

Iosif Marin BALOG

**„ARI DE ATRACȚIE” ȘI REȚELE DE RELAȚII ECONOMICE  
ÎNȚRE SAT ȘI ORAȘ ÎN MODERNIZAREA ECONOMICĂ A TRANSILVANIEI  
LA MIJLOCUL SECOLULUI AL XIX-LEA (1850–1875)**

Modernizarea economică – apariția economiei moderne de piață și a relațiilor sociale dinamice, bazate pe valoarea individului și pe capacitatea și puterea sa economică – a determinat transformările majore din a doua jumătate a secolului al XIX-lea și în Imperiul Austriac. A fost un proces sinuos și complex, care a cuprins în cadrele sale atât lumea rurală, cât și orașul. Schimbarea, uneori echivalentă cu progresul economic, alteori nu, a devenit legea fundamentală a societății. Aceasta a reclamat lumii rurale, drept cadru al evoluției economice, necesitatea deschiderii ei spre exterior și necesitatea abandonării autarhiei și izolării. A rezultat astfel o „confruntare” cu lumea orașului, în urma căreia s-a pus în mișcare întregul proces al modernizării. Dacă Marx spunea că „cea mai mare diviziune a muncii materiale și spirituale este separarea orașului de sat” și că „opозиția dintre oraș și sat străbate întreaga istorie a civilizației până în ziua de azi”<sup>1</sup>, realitatea se dovedește a fi mult mai complexă decât această eternă opoziție. Istoricii, demografii și sociologii au demonstrat acest lucru. Ei au demonstrat, de asemenea, că procesul modernizării materiale a unei societăți nu poate fi apreciat corect dacă nu se ține seama de natura relațiilor care s-au stabilit între sat și oraș în contextul avansului societății moderne industriale.

Metodologic, se impune așadar o analiză care să stabilească natura și componentele acestei relații stabilite între sat și lumea urbană în procesul modernizării. Geneza orașelor este o formă de regionalizare a spațiului social. Expansiunea urbană este văzută ca derivând din fenomenul orașului ca o expansiune simplă, adică un fenomen de propagare a atributelor orașului în aria rurală.<sup>2</sup> În unele optici fenomenul este văzut atât ca difuziunea urbanului în rural, cât și ca pătrundere a trăsăturilor rurale în spațiul urban.

Deschiderea satului spre oraș a reprezentat o primă componentă în cadrul acestui proces, realizată în Transilvania în deceniul al VI-lea, o dată cu reformele agrare. Componenta materială a relației dintre sat și oraș este esențială în procesul dezvoltării economice. Un oraș nu poate exista fără o sursă externă de aprovizionare într-un hinterland agricol suficient de productiv. Iar ca acest hinterland să devină productiv era nevoie de tehnologia modernă (unelte agricole, mașini, mijloace moderne de transport) pe care nu o putea furniza decât orașul. Componenta tehnologică are, așadar, un rol deosebit.

Orașele sunt legate între ele prin căi de comunicații, dar sunt conectate și cu o zonă limitrofă din care își asigură necesarul de produse agricole și de materii prime. În acest sens inițiativa a venit cu precădere, dacă nu din direcția satului, atunci cel puțin din cea a orașului direct interesat în expansiunea influenței sale economice. Dănuirea mijloacelor tradiționale de transport a limitat expansiunea orașului. Noile mijloace și, mai ales, calea ferată au restructurat masiv situația. Acolo unde a pătruns calea ferată, au pătruns o dată cu ea și modernitatea și mentalitatea modernă.

---

<sup>1</sup> Karl Marx, *Opere*, vol. 23, București, 1966, p. 364.

<sup>2</sup> Ilie Bădescu, *De la comunitatea rurală la comunitatea urbană*, București, 1980, p. 48.

Treptat, această componentă materială s-a amplificat, în sensul că orașul începea să ofere producătorilor rurali, pe o scară tot mai largă, produse manufacturate, industriale și servicii: comerciale, medicale, juridice și, câteodată, administrative, deși acestea din urmă nu au fost întotdeauna binevenite și au fost uneori impuse vecinilor rurali fără voia lor. Astfel, se ajunge și la o componentă politică a relației, satul devenind treptat suport politic (electoral) pentru lumea orașului cu toate consecințele pe care nu se impune să le discutăm aici.

