

## ÎNSEMĂNĂTATEA "ÎNCORPORĂRII" DOBROGEI LA ROMÂNIA ÎN VIZIUNEA INGINERULUI ENGLEZ J. T. BARKLEY/

D. Barkley un om de știință de o mare valoare, și în același timp unul din industriali însemnați ai Marii Britanie, ne trimite o foarte interesantă epistolă asupra Dobrogei.

Din toate informațiile pe care le am avut până astăzi asupra acestei noi posesiuni a României, acelea ce ni lăsa epistola d-lui Barkley sunt fără comparare cele mai însemnate, atât din punctul de vedere științific, cât și din punctul de vedere economic și chiar politic; căci, mai cu seamă când e vorba de fruntarele maritime ale unui stat, cestiunile economice sunt strâns legate cu cestiunile politice și, mai exact, cestiunile economice determină pe cele politice. În puține linii, d. Barkley ne dă noțiunile cele mai variate și cele mai interesante asupra Dobrogei din toate punctele de vedere. Cu autoritatea

omului de știință care a aprofundat materia, d-sea risipește erórea care esista în privirea unui canal menit să unească Dunărea la Cernavoda cu Marea Neagră, aproape de Constanța. Situațiunea geografică părea a indica deschiderea acestui Canal; de aceea oricine s'a gândit la densusul . Cu toate acestea, d. Barkley ne demonstrează acum, cu date care nu ne mai lasă nici o îndoielă că ideea acestui canal este o utopie. Noțiunile date de eminentul inginer engles asupra climei ieșii, asupra condițiilor principalelor ieșii portu de mare, asupra modului cum poate fi pus în comunicațiune cu restul țerei etc., sunt de cel mai mare interes pentru publicul român.

Mulțumind d-lui Barkley că ne-a favorizat cu transmiterea interesantei d-s'le epistole, o publicăm cu o ușă deosebită plăcere, atrăgându-l asupra luării a-minte a cititorilor noștri.

## DOBROGEA.

### D-lui redactore al ROMANULUI

Incorporarea Dobrogei la România e destinată din două puncte de vedere a exercita o influență foarte însemnată asupra viitorului României, adică, atât din punctul de vedere politic, cât și din cel comercial; pe de o parte dezvoltându-se resursele sale materiale, ertu pe de alta punându-o în legătură directă, printr'un port național, cu marile națiuni maritime ale lumii.

Prin stipulațiunile tratatului din Berlin, cele trei porturi care se află între Bosfor și gurile Dunării, pe coasta europeană a Mării-Negre, au fost apropiate în modul următor: Burgas Rumeliei Orientale, Varna Bulgariei și Costanța (Küstengea) României.

Va fi un interes istoric d'a nota care din aceste state va profita în gradul cel mai înalt și mai răpede de avantajele ce le oferă posesiunile lor respective.

Costanța, cel mai septentrional din aceste trei porturi, e situată în Dobrogea la un punct unde Marea Neagră și Dunărea se apropie una de alta la o distanță de 57 kilometri în linia dreaptă.

Ensă, cu toate că la Cernavoda Dunărea se află la o depărtare atât de mică de Marea Neagră, apele acestui fluviu nu ajung la mare de cât după ce au străbătut o distanță mai mare, cam de trei sute kilometri, fiind îndreptate mai întâi spre nord prin colinele de la Babadag, care au dat trecute, fluviul face o cotitură spre răsărit, la Galați, și curge spre diferitele sale deșeuiri în Marea-Neagră, prin canalele St. George, Sulina și Chilia.

Apropierea Dunării de Marea-Neagră la Cernavoda a dat adesea loc la diferite proiecte d'a uni fluviul cu marea printr'un canal.

Ensă greutățile ce se opun la realizarea acestui proiect par a nu fi de învins, și aceste greutăți nu sunt numai fizice, dertu și financiare și comerciale.

Greutățile fizice pot fi înțelese prin faptul că Dunărea e cu 5 până la 9 metri (după anotimp) mai ridicată la Cernavoda de cât nivelul mării.

Prin urmare, orice canal s'ar construi, pentru ca să potă fi navigabil, ar trebui să aibă stăvilare.

A tăia un simplu șanț se uă deschidetură între Cernavoda și Marea Neagră n'ar fi de nici un folos, de ore-ce curintele, printr'ua asemenea trecătoare, ar fi de o răpediciune atât de mare, în cât orice navigațiune ar fi cu neputință în orice epocă, și ar deveni câte o dată egală cu aceea a unui torinte.

