a arătat utilă prin inventarierea și dezbateră situațiilor postbelice. Imposibilitatea revenirii la etalonul aur antebellic fiind evidentă, discuția teoretică va continua. În anii următori situația multor țări europene devine deosebit de critică: reprezentanții marilor puteri ajungând la concluzia că remediarea situației impune acțiunea internațională.

Consacrată reconstrucției economice a Europei, fără a soluționa ansamblul problemelor, *Conferința monetară internațională de la Genova* (1922) marchează viitorul monetar al Europei prin recomandările Comisiei Financiare pentru sistemul etalon devize-aur – *gold exchange standard*.

Potrivit etalonului devize-aur, angajamentele la vedere ale băncilor centrale sunt acoperite atât în aur, cât și prin devize plătibile în aur. Banca de emisiune convertește biletele proprii în devize, respectiv cumpără la preț fix devizele care i se oferă – presupunându-se solvabilitatea absolută a băncii și identitatea între devize și aur. Monedele tuturor țărilor apar legate de aur prin definiție și, având acoperire aur, sistemul este curent numit etalon aur, însă banca de emisiune poate alege să ofere în schimbul bancnotelor proprii între aur-lingouri și devize. În interiorul țării circulă biletele băncii centrale, neconvertibile în aur.

Pe plan internațional monedele apar împărțite în două categorii: cele legate direct, dar cu restricții de aur, numite monede „forte”, respectiv cele legate indirect de aur, prin intermediul rezervei de devize exprimată în „monede forte”. Chiar în cazul „valutelor forte” există două monede distincte ale aceleiași țări, una afectată tranzacțiilor interne, cealaltă destinată plăților externe; pentru plățile externe, în afară de amintitul schimb în devize, băncile centrale din țările cu monedă forte asigură, cu restricții, convertibilitatea biletelor proprii în aur.

Pentru a nu-și destabiliza propria monedă față de definiția aur, statul a cărui monedă este acoperită în devize este obligat să își asigure echilibrul balanței de plăți și o balanță comercială excedentară, politica monetară și politica comercială fiind strict interdependente. Activitatea comercială curentă și urmărirea unor rate de schimb favorabile presupun libera deplasare a devizelor însă, pentru prevenirea speculării efectelor comerciale, provocatoare de dereglări monetare, multe țări au introdus controlul comerțului cu devize și circulației capitalurilor.

Etalonul de aur disociază circulația monetară internă de cea externă, sub aceeași denumire existând, de fapt, două monede ale aceluiași stat. De asemenea monedele se împart în monede bazate pe aur, un aur „național”, dirijat conform intereselor statului a cărui uniformă o poartă, și în monede bazate pe devalua, dependente în exterior de „centrele aur”, existând o „aristocrație” și o „plebe” monetară.

În esență, etalonul de aur a consemnat dislocarea unității circulației monetare interne și internaționale, provocată de Primul Război Mondial. Păstrând aparențele, organizarea monetară interbelică este total diferită de cea antebelică. În stabilizarea postbelică mecanismul de aur a dat unele rezultate – statele europene aplicând, în funcție de posibilități, principiile monetare de la Genova, ajungând la stoparea inflației, echilibrarea bugetelor, balanțe de conturi echilibrate, redând băncilor centrale controlul pieței monetare și valutare.

Declanșarea *crizei financiare și monetare din Europa* s-a datorat deplasării intempestive a capitalurilor pe termen scurt, care provoacă instabilitatea monedelor forte. Funcționarea mecanismului de aur depindea de garanții, în condițiile în care în locul aurului efectiv efectuarea plăților externe se baza pe încrederea în moneda altor țări, care, în pofida declarațiilor, nu reprezentau aurul în mod nelimitat. Fisurarea creditului a adus în atenția comunității internaționale grave probleme monetare, cărora Conferința de la Londra din 1933 nu le-a dat soluții.

Acestea vor fi agravate de consecințele celui de-al Doilea Război Mondial, la sfârșitul acestuia având loc Conferința de la Bretton Woods (1944), care a reorganizat lumea monetară în sistemul de aur, cu un singur susținător, dolarul SUA, sistem care a funcționat până în anul 1971.

La întemeierea sa, în anul 1867, moneda României a fost organizată prin aliniere la sistemele monetare bimetalistice care, la acel moment, făceau parte din Uniunea Monetară Latină. Din 1890 până în 1914, leul românesc a funcționat în sistemul de aur, fiind egal francului francez, stabil ca putere de cumpărare internă și convertibil nelimitat pe plan extern. Se poate aprecia că, nu fără necesitatea depășirii dificultăților inerente punerii în practică a unui mecanism prin natura sa de mare finețe și importanță economică și socială, între domeniile în care a avut loc racordarea la modernitate a României în a doua jumătate a secolului al XIX-lea instituirea monedei naționale și funcționarea sistemului bancar au reprezentat experiențe reușite, domeniile respective fiind calitativ egale cu cele din occidentul Europei.

Situația provocată de participarea României la Primul Război Mondial a dus la suspendarea sistemului de aur, iar acoperirea cheltuielilor statului s-a făcut prin

inflație. În anul 1919 *inflația și scăderea puterii de cumpărare* a monedei românești erau dintre cele mai drastice din Europa, situația accentuându-se în anii următori, astfel încât, la mijlocul deceniului al treilea al secolului al XX-dea, leul va ajunge la 1/40 din valoarea de dinainte de război. *Unificarea* monetară din 1920 a necesitat un efort suplimentar de emisiune. Căderea externă a leului, mai accentuată decât deprecierea internă, era rezultatul prăbușirii aproape totale a exportului românesc, la care s-a adăugat efectul psihologic pe plan internațional ale sechestrării la Moscova a tezaurului României, care cuprindea o parte însemnată din rezerva de aur a B.N.R.

În perioada cuprinsă între anii 1925-1927, BNR a practicat o politică deflaționistă în intenția revalorizării leului, iar apoi politica stabilității de fapt. *Legea monetară din 1929* redefinește leul (10 miligrame aur cu titlu 900); este restabilită convertibilitatea monedei, ulterior fiind practică numai în devize-aur și numai pentru plăți externe.

România adoptă o organizare monetară inspirată din practica internațională a momentului, având o monedă stabilă, cu o convertibilitate practică potrivit restricțiilor curente și care se manifestă calitativ la nivelul francului francez. După nevoile și posibilitățile țării, moneda României a valorificat respectiva experiență internațională, a manifestat adaptabilitate la ambianța monetară a epocii.

Destrămarea țării în 1940, participarea la cel de-al Doilea Război Mondial și consecințele economice ale războiului și apoi ale păcii provoacă în România o puternică inflație. Schimbarea de regim politic din 1945 a determinat schimbări drastice în organizarea monetară a țării, practic în 1947 a avut loc bascularea de la o monedă adaptată pieței la una dirijată după modelul sovietic.

2.5.2 „Școala monetară” românească

Conținutul lucrărilor românești publicate în deceniile interbelice arată faptul că, fiind direct și constant la curent cu situația europeană, autorii descifrează cu acuratețe mecanismele monetare, înțeleg perfect organizarea monetară internă a diferitelor țări și mecanismele de echilibrare monetară internațională.

Aparent există o discrepanță între capacitatea de exprimare teoretică, efectuată cu mult profesionalism, cu un accent către descriptiv, și ceea ce reprezintă marea politică monetară, politica de anvergură pe care trebuie să o urmeze instituțiile specializate, în măsură să adopte rapid decizii adecvate într-un context deosebit de dinamic. Însă această politică de anvergură rezultă, până la

urmă, tocmai din realizarea practică a esențialului economiei de piață: autonomia băncii de emisiune, stabilitatea relativă a puterii de cumpărare a monedei naționale, racordarea acesteia la piața internațională, care suporta efectele autarhiilor regimurilor totalitare.

În analiza economică interbelică românească s-au manifestat valori proeminente, precum Virgil Madgearu sau Victor Slăvescu, pentru a ne limita la două dintre cele mai prestigioase nume la care se face adesea referință. În epocă însă, practica economică cuprindea și valorificarea muncii, astăzi aproape neștiută, a numeroșilor analiști ai fenomenului economic și monetar. Chiar între economiști, puțini mai rețin autori ca Aureliu Ion Popescu, *Variațiile sezonale ale leului*, București, 1927, Vasile Grigorcea, *Cooperarea băncilor de emisiune și Banca Reglementelor Internaționale*, București, 1937, N. N. Petrașcu, *Criza mondială și noile probleme monetare*, București, 1933.

Recunoașterea cea mai mare a performanței internaționale a analizei efectuate în domeniul monetar este dată de faptul că autorii români erau cunoscuți în epocă prin lucrările lor publicate în edituri străine, lucrări care, din păcate, reprezintă astăzi un filon uitat al contribuției românești la literatura economică a vremii. Pentru exemplificarea amintitei situații, semnalăm amplele lucrări ale lui C. A. Pandele, *La répartition de l'or dans le monde après l'asseinissement des monnaies européens*, Paris, 1928; Florin Manoliu, *La reconstruction économique et financière de la Roumanie et les partis politiques*, Paris, 1931; Jean Josif, *La stabilisation du change roumain*, Paris, 1939.

Un aspect supradimensionat în analizele ulterioare privește orientările politice care, în domeniul monetar, ca și în alte segmente, sunt reprezentate major de cele două mari partide care au guvernat în perioada interbelică, Partidul Național Liberal și Partidul Național-Țărănesc. Disputa, prezentă în dezbaterile parlamentare, evidențiată între altele în publicațiile „*Independența economică*” și „*Anale economice și statistice*”, a avut adesea accente polemice ascuțite. Preluarea dintr-o parte sau din alta a criticilor duce la estomparea esențialului, respectiv a faptului că, în cele din urmă, soluțiile aplicate reprezintă rezultatul unui continuu efort colectiv, ambele partide fiind prin mentalitate liberale și prin practică la fel de atașate prezentului și viitorului țării.

Ulterior, adesea redusă la preluarea unor afirmații ocazionale, de circumstanță, rupte din context, redescoperirea și valorificarea acestui filon al gândirii economice românești reprezintă o datorie a istoricilor și economiștilor.

Lumina minții și îndrumarea unor intelectuali valoroși au șlefuit elita gândirii economice a României interbelice, la baza acestui amplu efort de analiză fiind școala, știința de carte economică temeinic reprezentată de corpul profesoral al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București.

Profesorii din Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București⁴⁷, a căror operă în domeniul monetar urmează a fi analizată, au alături, în demersul lor, pe colegii de la Academia Comercială din Cluj, pe specialiștii de la Banca Națională, existând contribuții – de cele mai multe ori substanțiale – ale unor oameni din finanțe și bănci. După cum există și foarte buni specialiști în alte domenii care își exprimă poziția în dezbaterile publice a problematicei monetare. Din acest punct de vedere, al acțiunii conjugate și a discuției publice, profesorii din Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București au un rol proeminent, existând, fără a exagera, tendința de constituire a unei „școli” românești a problematicei monetare.

În orice caz, există un grup remarcabil de specialiști pe probleme monetare, abordarea științifică a fenomenului fiind asigurată prin lucrări de excelență calitate, acoperind – credem – totalitatea aspectelor care fac inteligibil în amănunțime fenomenul monetar intern și internațional.

2.5.3 Problematika monetară și financiară în cursurile predate în Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale

În analiza făcută organizării învățământului economic din alte țări, profesorul Ion N. Angelescu atrăgea atenția studenților asupra următoarelor caracteristici:

(a) În Anglia, la *London School of Economics and Politic Sciences* de la Universitatea Londra, „Moneda și Băncile” este componentă a cursului „Industrie și comerț”⁴⁸;

(b) În Germania, „Moneda și Creditul” la *Handels-Hochschule* din München ține de „Economia Politică Specială”; la Köln, alături de „Moneda”

⁴⁷ O imagine amplă a școlii economice superioare românești și a poziției centrale a Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale în Emil Răcilă, *Studii și documente privind Academia de Studii Economice. 1913-1993*, vol. I, Editura ASE, București, 1993.

⁴⁸ Ion N. Angelescu, „Organizarea învățământului economic și reforma lui”, expunere în *Anuarul Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București*, Anul XII, 1924-1925, București, Tipografiile Române Unite, 1925, pp. 11, 15, 17, 22-24.

discutată teoretic la cursul de „Economie Politică” există și o conferință specială de economie universală, „Valutele străine după sfârșitul războiului”;

(c) În Italia, *Universitatea Comercială „Luigi Boconi”* din Milano, situația este asemănătoare celei din Germania, moneda fiind studiată în cadrul Economiei Politice;

(d) În Franța, la *Școala de Înalte Studii Comerciale*, moneda este studiată teoretic în cadrul Economiei Politice.

La *Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București*, „Monedă, credit, schimb și studiul băncilor”, este la un curs specializat la *Secția I. Comerț-bancă-asigurări*, care se predă în anul II.⁴⁹

Privitor la predarea finanțelor, profesorul Ion Angelescu prezenta situațiile din Marea Britanie, Germania, Italia și Franța:

La *Faculty of Commerce* din Londra, „Bancă și finanțe” fac parte din grupa A, „Finanțele publice” sunt tratate la cursul de *Economie politică*, iar „Monedă și bănci” la *Industrie și comerț*.

Pentru Germania este prezentat programul prelegerilor de la *Handels-Hochschule* din München, în care „Monedă și credit, știința financiară” cu „Studiul datoriei și creditului public” se face la cursul *Studiul economiei politice*. La Facultatea de Științe Economice de la Universitatea din Köln, *Economia politică* cuprinde „Moneda (Partea teoretică). „Finanțele marilor puteri” și „Valutele străine după sfârșitul războiului” la conferințe speciale cu subiecte din economia universală. „Știința financiară și impozitele. Metodele de plată (inclusiv devizele)” este abordată la *Studiul întreprinderilor economice*, iar „Organizarea economică a băncilor” la *Studiul întreprinderilor speciale*.

În Italia, la *Universitatea Comercială „Luigi Bocconi”* din Milano și institutele superioare de studii economice și comerciale din Roma, Torino, Veneția, Genova și Bari, „Știința finanțelor și dreptul financiar” se face la cursurile comune, iar „Practica bancară” la cursurile speciale.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 29. După ce prezintă organizarea materiilor din România, profesorul Ion N. Angelescu face următorul comentariu: „Lipsesc anume cursurile de cultură generală, umană și națională, care trebuie să existe în orice ramură de învățământ, oricât de specializat. Civilizația vremii trebuie să fie infiltrată în sufletele și mințile tuturor profesioniștilor; iar, pe de altă parte, orice profesionist trebuie să fie un bun cetățean al statului căruia aparține, să-i cunoască nașterea, dezvoltarea, tradițiile și ființa lui actuală” (p. 31). Legat de scopul urmărit, AÎSCI din București nu era lipsită de materii precum *Istoria comerțului (universal în anul I, respectiv Istoria comerțului românesc în anul II)*. Ion N. Angelescu avea în vedere ceea ce se va introduce câțiva ani mai târziu, în 1931, prin cursul profesorului Nicolae Iorga, *Istoria generală cu dezvoltări în istoria contemporană și diplomatică*.

În Franța, la *Școala de Înalte Studii Comerciale din Paris*, există cursuri comune de finanțe („Contabilitate și Finanțe”) și de operații de bancă (și bursă), iar la cursuri de specializare există *Secția comerț și bancă*.

La Academia de Înalte Studii Comerciale din București, problematica financiară este abordată în anul I la *Economia politică*, în anul II la *Știința și legislația financiară*, la cursuri comune. *Tehnica băncilor. Monedă, credit, schimb și studiul băncilor* la cursuri de specializare, iar anul II are secțiunea I: *Comerț-bancă-asigurări*.

Pentru prezentarea situației predării monedei în AÎSCI, sunt preluate programele de studiu din *Anuarul Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București*, anul XII 1924-1925, București, Tipografiile Române Unite, 1925. Momentul este semnificativ, fiind deja cunoscute efectele monetare ale războiului și cele postbelice, atât pe plan internațional, cât și intern. În perioada următoare, până în anul 1948, situația nu cunoaște modificări radicale.

După cum se constată, *Economie politică și istoria doctrinelor economice* (p.148-151) are la capitolul *Circulația. Teoria valorii*:

„*Moneda*”

Istoricul monedei. Moneda tare. Moneda slabă. Legea lui Gresham. Cum lucrează această lege. Cari sunt cauzele dispariției monedei bune față de cea slabă. Cursul legal și cursul forțat. Sistemul nostru monetar.

Hârtia monedă. De ce publicul primește acea hârtie emisă de stat. Cum poate statul emite hârtia monedă. Deosebirea între monedă și hârtia emisă de Banca Națională. Cari sunt pericolele unei emisiuni de hârtie monedă. Dacă s-ar emite numai în limitele cerute de circulație ar putea să reușească o emisiune de hârtie monedă.

