

MOMENTE DIN ISTORIA CONTROVERSATULUI CANAL BUCUREȘTI - DUNĂRE

Mihaela Popov

Într-o țară cu râuri repezi pe care treceau plute, cu un fluviu navigabil, cu deschidere la Marea Neagră pare firesc că în cursul timpului au apărut gânduri sau proiecte ale unor canale de legătură, care să ușureze navigația.

Să amintim câteva dintre aceste proiecte de mult uitate.

Domnitorul Alexandru Ipsilanti imagina un canal ca o mare lucrare hidraulică a veacului al XVIII-lea.

Regulamentul Organic făcea referiri la crearea posibilității de navigație pe Argeș și Dâmbovița, spre Dunăre.

Ideea unui canal de legătură între Dunăre și Mare i-o împărtășea Ion Ionescu de la Brad lui Ion Ghica într-o scrisoare din 1850. Acesta entuziasmat la rândul său îi scria lui Nicolae Bălcescu aflat în exil la Paris, despre avantajele tăierii unui canal prin Dobrogea spre Mare. Mai puțin idealist, în răspunsul din 26 iulie 1850 Bălcescu îl întreba: "În loc de un canal la Kiustenge (Constanța) n-ar fi mai bine de-a face un drum de fier?"

Posibilitatea navigației pe Olt a dezbătut-o C.Wolff într-un studiu publicat în 1892 în Buletinul Societății Geografice.

Interes a suscitat și Jiul, cu un volum de apă mai mic, care încă ar fi putut uni Craiova de Dunăre prin intermediul unui canal. Autorul proiectului era Ion Ionescu pe care-l vom reîntâlni mai târziu, propunând un canal București - Dunăre.

Ținând seama de așezarea Bucureștiului în apropierea râului, pare firesc că s-a născut ideea de a lega Capitala de Dunăre făcând-o totodată port nu numai fluvial ci, chiar maritim. Primul studiu privitor la un asemenea proiect a fost întocmit în anul 1880 de inginerul Nicolae Cucu. Dar dezbaterea și argumentarea diverselor soluții a început în 1911 cu propunerea inginerului Ion Ionescu care susținea un canal de la Fierbinți la râul Colentina cu un posibil port la Lacul Tei. El evalua lucrarea la suma de 30 milioane lei aur, o sumă uriașă pentru acea vreme. Ideea era preluată de Gh. Popescu, care vedea legarea râului Colentina cu Dunărea printr-un canal, fie cu Ialomița, fie cu Argeșul.

O altă propunere făcută Primăriei venea în 1913 de la Alexandru Davidescu care susținea construirea unui canal București Fierbinți (Ialomița) și un altul care ar uni Sabarul cu Mostiștea.

Anii grei ai războiului au întrerupt proiectele mai mult, sau mai puțin realiste ale unui canal de legătură între București și Dunăre. Însă imediat după primul război mondial inginerul Dimitrie Leonida s-a implicat cu competență și entuziasm în argumentarea necesității realizării unui canal de la București la Dunăre. Cu pasiunea și îndrăzneala care l-au caracterizat în toate acțiunile sale, și acestea au fost remarcabile, timp de peste 30 de ani a trimis memorii guvernului, a luat legătura cu firme străine, cu bănci, demonstrând pe orice cale utilitatea unui asemenea canal și foloasele pe care le-ar aduce.

În prima fază, cea a tatonărilor, a colaborat cu Ricardo Canella specialist în hidraulică; Leonida urmând a se ocupa de partea mecanică și electrică. Concluziile acestor prime studii au apărut în revista "Energia" nr. 11-12 din aprilie 1927. Doi ani mai târziu D. Leonida începea tratativele cu societatea austriacă Union Baugesellschaft, apoi cu întreprinderea suedeză Vatten Bygads Bureau. În funcție de tratativele și proiectele întocmite, D. Leonida a numit cele trei alternative: italiană, austriacă și suedeză. Pentru a fi sigur că varianta aleasă va fi cea mai bună, a cerut părerea unei comități a vremii, profesorul George de Thierry, rectorul Școlii Politehnice din Charlottenburg, care a recomandat varianta italiană. Cu această ocazie profesorul arată că: "Portul București înzestrat cu toate instalațiile moderne, va influența în bine întregul sistem de transport și va asigura orașului București un viitor strălucit ca însemnat port continental al Europei"

