



MEMORIU

ASUPRA UNOR

IMBUNĂTĂȚIRI ECONOMICE

DE

REALIZAT IN NORDUL ROMANIEI ȘI IN SPECIAL IN IASI

LUCRAT

DUPA INSARCINAREA GRUPULUI LIBERAL AL SENATORILOR SI DEPUTATILOR DIN IASI.

DE

A. D. XENOPOL

DEPUTAT AL IASULUI.



IASSI

TIPO-LITOGRAFIA H. GOLDNER, STRADA PRIMARIEI. No. 17.

1887.

B.I.R. 3132



MEMORIU

ASUPRA UNOR

IMBUNĂTĂȚIRI ECONOMICE

DE

REALIZAT IN NORDUL ROMANIEI ȘI IN SPECIAL IN IAȘI

LUCRAT

DUPA INSARCINAREA GRUPULUI LIBERAL AL SENATORILOR SI DEPUTATILOR DIN IAȘI.

DE

A. D. XENOPOL

DEPUTAT AL IASULUI.



IASI

TIPO-LITOGRAFIA H. GOLDNER, STRADA PRIMARIEI. No. 17.

1887.

VISOMMI

III

MEMORIU

asupra unor îmbunătățiri economice de realizat în nordul României
și în special în Iași.

I

Partea nordică a României, care se numea în vechime Moldova de sus, împreună cu orașul Iași, adoua capitală a României, au ramas până acuma mai îndărăpt pe calea propășirii economice, ce au cuprins întregul rest al țării noastre, cu atîta mai mult că închiderea graniței austriace pentru grînele și vitele noastre, au lovit greu în întreaga agricultură a județelor din această regiune, și anume atît în cea mare cît și în cea mică.

Țăranul, care mai înainte își prindea cele mai multe nevoi din vînzarea vitelor și a mascurilor sei, au ajuns la mare lipsă prin suprimarea acestui isvor de cîștig. Agricultorii cei mari, ne mai putînd îngrășa vitele la poverne, cîștigul tras din ele s'au micșurat și mai multe din ele s'au închis. Prin aceasta s'au lipsit grînele cele mai slabe de întrebuițarea lor firească, prefacerea în rachiu, dăunîndu-se în chip îndoit pe marii agricultori.

Împuținînduse cultura vitelor ca obiect de export, agricultorii au căutat să găsească o despăgubire în sporirea acelei a cerealelor. Această întindere dată culturai grînelor nu poate fi de cît dăunătoare atît agriculturii cît și țării; căci este invederat

că puterile noastre de producțiune rămă-nînd aceleași, o încordare a lor în sensul extenziunii va trebui să aibă de rezultat o mai proastă producțiune. Ceea ce e de lipsă la noi este dezvoltarea producțiunii în sens intensiv iar nu extenziv, și prin întinderea culturai grînelor în partea nordică a României, se lucrează direct în contra acestui interes capital al țării noastre. Exportul vitelor, ce au început a se face către Italia, nu poate fi de folos acestei regiuni, întru cît el, făcînduse prin Galatz și Brăila, transportul vitelor acolo de la Botoșani și Dorohoi, izvorul de căpîtenie al vitelor în Moldova, ar veni prea scump cu drumul de fer, iar pe jos ar slăbi vitele, făcîndule improprie pentru export. Această întindere a mării agriculturii are urmări rele și asupra prețurilor de desfacere, de oare ce pe cînd producțiunea s'a mărit, s'a închis exportul către Svițera, piața naturală de desfacere a produselor României nordice, prin urcarea tarifelor drumurilor de pe liniile austriace, și deci pe cînd cererea s'a micșurat oferta s'a sporit.