Experiența lui Law. Sistemul propus de Law, scrierea lui privitoare la mecanismul băncilor. Sistemul propus de ducele de Orléans. Banca de emisiune de la 1816. Avantagiul biletului emis de Law. Formarea companiilor Indiilor Occidentale, Indiilor Orientale și arendarea fermelor generale. Aplicarea sistemului. Ridicarea și scăderea acțiunilor. Căderea sistemului. Cauzele căderii. Deosebirea între hârtia monedă și hârtia de bancă. Pericolele care rezultă din întrebuițarea hârtiei monedă și mijloacele de a le preveni. Cecul, băncile. Teoria băncilor. Funcționarea și evoluția lor. Băncile de depozit și de scont. Celelalte operațiuni pe care le fac băncile.

Băncile de emisiune

Biletul de bancă. Condițiunile cerute pentru ca biletul de bancă să poată circula. Bănci de emisiune lucrând sub un regim de liberă concurență. Avantajele

liberei concurențe, dezavantajele ei. Băncile de emisiune lucrând sub regim de monopol. Cum se garantează plata biletului la vedere.

Sistemul din America și Scoția. Inconvenientele acestui sistem. Sistemul englez, francez, german, belgian și român.

Banca Națională a României. Constituirea ei prin imitarea Băncii Belgiene. Deosebiriile dintre Banca Belgiană și cea Românească. Cum s-a prelungit privilegiul Băncii Naționale. Cum a funcționat ea de la înființare până la 1890. Transformarea incasului băncii în aur. Criza de la 1890-1901 și rolul Băncii Naționale. Cum a variat valoarea efectelor scontate și lombardului. Cum a funcționat de la 1901-1915. Criza de la 1912 și 1915.

Scurte noțiuni asupra creditului. Istoricul Creditului funciar. Creditul agricol. Băncile populare. Casa rurală. Istoricul Casei rurale. Proiectul din 1897. Ante-proiectul din 1906. Legea din 1908. Deosebirea între un sistem și celălalt. Scopul Casei rurale. Chipul cum s-a aplicat legea și consecințele acestei aplicări.

Schimbul internațional

Ce se înțelege prin balanța comerțului, cum se menține balanța conturilor. Istoricul politicii comerciale la diferite popoare. Cum se fac plățile în străinătate. Tratele. Cum se negociază tratatele.

Teoria schimbului. De ce variază cursul schimbului. Variația provenită din jocul cererii și ofertei. variația provenită din turburări interne și externe.

Cât e de mare variația în primul caz și cât de mare în al doilea caz. Variația schimbului în tratatele ce nu sunt plătibile la vedere, variația schimbului din cauza diferenței monetare între țările ce contractează. Cum variază schimbul unei țări în care plățile se fac în hârtie monedă. Variația cursului schimbului când se fac tratate în alb. Plățile pe cale de arbitraj. Aplicarea regulilor de mai sus în plata făcută de Statul francez către Germania.”

Ion N. Angelescu, la „Istoria comerțului” prezintă *Istoria monedelor românești până la reforma monetară din secolul al 19-lea.*

Spiridon Iacobescu, în *Contabilitatea comercială*, are capitolul:

„Despre monedă

a) Instrument de schimb, măsură a valorii, marfă, mijloc de câștig. Valoare. Preț. Feluri de prețuri. Cost. Moneta marfă și nemarfă. Conturile monedelor și înregistrarea lor.

b) Hârtia monetă. Emiterea hârtiei monetă, funcțiunea ei, asimilarea cu moneta metalică și cu titlul de credit.

c) Curs legal, forțat, fiduciar. Bilete ipotecare. Conturile și înregistrările lor.

Biletul de bancă

Operațiunile băncilor de emisiune: scont împrumut, depozit, emisiune de bilete de bancă.

Caractere și asemănarea bilet de bancă și bilet la ordin. Dispozițiuni privind banca noastră de emisiune.”

La Cursuri de specializare Secția I. Comerț-bancă-asigurări, Ion Răducanu predă *Monedă, credit, schimb, studiul băncilor și tehnica băncilor*:

„I. Moneta

Istoria monetelor și a sistemelor monetare

Teoria monetei

Structura monetei

II. Creditul

III Schimbul

IV. Studiul băncilor

Noțiunea și istoricul băncilor

Diviziunea băncilor

Principii de conducere și politica băncilor

Operațiile băncilor (în special comerciale)

Operațiile pasive (depuneri, emisiunea bancnotelor și sistemele de emisiune, emisiunea obligațiunilor)

Operațiile active (cont curent, scont, lombardarea de efecte și mărfuri)

Operațiile indiferente.”

După cum se constată din programe, pe baza cunoștințelor generale din anul I, există o specializare în care conținutul predării este efectuat în maniera clasică, propunând a da studenților cunoștințe temeinice. Sigur, factorii responsabili sunt conștienți că există loc de mai bine, Ion N. Angelescu fiind de părere că „lipsește specializarea cea mai utilă și cea mai practică. Ca atare, se constată că „secțiunile de specializare sunt prea generale și prea larg cuprinzătoare”, cu observația că „specializările de la facultățile comerciale engleze ne pot servi ca model la o eventuală reformă.” Importantă fiind simultaneitatea abordării: o „cultură generală umană și națională” concomitent cu „specializarea cea mai utilă și mai practică”, pledoaria pentru „necesitatea unei reforme a învățământului economic aplicat” (pp. 51-57) indică, se pare, o permanentă căutare.

2.5.4 *Viața și opera*

Prezentarea preocupărilor în domeniul monetar ale profesorilor din Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, profesorii Victor Bădulescu, Ion N. Angelescu, Ștefan I. Dumitrescu, Virgil N. Madgearu, Gromoslav V. Mladenatz, Ion Răducanu, Victor I. Slăvescu, Ștefan C. Stănescu, Paul Horia Suciș și Gheorghe Gh. Tașcă, are ca punct de pornire prezentarea sintetică a activității acestora, sesizând pregătirea de specialitate, funcțiile și responsabilitățile îndeplinite în diferite instituții ale statului, punctarea activității didactice în Academia Comercială, orientarea politică și situația lor după 1948⁵⁰.

Este de remarcat că, alături de cadrele didactice care au avut o preocupare constantă și consistentă în problematica monetară, există colegi ale căror contribuții sunt ocazionale, racordate domeniului propriu de specialitate.

Sunt apoi prezentate lucrările special afectate domeniului monetar, care au fost depistate, fiind probabil și unele nedepistate; în orice caz cele care nu au fost depistate – articole sau conferințe – au un rol minor în discuția de ansamblu a contribuției respectivilor în domeniul monetar, în lista lucrărilor fiind oricum cuprinse principalele cărți, studii și cursuri universitare.

A treia parte a fișei cuprinde o evaluare de ansamblu a contribuției monetare a autorilor. Menționăm că nu ne-am propus – și nici nu este cazul – să facem recenzia lucrărilor respective, ci, în primul rând s-a avut în vedere ceea ce este esențial, treptele parcurse, problematica abordată, valoarea demersului științific și modul de finalizare a acestuia, pentru a permite tragerea unor concluzii generale care sunt prezentate în ultimul capitol.

Ion N. Angelescu (1884-1930)

Licențiat în drept, litere și filosofie al Universității București și doctor în științe economice la Catedra de Științe și Finanțe a Universității din München, personalitate complexă, proeminentă, de orientare liberală, a îndeplinit importante funcții publice – Director adjunct la Direcția de Statistică din Ministerul Agriculturii și Domeniilor (1915), Director al Contabilității Generale a Statului și a Datoriei Publice în Ministerul de Finanțe, Secretar General în Ministerul de Finanțe (1918), expert în tratativele de pace cu Puterile Centrale (1918), Director General al Comerțului în Ministerul de Industrie și Comerț (1919), Ministru de Finanțe (1919),

⁵⁰ Corneliu Olaru, *Un secol de economie românească (1848-1947). Oamenii și opera*, Editura NEWA T.E.D., București, 2001.

Subsecretar de stat la Finanțe (1920-1922), Președinte al Secțiunii economice la Consiliul legislativ (1925), Comisar al Guvernului la *Societatea Națională de Credit Industrial*. A fost Președinte al *Asociației Economiștilor din România* (1926) și fondator al revistei *Analele economice și statistice* (1926).

Inițial profesor la liceul din Pitești, cariera didactică universitară a lui Ion N. Angelescu a evoluat de la conferențiar definitiv (1915), profesor definitiv (1918) la catedra de *Istoria comerțului*, de *Știință și legislație financiară* (1924) până la Rector al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București (1924-1929), fiind ctitor al sediului propriu al acesteia.

Orientator al învățământului economic superior, în deosebit de vasta și substanțiala operă a profesorului Ion N. Angelescu, conectat cu preocupările pentru analiza aspectelor evoluțiilor în domeniile comerțului exterior și al finanțelor, există și câteva importante studii privitoare la fenomenul monetar⁵¹.

Opiniile competente ale omului de știință familiarizat cu înțelegerea ansamblului conexiunilor în care este implicată moneda – la intersecția între producție, schimb și finanțele statului – au fost exprimate în anii 1924-1928, respectiv în perioada în care leul românesc se găsea într-o stabilitate de fapt și în preajma stabilizării legale care va fi operată în 1929.

Sunt de subliniat câteva aspecte ale modului în care operează profesorul Ion N. Angelescu. Primul ca importanță este ceea ce deja am menționat într-un fel, faptul că fenomenul monetar nu este analizat în sine, ci în complexul pe care îl reprezintă viața economică. Nu apare deci surprinzătoare constatarea dependenței fluctuațiilor cursului valutar de creșterea producției, sau că între starea finanțelor publice și situația monetară există o strictă conectare. Era valabil în epocă, după cum este la fel de valabil și pentru timpul actual, în sens axiomatic, faptul că o monedă nu poate fi pe deplin sănătoasă – respectiv stabilă ca putere de cumpărare – decât dacă unul dintre principalii săi utilizatori o manevrează cu atenție. Or, această atenție, exprimată în cheltuirea cu grijă a banului public, ar urma să aibă ca obiectiv o situație financiară echilibrată, fără deficite bugetare.

Un alt aspect, deosebit de semnificativ, privește abordarea problemelor monetare ale României în context european. Moneda țării – în condițiile unei

⁵¹ *Problema financiară*, Iași, 1918; *Problema financiară*, București, 1919; *Reforma financiară*, 1920; *L'accroissement de la production et son influence sur les variations du change en Roumanie*, 1924; *Problema noastră monetară*, București, 1925; *Masa de manevră valutară*, 1925-1926; *La finanze pubbliche e la situazione monetaria in Romania*, Roma, 1926; *Tehnica stabilizării leului*, București, 1927; *Les finances publiques et la situation monétaire de la Roumanie*, „Situation et organisation économique de la Roumanie”, 1926; *Norme urmate și rezultate obținute în consolidările monetare din statele europene*, introducere la „Stabilizarea monetară în Europa”, 1928- n. ns.

depline capacități de acțiune – este conectată într-un sistem mai larg, cel european. În anii '20 în fața tuturor sistemelor monetare europene stătea o problemă, aceea a asigurării interșanjabilității care până în 1914 era asigurată automat de sistemul aur. După dislocarea sistemului aur în timpul Primului Război Mondial, au urmat căutările unui nou echilibru internațional, exprimat în cele din urmă prin adoptarea sistemului devize-aur. Pe linia acestor căutări, al existenței unor experiențe postbelice, se vede preocuparea profesorului Ion N. Angelescu de a contextualiza pozitiv acțiunea monetară din România, de a valorifica experiența altora. Mi se pare deosebit de semnificativă utilizarea termenului „norme” – reieșite din rezultatele consolidării monetare a unor state europene. Acest termen indică înțelegerea importanței extragerii unor reguli generale de conduită a celor răspunzători de politica monetară a unei țări.

Victor V. Bădulescu (1891-1953, închisoarea Sighet)

Diplomat la Secția financiară *École des Hautes Etudes* (1914), licențiat al Facultății de Drept din Paris (1916) și doctor în științe politice și economice la Paris (1922), cariera sa a parcurs calitățile de membru în Comisiunea de legislație fiscală (1922-1925), expert financiar al delegației române la Societatea Națiunilor (1925), delegat la Conferința de la Londra pentru reglementarea datoriilor de război (1926), Secretar General în Ministerul de Finanțe (1926-1928), membru permanent în Consiliul economic al Micii Înțelegeri și Consiliul economic al Antantei Balcanice (1933-1938), cooptat „cu titlu personal” în Consiliul Economic al Societății Națiunilor, Subsecretar de Stat la Ministerul de Finanțe (1935-1936) și Subsecretar de stat la Ministerul Afacerilor Străine (1936-1937). După război este expert tehnic al delegației române la Conferința de Pace de la Paris (1946).

Activitățile sale cuprind și calitatea de referent (1922), procurist, sub-director și director (1928-1935) la *Banca de Credit Român*, fiind administrator-delegat la BNR (1937-1945), iar din anul 1941 este membru în Consiliul Superior Bancar. Este membru în *Asociația română pentru studiul conjuncturii economice* ca vicepreședinte și membru al *Institutului de conjunctură*.

În Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale București din anul 1923 ține un curs și seminar de Finanțe Publice (1923-1924), apoi devine docent (1927), conferențiar (1928), definitiv (1932) și profesor (1938) de *Finanțe și economie politică*, ține un curs de *Legislație agrară și industrială* (1941), dar și un curs de *Politică economică* la Facultatea de Drept București. În 1945 a fost ales membru corespondent al Academiei Române.

După cum se constată din biografia lui Victor V. Bădulescu, pregătirea sa juridică și economică în unități de prestigiu ale învățământului superior francez l-a propulsat spre o carieră de excepție ca specialist financiar. Activitatea sa didactică în Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale București se desfășoară constant în paralel cea de expert în importante instituții ale statului român, la Banca Națională și ca reprezentant al României în momente-cheie ale discutării situației acesteia atât după Primul, cât și după al Doilea Război Mondial.

Opera sa este diversă, de la analiza la obiect a situației economice și financiare a Germaniei după Primul Război Mondial, la analize ale situației financiare din România, ca și numeroase cursuri pentru materiile pe care le-a predat⁵².

Semnificativă în opera sa monetară este abordarea, de largă respirație, atât în discutarea politicii monetare a României deceniului al patrulea al secolului al XX-lea, cât și în analiza Conferinței monetare din 1944 de la Bretton Woods. Publicarea analizelor situației din România în prestigioase publicații de limbă franceză au contribuit, fără îndoială, la clarificarea pentru specialiștii din alte țări a înțelegerii problemelor României. Suntem într-un context în care tendința generală a economiilor germană și italiană spre autarhie duce la serioase perturbări ale schimburilor comerciale pentru țara noastră, la suportarea de către România a strictului control valutar pe care îl practicau țările menționate, ca și a altor situații conjuncturale de excepție.

Ștefan I. Dumitrescu

Fără a avea alte date decât cele didactice, și acestea sumare – asistent, conferențiar la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale București și profesor la Academia de Științe Comerciale și Cooperatiste București – Ștefan I. Dumitrescu are una dintre cele mai consistente opere monetare, abordată mai ales în utilizarea sa internațională.⁵³

⁵² *La situation monétaire de la Roumanie*, în „Revue de Science et de Legislation Financières”, avril-mai-juin, 1930; *La politique commerciale et monétaire de la Roumanie devant la politique en retour de la liberté*, în „Revue économique internationale”, nov. 1938; *Probleme monetare internaționale* Conferința monetară internațională de la Bretton Woods – SUA, *Curs de Politică economică*, vol I: Politica Comercială, vol II: Politica monetară – Politica industrială – Politica agrară.

⁵³ *Plățile fără numerar*, Cartea Românească, București, 1931; *Studiu asupra măsurilor restrictive și de control ale comerțului cu deize în Europa Centrală*, București, 1932; *Evoluția politicii românești de schimb și plăți cu străinătatea*, București, 1935; *Concepțiuni monetare actuale*, f. a., *Le contrôle des changes en Roumanie*, (coautor), București, 1939; *Manual de credit și bancă*, București, 1941; *Regimul legal al comerțului exterior*, *Moneta*, în „Enciclopedia României”, vol. IV, Economia Națională. Circulație, distribuție și consum, București, 1943; *Tratat de monetă*, ed. II, vol. I, Schimbul și tehnica monetară, 1948.