Deschiderea satului spre oraș a fost un proces complex, realizat cu intensitate diferită în diversele faze ale modernizării și dezvoltării economice. Din acest punct de vedere etapa 1850–1875 reprezintă pentru Transilvania perioada de *creare a condițiilor necesare creșterii economice de tip modern*, care s-a realizat în concordanță cu situația și împrejurările locale, ceea ce a imprimat întregului proces o sumă de caracteristici aparte: ele rezidă în condițiile politico-istorice specifice ale provinciei, în diversitatea etnico-lingvistică și culturală.

Cerințele industrializării, atât cât a existat ea în acea perioadă, au reclamat nu numai tendința și necesitatea deschiderii satului spre oraș și invers, ci au determinat apoi un fenomen specific urbanizării: **atracția orașului** în condițiile în care acesta devine centrul de polarizare economică. Fenomenele declanșate în această conjunctură nu trebuie văzute doar în termenii unei permanente migrări de populație dinspre sat spre oraș, ci și în direcția unui efort deosebit din partea satului de adaptare la noile cerințe economice și sociale ale noului tip de societate modelată din ce în ce mai mult de lumea urbană. Peste toate se resimte tot mai mult necesitatea alfabetizării și a învățământului care trebuie să țină pasul cu modernizarea. Noile atitudini care apar în acest context în mentalitatea omului rural îl familiarizează cu lumea urbană și îl determină să conștientizeze că șansa succesului poate exista și dincolo de lumea satului. Migrația dinspre sat spre oraș se explică în termeni demografici, economici și mentali. În această privință putem vorbi de mai multe faze: o primă fază ar fi cea a migrației alternative, care corespunde unei etape de autonomie a spațiului rural ca spațiu de producție. Este faza în care avem comunități sătești deschise, dar o regiune închisă (grup de comunități izolate de alte grupuri de comunități). Procesele ulterioare de deschidere reciprocă, determinate de atracția din partea orașului, au fost dure, adesea dictate de constrângerea economică. În acest proces subsumat modernizării s-a creat și un grav decalaj între producție, tehnologie și mentalitate, care adesea a îngreunat adaptarea și i-a imprimat un caracter sinuos.

Formarea mentalității economice moderne s-a realizat prin procese dure, marcate de cele două angoase primordiale pe care societatea modernă industrială la aduce la nivelul imaginarului colectiv: *spectrul ruinării și constrângerea foamei*.

În fine, măsura în care a avansat relația sat – oraș reflectă și gradul de disciplinare socială la care a ajuns societatea. Practic, cele două, urbanizarea și disciplinarea socială, au mers mână în mână. A face o analiză a acestor componente ale modernizării economice prin prisma relației sat – oraș este un demers dificil la care istoria economică este chemată să dea răspunsuri, măcar parțiale.

Procesul modernizării economice, declanșat în Imperiul Habsburgic și, implicit, în Transilvania, la mijlocul secolului al XIX-lea a adus în centrul atenției lumea urbană în măsura în care ponderea acesteia putea să asigure trendul necesar dezvoltării economice. Noile dinamici pe care le cunoaște lumea urbană în această vreme apar fără precedent dacă le comparăm cu perioada anterioară sau chiar cu ceea ce se întâmplă în lumea satului. Aceasta nu înseamnă însă că spațiul rural se cantonează în imobilism și izolare. Dimpotrivă, se creează o relație complexă între cele două,

care, până la urmă, imprimă notele distincte ale procesului modernizării într-un spațiu geografic și politic la un moment dat.

Realitățile social-economice, moștenirea unui trecut istoric aparte și particularitățile procesului industrializării în Europa central-răsăriteană au determinat și în Transilvania un proces de urbanizare și de modernizare economică, cu numeroase particularități de care se cuvine să ținem seama. În primul rând, la mijlocul secolului al XIX-lea Imperiul Habsburgic prezenta o rețea urbană destul de slabă în raport cu spațiul vest-european și inegal răspândită la nivelul diverselor regiuni ale Imperiului. Din punctul de vedere al mărimii predominau orașele mijlocii și mici (cele între 10.000 și 20.000, respectiv, între 2.000 și 5.000 locuitori).

Studierea orașelor din Europa central-răsăriteană reprezintă din acest punct de vedere un aspect important, numai că modelele oferite de analizele asupra urbanizării în Europa Occidentală nu au adus rezultate pe deplin mulțumitoare, fiind necesară o abordare mult mai nuanțată.<sup>3</sup>

Industrializarea nu a dus la o transformare radicală a acestor orașe mici și mijlocii pentru că ritmul lent și inconstant al acesteia nu le-a asigurat baza necesară. Funcțiile acestor orașe au rămas în genere limitate și nu s-au integrat într-o rețea mai complexă a urbanizării. Astfel, unii autori au găsit argumente suficiente să afirme că modelul de urbanizare în aceste regiuni ale Imperiului (Ungaria și Transilvania în general) a fost diferit de cel vest-european.