Dacă privim acuma în special la starea orașului celui mai însemnat din România nordică, Iașul, îl găsim și pe dînsul

într'o stare decăzută. Despoporarea lui ie pe fie-care zi proporții mai mari, cu deosebire în elementul românesc, care ne mai găsim în el mijloace de existență, îl părăsește. Imobilele s'au depreciat, fiind că multe din ele nu mai găsesc chirigii. Nu se fac de cît foarte rar construcții noue, și toți lucrătorii întrebunțați la asemenea îndeletniciri, precum zidari, tâmplari, zugravi, emigrează dintr'un oraș care nu le mai dă puțința traiului. Ca un semn caracteristic al scăderii avuției publice este reducerea neconținută al numărului birjarilor. Mulți din ei s'au strămutat în capitală. Cei care au rămas, desfac fără încetare birjele lor cu doi cai și le preface în de cele cu cîte un cal, a căror preț, jumătatea celor cu doi cai, convine mai bine mijloacelor restrinse ale Ieșenilor. Dacă privim la împrejurări mai generale, bună-oară la scăderea neconținută în afacerile de scont ale băncii naționale, la sporirea falimentelor mai ales acelor ascunse și la reducerea însemnată a tuturor veniturilor comunale, atunci ne convingem de faptul trist dar adevărat, că Iașul decade pe fie ce zi și că merge spre o sigură peire. Cu toate aceste Iașul este una din puterile

cele mari ale țării noastre, precum o dovedesc fără tăgadă marile acte naționale și însemnatele producții literare, cărora el au dat naștere. Ar fi deci un pacat în contra naționalității noastre, de a lăsa să se peardă acest centru însemnat cultural al ideii romîne.

Reintărirea și reinprospătarea puterilor sale lincezite stă cu toate aceste în minele noastre. Ele pot fi date îndărăpt Iașului pe calea îmbunătățirilor economice, care vor aduce în curînd în sinul seu viața și înflorirea pe care acuma le perde pe zi ce merge. Este într'adevăr cunoscut că puterile intelectuale ale unei populații, cresc sau scad tot deauna cu bogăția de care dînsa dispune. Țările și orașele cele mai cultivate din Europa sunt tot odată acele mai bogate.

Această îndreptare a stărei Iașului este cu atît mai neaparată cît dînsa stă în strînsă legătură cu îndreptarea paralelă a stărei economice a României nordice.

Enunțată într'o singură gîndire, regenerarea economică a acestor doue elemente se poate formula în aceia: *de a face din Iași un centru comercial pentru partea de nord a României.*

II

Chiar dacă Iașul nu ar fi așazat astfel în cît să fie de la natură un centru comercial pentru această regiune a țării noastre, încă ar trebui luate toate măsurile putincioase spre a-i da acest caracter, căci Iașul are o însușire foarte prețioasă, produsul desvoltărei sale anterioare, aceea de a fi un oraș mare. Prin aceasta însuși el posedă condiția principală pentru a deveni un centru comercial, care precum este știut, are nevoie de capitaluri și inteligență, elemente ce nu se pot întîlni de cît în centrele mari de populație.

În vremile mai vechi centrele comerciale erau toate determinate prin natură, adecă prin așazarea geografică și prin străbaterea căilor firești de comunicație, pe rîuri sau la deschiderea unor văi. Astăzi cu drumurile de fer, stă mai mult în puterea omului

de a crea el centrele de comerț, căci căile ferate putînd străbate peste piedici, care mai înainte se opuneau circulației, se vîd pe fie ce zi centre mici de populație crescînd în importanță și devenind cu timpul orașe mari, prin așezarea lor fericită pe încrucișarea unor linii ferate. Prin urmare chiar dacă Iașul nu ar avea de la natură o poziție bună pentru comerț, el ar putea să fie adus a concentra în sine o mare activitate comercială, prin îndreptarea potrivită a liniilor ferate ce străbat sau sunt a se crea în România nordică. Dar Iașul nu suferă de această lipsă. El este prin poziția sa naturală și prin aceea de oraș mare, dobîndită prin faptul că a fost capitală de țară, desemnat de mai înainte a fi pentru Moldova superioară centrul seu cel mare de import și export, precum este Galațul

pentru Moldova inferioară, Brăila pentru Muntenia mare și Turnu-Severinului pentru Oltenia.

