Anna-Maria Diana, Cecilia PAŞCA

PROIECTE ROMÂNEŞTI DE REALIZARE A UNEI CĂI NAVIGABILE ÎNTRE DUNĂRE ŞI MAREA NEAGRĂ

Începând din prima jumătate a secolului al XIX-lea, economişti şi oameni politici români şi străini au evidenţiat necesitatea construirii unui canal care să străbată Dobrogea de la Cernavodă la Constanţa, ideile lor concretizându-se într-o serie de încercări de realizare a unei căi navigabile, ce urma să scurteze drumul ambarcaţiunilor spre Marea Neagră. Printre primele proiecte de canal se evidenţiază cele iniţiate de companii austriece, între anii 1837-1844, proiecte abandonate, însă, datorită implicaţiilor de ordin tehnic şi material. Câţiva ani mai târziu, în 1851, diplomatul englez David Urouhardt, secretar al ambasadei britanice la Constantinopol, elaborează un memoriu cu privire la Canalul Dunăre-Marea Neagră, dar şi aceasta este respins.

În anul 1855, Austria încearcă întemeierea unei societăţii pentru realizarea unui proiect de canal între Dunăre şi Mare, dar, în condiţiile restabilirii navigaţiei internaţionale pe Dunăre, ca urmare a înfiinţării Comisiei Europene a Dunării, se renunţă şi la acest proiect.

Printre oamenii politici români care au avizat favorabil construirea unui canal între Dunăre şi Marea Neagră se numără şi revoluţionarii paşoptişti, în a căror concepţie acest proiect putea servi progresului economic al ţărilor române. Astfel, Ion Ghica, referindu-se la importanţa construirii unui canal între Dunăre şi Marea Neagră, releva faptul că "drumul Orientului s-ar scurta cu jumătate şi punctul unde acest canal ar da în Dunăre ar fi capitala firească a ţărilor române".

Primul proiect românesc pentru un canal între Cernavodă şi Constanţa a fost propus de Ion Ionescu de la Brad, care în urma călătoriei de documentare pe care a întreprins-o în anul 1850 în Dobrogea a evidenţiat faptul că în urma construirii unui canal "foloasele imediate ce ar rezulta pentru comerţ şi industrie în general ar fi de cea mai mare importanţă". Costul aproximativ al proiectului s-ar fi ridicat la circa 23 milioane piaştri, cost în care intrau şi cheltuielile necesitate de modernizarea portului Constanţa.

Problema construirii unui canal între Dunăre şi Marea Neagră este reluată la sfârşitul secolului al XIX-lea, când este întocmit un nou proiect românesc de construire a legăturii navigabile ce urma să traverseze Dobrogea de la Cernavodă la Constanţa. Autorii acestui proiect, elaborat în martie 1883, sunt Grigore Em. Lahovary şi belgianul James Van Drunen. În viziunea celor doi ingineri, realizarea canalului de-a lungul Văii Carasu prezenta mari avantaje economice pentru România, soluţia realizării acestei căi între Dunăre şi Marea Neagră rezolvând problema "legăturilor directe

https://biblioteca-digitala.ro

între producătorul român și cumpărătorul străin". Alte avantaje evidențiate de autorii proiectului se refereau la rapiditatea comunicației pe apă, la posibilitatea fertilizării terenurilor agricole din centrul Dobrogei și desecării mlaștinilor, la intensitatea activității din portul Constanța, care va putea să devină "un centru activ al României și va rivaliza cu marile porturi ale Europei". De asemenea, cei doi ingineri își exprimau convingerea că există reale posibilității practice de traversare a unui canal între Dunăre și mare, întrucât săparea lui "nu comportă dificultăți decât pe un sfert din lungimea totală, ceea ce este încă puțin, și aceste obstacole - pe care nu trtebuie să le exagerăm își pierd în mod absolut gravitatea în comparație cu marea utilitate a operei". În concepția autorilor, proiectatul canal "va putea să devină o arteră importantă de tranzit pentru comerțul general, datorită debușeului asigurat de această mare cale de navigație care, prin mijlocirea canalului de pe Main, merge de la Marea Nordului la Marea Neagră".