În *Plățile fără numerar*, București, 1931, autorul constată necesitatea discutării acestora, în condițiile în care, în domeniul României are o mare rămânere în urmă față de țările dezvoltate. Analiza este completă, pornind de la noile concepții asupra banului, urmând descrierea evoluției istorice a băncilor, a tipurilor de plăți și încheind cu analiza detaliată a plăților prin viramente și a mecanismelor de compensare.

Contribuitor cu un studiu asupra monedei din *Enciclopedia României*, anume volumul al IV-lea, *Economia Națională. Circulație, Distribuție și consum*, București, 1943 – lucrare de prezentare a economiei țării în cele patru care o prezintă în toate laturile sale la nivelul titlului propus și cu autorii cei mai competenți pe care îi avea România în momentul redactării. Demersul științific al lui Ștefan I. Dumitrescu este încununat prin *Tratat de monedă*, ediția a II-a, volumul I, *Schimbul și tehnica monetară*, 1948, lucrare de sinteză, monumentală, produs de vârf a ceea ce tindea să se constituie în România, o școală monetară proprie.

Este semnificativ momentul apariției ediției a II-a, anul 1948, când, practic, se pune punct unei epoci în care se deschide lunga paranteză a comunismului. Motto-urile alese par testamentare – „*Un sistem monetar este întocmai ca un organ intern. Dacă funcționează regulat, nu avem de ce să ne ocupăm de el; în schimb, când nu funcționează, este nevoie să fie cercetat și îngrijit cu cea mai mare atenție*” din Robertson și unul propriu: „*Instituția monedei trebuie păstrată și apărată, fiind tot atât de sacră ca și biserica, justiția, școala sau armata*”. Volumul I, în cele 676 de pagini ale sale, detaliază fenomenul monetar minuțios, ordonat și documentat (bibliografia are sute de titluri fiind la zi, în toate principalele limbi europene). Din această evaluare de ansamblu nu poate lipsi remarcarea actualității sale, deschiderea pe care a operat-o autorul nemaifiind până în prezent continuată în această modalitate.

Virgil N. Madgearu (1887-1940, asasinat de legionari)

Doctor în științe economice și financiare la Universitatea din Leipzig (1911), cu studii economice și practică bancară la Londra (1911-1916), Virgil Madgearu și-a început activitatea didactică în Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale București în calitate de profesor la catedra *Studiul întreprinderilor și transporturilor* (1916), apoi la *Economia națională* (1925) și la *Economie politică* (1935). Este, de asemenea, organizator, împreună cu Ion Răducanu și Victor Slăvescu, al *Școlii de Cooperatie* (1919), iar împreună cu Ion

Răducanu, Gromoslav Mladenatz și Victor Slăvescu al *Școlii superioare de tehnică și practică comercială* (1937). S-a numărat printre inițiatorii revistei *Independența economică* (cu Ion Răducanu și Victor Slăvescu) și cofondator al *Asociației pentru știință și reformă socială*, transformată în *Institutul Social Român* (1921).

După 1919 deosebit de activ în viața politică ca Secretar General al Partidului Țărănesc (1921-1924), apoi în Partidul Național Țărănesc, în care are poziția de Secretar General. Deputat în 1919-1931 și 1932-1938, deține și importante funcții în stat, ca Secretar General în Ministerul Industriei și Comerțului (1918), Ministru Industriei și Comerțului (1928-1929), *ad interim* la Comunicații (1929), la Finanțe (1929-1930), la Industrie și Comerț (1930), Agricultură și Domenii (1930-1931), Industrie și Comerț (1932), Finanțe (1932-1933).

Ca delegat al României la Societatea Națiunilor și la conferințe economice internaționale este susținător al cauzei țărilor agrare afectate de depresiunea economică mondială.

Comparativ cu vasta sa operă, sunt puține cele două lucrări⁵⁴ având ca obiect nemijlocit problematica monetară.

Dacă parcurgem însă lucrările de amplă analiză, vedem în conținutul acestora o foarte consistentă abordare a monedei, în contextul cel mai complex cu putință, cel al manifestării sale ca interfață a vieții economice. Iar analiza contextuală practică astfel asupra monedei este cu atât mai importantă, cu cât vine din partea celui care, în calitate de Ministru de Finanțe, este direct implicat în reforma monetară din 1929.

Gromoslav V. Mladenatz (1891-1958)

Doctor al Facultății de Științe Economice și Sociale al Universității din Köln (1926), are în urmă o solidă carieră de funcționar la *Banca Severinului* din Turnu-Severin (1914), *Direcția Cooperativelor orășenești* (1919), *Centrala Cooperativelor de Producție și Consum* (1923). Va fi ulterior Director și apoi Director General la *Oficiul Național al Cooperației Române* și Secretar General al *Consiliului general al Cooperației*.

Carierea didactică de conferențiar (1929), profesor agregat (1932) și profesor titular de *Studiul Cooperației* (1936-1951, pensionat), îl va propulsa în calitate de Rector delegat la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București (1948-1949). Colaborator la *Institutul de Cercetări Economice* al

⁵⁴ *Reforma monetară și Banca Națională*, București, 1925; *Politica monetară și reevaluarea aurului*, București, 1937.

Academiei R.P.R. (1956-1958), va fi membru în comisii și institute internaționale cooperatiste.

Este evident că, pentru profesorul Gromoslav Mladenatz, preocupările monetare sunt extrem de restrânse. Cele două articole⁵⁵ publicate în *Independența economică* în 1923, cu referință la situația întreprinderii în contextul fluctuațiilor valutare, unul fiind scris în colaborare cu Virgil Madgearu, par mai degrabă a se încadra în starea de spirit a vremii, preocupată de problema consecințelor inflației.

Ion Răducanu (1884-1964)

Diplomat al Școlii Comerciale Superioare din Graz și doctor în filosofie, științe economice și financiare la Universitatea din Berlin (1905), are inițial o carieră bancară ca Șef contabil la *Creditul viticol* (1906), Subinspector și inspector la *Casa Centrală a Băncilor Populare Sătești* (1907-1914), Președinte de Consiliu de Administrație la *Casa rurală*. Funcționar (din 1912) și apoi Director la *Marmorosch Blank*.

Carierea universitară și-o începe ca docent la Catedra de Economie politică a Facultății de Drept a Universității București (1911) la disciplinele *Cooperație* și *Istoria doctrinelor economice*, trecând apoi la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale București ca profesor la Catedra de *Știința și legislația financiară, monedă, credit, schimb și studiul băncilor, tehnica băncilor*, cursul de *Istoria doctrinelor economice* (1915-1947, pensionat „din oficiu”), apoi Rector al instituției în 1931-1940.

Membru în Comitetul Agrar (1920), Ministru la Muncă, Sănătate și Ocrotiri Sociale (1928-1930), Finanțe (1930), Lucrări Publice și Comunicații (1930-1931), membru în Consiliul Superior al Economiei Naționale; membru în Consiliul Permanent al Agriculturii (1939). Membru corespondent al Academiei Române (1936), membru *Royal Academy*, Londra, *Societatea economiștilor germani*, Leipzig⁵⁶. Arestat (1950), înțemnițat la Sighet (1951-1956). A fost condamnat la 20 de ani temniță grea (1959-1964).

Personalitate politică și universitară proeminentă, profesorul Ion Răducanu face parte dintre piesele de bază ale Academiei Comerciale interbelice.

⁵⁵ „Întreprinderea economică și fluctuațiile valutare”, în *Independența economică*, no. 3-4/1923; în colab. cu V. Madgearu „Politica întreprinderilor economice în epoca fluctuațiilor valutare”, în *Independența economică*, no. 7-8-9/1923.

⁵⁶ O substanțială prezentare a activității profesorului Ion Răducanu în Maria Mureșan, *Ion Răducanu. Opera și viața*, Editura ASE, București, 2005.

Cunoscut și apreciat mai ales pentru lucrările sale în domeniul cooperăției, activitatea științifică a profesorului Ion Răducanu este deosebit de vastă, cuprinzând lucrări special afectate problemelor monetare⁵⁷.

Dacă, în spiritul vremii, primele titluri menționate au ca obiect efectele situației monetare postbelice, către mijlocul deceniilor interbelice este evidentă trecerea la o tentă critică a instrumentării monetare a bugetului, pentru ca, prin *Curs de monetă, credit, schimb*, să efectueze sinteza care îl înscrie între formatorii de școală.

Circulația banilor este apreciată ca făcând parte din marele proces al producției și are ca scop aducerea bunurilor către consum.

Abordând problemele caracterului economiei românești în contextul preocupărilor pentru cele monetare și cele financiare, profesorul Ion Răducanu formulează o serie de idei judicioase cu privire la raportul dintre dezvoltarea producției materiale, pe de o parte, finanțele statului și monedă, pe de altă parte, în concepția sa stabilizarea monetară fiind consecința stabilizării economice generale. Rolul Băncii Naționale a României, ca o bancă de emisiune trainică servind intereselor țării, îl vede realizat prin apărarea creditului, într-o conlucrare intimă cu băncile comerciale.

Ion Răducanu face parte dintre acei profesori care recomanda cu insistență studenților să cerceteze cu atenție nu numai fenomenele, inclusiv cele monetare, ale propriei țări, ci și pe cele ale altora, fenomenele interne fiind într-o interdependență „nevăzută”, dar reală, în cadrul internațional. Interdependențele respective au avut efecte nedorite pentru România în anii depresiunii economice și ulterior, în care, după efortul de stabilizare monetară din 1929, țara noastră se vedea silită să suporte consecințele „înghețării” monetare din alte state.

Victor I. Slăvescu (1891-1977)

Studii economice în Franța și Germania (Göttingen, München, Halle). Doctor în științe economice și financiare la Halle (1914); doctor în științe comerciale și economice la Universitatea din Berlin.

După o carieră bancară, începută ca asistent-contabil (1915), ajunge Director la Banca Românească, apoi Director General la *Societatea Națională de*

⁵⁷ *Reforma Băncii Naționale*, București, 1918; *Bugetul și valuta*, București, 1924; *Stabilizarea monetară și câteva probleme în legătură cu ea*, București, 1928; *Ficțiuni bugetare și monetare. Observații critice asupra bugetului statului pe 1934-1935*, București, 1934; *Curs de monetă, credit, schimb*, 1942-1943.

Credit Industrial (timp de 10 ani, după 1 noiembrie 1923) și Director la Banca Națională a României.

Carierea didactică la AÎSCI din București: conferențiar definitiv (1925-1928) și profesor agregat (1928-1931) la *Studiul practic al întreprinderilor comerciale și industriale, Studiul transporturilor pe căi ferate, ape și tarife*, fiind apoi profesor titular la catedra de *Monedă credit și schimb* și *Studiul și tehnica băncilor* (1931-1940) și catedra de *Economie politică și economie națională* (1941-1947, exclus din învățământ). A ținut cursuri și la Școala Superioară de Război.

Deputat PNL în cinci legislaturi, senator. Subsecretar de stat la Ministerul de Finanțe (1933-1934); Ministru de Finanțe (1934-1935); Ministru al Industriei și Comerțului (1934); Ministru la Înzestrarea Armatei (1939-1940).

A fost întemnițat la Sighet (1950-1955).

Inițiator al revistei *Independența economică* (1918), Director *Anale economice și statistice* (1926), membru în *Consiliul Superior Bancar* (1937, 1938, 1946), cofondator și membru în *Comitetul de conducere al Institutului de Cercetări Sociale* (1938). Membru corespondent (1936), apoi activ (1939) al *Academiei Române*. Membru în conducerea unor societăți industriale, a fost ales Președinte al Uniunii Generale a Industriașilor din România.

Cu ample contribuții în problematica bancară, cu la fel de ample și documentate contribuții în studiul istoriei economiei românești, a analizei activității unor importanți economiști români din sec. XI-XX, profesorul Victor Slăvescu a abordat problematica monetară din mai multe unghiuri⁵⁸.

Unul este cel legat de poziționarea monedei în sistemul de credit și al schimburilor, ca interfață a raporturilor de piață. Aici discuția despre moneda scripturală are un rol practic, întrucât există o permanentă interșanjabilitate între moneda scripturală (dematerializată) și cea materială, semnele monetare în circulație.

Un alt unghi este cel al evoluției anterioare a monedei, starea actuală a monedei unei țări cuprinzând condensat și trecutul acesteia. Chiar dacă pasageră ca preocupare, nu este lipsită de interes semnalarea alegerii momentului analizat, cea a Regulamentului Organic, în care s-au copt condițiile economice ale adoptării sistemului monetar al României în 1867.

⁵⁸ *Monetă, credit, schimb*, București, 1929; *Curs de monetă, credit, schimb*, Scrisul Românesc, Craiova, 1932; *Curs de istoria doctriinelor monetare*, București, 1936; *Contribuțiuni la istoria noastră monetară 1836-1852*, București, 1941; *Despre moneda scripturală*, București, 1942; *Curs de istoria doctriinelor monetare*, f. I., 1942; „Moneta scripturală”, în *Independența economică*, București, 1942.

Și un al treilea unghi, deosebit de semnificativ pentru personalitatea profesorului Victor Slăvescu, este cel al explicației doctrinare, a discuției despre teoriile și politicile monetare practicate de-a lungul timpului în Europa, de asemenea evoluția monetară actuală fiind determinată de conceperea anterioară teoretică, chiar filosofică, a monedei. Este știut că interesul pentru abordarea teoretică a monedei merge în paralel cu evoluția sistemului capitalist, că au fost momente de basculare a practicilor monetare – de aici și necesitatea unor noi abordări doctrinare, în căutarea soluțiilor pentru existența unui sistem monetar cât mai stabil, a unei monede care să își îndeplinească funcția de etalon, fără variabilități și oscilații care să îi perturbe această calitate.

Cu o bătaie îndeosebi didactică, opera monetară a profesorului Victor Slăvescu a servit unei perspective, aceea de constituire nu numai a unei elite economice, ci și a deschiderii orizontului unei școli monetare românești. Că opera a fost întreruptă se vede din biografia profesorului, am putea spune una tipică pentru cei care au fost luminătorii și îndrumătorii societății românești în perioada interbelică.

Ștefan C. Stănescu (1881- ?)

Licențiat în drept și în filosofie al Universității București și doctor în drept (științe politice și economice) la Universitatea din Paris.

Conferențiar definitiv (1925), profesor de *Statistică*, în special *economică*, Rector (1944-1945) al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București.

Specialitatea sa fiind statistica, lucrarea cu referință la problematica monetară⁵⁹ este o contribuție la manifestarea interesului general în epocă pentru consecințele inflației, care are posibilitatea de a fi analizată statistic.

Paul Horia Suci

Licențiat al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, apoi doctor în științe economice și comerciale la Institutul regal superior din Roma și doctor în drept al Universității Regale din Roma.

Paul Horia Suci este asistent la Catedra de *Economie politică* (în funcție din 1 noiembrie 1924 și titular din 1 ianuarie 1927), fiind un produs de vârf al

⁵⁹ *La circulation monétaire et la hausse des prix a la lumiere de l'échange*, 1920.

Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București. Din păcate, după cum se vede, fișei sale îi lipsesc alte date de referință decât cele sumare ale evoluției didactice.

Cu trei lucrări care abordează strict domeniul monetar⁶⁰, în cele peste 20 de titluri depistate pe intervalul 1923-1946, abordează o diversitate de teme, de la interesul didactic (*Curs de istoria doctrinelor economice*) la sinteze (*Evoluția științei economice*, București, 1943, *Evoluția și organizarea rațională a economiei românești*, București, 1944, *Evoluția gândirii economice*, București, 1946), altele fiind încadrate în preocupările epocii, între care semnificative sunt *Industria românească față de tendințele de raționalizare*, București, 1939, *Dirijarea finanțării micii producțiuni*, 1942 și *Prețurile în economia de război*, București, 1943.

Doctoratul la Roma, în Italia, explică interesul pentru stabilizarea monetară în Italia, fiind dintre pușinii autori din România care efectuează un studiu de caz pentru stabilizarea care, în linii mari, are cam aceiași pași și metode ca și aceea care va avea loc în România la scurtă vreme după cea italiană.

Studiul asupra mercantilismului sub aspect monetar este conex domeniului didactic, în orice caz semnificativ pentru încadrarea în istoria doctrinelor economice, am putea spune unul cheie în istoria politicilor economice dirijiste și monetariste.

Gheorghe Gh. Tașcă (1875-1951, închisoarea Sighet)

Diplomat în finanțe și licențiat în drept la Universitatea București (1898), doctor în științe economice la Facultatea de Drept la Universitatea din Paris (1907).

Își începe cariera universitară la Facultatea de Drept, Universitatea București, cu un curs (1908), fiind apoi conferențiar (1911) și profesor definitiv (1920) la Catedra de *Economie politică* (cu aplicare la legislația rurală și industrială și istoria doctrinelor economice). Profesor de *Economie politică și istoria doctrinelor economice*, de *Economia națională* (1913-1940, pensionat), Rector (1929-1931) la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București. Este, de asemenea, profesor la Școala Superioară de Geniu. Membru corespondent al Academiei Române (1926). Președinte al Asociației generale a economiștilor din România.