Moldova superioară este îndepărtată de porturi, căci nu este atinsă de nici un riu navigabil, folos de care tocmai se bucură partea sudică a acestei regiuni pe cât și întreaga Muntenie, udate sau cel puțin atinse într'un punct de puternicul curs al Dunărei. Acest fluviu constituind o mare arterie comercială, toate liniile ferate ale Munteniei trebuie să tindă a lega regiunile diverse al acestei părți cu cursul fluviului, pe care produsele putînduse transporta cu mult mai mare efitinătate, economisirea cheltuelilor de transport aduce mare folos producătorilor. Aici stă însămnătatea numeroaselor linii de căi ferate construite de guvernul liberal în partea sudică a României, care se îndreaptă toate către Dunărea, devenind astfel căi însemnate de export, pe cînd mai înainte calea cea lungă ferată, care străbătea Muntenia de la Galaț la Turnu-Severin, slujia mai cu samă intereselor importului.

Pentru Moldova inferioară centrul comerțului ei este Galațul, către care se și îndreaptă arteriile sale de drum de fer.

Pentru Moldova superioară chestiunea se complică. Aici nu avem nici un port pe unde se poată eși produsele noastre, și exportul țării trebuie îndreptat către regiuni mai îndepărtate.

Moldova superioară are sau avea mai multe piețe de desfacere pe care le poate redobîndi în decursul timpului. Și într'adevăr cînd e vorba de a crea măsuri de regenerare economică pentru o întreagă regiune, trebuie luate în considerație condițiile

naturale ale comerțului ei și nu niște piedici momentane, pe care curente politice le pot schimba de astăzi până mîni. Aceste piețe sunt: *Svițera* către care grînele sale mergeau prin Austria, via *Ițkani*; *Danțigul și Königsbergul* către care ele se îndreaptă prin Ungheni, via *Podvolociska*; *Franția, Anglia și Turcia* către care merg pe calea apei, pe la *Galați* sau pe la *Odesa*. Prin urmare pentru a ajunge la locul de desfacere, grînele Moldovei superioare apucă în trei direcțiuni pe calea ferată: către *Ițkani*, către *Galați* și către *Ungheni*.

Exportul Moldovei superioare putîndu-se deci face în trei direcțiuni, fără ca să se poată ști dinainte din cotro va veni cerea, este invederat de nevoie a se crea un centru din care acest export să se poată îndrepta către locul unde va fi cerut.

Pe această idee de a face din Iași un centru mijlocitor de comerț pentru exportul Moldovei superioare către toate piețele sale de desfacere, se razimă întreaga concepțiune a acestui memoriu.

Mijloacele de a o realiza constau în doue măsuri, care au fost în parte chiar votate de corpurile legiuitoare, dar n'au fost puse încă în aplicare. Scopul acestui memoriu este tocmai de a arăta nespusa importanță a acelor măsuri pentru regenerarea economică a României nordice și a Iașului în special, și a solicita de la guvern pe cât și de la Camere cît mai grabnica lor realizare.

Aceste măsuri sunt: I. Creațiunea în Iași a docurilor și antrepozitelor și II. Construirea liniilor ferate Dorohoi-Iași și Vaslui-Iași.

III

Docurile și antrepozite.—Mai întai să analizăm foloasele generale ce vor rezulta din înființarea docurilor pentru producțiunea agricolă și după aceea să cercetăm ce profit special va trage Iașul din înființarea în el a acestor magazii.

Docurile vor pune pe producători în putința de a-și pastra pînea într'un local uscat,

care adese ori lipsește pe moșiile lor și din pricina cărei lipsă ei sunt adesa ori siliți să desfacă grînele îndată după terminarea recoltei. Tot prin depunerea grînelor în docuri ei vor înlătura pericolul de a le perde prin foc, cei mai mulți din producători ne luînd mai nici o dată îngrijirea de a-și asigura produsele în contra incendiului, lucru

ce vor fi obligați a face prin regulamentul docurilor.

