

ȘTEFAN DRAGOMIR.
OMUL CARE VISEAZĂ PODURI

George Lateș¹

Urbea gălățeană are în persoana inginerului, devenit profesor universitar, Ștefan Dragomir, o instanță onirică. De ani buni visează poduri pentru concetățeni și le explică acestora cât de fezabile sunt și mai ales care ar fi avantajele unor astfel de construcții inginerești care să unească cele două maluri ale Dunării. Între timp, la o distanță minimă de Brăila și mai întinsă față de Galați a început construcția unui pod care pornește din câmp și coboară tot în câmp, dincolo de fluviu, cu promisiuni de conexare viitoare cu axe de transport iluzorii. În esență drumurile ce are trebui construite sunt mai costisitoare decât podul în sine; sunt deci șanse mari ca acesta să se alăture, într-o tăcere și zacere îndelungată, precum canalul Dunăre-București sau Dunăre-Siret începute cândva și reîncălzite cu promisiuni electorale. Poate că punem în afirmațiile noastre prea mult scepticism; ne-ar plăcea să n-avem dreptate, încât zona noastră să înflorească economic precum păpădiile primăvara.

Un pod este o lucrare de artă inginerească ce presupune performanțe tehnice tot mai avansate pe măsură ce lungimea acestuia crește. O legătură între malurile unui fluviu a fost și este încă este o provocare semnificativă. Dunărea, în malurile de mâl și loess, este o astfel de provocare, de aceea podurile peste Dunăre au presupus și încă impun tehnicități constructive dintre cele mai performante. Primul pod peste Dunăre, din zona noastră, l-a construit Apolodor din Damasc. El și puterea imperială romană au înțeles că nu este suficient să cucerească un teritoriu, ci trebuie să-l și administrezi, încât să-ți aducă foloase strategice și economice. Podul peste Dunăre, cu picioare de piatră și structură din lemn, a asigurat vreme de două secole legătura cu Roma. Un drum pavat cu dale de piatră, așezate peste un strat de prundiș, lega Ulpia Traiana Sarmisegetuza de Roma, trecând peste podul de la Drobeta. Podul a fost trecut de legiunile romane, de negustori și coloniști, veniți în Dacia pentru a procura resurse necesare unei capitale care trăia într-un huzur opulent. Triumful armatei romane a fost celebrat la Roma printr-o serbare populară care a durat 56 de zile, timp în care s-a mâncat și s-a băut pe cheltuiala împăratului. Peste podul de la Drobeta au început apoi să treacă neîntrerupt convoaiele de care încărcate cu sare, miere, vin, inclusiv turme de animale duse pentru sacrificare. Dincolo de toate acestea, peste podul de la Drobeta ne-a venit și limba latină a ocupanților pe care au impus-o populației cucerite. Odată cu retragerea aureliană,

¹ Conf. univ. dr, Universitatea Danubius din Galati, E-mail: gheorghe.lates@univ-danubius.ro.

podul a fost demolat ca să împiedice trecerea lui de către migratorii care băteau la fruntariile imperiului. Din el au mai rămas doar picioarele de piatră, unele acoperite de apele lacului de acumulare de la Porțile de Fier, ultimul rezistând timpului pe malul românesc al Dunării.

După Războiul de Independență, principatele române au primit, în compensație pentru Basarabia, Dobrogea și s-a pus imediat problema unei legături sigure și moderne ca aceasta. A fost chemat inginerul român Anghel Saligny, căruia i s-a cerut să dureze un pod din piatră și oțel, care să lege noua provincie de țara mamă. A fost ridicat cu o celeritate impresionantă și a depășit, de mulți ani, centenarul. Mortarul, folosit de Apolodor la Drobeta, și niturile de oțel, cu care s-au îmbinat elementele podului de la Cernavodă, au fost, la vremea lor tehnologii de vârf. Dantelăria în oțel a lui Saligny l-a determinat pe Geo Bogza, autor de fabuloase reportaje literare, să-l numească „podul baroc” și să-l celebreze în fiecare an trecând Dunărea înot pe sub acesta, până și la vârsta senectuții. Un bătrân reporter omagia astfel un bătrân pod.