Își începe cariera politică în Partidul Conservator, fiind ales deputat (1905), după care trece la Partidul Naționalist-Democrat (1918) și apoi la Partidul Național

⁶⁰ *Stabilizarea monetară în Italia*, 1928; *Tehnica stabilizării monetare în Italia*, București, 1928, *Mercantilismul și neomercantilismul sub aspectul monetar*, București, 1936.

Țărănesc, unde devine membru în delegația permanentă, participă la Centrul de studii și documentare, fiind ales Președinte al organizației Tutova. Numit ministru plenipotențiar la Berlin (1930-1932), are și o scurtă prezență ministerială la Industrie și Comerț (1932). Candidat la Tutova (1946). Arestat în 1950, întemnițat la Sighet.

Poziția profesorului Gheorghe Tașcă în Academia Comercială din București este una de excepție. Fondator al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale, profesor de economie politică, istoria doctrinelor economice și de economie națională, exceptând perioada cât a fost ministru plenipotențiar la Berlin și cu o efemeră trecere la conducerea Ministerului de Industrie și Comerț, activitatea sa a fost preponderent una științifică și didactică.

Lista materialelor publicate depistate cuprinde 63 de titluri, zonele analizate fiind diverse: problema proprietății rurale, acută la începutul secolului al XX-lea, este perseverent urmărită prin câteva studii, cauzele economice ale războaielor în 1914, prezentarea critică a curentului socialist în România și în Europa, o problemă actuală în epocii anilor 1910-1920, reforma financiară în România după Primul Război Mondial și permanenta abordare a mereu actualei probleme a finanțelor publice, creditul, comercializarea întreprinderilor economice ale statului, cooperatie, legislație muncitorească ș.a. Nimic nu pare a scăpa activului profesor, mereu atent la ce este important în epocă, necruțător în decelarea adevărului, a faptului pozitiv.

Problema monedei⁶¹ este abordată tot din perspectiva acuității sale la momentul respectiv. Schimburile internaționale postbelice erau bulversate, întreaga lume era în căutarea soluțiilor pentru revigorarea acestora, pentru revenirea – s-a sperat atunci – la normalitatea antebelică.

Dimensiunea internațională a aspectelor monetare impune discutarea acestora la diferite reuniuni internaționale care au început prin *Conferința Financiară internațională de la Bruxelles* (1920). Analiza pe care o face Conferinței financiare de la Bruxelles din 1920 este minuțioasă. Aprecierea situației de după „Marele Război” este cea pe care o prezintă consistentul studiu *Contextul monetar intern și internațional* al profesorului Gheorghe Tașcă: dorința unanimă de revenire neîntârziată la etalonul aur, bazat pe principiile liberale clasice,

⁶¹ Studiu asupra Băncii Naționale a României, în *Revista critică*, februarie 1912; *Politica valutară*, București, 1919; *Finanțele publice (Moneda și schimbul internațional)*, 1921; *Moneda și schimbul internațional. Dare de seamă asupra Conferinței financiare internaționale de la Bruxelles*, București, 1921; *Problema monetară* (conferință ținută la Asociația Economistilor), în *Analele statistice și economice*, nr. 11,12/1922; *Criza de numerar* (conferință); *Problema monetară*, Botoșani, 1925; *Devalorizare și inflație*, 1933

propunerile de readucere a monedei la normalitate prin renunțarea la restricțiile provocate de război, utilitatea acestei conferințe în inventarierea și dezbaterea situațiilor postbelice.

La fel de semnificativ este și studiul asupra devalorizării și inflației din 1933, anul conferinței economice și monetare de la Londra, în condițiile în care dirijismul monetar practicat de unele țări utiliza moneda ca stimulent al exportului prin devalorizare.

La școala profesorului Gheorghe Tașcă au crescut aceia care, prin Academia Comercială, vor deveni specialiștii economici ai țării. Distrugerea elitelor țării de către regimul comunist a fost o politică deliberată, iar întemnițarea, la 75 de ani, a profesorului Gheorghe Tașcă la închisoarea Sighet, unde a și murit, fără a fi avut practic niciun fel de responsabilitate în ceea ce l-ar fi putut incrimina politic, arată până unde a putut merge „ura de clasă”. Profesorul era profund vinovat pentru că – de pe poziții liberale – a criticat socialismul și comunismul, trebuia umilit și nimicuit pentru ca nimeni să nu-i mai urmeze exemplul – acela de slujitor devotat al învățământului superior economic al țării!

Concluzii

Din sumara analiză a conținutului operei științifice și didactice a profesorilor din Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale București în ceea ce privește moneda este, credem, evidentă contextualizarea problematicii monetare în mai multe planuri, concomitent manifestate surprinsă lapidar în însăși denumirea catedrei de *Știința și legislația financiară, monedă, credit, schimb, și studiul băncilor, tehnica băncilor*:

- la dispoziția economiei, în raport cu finanțele statului, și în care principala sa calitate trebuie să fie stabilitatea puterii de cumpărare internă;
- ca produs al evoluției istorice – starea actuală a monedei fiind produsul evoluției anterioare;
- ca mijloc de plată în exterior și în raporturile cu alte monede – în care esențială este păstrarea unui curs constant;
- acțiunea politică asupra monedei și politica monetară – în care să nu se procedeze la manipulări monetare.

Fără a avea aceeași frecvență ca a autorilor din alte domenii, unele dintre lucrările profesorilor din Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București au fost publicate și în limbi străine. Putem considera această situație ca fiind legată de o anumită atitudine. Respectivii au dat mai multă atenție propagării propriilor cunoștințe în interiorul țării decât creerii unei notorietăți internaționale. Sigur, notorietatea internațională contează, unul dintre bunii specialiști români care s-a preocupat de acest aspect, și nu fără folos din punctul de vedere al utilizării practice a unei atitudini teoretice, a fost și el profesor de economie, nu la Academia Comercială, ci la Politehnică: Mihail Manoilescu.

Pentru a constata ponderea prezenței naționale în literatura de specialitate se poate face o interpretare statistică, stabilind procentajul titlurilor și al autorilor din Academia Comercială menționați în acest material (10) la numărul autorilor și titlurilor din anexa care cuprinde contribuția la literatura pe domeniul monetar a celor din alte instituții de învățământ superior, BNR, bancheri ș. a. (40). Profesorii din Academia Comercială au o importantă contribuție, ca pondere reprezentând 20 %, dar au lucrări importante și, mai ales, au în mână pârghiile pregătirii viitorilor specialiști cu înaltă calificare în domeniul economic.

Ca o paranteză, nu lipsită de semnificație, aș menționa că grija pentru buna pregătire a studenților este în plan egal cu atenția pe care o arată propriilor lor lucrări, unul dintre indicatori fiind ponderea mică a absolvenților față de totalul celor înscriși în Academia Comercială, notarea pe parcurs și examenele desfășurându-se într-o notă de pronunțată exigență.

Numeroase referințe la problematica monetară, la nivel teoretic sau în conexiune cu aspectele financiare, comerciale, legislative ș. a. există în cursurile de specialitate. Desigur, problemelor monedei le este asigurat un spațiu amplu în cursurile de economie politică, pentru a face perceptibilă studenților fundamentarea teoretică a analizei vieții economice. Discuția asupra schimburilor internaționale abordează inerent problematica sistemului aur-devize și a rolului hârtiilor comerciale prin care se fac transferuri monetare – în epocă dându-se o mare atenție problemei devizelor. De asemenea, la cursurile de finanțe este discutată problematica monetară, mai ales a fluctuațiilor generate de inflație, care ridică o serie de aspecte practice, după cum la cursurile de drept aceleași fluctuații ale puterii de cumpărare a unității monetare sunt implicate în problema stingerii în timp a datoriilor asumate. La cursurile de istoria economiei ale lui Nicolae Iorga există referințe asupra circulației monetare în Evul Mediu românesc în contextul activității comerciale analizate.

Dacă discuția privitoare la monedă a fost mai intensă în deceniul trei, ca o problemă actuală de rezolvat, lucrările scrise ulterior au o tentă de generalizare tinzând către enciclopeditism, între care Jean Josif, *La stabilisation du change roumain*, Paris, 1939, contribuțiile la *Enciclopedia României*, vol. IV, *Economia Națională. Circulație, distribuție și consum*, București, 1943, Gh. M. Dobrovici, *Evoluția economică și financiară a României în perioada 1934-1943*, București, f. a., și îndeosebi monumentală lucrarea a lui Ștefan I. Dumitrescu, *Tratat de monetă*, ed. II, vol. I, *Schimbul și tehnica monetară*, 1948 (676 p.), care reprezintă, evident, momentul unui salt calitativ, acela al tendinței de constituire a unei școli monetare românești⁶².

O mențiune aparte merită un aspect asupra căruia contemporanii noștri – îndeosebi cei tineri – ar avea la ce reflecta. Poate fi luată, la întâmplare, oricare dintre cărțile pe care le-am amintit anterior, a oricărui autor. Toate sunt scrise într-o limbă românească clară, ideile sunt logic ordonate, terminologia străină este explicată și neostentativ utilizată. Ele sunt adresate oricărui utilizator cultivat, pentru a contribui la îmbogățirea cunoștințelor acestuia prin conținut și nu prin epatarea vreunei superiorități academice. Menționez că este vorba – după cum reiese din biografiile prezentate – de oameni care au studiat mulți ani în străinătate, care scriau curent în una, dacă nu chiar două sau trei limbi străine, dar la care însă nu se simte lingvistic că au trecut prin Germania, Franța sau Anglia, pentru că toți gândesc și scriu românește. Stilul lucrărilor este plăcut, chiar polemică, acolo unde există, e abordată cu o eleganță care o face acum aproape de neobservat.

⁶² Școala economică românească este puțin cunoscută. Intens utilizată Wikipedia nu are referință la Ștefan I. Dumitrescu. La articolul despre profesorul Victor Bădulescu zice: „*Victor Bădulescu (n. 28 iulie 1892, Găești, Dâmbovița - d. decembrie 1953 sau ianuarie 1954, Sighetu Marmăției) a fost un economist român, membru al Academiei Române.*” Cu constatarea „*Acest articol biografic despre un economist român este deocamdată un ciot. Puteți ajuta Wikipedia prin completarea lui.*” Conținut sumar și, așa zice, tendențios. Decesul nu a avut loc la domiciliul propriu la Sighetul Marmăției, ci în închisoarea în care, în câțiva ani, a fost distrusă elita politică, economică, militară, bisericească, culturală a țării. Nici nu știu dacă mai merită vreun comentariu expresia „ciot”, adică ceea ce la varianta franceză este *ébauche* (proiect, schiță). Lui Ion Răducanu îi este prezentată doar biografia. Articolul despre Virgil Madgearu în limba engleză este mai amplu, dar în limba română avem doar o sumară prezentare. Mulțumitoare este prezentarea lui Victor Slăvescu, dar ce ne lipsește pentru a avea, pentru toți economiștii români, articole precum cel afectat profesorului Gheorghe Tașcă? Personal aș fi enumerat *Moneda și schimbul internațional. Dare de seamă asupra Conferinței financiare internaționale de la Bruxelles*, București, 1921, printre lucrările sale principale - n. ns.

Din păcate, situația politică a țării după 1944, în care mulți dintre specialiștii români au avut de suferit, unii prin ani lungi de închisoare, unde mulți au murit, ceilalți fiind obligați să își întrerupă preocupările anterioare pentru a face față unor conjuncturi personale neașteptate, a făcut ca procesul de constituire a unei școli românești în domeniul monetar să nu se împlinească. Situația postbelică necesită însă un studiu aparte.

3.

STUDII DOCTORALE

În primii ani de activitate Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București s-a confruntat cu numeroase probleme cum sunt cele legate de completarea corpului didactic și numărul mic de studenți până la elaborarea unor norme curente de funcționare.

Anii Primului Război Mondial au fost, cu certitudine, credem noi, cei mai dificili deoarece o parte a profesorilor s-au refugiat în Moldova, iar restul au rămas la București. În aceste condiții, deși s-au desfășurat activități didactice atât la București, cât și la Iași, niciun student nu a reușit să-și finalizeze studiile.

Începând din anul 1919, sub conducerea Rectorului Stanislas Cihoski, Academia și-a reluat activitatea în condiții normale și în anul 1921 obține dreptul de a organiza o nouă activitate didactică, doctoratul. Se elaborează Regulamentul pentru obținerea doctoratului la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, care stabilea atât condițiile pe care trebuia să le îndeplinească solicitantul, cât și modul în care se desfășura examenul de doctorat. Se preciza că aspirantul la titlul de doctor trebuia să fie licențiat al Academiei sau să posede o diplomă similară ori să fie licențiat al unei facultăți din țară și să prezinte o lucrare originală asupra unui subiect în legătură cu materiile de studiu predate în instituție. Intervalul de timp dintre susținerea diplomei de licență și examenul de doctorat era de cel puțin un an¹. Candidatul avea deplina libertate asupra temei, însă Rectorul instituției hotăra sub conducerea cărui profesor titular sau profesor agregat acesta va elabora teza. În mod curent, viitorul doctorand discuta în prealabil cu profesorul care urma să-i coordoneze teza, stabilind de comun acord titlul acesteia. În regulamentul se stipula că examenul de doctorat era compus din „a) un examen aprofundat asupra a trei materii din programul academiei; b) susținerea tezei prezentate”².

Cu trei luni înainte de susținere candidatul solicita conducerii instituției stabilirea juriului (comisiei) de doctorat, care era alcătuit din cinci membri din

¹ Regulamentul pentru obținerea doctoratului la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, sancționat prin Înalțul Decret Regal nr. 2498 din 31 mai 1923 și publicat în M.O. nr. 16 din 21 iunie 1923, Imprimeria statului, București 1923, p. 3, vezi și Ion Vorovenci, *Istoria Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale* (1913-1947), Editura ASE, București, 2010, p. 283.

² Regulamentul pentru obținerea doctoratului la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale, p. 4.

rândul profesorilor și agregărilor din cadrul Academiei. După finalizarea lucrării aceasta era prezentată, însoțită de referatul directorului (conducătorului) în care acesta afirma că poate fi susținută ca teză de doctorat conducerii instituției. Rectorul, pe baza referatului, aproba tipărirea tezei, iar după tipărirea acesteia doctorandul avea obligația, cu o lună înainte de susținere, să depună la secretariatul Academiei un număr de 30 de exemplare, ce urmau a fi distribuite membrilor comisiei, bibliotecii care le putea utiliza pentru schimb cu alte teze susținute din alte instituții universitare³.

Depunerea tezei de către autor la secretariat era însoțită de o taxă, o sumă de 1 000 lei, din care jumătate revenea membrilor comisiei, restul intrând în bugetul Academiei. În caz de renunțare sau de respingere a tezei, deponentului nu i se mai restituia suma respectivă.

Durata examenului de doctorat „oral și public” dura de la o oră la trei ore cel mult, iar rezultatul era consemnat într-un proces-verbal semnat de toți membrii comisiei. Calificativele de promovare erau „bine” și „foarte bine”, cu precizarea că „se poate acorda și mențiunea *cu laudă* sau *cu mare laudă*, dar numai în mod excepțional pentru lucrări și cunoștințe cu totul excepționale și dacă votul juriului este unanim”⁴.

Un candidat era declarat respins dacă doi dintre membrii comisiei acordau calificativul „insuficient”, însă avea posibilitatea să solicite comisiei – în conformitate cu articolul 9 din regulament – să prezinte aceeași temă la un nou examen de doctorat.

Pe baza procesului verbal, încheiat în urma susținerii tezei de doctorat, Rectorul Academiei elibera diploma de doctor, care se specifica în Regulamentul din 1923 că „se dă în numele M. S. Regelui, și este semnată de Rector și de Ministrul Industriei și Comerțului”⁵.

Din prevederile menționate mai sus rezultă că regulamentul din 1921 era atât exigent, cât și modern, cu unele stipulări care se mențin și în regulamentele de doctorat de astăzi. Nu putem să nu menționăm cuantumul ridicat al taxelor de doctorat, aspect care putea fi un ostacol pentru unii candidați cu venituri modeste, care optau să se înscrie la această formă de perfecționare postuniversitară desfășurată începând din anul 1921 în cadrul AISCI.

Pregătirea și susținerea doctoratului în Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București era o componentă deosebit de importantă a procesului

³ *Ibidem*, pp. 4-5.

⁴ *Ibidem*, p. 6.