Cu toate că la sfârșitul secolului trecut, construirea unei căi navigabile în inima teritoriului dobrogean era privită de statul român ca o chestiune cu soluționare de perspectivă, studiile întreprinse de o serie de specialiști români în această perioadă evidențiază importanța construirii unui canal între Dunăre și Marea Neagră; sunt semnalate atât avantajele economice, cât și faptul că în acest fel va fi posibilă înlăturarea concurentei puterilor europene, care acționau în direcția rânării comerțului cu cereale românești la gurile Dunării.

Luând în considerare aceste aspecte, inginerul român B. G. Assan propune, în anul 1897, scurtarea drumului între Cernavodă și Constanța prin construirea unui canal de tip fluvial; se renunța la ideea săpării unui canal maritim "cum se înțelegea de fiecare dată când se punea chestiunea utilității unui drum pe apă între Dunăre și Mare". În concepția inginerului Assan, canalul urma să aibă o lungime de 53 km, o lățime de 16m și 2,5m adâncime. Conform calculator, devizul aproximativ al lucrărilor s-ar fi ridicat la 20 milioane de franci, defalcați astfel: 5 milioane pentru primii 33km, 12 milioane pentru ultimii 20 km până la mare, și 3 milioane pentru cheltuieli diverse. Lucrările urmau să dureze 4-5 ani, canalul putând fi inaugurat în același timp cu portul Constanța. Pe parcursul vieții sale, inginerul român a urmărit cu consecventă materializarea construirii acestui drum de apă în centrul Dobrogei, mai mult chiar, a lăsat prin testament suma de 85.000 lei pentru facerea studiilor la fața locului, pentru construirea canalului navigabil între Cernavoda și Constanța.

În perioada interbelică, apar câteva proiecte de canal elaborate tot de ingineri români. În acest sens, consemnăm publicarea, în anul 1922, a unui studiu intitulat "Canalul navigabil Cernavoda-Constanța. Pretenția de a realiza această lucrare", autorul fiind inginerul constănțean Jean Stoenescu-Dunăre. Conform acestui proiect, cel mai complet până la acea dată, canalul urma să măsoare 60,2 km pe traseul Cernavoda-Saligny-Medgidia-Basarabi-

https://biblioteca-digitala.ro

Valu lui Traian-Constanța Sud; din această lungime, 47,4 km puteau fi executați în deschizătură liberă, iar pe ultimii 12,8 km canalul urma să se construiască în subteran, prin două tunele maritime. Proiectul mai prevedea 4 bazine-porturi localizate la Cernavoda, Medgidia, Basarabi, Valu lui Traian, precum și construirea a 6 poduri metalice și a unei uzine electrice la Medgidia. După calculele inginerului constănțean, cheltuielile pentru construirea canalului s-ar fi ridicat la aproximativ 3,4 miliarde lei, repartizate astfel: 1,162 miliarde pentru zidării și pavaje 406 milioane lei pentru săpături, 868 milioane lei pentru construirea portului de la mare, 486 milioane lei pentru celelalte porturi, poduri, uzina electrică, 12 milioane lei pentru prizelestăvilar de la Dunăre. Asemenea predecesorilor săi, Jean Stoenescu-Dunăre atrage atenția asupra importanței pe care o va putea dobândi portul Constanța în condițiile construirii unui canal. În acest sens, se preciza: "Însemnătatea canalului este o adevărată operă de propășire națională. O asemenea lucrare pusă în ființă va deschide porți noi pentru activitatea comercială a țării".

