

***FAST REGAL, RESPONSABILITATE POLITICĂ ȘI
PREPONDERENȚĂ ECONOMICĂ
ÎN ARHITECTURA STATALĂ ROMÂNEASCĂ –
REPERE MEDIATICE LA INAUGURAREA PORTULUI
CONSTANȚA (1909)***

Delia BĂLĂICAN

Résumé: L'article présente les modalités choisies par le roi Charles Ier de Roumanie et le gouvernement de Ion I. C. Brătianu de faire connaître aux Roumains les projets nationaux et de les mobiliser à y adhérer. L'inauguration du port de Constantza (1909) a été un des moments décisifs dans le développement économique de la Roumanie qui a englobé tout un procès de popularisation ou d'impression du moment dans la mémoire collective allant des articles dans la presse locale et nationale jusqu'à l'émission des médailles et des plaquettes commémoratives. Le point culminant a été la cérémonie d'inauguration. L'événement a porté l'empreinte du faste royal auquel le roi Charles Ier de Roumanie a voulu donner un caractère national par la participation des masses. Le roi a invité à la cérémonie des politiciens de tous les partis pour souligner l'apport de tous les gouvernements dans la construction du port de Constantza mais l'opposition a refusé d'y participer. La presse locale et centrale a reflété l'événement selon le profil de chaque publication.

Mots-clés: port de Constantza, Charles Ier de Roumanie, Ion I. C. Brătianu, luxe royal, médailles anniversaires, propagande, discours.

Context social-politic și cadru legislativ

În proiectarea statului român modern, portulului Constanța i s-a atribuit un important rol strategic, grație poziționării geografice și al potențialului economic, de asigurare a traficului comercial maritim.

Prin măsuri legislative și investiții de anvergură, s-a accelerat exploatarea condițiilor naturale, ce favorizau dezvoltarea unei industrii de export, deși țara continua să fie eminentamente agricolă. Cauzele caracterului agrar al economiei puteau fi găsite în densitatea mică a populației, căreia munca pământului îi absorbea toată energia, după care capitalul scump, lipsa combustibilului ieftin și concurența industriei străine¹.

Creșterea averii țării a devenit un obiectiv central al clasei politice². O economie puternică reprezenta baza independenței țării și a statorniciei monarhiei, proiect național realizabil doar cu sprijinul populației.

Pentru dinamizarea economiei a fost pus în practică un set de legi vizând domeniile bancar și industrial.

În anul 1867, a fost adoptată o lege ce prevedea „înființarea unui nou sistem monetar și pentru fabricarea monedelor naționale” bimetalice, respectiv din aur și argint; „leul nou” urma să fie divizat în 100 de bani. Era prima legiferare în acest sens în România modernă³.

Reforma a continuat cu „Legea privind măsurile generale de ajutorare a industriei naționale”, publicată în „Monitorul Oficial”, la 21 aprilie 1887, semnată de către Carol I și asumată de guvernul liberal condus de I. C. Brătianu⁴. Această lege din 1887, cunoscută sub numele de „Legea pentru

¹ „Anuarul ilustrat pe 1912 cuprinzând monografia industriei și comerțului din țară; /tarife și taxe de transport pe C. F. R.”, Tipografia modernă „Cultura” Societate colectivă, Strada Câmpineanu, nr.15, București, 1911, p. 172.

² „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, Apare sub Direcțiunea D-lui G. Christodorescu, licențiat în științele comerciale din Anvers, Secretarul Camerei, Anul XVIII, 1 și 15 Aprilie 1907, Nr. 1 și 2, p. 14-22.

³ Victor Slăvescu, *Istoricul Băncii Naționale a României (1880-1924)*, Cultura Națională, 1925, p. 2.

⁴ M.O., Direcția Monitorului și Imprimeriei Statului, Bulevardul Independenței, București, nr. 32, 12 (24) mai 1887, p. 1-2; *Legea privind măsurile generale de ajutorare a industriei naționale* a fost semnată de către Carol I și I. I. C. Brătianu, ministrul agriculturii, industriei, comerțului și domeniilor ad-interim; Eugen Stătescu,

încurajarea industriei” a avut urmări pozitive pentru economia autohtonă, reușind să ducă la crearea de noi industrii, printre care una dintre cele mai importante fiind aceea a petrolului, rezolvând parțial problema combustibilului; s-au înființat totodată numeroase fabrici mari, pe lângă atelierele și instalațiile industriale mai mici; produsele noilor fabrici s-au impus pe piață, urmărind să concureze produsele străine⁵. „Legea pentru încurajarea industriei naționale” din 1887 a fost completată cu o altă lege, în anul 1912, care urmărea aceleași obiective⁶.

Jubileul din 1906 a fost ocazia prezentării rezultatelor celor 40 de ani de domnie a /ai Regelui Carol I, printr-o grandioasă expoziție .



Fig. 1, Medalie jubiliară din bronz aurit,
Traian Mare Imperator – Carol I Primul Rege al Românilor –
106 - 1866 - 1906,
Dimensiuni: 76.5mm, 151.3g,
Colecția Daniel Cosmin Obreja.

Paul Lindenberg, în cartea dedicată suveranului, consideră că expoziția îl bucurase cel mai mult pe Carol, dintre toate manifestările aniversare,

ministrul de justiție; vice-președintele Camerei Deputaților, G. Chițu; președintele Senatului, Dimitrie Ghika.

⁵ „Anuarul ilustrat pe 1912...”, p. 174.

⁶ M.O., Nr. 249, 14 (27) februarie 1912, p. 11467-11469.

„căci pe el nu l-au interesat niciodată vorbele, ci numai faptele, niciodată aparența, ci esența, iar prin această grandioasă retrospectivă se poate arăta întregii lumi ce înfăptuiește România, ce înseamnă România!”⁷.

Însă la doar un an de la expoziția jubiliară, o mișcare socială amplă a izbucnit la sate, cunoscută drept Răscoala de la 1907, semn că dezvoltarea țării era încă inegală, atât din punct de vedere social, cât și ca dispunere geografică, pe lângă hiatusul urban – rural. Au urmat măsuri pentru ajutorarea agricultorilor pătubiți în urma răscoalelor, conform Referatului Ministrului de Finanțe către Consiliul de Miniștri / Jurnalul Consiliului de Miniștri, al ședinței din 3 aprilie 1907. Prin Decret Regal s-a stabilit ca Prefecții și administratorii financiari ai județelor mai afectate – Vlașca, Teleorman, Olt, Dolj, Romanați, Mehedinți – să constate amploarea pierderilor, după care să fie deschise credite prin mijlocirea Băncii Naționale, la diferite bănci din țară, cu garanția statului, până la concurența sumelor determinate pentru fiecare agricultor, astfel încât să fie remediate neajunsurile⁸. Deputatul liberal Gheorghe Diamany, într-o vizită în Bârladul natal, afirma despre răscoalele țărănești că „pricinile n-au stat numai în chestiunea economică, ci este o cauză adâncă care clocotește încă, este *neștiința*. Cea mai solidă garanție într-un stat este simțul datoriei cetățenești, este cunoștința legilor”⁹. Politicienii erau nevoiți să asigure calea de echilibru și comunicare socială, căci fără sprijinul cetățenilor niciun proiect grandios nu putea fi realizabil.

Importanța strategică și economică a portului Constanța

Ca parte a acestui mecanism economic de dezvoltare națională, de la început, portul Constanța a fost planificat pentru a „înlesni exportul țării”. S-a urmărit punerea în valoare a rolului strategic de „a deschide României căile

⁷ Paul Lindenberg, Regele Carol I al României, traducere din germană de Ion Nastasia, Ediția a II-a revizuită, Editura Humanitas, București, 2016, https://humanitas.ro/assets/pdf/Paul-Lindenberg_Regele-Carol-I.pdf, p. 320.

⁸ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, Apare sub Direcțiunea D-lui G. Christodorescu, licențiat în științele comerciale din Anvers, Secretarul Camerei, Anul XVIII, 1 și 15 Aprilie 1907, Nr. 1 și 2, p. 2-5.

⁹ „Adevărul”, XXI, Nr. 7002, marți 22 septembrie 1909, p. 2, articolul *Discursul d-lui Ionel Brătianu. Banchetul din Bârlad*.

nesfârșite ale mărilor”¹⁰. O etapă necesară o constituise unirea celor două maluri ale Dunării, între Fetești și Cernavodă, prin ridicarea „mărețului” pod «Regele Carol I»¹¹, între 1890-1895.



Fig. 2, Fotografie, Podul peste Dunăre în construcție, Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de Stampe.