⁵ *Ibidem*, pp. 6-7.

didactic, care era tratată cu maximă responsabilitate atât de către conducerea instituției, cât și de profesorii care predau cursurile. O demonstrează atât Programul didactic pentru pregătirea doctorală, care în 1938 cuprindea materiile: Contabilitate, Finanțe, Economie politică, Drept comercial și Monedă, cât și profesorii Spiridon Iacobescu, Ion Răducanu, Virgil Madgearu, Constantin Bălescu, Constantin Bungețianu, conferențiar Ștefan Dumitrescu care asigurau predarea, cursurile și seminariile. Acestea se țineau de marți până vineri între orele 16-20.

În același timp, prestigiul de care se bucura doctoratul era o consecință directă și a nivelului ridicat în plan științific al conducătorilor de doctorat care, beneficiari ale unor doctorate dobândite mai ales în lumea universitară germană, aduseseră în Academia bucureșteană acel spirit de exigență și disciplină indispensabil performanței științifice. Există numeroase mărturii ale foștilor doctoranzi din perioada cuprinsă între cele două războaie mondiale, care atestă atât severitatea, cât și spiritul de echitate al marilor magistrii în relația cu cei cărora le îndrumau activitatea științifică. Anghel Rugină, prestigiosul economist american de origine română care și-a finalizat studiile cu profesorul Victor Slăvescu, primul său doctorat din anul 1942, scria peste decenii că Slăvescu era extrem de sever și ținea studenții la distanță, însă aceasta era numai ceva temporar, un fel de introducere, până s-a convins că studentul în cauză – mai ales la doctorat – își vedea serios de carte. Apoi apărea un alt om, Slăvescu educatorul, un părinte spiritual care atrăgea ca un magnet; îți urmărea îndeaproape activitatea și te sprijinea, ca și profesorul Virgil Madgearu, să mergi mai departe, cât mai departe, atâta de departe cât poți în viață⁶.

Virgil Madgearu a condus un seminar de doctorat, pentru care a întocmit un îndrumar al desfășurării lucrărilor acestuia pe tematica *Probleme ale agriculturii românești*, însoțit de o vastă și actuală bibliografie. El obișnuia să-i invite pentru discuții pe cei mai buni doctoranzi la propriul domiciliu și să organizeze acțiuni de socializare cu membrii seminarului.⁷ Despre rigoarea științifică, dar și despre sprijinul pe care îl acorda Virgil Madgearu doctoranzilor sunt relevante mărturiile aparținând lui Gheorghe Rădulescu, Vasile Malinschi și Roman Moldovan din volumul omagial *Profesorul Virgil Madgearu. Evocări. Studii*, publicat la Editura Academiei în anul 1987.

⁶ Acad. Anghel N. Rugină, *Viața și opera lui Victor Slăvescu* în volumul îngrijit de Al. Zub, „Victor Slăvescu” (1891-1977), Editura Academiei Române, București, 1993, p. 40.

⁷ Prof. univ. dr. Ion Gh. Roșca, *Virgil Madgearu. Repere biografice*, în volumul Ion Gh. Roșca, Ovidiu Nicolescu (editori), *Mari personalități ale ASE. Virgil Madgearu*, Editura ASE, București, 2011, p. 16.

Importanța pe care conducerea Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București o acorda finalizării activității doctorale rezultă și din alcătuirea comisiilor de doctorat. În ianuarie 1928 sunt stabilite, pentru un număr de opt doctoranzi, comisii de doctorat conduse de profesorii Ion N. Angelescu, Virgil Madgearu (două), Gheorghe Tașcă (două), Ion Răducanu, Emil Brancovici, Vasile Iscu și au în componență personalități de anvergură, cum sunt Constantin Bungețianu, Victor Slăvescu, Spiridon Iacobescu, Gheorghe Arghirescu, Eftimie Antonescu și Andrei Rădulescu⁸. În anul universitar 1939-1940 au susținut teze de doctorat 18 doctoranzi, din care au obținut calificativul „foarte bine cu mare laudă” Martin Popa-Vereș cel care a elaborat teza *Comerțul nostru de cereale sub aspectul vieții economice românești* și Gheorghe Gr. Dragomirescu cu teza *Controlul întreprinderilor publice*. Un număr de cinci doctoranzi au primit calificativul de „foarte bine cu laudă”, patru au primit „foarte bine”, cinci au fost recompensați cu „bine” și numai în două situații comisia de doctorat a acordat calificativul „suficient”. Între doctorii validați în anul 1939 se afla numai o doctorandă, Maria Birău, care, pentru lucrarea *Contribuțiuni la studiul reparațiilor românești considerate în cadrul reparațiilor generale și al datorilor interaliatate*, a și primit calificativul „foarte bine cu laudă”. Situația este asemănătoare și în anul următor, 1939-1940 în care au fost înscriși 80 de doctoranzi, din care numai 6 erau doctorande⁹. Diferența mare dintre cei înscriși la doctorat și cei care ajung să îl susțină este determinată în principal de severitatea conducătorilor de doctorat, dar și de taxele ridicate practicate de Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale. În anii de război, care au urmat, numărul susținerilor de doctorat a cunoscut o diminuare semnificativă.

Din 1924, când a fost acordat primul titlu de „doctor în economie”, având ca singură specializare „Studii comerciale și industriale” și până în anul 1933, au fost acordate 172 de diplome, iar până în 1940 numărul lor a ajuns la 210¹⁰.

⁸ Ion Vorovenci, *op. cit.* p. 139.

⁹ Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, *Cuvinte pentru studenții noștri*, București, 1940, pp. 90-92.

¹⁰ Vezi pe larg: Ion Răducanu, *Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale (1913-1933)*, București, 1934, p. 18 și Emil Racilă; Paul Bran (coord.), *Academia de Studii Economice, 1913-2003*, Editura Economică, București, 2003.

4.

PROFESORI AI ACADEMIEI DE ÎNALTE STUDII COMERCIALE ȘI INDUSTRIALE DIN BUCUREȘTI ÎN VIAȚA POLITICĂ A ROMÂNIEI

Formarea statului național unitar a însemnat o creștere semnificativă atât în plan teritorial, cât și demografic, și a marcat intrarea României într-un nou stadiu al existenței sale atât în sens economico-social, cât și politic. Perioada dintre cele două războaie mondiale, respectiv 1918-1940, s-a caracterizat printr-un amplu proces de modernizare în domeniul economic, care a determinat schimbări în sfera politică cu consecințe majore în planul vieții sociale. A fost modificat radical sistemul electoral prin introducerea votului universal în noiembrie 1918 și regimul proprietății agrare prin reforma din 1921 și a fost votată o nouă constituție în 1923, care a statuat norme juridice ce au stat la baza procesului de modernizare economică, politică și administrativă. S-au produs semnificative schimbări la nivelul elitei politice românești, în condițiile în care, alături de elita din Vechiul Regat, ce susținuse intrarea României în războiul de reîntregire, i s-au alăturat elitele care luptaseră pentru făurirea României Mari în provinciile aflate sub stăpânire străină. Partidele naționale românești din provinciile unite s-au integrat rapid într-un sistem politic pluripartidist, care, față de perioada anterioară anului 1918, mai cuprindea și partide ale minorităților, cea mai importantă fiind cea maghiară.

Dispariția structurilor politice conservatoare conduse de Alexandru Marghiloman și Take Ionescu, insuficienta consolidare la nivel național a Partidului Național din Transilvania și a celui Țărănesc din Vechiul Regat, inconstanța politică a Partidului Poporului a făcut ca, timp de un deceniu după Marea Unire, viața politică să fie dominată de Partidul Național Liberal. Conducătorul Ion I. C. Brătianu, lider cu mare experiență politică și care se bucura de imensa încredere a regelui Ferdinand, partidul a asigurat consolidarea pozițiilor economice ale burgheziei naționale. Beneficiind de o structură organizatorică care se va extinde rapid pe întreg teritoriul țării și de teoreticienii de anvergură ai Ștefan Zeletin, burghezia liberală își modernizează doctrina promovând neoliberalismul care, în plan economic, este concentrat în formula „prin noi înșine”. Anunțând prin programul din noiembrie 1921 politica economică ce o va urma partidul când i se va încredința formarea guvernului, liderii liberali declarau că ea urmărea

„dezvoltarea bogățiilor țării în primul rând prin munca, inițiativa și capitalurile românești”.

Partidul Național-Liberal se baza în promovarea politicii neoliberale și pe sprijinul structurilor financiar-bancare românești, în frunte cu Banca Națională, pe care principalul economist liberal, Vintilă Brătianu, se străduia să le facă din nou eficiente după perioada dificilă din anii Primului Război Mondial. Pozițiile economice și politice ale burgheziei s-au întărit și prin integrarea în societatea românească a burgheziei din provinciile unite în 1918.

Un rol deosebit l-a jucat burghezia ardeleană care, deși s-a afirmat ca o concurentă a celei liberale, a militat atât în Partidul Național, apoi din 1926 în Partidul Național-Țărănesc, pentru o mai rapidă integrare a economiei țării noastre în economia europeană. Într-o epocă în care refacerea economică a țării era condiționată de noul climat economic din Europa, conducătorii politici transilvăneni urmăreau reluarea și consolidarea legăturilor cu burghezia statelor succesoare ale fostului Imperiu Habsburgic din Europa Centrală, optând pentru o politică mai flexibilă față de capitalul străin. Cunoscută sub numele de politica *„porților deschise capitalul străin”*, pe care național-țărăniștii au promovat-o în anii cât au fost la guvernare, această orientare economică a stat la baza unor polemici și dezbateri atât în presa timpului, cât și în viața parlamentară.

Politica economică promovată de Partidul Național-Liberal a urmărit promovarea industrializării, deoarece în viziunea economiștilor neoliberali progresul în România Mare era condiționat de dezvoltarea industriei autohtone. Ștefan Zeletin, principalul teoretician al neoliberalismului, afirma tranșant: *„ne trebuie o mare industrie”*, iar cel ce l-a pus în practică, Vintilă Brătianu, considera că *„țara noastră are toate condițiile materiale pentru a deveni un stat industrial complex”*.

Colaborator apropiat al lui Vintilă Brătianu și cel mai important conducător al Creditului Industrial, Victor Slăvescu pledează pentru implicarea statului în viața economică, în general, și în industrie, în special, arătând că întreprinderile economice, pentru a-și putea desfășura activitatea, aveau nevoie de mai multe condiții, pe care numai statul le putea asigura. În opinia sa, statul trebuia să organizeze pârgھیile economice, transporturile, învățământul economic, proprietatea intelectuală. Statul trebuia să promoveze interesele întreprinderilor economice printr-o politică vamală protecționistă, prime de export, ocrotirea

mărcilor de fabrică, politică fiscală relaxată ș. a.¹¹. În spiritul politicii «prin noi înșine», Victor Slăvescu preciza că „În crearea de noi instituțiuni comerciale sau industriale, o mare instituție trebuie să aibă în vedere că să aibă și să rămână cu caracter național, chiar și atunci când colaborează la ea capital străin”¹².

Celălalt mare partid din România interbelică, Partidul Național-Țărănesc, constituit în 1926 prin fuziunea Partidului Național din Transilvania cu Partidul Țărănesc din Vechiul Regat, era adeptul politicii „porților deschise” capitalului străin. Această politică prin care se cerea pentru capitalul străin un tratament egal cu cel rezervat capitalului românesc a apărut în anii 1923-1924 ca o reacție la politica economică promovată de liberali și a fost susținută de majoritatea partidelor de opoziție.

În programul partidului din octombrie 1926 a fost formulat un capitol special referitor la colaborarea cu capitalul străin, cu ajutorul căruia se putea asigura refacerea investițiilor industriale și punerea în valoare a unora din bogățiile țării, cu deosebire a petrolului. În anul 1928, când revendica guvernarea țării, Iuliu Maniu, președintele partidului, afirma că pentru economia românească, capitalul extern reprezenta ploaia mănoasă ce făcea să rodească câmpia.

Între anii 1928-1933, cât a deținut pârghiile guvernării, PNȚ a promovat politica porților deschise, care, în februarie 1928, i-a adus un succes major prin obținerea împrumutului de stabilizare căruia, în anii următori, i s-au adăugat și alte credite externe ce au permis menținerea în stare de funcționare a economiei în perioada mării crize din 1929-1933. Deși a modificat în august 1929 Legea minelor, înlăturând restricțiile impuse de liberali în 1924, guvernarea național-țărănistă nu a putut asigura dezvoltarea economică anunțată în 1928 din cauza conjuncturii economice externe, care a generat masive retrageri de capital extern investite mai ales în sectorul bancar. După unele estimări ale economiștilor români, capitalurile care s-au repatriat din România în perioada Marii Crize au fost mai mari decât împrumuturile obținute de autoritățile românești de la băncile străine. Condițiile economice externe au deturnat sensul guvernării PNȚ și a relației cu capitalul străin de la relansarea economică anunțată în anul 1928 și până la gestionarea unei crize ce a însemnat curbe de sacrificiu și șomaj, falimente industriale și bancare, neliniști sociale etc. Deși intens criticată de partidele de opoziție, „politica porților deschise” promovată de național-țărăniști a asigurat credite externe vitale pentru economie într-o perioadă dificilă. Refacerea rapidă a

¹¹ Ion Gh. Roșca, Liviu Bogdan Vlad, *Victor Slăvescu (1891-1977)* în volumul Alexandru Butiseacă (coordonator), *Mari economiști europeni*, Editura Universității Româno-Americane, București, 2011, pp. 301-302.

¹² *Ibidem*

principalelor ramuri după anul 1933 nu ar fi fost posibilă fără eforturile economice din anii crizei de a le menține în stare de funcționare.

După anul 1933, Partidul Național-Țărănesc aflat în opoziție își nuanțează poziția față de capitalul străin, pledând în programul din 1935 pentru o politică industrială bazată pe *„industrializarea agricolă începând cu creșterea animalelor și industrializarea produselor și derivatelor lor pentru a evolua de la regimul exclusiv cerealist la unul mixt, cu produse derivate, și a introduce un nou echilibru în economia agricolă”*.

În anii de avânt și reconstrucție economică ce au urmat crizei mondiale, principalele partide au înțeles că dezvoltarea economică se poate realiza, în principal, pe baza resurselor naturale, de muncă și de capital autohtone. Este perioada în care la conducerea țării se află gruparea tinerilor liberali care, beneficiind și de conjunctura externă favorabilă, generată și de rezolvarea problemei „datoriilor de război”, a urmărit o accelerare a dezvoltării industriei, mai ales a ramurilor de vârf tehnologic în accepțiunea epocii, legate de sectorul militar, în vederea întăririi nedisimulate a capacității de apărare a țării. În plan european era deja o imensă încordare ce prefigura încheștări viitoare.

În concluzie, se poate aprecia că în această perioadă, în societatea românească devine tot mai puternic curentul europeanist, care propune un grad mai ridicat de asimilare a valorilor europene în antiteză cu celălalt curent, cel tradiționalist. Merită subliniat faptul că economiștii încadrați în partidele politice principale ale României au pledat în orientările lor programatice pentru valorile democratice, au respins tendințele totalitare și extremiste care au apărut în viața politică, iar pe plan extern au aderat la eforturile democrațiilor occidentale de a se menține pacea pe continentul european.

Aportul teoretic al profesorilor Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București a fost major și în domeniul cooperăției, care a reprezentat în întreaga perioadă un subiect larg dezbătut în mediile politice și economice. Obiect de studiu în procesul de învățământ, subiect important în dezbaterile de idei, cooperăția a preocupat pe mulți specialiști din epocă care au produs o impresionantă literatură de specialitate. Cea mai reprezentativă personalitate în acest domeniu este Gromoslav Mladenatz, care a fost profesor la Academia de Studii Cooperatiste din București din 1920. În 1929 conferențiar, iar în 1932 profesor la Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, între anii 1935-1940 a predat la Școala Internațională Cooperatistă din Basel.

În anul 1913, la 1 noiembrie, când debuta activitatea universitară la nou înființata Academie de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, Rectorul noii instituții, matematicianul Anton Davidoglu, afirma că aceasta „trebuie să devină un focar în jurul căruia să se concentreze și de care să depindă întreaga activitate economică”. Pentru a se atinge acest obiectiv ambițios era necesar să se formeze o elită profesională care, prin activitatea sa didactică și pregătirea științifică, să asigure atât integrarea noii instituții în sistemul universitar românesc, cât și să furnizeze cadre competente pentru economia națională.