Astă-fel dertu stăvilare ar fi neapărate-apoi punctul cel mai puțin rădica al șanțului (la v'ua 8 kilometri de Costanța), care ar trebui săpat mai jos de nivelul mării, are o înălțime de cel puțin 50 metri; uă asemenea săpătură ar costa sume enorme, afară numai decă nu s'ar face în locul șanțului un tunel, de la 12 până la 15 kilometri de lung.

Acestea fiind greutățile fizice care trebuiesc învinse, se înțelege de sine că și partea financiară a proiectului e foarte descurajătoare și că construirea unui canal ar implica o cheltuielă cu totul afară din orice proporțiune, în ceia-ce privește valoarea lui comparată cu un drum de fer.

Pe de altă parte, valoarea comercială a unei asemenea întreprinderi, chiar decă ar fi realizată, ar fi de mică însemnată. Simplul fapt, că trebuie să se întreprindă stăvilare, arată că apa din canal ar fi stătătoare și prin această espusă a îngheța cu mult mai iute de cât Dunărea, astă-fel că deșeuul, artificial ar fi închis mai adesea și pentru o durată mai lungă de cât deșeuurile naturale ale Dunării.

Nu e prin urmare de nici un folos d'a mai urmări această chestiune și se poate urma fără sfială că pierderile ce se opun, la reușita unui canal nu pot fi învinse, și c'ar fi chiar un act de nebunie premeditată d'a lă încerca.

Portul actual de la Costanța e mic, ensă destul de sigur, și se întinde pe o suprafață de v'ua 5 hectare de apă adăpostită.

Cu toate acestea, pozițiunea sea oferă mari înlesniri pentru construirea unui port pe o scară mare și cu o cheltuielă relativ moderată. A cuprinde 100 hectare de apă, d'ua adâncime midlocie, de la 9 până la 6 metri, și a

garanta uă securitate perfectă celorlă măi mară corăbiă, n'ară fi lucru greă.

Planurile și amănuntele ună asemenea portă au fostă de multă studiate și chiară perfecăionate; decă s'ară pune în executare, ele ară face din Costanța aceia ce poziăiunea sea indică c'ară trebui să fiă, adică portulă celă măi frumosă și celă măi căutată ală Mării Negre, de unde produsele României ș'ale Austriei orientale s'ară respândi în lumea întrăgă.

Încărcările făcute în acestă portă au ajunsă chiară și în anăi din urmă, supt domnia turcescă, de la 7 pêne la 8 sute de miă de *quarters*<sup>1)</sup> de cereale—cifră care trebuie să se întriăscă îndată ce se va realiza comunicaăiunea cu liniile ferate ale României.

Orașulă Costanța, așa cum e astădi, nu merită de locă numele de orașă. Casele suntă în cea măi mare parte mică și aședate neregulată. Poporaăiunea era înaintă de resbelă cam de 5.000 locuitori. Apa din puări se află mai josă de cătă nivelulă mării, ceia-ce 'i dă ună gustă neplăcută.

Ținutulă de prin prejură constă din ună șesă fără arboră; este roditoră, dără nu are apă. Din fericire, spre mēdă-nópte de Costanța și fórte aprópe de orașă, e ună lacă cu apă dulce, avēndă uă lungime și uă lărgime de măi mulă kilometri, de unde pe timpulă Romaniloră, se aducea printr'ună apeductă apa trebuin-ciósă pentru alimentaarea însemnatei cetăăi *Tomii*, care la acea epocă ocupa tērēmulă pe care se află astădi Costanța.

Sciința modernă n'ară afla nică uă greutate pentru a reînoui uă procedere analogă, cu puăin cheltuieli și cu rezultate cu multă superióre. Nivelulă înălăimăi de unde ară trebui să pornescă apa, nu numai pentru a alimenta Costanța, dără și pentru irigaăiunea împrejurimăi, are uă înălăime de vr'uă 60 metri.

Cu uă astă-felă de abundență de apă schimbarea ce s'ară face în aspectulă districtulă de prin prejură ară puté fi înăelēsă de aceia care au fostă marturii unoră asemenē efecte, produse prin operaăiuni analoge în alte locuri, cum de esemplu în Indiă și în Italia.