Un alt studiu, publicat în anul 1929 de către inginerii timișoreni Aurel Bărglăzan și Octavian Smilgelschi, cuprinde în cele peste 130 de pagini ale sale o serie de considerații generale asupra importanței construirii canalului, cât și calculele inginerești de specialitate privind execuția propriu-zisă a lucrărilor. În mare parte, traseul canalului prevăzut în acest proiect coincidea cu cel din studiul inginerului Jean Stoenescu-Dunăre, deosebirea vizând doar locul de captare a fluviului. Inginerul constănțean considera că acest loc ar trebui să fie lângă Fabrica de ciment, în timp de Aurel Bărglăzan și Octavian Smilgelschi optau pentru soluția captării în amonte de Cernavoda, pe Valea Mare, la nord de Cochirleni. În viziunea inginerilor timișoreni, canalul urma să aibă o lărgime de 100 m - cea mai mare propusă până atunci - și o adâncime de 8 metri; conform calculelor efectuate, volumul total de săpătură s-ar fi ridicat la 193 milioane m.c. Față de proiectele anterioare, apare plasarea la km 42 a unei centrale hidroelectrice, cu o putere de 80.000 C.P. și o producție medie anuală de circa 340 milioane KW/oră. Susținând necesitatea realizării canalului dintre Dunăre și Marea Neagră, autorii proiectului evidențiau importanța lui pentru economia țării, punând accent pe faptul că energia electrică propusă de centrală va putea asigura dezvoltarea industriei din nordul Dobrogei.

În deceniul al patrulea al secolului nostru, preocupările pentru construirea unui canal între Dunăre și Marea Neagră continuă. Astfel, între anii 1930-1933, se poartă discuții între reprezentanții diplomatici ai guvernului român și cei ai Amiralității engleze referitoare la problemele de ordin politic, militar și financiar ce le-ar implica lucrările pentru construirea la Tașaul a unei baze militare navale, a unui port comercial, precum și a unui canal pe traseul Cernavoda-Tașaul.

În anul 1930, Consiliul superior al Apărării Naționale este de acord cu

https://biblioteca-digitala.ro

proiectele Amiralității britanice de creare la Tașaul a unui port modern, care, împreună cu Constanța, să formeze un sistem sau un "ansamblu de triaj care să nu fie egalat de nici un port din Mediterana sau de pe glob". Referitor la realizarea unei căi navigabile, se propune "deschiderea canalului Cernavoda-Constanța-Tașaul, menit nu numai să intensifice traficul țărilor dunărene cu Orientul, dar să se și înlesnească ocolirea diferendelor cu Comisiunea Europeană a Dunării".

Spre sfârșitul anilor '30, ca urmare a faptului că interesul pentru îmbunătățirea căilor de comunicație crește considerabil, Ministerul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor începe efectuarea unor studii preliminare pe traseul Văii Carasu, care au în vedere că acest canal constituie "o soluție pentru ieșirea la mare, care să dubleze pe cea de la guri, nu s-o înlocuiască".

Ținând seama de faptul că mijloacele financiare și materiale depășeau, în acel moment, posibilitățile construirii unei căi de navigație între Dunăre și Marea Neagră, cercurile economice constănțene oferă, în anul 1939, o soluție intermediară: este vorba de începerea lucrărilor de asanare a Văii Carasu, până la Basarabi, printr-un canal de drenaj conceput modest și ușor de realizat cu efortul locuitorilor din regiune.

În perioada interbelică, au existat preocupări ale specialiștilor pentru realizarea unui canal navigabil între Dunăre și Marea Neagră, dar investițiile necesare depășeau cu mult posibilitățile țării noastre: de aceea, aceste studii au rămas de fiecare dată în stadiul de proiectare.

Aceste proiecte au devenit viabile prin construirea Canalului Dunăre-Marea Neagră (1984) și a ramurii sale Poarta Albă - Midia Năvodari (1987), care a legat principala poartă maritimă Constanța de principalul port european, Rotterdam, scurtând distanța pe mare cu circa 4.000 km, portul Constanța devenind unul din marile porturi din lume.

Proiectarea lucrărilor canalului într-o concepție modernă pe un traseu diferit - în cea mai mare parte - de cele propuse anterior, cu ieșirea la mare în alt port terminus și bazat pe tehnologii noi de execuție, a început în anul 1973 la Institutul de Proiectări Transporturi Auto, Navale și Aeriene - I.P.T.A.N.A., din Ministerul Transporturilor, șef al proiectului fiind numit ing. Chiriac Avădanei. Pentru execuția lucrărilor a fost înființată Centrala de construcții a canalului - cu sediul la Medgidia, având ca director general al centralei, până în anul 1980, pe ing. Ion Baicu, iar în continuare pe generalul Vasile Ionel.