Începuturile au fost anevoioase, pentru că formarea corpului didactic în Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale avut la bază, potrivit amintirilor lui Ion Răducanu, criteriul apartenenței la un partid politic. Acest criteriu îl determină pe memorialist să afirme: „catedrele în primul an de funcționare au fost distribuite unor prieteni politici”¹³ ai ministrului Nicolae Xenopol, care era membru al Partidului Conservator-Democrat. Dacă se mai ia în calcul și faptul că majoritatea aveau la bază o pregătire juridică, nu economică putem să înțelegem dificultățile cu care Academia s-a confruntat în anul de debut¹⁴. În anii următori acest criteriu va fi ignorat, astfel că vor intra prin concurs în corpul profesoral Ion N. Angelescu, Ion Răducanu și Virgil Madgearu, cei care, alături de Victor Slăvescu, care le va deveni coleg în 1925, vor ajunge printre cele mai importante personalități ale vieții politice românești dintre cele două războaie mondiale. Precizăm că ne referim la profesorii care au avut activitatea de bază în instituția din Piața Romană nr. 6, deoarece printre cei care au conferențiat o lungă perioadă de timp la *Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale* este și Nicolae Iorga, care a fost atât conducătorul unui partid, dar și prim-ministru în perioada aprilie 1931-mai 1932.

Această generație de economiști, maturizată de experiența anilor de război, a fost conștientă că este datoră ei să contribuie la reconstrucția economică și modernizarea țării. O mărturisește peste ani Victor Slăvescu: „M-am înhămat, ca și prietenii mei, Ion Răducanu, Virgil Madgearu, Cezar Partheniu, Dimitrie Gusti și mulți alții, să ne facem datoria mai întâi față de greua sarcină de unificare a țării și economiei românești”¹⁵.

¹³ Ion Răducanu, *Din amintirile unui septuagenar*, Colecția Biblioteca Băncii Naționale, Editura Enciclopedică, București, 2001, p. 113.

¹⁴ Prof. univ. dr. Ion Gh. Roșca, *Virgil Madgearu. Repere biografice*, în volumul Ion Gh. Roșca, Ovidiu Nicolescu (editori), „Mari personalități ale ASE. Virgil Madgearu”, Editura ASE, București, 2011, p. 13.

¹⁵ Academician Anghel N. Rugină, *Viața și opera lui Victor Slăvescu*, în volumul îngrijit de Al. Zub, „Victor Slăvescu (1891-1977)”, Editura Academiei Române, București, 1993, p. 36.

Aportul profesorilor Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale la complexul proces de unificare și refacere economică, dar și implicarea, cu rezultate notabile, în arena politică, vor face ca unii dintre ei să devină într-un timp relativ scurt imagini publice de prim rang, aspiranți la locuri parlamentare și portofolii ministeriale.

La dispoziția cercetătorilor există astăzi un impresionant și variat material documentar, care atestă faptul că elita economică formată în Academie după 1918 a dezbătut și a găsit soluții pentru problemele economice majore cu care s-a confruntat economia țării în perioada interbelică. Prin pozițiile pe care le-au dobândit în conducerea partidelor și demnitățile guvernamentale pe care le-au avut autorii lor, multe soluții au intrat în dezbaterile politice generale și în final au devenit instrumente legislative ce au stimulat progresul economiei românești.

Prin contribuțiile apărute în presă, prin conferințe publice și intervențiile de la tribuna parlamentară, Victor Slăvescu, Virgil Madgearu, Ion Răducanu, Dumitru R. Ioanițescu, Gromoslav Mladenatz, Gheorghe Tașcă ș. a. au demonstrat că, alături de Universitate, și Academia din Piața Romană poate da profesioniști capabili să se afirme în viața politică din România întregită. Merită subliniat că acești economiști formați după anul 1900 în exigentul mediu universitar german au fost personalități și caractere puternice, care au promovat în lumea politică principii etice, pledând pentru competență și eficiență. În sensul acesta trebuie privite și afirmațiile lui Virgil Madgearu care, într-un discurs în Parlament în anul 1932, pornind de la cuvintele regelui Carol I „vreau caractere”, sublinia că, într-un „regim constituțional parlamentar, trebuie ca oamenii politici conducători, să aibă convingeri, să-și manifeste sincer credințele și mai presus de toate, să fie caractere tari”¹⁶.

Proveniți în marea lor majoritate din clasa de mijloc, dascăli de mare probitate morală, profesorii nu au văzut în activitatea politică o sursă de înăvuțire. Iar mărturia lui Virgil Madgearu din 1940 este revelatoare în acest sens: „Am fost un om cinstit toată viața mea, sânt un om sărac, n-am făcut avere”¹⁷.

O analiză amănunțită asupra rolului jucat în viața politică de profesorii Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București relevă că unii dintre ei au intrat în viața politică în perioada anterioară Primului Război Mondial.

Stanislas Cihoschi a fost în perioada studiilor universitare, finalizate în anul 1893, unul dintre conducătorii mișcării naționale studențești și membru fondator al Ligii pentru Unitatea Tuturor Românilor, apoi al Partidului

¹⁶ V. N. Madgearu, *Politica Partidului Național-Țărănesc*, Discurs ținut în cursul discuțiunii de răspuns la Mesaj la Senat, 25 August 1932, p. 6.

¹⁷ Academician prof. Manea Mănescu, *Profesorul meu Virgil Madgearu*, în volumul „Profesorul Virgil Madgearu. Evocări. Studii”, Editura Academiei Române, București, 1987, p. 28.

Conservator, calitate în care a fost ales deputat al colegiului al II-a Ilfov în anul 1899. În 1908, când a avut loc formarea Partidului Conservator-Democrat condus de Take Ionescu, Stanislas Cihoski a aderat la noua formațiune și a fost ales senator al colegiului I de Suceava, în anul 1912. Ca senator, a fost raportor al mai multor proiecte de legi, iar drept recunoaștere a meritelor sale pe teren economic, a fost numit Consilier comercial onorific al Ministerului de Industrie și Comerț din anul 1913. Cu acel prilej i s-a conferit medalia Meritul comercial și industrial clasa I.

Gheorghe Tașcă a fost un alt profesor care va preda la Academia Comercială din anul 1913 și care a intrat în viața politică după 1900, aderând la Partidul Conservator, fiind ales deputat în 1905. În perioada interbelică va activa în Partidul Naționalist-Democrat condus de Nicolae Iorga și în Partidul Național-Țărănesc, fiind trimis reprezentant al României la Berlin între anii 1930-1932 și, pentru scurt timp, ministru în guvernul Nicolae Iorga din anul 1932.

În perioada de timp cuprinsă între Primul și al Doilea Război Mondial, elita economică din Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București s-a implicat sub diferite forme în structuri organizatorice atât în viața publică, cât și în cea politică. Unii dintre profesori au fost, pentru scurt timp, în Parlamentul României sau în diferite formule guvernamentale, mai ales în primii ani interbelici, pe poziții de execuție secundare. Excepțiile au fost Ion N. Angelelecu, care a fost Ministru de Finanțe în perioada octombrie-noiembrie 1919 și Grigore Trancu-Iași Ministru de stat, apoi ministru în noul Minister al Muncii și Ocrotirii Sociale.

Din motive diverse, acel grup de la Iași, din anii refugiului, Virgil Madgearu, Victor Slăvescu și Ion Răducanu, care acumulasă experiență în sistemul bancar și în domeniul cooperăției și care era prețuit de Vintilă Brătianu, cel care fusese Secretar General al Ministerului Industriei și Comerțului în februarie 1918, nu mai apare în formulele guvernamentale până în 1928. Angrenat în sistemul bancar, ne referim la Victor Slăvescu, sau optând pentru o formațiune politică nouă, în cazul lui Virgil Madgearu și Ion Răducanu, drumurile politice ale celor trei se despart, însă relațiile de colaborare vor continua în plan economic pe acel teritoriu neutru, dar Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București a reprezentat pentru ei o întreagă viață.

Având opinii și soluții economice diferite datorită angajării lor politice în partide cu ideologii aflate în permanentă competiție, confruntările din Parlament sau presă, dincolo de viziuni diferite, relevă un respect reciproc necondiționat, ca rezultat al anilor de slujire devotată a învățământului și științei românești.

Afirmarea în plan guvernamental a economiștilor epocii interbelice este vizibilă începând din anul 1928, când în cadrul guvernelor național-țărăniste sunt în

mod constant numiți ca miniștri Virgil Madgearu și Ion Răducanu, iar din 1930 și D. R. Ioanițescu. În Partidul Național-Liberal, Victor Slăvescu va ajunge ministru în ianuarie 1934.

Începând de la sfârșitul primului deceniu interbelic, Virgil Madgearu, Ion Răducanu și Victor Slăvescu vor fi cele mai reprezentative personalități politice ale timpului în Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale. Merită subliniat faptul că, deși au condus organizații politice județene de partid, Virgil Madgearu la Ilfov, Ion Răducanu la Tecuci și Victor Slăvescu la Râmnicu-Sărat, iar apoi la Covurlui, activitatea lor politică este destul de limitată după părăsirea demnităților guvernamentale deoarece toți trei se concentrează asupra activității didactice și științifice.

Ascensiunea politică cea mai importantă o are Virgil Madgearu, cel care, în anul 1919, devenind membru al Partidului Țărănesc ce luase ființă în anul precedent, având printre fondatori pe Ion Răducanu, va fi desemnat Secretar General al noului partid, funcție pe care o va pastră și după fuziunea din anul 1926 a Partidului Țărănesc cu Partidul Național, în urma căreia a apărut Partidul Național-Țărănesc pe scena politică românească. El va fi implicat în cele mai importante decizii ale partidului, având un rol important în negocierile cu viitorul rege Carol al II-lea aflat în exil, dar și în acțiunile politice care vor marca drumul țărăniștilor spre guvernare.

În noiembrie 1928, în primul guvern P.N.Ț., Virgil Madgearu a fost numit Ministru al Industriei și Comerțului, minister pe care îl cunoștea încă din 1918, când, la recomandarea lui Vintilă Brătianu, fusese numit Secretar General al acestui minister. În perioada cuprinsă între 14 noiembrie 1929 și 7 iunie 1930 va fi numit la conducerea Ministerului Finanțelor. În cel de-al doilea guvern prezidat de Iuliu Maniu va deține din nou, timp de 5 luni, funcția de Ministru al Industriei și Comerțului, iar din noiembrie 1930 și până în aprilie 1931 va prelua funcția de Ministru al Agriculturii și Domeniilor. În ultimele trei guverne formate de P.N.Ț. a deținut funcția de Ministru al Finanțelor într-o perioadă în care marea criză economică mondială își făcea simțite efectele devastatoare și în România.

În activitatea ministerială, Virgil Madgearu a avut o intensă activitate legislativă concretizată în legi care au avut o importanță majoră în evoluția economiei românești în anii dificili ai Marii Depresiuni. A fost profesorul și economistul care s-a confruntat cu Marea Criză economică în diversele ei ipostaze, iar luările sale de poziție sunt numeroase, mai ales în Parlament.

Abordând problemele legate de piața de capital și necesitatea de capital extern, ministrul Madgearu subliniază că „în economiile naționale sărace, formațiunea

capitalului privat fiind anevoioasă și insuficientă, intervine alimentarea pieții cu capital străin; prin aceasta se ajunge la înviorarea vieții economice”. Arătând că împrumuturile își au utilitatea lor atâta vreme cât ajută la sporirea producției naționale și cât pot fi plătite în mod normal din veniturile curente ale statului, Virgil Madgearu preciza că „noi n-am făcut împrumuturi de consumațiune, ci împrumuturi de producțiune; că am aplicat un anumit program de utilizare a acestor împrumuturi sub controlul consilierilor străini și cât am stat noi la putere nici un leu n-a intrat pentru cheltueli de consumațiune”. Referindu-se la împrumuturile externe, consideră că acestea reprezintă calea „înfeudării la capitalul străin și la obediență față de străinătate”.

O afirmație ce merită reținută este aceea referitoare la decalajul/foarfeca dintre prețurile produselor industriale și prețurile produselor agricole, despre care menționează că „nu se poate micșora numai prin scăderea prețurilor produselor industriale. Acest decalaj este prea mare și este rezultatul deosebirii organizării economice între agricultură și industrie”.

În strânsă corelare cu cele de mai sus și răspunzând acuzației că bugetul nu cuprinde investiții în afară de investițiile militare, marele economist arăta că „într’o țară în care există deficite bugetare cronice, este o naivitate, tot cronică, ca să se vorbească de o politică de investiție! Cu ce mijloace să se facă această politică de investiție ? Cu mijloace interne? Hârtie rotativă la Banca Națională? Cine crede în valoarea ei? Cu mijloace externe? Naivitate pură în situația piețelor internaționale de astăzi!”

Referindu-se la o problemă dureroasă din anii Marii Crize, anume aceea a diminuării salariilor, Madgearu afirmă că „Dacă însă noi a trebuit să ajungem la reduceri mai mari pe calea reducerii brutale a salariilor, aceasta se datorește unor împrejurări față de care sunt cel dintâi dator să-mi exprim tot regretul că nu am putut să le evit. Îmi exprim un regret sincer, dar toți cei care cunosc astăzi datele problemei din expunerea de motive a proiectului de buget vor fi înțeleși că nu puteam, în momentul întocmirii bugetului, proceda altminteri”.

Continuându-și discursul, ministrul precizează că altminteri însemna reducere masivă de personal, iar în timpurile actuale de criză este imposibil să arunci pe trotuar oameni, cel puțin este imposibil să faci o operațiune masivă de această natură. În același timp, consideră că nu poate admite „să se păstreze mai departe, nu numai în administrațiile locale, dar și în administrația centrală, o armată de funcționari fără nici o pregătire specială, care încurcă lucrurile, care face ca aparatul nostru de Stat să funcționeze cu o eficacitate redusă”.

În corelare cu această chestiune este abordată problema învățământului, afirmând că: „noi am pus începutul unui program de raționalizare a învățământului public. Da, am făcut să se înțeleagă că este nevoie de o nouă orientare a învățământului. Nu mai putem sta pe bazele șubrede de astăzi, care ne duc la creerea unui proletariat de docti și semidocti, nu mai putem finanța un învățământ care ne creează elemente neproductive, ci ne trebuie un învățământ care să se întemeieze pe realitățile noastre sociale. În această privință s-a indicat drumul și Ministrul nostru de Instrucție, prin reforma învățământului primar, pe care o va propune Parlamentului, prin reforma învățământului profesional și, desigur, și prin reforma învățământului tehnic superior și a învățământului universitar, va dovedi țării întregi că învățământul trebuie îndrumat pe baza unei concepții care să corespundă cu nevoile și realitățile românești” (subl. ns.)

Mai reținem, în final, pledoaria demnitarului țărănist pentru soluții internaționale în problemele financiar-monetare. „În ordinea financiară s-a recunoscut că, deoarece nici nu se poate atinge problema monetară astăzi, trebuie să se creeze un fond monetar internațional, care să înlesnească operațiunea lentă de consolidare a stabilității monedelor și eventual de schimbare a parității pe baze internaționale, cu sprijinul unor mijloace internaționale, puse la dispoziție în condițiuni lesnicioase, în ziua când această operație va fi posibilă și necesară”. Principalele legi elaborate în anii petrecuți în guvern le menționăm mai jos:

- 1929 Lege asupra burselor;
- 1929 Legea minelor;
- 1929 Lege pentru crearea regiei autonome a CFR;
- 1929 Lege pentru crearea regiei autonome a porturilor și căilor de comunicație pe apă;
- 1929 Lege pentru crearea regiei autonome a poștelor;
- 1929 Lege pentru organizarea întreprinderilor și avuțiilor publice;
- 1929 Lege pentru regia conductelor de petrol;
- 1929 Legea zonelor libere;
- 1930 Lege pentru apărarea liniștei și creditului țării;
- 1930 Lege pentru înființarea de credit ipotecar;
- 1930 Lege pentru modificarea legii monopolurilor;
- 1930 Lege pentru organizarea Înaltei Curți de Conturi;
- 1930 Legea regiei monopolului de gaz metan;
- 1931 Lege asupra contractului de gaj agricol;
- 1931 Legea Casei de Economie.

Atrăgând atenția asupra pericolelor instalării la putere în România a unui regim dictatorial, Virgil Madgearu va intra în conflict și cu regele Carol al II-lea, care îi va fixa, pentru o perioadă scurtă de timp, respectiv 22 martie - 20 aprilie 1940, domiciliul obligatoriu la Mănăstirea Bistrița. Conflictul deschis pe care l-a avut cu mișcarea legionară îi va atrage și sfârșitul violent după accesul la putere al legionarilor, în septembrie 1940. Ulterior a urmat, după numeroase amenințări cu moartea, sentința pusă în aplicare pe data de 27 noiembrie 1940. Profesorul Virgil Madgearu a fost răpit de la domiciliul său și dus în pădurea Snagov, unde a fost asasinat de o bandă de legionari.

