

ÎMBUNETĂȚIRI ÎN ROMÂNIA TRANS-DUNĂREANĂ

Primim din Brăila articolul de mai la vale asupra avantajelor ce România ar putea retrage din Dobrogea. Il publicăm pentru că conține considerațiuni importante; nu ne putem înse de locuri uni cu sis-

tema de legătură ce propune între căile noastre ferate și Dobrogea. Uă legătură numai pe la Brăila ar fi onerată din punctul de vedere financiar, ar fi funestă din punctul de vedere strategic și ar fi face ca mai totă România de dincoace de Milcov să nu se poată folosi de portul de mare, la care n'ar fi putea să ajungă de câtă printr'unu imensă ocol. Autorul s'a prea lăsat să fi influențat de pozițiunea de Brăilean :

Îmbunătățiri în România Trans-dunăreană.

Brăila, 28 Noembre, 1878.

Domnule redactore,

Acum, când s'a luat în sfârșit în posesiune Dobrogea și când înțregă opiniunea țerei e ca să introducem într'ensă răpede toate îmbunătățirile necesare, spre a o scote din starea de stagnațiune și miserie, în care se găsește, și spre a dovedi Europei că nu s'a încelat când ne-a încredințat uă misiune civilizătoare în Oriente, suptsemnatul, interesat de binele țerei, ca or'ce Român, și familiarizat în câtăva cu această nouă provincie, din care am avut ocaziune d'a visita diferite localități, ca Sulina, Tulcea, Măcin, Hârșova, Cernavoda, Medgidia, eră mai ales Constanța (Kiustengea), ieș curagiul a face ore-care reflecțiuni generale relative la câte-va lucrări de utilitate publică și de legătură a Dobrogei cu România, cu scopul d'a atrage atențiunea asupra lor și a lăsat atora mai speciali și mai competenți de câtă mine d'a desvolta și a se pronuncia cu autoritatea cuvenită în aceste chestiuni.

Până acum România comunica cu Europe pe economica cale a mărilor, prin porturile ie de pe Dunăre, Galați și Brăila.

Se scie însă că legătura imediată pe marea cale a mărilor sunt porturile de mare; și d'aceia, după anesarea celor trei districte din Basarabia, în urma tratatului de la Paris, retrocedate acum, guvernul și țera s'au gândit firesce la crearea unu port pe țărmul Mării-Negre. D'eu chieluiele pre mari, ce ar fi necesitate, și diferite alte cauze au făcut ca acel port să rămăie în stare de proiect. Se vede că n'a fost dă fiă. Geniul Românilor nu i-a lăsat să chieluiescă pentru alții. Cum avem la Constanța, gata în parte, un port de mare cu pozițiunea geografică, relativă la România, multă mai avantajoasă de câtă a celui de care era vorba, și alte două: Sulina și Mangalia, d'ua importanță secundară.

Constanța d'eu trebuie să devie gura, debușeul principal de esportare și importare al României, și calea ferată, ce se va face în Dobrogea, trebuie să fiă astă-felă aședată și legată cu drumurile noastre de feră, în câtă să poată atrage tot pe la Constanța, câtă se va putea din transitul în Oriente, care se face acum parte pe linia București - Varna, parte pe linia Lemberg-Odesa.

Actuala bucată de cale ferată din Dobrogea, Cernavoda - Constanța, a fost în adevăr scurtă, comodă și ieftină în construcția ie; d'eu a fost chiar de la început uă afacere mescină - uă liniă nerentabilă. Mai târziu apoi, după ce s'a făcut liniă Rusciuc - Varna, ea a cădută aproape cu totul. D'avadă: debarcaderele ie din portul Constanței, cădute în ruină din neîntrebuințare.

Ideia d'a fi legat și alimentat această scurtă liniă cu calea noastră ferată la Buzău, Ploiești și București a fost emisă deja de cei interesați, d'eu n'a reușit să prindă consistință. Acum însă, cu anesarea Dobrogei, ea revine: pe d'ua parte, acceptată cu mare expansiune de Români progresisti, ca cel mai expeditiv mod pentru legarea prin drum de feră a Dobrogei cu România; eră, pe d'altă parte, susținută cu mult interes de compania care a construit și posedă această liniă, și supt asemenea auspicii trebuie să recunoșcem că acum această idee are mulți sorți de reușită. Cu ochii pe chartă, vede or'cine că Varna atrage totă transitul pentru Constantinople pe cele două linii ferate Brașov - București - Rusciuc și Temeșvar - Vêrciorova - București și pe totă Dunărea din susul Giurgiului. Constanței d'eu, între Varna și Odesa nu îi rămăie pentru transit la Constantinople, de câtă liniă ferată Lemberg - Cernăuți - Ițcani - Galați - Brăila, - transită ce 'lă va lua numai în paguba Odesei, eră nică de cum a Varnei, ce are în totă casulă avantajul distanței celei mai scurte. Așa d'eu rezultă, cu evidență, că calea ferată a Dobrogei trebuie să lege Constanța cu Brăila și Galați și că, cu câtă această liniă ferată ar fi mai spre sud, mai aproape de liniă Rusciuc-Varna, cu atât va fi mai amenințată d'a fi nimicită d'ua mai mare concurență.