Exportul de cereale, lemne și petrol, mărfuri grele, de volum mare, cu cumpărători din Occident, urma să se realizeze prin portul Constanța. Astfel, se ușura navigația, fără să mai fie nevoie de parcurgerea pe Dunăre a celor 180 de km., greu accesibili vapoarelor mari. Se diminuau și costurile de transport, spre exemplu, pentru un vas de 3000 de tone, cele trei-patru zile dus-întors, costa 3-4000 de lei, în afară de taxele Comisiei Europene a Dunării¹².

¹⁰ ANR, SANIC, Fond Acte Comemorative și de Fundație, nr. 61, Inaugurarea portului Constanța.

¹¹ *Ibidem*.

¹² „Viitorul”, Nr. 673, luni 28/ 11 septembrie 1909, p. 1.



Fig. 3, Medalie de bronz aurit,
Carol I, Rege al României – Podul Regele Carol I,
octombrie 1890 - septembrie 1895.

Dimensiuni: 70 mm, 154,4g,
Colecția Daniel Cosmin Obreja.



Fig. 4, Medalie de bronz aurit,
Carol I, Rege al României – Portul Constanța. Punerea pietrei fundamentale,
16 octombrie 1896,

Dimensiuni: 65 mm 100,7g,
Colecția Daniel Cosmin Obreja.

La 16 octombrie 1886, Regele Carol I a pus piatra de temelie a portului Constanța, în prezența Reginei, a Altețelor lor Regale, Principele și Principesa, Înalțul Cler și o seamă de politicieni¹³. Acțiunile economice au fost însoțite de activități de promovare, menite să mobilizeze și să concentreze populația în jurul idealurilor comune transmise de Rege și guvern. Subiectul a ajuns pe prima pagină a ziarelor. Cotidianul „Universul” sublinia funcția majoră a portului pentru progresul țării, a dechiderii căilor de comunicație, cu caracteristica de a fi cât mai „lesnicioase”, respectiv rapide și ieftine, atât pentru mărfuri, cât și pentru persoane. Se aprecia efortul colectiv al partidelor politice pentru înfăptuirea infrastructurii țării, prin sistemul de șosele, căi ferate, podul peste Dunăre și portul la Marea Neagră¹⁴.

Redacția ziarului se alătura urărilor Regelui referitoare la înfăptuirea portului: „Nădăjduim că Dumnezeu ne va ajuta să desăvârșim în liniște și fericire lucrarea începută astăzi, care va duce peste mări numele românilor și va înlesni în toate vremurile transportul bogățiilor acestei țări”. Dorința supremă era ca niciun război să nu întrerupă construcția începută „cu atâta entuziasm”¹⁵.

Legătura Dobrogei de restul țării, posibilă cu ajutorul podului «Regele Carol I» inaugurat la 14 septembrie 1895, a determinat „întărirea singurului port maritim național Constanța, pe care să-l predea apoi ca armă de apărare dobrogenilor, dăruți mai dinainte cu exercițiul acelorași drepturi politice ca cetățenii din stânga Dunării”¹⁶.

Urmărindu-se acest scop al popularizării planului economic și politico-strategic, în mai 1905, familia regală a onorat cu prezența, la Constanța, festivitatea lansării la apă a vasului de călători «România», aparținând Serviciului Maritim Român, cât și pentru inaugurarea cablului telegrafic submarin Constanța – Constantinopol. Linia telegrafică avea o importanță majoră nu numai pentru traficul internațional, ci și pentru dezvoltarea orașului Constanța și expansiunea economică a României spre zona estică. La ceremonie au participat: ambasadorul german la Constantinopol, mareșalul baron von

¹³ „Universul”, Anul XIV, Nr. 249, duminică 20 octombrie (1 noiembrie) 1896, p. 1.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XX, 1 și 15 Septembrie 1909, Nr. 11 și 12, p. 1-3.

Bieberstein și plenipotențiarul german la București, von Kiderlen-Wächter. Discursurile au evidențiat importanța României ca țară de tranzit pe ruta cea mai scurtă și directă din Europa Centrală spre Asia Mică, indicându-se că România devenea tot mai mult o verigă între Orient și Occident.



Fig. 5, Vasul S.M.R. „România”, la serbările de inaugurare a silozurilor, Constanța, din 27 septembrie 1909, fotograf I. Voinescu, Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de Stampe.

În cuvântarea rostită în 1905, la bordul vasului «România», Regele Carol I a subliniat cu mândrie perspectiva de dezvoltare a țării, prin includerea comerțului maritim în economia generală:

„Iarăși am avut bucuria să sfințim un nou și falnic vas. L-am botezat «România»; doresc ca acest nume, așa de drag inimilor noastre, să răsune necontenit în tot răsăritul și ca el să amintească că Regatul este astăzi o putere care nu mai poate fi tăgăduită. Statornicia noastră, izbânzile oștirii și jertfele ce țara și-a impus ne-au deschis căile nemărginite ale mării; într-un timp relativ scurt, am întemeiat Serviciul nostru Maritim, ale cărui vase au cinstea să ducă steagul național departe peste valurile furtunoase ale Oceanului. Drumurile de fier, podul Dunării și portul Constanței au atras comerțul internațional și multe state au făcut deosebite convenții cu țara spre a înlesni tranzitul lor. În această privință trebuie să fim datori Imperiului German, care a îndreptat traficul și serviciul său poștal și telegrafic prin țară, dându-ne astfel o dovadă măgulitoare de încredere în administrația noastră. Se susține că viitorul este pe mare. Fie!

În tot cazul noi am dobândit prin Dobrogea, acest mărgăritar al Coroanei României, neatârnamarea economică, legături libere cu lumea întregă și Marina Comercială. Sigur fiind că dânsa, împreună cu Marina de Război, se vor înfățișa pretutindeni cu vrednicie și mândrie, urez noului vas călătorii pline de folos pentru țară și neîncetat îl vom în soți cu strigătul: să trăiască România”¹⁷.

Fast și propagandă la inaugurarea portului

În secolul al XIX-lea, monarhia a creat în România noi tradiții festive și a alăturat noi simboluri celor deja existente. „Cu ritualurile, gesturile și alegoriile ei, sărbătoarea reprezenta o «gramatică» simbolică, ce permitea monarhului să se afirme periodic, creându-și astfel o imagine publică bine conturată”¹⁸. De asemenea, publicul prin participarea la sărbători religioase ori naționale contribuia la consolidarea solidarității și comuniunii în jurul aceluiași valori, aspirații și idealuri.

Pregătită și așteptată, inaugurarea portului Constanța, din 27 septembrie 1909, a fost motiv de sărbătoare publică. Ceremoniile au fost reflectate cu interes în presa vremii, indiferent de tabăra politică susținută. Pentru marcarea evenimentului a fost emisă o plachetă comemorativă, ca și în cazul altor evenimente majore desfășurate în timpul lui domniei lui Carol I.

Informațiile referitoare la organizare, semnificația economică a construirii portului, completate cu elemente de propagandă politică surprinse în discursuri, publicul le-a putut afla din relatările corespondenților ziarelor: „Adevărul”, „Universul”, „Viitorul”, „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie din București”, „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe” etc.

¹⁷ Paul Lindenberg, *op.cit.*, p. 311-312.

¹⁸ Oana Elena Badea, *Funcția festivă a regalității. Imaginea publică și privată a monarhiei în România, oferită de festivismul regal*, în „Caiete de antropologie istorică. Monarhia modernă românească”, Anul XVI, Nr. 1(34), ianuarie-iunie 2019, <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=854874>, accesat în data de 19.XI. 2022.



Fig. 6, Plachetă de argint,
Inaugurarea Portului Constanța. 27 septembrie 1909,
Dimensiuni: 70 x 99 mm, 241 g,
Colecția Daniel Cosmin Obreja.

Statul român cheltuiuse până în momentul inaugurării 52 de milioane de lei pentru construcția portului, urmând să mai fie atribuită până la finalizarea lucrărilor o sumă de alte 40 de milioane de lei¹⁹.

Ceremonialul a cuprins un întreg registru, evidențiindu-se o scenografie specială: de la prezența și întâmpinarea la Constanța de către localnici a perechii regale și a celei princiare împreună cu alaiul regal, serbarea populară de inaugurare a portului, prezența membrilor guvernului, citirea publică a Actului comemorativ, Tedeumul, amenajarea pavilionului regal, baldachinele, gondola regală, salvele de tunuri, ori folosirea unui ciocan de aur și a mistriei pentru așezarea actului comemorativ, decorarea specialiștilor, la care s-au adăugat banchetul notabilităților, de seara, cu discursurile miniștrilor și răspunsul Regelui și, nu în ultimul rând, alegerea meniului de la banchet și toaletele doamnelor, o atenție specială atrăgând Principesa Maria.