Între timp, cursul românesc al Dunării a legat malurile prin poduri de beton armat, precum cele de la Ruse, Giurgeni-Vadu Oii sau Calafat-Vidin, o hidrocentrală de la Porțile de Fier e și ea traversată de o șosea postată pe culmea barajului. Mai sus de Cazane, în țările riverane Dunării, sunt nenumărate alte poduri celebre fiind cele de lanțuri din Budapesta. Valoarea lor sentimentală este maximă pentru locuitorii urbelor respective și de aceea o Enciclopedie a Dunării le va inventaria și descrie în extenso.

În arealul românesc, Galațiul este cel mai populat oraș danubian și de aceea un pod peste Dunăre este de multe decenii un vis încă neîmplinit. Înconjurată din trei părți de ape (Siret, Dunăre, Prut) și de lacuri care au supraviețuit din timpuri diluviene (Brateș, Cătușa) urbea gălățeană se vede strâmtorată, în dezvoltarea ei de aceste limitări naturale, între care nu prea mai există locuri pentru extensie locativă. Un pod tradițional peste Dunăre (din beton armat) a fost gândit în anii '80, iar ca plasament acesta ar fi conexas malurile în zona Liceului de Marină. Soliditatea stâncoasă a malului drept și probabila extensie a acesteia pe sub fluviu ar fi făcut posibilă o construcție trainică și funcțională, plus o conexiune cu centura deja existentă prin estul municipiului. Proiectul a căzut, la fel ca și centru civic și alte grandomanii ale unui regim care a făcut din entuziasmul constructiv o prioritate națională. Actualul pod, aflat în construcție or plasat între Galați și Brăila, nu anulează însă ideea podului gălățean peste Dunăre, iar coastele domoale ale munților Măcinului ar deveni în scurt timp o zonă rezidențială extrem de tentantă. Proiectul există, calculele sunt făcute, doar finanțarea lipsește. Pe primele două le-a rezolvat inginerul Ștefan Dragomir, problema banilor necesari ține de modalitățile prin care, guvernul sau primăria prioritizează fluxurile financiare.

Podul de piatră peste Dunăre rămâne deocamdată un vis frumos și atunci o soluție mai convenabilă, propusă de același visător, este o subtraversare a Dunării prin chesoane de beton ce ar urma să fie scufundate pe fundul apei, îmbinate etanș între ele și acoperite cu pietriș, încât navigația să nu fie periclitată. Două rânduri de astfel de chesoane, cu câte două benzi de circulație fiecare ar fi unit malurile precum un tunel pe sub Canalul Mănecii. Soluția e posibilă și mult mai ieftină decât cea a podului tradițional, lipsește deocamdată voința politică și administrativă pentru punerea ei în aplicare.

Conștient că, deocamdată, astrele nu sunt favorabile pentru atfel de proiecte vitale, inginerul Dragomir, legat prin conexiuni ginocrate de Universitatea Danubius, propune un al treilea proiect, mai ieftin și mai practic, cu impact redus asupra mediului și navigației - un pod plutitor, compus din chesoane articulate, retractabil între anumite intervale pentru a permite navigația, oricum redusă pe șenal. A identificat și plasamentul cel mai favorabil, a calculat costurile de execuție și avantajele financiare ale unui astfel de proiect, numai că ceea ce vizează atât de entuziast inginerul nu se potrivește cu ceea ce gândește politicianul.

Nu ne-ar mira ca, pe viitor, inginerul Dragomir, universitar de marcă, să vină cu alte proiecte de acest gen, un visător al podurilor peste Dunăre fiind aidoma celor care au crezut cu tărie că se poate zbura cu mașinării mai grele decât aerul și, până la urmă au reușit. Până când unul dintre aceste proiecte și un altul, aflat deocamdată în mintea și sufletul inovatorului, vor prinde contur, inginerul e consultat pentru calculele de rezistență ale podurilor aflate în construcție: podul Brăila – Tulcea, ca și cel hobanat de pe viitoarea centură integrală a Galațiului. Vizitatorii sunt sarea și piperul vremii lor, uneori ideile acestora, aparent iluzorii, prind contur la distanță în timp, adesea umanitatea îi uită pe aceștia sau îi pomenește cu deferență la intervale aleatorii.

George Lateș

N.B. Mulțumim profesorului doctor inginer Ștefan Dragomir pentru documentația pusă la dispoziția redacției noastre, fără de care n-am fi putut remodela tehnicul abstract într-un produs cultural.