Tot în anul 1927 Alexandru Davidescu readucea în atenția Primăriei și a publicului studiul său din 1913 mult aprofundat și extins, studiu pe care l-a publicat în Buletinul A.G.R.I.R. nr. 4 din aprilie 1927

Alexandru Davidescu propunea realizarea unui canal colector longitudinal, care pornea de la Craiova, ajungea la București și se prelungea până la Adjud - Siret. Două canale transversale făceau legătura cu Dunărea; primul București - Cernica - Mostiștea - Dunăre și cel de-al doilea Râmnicul Sărat - Brăila - Dunăre. În concepția autorului "Canalul navigabil dintre București și Dunăre este menit să aducă Capitalei țării noastre foloase economice imense prin ieftenirea mărfurilor, prin înlesnirea industriilor, comerțului, a agriculturii și a tuturor activităților orașenești, transformând radical condițiunile producției și îndrumând astfel orașul spre o propășire viguroasă"

O pagină importantă în istoria canalului a adăugat profesorul inginer Cincinat Sfintescu, care prin studiile sale temeinice asupra urbanisticii Capitalei a fost desemnat să aleagă varianta optimă. Inginerul Sfintescu era convins de oportunitatea construcției încă din 1921 când în studiul său "Industrializarea intensivă și extensivă a Capitalei" (Independența Economică, 1921) propunea executarea "unui sau mai multor canale de navigație care să-i procure și un port legat cu Dunărea".

În "Raport asupra canalului Argeș - București - Dunăre" Nr. 13.262 din 22.III.1925 solicitat de administrația comunală, Cincinat Sfintescu propunea varianta Leonida - Carella respingând-o pe cea a lui Alexandru Davidescu. În sprijinul argumentării sale aduce și părerea a doi reputați hidrotehnicieni, Grigore Vasilescu și Dorin Pavel, care propuseseră o soluție analoagă.

Lucrarea în care C. Sfintescu a dezvoltat și analizat variantele privind un canal București - Dunăre a fost "Pentru București. Noi studii urbanistice" apărută în 1932 și propusă pentru premiul Academiei din acel an.

Anul 1929 părea că va aduce rezolvarea problemei, deoarece prin expunerea de motive făcută de Virgil Madgearu în Parlament s-a aprobat în 3 august un proiect de lege în vederea concesiunii, apoi s-a promulgat legea pentru construirea canalului. Din păcate, recesiunea economică a împiedicat realizarea proiectului.

Cu toate acestea, ideea nu a fost abandonată. Astfel în 21 mai 1931 revista "Realitatea ilustrată" readucea în atenție ideea canalului; în 1932 inginerul Teodor Atanasiu publica studiul "Progresul dezvoltării rețelei de transport în România" în care aborda problema canalului. Nu trebuie uitată Martha Bibescu care nota într-una din scrisorile sale "Să nădărdum că va fi realizat în curând canalul de 70 km. legând Bucureștiul cu Dunărea"

Un alt moment de referință în istoria mult discutatului canal îl reprezintă activitatea lui Nicolae Caranfil, director general al Uzinelor Comunale București, calitate în care s-a remarcat printr-o serie de lucrări edilitare de mare importanță pentru București. Anteproiectul său privind canalul navigabil București - Dunăre era expus în lucrarea sa apărută în 1940 "Amenajarea hidraulică a regiunii București de la munți la Dunăre". Lucrarea sa se încadra în planul de ansamblu al proiectelor urbanistice, al necesităților Capitalei realizând și o utilizare a apelor pentru alimentare, pentru salubritate, nevoi industriale, pentru transport și irigații.

Ideea a fost susținută de A. Vuzitas, subdirectorul tehnic al U.C.B., în studiul "Canalul navigabil București - Dunăre" publicat în 1943 în revista "Tehnica și Viața". Autorul credea că "lucrarea va asigura Bucureștiului un rol de metropolă în această parte a Europei"

În iulie, același an, în revista "Tehnica și Viața" apăreau noi argumentări, detaliate ale lui Dimitrie Leonida, într-un articol care relua propunerea sa pentru care se lupta încă din 1921.