Acastă cale ferată a Dobrogei ar fi avă următoarele avantagii:

- a) S'ar fi lega în unghiul lor de la Galați - Brăila cu cele două linii longitudinale ale țerei: Ițcani - Iași - Roman - Galați și Vêrciorova - București - Brăila.
- b) Ar fi traversa Dobrogea aproape în lungul ie, legându și dându vieță orașelor: Măcin, Babadag și Pote și Medjidie.
- c) Ar fi pune în comunicare marele porturi ale României, Brăila, Galați, cu noul port pe mare, Constanța.
- d) Cu densă s'ar fi lega mai târziu, prin uă liniă foarte scurtă, Isaccea și Tulcea.
- e) Ar fi rădica valoarea cerealelor, pescăriei, și petrariei, din interiorul Dobrogei.
- f) Ar fi satisface, credă, necesitățile strategice; și

g) Ară atrage, cum amă arătată mai susă, celă mai mare posibilă transită pentru Constanța, între Varna și Odesa. Și apoi primulă podă stabilă peste Dunăre, în locă d'a fi la Giurgiu, unde ară ună România cu Bulgaria, seă în pustietatea Borcei, ce bine i-ară sta în facia Brăilei seă a Galașului !

Despre costulă instalărei, făcendă comparașă, se vede că linia cea mai probabilă Cernavoda – București e de 160 kilom., egală, decă nu mai mare, cu linia Brăila – Măcină – Babadag – Constanța; și lucrărele de artă pentru traversarea dealului dintre Măcină – Babadag voră fi mai mică, credă de cătă podulă și viaduculă, ce va trebui a se face peste Borgia și balta Borciă, lată de 15 kilom. în fașă Cernavodei.

II

Uă altă lucrare de mare utilitate publică, pentru Dobrogea, în parte, și pentru România în genere, ară fi ună canală artificială de derivașune de la Cernavoda la Constanța, alimentată cu din apele ordinare și cu apele mară ale Dunărei.²⁰

Linia Cernavoda–Constanța e cea mai scurtă a lășimei Dobrogei, adică de 65 kilom., din care de la Cernavoda – Medgidia vr'ua 50 kilom. înainte e uă vale (naturală seă artificială), în care stagnăză pe uă mare întindere sciutele bălși nesănătose și pe unde pușine săpătură voră trebui a se face pentru regularea canalului. Numai aprăpe de Constanța ca vr'ua 10-15 kilom., de unde adică se sfărșeșce acestă vale, terenulă e mai rădicatū, și va necesita săpătură mai mară. Gura canalului la Cernavoda s'ară regula astū-fel, ca, țienndu-se seă de ună nivelă fixă ală apeloră mică seă ordinare, suficientă pentru navigașunea obicșnuită pe gurile Dunării, tôte apele ordinare mai rădicatē de acelu nivelă, ce vină de mai multe oră pe ană, și apele mară ale Dunărei, ce vină periodică, de două oră pe ană, ară trece seă alimenteze canalulă ară fi:

- a) Ară scurta comunicarea navigașunei dintre Dunăre și mare, lășandă de uă parte ocolulă, ce se face acumă pe la Sulina, pentru tótă Dunărea din susulă Cernavodei, și pentru cea din josă pēnē la Brăila – Galaș;
- b) Ară seca bălșile actuale atătū de nesănătose dintre Cernavoda-Medgidia;
- c) Ară împedeca inundașile periodice ale Dunărei, în balta Borciă, balta Gura Ialomișei-Brăila și tôte bălșile din delta Dunării și cele dintre canalulă St. George și țermulă mării, a căroră supra-fașă totală e mai mare de cătă a unū districtū, și care ferite de inundașuni, ară seca cu încetulă și ară deveni igienice, locuite și arabile.

Dobrogea dērū, deservită astū-felū de calea ferată longitudinală Brăila – Măcină – Babadag – Medgidia – Constanța, cu podulă peste Dunăre la Brăila seă Galaș, și de canalulă transversalū din Dunăre în Marea Negră, Cernavoda – Medgidia – Constanța; și Constanța, în particulară, alimentată pe disa cale ferată a Dobrogei de cele două căi ferate longitudinale ale țerei ce s'ară lega în unghiu la Brăila și Galaș, de canalulă Cernavoda – Constanța, și de marea cale marină a Constantinoplei, se va atinge, credă, îndouitulă scopū ală îmbunătășirei acestei provincii și ală legărei ieș cu România.

Credendă că aceste simple reflesuni nu suntă inoportune și cu speranșă că veș avea buna-voinșă a le da ună locă în stimabilulă d-v. diarū, vē mulțumescū prin anticipașune.

Ingeniarū, **G. Budeanu**.

(*"Românul"*, XXII, f. nr., 6 decembrie 1878: 2–1222)