

**[„OARE NU SE PREGĂTEȘTE”] –
de Mihai Eminescu [14 mai
1882]**



Oare nu se pregătește cumva o a doua ediție augmentată a afacerii Stroussberg? De la un timp încoace, mai cu seamă de când d. Dabija conduce resortul Lucrărilor Publice, vedem manifestându-se, prin o sumă de proiecte de legi, o sete de construcții de drum de fier, de gări, de docuri ș.a., care, drept vorbind, nu ni se pare deloc sănătoasă, nici dictată de prisosul de puteri tehnice ori financiare de cari ar dispune țara.

Astfel Adunările au votat crearea unor ramuri nouă de căi ferate, și anume nu mai puțin de 11 linii. Nu discutăm utilitatea acestor lucrări.

Orice lucrare de comunicație e utilă pentru cineva, dar prea adeseori nu pentru poporul care-o face, ci pentru altul; nu pentru cine se gătește, ci pentru cine se nimerește.

Chiar marea rețea de căi ferate care s-a construit pân' acum e departe de a fi fost de-un folos absolut pentru țară. Dacă ea înlesnește esportul produselor noastre brute, nu e îndoială că înlesnește și mai mult importul de mărfuri străine și de marfă vie, de oameni străini cari pe zi ce merge ne inundează. Aceasta este atât de adevărat încât balanța comercială a României arată, an cu an și c-o fatală regularitate, că esportul nostru reprezintă o valoare mai mică decât importul de mărfuri străine și că proporția între producțiunea și consumațiunea țării e pururea în defavorul nostru. Aceste drumuri de fier ne mai aduc câte 20 000 de străini pe fiecare an, câte-un oraș întreg, care însă nu se adaugă în genere claselor producătoare, ci celor consumatoare, a căror ocupație nu e munca, ci mediațiunea și specula.

Ar fi fost mai firesc și mai cuminte de-a urma – în materie de comunicație – căile ce le urma plutașul român de la munte, când transporta pe bârne, puse una lângă alta, lemne și grâne la porturile Dunării; ar fi fost mai folositor și mai ieftin de-a canaliza râurile noastre și de-a construi drumuri de fier numai în măsura în care cunoștințele tehnice proprii și

mijloacele bănești proprii ne-ar fi permis.

Dar generația actuală n-a făcut nicicând ceea ce ar fi fost mai bine, ci în genere ceea ce convenea mai mult intereselor străine. Asta a fost și va rămânea, ne temem, linia de purtare a acestor oameni, până se vor stinge și până va veni în locurile o altă generație, mai vrednică și mai bărbată, dacă România mai e în stare a o produce și dacă canalele de scurgere ce înșine le-am creat supraproducerii și suprapopulației străine nu vor ajunge a ne înmlăștina și a ne nimici cu totul. Drumurile de fier, făcute cu deridicată au fost mijlocul principal pentru prefacerea României în Americă dunăreană, în o țară a nimănui și a tuturor.

Mijloacele de comunicație au însă două efecte cu totul deosebite, după cum străbat o țară civilizată sau una necivilizată.

Dacă poporul e civilizată și poate concura cu toată lumea cu articolele sale, comunicația 'l pune în contact cu toată lumea; dacă el e necivilizat și nu poate concura, atunci se sting, prin introducerea de mărfuri străine, toate ramurile sale proprii de producție și el e redus la singura ramură capabilă a se susține pe piața universului, precum noi la agricultură.

Producțiunea devine unilaterală, nația lucrează cu un singur braț, iar celalt i se taie; o singură clasă e condamnată la muncă, celelalte sunt avizate a se hrăni în mod cu totul improductiv prin speculă, tertipuri și șarlatanerie politică. Astfel s-au stins meseriile la noi în țară și ne-am ales c-o pătură de oameni cari fac gazetărie, politică și literatură, pătură bună poate de rotărie ori tăbăcărie, dar absolut incapabilă de orice activitate intelectuală.

Omul, economic vorbind, este o mașină care ș-așa trebuie hrănită și ale cărei aptitudini se dezvoltă prin exercițiu, se tâmpesc și se pierd prin neexercitare. Dacă guvernul are

destulă știință și prevedere economică pentru ca măsurile lui să ție aceste mașini vii în execuțiul puterilor lor, ele vor produce și vor fi folositoare; dacă însă măsurile sale tind la punerea în repaus a acestor mașini, ele devin netrebnice și ne dau Gianii, Caradale și Costinești, oameni ce, cu patru clase primare, în loc de-a se ocupa de cizmărie, se ocupă de politică și trăiesc ca niște adevărați paraziți din sudoarea semenilor lor.