Dimensiunea fastului, ce implica prezența unui public numeros, a fost impusă de Casa Regală, în special de către Regele Carol I care a ținut să se dea o „deosebită strălucire serbărilor” și „deosebită importanță”, în deplin acord cu valoarea economică a portului pentru economia națională. Regele era încrezător în potențialul evenimentului de a aduce participanții la unison și a întări

¹⁹ „Adevărul”, Anul XXI, Nr. 7205, sâmbătă 26 septembrie 1909, p. 1.

sentimentul patriotic. Pornind de la acest caracter național al însemnătății evenimentului, Regele și-ar fi dorit să pună laolaltă politicieni din toate partidele politice²⁰. Oricum, fastul regal era în spiritul epocii, iar balurile la palat erau dintre evenimentele mondene cele mai comune²¹. La Londra, din luna mai până în luna octombrie 1909 se desfășurase Expoziția imperială internațională²².

Pe plan intern, în anul 1909, s-au organizat trei mari festivități: la 24 ianuarie celebrarea celor 50 de ani de la Unirea Principatelor din 1859, aniversarea de 70 de ani a Regelui Carol I, pe 20 aprilie, urmate de inaugurarea portului Constanța, în 27 septembrie²³.

Pentru sărbătoarea de la Constanța, trenul regal a pornit din Sinaia. La Chilia s-au alăturat premierul și miniștrii. Au primit salutul mulțimilor de oameni din împrejurimile gărilor prin care trenul a trecut: Ciulnița, Cernavodă²⁴.

Ziarele consemnează cum la sosirea alaiului regal în gara Constanța, în 26 septembrie 1909, orele 5 d.a., a fost salutat de salve de tunuri și primit în sunetul clopotelor de la bisericile locale²⁵. Cele 21 de salve de tun răsuna de pe crucișătorul „Elisabeta”²⁶. Pe peron, i-au întâmpinat pe oaspeți primarul Constanței – Boteanu, membrii consiliului comunal, fostul primar – Bănescu, muftiul, hoga și cadiul, consulul Turciei și toți consuli străini, membrii Comisiei Dunării, reprezentanții consiliului județean, membrii tribunalului, ministrul industriei – Djuvara, care sosise dimineața, Grigore Antipa, deputatul Cernătescu, vice-președintele Camerei – Orleanu, deputatul Stănculeanu, generalul Boerescu, șeful brigăzii, colonelul Caretaș, amiralul Eustațiu Sebastian, coloneii Cantea, Ghenea, Drăgotescu, Petre Constantinescu, comandorii Cătuneanu, Lupașcu, Scodrea, Negru, maiorul Jipeanu, șeful Statului Major al diviziei, colonelul Poenarul, comandantul diviziei de mare,

²⁰ Idem, Nr. 7204, vineri 25 septembrie 1909, p. 1.

²¹ Codruța Șoroagă, *Balurile de la palat în timpul domniei lui Carol I*, în „Muzeul Național”, vol. 32, 2020, București, p. 33 - 50.

²² „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Ecomomie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, Apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XIX, 1 și 15 martie 1909, Nr. 10 și 11, p. 119.

²³ Mădălina Niștelea, *Ceremonialul la curtea lui Carol I de Hohenzollern (1866 - 1914)*, Muzeul Național Cotroceni, București, 2009, Capitolul V „Festivități”, p. 65-75; p. 69.

²⁴ „Adevărul”, Anul XXI, Nr. 7207, luni 28 septembrie 1909, p. 2.

²⁵ „Universul”, Anul XXVII, Nr. 266, luni 28 septembrie 1909, p. 1.

²⁶ „Adevărul”, Anul XXI, Nr. 7207, luni 28 septembrie 1909, p. 2.

Penescu, dirigintele oficiului poștal, reprezentanții clerului ortodox și ai comunităților otomane, grecești, bulgărești²⁷. Regele a salutat asistența de la fereastră, apoi a coborât din vagon, în timp ce Regimentul 5 de vânători a intonat imnul regal. Regele a trecut în inspecție compania batalionului de vânători, sub comanda căpitanului Fărcășeanu, care a dat onorurile. Publicul a izbucnit în aplauze „furtunoase”. Regele Carol I a trecut în revistă reprezentanții corpului ofițeresc și apoi s-a întreținut cu persoanele prezente, în special cu membrii Comisiei Europene a Dunării, mai cu seamă cu Duiliu Zamfirescu, membru în această organizație²⁸. De asemenea, și principele moștenitor s-a întreținut cu reprezentanții autorităților civile și ai corpului ofițeresc. Regina Elisabeta, Princesesa Maria și micii principii au vorbit cu doamnele prezente, care le-au oferit buchete de flori Reginei și Princesei.

Toaleta Princesei a fost admirată de întreaga asistență. Aceasta purta o rochie de catifea gri-verde cu centură albastră, iar pe piept avea o splendidă cruce de turcoaze. Pălăria era de fedru gri cu funde gri deschis²⁹.

După câteva minute, suveranii au mers în salonul de recepție, „cam întunecos”, unde de altfel au rămas numai câteva clipe. Salutând încă o dată mulțimea, suveranii au plecat cu automobilele la reședința regală de la prefectură. Principii moștenitori și micii principii s-au dus spre port, după care pe vasul „România”, unde aveau reședința.

De-a lungul străzilor, elevii școlilor românești și otomane au întâmpinat alaiul regal cu urale. Animația Constanței era neobișnuită.

Prim-ministrul Ion I.C. Brătianu și Toma Stelian, ministrul de justiție, s-au cazat la hotelul Carol.

S-a observat absența principelui Carol, însă era plecat din țară.

La reședința regală a fost servită o cină intimă³⁰.

Ziariștii de la „Adevărul” au observat că iluminarea orașului era deficitară. „Atât în oraș, cât și în port luminație sărăcăcioasă, lipsită de gust. Singure vasele „România” și „Carol”, precum și crucișătorul „Elisabeta” au un aspect pitoresc³¹.

²⁷ *Ibidem.*

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ *Ibidem.*

³⁰ *Ibidem.*

³¹ Idem, Nr. 7208, marți 29 septembrie 1909, p. 2.

Seara, s-a făcut retragerea cu torțe, iar la reședința regală, elevii și elevele școlii locale au defilat în curtea palatului prin fața majestăților regale, care erau în balcon. Concomitent, corul „Reuniunii muzicale”, condus de muzicianul Baston, a interpretat „frumoase cântece naționale”³².

Ceremoniile din ziua de 27 septembrie 1909 au început încă de dimineață, odată cu așteptarea suveranilor în port. Ziariștii au observat „o vie mișcare pe străzile orașului, frumos împodobit și pavoazat”³³. Pe șantier, dacă cu o zi înainte încă dominase dezordinea, în dimineața serbărilor, la ora 8, întregul platou de la silozuri era nivelat cu pietriș și nisip, iar decorațiunile erau gata. Personalul portului, împreună cu poliția, toți în haine de sărbătoare erau pregătiți să facă onorurile³⁴.

Specialiștii își împliniseră datoria, fapt pentru care au fost și decorați: inginerii cu diferite grade ale ordinului „Steaua României”, impiegații cu crucea „Serviciul credincios” clasa I și a II-a, iar personalul inferior cu medaliile „Serviciul credincios”³⁵.

Lumea se îndrepta cu mic cu mare spre port, trecând prin Piața Independenței, de la doamnele de onoare și aghiotanții regali, prefectul județului împreună cu soția și până la directorul siguranței generale din Ministerul de Interne ori polițistul orașului³⁶. În puține minute, cheiurile portului au devenit „o mare de oameni”³⁷. Pavilionul construit pentru ceremonia de inaugurare era frumos decorat cu verdeață și cu drapele. Era permisă intrarea numai persoanelor care prezentau invitații. De la ora 9.30, aceștia au început să sosească. Mai întâi membrii guvernului, după care secretari generali din ministere, precum: N.N. Săveanu de la Ministerul de interne, N. Cantacuzino, Ministerul afacerilor străine, generalul Boteanu de la Ministerul de război, dr. Creangă de la Ministerul industriei și comerțului. Au mai fost observați în mulțime generalul Crăiniceanu, șeful Statului Major al Armatei, de asemenea, generalii Culcer și Boerescu, Costescu-Comănescu – vice-președintele Senatului, Emanoil Porumbaru, M. Orleanu – vice-președinții Camerei,

³² „Universul”, Anul XXVII, Nr. 266, luni 28 septembrie 1909, p. 1.

