

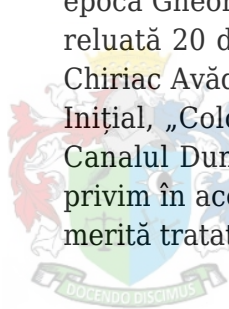
**CANALUL DUNĂRE - MAREA NEAGRĂ**



CHIRIAC  
AVĂDANEI,  
inginer proiectant  
Canal

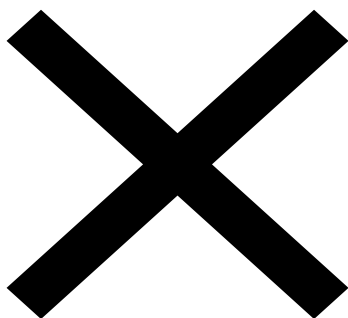
Dunărea, fluviu European ce leagă țara noastră de frumoasele capitale europene Viena, Budapesta, Belgrad, străbătând continentul din Germania până la Marea Neagră și permițând și navigarea, este pentru România o bogăție, oportunitate, frumusețe și dar de la natură.

Ne-am dorit mereu o valorificare și istoria a marcat câțiva pași prin două mari proiecte, hidrocentrala de la Porțile de Fier și Canalul Dunăre-Marea Neagră. La 25 mai 1949, Consiliul de Miniștri a hotărât demararea lucrărilor pentru construirea Canalului Dunăre-Marea Neagră, gândit inițial pentru a se asigura un transport mai ieftin și crearea unui sistem de irigații, ca mai apoi, în epoca Gheorghe Gheorghiu-Dej, construcția Canalului Dunăre-Marea Neagră să fie oprită în 1953 și reluată 20 de ani mai târziu pentru a fi finalizată în 1984. Proiectul poartă semnătura inginerului Chiriac Avădanei, care a primit ordin de la Ceaușescu să proiecteze Canalul Dunăre-Marea Neagră. Inițial, „Colonia de Muncă Cernavodă - Columbia”, deschisă ca primul șantier pentru lucrările la Canalul Dunăre - Marea Neagră, a avut și rolul de lagăr pentru deținuții politici. Vom încerca să privim în acest articol partea tehnică a realizării fiindcă partea socio-umană este o istorie în sine și merită tratată cu toată atenția acordată fenomenului socio-politic.



ROMÂNIA

*Independența  
prin Cultură*

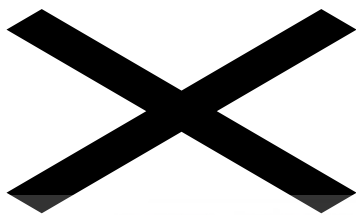


Amploarea lucrării a impus ca 37 de centre, institute de cercetare și de proiectare din toată țara și o echipă formată din 185 de ingineri și de tehnicieni de la IPTANA să înceapă la 10 iulie 1973 proiectarea. Mai târziu, peste 225 de specialiști lucrau la realizarea studiilor cu universitățile din București și Timișoara și cu multe alte instituții. Toată țara avea datoria de a contribui cu utilaje, oameni și resurse. Canalul se rupe din Dunăre la Cernavodă (la kilometrul 300 al fluviului), spre Valea Carasu, pătrunde în podișul dobrogean, pe care îl traversează prin Basarabi-Valea Seacă-Straja- nordul Lacului Agigea, până în Marea Neagră, la portul maritim Constanța. Mai târziu, între 1984-1987, s-a executat și ramura pe direcția Poarta Albă- Midia-Năvodari a

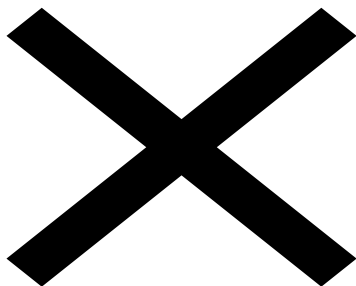
canalului principal, spre nord litoral. Ca proiectare la tehnologia vremii, cu desene pe planșetă, copii la șampilograf, proiectul avea peste 147 de volume de studii și de cercetări iar partea de proiectare propriu-zisă, peste 358 de volume și peste 6.000 de planșe pentru peste 35.000 de proiecte și devize coordonate de o instituție înființată în 1975, Centrala Canal Dunăre-Marea Neagră.