D. R. Ioanițescu a fost, prin funcțiile guvernamentale deținute, Secretar General la Ministerul Muncii și Ocrotirilor Sociale în anul 1920, apoi subsecretar de stat la Ministerul de Interne între 1928-1930, Ministrul Muncii, Sănătății Ocrotirilor Sociale iunie 1930-noiembrie 1933, Ministrul Agriculturii și Domeniilor (ianuarie-februarie 1938), unde a reprezentat o figură importantă, dar controversată a vieții politice interbelice. Aderând succesiv la diverse formațiuni politice, D. R. Ioanițescu nu a fost agreat de colegi, deși activitatea sa legislativă nu poate fi marginalizată. Exemplificăm principalele sale inițiative ministeriale:

- 1920 Legea pentru reglementarea conflictelor de muncă;
- 1921 Legea pentru organizarea sindicatelor profesionale;
- 1926 Legea pentru asigurarea comercianților;
- 1927 Legea pentru organizarea Camerelor de Muncă și a Consiliului Superior al Muncii;
- 1921 și 1927 Proiectul pentru contractul de muncă;
- 1927 Legea pentru organizarea serviciului de inspecție al muncii;
- 1927 Legea pentru fondurile căminelor de ucenici;
- 1927 Anteproiectul pentru organizarea cooperăției și crearea Consiliului Superior al Cooperăției.

Victor Slăvescu a fost un observator fin și atent al evoluției economiei românești interbelice și al fenomenelor care i-au marcat existența. A fost conștient de faptul că evoluția internă este influențată în mare măsură de conjunctura internațională. În perioada crizei economice, atât pe plan mondial, cât și în țara noastră, Victor Slăvescu sesizează și subliniază corelația dintre ele. În acest sens, el spune că: „Dacă este adevărat că situațiunea de criză în care ne aflăm astăzi poate fi socotită ca o urmare firească a crizei mondiale, apoi nu este mai puțin adevărat că între cauzele determinante ale depresiunii, în care ne zbatem astăzi, se găsesc și

destule elemente cauzale specific românești, de care trebuie să ținem seama și când este vorba de analiza situației, dar mai ales atunci când este vorba de găsirea unor soluții tămăduitoare”. În relativ scurta perioadă petrecută în fruntea finanțelor României, prin măsurile promovate, profesorul Victor Slăvescu a urmărit să atenueze efectele crizei economice care lăsase urme adânci în toate ramurile economiei românești. La 17 ianuarie 1934, într-un interviu acordat ziarului *Viitorul*, ca Ministru de Finanțe se pronunța pentru reintroducerea ordinii în finanțele publice, reducerea impozitelor și reșezarea acestora pe baze echitabile, economii bugetare severe prin simplificarea aparatului de stat, dar fără dezorganizarea serviciilor publice. Totodată, el își anunța intenția de desființare a regiilor autonome create de către guvernarea național-tărănistă, pe care le considera prea risipitoare, și se pronunța pentru o largă conversiune a datoriilor, dând astfel posibilitatea de renaștere a creditului.

Conștient de efectele crizei economice, profesorul și ministrul Victor Slăvescu a urmărit să pună în aplicare o serie de legi cu caracter fiscal, prin care se urmărea reducerea impozitelor, în conformitate cu capacitatea de plată a contribuabililor. „Am venit la Ministerul Finanțelor – spunea el – animat de sincera intenție, chiar dacă n-am reușit, de a restabili pacea fiscală între contribuabil și agentul fiscal sau de a dezarma lupta acestora. Am aplicat o omenie fiscală. Mi-am spus: dacă fac cât de puține degrevări și dacă realizez încasările cu oarecare omenie, nu se poate să nu se producă un reviriment în conștiința contribuabilului și atunci acesta, din când în când, va lua și drumul percepției”¹⁸.

Ministrul aprecia că o acțiune fiscală, insuficient pusă în concordanță cu viața economică a statului, putea împiedica dezvoltarea normală a unei țări. Victor Slăvescu și-a anunțat intențiile în legătură cu reforma fiscală la 16 februarie 1934, în ședința Comitetului de direcție al Uniunii Camerelor de Comerț și Industrie. Trei principii urmau să stea la baza noii reforme: degrevarea fiscală pentru a se ajunge la venituri reale și sigure pentru stat, suprimarea impozitului pe capital și „examinarea contribuțiilor directe cu extremă bunăvoință”¹⁹.

La începutul lunii martie a anului 1934, Victor Slăvescu, în calitate de Ministru de Finanțe, a expus în fața Camerelor Parlamentului proiectul privind modificarea legii contribuțiilor directe, în care susținea că „impozitul global este un impozit cu așa de mari defecte și provocator de așa dezagreabile raporturi între fisc și contribuabil, încât trebuie să se renunțe la el ca venit fiscal”. Ca urmare a

¹⁸ Victor Slăvescu, *Din amintirile unui fost Ministru de Finanțe*, pp. 15-16.

¹⁹ Mugur Isărescu (coordonator), Surica Rosentuler, Wilhelm Salater, Ovidiu Slăvoiu, Sabina Marițiu, *Viața și opera lui Victor Slăvescu*, BNR, „Restitutio”, p. 49.

propunerilor lui, impozitul global a fost înlocuit cu impozitul cu caracter mixt, numit supracotă, care avea caracter progresiv și era impus în mod automat pentru fiecare categorie de venituri impozabile, în conformitate cu o cotă anterior fixată. Victor Slăvescu spera că va simplifica astfel aparatul fiscal, deoarece nu mai era nevoie de declarația de venit din partea contribuabilului, perceperea impozitului făcându-se automat: „Nu va mai exista atmosfera de luptă între fisc și contribuabil, cu caracter imoral și antisocial”²⁰. Ministrul afirma că era de preferat ca impozitele să fie mai mici, dar să fie plătite la zi, față de situația anterioară când, în pofida faptului că impozitele erau mari, ele rămâneau de multe ori neîncasate, iar statul avea de suferit.

Propunerea și inițiativa lui Victor Slăvescu a reprezentat o măsură primită cu multă satisfacție de cei implicați. În fapt, însemna suprimarea impozitelor pe capital, deoarece atât industria, cât și comerțul au fost profund afectate de Marea Criza economică din anii amintiți.

Noua lege fiscală a fost promulgată la 1 aprilie 1934 și a fost criticată vehement de țărăniști, care considerau că nu aducea vreo relaxare fiscală²¹. La scara timpului, putem aprecia că măsura nu a dat rezultatele scontate, astfel că, la sfârșitul anului 1934, la Ministerul de Finanțe se lucra la „o vastă reformă a actualului sistem de impunere și încasare”.

Una din contribuțiile majore ale lui Victor Slăvescu în domeniul bancar este Legea pentru organizarea și reglementarea comerțului de bancă din 1934.

Legea era importantă pentru că stabilea menținerea numai a băncilor viabile, urmând ca cele neviabile să fie lichidate, reprofilate sau fuzionate. Aceste prevederi aveau în vedere stabilizarea sistemului bancar și accelerarea centralizării bancare. Reprezintă înființarea *Consiliului Superior Bancar*, care funcționa pe lângă Banca Națională a României, având de drept personalitate juridică și menirea de a supraveghea și controla comerțul de bancă. Legea care reglementa comerțul de bancă, a jucat un rol important în redresarea și consolidarea sistemului bancar românesc și de creștere a încrederii potențialilor depunători în acest sector vital al economiei românești.

O preocupare importantă a economistului, dar în primul rând a profesorului Victor Slăvescu, în calitate de Ministru de Finanțe, a fost reducerea datoriei pe care

²⁰ *Ibidem*, p. 50.

²¹ *Ibidem*. Virgil Madgearu a atacat noua lege pentru că înlocuia Legea pentru unificarea contribuțiilor directe și pentru înființarea impozitului pe venitul global din 19 aprilie 1933, adoptată în perioada în care el era Ministru de Finanțe – n.n.s.

România o avea față de creditorii străini. Statul român contractase, între 1929-1933, mai multe împrumuturi externe, mai ales prin intermediul Casei Autonome a Monopolurilor Statului. Datoria externă se mărise considerabil în condițiile crizei mondiale, aspect pe care Slăvescu îl pune în evidență în memorandumul intitulat *La situation économique de la Roumanie et sa capacité de paiement*, publicat în 1934²². Anuitățile datoriei externe au crescut cu peste 50% în anii crizei: de la 4 miliarde lei în 1928 la 6,1 miliarde lei în 1931, pentru anul 1933 acestea ridicându-se la suma de 3,75 miliarde lei. Experții străini, care au analizat starea economiei românești, au ajuns la concluzia că, pentru anul 1934, suma maximă ce putea fi alocată pentru plata datoriei externe era de maximum două miliarde de lei²³.

În anii Dictaturii Regale, Victor Slăvescu este numit Ministru al Înzestrării armatei în guvernele conduse de Miron Cristea, Armand Călinescu, Gheorghe Argeșeanu, Constantin Argetoianu și Gheorghe Tătărescu.

Numirea sa a fost o acțiune inspirată a regelui, având în vedere experiența sa de economist și de fost Ministru de Finanțe, care gestionase împrumutul înzestrării în anul 1934 și negociase problema armamentului contractat cu firma Skoda în 1935. În plan intern, în calitate sa de director la Creditul Industrial, Slăvescu cunoștea a spune și regelui la ceremonia de investire întreprinderile cu profil militar.

²² *La situation économique de la Roumanie et sa capacité de paiement. Memorandum présenté par M. Victor Slăvescu ministre des finances, Monitorul Oficial, Imprimeria Centrală, București, 1934, p. 51, apud Mugur Isărescu (coordonator), Surica Rosentuler, Wilhelm Salater, Ovidiu Slăvoiu, Sabina Marițiu, op. cit, p. 59.*

²³ *Idem.*

5.

PROFESORI AI ACADEMIEI DE ÎNALTE STUDII COMERCIALE ȘI INDUSTRIALE DIN BUCUREȘTI ÎN MEDIILE ȘTIINȚIFICE ȘI ORGANISMELE POLITICE INTERNAȚIONALE

La începutul secolului al XX-lea, când în învățământul superior românesc nu exista un institut cu profil economic de care economia națională avea nevoie și de care generația tânără era interesată, aceasta a fost obligată să se orienteze către universitățile europene pentru a-și desăvârși studiile. Prestigiul pe care îl aveau universitățile germane în mediul științific european, deschiderea manifestată către studiul problemelor economice i-a determinat pe cei mai mulți dintre viitorii economiști români marcanți din prima jumătate a secolului trecut să opteze pentru lumea universitară germană.

Performanțele universitare ale studenților români, materializate în elaborarea unor teze de doctorat de mare valoare au permis acestora să stabilească legături științifice traince în spațiul german și, prin extensie, în cel european. Contribuțiile în domeniul agrar, al cooperăției sau al legislației muncii publicate în străinătate i-au menținut pe economiștii români din prima jumătate a secolului al XX-lea în atenția cercurilor economice europene și le-au adus nominalizarea în organisme internaționale de la Liga Națiunilor până la Organizația Internațională a Muncii.

Debutul în organismele politice internaționale îl face în anul 1899 viitorul Rector al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, Stanislas Cihoski, care participă la Conferința Uniunii Interparlamentare de la Berna, în Elveția.

Urmează Ion Răducanu care, în anul 1908 participă la Belgrad, la Congresul cooperăției sârbești²⁴ și la Hamburg, la al VIII-lea Congres al Alianței Cooperative Internaționale. Iar în toamna anului următor se află printre participanții la Congresul Cooperatist din Danemarca, unde poate fi considerat atât un deschizător de drum pentru Gromoslav Mladenatz, care se va afirma pe plan internațional în domeniul cooperăției, dar și un continuator pe linia Uniunii

²⁴ Despre acest congres va scrie în *Amintiri* că a fost o „Adunare impunătoare cu cinci mii de participanți”. Cu acest prilej îl va cunoaște, prin intermediul unui fost coleg de facultate, pe marele om politic Nicola Pasic - n. ns.

Interparlamentare participând, în perioada interbelică, la Congresul Interparlamentar de la Rio de Janeiro din anul 1927; Conferința Parlamentară Internațională de Comerț de la Nisa din 1930, Conferința Interparlamentară de la Varșovia în 1938.

În anul 1918 Ion Răducanu, la propunerea lui Fotin Enescu, Ministru de Finanțe în guvernul condus de generalul Alexandru Averescu, a făcut parte, alături de Ion N. Angelescu, dintre membrii Comisiei Financiare Române care, la Buftea, au purtat discuții privind condițiile viitorului Tratat de Pace cu Puterile Centrale, semnat în mai 1918. Referindu-se la aceste tratative care se desfășurau în palatul Știrbey și unde germanii aveau ultimul cuvânt, consideră că „deși formal eram bine tratați, de fapt eram prizonierii lor”..., iar „condițiile care ni se impuneau însemnau introducerea regimului de exploatare colonială a României mutilate”²⁵. Despre acest moment tragic din istoria țării, Ion Răducanu va publica în anul următor lucrarea *Probleme financiare în legătură cu „Pacea de la București”*.

La Conferința de Pace de la Paris din 1919, Eftimie Antonescu, Rector al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București în anii Primului Război Mondial, a fost desemnat Secretar General al delegației române. Misiunile diplomatice au continuat în perioada următoare, iar Eftimie Antonescu face parte, în calitate de expert, din delegațiile românești care poartă negocierile la Paris în 1922 privind plata datoriei externe către Franța și Statele Unite. În America, Eftimie Antonescu, împreună cu Victor Slăvescu și Emilian Giuan, va fi expert al delegației conduse de Nicolae Titulescu, care a purtat tratative la Washington²⁶. În aceeași calitate, în vara anului 1928 participă la Berlin alături de Guvernatorul Băncii Naționale, Mihail Oromolu și fostul Ministru de Finanțe din guvernul Averescu, Ion Lăpădatu. Timp de trei luni, urmează aprice și numeroase discuții pe teme financiară cu reprezentanți ai guvernului german. Tratativele se concretizează la 10 noiembrie 1928, prin semnarea Convenției pentru Reglementarea Diferendelor Financiare între România și Germania. În primul articol al convenției se stipula că Germania va plăti României suma de 75.500.000 mărci, în schimbul renunțării guvernului de la București la bunurile, drepturile și interesele germane în România nelichidate până la data de 27 august 1916²⁷.

Instalarea guvernului național-țărănesc la 10 noiembrie 1928 a condus la preluarea și rezolvarea acestei chestiuni financiare tot de către un profesor al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, anume Ion

²⁵ Ion Răducanu, *Din amintirile unui septuagenar*, p. 138.

²⁶ Victor Slăvescu, *Note și însemnări zilnice*, vol. I, Editura Enciclopedică, București, 1996, p. 34.

²⁷ Constantin Buchet, *România și Republica de la Weimar 1919-1933. Economie, diplomație și geopolitică*, Editura All, București, 2001, pp. 147-148.

Răducanu care, deși în noul executiv era Ministrul Muncii, și nu al Finanțelor, a acceptat în decembrie același an să se deplaseze la Berlin unde, pe baza relațiilor personale pe care le avea în Germania, a încercat să obțină din partea statului german plata înainte de termen a sumei de 75.500.000 mărci prevăzută în Convenția semnată în luna precedentă. Contactându-l pe președintele Băncii Reichului, Hans Schacht pe care mărturisește în Amintiri că „îl cunoșteam de mai multă vreme și îl prețuiam pentru ceea ce realizase în domeniul monetar”²⁸ a reușit, cu sprijinul acestuia, să ajungă într-un timp scurt, de numai 48 de ore, la un acord cu autoritățile germane. În timpul vizitei s-a întâlnit cu cancelarul Muller, „un distins om politic în plină vigoare”, și cu majoritatea membrilor guvernului său, precum și cu generalul von Seeckt, comandantul armatei germane. Acesta, în cursul discuției, s-a declarat dispus să întreprindă demersuri pe lângă Kremlin pentru reluarea relațiilor diplomatice româno-sovietice, afirmând că s-ar putea obține și recunoașterea realipirii Basarabiei din partea URSS²⁹.

În calitate de ministru al muncii, Ion Răducanu a reprezentat România la lucrările Biroului Internațional al Muncii, desfășurate la Geneva în 1929 și 1930 și la cele ale Comitetului Economic al Societății Națiunilor de la Geneva în anul 1931, unde, în afara rapoartelor prezentate, a cunoscut „diferite personalități din numeroasele delegații ce se perindau la sesiuni”³⁰. În iunie 1929, conduce o numeroasă delegație de industriași români la Conferința Organizației Internaționale de Raționalizare a Muncii, care a avut loc la Paris.