Canalul are, potrivit proiectului realizat de specialiștii români, următoarele caracteristici tehnice:

- lungimea	54,2 km
- lățimea șenalului în aliniament	90,0 m
- adâncimea apei min.	7,0 m
- capacitatea maximă de trafic a canalului	80 mil. t/an

https://biblioteca-digitala.ro

Canalul are două ecluze, una amplasată la Cernavodă și alta la Agigea. Camerele de ecluzare au lungimea utilă de 310 m și lățimea de 25 m.

Pe canal au fost realizate trei porturi: Cernavodă, Basarabi și Medgidia.

Cele trei porturi ale canalului dispun de gări fluviale, dane speciale pentru pasageri, magazii de mărfuri generale, ateliere pentru întreținerea și repararea utilajelor de pe platforme.

Construcția Canalului Dunăre - Marea Neagră a impus realizarea unei puternice stații de pompare amplasate la nodul hidrotehnic de la Cernavoda, cu un debit instalat de 211,5 m.c. /s, prin care se asigură nivelul constant al apei în bieful II cuprins între cele două ecluze, precum și a unor puternice stații de transformare. La ecluza de la Agigea s-au construit și două centrale hidrotehnice, având puterea instalată de 10 MW.

Canalul nu făcea doar legătura portului Constanța cu o cale navigabilă de prim ordin în Europa, cum este Dunărea, ci are și funcțiuni complexe, asigurând apa pentru: irigarea unor suprafețe însumând circa 220 mii ha, consumul de apă potabilă și industrială pentru localitățile limitrofe și parțial pentru orașul Constanța, apa necesară răcirii agregatelor nuclearo-electrice de la Cernavodă și debite necesare celor două hidrocentrale din ecluza de la Agigea.

Lucrările canalului au impus construcția a 36 poduri cu lungimea totală de 3.650 m.

Construcția canalului navigabil între Cernavoda și Constanța a implicat un mare volum de lucrări, concretizat în: 294 mil. m.c. excavații, 3,5 mil. m.c. betoane și 8,7 mil. m.p. de protecții și apăsări de taluzuri.

În anul 1982, s-a stabilit ca Ministerul Transporturilor, prin același proiectant general, să elaboreze studiile și Documentațiile pentru realizarea canalului Poarta-Albă - Midia Năvodari.

Această cale navigabilă poate asigura, în condiții economice avantajoase, transportul de calcar din cariera Luminița de pe malul lacului Tașaul la Combinatul de Lianți de la Medgidia, o parte din calcarul necesar industriei siderurgice, cărbuni pentru unitățile energetice și se asigură sursa de apă pentru irigarea zonei Nazarcea-Poiana - Ovidiu - Mihail Kogălniceanu și alimentarea cu apă potabilă și industrială a combinatelor Năvodari și Midia - și legătura cu platformele combinatului și port.

Principalele caracteristici tehnice ale canalului Poarta Albă - Midia Năvodari sunt:

- lungimea	31,2 km
- lățimea senatului navigabil în aliniament	50,0 m
- adâncimea apei în canal	5,50 m
- capacitatea de trafic a canalului	25 mil. to/an

Pe canal sunt realizate două ecluze, una la Ovidiu, la ieșirea din zona de platou și alta la Midia, la intrarea în portul maritim cu același nume.

Pe canal au fost amenajate două porturi, și anume: la Ovidiu și la cariera

https://biblioteca-digitala.ro

Luminița, în lacul Tașaul, pentru un trafic de calcar de până la 6 milioane tone pe an.

Principalele volume de lucrări executate pentru realizarea canalului Poarta-Albă - Midia Năvodari au fost: excavații - 87 mil. m.c., betoane și betoane armate - 1,5 mil. m.c., lucrări de susținere și consolidare - 1,3 mil. m.p.