³³ Idem, Nr. 267, marți 29 septembrie 1909, p. 1.

³⁴ „Adevărul”, Anul XXI, Nr. 7208, marți 29 septembrie 1909, p. 2.

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ „Universul”, Anul XXVII, Nr. 267, marți 29 septembrie 1909, p. 1.

³⁷ Viitorul, Anul III, Nr. 674, marți 29/12 septembrie 1909, p. 2.

senatorii Bădulescu și Jugureanu, deputații Banu, Cernescu, Stănculeanu, D.C. Nicolaescu – directorul Casei Rurale, inginerul Elie Radu, Dobrovici – directorul penitenciarelor. Au mai fost prezenți directorii societăților petroliere, Nicolescu-Dorobanțu – prefectul județului Ilfov, Bagdad – prim-președinte al Înaltei Curți de Casație și Justiție, corpul consular local și reprezentanții comerțului și industriei³⁸.

La ora 9.45, au sosit principii moștenitori, împreună cu prințesa Elisabeta. Principele Ferdinand a purtat o uniformă de general de cavalerie, iar Prințesa Maria a fost îmbrăcată cu „o superbă” rochie albă, iar pe deasupra avea „o preafrumoasă” mantie maron. Principele Ferdinand a fost întâmpinat de generalul Culcer, care i-a prezentat raportul, apoi Principele a trecut în revistă compania de onoare³⁹.

De la ora 8 dimineața, sosise o companie de infanterie cu muzica drapelului în frunte, în fața sălii de mașini, sub comanda căpitanului Știrbulescu. Rând pe rând, pe șantier, „în ținută de gală” au venit invitații⁴⁰.

La ora 10, când era anunțată sosirea Regelui și a Reginei, aceștia au venit într-un automobil. Muzica militară a intonat imnul regal și au fost trase salve de tun de pe vapoarele de război, aflate în port. Majestățile regale au fost întâmpinate de către miniștrii și ceilalți demnitari sosiți mai înainte, printre care s-a distins Anghel Saligny, directorul serviciului de comunicații pe apă⁴¹.

Suveranul avea „înfățișarea veselă” și era „binedispus”. Regina Elisabeta a fost tot timpul „vădit mulțumită și saluta mulțimea adunată în fața palatului”. Pe la ora 10, principii moștenitori au părăsit palatul regal, îndreptându-se pe vaporul „România”, unde își aveau reședința. După ce a trecut în revistă compania de onoare, Regele s-a îndreptat spre pavilion, în uralele entuziaste ale mulțimii, așezate de o parte și de alta a drumului⁴².

La ora 10.15, suita regală s-a îndreptat spre port. La ora 10.30, Regele și Regina au ajuns în pavilionul din fața silozului. Acolo se afla deja familia princiară, transferată cu o barcă de pe vaporul „România”. După sosire, familia

³⁸ *Ibidem.*

³⁹ *Ibidem.*

⁴⁰ „Adevărul”, Anul XXI, Nr. 7208, marți 29 septembrie 1909, p. 2.

⁴¹ *Ibidem.*

⁴² *Ibidem.*

regală a trecut în revistă o companie din regimentul 34, care le dădea onorurile militare, în timp ce de pe crucișătorul „Elisabeta” bubuiau salve de tun.



Fig.7, Regele Carol I al României, Regina Elisabeta și audiența, în timpul slujbei oficiată la inaugurarea silozurilor și portului Constanța, 27 septembrie 1909, fotograf I. Voinescu, Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de Stampe.

Ceremonialul religios a însoțit sărbătoarea. Tedeumul a fost oficiat de episcopul Dunării de Jos, asistat de clerul episcopal și local. Răspunsurile liturghiei au fost date de corul catedralei locale. După serviciul religios, ministrul lucrărilor publice a citit Actul comemorativ, documentul fiind semnat apoi de către Rege și Regină, Principe și Principesă, miniștrii și înalți demnitari ai statului. Mai exact, semnatarii au fost: Regele Carol I, Regina Elisabeta, Principele Ferdinand, Principesa Maria, Prințesa Elisabeta, I.I.C. Brătianu – președintele Consiliului de Miniștri, ministrul de Interne ad-interim, Ministerul Afacerilor Străine; generalul C.A. Budișteanu – Președintele Senatului; Mihai Pherekide – Președintele Camerei; Spiru Haret – ministrul Cultelor și Instrucțiunii Publice, Alexandru Djuvara – ministrul Industriei și Comerțului, Emil Costinescu – ministrul de Finanțe, Anton Carp – ministrul Domeniilor și Agriculturii, Toma Stelian – ministrul Justiției și ad-interim la Războiu, Vasile Morțun – ministrul Lucrărilor Publice, Nifon Nicolescu – IPSS Episcopul

Dunării de Jos, Anghel Saligny – Directorul general al porturilor și al căilor de comunicație pe apă⁴³.

Fiecare membru al familiei regale și princiară a bătut de trei ori cu ciocanul de aur și au dat apoi cu mistria peste piatra de temelie. Plăcile de metal, care au acoperit pietrele de fundament la silozuri și far, poartă inscripția:

„Noi, Carol I, Rege al României, pus-am această piatră în ziua de 27 septembrie 1909, cu prilejul inaugurării portului Constanța”⁴⁴.

Următorul episod al ceremoniei s-a constituit în vizitarea silozurilor. Regelui i-a revenit onoarea de a apăsa pe butonul electric pentru a pune în mișcare tot silozul. Oaspeții au vizitat silozul aflat în funcțiune. În același timp, vaporul „Iași” a fost încărcat cu cereale. Apoi, invitații au luat loc pe vaporul „Principesa Maria”. Regele, Regina, familia princiară, prim-ministrul și Anghel Saligny au luat loc în barca regală, condusă de 24 de marinari, în frunte cu contra-amiralul Eustațiu. Pe remorcherul „Viitorul” s-au aflat ceilalți demnitari: miniștri, generali, senatori, deputați, clerul, corpul consular, comisia europeană a Dunării și primarul orașului⁴⁵.

În uralele mulțimii, s-a produs punctul culminant al ceremoniei – deschiderea portului. Barca regală a înaintat spre panglica ce lega cele două capete ale portului. Regele, în picioare, îl avea alături pe inginerul Anghel Saligny, iar în fața ușii cabinei, stătea Regina. Familia princiară se afla în cabină. Mica principesă Maria și principele Nicolae se aflau în altă barcă, ce era condusă de locotenentul Păiș.

Ajunși în port, un marinari a tras cu un baston panglica pe care alți marinari o întinuseră pe lopeți, iar Regele a tăiat panglica cu foarfeci de aur.

Erau trase salve de tunuri și sunetele fanfarei regimentului 2, aflată pe dig, împreună cu o companie de marinari ce dădeau onorurile militare.

⁴³ ANR, SANIC, Fond Acte Comemorative și de Fundație nr. 61, Actul de Inaugurare a portului Constanța, 27 septembrie 1909.

⁴⁴ „Universul”, Anul XXVII, Nr. 267, marți 29 septembrie 1909, p. 1, articolul *Marile serbări din Constanța*.

⁴⁵ *Ibidem*.



Fig. 8, Vedere din port – Barca regală, Constanța,
Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de Stampe.

După acest moment, au debarcat la far familiile regală și princiară, prim-ministrul Brătianu, Anghel Saligny și persoanele aflate în remorcher. Invitații de pe vasul „Principesa Maria” priveau de la bord. În atenția tuturor, cel dintâi vas încărcat cu cereale, vaporul „Iași”, își făcea ieșirea.

Solemnitatea de la far a început cu un scurt serviciu religios, în continuare s-a pus actul comemorativ și a fost așezată tabla metalică, precum se procedase la silozuri.

Familia regală a așteptat până la ieșirea din port a vaporului „Iași”. De aici, cu gondola regală, suveranii și invitații s-au îndreptat spre zona portuară destinată comerțului cu petrol. Au fost urmași de invitații aflați pe remorchere⁴⁶.

Ultima etapă a vizitei regale în port a fost destinată zonei petroliere. Delegația a traversat acest traseu într-un tren special, ce a trecut printr-un tunel spre stația de descărcare a vagoanelor-cisterne, unde se descarcă rezervoarele cu un tren special. Regele a cerut explicații asupra instalațiilor, asupra rezervoarelor de petrol, benzină și reziduuri. Apoi, familiile regală și princiară s-au deplasat cu trenul regal spre gara orașului, de unde, în automobile, s-au

⁴⁶ *Ibidem.*

îndreptat la reședință, la ora 1 d.a. Ziariștii au consemnat că, în tot timpul serbării, s-a păstrat „cea mai desăvârșită ordine” în oraș.