Ion Răducanu, în calitate de lider național-țărănist, a fost prezent în anii următori la a III-a Conferință Balcanică (București, 1932); Sesiunea Alianței Cooperative Internaționale (Basel, 1933); Conferința Internațională Economică (Londra, 1933) și la Conferința Paneuropeană (Viena, 1935)³¹.

În aceste condiții Ion Răducanu a venit în contact cu numeroase personalități politice ale perioadei dintre cele două conflicte mondiale, de la Albert Thomas (Conducătorul Biroului Internațional al Muncii) și Henry J. May (Secretar al Alianței Cooperatiste Internaționale) și până la Președintele Cehoslovaciei, Thomas Masaryk. Participând în calitate de reprezentant al guvernului român la aniversarea împlinirii vârstei de 80 de ani al acestui aliat și prieten al României, Ion Răducanu mărturisește că l-a stimat ca „sociolog, în special pentru lucrarea sa asupra marxismului” și a admirat în el „pe luptătorul fără teamă din vremea

²⁸ Ion Răducanu, *Din amintirile unui septuagenar*, p. 161.

²⁹ *Ibidem*, p. 162.

³⁰ *Ibidem*, p. 169.

³¹ Maria Mureșan, *Ion Răducanu. Opera și viața*, Editura ASE, București, 2005, p. 62.

regimului habsburgic, întru eliberarea națiunii sale”³². Legăturile sale cu lumea științifică și politică europeană s-au consolidat și prin calitatea de Rector al Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București și de membru al Institutului Social Român care i-au permis să invite, pentru a ține conferințe în România, personalități reprezentative din Europa.

Predecesorul său la Ministerul Muncii, D. R. Ioanițescu, a fost și el o prezență notabilă care a participat la congresele internaționale de la Roma, din 1926, Berlin în 1927, Istanbul, în 1934, Paris în 1937, Roma în 1938, Zurich în 1939 și Tripoli, în 1939.

Participant activ la dezbaterile internaționale din anii Marii Depresiuni economice a fost și Virgil Madgearu, care, conștient de amploarea crizei economice, va propune la Conferința de la Geneva din februarie-martie 1930 ideea solidarității statelor agrare europene, pentru a obține un tratament preferențial pentru produsele lor agrare, concurate de produsele similare din afara Europei.

Demnitarul român, după demersuri susținute la convorbirile preliminare de la București și Sinaia, a reușit, la Conferința de la Varșovia din august 1930, să coalizeze „blocul statelor agrare”, un număr de 8 state care solicitau limitarea taxelor vamale pentru produsele agricole și suprimarea restricțiilor pentru produsele lor agricole. În calitate de reprezentant al „blocului statelor agrare”, Madgearu a pledat cauza acestora la sesiunea anuală a Ligii Națiunilor, însă s-a confruntat cu opoziția unor mari puteri ca Anglia, Franța și Italia, precum și a statelor scandinave, cu interese pe piețele agricole extraeuropene³³. Aceași poziție o vor manifesta și marile puteri, în principal Anglia, la Conferința de la Stessa din septembrie 1932, unde Madgearu a pledat pentru un tratament preferențial acordat cerealelor europene ca o soluție de ameliorare a situației economice a țărilor menționate.

După anul 1933, profesorul Virgil Madgearu este prezent la conferințele Institutului Internațional de Cooperație Intelectuală, care milita pentru menținerea ordinii internaționale stabilite la Conferința de la Paris din 1919, participând, în anul 1937, la Conferința de la Milano, care a avut drept temă *Statul și viața economică* și unde a prezentat lucrarea *Statul și viața socială*, precum și la Conferința de la Paris, care a avut ca subiect *Modificarea pașnică a statu-quo-ului*. La Bergen, în Suedia, în anul 1939 unde s-a dezbătut tema „Politicile economice și

³² Ion Răducanu, *Din amintirile unui septuagenar*, p. 172.

³³ Ilie Puia, *Relațiile economice externe ale României în perioada interbelică*, Editura Academiei Române, București, 1982, pp. 145-146.

pacea,” profesorul roman a susținut lucrarea *Politica economică externă a României între anii 1927-1938*³⁴.

Victor Slăvescu a fost o personalitate cu viziune liberală recunoscută, mai ales în Franța și Germania. Deși cariera sa ministerială a fost de numai un an, a participat la numeroase runde de negocieri cu creditorii străini, atât la București, cât și în străinătate. Cea mai semnificativă realizare diplomatică a fost obținerea unei reduceri și o reeșalonare a datoriei externe, acord semnat în capitala Franței în luna iulie 1934.

Gromoslav Mladenatz, personalitate marcantă a cooperăției românești, a fost ales în instituțiile centrale ale cooperăției din România: Banca Centrală a Cooperăției, Centrala Cooperativelor de Consum ș. a. De asemenea, a fost președintele Centralei Cooperativelor de Import-Export. Putem aprecia că a reprezentat o imagine de primă mărime pe plan internațional, devenind membru în Comitetul de Direcție al Alianței Cooperatiste Internaționale de la Manchester și membru în diverse comisii internaționale pe probleme de cooperăție. A fost, în același timp, membru al Biroului Internațional al Muncii și membru fondator al Institutului Internațional de Studii Cooperatiste.

³⁴ Ludovic Bathory, *Virgil N. Madgearu în cultura românească* în volumul *Virgil N. Madgearu, Agrarism, Capitalism, Imperialism*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1999, pp. VIII-IX.

6. CONCLUZII

Într-o societate românească interbelică în care se produc schimbări profunde, iar orientarea proeuropeană triumfă asupra spiritului tradiționalist dominant în secolul precedent, Academia de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, prin corpul său profesoral, format în mediul universitar european, preponderent german și francez, a promovat un învățământ modern, la standardele europene ale epocii. Învățământul economic a fost în măsură să asigure economiști practicanți, capabili să aplice principiile de management economic modern atât în economia națională, cât și în continuitatea procesului de învățământ universitar și de cercetare științifică.

Îmbinând munca de la catedră cu cercetarea științifică și activitatea publicistică, profesorii Academiei au acumulat în timp o vastă experiență economică, care le-a permis să ocupe, în întreaga perioadă menționată, poziții de autoritate în consiliile de administrație sau de execuție în întreprinderile importante din toate ramurile economiei.

Calitățile pedagogice ale acestor magistri le-au permis să se afirme atât în aula universitară prin prelegeri strălucite, cât și să elaboreze manuale universitare de valoare, care au ridicat standardele românești în educație. Au fost formatori a mai multor generații de economiști, care le-au continuat munca la catedră și în economia națională pentru că, concomitent cu transmiterea de cunoștințe, au știut să își apropie studenții merituoși, cărora le-au înțeles atât aspirațiile, cât și problemele cotidiene.

Profesorii Academiei Comerciale au avut o contribuție majoră la organizarea comunității economice. În anul 1919 este înființată Asociația Economiștilor din România, devenită din anul 1926 Asociația Generală a Economiștilor din România. A fost condusă până în 1930 de Ion N. Angelescu, iar după dispariția prematură a acestuia, de Victor Slăvescu până în 1937, apoi de Gheorghe Tașcă.

În 1918, la Iași, Ion Răducanu, Victor Slăvescu și Virgil Madgearu vor înființa o publicație de referință pentru economiștii români din perioada interbelică, „Independența economică” și vor participa la înființarea Asociației pentru Studiul și Reforma Socială, devenită din anul 1921 Institutul Social Român. Sub conducerea lui Dimitrie Gusti, institutul va avea o remarcabilă activitate în care vor fi antrenați și cei mai importanți economiști români. În anul următor, Ion

Răducanu, împreună cu Virgil Madgearu, înființează Școala Centrală de Cooperație, care va fi, timp de peste două decenii, o instituție ce va sprijini promovarea principiilor cooperatiste.

Militând pentru dezvoltarea agriculturii, Virgil Madgearu s-a remarcat ca un fervent susținător al Legii pentru Organizarea Învățământului Agricol și Casnic și al legii pentru înființarea academiilor de înalte studii agricole. Marele economist a fost ctitorul Institutului Românesc pentru Studiul Conjuncturii Economice, în cadrul căruia s-au analizat problemele majore ale economiei românești ale epocii interbelice, fiind un mediu fertil pentru perfecționarea profesională a tinerilor economiști.

Opera colectivă de mari dimensiuni, pe care marile personalități au întreprins-o pentru a înzestra societatea românească cu specialiști competenți, a fost recunoscută de Rectorul Academiei de Înalte Studii Comerciale și Industriale din București, Eftimie Antonescu, care afirma, în anul 1943, că „Treizeci de generațiuni s-au perindat prin acest altar, îndoctrinat de studiul științelor economice, iar cunoștințele temeinice căpătate aci au fost răspândite și împânzite în întreaga noastră viață economică. Studenții și studentele noastre s-au arătat drept vrednici discipoli, drept stăruitori pionii ai hârniceii nedesmințite a neamului, drept frumos exemplu de energie și cultură românească”.

Printre profesorii care, prin puternica lor personalitate, au contribuit la consacrarea economiei ca disciplină fundamentală în sistemul științific și universitar românesc, s-au numărat: Ion N. Angelescu, Ion Răducanu, Victor Slăvescu, Virgil Madgearu, Gheorghe Tașcă. Alături de colegii generației lor au făcut parte din elita intelectuală a României Mari, care a avut un rol important în integrarea științei și culturii românești în spiritualitatea europeană.

Contents

Argumentation	7
1. Short description of the Romanian economy in 1918-1940	9
2. Contributions of the teaching staff of the Academy of High Commercial and Industrial Studies of Bucharest on reference fields	29
2.1 Commerce	29
2.2 Transportations	65
2.3 Agriculture	89
2.4 Industry	101
2.5 Currency and finances	115
3. Doctoral and post graduate studies	142
4. Professors of the Academy of High Commercial and Industrial Studies of Bucharest in the political life of Romania	146
5. Professors of the Academy of High Commercial and Industrial Studies of Bucharest in scientific media and in the international political organizations	160
6. Conclusions	165

ARGUMENTATION

The present work has as main objective to emphasize the ways in which the former professors of the Academy of High Commercial and Industrial Studies of Bucharest expressed their opinions at their chair. Each of them was famous, masters in the proper meaning of the word, had an impressive scientific work, but we shall refer here only to the courses they taught in the amphitheatres of the Academy of High Commercial and Industrial Studies of Bucharest. For every one of them the CHAIR was a institution, a vocation and not a daily routine activity. We shall consider what they have transmitted to their students, the future economists, whom they molded, created, prepared for the duty in the national economy.

Their merit consists in the fact that, although they had graduated successfully abroad, returned home, they have decided to Romanian school and Romanian economic policy, they have formed the specialists necessary to the national economy. We consider that away from the political option, the professional deontology was on the first place, the immense area of knowledge, the devotion towards the next generations of economists whom they addressed to and last but not least their patriotism which animated them.

On the background of the Romanian economy, succinctly presented in the following, we shall highlight the way in which they have transmitted to the next generations knowledge on agriculture, industry, commerce, transportations, finances. The courses, edited or lithographed, express in a concentrated manner a various economic problematic, dealt with nuanced and articulated in an economic view correspondent to contemporaneity and perspective.

The professional capacity, the academic spirit, the vision regarding the economic future of the country, determined many professors of the Academy of High Commercial and Industrial Studies of Bucharest to assume first rank responsibilities in the political life of the country, which they offered consistent doctrinarian orientations to. During the entire interbellum, their names are connected with legislative initiatives which assured the perspectives and the means of integrating the Romanian economy in the European one.

Their professional competence was proved also internationally both through their presence at debates on European or world issues and through their activity in different international organizations, where they stood up with dignity for Romania's interests.

Creators of economic school and personalities of the Romanian interwar spirituality, with major role in integrating the Romanian economic science into the European context of the time, the professors of the Academy of High Commercial and Industrial Studies of Bucharest opened a way which deserves and must be taken over and continued by the next generations.

At the beginning of the third millennium, in an institution, which soon shall celebrate its centenary, to bring back to live, in the attention of the current generation, the contribution of predecessors is an act of gratefulness and historic justice.

The authors

INHALT

Argumentat	7
1. Kurze Beschreibung der rumänischen Wirtschaft in 1918-1940	9
2. Die Beiträge des Lehrkörpers der Akademie für Hohe Kommerzielle und Industrielle Studien aus Bukarest an Referenzfelder	29
2.1 Handel	29
2.2 Verkehr.....	65
2.3 Landwirtschaft.....	89
2.4 Industrie	101
2.5 Währung und Finanzen	115
3. Doktor- und Post Graduate Studien	142
4. Professoren der Akademie für Hohe Kommerzielle und Industrielle Studien aus Bukarest im politischen Leben Rumäniens	146
5. Professoren der Akademie für Hohe Kommerzielle und Industrielle Studien aus Bukarest in wissenschaftlichen Medien und in den internationalen politischen Organisationen	160
6. Schlussfolgerungen	165

ARGUMENT

Die vorliegende Arbeit hat als Hauptziel, die Art und Weise, in der sich die ehemaligen Professoren der Akademie für Hohe Kommerzielle und Industrielle Studien aus Bukarest ihre Meinungen an ihrem Stuhl äußerten, zu betonen. Jeder von ihnen war berühmt, Meister im eigentlichen Sinne des Wortes und hatte ein beeindruckendes wissenschaftliches Werk. Wir werden uns hier nur auf die Kurse, die sie in den Amphitheatern der Akademie für Hohe Kommerzielle und Industrielle Studien aus Bukarest unterrichteten, beziehen. Für jeden von ihnen war der LEHRSTUHL eine Institution, eine Berufung und nicht eine Aktivität der täglichen Routine. Wir werden das, was sie an ihre Studenten, die zukünftigen Ökonomen, die sie geformt, geschaffen und für die Aufgabe der nationalen Volkswirtschaft vorbereitet, übertragen haben, betrachten.

Ihr Verdienst besteht darin, daß nachdem sie im Ausland ihr Studium erfolgreich abgeschlossen hatten, nach Hause zurück kehrten um rumänische Schule und rumänische Wirtschaftspolitik zu machen. Sie haben die, für die nationale Wirtschaft notwendigen Spezialisten gebildet. Wir sind der Ansicht, daß nicht die politische Option, sondern die Deontologie, die riesige Wissensmenge, die Hingabe für die nächsten Generationen von Ökonomen, an die sie sich richteten, und nicht zuletzt ihr Patriotismus, der sie beseelte, auf erster Stelle waren.

Im Hintergrund der Evolution der rumänischen Wirtschaft, die wir kurz und bündig im folgenden darstellen werden, werden wir auch die Art zeigen, in der sie Wissen über Landwirtschaft, Industrie, Handel, Transport, Finanzen an die nächsten Generationen übermittelt haben. Die Kurse, bearbeitet oder lithographiert, drücken in konzentrierter Form eine variierte wirtschaftliche Problematik aus. Diese wird in einer wirtschaftlichen Sicht nuanciert behandelt und wird dementsprechend auch mit Zeitgenossenschaft und Perspektive artikuliert.

Die fachliche Leistungsfähigkeit, der akademische Geist, die Vision in Bezug auf die wirtschaftliche Zukunft des Landes, veranlaßte viele Professoren der Akademie für Hohe Kommerzielle und Industrielle Studien aus Bukarest Verantwortlichkeiten ersten Ranges im politischen Leben des Landes zu übernehmen. Diesem boten sie hiermit konsequente doktrinäre Orientierungen an. Während der gesamten Zwischenkriegszeit, werden ihre Namen mit gesetzgeberischen Initiativen, welche die Perspektiven und die Mittel der Integration der rumänischen Wirtschaft in der Europäischen sicherstellten, verbunden.

Ihre Fachkompetenz wurde auch international durch ihre Anwesenheit bei Debatten über europäische oder internationale Fragen und durch ihre Tätigkeit in verschiedenen internationalen Organisationen, wo sie mit Würde Rumäniens Interessen vertraten, bewiesen.

Schöpfer der wirtschaftlichen Schule und Persönlichkeiten der rumänischen Spiritualität in der Zwischenkriegszeit, mit großer Rolle bei der Integration der rumänischen Wirtschaftswissenschaft in den europäischen Kontext der Zeit, öffneten die Professoren der Akademie für Hohe Kommerzielle und Industrielle Studien aus Bukarest einen Weg, der es verdient und der von den nächsten Generationen übernommen und weitergeführt werden muß.

Zu Beginn des dritten Jahrtausends, in einer Institution, die bald ihr hundertjähriges Bestehen feiern wird, ist das Wiederbeleben des Beitrags der Vorgänger zugunsten der neuen Generation, ein Akt der Dankbarkeit und der historischen Gerechtigkeit.

Die Autoren



ISBN 978-606-505-552-0



9 786065 055520