Ei bine, politica noastră în crearea căilor ferate rezultatul acesta l-a avut. Ea a pus în șah mat aproape toate meseriile din orașe, precum și iarna țăranului. Industria orașelor și ramificata industrie de casă a satelor noastre s-au strivit sub roțile regelui Stroussberg și această strivire o plătim noi înșine prin anuități; noi plătim posibilitatea pentru mărfurile străine și pentru oamenii străini de-a veni la noi și de-a aduce poporul nostru întreg la sapă de lemn.

Dar dacă politica noastră generală în materie de comunicațiuni și de economie se 'ncheie prin o condamnare, dacă nu a intențiilor, desigur a ignoranței generației de la 1848, amănuntele sub domnia cărora se fac la noi lucrări publice ne conving că nici intențiile nu sunt respectabile, că nu interesul real, ba nici chiar cel imaginar al țării e consultat în asemenea afaceri, ci prea adeseori apetiturile de câștig a o seamă de politicieni, precum și a pletorii de cavaleri de industrie străini cari ne-au inundat.

Auzim bunăoară că se proiectează construirea unei gare centrale în București. De ce folos, de ce însemnătate poate fi o asemenea lucrare de lux, când cele două gări ale Bucureștilor, cari ne pun în comunicație cu toată rețeaua noastră, stau în legătură întreolaltă.

De ce folos? De nici unul. Însă există o societate care nu-și poate desface acțiile. Societatea de construcțiune, pretinsă română, ce-ar vrea să puie mâna pe vro afacere grasă, care să-i urce creditul ei și al Mobiliarei corespunzătoare.

și 'nainte de toate, ce urgență are lucrarea aceasta? Niciuna. D. ministru știe că podurile de peste Argeș (Cosmești, Bistrița, Griva) sunt unele provizorii de lemn, iar celelalte de fier sunt parte stricate, parte susținute prin șchele de lemn de mai mulți ani, iar unele chiar amenință a cădea. Oare aceste lucrări de mare însemnătate, cari garantează traficul liniilor întregi și siguranța călătorilor, nu sunt mai urgente decât gara centrală, care mai poate aștepta fără pagubă încă cincizeci de ani? Podurile de pe linie să se ție cu proptele, iar Bucureștii să aibă un fumatoriu central, fără nici o însemnătate pentru traficul liniilor?

Să luăm un alt caz.

Se știe că pentru realizarea lucrărilor tehnice necesare porturilor se percepe în toate orașele de pe Dunăre taxa de 1/2%.

Concentrarea acestor bani sau sistematizarea cheltuirii lor ar fi făcut cu puțință ca cheiurile să se construiască, fie pe rând, fie deodată, din piatră și solid lucrate.

După cum aflăm însă, banii se vor arunca în Dunăre pe cheiuri de lemn și tot Societatea, pretinsă română, de construcție le va face și pe acestea.

Astfel, oriunde se cer lucrări de o utilitate permanentă și cari se impun de la sine, pentru că vecinic Dunărea are să curgă lângă țărmii noștri și râurile de munte vecinic vor străbate România, acolo ne mulțumim cu proptele de lemn, cu cheiuri de lemn, cu înjghebături provizorii de cari 'și bat joc puternicele noastre ape.

Iar dacă e vorba ca feneanții Bucureștilor să plece la Sinaia să se aerisească, atunci, pentru a le economisi banii de birjă sau de tramway pân-la gara Târgoviștii, le durăm un falnic palat în mijlocul capitalei, lângă bulevardul Elisabeta, palat plătit în ultima linie din banul țăranului din Rucăr și din Vrancea.

Am dori ca în instinctele noilor noștri Apollodori să predominie mai mult cumpăt și mai multă echitate pentru banul românului. La orice întreprindere să se judece nu cu ce se folosesc cavalerii cu bețișoare cari tocesc păvelele orașului, ci cu ce se alege poporul românesc. Mai multă sănătate și mai multă trezvie intelectuală ar trebui în materia aceasta, căci altfel totul degenerază într-o scabroasă goană de întreprinderi superflue.

MIHAI EMINESCU

OPERA POLITICA

1882-1883, 1888-1889

„TIMPUL”, „ROMÂNIA LIBERĂ”, „FÂNTÂNA BLANDUZIEI”

EDIȚIE CRITICĂ ÎNTEMEIATĂ DE P E R P E S S I C I U S

EDIȚIE CRITICĂ ÎNGRIJITĂ DE MUZEUL LITERATURII ROMÂNE

Coordonator DIMITRIE VATAMANIUC

Editura Academiei RSR, 1985-1989

Vol XIII

Mihai-Eminescu.Ro