Sărbătoarea populară a fost urmată de banchetul restrâns, seara, la ora 8, la care au luat parte toții miniștri și notabilii orașului⁴⁷.

Impactul inaugurării portului Constanța asupra societății

Inaugurarea a fost prezentată în prima pagină a ziarelor mai multe zile la rând. „Universul” de miercuri, 30 septembrie 1909, a publicat o imagine cu portul în 1855, spre a face posibilă comparația pentru cititori. Reproducerea era după Gustave Camille Allard, *Souvenirs d'Orient. La Bulgarie orientale*, (suivie d'une notice sur le Danube, par M. J. Michel et de l'explication des inscriptions par M. Léon Rénier, Ouvrage orné de 7 gravures et de 2 cartes). Acesta fusese unul dintre membrii Comisiei franceze trimise în Dobrogea în timpul războiului Crimeei. Ziariștii au preluat din carte descrierea locului:

„Pe o limbă de pământ în forma unei lire, pe niște maluri înalte, orașul Kustenge (Constanța) își întindea odinioară casele sale risipite pe plaja îngustă, dar mai largă decât cea de la Balcik, se aflau marile magazii ale căror ruine acopereau țărmul. (...) Un dig vechi formează încă un bazin mic, care era, desigur, îndestulător pentru casele cu vâslă, dar care astăzi, greu ar cuprinde o jumătate de duzină de vase comerciale din cele mai mici. (...) Kustenge e totuși portul cel mai bun din această regiune. Rada lui e întinsă și deschisă numai vânturilor de miazăzi”⁴⁸.

Astfel, după Războiul din 1877-1878 și alipirea Dobrogei în schimbul celor trei județe din sudul Basarabiei, România devenea „stăpâna unui drum direct pentru export pe mare”⁴⁹. Apărea un concurent important în economia regională, iar faptul a atras atenția presei internaționale. Ziarul Asociației Administrațiilor Feroviare Germane a prezentat pe larg, într-un articol, impactul modernizării portului asupra dezvoltării comerțului exterior. România avea și înainte acces la mare, pe Dunăre, însă trei luni pe an, artera era nefuncțională,

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ *Idem*, Nr. 268, miercuri 30 septembrie 1909, p. 1.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 5, articolul *Portul Constanța, ca intermediu al comerțului exterior al României*, de Fr. Meinhard din Sofia, tradus din Nr. 64, „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen” de H.U., de Iași.

din cauza gheții, tocmai în perioada când cerealele se acumulau cel mai mult. Pe lângă acest obstacol, se mai adauga și mica înălțime a apei din canalul de Sulina, neputând fi frecventat decât de vase mici, cărora Comisia Internațională a Dunării le percepea taxe destul de mari pentru trecerea lor.

De aceea, guvernul român s-a preocupat mult de găsierea unui drum mai bun și mai practic spre mare și a înființat un serviciu maritim propriu. Făcea parte din proiectul mai amplu al construcției căii ferate care să asigure transportul între Constanța și restul României, precum și înființarea unei flotile comerciale⁵⁰.

Redactorii din presa centrală de la București aduc în discuție faptul că dezvoltarea Dobrogei și a Constanței, însemnătatea pe care o căpătase prin amenajarea portului, creșterea comerțului și că devenise loc de legătură între Apus și Răsărit, nu ar fi fost posibil fără voința și sacrificiul întregii țări, a muncii neîntrerupte a guvernelor, care-și fixaseră țelul de a transforma portul Constanța în „cel mai modern și mai bine înzestrat” al Mării Negre⁵¹.

Modul de realizare a listei de invitați la evenimentul de inaugurare, adresate către foștii președinți de Consiliu și toți foștii miniștri de lucrări publice, denota faptul că suveranul nu a dorit să dea serbării un caracter guvernamental, strict oficial, ci să se recunoască fiecărui partid meritul de a fi contribuit la ridicarea portului. Astfel, fuseseră invitați: P.P. Carp, generalul Manu, Theodor Rosetti și George Cantacuzino, foști președinți de consiliu, cum și Em. Porumbaru, C. Stoicescu, dr. Istrati, I. Grădișteanu etc⁵². Podul peste Dunăre și portul de la Constanța au constituit lucrările strategice cu care suveranul s-a mândrit. Discursurile erau așteptate cu interes de către public, pentru a urmări intențiile economice și sociale ale suveranilor și politicienilor⁵³. Cu toate strădaniile suveranului, politicienii din opoziție au ales să nu participe la eveniment, fapt speculat de cotidianul „Adevărul”, prin caricaturile din rubrica *Chestia zilei*⁵⁴. Atenți la reprezentanții guvernamentali, realizatorii criticau îndeosebi concentrarea puterii în mâinile unui singur om, respectiv

⁵⁰ *Ibidem*.

⁵¹ *Ibidem*, p. 1.

⁵² „Adevărul”, Anul XXI, Nr. 7204, vineri 25 septembrie 1909, p. 1.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ *Ibidem*.

prim-ministrul liberal Ion I.C. Brătianu, care îndeplinea și rolul de ministru de interne și ministru de externe: *D. Ionel contra d-lui Brătianu* – anunța ironic unul dintre titluri⁵⁵.

Având o orientare politică de opoziție, „Adevărul” își trimisese reporterii în misiune, la Constanța, în acele zile ale inaugurării portului, spre a observa atitudinea oficialităților și reacția publicului, precum și întreaga atmosferă, notând astfel ambiguitățile ascunse ale consensului dorit.

Intenționându-se denunțarea neregulilor întreținute de oficialitățile locale, din articole au răzbătut și problemele de mentalitate existente, s-a trecut în cealaltă extremă, precum delimitarea pe ranguri a cetățenilor, o reflectare, în practică, a perspectivei societății. Transilvănenii erau evaluați ca fiind elementul cel mai „valoros” din Dobrogea, luându-se în considerație sacrificiul lor de a se fi mutat acolo după Războiul de Independență. Într-un articol de duminică, 27 septembrie 1909, intitulat *Regele Carol în Dobrogea. Bucurie și decepție*, semnat de către I. Rusu Abrudeanu, se aduceau critici administrației locale, caracterizată drept „rea, arbitrară, anti-românească”; se făcea cunoscută nerespectarea drepturilor locuitorilor, în majoritate români transilvăneni, cărora nu li se permitea înscrierea pe listele electorale⁵⁶.

„Ascultând glasul descurajatei populații locale, suveranul României va descoperi că cel mai valoros element din Dobrogea – românii transilvăneni, stabiliți acolo ca o neadormită sentinelă – este persecutat în modul cel mai nedrept și necruțător la importanta operațiune a înscrierii în listele electorale; că averea și onoarea cetățenilor sunt scoase de sub ocrotirea sfântă a legilor; că bătaia și chiar torturile servesc ca mijloace de convingere și supunere; că necinstea s-a încuibat până și în birourile funcționarilor chemați să asigure aplicarea strictă a legilor; că sate întregi sunt hotărâte să plece să apuce drumul pribegiei, plecând în Manciuaria, cum e cazul a peste 70 familii din comunele Arabagi și Giuvenlia; că peste 250.000 lei au fost plătiți ca despăgubiri la diferiți antreprenori, fie de orașul, fie de județul Constanța, din cauza încăpățânării și incuriei administrative a prefectului Vîrnav etc”⁵⁷.

⁵⁵ Idem, Nr. 7207, luni 28 septembrie 1909, p. 1.

⁵⁶ Idem, Nr. 7206, duminică 27 septembrie 1909, p. 1.

⁵⁷ *Ibidem*.

În mesajul său de la inaugurare, Regele a inserat o frază referitoare la acest aspect, prin care se dădeau asigurări de respectare a drepturilor cetățenilor din Dobrogea și „intrarea lor în deplina viață constituțională a țării”⁵⁸.

Ziariștii de la „Adevărul” au mai relatat despre disfuncționalitățile de organizare, precum cea apărută în decursul călătoriei cu trenul a participanților la festivitate. Din delegație au făcut parte invitați precum și persoane implicate în pregătirea evenimentului. Depășindu-se capacitatea trenului, s-a găsit soluția împărțirii călătorilor, însă datorită faptului că între stația Medgidia și Dorobanți linia era inundată pe mai mulți kilometri au fost provocate neplăceri suplimentare:

„Oamenii ca să treacă de pe o parte pe cealaltă, intră în apă până la șolduri, cu toate acestea, trenul a înaintat, terasamentul fiind foarte rezistent, în urma continuilor înălțări cu pietriș. Totuși, trenul regal care va sosi cu familia regală și princiară la orele 5, va fi adus pe linia nouă care a fost încercată zilele acestea”⁵⁹.