„*Despite several simultaneities, the small towns of the European periphery belonged to a rather different world than the small towns of the European centre*“.<sup>4</sup>

Pentru a aprecia corect gradul de urbanizare a provinciei transilvane, se impune să remarcăm faptul că, potrivit recensământului din 1850, dintr-un număr de 2.796 de așezări stabile erau 25 de orașe, 22 de suburbii (Vorstädte), 65 de târguri (Märkte)<sup>5</sup>, pe când Ungaria avea un număr de 61 de orașe și 657 de târguri<sup>6</sup>, așadar o mult mai evidentă pondere a urbanului în partea ungară a Imperiului. În plus, în Transilvania, particularismele regionale de dezvoltare economică, precum și condiționările impuse de situația geografică, de accesul la căile de comunicație, au imprimat un ritm aparte procesului de modernizare care, început încă înainte de 1848<sup>7</sup>, continuă într-o nouă ambianță după 1850.

Perioada 1850–1880 se încadrează, din punctul de vedere economic, în ceea ce istoricii au numit *primul val al urbanizării*. Este perioada în care are loc cea mai importantă translație a centrului de greutate al vieții economice dinspre sat înspre oraș. În acest sens rolul industrializării asupra procesului de urbanizare este unanim recunoscut, însă este influențat în mod direct de politicile economice, de ritmul investițiilor, de natura sau abundența resurselor etc. La fel, și poate mai mult decât atât, în condițiile unei slabe industrializări, rolul comerțului a fost deosebit de important. Din acest punct de vedere, criteriul de bază care delimita localitățile urbane de cele rurale era „*îndeplinirea unei funcții centrale, cea de piață, pentru un hinterland cât mai larg și cât mai populat*“.<sup>8</sup>

<sup>3</sup> Bacskai Véra, *Small towns in Eastern Europe*, în *Small towns in Early Modern Europe* (Ed. P. Clark), Cambridge, 1995, p. 77 și urm.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 89.

<sup>5</sup> I. Bolovan, *Transilvania între revoluția de la 1848 și Unirea din 1918. Contribuții demografice*, Cluj-Napoca, 2000, p. 38.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> Csetri A., Imreh Ștefan, *Aspecte ale situației și dezvoltării orașelor din Transilvania (1786–1814)*, în „*Studia Universitatis Babeș-Bolyai*”, seria Historia, fasc. 2, Cluj, 1966, p. 63 și urm.

<sup>8</sup> Bacskai Véra, *Városok és városi társadalom Magyarországon a XIX század elején*, Budapest, 1993, p. 7.

O fază intermediară în procesul expansiunii economice a unei regiuni dinspre rural spre atributele depline ale urbanismului a fost înregistrată la noi de expansiunea și dezvoltarea unor așezări cu funcții eminentamente comerciale, numite târguri. Răspândirea acestei forme de organizare și de funcție economică a fost reclamată de cerințele pieței, ca intermediară între lumea satului și hinterlandul orașelor mai mari. În analiza sa asupra dezvoltării rețelei urbane în Ungaria, Bacskai Véra a acordat rolul prioritar pieței, funcției comerciale. Ea considera că în delimitarea localităților urbane de cele rurale criteriul de bază era îndeplinirea unei funcții centrale, cea de piață pentru un anumit hinterland.<sup>9</sup>

Era libertății comerciale și industriale inaugurată de legislația din anii 1850–1851 a determinat, cum era și firesc, o creștere a comerțului și a meșteșugurilor care au încercat să suplinească producția de fabrică aflată abia la începuturile sale. Târgurile au cunoscut în această perioadă o adevărată expansiune numerică și geografică. Au luat ființă astfel numeroase târguri în localități mai mari sau mai mici<sup>10</sup>, în funcție de realitățile și necesitățile economice locale. Pe măsura avansului modernizării, exigențele economice au reclamat o specializare tot mai clară a târgurilor; mai mult, unele tind spre activități de piață zilnică, altele devin piețe de achiziționare a produselor agricole sau chiar piețe mărunte ce conținu tot mai puțin din punctul de vedere economic. S-a ajuns chiar să se considere că târgurile care nu și-au depășit condiția sau decăzuseră reflectau mai degrabă o realitate de subdezvoltare economică. În perioada în discuție, 1850–1875, expansiunea târgurilor s-a produs și ca urmare a deschiderii satului spre relațiile de schimb și, mai ales, a sporirii necesităților lumii rurale în materie de produse manufacturate. Existau două tipuri de comerț practicat în cadrul acestor târguri: pe de o parte, un comerț activ bazat pe relații bănești prin care produsele circulau potrivit regulilor pieței moderne, a cererii și a ofertei, iar pe de altă parte, un comerț pasiv, redus la vechiul principiu al schimburilor de produse perpetuat încă din Evul Mediu cu precădere în zonele mai sărace, unde relațiile bănești erau extrem de fragile. Cu alte cuvinte, în cel de-al doilea caz, cercul consumatorilor era mai mic, precum și puterea lor de cumpărare și pretențiile în privința calității și a diversității produselor erau și ele mai scăzute.