Pentru că a fost cel mai aprig susținător al canalului și pentru că proiectul său a fost considerat de toți specialiștii cel mai bun, să încercăm să trecem în revistă argumentele sale. Dimitrie Leonida considera construcția canalului ca una dintre cele mai însemnate probleme pentru dezvoltarea economică a țării și de importanță vitală pentru București. Oricât de bună ar fi organizarea căilor ferate, acestea

nu v^or putea face aprovizionarea continuă și la timp a Capitalei, ținând seama că Bucureștiul se află situat la numai 60 km. de Dunăre, o cale navigabilă va rezolvă multe probleme. Inginerul arăta în continuare că dezvoltarea economică a unei țări este legată direct de înmulțirea și de starea șoselelor, a căilor ferate și a canalelor. În timp ce căile ferate transportă mărfuri mai ușoare și mai valoroase cu viteză mai mare, canalele pot transporta materiale mai grele. În acest fel mărfurile aduse din Europa Centrală ar putea ajunge mult mai ușor în București, desconggestionând porturile.

Lucrarea va servi și la asanarea întregii regiuni străbătute de canal, prin desecările executate.

Prin amplasarea portului în cartierul insalubru situat între Valea Plângerii și Abator, acesta ar deveni un centru important, unde s-ar dezvolta o serie de întreprinderi, care să folosească direct materiile prime aduse cu șlepurile, ar avea străzi drepte și largi, care să facă legătura direct cu centrul. Interesant este că în viziunea lui Leonida, de la port începea și o linie a viitorului metrou.

Prin felul în care se proiecta canalul se realizau ecluze cu însemnate căderi de apă care făceau posibilă producerea energiei electrice, care putea servi atât la nevoile orașului, cât și la tractarea șlepurilor. Leonida preconiza un total de energie de 80.000.000 kw/h pe an. În plus, canalul îmbunătățea alimentarea capitalei cu apă potabilă, problemă deficitară și atunci.

D. Leonida propunea și stăpânirea Dâmboviței pentru folosirea rațională a apelor sale, precum și soluționarea problemei apelor uzate din București, deoarece "situația respectivă nu mai cadrează cu un stat civilizată" - cum afirma el.

Un alt argument al inginerului în favoarea proiectului său, era irigarea unei întinse zone de-a lungul canalului, care să mărească productivitatea agricolă. Prin natura lucrărilor, în mare parte săpături, se putea utiliza un număr considerabil de lucrători, rezolvându-se și problema somajului.

Lucrările canalului se încadrau în planul de navigație nu numai al țării, dar și al continentului, având în vedere și canalul Dunăre - Rin. Și acest canal, care deschidea un drum de la Marea Nordului la Marea Neagră unind 15 state a avut o soartă curioasă. După 70 de ani de studii, proiectare și construcții, abia în 31.VII.1992 s-au încheiat lucrările. Construcția propriu zisă a celor 171 km. a durat 30 de ani.

Pentru construirea unei căi navigabile între București și Dunăre, ing. Leonida împreună cu Ricardo Canella au studiat toate apele din jurul Bucureștiului, care puteau fi luate în considerare pentru alimentarea unui canal. După măsurători continue ale debitelor și ale altor factori hidrologici au ales Argeșul, care curge la numai 16 km. de Capitală și are un bazin însemnat de alimentare. Ei preconizau și folosirea

apelor de inundații ale Argeșului și ale afluenților săi principali și crearea a două mari lacuri egalizatoare pe valea Neajlovului, în afara celor artificiale din munți. Deci alimentarea canalului se putea face cu apele Argeșului captate la cota 90 deasupra nivelului Mării Negre între Ordoreanu și Buda. După un parcurs pe un canal de 17,7 km. apele ajungeau la București deasupra canalului propriu zis și după o cădere de 27,67 m. își urmau cursul spre Dunăre pe parcursul a 65 km. Căderea ar fi urmat să fie folosită la o uzină hidroelectrică.

Canalul București - Dunăre era proiectat să plece din zona dintre cimitirul Belu și Abator, unde era amplasat portul și să iasă la Oltenița, intrând în Dunăre.

Secțiunea canalului între Eluda și București a fost proiectată de 17 m. lățime la bază și o adâncime de apă de 3 m., iar canalul navigabil avea lățimea de bază de 24 m. și adâncimea de 3 m.

Cele două canale erau proiectate cu dimensiuni deosebite, deoarece pe primul ar fi navigat vase mici, care să transporte nisip, pietriș, lemne, zarzavat, iar pe cel mare vase de pe Dunăre. În determinarea acestor date s-a ținut seama de trecerea a două șiruri de șlepuri cu o lățime maximă de 10 m. și o adâncime de 2,5 m.