Reporterul a surprins, mai ales, intensitatea pregătirilor din port, fiind impresionat inclusiv de vremea frumoasă, considerată de bun augur: „Răsăritul soarelui a fost admirabil astăzi în luciul apelor ce se întind atotstăpânitoare de ambele părți ale căii ferate, anunțând astfel un timp strălucit”. De asemenea, au fost urmărite organizarea șantierului și plasarea invitaților, întreaga distribuție realizându-se de către Anghel Saligny, directorul comunicațiilor pe apă, care supunea telefonic soluțiile suveranului, aflat la Sinaia. Dintre invitați își anunțaseră sosirea următorii: Emanoil Porumbaru, fost ministru de lucrări publice; Gheorghe N. Bagdat, prim prezident al Curții de Casație, I. C. Atanasiu, prefect de Tulcea, Constantin Ciocăzan, primarul Craiovei; generalul Bădulescu; Adolf Guerard, inspector general de poduri și șosele din Paris, care, în 1888, a fost consilier la elaborarea proiectului definitiv pentru lucrările

⁵⁸ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XX, 1 și 15 Septembrie 1909, Nr. 11 și 12, p. 104-105.

⁵⁹ „Adevărul”, Anul XXI, Nr. 7206, duminică 27 septembrie 1909, p. 3.

portului din 1909. Efervescența atmosferei și regia festivității era descrisă de presă în detaliu.

În timp ce presa cotidiană de opoziție reproșa liberalilor că transformaseră un eveniment economic într-unul politic, presa de specialitate nuanța semnificația, subliniind rolul economic al portului în afirmarea țării și a monarhiei.

Spre exemplu, „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe” în articolul numit *Referitor la Portul Constanța*, din 23 septembrie 1909, semnat chiar de către directorul publicației, G. Georgescu⁶⁰, era subliniată preponderența economică a importanței construirii portului Constanța și conștientizarea de către cetățeni a acestui aspect, evenimentul fiind ridicat la rangul de „sărbătoare economică”. Este invocat totodată și sentimentul de mândrie națională ce a început să se sedimenteze:

„Sărbătorile cu caracter economic au început să miște poporul nostru și să-l entuziasmeze chiar, îndepărtându-l continuu de la preocupările politice, sgomotoase, de pe alte vremuri. Se vor convinge de această nouă îndrumare toți acei care au văzut lucrările portului Constanța și acei cari au fericirea să asiste la inaugurarea grandioaselor magazine cu silozuri din portul Constanța, adică chiar la inaugurarea portului, care se va face în ziua de 27 septembrie a.c.

Am zis sărbătoare cu caracter economic, pentru motivul că în această împrejurare a inaugurării portului Constanța, nu se jubilează numai desăvârșirea unei opere de geniu ethnic, datorită specialiștilor noștri de seamă, ci și o nouă transformare, o nouă achizițiune economică, căci mai toate milioanele ce s-au cheltuit pentru îmbunătățirea portului Constanța servesc a deschide căi noi în propășirea economică a țării”⁶¹.

Actul de inaugurare a portului Constanța

Ceremonia a fost puternic marcată de accente patriotice, în discurs Regele și-a exprimat mândria construirii portului cu ajutorul inginerilor români, precum și gratitudinea față de entuziasmul popular în legătură cu evenimentul:

⁶⁰„Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XX, 1 și 15 Septembrie 1909, Nr. 11 și 12, p. 1-3.

⁶¹ *Ibidem*.

„Cu adâncă recunoștință mulțumesc tuturor pentru primirea strălucită cu care am fost întâmpinat din partea orașului ca și pentru bunele urări ce mi s-au adus în cuvinte așa de călduroase și măgulitoare și sunt fericit că am plăcutul prilej de a ridica paharul meu pentru prosperarea mereu crescândă a portului Constanța și pentru fericirea scumpilor dobrogeni”⁶².

Inaugurarea portului, la data de 27 septembrie 1909, a fost reflectată pe larg în presă, cu explicarea semnificațiilor, reconstituirea atmosferei și transcrierea discursurilor politicianilor. Importanța economică a portului pentru țară era covârșitoare, de aici și interesul major al presei și publicului pentru eveniment. Pe lângă presa cotidiană centrală, revistele cu specific economic, atât cele de la București, cât și din Constanța au reflectat evenimentul. „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie București”⁶³ a redat discursurile prezentate, iar „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, în numărul din octombrie-noiembrie 1909, realizează o adevărată „dare de seamă” de la serbările din portul Constanța, reafirmându-și misiunea de a promova „marele său rol politic și economic” și calitatea de „factor esențial în progresul țării”⁶⁴.

Evenimentul de inaugurare a Portului Constanța a fost prezidat de către Rege, împreună cu Regina, precum și Principele și Princesa moștenitoare, cu copiii lor, în data de 27 septembrie 1909. Sărbătoarea a început prin sfințirea apelor de către I.P.S. Episcopul Dunării de Jos, la ora 10, când a fost citit documentul de celebrare, de către V. Morțun, Ministrul Lucrărilor Publice:

⁶² Idem, octombrie-noiembrie 1909, Nr. 13-16, Constanța, Tipografia «Aurora» Ilie M. Grigoriu, p. 104.

⁶³ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie București, apare în fiecare lună sub direcțiunea domnului Chr. Staicovici, secretarul Camerei”, București, Tipografia G.A. Lăzăreanu, Anul al XX-lea, Nr. 9, septembrie 1909, p. 294-299.

⁶⁴ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XX, octombrie-noiembrie 1909, Nr. 13-16, Constanța, Tipografia «Aurora» Ilie M. Grigoriu, p. 101.

«De când România și-a întrupat Dobrogea prin vitejia ostașilor săi în Războiul Neatârnării și s-a făcut stăpână la țărmul Mării Negre, gândirea ne-a fost întruna pironită la mijloacele de a înlesni exportul țării în tot cursul anului.

În scopul de a deschide României căile nesfârșite ale mării, am împreunat cele două maluri ale Dunărei, între Fetești și Cernavodă, ridicând podul *Regele Carol*, iar în anul mântuirii 1896, am pus temelia Portului Constanța, a cărui inaugurare o serbăm astăzi.

De atunci, treptat, cu mijloacele de care s-a dispus, am avut grijă, înainte de toate, de a asigura isprăvirea lucrărilor pentru exportul cerealelor și al petrolului, care reprezintă 85 la sută din exportul țării. Nădăjduim că Dumnezeu va hărăzi României liniște și îmbelșugare ca să putem isprăvi cât mai curând portul întreg, menit să slujească la propășirea economică a scumpei noastre patrii.

Astăzi, la a 27-a zi a lunii Septembrie din 1909 și al 43-lea al domniei mele am inaugurat de asemenea, prima magazie de cereale din cele patru ce se clădesc și instalația pentru exportul petrolului, de față fiind Regina, Principele Ferdinand și Principesa Maria, înaltul cler, miniștrii, președinții și vice-președinții Corpurilor legiuitoare, înalții demnitari ai Statului, ostașii de frunte ai țării și corpul tehnic»⁶⁵.

Documentul a fost încheiat în trei exemplare, hotărându-se ca unul să fie așezat în zidăria dinspre mare a magaziiilor cu cereale; al doilea, în zidăria sălii de la capul digului dinspre larg; al treilea să fie păstrat în Arhiva Statului.

Acest document, după ce a fost semnat de către autorități, a fost pus de Rege în locașul unde a zidit apoi piatra de amintire.

Regele a pus în mișcare toate aparatele mecanice ale magaziei de cereale prin apăsarea unui nasture de contact electric.

Inginerul Saligny i-a însoțit pe Rege, Regină și familia princiară la vizitarea silozurilor, prezentându-le toate instalațiile și oferind lămuriri referitoare la funcționarea aparatelor.

Majestatele și Altețele lor regale s-au deplasat cu barca regală, condusă de amiralul Eustațiu, comandantul marinei către intrarea portului, unde panglica

⁶⁵ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Ecomomie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, Apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XX, octombrie-noiembrie 1909, Nr. 13-16, Constanța, Tipografia «Aurora» Ilie M. Grigoriu, p. 102.

care lega cele două faruri de la intrare, a fost tăiată de către Rege, „semn că mărețul port – clădit sub Înalta și Augusta Sa protecțiune, – se deschide pentru un și mai activ comerț, pentru o și mai mare navigație”⁶⁶.