Funcția centrală a târgurilor a fost că au asigurat un anumit nivel de comunicare între sat și oraș la nivel economic, o mediere în privința schimburilor comerciale pe arii mai largi. Mai mult, în piețele acestor târguri nu se comercializau doar produse, ci se schimbau informații între lumea orașului și lumea restrânsă a satului care era limitată în privința posibilităților de informare. Realitatea istorică din a doua jumătate a secolului al XIX-lea a dovedit că acolo unde au existat asemenea legături economice bine articulate aceste târguri au cunoscut o dezvoltare economică notabilă, iar acolo unde legăturile au fost slabe, dezvoltarea acestor târguri în măsură să aspire spre statutul urban a fost mult împiedicată.

Din punctul de vedere economic a contat foarte mult crearea așa-numitelor „*arii de atracție economică*” ale târgurilor și orașelor. Ele reprezentau o zonă circumscrișă în care se desfășura schimbul de produse între diferitele regiuni. Aceste arii de atracție s-au conturat încă din Evul Mediu, dar s-au restructurat destul de profund în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, ca urmare a

<sup>9</sup> *Ibidem*, p. 7 și urm.

<sup>10</sup> Rodica Irimescu-Andruș, *Lista târgurilor din Transilvania, Banat și România, 1850–1918*, în „Sargetia”, XVI–XVII, 1982–1983, p. 389–399; spre exemplificare dăm doar câteva nume de localități ce au deținut în această vreme titlul de târg: Brad, 1856–1859; Bran, 1869–1878; Cetatea de Baltă, 1852–1918; Chirpăr (Sibiu), 1852–1908; Cincu Mare (Brașov), 1852–1886; Câmpeni, 1852–1918; Drăguș (Făgăraș), 1864–1879; Geoagiu (Hunedoara), 1852–1884; Ighiu (Alba), 1874–1885; Sârmașu (Mureș), 1852–1864; Suseni (Ciuc), 1869–1872; Varhegy (Ciuc), 1852–1897 etc.

îmbunătățirii și modernizării posibilităților de transport și comunicații. Astfel, pentru târguri, la începutul secolului al XIX-lea „aria de atracție” era de circa 20 km, iar pentru orașele mai mari, de circa 50–60 km.<sup>11</sup>

Dacă încercăm o împărțire a Transilvaniei din punctul de vedere al ariei de atracție economică a marilor orașe, constatăm o distribuție interesantă a acestora și, în același timp, o serie întregă de particularități, între care cea mai evidentă este că nu a existat o arie dominantă din punctul de vedere al puterii și potențialului economic, iar zonele delimitate de noi nu pot fi considerate „zone pure”, existând numeroase interferențe la nivel regional în funcție de caracteristicile economico-geografice ale zonei.

Astfel, o primă zonă, cea mai mare ca întindere, ar fi zona nord-vestică a Transilvaniei – **zona Clujului** –, dominată de cel mai important centru urban, Clujul, cu o populație de 19.612 locuitori în anul 1850. Din punctul de vedere economico-geografic zona reprezenta o îmbinare între potențialul agricol al zonei de podiș din comitatele Cluj, Dăbâca și Szolnocul Interior și zonele de munte din nordul Munților Apuseni furnizoare de produse animale, lemn și alte materii prime specifice. Clujul era, pentru această zonă, principalul centru meșteșugăresc și apoi industrial, asigurând nevoile de produse industriale pentru lumea rurală pe o arie extrem de întinsă, împărțindu-și acest rol cu orașe precum: Turda, Dej, Gherla, Zalău. Practic, aceste din urmă orașe aveau, la rândul lor, micro-zone de atracție care se interferau în zonele de margine. Pe măsura avansului industrializării și al căilor de comunicații, concurența dintre aceste centre și angrenarea lumii rurale în noile circuite crește în intensitate, fapt dovedit și de creșterea demografică destul de semnificativă a orașelor Turda, Gherla și Dej, atât ca urmare a industrializării, dar mai ales ca urmare a sporirii funcțiilor lor economice și a sporirii atracției exercitate față de lumea rurală.