Costanța e legată cu Dunărea la Cernavoda printr'ună drumă de feră construită acum douē-decē de ană de către uă companiă englesă și care urmēză aprópe linia zidulă lui Traian. Distanța pe care o străbate e de vr'uă 65 kilometri.

În liniă dréptă, Cernavoda nu e măi departe de Bucuresă de cătă de vr'uă 140 kilometri. Cu alte cuvinte, de la Costanța pêne la Bucuresă suntă cam la 200 kilometri, ceia ce face ună percursă de patru ore iuăelă obicinuită.

Braciulă principală ală Dunării, în facia Cernavodei, are uă lărgime de 600 metri; după străbaterea acestăi braciă începe uă insulă care se întinde pe uă distanță de 12 kilometri pêne la ună braciă măi mică ală fluviulă, braciă care are uă lărgime de vr'uă 180 metri; éră d'acolo înaintă se întinde România propriă disă.

A construi poduri peste aceste douē bracie ale Dunării, n'ară fi nică uă greutate tehnică seriósă, adică n'ară fi alte greutăăi de cătă de acelea care suntă învinse în multe alte locuri. Întru cătă privesce insula intermediară, care căte uă-dată e inundată, măi cu șēmă în epocele cândă vină sloiurile de ghiēă și se grămădescă pe insulă, se póte admite că ună simplu rambleă pe patru sau din cinci părăi ale distanăei, cu unulă sēu cu măi multe viaducte pentru restă, e totă ce trebuiesce.

Presupunerea că în perioada inundării esistă ună curinte însemnată, curgēndă pe uă mare parte a insulei, nu e de locă confirmată de fapte.

Insula e acoperită cu arboră și cu tufișură și nu e nică de cum uă mlaștină.

Uă dată ajunsă pe teritoriulă română propriu disă, se voră puté construi cu înlesnire și cu economiă liniă de împreunare cu tóte părăile sistemei căieloră ferate în ființă.

Formaăiunea geologică a țărei între Dunăre și Costanța e terăiară; ea aparăine acelei supt diviziuni care, printr'uă straniă coincidență, distruge basinulă Londra-Paris.

Creta, pétra de vară și năspulă verde din acele locuri se găsesă în Dobrogea.

Nesfărșitele cariere de pétră de la Cernavoda suntă în tocmai ca acelea care se 'ntrebuinăeză la Paris.

Aceiași formaăiune se 'ntinde departe spre miēdă-di, ênsă spre miēdă nópte ea e întreruptă prin întrepunerea stânciloră subsidiare de la Babadag.

În sfărșită se póte dice cu încredere că Costanța, chiară în starea sea actuală atâtă de părăsită, e excepăională de sănētósă. Căldurile cele mari ale verei de la Dunăre suntă micșorate printr'ună vēntă dulce, care se rădică de la mare în fiă-care dimineă pe la 10 ore și care aduce pe aripele lui recorică și sănătate.

Călētorulu, care plēcă de la Dunăre pe uă arșă năbușitóre spre Costanța, întâlnesă acēstă schimbare de temperatură recorică la uă depărtare de vr'uă 10 kilometri de mare, și e cuprinsă înstinctivă de ună simăimēntă de bună stare întăritóre care e atâtă de reală pe cătă e de plăcută.

La Costanța, ierna e scurtă, dără aspră; chiară și marea e căte uă dată acoperită cu bucăăi de gheaă, care plutesă în timpă de căte-va dile pe suprafaă, fără a aduce ênse vr'uă pedica navigaăiunii.

<sup>1)</sup> Mēsură englesă care echivalēză cu 290 litri 79 centilitri.

Prima-véra și tómna oferă unŭ timpŭ cum nu se póte dori maí plăcutŭ.

Numerulŭ anilorŭ care i-amŭ petrecutŭ acolo, și care m'aŭ făcutŭ fórte familiare cu Costanța și cu Dobrogea, vorŭ fi, credŭ, justificarea mea pentru a căuta să contribuiŭ, într-unŭ gradŭ fórte modestŭ, și prin midlocirea prețioselorŭ d'vóstre colone, la informațiunile privitóre în noua posesiune a României – informațiunŭ care potŭ fi de interesŭ a fi respândite tocmaí în acestŭ momentŭ.

Primiți, vă rogŭ, d-le redactore, etc.

*John Trevor BARKLEY*

("Românul", XXII, f. nr., 14 decembrie 1878: 1-1245 – 2-1246)