Aceste foloase sunt însă numai cele mai mici ce vor rezulta din înființarea docurilor. Acel mare și însemnat va consta în urcarea prețului de desfacere al grânelor prin îmbunătățirea condițiilor de vânzare și în puțința agriculturului de a-și găsi bani efțini la vreme de nevoie. Să analizăm mai cu deamănuntul aceste împrejurări.

Producătorii noștri până acuma nu știu nici odată exact cum stau prețurile pe piețele străine, unde ei își vînd produsele lor. Constrînși de nevoi bănești, pe care nu le pot întimpina la nici un institut de credit, ei sunt bucuroși să-și vîndă grânelor cu cît pot, spre a pune mîna pe banii de care au neaparată trebuință, și de această împrejurare se folosesc speculatorii de meserie spre a rupe cît mai mult din adevarata valoare a grânelor. Adesa ori aceste trec prin patru sau cinci mîni până să ajungă la locul de destinație, și cîștigul pe care trebuie să-l realizeze toți acești intermediari, constituie o repetată pagubă în dauna proprietarului.

Acești intermediari sunt însă un rău neaparat în starea în care se află comerțul grânelor noastre. Intr'adevăr cum s'ar putea pune altfel în atingere cumpărătorii străini cu producătorii noștri? Ei ar trebui ca venind în țară să colinde de la moșie la moșie, găsind la cele mai multe din ele grânelor încă nepregătite pentru vânzare, și ar fi în neputință de a da banii lor unor persoane necunoscute, cu care ar trebui apoi să poarte procese, la caz de nerespectare a angajamentelor lor. De aceea vânzarea grânelor trebuie să se facă numai de cît cătră acei intermediari indigeni, care riscă asemenea greutăți, pentru cîștigul ce-l realizează. Dacă grânelor ar fi depuse în docurile statului, consumatorii străini, venind în țară, ar videa îndată calitatea mărfii, ar ști cu siguranță ce cîtime cumpără și ar număra banii pe loc în mîna producătorului.

Posibilitatea de a vinde grânelor de odată ar avea, pe lîngă folosul de a scăpa pe producători de perderile în preț cătră mijlocitorii de a doua și a treia mîna, încă și următorul folos mult mai însemnat. A-

nume grânelor fiind tot-deauna gata de vânzare și cunoscînd în fie-ce ce zi prețurile curente ale lor pe piețele străine, ele s'ar putea trimete direct spre desfacere la acele piețe, fiind pus astfel producătorul în poziție a-și desface grânelor sale în chipul ce i-ar conveni. Cu alte cuvinte, prin crearea docurilor, speculațiunea asupra grânelor ar cădea din mînele speculanților de meserie în acele ale producătorului.

Până însă să-și vîndă grânelor, agricultorul are adesa ori nevoi bănești, care-l constrîng în starea actuală a lucrurilor a imprumuta bani pe procente mari, care bani, neputîndu-i răspunde la timp, este nevoit a-și da pentru plata lor, recolta pe nimic. Depunînd el produsele sale în docuri va fi scutit de această pierdere, și va putea sconta cu o dobîndă minimă recipisele de depozite (așa numitele warrante) la banca națională. Prin această combinație se va realiza deodată una din cerințele cele mai de căpitenie ale agriculturii noastre, anume întinderea bine-facilor unui credit efțin agriculturii celei mari. Este cunoscut că așazămintul creditelor agricole folosește numai cît agriculturii mici, din cauza restrîngerii mijloacelor sale. Prin scontarea warrantelor la banca națională se va întinde creditul efțin și mării agriculturii, chiar pe o bază mult mai sigură de cît cea pe care sunt înființate creditele agricole, întru cît amanetul va fi aici în posesiunea creditorului, fiind depus în docurile publice, pe cînd creditele agricole sunt nevoite să-l lese în posesiunea debitorului.