Toate lucrările pentru realizare au fost proiectate și executate în întregime de specialiști români. Tot în țară, au fost produse toate echipamentele, utilajele și mașinile necesare, inclusiv cele pentru execuția lucrărilor. Experții B.I.R.D., care au asigurat fondurile în valută pentru realizarea obiectivului, au subliniat calitatea deosebită a proiectului și a lucrărilor realizate.

Terminarea principalelor lucrări ale canalului între Cernavodă și Constanța a avut loc la 26 mai 1984, iar pe ramura de nord, între Poarta Albă și Midia la 21 noiembrie 1987.

Prin realizarea acestor lucrări, distanțele de transport și costul tonei de marfă transfportată, respectiv costurile de carburanți, s-au micșorat, iar condițiile de asigurare cu apă a zonelor aride ale Dobrogei s-au îmbunătățit radical.

Aceste obiective, visate și gândite de oameni iluștri ai României, au prins viață în perioada 1976-1987, când nivelul de dezvoltare atins de economia națională a permis efortul financiar necesar și a putut fi asigurată baza tehnico-materială și umană pentru execuția unor lucrări de asemenea volum și tehnicitate.

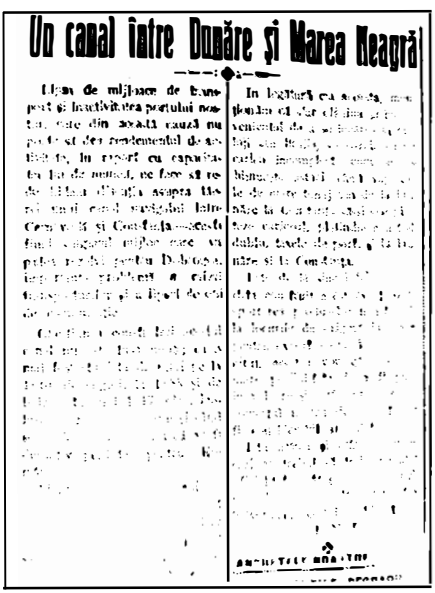
NOTE

1. Ion Ionescu de la Brad, **Excursion agricole dans la plaine de Dobroudja**, Constantinopole, 1850
2. Jean Stoenescu Dunăre, **Canalul navigabil de la Dunăre la Mare, Cernavoda-Constanța și perspectiva unei Baze Navale la lacul Tașaul**, Analele Dobrogei, an XI, 1930, p. 175-180
3. Idem, **Analele Dibrogei**, an VIII, 1927, p. 150-161
4. Idem, **Canalul navigabil de le Cernavodă-Constanța. Putința de a realiza această lucrare**, Analele Dobrogei, an III, nr. 1, 1922, p. 388-406
5. Nicolae Ștefan, **Probleme economice**, Biblioteca Academiei Populare din Constanța, nr. 5, 1927
6. **Proiectul inginerului Jean Stoenescu Dunăre, publicat în 1922, îmbunătățit în 1927, 1928, 1930**, Dobrogea economică nr. 6/1922 și nr. 1-2/1924
7. **"Marea Neagră"**, din 25 iulie 1930
8. **Construirea unui canal î'ntre Dunăre și Marea Neagră, propunere a ing. Gh. Popescu**, "Buletinul Camerei de Comerț" 8/1924