A doua zonă ca întindere era reprezentată de **zona Târgu-Mureș**, care cuprindea, pe lângă satele din scaunul Mureș, și așezări din comitatele Târnava, Turda, scaunele Ciuc și Casin. De menționat că această arie de atracție se conturează mai evident în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, pe măsura dezvoltării orașului Târgu-Mureș sub aspect demografic și urbanistic. Desigur că în acest areal nu era vorba de o atracție exclusivă din partea orașului Târgu-Mureș. Așezări de o mai mică importanță își conturează propriile zone de atracție: Reghin, Odorheiu Secuiesc, Mediaș, Dumbrăveni, Gheorghieni, Sighișoara. În scaunul Odorhei, orașul Odorheiu Secuiesc își contura propria arie de atracție ce cuprindea cea mai mare parte a scaunului respectiv și scaunul filial Casin, alcătuind o rază de circa 20–25 km.<sup>12</sup>

Reghinul își conturase propria arie pe Valea Mureșului, punând în contact o zonă mixtă complementară: zona defileului Mureșului, specializată în comerțul cu lemne și animale, și satele din jurul Reghinului, orientate spre producția de cereale, legume și zarzavaturi.<sup>13</sup> La rândul lui, orașul Gheorghieni își creează o zonă de atracție asupra satelor din depresiunea Giurgeului și a satelor din zona Ciucului superior specializate în creșterea animalelor. Astfel, urmare a sporirii activităților comerciale ale armenilor, Gheorghieniul devine cea mai importantă piață de vite din zona de răsărit a Transilvaniei.<sup>14</sup> În zona Trei Scaune ariile de atracție erau împărțite de Târgu Secuiesc și Sfântu Gheorghe, dar se resimțea și o intensitate a atracției marelui centru care era Brașovul. În deceniile de după 1860 se constată o structurare și mai evidentă a acestor arii de atracție, iar orașul Târgu-Mureș

<sup>11</sup> Pál Judit, *Procesul de urbanizare în scaunele secuiești în secolul al XIX-lea*, Cluj-Napoca, 1999, p. 225.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 227.

<sup>13</sup> Astfel de specializări se perpetuează până astăzi.

<sup>14</sup> Pál Judit, *op. cit.*, p. 231.

va deveni, ca urmare a industrializării, cel mai important centru economic și financiar din estul Transilvaniei. Și Sighișoara își conturează o arie proprie, dar slaba dezvoltare economică a orașului după 1867 nu determină o conturare mai clară a zonei, care rămâne puternic concurată dinspre Târgu-Mureș și Sibiu.

Cea de-a treia zonă, sub aspectul extinderii sale, o reprezenta **sud-vestul Transilvaniei, respectiv, comitatul Hunedoara, Alba de Jos și de Sus, scaunul Arieș**. Este vorba despre o zonă cu un grad redus de urbanizare, neexistând nici un oraș cu peste 10.000 locuitori; singurul centru urban este Alba-Iulia, a cărui dinamică economică și demografică în procesul de urbanizare este redusă. Se conturează și aici o serie de „centre de atracție”, ca Aiudul, dar care cuprinde o zonă limitrofă restrânsă, rezumată la activități comerciale modeste și menite a realiza schimburile specifice de produse între spațiul urban și cel rural. La fel, Abrudul, centru minier, își pierde din importanță, dovadă evoluția sa demografică (3.636 loc. în 1850; 4.129 în 1870; 2.869 în 1880).

Alte zone de atracție au fost reprezentate de centre de importanță minoră, precum Baia de Criș și Câmpeni. Interesantă este situația localității Câmpeni, care își sporește rolul de localitate cu drept de târg după 1850, pentru că reprezenta o funcție de intermediere în privința comerțului între satele din Munții Apuseni și zonele de câmpie limitrofe, schimb care se prezenta la cote ridicate în privința volumului produselor comercializate. Situația de slabă dezvoltare economică a zonei se va perpetua până spre sfârșitul secolului al XIX-lea, când se va schimba parțial, ca urmare a dezvoltării mineritului și a siderurgiei în comitatul Hunedoarei.