Toate aceste foloase, pe care agriculturii le vor trage din înființarea docurilor, vor putea fi întrebunțate ca un mijloc pentru a ridica calitatea producțiunii noastre. Anume se va putea dispune prin regulamentul docurilor că nu se vor primi în ele de cît grânelor care vor îndeplii oare care condițiuni de greutate, culoare și curățenie. Agriculturii, avînd cel mai mare interes de a se putea folosi de docuri, își vor da toate silințele ca producțiunea să întrunească condițiunile cerute.

Docurile însă vor aduce un folos chiar și comerțului, cel puțin celui real și cin-

stit. Anume cumpărătorii de grâne de pe la producători, le primesc de la aceștia, nu atunci când sunt cele mai bune șanse de vânzare, ci atunci când dinșii pot să le trimită. Comerciantul, care primește marfa la gară, nu poate să o lese să aștepte aici urcarea prețului în străinătate, fiind că mai întâi nu are un loc unde să-și adăpostească marfa contra întâmplărilor atmosferice, apoi plata cea mare de deposit ce i s'ar cere de la gări, chiar în cazul când ar exista localuri de depozite, încă ar nimici cu totul câștigul ce l'ar putea realiza, așteptând o urcare a prețurilor. Se înțelege de la sine, cum puțința de a păstra grânele în docuri, ar înlătura asemenea cauză de pierdere, punând și pe neguțitori în poziție de a aștepta, fără greutate, momentul favorabil pentru vânzarea grânelor lor.

Rezumând foloasele pe care înființarea docurilor în deobștie le va aduce agriculturii și acea a docurilor din Iași în deosebi agriculturii din România nordică, găsim următoarele:

1) Va face cu puțință o mai bună și mai îndelungată pastrare a grânelor.

2) Va înlătura pe acei mijlocitori paraziți care înghit cea mai bună parte din câștigul agriculturii.

3) Va pune pe producători în puțință de a-și vinde grânele lor cu prețurile cele mai favorabile.

4) Va procura un credit eficient marelui agriculturii.

5) Va îndemna pe producători a-și îmbunătăți producțiunea.

6) Va pune și pe comercianții de grâne în poziție de a înlătura pierderi nemotivate.

Să cercetăm și foloasele antrepozitelor. Aceste magazii, putând primi mărfurile în ele, fără plată de vamă către stat și de accize către comune, care se va face numai la eșirea mărfurilor din magazie, spre a fi expedite la locul unde ele au să fie desfăcute, vor înlesni mult comerțul cu diridicată și vor eficienta produsele depuse în ele, de oare ce comerciantul nu va fi obligat să plătească adese ori scumpe procente pentru banii vărsați de el la vamă sau la accize. Apoi comercianții putând avea un debit mult

mai mare, nu numai pentru Iași, dar pentru toate orașele sau orașelele din regiunea acestui centru, își vor putea face aprovizionări mult mai mari, ceea ce va activa comerțul. Și este de observat că nu numai importul țării se va înlesni, dar mai ales vor sluji aceste antrepozite la răspândirea mărfurilor din țară supuse la accize, precum mai ales însemnatul articol al vinurilor, a căror comerț este mult stinghirit astăzi prin plata însemnată a accizului la barierele Iașului.

Este ușor de văzut că această înlesnire a comerțului de import, export și de produse interne din regiunea nordică a României va exercita asupra Iașului cea mai bine-făcătoare iniriure.

Producătorii din întreaga Românie nordică vor vedea strămutat în Iași centrul tuturor daraverilor lor bănești. Ei vor fi îndemnați să vină adese ori în acest oraș, așa la descărcarea și încărcarea pînei lor la docuri, nu mai puțin spre a privighia de când în când cum stă dînsa în magazii, de asemenea când vor fi se scanteze warantele la banca națională sau să primească banii de la cumpărători. Această purtare prin Iași a unor oameni cu stare va activa mult întreaga lui mișcare. Otelurile se vor umplea de călători, aducînd o sporire în consumarea produselor de hrană. Apoi fie-care proprietar sau arendaș nu va părăsi orașul, mai ales atunci când va fi luat bani, fie de la bancă, fie de la cumpărători fără a-și procura cîte ceva pentru el sau familia lui încît se vor spori într'un chip însemnat numărul cumpărătorilor și se va activa comerțul. În acelaș sens vor contribui neguțitorii străini veniți în Iași pentru cumpărarea grânelor precum și neguțitorii cei mici de mărfuri, veniți din deosebite orașele ale României nordice, spre a se aproviziona de la antrepozitele Iașului.