Pentru marcarea momentului istoric din ziua de 27 septembrie 1909 s-au tras „salve de tunuri, cu uralele populațiunii orașului, care venise să vadă și astfel să-și exprime cinstita și profunda mulțămire Aceluia care a lucrat mult pentru binele și propășirea acestei țări”⁶⁷.

Barca Regală s-a îndreaptat apoi către farul de recunoaștere, la al cărui soclu, Suveranul a zidit încă o piatră de comemorare cu inscripția: «Noi, Carol I, Rege al României, Pus-am această piatră în ziua de 27 septembrie 1909»⁶⁸.

Majestățile Lor au asistat apoi la ieșirea din port a cargobotului „Iași”, al Serviciului Maritim Român, primul vapor ce ieșea încărcat direct de la magazia de cereale din port, după inaugurare. În continuare, Majestățile Lor au fost conduse cu barca regală spre bazinul de petrol, de unde debarcând, s-au transportat cu trenul, până la stațiunea de descărcarea petrolului din vagoane-cazane în rezervoarele din port. Anghel Saligny a dat și aici explicații despre lucrările de trecerea petroleului din vagoane în rezervoare și din acestea de-a dreptul prin conducte în vapoarele cisterne în petrol.

Banchetul și discursurile politice

Seara, la ora 7.30, urma să se desfășoare o petrecere restrânsă, într-una dintre vastele săli ale administrației portului. Aranjarea mesei este asigurată de Casa Capșa. La masa sub formă de potcoavă, în capul mesei stăteau Regele și Regina față în față; la jumătatea ei, în dreapta Principele Ferdinand, iar în stânga, Principesa Maria. Participau la banchet nouă doamne, între care soția prim-ministrului⁶⁹.

După o dorință expresă a Regelui Carol, banchetul urma să înceapă la ora stabilită și să dureze maxim o oră și un sfert, pentru ca apoi, suveranii să

⁶⁶ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Ecomomie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, Apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XX, octombrie-noiembrie 1909, Nr. 13-16, Constanța, Tipografia «Aurora» Ilie M. Grigoriu, p. 102.

⁶⁷ *Ibidem*.

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ „Adevărul”, Anul XXI, Nr. 7208, marți 29 septembrie 1909, p. 2.

asiste la serbările nautice din port⁷⁰. Regele și Regina și-au făcut apariția la ora opt fix. La intrare au fost primiți de către prințul moștenitor și Princesesa Maria. Aceasta purta „o admirabilă toaletă de catifea broșată”, în păr șiraguri de perle, iar pe piept un splendid colan de perle și Brillante „de o minunată execuție artistică”⁷¹.

Regele s-a așezat în fruntea mesei, unde îi avea în față pe Principele Ferdinand, în dreapta pe Eliza Brătianu, soția prim-ministrului, iar în partea stângă se afla episcopul Dunării de Jos, Nifon. Regina a trecut în stânga sălii, avându-l pe premierul Brătianu în dreapta, iar în stânga pe miniștrii Costinescu și Morțun, după care prim-secretarul legației engleze, H. Brown. Princesesa, la rândul său, s-a așezat în stânga, avându-l în dreapta pe ministrul Anton Carp, iar în stânga pe Spiru Haret⁷².

Meniul servit de Casa Capșa a inclus: țuică-mastică, consommé printanier royal, petits pâtés, sauce verte et gribiche, ris de veau braisé, pointes d’asperges, punch à la Roumanie, poularde de Houdan truffée, salade, petits pois Bonne Femme, glace Capșa, gaufrets, bombons, corbeilles de fruits sherry, Drăgășani extra vieux, Château Carbonnieux, Pommard, Pommery et Greno sec, café-liqueurs. Toasturile s-au ținut la șampanie⁷³.

La banchetul oferit de către Ministerul Lucrărilor Publice, ministrul Morțun și-a citit cuvântarea. Înscriș în festivismul momentului, politicianul a prezentat un eterogen discurs patriotic mobilizator, cu referire la personajele și fapte istorice care au dus la prefacerea țării, precum: Traian, Ștefan cel Mare, Neagoe Basarab, eroii de la Plevna, la doine și balade, spre a ajunge la rolul economic al portului. În organismul țării, portul deținea rolul plămânilor, asigurând respirația economiei tot timpul anului, prin exportul producției agricole. Politicianul i-a lăudat și pe inginerii români, începând cu Anghel Saligny. În fruntea tuturor se afla Regele, cu stăruința și viziunea sa:

«În graba clipelor cari scurg adesea, omul nu întrevide toată însemnătatea faptelor ce se petrec sub ochii și în zilele lui. Nevoile, grijile traiului, lupta vieței și frământările lui sufletești mereu îi abat gândul și

⁷⁰ *Ibidem.*

⁷¹ *Ibidem.*

⁷² *Ibidem.*

⁷³ *Ibidem.*

pătrunderea de la rostul trebilor obștești. De multe ori chiar acelora cari iau parte la săvârșirea acelor fapte, le scapă unele din urmăriile pe care le vor avea în vremurile viitoare. Traian strămtorându-și aci legiunile sale nu căta atunci decât să-și apere de năvăliri barbare miezul mândriei împărății romane și nu gândea că din acestea va naște un popor și o țară nouă. Când Ștefan cel Mare și Neagoe Basarab împinși de cucernica lor evlavie ridicau sfintele altare, se duceau ei cu gândul că peste veacuri aceste locașuri de rugăciune vor fi socotite ca întâile îmboldiri date artei românești? Când sufletul chinuit al țaranului nostru zămislea din grijile și nevoile lui, din neagra lui restriște, doina și baladele haiducești ca să-și aline o clipă amarurile, pricepea el oare, țaranul neștiutor de carte, că prin aceasta punea temelia literaturii românești?

Apoi, chiar la Plevna când Majestatea Voastră, în fruntea fraților noștri, lupta ca să facă neamului românesc drum și loc între popoarele lumii, câți erau acei cari prevedeau că prin jertfă țara va lua o așa repede prefacere? Și azi când serbăm încheierea acestei mărețe lucrări, când inaugurăm acest port, pricepe, oare, toată suflarea românească în ce măsură se înlesnește propășirea noastră agricolă, cât se asigură întărirea noastră economică, ce rost poate să aibă în viitor?

Până aci vieții noastre economice îi lipsea un organ de respirațiune permanentă. Acum plămâni țării s-au întregit, organismul nostru economic s-a desăvârșit. De acum, în tot cursul anului, pe toate vremurile, rodul muncii noastre, bogățiile noastre vor avea neîntrerupta scurgere. Țara știe cât datorește Majestății Voastre.

Majestatea Voastră încă de la suirea pe tron i-ați arătat drumul mării, cu ce stăruitoare râvnă ați îndemnat, ați zorit ca gândul acesta să ia ființă, cu ce încredere înțeleaptă ați îmbărbătat pe inginerii români sânguincioși și pricepuți, cari în frunte cu eminentul nostru Saligny, una din podoabele strălucitei domnii a Majestății Voastre, a adus la îndeplinire via Voastră dorință.

De aceea toată suflarea românească recunoscătoare de vaza și prosperitatea la care a ajuns Patria sub rodnică și glorioasă domnie a Majestății Voastre zice: Să trăiți, Majestate, să trăiască Majestatea Sa Regina, să trăiască iubita noastră dinastie!»⁷⁴

⁷⁴ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Ecomomie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, Apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XX, octombrie-noiembrie 1909, Nr. 13-16, Constanța, Tipografia «Aurora» Ilie M. Grigoriu, p.103.

Inginerul inspector-general Anghel Saligny a rostit apoi cuvântarea sa, prin care a reafirmat valoarea programului național de investiții girat de însuși Regele Carol I, cu rolul economic major al portului Constanța în sistemul din care mai făceau parte calea ferată București-Fetești-Făurei-Fetești și a podului de peste Dunăre⁷⁵. Noul pod este situat la 280 km. de București, iar lungimea podului este de 28 de km⁷⁶.

Exportul de cereale era facilitat de construirea unei instalații speciale care mărea capacitatea de încărcare a vapoarelor, într-un timp mai scurt. Procedul favoriza concurența pe piețele mondiale. Avantajele erau valabile și pentru industria de petrol.