În partea de sud-est a Transilvaniei prezența unui mare centru urban cu vechi tradiții urbanistice și economice, **Brașovul**, contura o arie dominată de acest important centru de atracție, anume Țara Bârsei, Făgărașul și alte câteva zone limitrofe de interferență. Sub aspect economic și comercial Brașovul era, la mijlocul secolului al XIX-lea, cel mai important centru al Transilvaniei, principala placă turnantă a comerțului Transilvaniei cu Principatele Danubiene și apoi cu România cel puțin până la războiul vama din 1886–1891. Tot aici își avea sediul Camera de Comerț și Industrie, fondată în 1851, care supraveghea și superviza din punctul de vedere economic întreaga parte de sud și de est a Transilvaniei până în 1891, când va împărți acest rol cu orașul Târgu-Mureș. De asemenea, aici își avea sediul cea mai importantă companie de comerț din Transilvania, *Gremiul de comerț levantin (românesc)*, ce controla 90% din comerțul en-gros de pe piața Brașovului și care era compus, în 1854, din 93 de firme și un număr de 168 de membri.<sup>15</sup>

Situat la răscrucea principalelor drumuri comerciale de legătură cu Principatele Danubiene și cu Marea Neagră prin cinci trecători ale Carpaților, Brașovul a reprezentat și un centru de iradiere a vieții economice înspre zonele rurale din Țara Bârsei și Făgăraș până la marea restructurare care se va petrece o dată cu izbucnirea războiului vama cu România.

În zona Brașovului relativul dinamism economic se datora în bună măsură legăturilor economice cu piața din Principatele Danubiene atât în privința exportului, cât mai ales în procurarea de materii prime.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Arhivele Naționale, Direcția Județeană Brașov, Fond nr. 180, *Gremiul de comerț românesc (levantin)*, doc. nr. 20, 3 iunie 1850, fila 1–2, *Tablou cu membrii gremiului român de comerț levantin*.

<sup>16</sup> Vezi pentru numeroase detalii economice cantitative: *Bericht der Handels- und Gewerbekammer in Kronstadt an das hohe K. K. Ministerium für Handel Gewerbe und öffentliche Bauten über den Zustand der Gewerbe, des Handels und Verkehrserhältnisse im Jahre 1851*, Kronstadt, 1853, p. 27; Apostol Stan, *Relații economice între Țara Românească și Transilvania 1848–1859*, în „Studii și materiale de istorie modernă”, IV, București, 1973, p. 110–173; Eugen Pavlescu, *Meșteșug și comerț la românii din sudul Transilvaniei*, București, 1970.

Se adăuga numărul relativ mare al stabilimentelor industriale de mărime mică și mijlocie: fabricile de sticlă de la Bicsad, Cârța, Arpașul de Sus, Porumbacul de Sus, ale căror cifre de afaceri anuale variau undeva între 1000 și 4000 de florini.<sup>17</sup> Țesătoriile erau cele mai mari stabilimente industriale din zonă, ca de pildă cea din Zărnești, a lui Constantin Ioanovici, ce producea în anul 1851 10.574 kg de fire, și apoi fabrica de hârtie, care avea în 1856 un capital de 155.000 de fl. și un număr de 150–200 de muncitori<sup>18</sup>.

Desigur, cea mai mare dezvoltare o avea comerțul, separat în 3 ramuri distincte:

- comerțul cu cereale și materii prime
- comerțul de fierărie și manufacturi ardelenene (în special cu mărfuri de Brașov)
- comerțul de vite

Acest comerț a avut o dinamică pozitivă ascendentă cel puțin pentru perioada 1850–1859, deținând ponderea și în cadrul comerțului de export-import al Transilvaniei (vezi tabelul) și surclasând din acest punct de vedere Sibiu.

#### Importul și exportul Transilvaniei la 1850 prin vămile Brașovului

Nr. crt.	Felul mărfii	Import Florini v.a.	Export Florini v.a.
A	PRODUSE NATURALE ȘI AGRICOLE		
1	Mărfuri coloniale	74.618	176
2	Fruite sudice și poame	45.240	16
3	Tutun	4.365	430
4	Grăsime, ulei pt. mâncat și folosiște tehnice	14.490	1.270
5	Cereale și alte produse ale pământului	201.395	13.041
6	Băuturi	47.743	4.460
7	Pește, crustacee și alte animale de apă	51.930	471
8	Păsări și vânat	178	64
9	Vite tăiate și pe picioare	1.281.490	161.980
10	Produse animale pentru consum	14.492	132.499
11	Animale de tracțiune	75.130	51.850
12	Combustibil și materiale de construcție	2.143	56.582
13	Alte produse naturale și agricole	17.208	28.113
	TOTAL	1.830.422	450.952

<sup>17</sup> N. G. V. Gologan, *Cercetări asupra trecutului comerțului românesc din Brașov*, Brașov, 1928, p. 32.