Dar nu numai cît straturile de sus ale societății vor primi o adăugire vecinic reînnoită prin vizitarea necontenită a Iașului de către producători. Anume Iașul va deveni centrul către care se vor face toate transporturile de grâne cu carul de la locurile ce vin în afară de rețeaua căiei ferate, mai ales în restimpul dintre seceratul grâului și

culesul păpușoiului cînd țărani neavînd de lucru pot transporta mai eficient produsele stăpînilor. De asemenea și în timpul iernei. În ambele aceste epoci mulți producători mai apropiați de Iași vor prefera a-și trimite produsele cu carul la docuri, și anume chiar dintre aceia ce ar putea să întrebuițeze calea ferată. Mulțimea căraușilor va alimenta comerțul mic, crîșmile și hanurile, precum producătorii și comercianții vor hrăni pe cel mare.

Este cunoscut însă că elementul de căpitanie al prosperității unui oraș este tocmai populația lui cea flotantă și de aceea orașele cele mai bogate sunt tocmai acele ce atrag în sinul lor mai mulți oameni din afară.

După ce am studiat foloasele imense pe care Iașul le ar putea trage din înființarea în el a docurilor și antrepozitelor, să cercetăm o altă împrejurare, poate cea mai de samă a întregii întrebări de care ne ocupăm. Docurile Iașului vor putea ele reținea grînele în depozitele lor, sau aceste trecînd peste dînsese vor merge de a dreptul la locul de destinație mai ales cînd se vor construi liniile de căi ferate, ce vor înlesni transportul lor? Despre întreprizite o asemenea întrebare nu poate fi pusă. Aceste fiind menite a primi mărfurile, importate sau produse în țară, pentru consumația internă, este sigur că ele vor atrage toate acele mărfuri ce vor avea interes a evita plata de două ori a accizelor comunale. Dar să venim la docuri.

Este invederat că grînele Moldovei putînduse exporta în mai multe direcțiuni fie de o cam dată și numai două, Ungheeni (pentru Odesa sau Podvolociska) și Galați, ele vor trebui, neștiind unde și cînd vor fi cerute, să se oprească într'un loc intermediar și acesta este Iașul. Producătorii însă vor avea cu atît mai mare interes a se opri în Iași, cu cît, fiind aice o sucursală a băncii naționale, ei își pot sconta warrantele lor.

Pentru timpul de iarnă nici nu poate fi teamă că producătorii să și trimită grînele lor peste Iași spre Galați, întru cît navigația fiind închisă, ei nu au nici un interes de a face să aștepte grînele lor la Galați, cînd în acest timp ele pot fi cerute la Königsberg sau la Odesa. Pentru timpul verei se poate însă înfățișa această posibilitate, cu atîta mai mult, că și în Galați fiind o sucursală a băncii naționale, warrantele pot fi scontate și acolo. Noi credem cu toate aceste că producătorii vor avea un interes mai real, de a lăsa grînele lor în depozit la Iași, și de a le trimite la Galați numai cînd vor fi cerute, tot pentru motivul că, trimise de la început în acel port, ar putea rămănea acolo necăutate, și în acest timp să fie o cerere pentru celelalte pieți. Pentru a opri mai cu ușurință grînele în docurile Iașului, ar fi numai de nevoie a se stabili un tarif de căi ferate, de care ne vom ocupa mai la vale; și mai la urmă s'ar putea întrebuița un mijloc mai radical, anume dispoziție că warrantele pentru grînele Moldovei superioare să poată fi scontate numai la banca din Iași.