Statisticile vorbesc de 300 milioane de metri cubi de excavații, dar asta înseamnă o zecime dacă evaluăm 30km lungime x 100m lățime x 10m adâncime. Canalul are 94,7km și o deschidere medie între 70-120m și 7m adâncime. Ruta principală Cernavodă- Poarta Albă-Agigea este construită între 1976 și 1984, are 64 de km. Adevărul că fiind catalogat al treilea cel mai lung traseu de navigare din lume făcut de mâna omului, după Canelele Suez de 184 km și Panama 81 km, aduce un grad de mândrie națională atins de puține obiective.

O medie de 470 de ingineri, 240 de subingineri, 700 de tehnicieni constructori și între 22 și 32000 oameni au fost angrenați, tehnicieni pentru peste 768 de excavatoare, 5.170 de autobasculante, 645 de buldozere, 316 autoîncărcătoare și alte utilaje grele.



Intenția a fost ca prin acest canal și cel al Argeșului, Bucureștiul să devină port la Dunăre, fiind legat direct cu Belgrad, Budapesta, Bratislava, Viena etc. Devotamentul inginerului Chiriac Avădanei a mers până la a nu își lua concediu timp de 30 de ani. Nu vroia să părăsească activitatea până nu-și termina ultimul proiect. A murit în 2015, la 87 ani, cu durerea în suflet că toți după Revoluție au spus că este un proiect comunist, „dar nu a fost așa“, a fost al poporului român, iar „ideea este de pe vremea lui Alexandru Ioan Cuza. Primul proiect pentru acest canal a fost întocmit în anul 1882“. Viziunea nespusă a canalului a avut multe considerente, unele vechi cum a fost alimentarea cu minereu din India, Brazilia a Combinatului Siderurgic de la Călărași, construit în câmpie sau mai nou colmatarea canalelor Dunării în Deltă. Recent a început o activitate susținută, deoarece aduce o scurtare considerabilă a traseului pe Dunăre până la Marea Neagră. Tot din motive de trafic, de această dată rutier, s-a inaugurat un nou pod, care traversează Canalul Dunăre - Marea Neagră, la Agigea, la câteva sute de metri în aval de cel vechi - care face legătura cu DN 39 Constanța - Mangalia. Este cel mai mare pod rutier de tip hobanat construit în România, o investiție finanțată prin POS-T 2007 - 2013 din fonduri structurale ale Uniunii Europene și de la bugetul statului.



Germania, prin canalul între două mari fluvii europene, „Canalul Rin-Main-Dunăre, Canalul-RMD sau Canalul Europei”, cu o lungime de 171 km, leagă începând din anul 1992 râul Main cu Dunărea de la Bamberg prin Nürnberg la Kelheim.

Astfel traseul maritim între Rotterdam și Constanța devine legătura navigabilă cea mai scurtă între Marea Nordului și Marea Neagră, pe râurile Rin, Main, Canalul Main-Dunăre, Dunărea și Canalul Dunăre-Marea Neagră. Nu a fost viziunea noastră de început dar realizarea obiectivului nostru a contribuit la ea.

Vorbim și astfel de o Europă unită și trebuie să ne bucurăm acest lucru.

Povestea Dunării adună astăzi mari proiecte europene ale țărilor riverane, adună speranțe în turism și valorificarea Deltei Dunării, o faună unică în Europa. De aceea, mândria de a o avea trebuie îmbinată cu dorința de a o proteja și valorifica.

**VIOREL GAFTEA**



INDEPENDENȚA  
ROMÂNĂ

*Independența  
prin Cultură*