<sup>18</sup> Al. Bărbat, *Fabrica de hârtie de la Zărnești 1852–1872*, în „Studii și materiale. Istorie”, IV, 1962, p. 204 și 217.



B	OBIECTE INDUSTRIALE		
1	Articole medicale și de parfumerie	5.100	15.387
2	Produse chimice	1.120	4.997
3	Vopsele	51.638	2.480
4	Gume, rășinuri, ulei pentru utilizări tehnice	2.325	200
5	Materiale de legat	1.958	—
6	Minerale	204	233
7	Pietre prețioase, perle naturale, metale nobile	6.070	—
8	Metale nenobile, brute și semi-prelucrate	200	96.032
9	Produse brute: lână, piei, blănuri etc.	1.556.740	244.217
10	Fire	164.844	2.753
11	Fabricate	20.091	1.969.330
12	Obiecte literare și artistice	2.458	10.021
	TOTAL	1.812.748	2.345.650
	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>3.643.170</b>	<b>2.796.602</b>

Sursa: E. A. Bielz, **Handbuch der Landeskunde Siebenbürgens**, Sibiu, 1857, pag. 291–294.

Trebuie subliniat însă că Brașovul se baza pe articularea, încă din veacurile trecute, a unui intens comerț de tranzit, orientat cu precădere spre exteriorul arcului carpatic, încât, din acest punct de vedere, „aria de atracție“ a acestui centru se extinde pe un spațiu larg dincolo de munți, fapt demonstrat de numeroasele firme deținute de brașoveni în orașe precum București, Brăila, Galați, Târgoviște etc. În condițiile unui ritm lent, dar sigur al decăderii comerțului de intermediere, se trece la plasarea capitalurilor în producție, ceea ce reflectă un fenomen cert de modernizare și de pătrundere a relațiilor concurențiale de piață și în acele regiuni care erau odinioară debușee ale comerțului de intermediere. Al doilea fenomen este legat de schimbarea rutelor comerciale de la Brașov la Galați și Brăila, în condițiile deschiderii navigației vaselor cu abur pe Dunăre. El se reflectă și în scăderea, în decurs de 20 de ani, cu 50% a firmelor românești specializate pe comerțul de intermediere (de la 103 la 56) și în o creștere de peste patru ori a firmelor axate pe comerțul local (de la 20 la 95).<sup>19</sup>

Nu în ultimul rând, Brașovul dispunea de o viață socială intensă susținută de bunăstarea negustorilor. În 1869 lua ființă prima școală comercială la nivelul Transilvaniei, aproape simultan cu

<sup>19</sup> *Adressenbuch der vorzüglichen Handels- und Gewerbsleute in der Walachei, Moldau und Bulgarien*, Druck von Johann Gött, Kronstadt, 1858, 37 p.; vezi și Al. Bărbat, *Dezvoltarea și decăderea ultimei grupări de negustori de intermediere ai Brașovului în secolul XIX*, în „Studii. Revistă de istorie“, XVI, 1963, p. 934.



întemeierea Asociațiunii pentru sprijinirea învățăceilor și sodalilor români conduse de protopopul Bartolomeu Baiulescu.<sup>20</sup>