Saligny a prezentat date istorice despre construcție. Primul proiect al portului data din anul 1881 și fusese realizat de către inginerul Hartberg. Cel de-al doilea proiect a început în anul 1896 și fusese conceput de inspectorul general Cantacuzino, în anii 1891-1894, avându-l consilier pe inspectorul Gerard, fost director al portului din Marsilia. În continuare, începând cu conducerea inginerului Duca, au lucrat numai ingineri români, majoritatea finalizându-și studiile în România.

Discursul se încheia cu omagii aduse Regelui care atribuisese realizarea proiectului inginerilor români, care la rândul lor se bucurau de reușită și de încrederea ce le fusese acordată. Totodată, era exprimat întregul devotament al echipei de ingineri la adresa Regelui, dinastiei și proiectelor importante pentru țară:

«Prezența Majestății Voastre și a Augustei Voastre familii la această serbare are o mare însemnătate pentru țara noastră. Nu sărbătorim numai săvârșirea unor lucrări din portul Constanța, ci îndeplinirea unui întreg program urmat cu atâta stăruință de Majestatea Voastră.

Prin facerea C.F. București-Fetești-Făurei-Fetești și a podului de peste Dunăre ați dat puțința ca produsele de tot felul ale patriei noastre să se scurgă la mare fără întrerupere și în timp de iarnă. Prin facerea portului Constanța, cu

⁷⁵ *Ibidem*, p.103.

⁷⁶ *La Roumanie en 1900*, par G. Benger, consul général de Roumanie a Stuttgart, ouvrage orné de 26 gravures dans le texte, carte et 14 planches hors texte, traduit de l'allemand, avec l'autorisation de l'auteur par Jean C. Filitti, diplômé de l'École des Sciences Politique, Paris, H. Le Soudier Libraire – Editeur Paris, Boulevard Saint-Germain, 1900, p. 98-101.

adâncime și instalație specială pentru cereale, ați dat puțința de a se reduce navlul cerealelor prin sporirea capacității vapoarelor și scurtarea timpului de încărcare. Toate acestea vor contribui ca să putem susține mai cu folos concurența pe piețele mondiale. În ce privește industria noastră de petrol, ea nu ar fi putut lua desvoltarea de acuma fără lucrările pe cari le inaugurează azi.

Primul proiect al portului a fost făcut în anul 1881, de vestitul inginer Hartberg, atunci când corpul nostru tehnic nu avea ingineri experimentați în astfel de lucrări. Un al doilea proiect a cărui executare s-a început în anul 1896 a fost conceput de inspectorul general Cantacuzino, în anii 1891-1894, având de sfătuitor pe inspectorul Gerard, fost director al portului Marsiliei. De atunci încoace, atât sub direcțiunea mult regretatului inginer Duca, cât și sub actuala direcțiune, numai ingineri români, mai toți ieșiți din școala noastră de poduri și șosele, au lucrat la conceperea și executarea lucrărilor portului. Toți inginerii sunt adânc recunoscători Majestății Voastre care prin nestrămutata încredere ce ați avut în forțele lor le-ați dat prilejul să dovedească prin marile lucrări săvârșite sub glorioasa și binecuvântata Voastră domnie, că merită încrederea pe care ați pus-o în ei. Cu inima plină de cel mai nemărginit devotament pentru Majestatea Voastră unesc glasul lor cu al meu spre a striga: Să trăiți Majestate, să trăiască M.S. Regina, să trăiască dinastia!»⁷⁷

Răspunsul Regelui s-a concretizat într-o veritabilă sinteză a evenimentului. Întregul efort, de la cel al inginerilor și până la sprijinul acordat de guvern ori implicarea personală a regelui, era pus sub semnul mândriei naționale de a avea la Marea Neagră un port modern care să asigure țării posibilitatea dezvoltării comerțului și accesul la piețele internaționale, activitate complementară porturilor dunărene. Rolul portului urma să fie acela al unui barometru pentru economia națională. Regele și-a manifestat totodată gratitudinea față de primirea extraordinară a populației și, la rândul său, avea cele mai bune urări de prosperitate și fericire pentru dobrogeni:

«Cu mare bucurie am venit în Dobrogea, spre a inaugura marile lucrări ale portului Constanța datorite ca și falnicul pod de peste Dunăre,

⁷⁷ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Economie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, Apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XX, octombrie-noiembrie 1909, Nr. 13-16, Constanța, Tipografia «Aurora» Ilie M. Grigoriu, p.104.

științei și luminei inginerilor români sub priceputa conducere a șefului lor. Deschiderea drumului spre mare era o trebuință a propășirii comerțului. Porturile maritime sunt plămânii unei țări, de aceea guvernul nu a cruțat nimic pentru a da portului Constanța tot ceea ce a trebuit spre a îndeplini înalta sa menire. Încă de la început am urmărit cu cel mai viu interes și am supravegheat aceste lucrări cari au dat comerțului nostru un avânt așa de puternic și au legat așa de strâns Dobrogea de căminul strămoșesc. Cu drept cuvânt deci îl putem dar privi ca un factor de căpetenie al propășirii noastre economice și ca o mândrie națională. Portul Constanța cu ajutorul serviciului nostru maritim român ne-a pus în legătură statornică și directă cu târgurile străine și mai ales cu apusul Europei care este cel mai mare cumpărător al produselor noastre naționale.

Activitatea acestui centru comercial, care se va desfășura, desigur, fără daune pentru porturile noastre dunărene, va fi adevăratul barometru al dezvoltării noastre economice. De aceea am credința că deși marile lucrări ce s-au săvârșit până acum nu sunt decât un început față de ce rezervă viitorul, Constanța va deveni peste un scurt timp nu prea îndepărtat unul din cele mai importante porturi ale Mării Negre. Cu acest prilej nu pot să nu remarc azi o legătură strânsă și apropiată a dobrogenilor de sufletul nostru, cu intrarea lor în deplina viață constituțională a țării. Prin această întrupare desăvârșită a Dobrogei de patria română, de la sânul căruia nimic nu o mai poate poate despărți, s-a înfăptuit pe veci ținta străbunilor luptători pentru stăpânirea țărmlui Mării Negre: visul bătrânului Mircea Voievod și al lui Ștefan cel Mare.

Cu adâncă recunoștință mulțumesc tuturor pentru primirea strălucită cu care am fost întâmpinat din partea orașului ca și pentru bunele urări ce mi s-au adus în cuvinte așa de călduroase și măgulitoare și sunt fericit că am plăcutul prilej de a ridica paharul meu pentru prosperarea mereu crescândă a portului Constanța și pentru fericirea scumpilor dobrogeni»⁷⁸.

Presă a comentat faptul că „foarte multe pasagii din discursul Majestății Sale Regelui au produs o profundă impresie asupra celor prezenți”⁷⁹. Emoția a fost mai puternică, îndeosebi când Regele a afirmat că Dobrogea se poate

⁷⁸ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Circ. X Constanța. Comerț, Industrie, Ecomomie rurală, Transporturi, Navigațiune, Finanțe”, Apare sub Direcțiunea D-lui G. Georgescu, Secretarul Camerei, Anul XX, octombrie-noiembrie 1909, Nr. 13-16, Constanța, Tipografia «Aurora» Ilie M. Grigoriu, p. 104-105.

⁷⁹ Viitorul, Anul III, Nr. 674, marți, 29/12 septembrie 1909, p. 2.

considera „lipită” pentru totdeauna cu patria mamă. Atunci, „un fior a străbătut întreaga sală, iar asistența a izbucnit în urale și aplauze nesfârșite”. După ce toasturile s-au terminat, a mai durat masa câteva minute, după care, Suveranii, Principii moștenitori și oaspeții au părăsit sala pentru a lua parte în continuare la serbarea desfășurată pe mare⁸⁰.

Spre seară, portul era o feerie. Vasele erau luminate. De jur împrejurul cheiului ardeau o mulțime de focuri bengale. Spre partea stângă a cheiurilor au fost aprinse focuri de artificii. Suveranii și invitații priveau serbarea de la bordul vaporului Carol I. „O lume imensă” privea jocurile de lumini după cheiul portului. Petrecerea a durat până la ora 11 și jumătate noaptea, terminându-se grandioasele serbări de inaugurare a portului Constanța și a silozurilor. Regele urma să rămână în Constanța până marți, iar Regina pentru încă zece zile⁸¹.



Fig. 9, Constanța, Vedere din port,
Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de Stampe.

⁸⁰ *Ibidem.*

⁸¹ *Ibidem.*



Fig. 10, Actul de Inaugurare a portului Constanța, 27 septembrie 1909, Arhivele Naționale ale României, SANIC, Fond Acte Comemorative și de Fundație nr. 61.