IV

Căile ferate Dorohoi-și Vaslui-Iași.—Se înțelege de la sine că înființarea numai a docurilor și a antrepozitelor în Iași fără înlesnirile de circulație, care să le pună în atingere cu centrele principale din Moldova superioară, nu vor putea da toate rezultatele la care am putea să ne așteptăm de la ele. Pentru ca Iașul să devină un centru trebuie să-i creăm o periferie din care el să-și tragă viața lui. Până acuma Iașul stă în legă-

tură cu părțile lăuntrice ale țării numai prin linia laterală Iași-Pășcani.

Înainte de a vedea ce alte linii ar trebui aduse din România nordică către Iași, să cercetăm cum a fost croită tragerea căii ferate prin Moldova la crearea ei.

Pe cînd în Muntenia linia principală de drum de fer trece prin toate orașele sale cele mari, precum: Brăila, Ploești, București, Pitești, Craiova și Turnul-Severinului,

în Moldova toate orașele mai însemnate au fost lasate la o parte, s'ar părea întrun chip sistematic. Ast-feliu dînsa nu trece nici prin Botoșani, nici prin Iași, nici prin Vaslui Bărlad sau Galați, ci toate aceste orașe sunt legate de linia principală prin căi laterale. Linia principală strebate de la intrarea ei în țară, la Ițcani, valea cea îndămănatecă a Siretului și dacă, ea trece prin Roman, Bacău și Tecuci o face nu mai fiind că aceste orașe se aflau așezate în acea vale. Este însă cunoscut că daraverile principale ale unei țări se fac tot deauna între centrele sale cele mai mari de poporație și că fără îndoială Iașul are mai multe legături de interese cu Botoșanii de cît cu Pașcanii. Este însă cea mai mare greșală de a se construi o linie de căi ferate care se lese sistematic afară din percursul ei principal centrele cele mari de poporație, și această greșală nu poate fi îndreptată prin legarea acestora de calea principală prin mijlocirea unor ramuri laterale. In contra acestor greșeli să rădică acuma glasul întregii României superioare cerînd construirea liniilor Dorohoi-Botoșani-Iași și Iași-Vaslui. Prin aceste două trunchiuri s'ar realiza adevărata cale comercială punînduse în comunicație directă Dorohoiul, Botoșanii, Iașul, Vasluiul, Bărladul și Galațul. Observăm că aceasta a fost din vechime calea cea mare comercială a Moldovei, și că atunci cînd Domnul Mihail Sturza croi cea întâi șosea în Moldova, dînsa fu așternută între aceste orașe, pornind la Galați și sfîrșindu-se la Mihaileni.

Pentru ca Iașul să poată umple docurile sale, se cere ca el să fie legat direct cu regiunile cele mai productive ale Moldovei superioare. Intre aceste nici una nu se poate asemăna cu mănoasa vale a Jijiei, care cuprinde cea mai mare parte din județul Dorohoiului, acel al Botoșanilor și partea nordică din acel al Iașului. Un drum de fer pe această vale nici nu ar face concurență acelui din valea Siretului, căci ar deservi alte regiuni, pe care acest din urmă nu le atinge.

Linia Vaslui-Iași ar contribui a aduce în docurile acestui oraș produsele din roditorul județ al Vasluiului, cel puțin ace-

lei părți care se atinge cu județul Iașului, mai ales în timp de iarnă, cînd închiderea navigației pe Dunărea ar sili produsele să meargă cătră piețele acele pentru care am văzut că Iașul este un mijlocitor natural: Svițera, porturile Mării Baltice și Odesa. Prin linia Pașcani, Iașul ar primi produsele din județul Sucevei, partea Nord-Vestică a județului Iași, și în timp de iarnă fără îndoială și acele ale județului Romanului, dacă nu chiar și de mai departe

Pe lîngă că liniile Dorohoi-Iași și Vaslui-Iași ar alimenta depositele din Iași, apoi ele ar mai sluji încă și la alte scopuri: acea cătră Vaslui ar pune în legătură mai răpede Iașul cu Galațul, Bucureștiul și restul sudic al țării. Tragerea liniei Dorohoi-Iași s'ar putea poate face astfel în cît terasamentul ei să apere o lature cel puțin din valea Jijiei de încearile pricinuite prin revărsările riului, și care astăzi subtrag de la cultură însemnate întinderi de pămînt.