Pentru asigurarea navigației se preconiza construirea a patru grupe de ecluze, fiecare cu centrala sa hidroelectrică, pentru a se utiliza forța produsă de căderea surplusului de apă de la ecluze.

Susținând cu competență peste trei decenii realizarea canalului Dimitrie Leonida era convins că lucrarea va contribui la o altă ierarhizare europeană a României. În ultima sa expunere referitoare la canal (12 ian.1948) el spunea: "Credința mea este că numai printr-o activitate tehnică intensă ne va fi posibil să ajungem la dezvoltarea economică a celorlalte țări, pentru a ocupa locul pe care trebuie să-l aibă țara noastră"

Acestea au fost doar câteva repere din istoria acestei construcții destul de controversate în special în ultimele decenii. De aici rolul istoricului va fi luat de ingineri și economiști care să argumenteze pro și contra unui canal București - Dunăre.

BIBLIOGRAFIE

1. Nicolae Bălcescu - Scrisoare către Ion Ghica, București 1911.
2. Nicolae Caranfil - Amenajarea hidraulică a regiunii București de la munți până la Dunăre, București 1940.
3. Alexandru Davidescu L'introduction d'irrigation en Roumanie et l'arrangement des grands canaux pour navigation. Projet général. Memoire. București 1913 și 1914.

4. Alexandru Davidescu Canalul navigabil București Dunăre, București 1927, Extras din Buletinul A.G.I.R. nr. 4, aprilie 1927.
5. Ion Ghica Corespondența cu N.Bălcescu, în Analele Academiei Române. Memoriile secției istorice S III Tom XXV Mem. 26, 1943.
6. Constantin C.Giurescu Canalul lui Alexandru Ipsilanti o mare lucrare hidraulică din veacul al XVIII-lea, București 1943.
7. Cincinat Sfintescu Transformarea constructivă a capitalei, București 1921.
8. Cincinat Sfintescu Pentru București. Noi studii urbanistice. Delimitări, ramificare, circulație, estetică. București 1932.
9. Victor Slăvescu - Corespondența între Ion Ionescu de la Brad și Ion Ghica, 1846-1874. Academia Română Studii și cercetări LXVI, București 1943.
10. Arhiva Dimitrie Leonida aflată la Muzeul Tehnic "Prof.ing.D.Leonida"
11. Revista Energia Nr.11-12, aprilie 1927.
12. Revista Realitatea ilustrată 21 mai 1931.
13. Revista Tehnica și Viața 1943.

APPROCHE HISTORIQUE D'UNE GRANDE CONTROVERSE: LE CANAL BUCAREST - DANUBE

Résumé

Il n'est nullement hasardé de dire que les Roumains ont toujours eu un réel penchant pour la technique hydraulique - affirmation prouvée, par exemple, par l'édification de plusieurs canaux et barrages à l'époque d'Alexandre le Bon.

L'idée des canaux de liaison, qui facilitent la navigation, a préoccupé de nombreuses personnalités; parmi elles le prince Alexandre Ipsilanti, Ion Ionescu de la Brad, C.Wolff ou bien l'ingénieur Nicolae Cucu, qui, en 1880, publia la première étude scientifique sur une possible liaison navale entre Bucarest et le Danube.

Au XX^{ème} siècle, plusieurs projets ambitieux, fondés sur une argumentation rigoureuse, se remarquent également par le prestige de leurs auteurs: Ion Ionescu, Alexandru Davidescu, et surtout Dimitrie Leonida; le projet de ce dernier fut jugé dans le rapport de la Mairie de Bucarest n^o 13262, du 12 mars 1925, réalisé par Cincinat Sfintescu comme le plus satisfaisant.

L'année 1929 aurait été celle de l'édification du canal: le projet de loi avait été adopté (le 3 août 1929) et promulgué, mais la crise économique empêcha sa mise en pratique. Pourtant, l'idée, n'a pas été abandonnée et toute une série de personnalités telles Cincinat Sfintescu, Teodor Atanasiu, Martha Bibescu et Nicolae Caranfil - l'ont vivement soutenue.

Le moment le plus important de l'histoire du projet du canal Bucarest - Danube est représenté par l'étude de l'ingénieur Dimitrie Leonida qui attirait l'attention sur les avantages économiques et sociaux d'une pareille entreprise. Pendant plus de 40 ans, dans ses articles et ses travaux divers, Dimitrie Leonida n'a pas cessé de défendre, finalement, un rêve - objet de l'un des débats les plus acharnés de ce siècle.