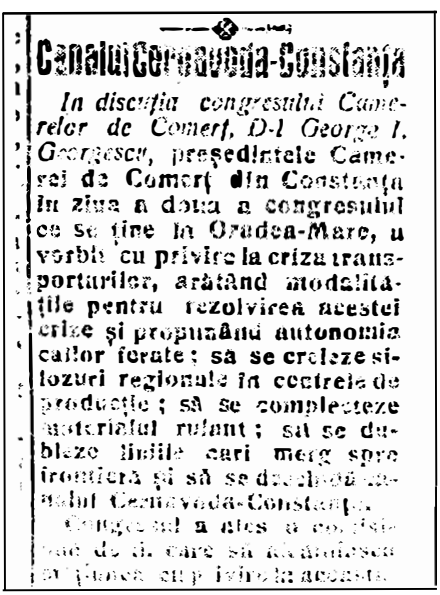
https://biblioteca-digitala.ro

9. **Buletinul Camerei de Comerț Constanța**, nr. 8/1924
10. **Buletinul Municipal Constanța**, nr. 2/1924
11. **"Dacia"** din 7 noiembrie 1923
12. **"Marea Neagră"** din 2 noiembrie 1938, "Un Canal Cernavoda-Constanța"
13. **"România de la Mare"**, din 11 octtombrie 1938, "Canalul Cernavoda-Constanța"
14. **"Voința Dobrogei"** , din 26 mai 1935
15. **"Dacia"**, din 26 aprilie 1929
16. **"Dobrogea Jună"**, din 6 noiembrie 1923
17. **"Liberalul Constanței"**, din 9 decembrie 1923
18. **"Dobrogea Jună"**, din 12 decembrie 1924
19. **"România de la Mare"**, din 2 decembrie 1935
20. **"Dobrogea Jună"**, 7 martie 1941
21. **"Farul"**, din 30 octombrie 1921
22. **"Dobrogea Jună"**, din 25 octombrie 1940

Proiecte românești de ralizare a unei căi navigabile între Dunăre și Marea Neagră



Un canal între Dunăre și Marea Neagră



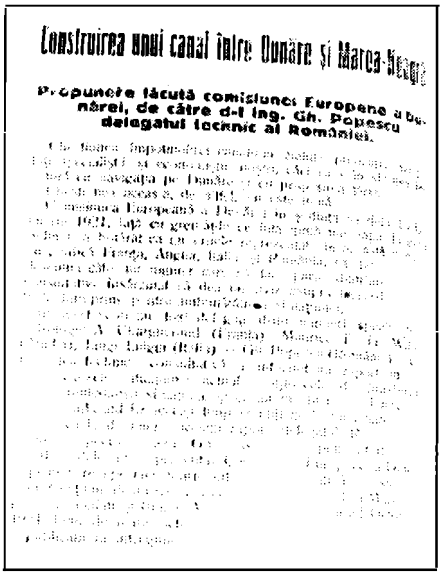
Canalul Cernavoda-Constanța

In discuția congresului Camerelor de Comerț, D-l George I. Georgescu, **președintele Camerei de Comerț din Constanța** *în ziua a doua a congresului ce se ține în Oradea-Mare, a vorbit cu privire la criza transportarilor, arătând modalitățile pentru rezolvirea acestei crize și propunând autonomia căilor ferate; să se creieze silozuri regionale în centrele de producție; să se completeze materialul rulant; să se dublezo liniile cari merg spre frontiera și să se deschidă canalul Cernavoda-Constanța.*

Construirea unui canal între Dunăre și Marea Neagră, "Buletinul Camerei de Comerț", nr. 8/1924

Un canal între Dunăre și Marea Neagră, "Dobrogea Jună", 11 decembrie 1923

https://biblioteca-digitala.ro



Construirea unui canal între Dunăre și Marea-Neagră

Propunere făcută comisiunei Europene a Dunărei, de către d-l ing. Gh. Popescu delegatul tocknic al României.

Canalul Cernavoda-Constanța, "Dobrogea Jună", 12 septembrie 1924

PROJETS ROUMAINS POUR LA REEALISATION D'UNE VOIE NAVIGABLE ENTRE LE DANUBE ET LA MER NOIRE

- Résumé -

L'ouvrage en question est une approche des projets roumains de realisation d'une voie navigable entre le Danube et la Mer Noire, à partir de la première moitie du XIXe siècle, quand, a cause des problèmes d'ordre rechnique et matériel, les projets ont été abandonnés.

On y met en évidence les eforts faits afin de réaliser le Canal entre Danube et la Mer Noire et on fait la érie des projets principaux réalisés par les ingénieurs roumains B.G. Assan (1897), Jean Stoenescu Dun`re (1992), Aurel B`rgl`zan et Octavian Smilgelschi (1929), avec une présentation succinte de chaque projet.

Ces études, longtemps abandonnées au stade de projets, sont devenues viables par la construction du Canal Danube - Mer Noire (1984) et de son bras Poarta Albbã - Midia Nãvodari (1987).

https://biblioteca-digitala.ro