O altă zonă la fel de restrânsă, dar de un mare dinamism, dominată din punctul de vedere etnic de sași, a fost ceea ce s-a numit până în 1876 **Pământul regesc**, dominat urban de orașul Sibiu, al treilea ca mărime, după Brașov și Cluj, având 15.315 locuitori la 1850, respectiv, 21.435 loc. la 1857<sup>21</sup>. Aria de atracție a acestui oraș se concentra în mare parte asupra satelor din Mărginime: Săliște (4.422 loc. la 1857), Rășinari (5.695 loc.), Tilișca (2.406 loc.), Poiana Sibiului (3.823 loc.), Orlat (1.649 loc.), Sadu (1.626 loc.).<sup>22</sup> Erau importante centre rurale orientate în principal spre creșterea animalelor și spre practicarea unui comerț intens de animale cu România, comerț a cărui ultimă etapă de înflorire se consumă în timpul derulării convenției vamale cu România (1875–1885)<sup>23</sup>. Aceste localități au avut privilegiul de a fi legate de căi de comunicație cu Sibiu, tinzând multe dintre ele spre un statut de așezări urbane, însă, după cum vom vedea, transformările economice din anii 1850–1875 vor schimba direcția acestei evoluții ca urmare a unui complex de factori, între care lipsa accesului la rețeaua de cale ferată și marginalizarea zonei de către politicile economice guvernamentale le vor menține la stadiul de așezări rurale. Se constată în această perioadă o reorientare spre produsele forestiere și spre materialele de construcții (piatra) ca rezultat al schimbărilor economice și mai ales al concurenței.<sup>24</sup> Din acest punct de vedere, zona Mărginimii Sibiului prezintă un caz aparte, interesant de urmărit în privința raporturilor pe care procesul de modernizare economică le creează la nivelul interacțiunii dintre sat și oraș.

Cea de a șasea zonă o constituia **nord-estul Transilvaniei**, având ca principal centru urban de atracție orașul Bistrița, grupând pe de o parte satele de pe Valea Bârgăului, iar pe de altă parte, Năsăudul, ce grupa satele foste grănicerești de pe Valea Ilvei și Sălăuța până la granița cu Bucovina și, respectiv, Maramureșul. O zonă care cunoscuse o dinamică aparte în privința modernizării în timpul existenței regimentelor de graniță (până la 1851), dar care, în noile cadre ale modernizării și industrializării, va cunoaște un ritm de dezvoltare mult mai ponderat și, implicit, un grad de urbanizare scăzut. Însuși orașul Bistrița cunoaște ritmuri de creștere demografică sub media marilor orașe: 5.214 loc. în 1850; 6.690 în 1857; 7.212 în 1869.<sup>25</sup>

Desigur că împărțirea sus-amintită este mai degrabă o **ipoteză de lucru**, dar cu suficiente argumente în realitatea economică a vremii. Se impune o cercetare de amănunt în această direcție care să ia o serie de indicatori și să-i analizeze, în măsura în care sursele o permit, sub aspect cantitativ și care pot fi în măsură să susțină modelul propus de noi. Dacă, pentru intervalul 1850–1875, când în Transilvania sunt create condițiile necesare industrializării și creșterii economice susținute (self-sustained growth), acest sistem a continuat să funcționeze fără mari diferențe față de deceniile anterioare, până spre anii 1890, ulterior, pe măsura avansului societății industriale și al comunicațiilor, acest sistem de relații la nivelul micro-regiunilor economice cunoaște o restructurare. Se instituie numeroase noi tipuri de articulații ale relației dintre sat și oraș, unele general valabile, altele specifice realităților locale induse de noua ambianță economică.

<sup>20</sup> C. Lacea, *Brașovul între anii 1871–1878*, în „Țara Bârsei”, II, Brașov, 1930, p. 145–156.

<sup>21</sup> *Recensământul din 1850. Transilvania*, coord. Traian Rotaru, Cluj, 1996; *Recensământul din 1857. Transilvania*, ed. a II-a, coord. Traian Rotaru, Cluj, 1997; *A Magyar Korona Országai ban népszámlálás eredményei a hasznos házi Allatok kimutatásával együtt*, Pest, 1870.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> I. Hașeganu, *Mărginimii în viața economică a Transilvaniei și Vechiului Regat*, Brașov, 1941.

<sup>24</sup> V. Păcală, *Monografia comunei Rășinari*, Sibiu, 1915, p. 318.

<sup>25</sup> Vezi nota 21.

În fine, în loc de încheiere, ne punem întrebarea în ce măsură această rețea de relații economice care a funcționat în veacul al XIX-lea mai păstrează și azi unele coordonate. Se pare că, într-o anumită măsură, da. Să ne gândim la așa-numitele regiuni de dezvoltare economică propuse în perspectiva integrării europene a României, care funcționează deocamdată doar pe hârtie, dar care vor trebui să funcționeze și în practică. Credem că o analiză aprofundată de istorie economică realizată în cadrul mai sus-propus poate dezvălui concluzii istorice interesante, care să ghideze într-un fel strategiile de dezvoltare elaborate la nivel regional, deoarece experiența istorică trecută, chiar dacă s-a desfășurat într-o cu totul altă ambianță, poate fi utilă și azi, fie și pentru simplul fapt că istoria economică este un fel de laborator unde se validează sau se infirmă teoriile economice adesea prea tranșante.