S'a ridicat în contra liniei Dorohoi-Iași întimpinări de o natură strategică, spunînd, că ar putea deveni o cale îndămănatică pentru pătrunderea vecinilor noștri de la Răsărit. O asemenea temere, dacă nu ascunde o ră voință, este curat vorbind absurdă. Intradevăr în caz de atac, Rușii, avînd ca obiectiv capitala, vor alege spre a merge asupra ei calea directă Bender-Galați și nu aceea îndepărtată Dorohoi-Iași.

Construirea liniilor de care am vorbit și prefacerea Iașului întrun centru comercial pentru Moldova superioară va avea nevoie spre a produce rezultatul dorit de o schimbare a tarifului căilor ferate din părțile Moldovei. De și nu putem intra în amărunchimele acestei chestiuni, totuși, după cele spuse până aici, putem trage lineamentele generale ale acestei schimbări.

1) Pentru toată regiunea deservită de docurile Iașului, vor trebui create niște tarife astfel ca transportul unui vagon menit a fi descarcat la docurile din Iași și apoi reexportat cătră unul din punctele de graniță (Ițcani, Odesa, Galați), să fie mai mic de cît costul transportului direct de la o gară oare-care cătră acele puncte de graniță. In ori ce caz acest mai puțin trebuie să cumpănească

cheltueile de descărcare și încărcare la docurile din Iași.

2) Să se creeze pentru părțile Moldovei, mai ales a celei superioare, două tarife: unul de vară și altul de iarnă, care să întrețină lucrarea, nu la epoce determinate, ci în fie-care an la epoca încetării sau reînțeperei navigației pe Dunăre. Acest dublu tarif să fie astfel alcătuit în cât vara să închidă, prin urcarea lui, calea către Ungheeni, poate și către Ițcani; iarna însă, prin coborîrea lui, să înlesnească eșirea grînelor tocmai prin aceste două puncte, cea ce nu poate dăuna întru nimic Galațului, Dunărea fiind

închisă. Observăm că tariful actual împedecă în mod sistematic exportul către Ungheeni, chiar și în timp de iarnă, costul transportului unui vagon de la o gară oare-care la Ungheeni, fiind mult mai mare de cât transportul către Galați, de și îndepărtarea este pe jumătate mai mică. Așa un vagon costă de la Botoșani la Galați 113 lei 10 b; de la Pașcani la Galați 94 l. 20 b; de la Roman la Galați 85 l. 25 b. De la aceleași stațiuni până la Ungheeni avem pentru Botoșani 177 l. 20 b., pentru Pașcani 130 l. 90 b., și pentru Roman 153 l. 80 b.

V

Incheind acest studiu rezumăm ideile principale pe care el să întemeiază:

Ridicarea economică a întregii Moldovei superioare și a Iașului în deosebi se va face prin aceia că Iașul va deveni centrul de export și de import pentru întreaga această regiune.

Mijlocul de a ajunge acest scop constă în crearea în Iași a unor depozite generale, docurile pentru grîne și antrepozitele pentru mărfuri. Al doilea în construirea unor linii nouă de căi ferate, care să facă cu puțință adunarea în Iași a întregii producțiuni din România nordică.

Iașul devenind astfel centrul comercial al acestei regiuni să se înființeze un sistem de tarife, care fără a dauna Galațului, să permită exportul eficient către celelalte deschizături (débouchés) naturale ale Moldovei superioare.

Intreg acest sistem este luat din natura însuși a lucrurilor, este expresiunea unei nevoi viu simțite de întreaga parte nordică a României, iar pentru Iași este singura scapare, singurul liman de mîntuire, pe care țara nu credem să'l refuze acestui centru însemnat de cultură și poporație.



