

CONCEPT NAVIGABIL

Marea Baltică – Marea Neagră: Gdansk-Galați

2017

IMPACTUL CONSTRUIRII CORIDORULUI NAVIGABIL EUROPEAN MAREA BALTICĂ – MAREA NEAGRĂ ASUPRA ZONEI DUNĂRII DE JOS

Ultimii 30 ani au fost deosebit de dificili din punct de vedere economic pentru toate colectivitățile riverane râului Prut sau Dunării de Jos, cele mai multe argumente invocate fiind tocmai cele referitoare la situarea noastră la granița diferitelor spații geo-politice sau la accesul dificil al zonelor noastre la principalele rute de transport.

Ideea construirii unui canal navigabil ce poate conecta portul Gdansk de portul Galați aparține premergătorilor noștri, iar noul context european este favorabil reluării dialogului pe această temă de interes deosebit pentru comunitățile locale riverane.

Reprezentând o colectivitate a cărei existență a fost dintotdeauna strâns legată de cursurile naturale de apă: Dunăre, Prut și Siret, nu pot să nu îmi exprim susținerea pentru orice demers care pune în valoare această stare de fapt și care în fond ne definește.

De aceea, dezvoltarea unui astfel de proiect poate transforma zona noastră geografică din zonă periferică, inertă în arteră de larg interes cu noi spații de circulație pentru mărfuri, persoane și capitaluri.

Crearea unei artere navigabile ce leagă zona Dunării de Jos de nordul continentului, va da un nou sens dezvoltării porturilor dunărene. Scurtarea unor rute comerciale existente cu câteva sute sau mii de kilometri va deveni un motiv important pentru mulți operatori economici de a analiza și reconfigura propriile politici comerciale.

Proiectul în sine este o inițiativă transnațională a cărei anvergură și realizare intră în jurisdicția statelor riverane și organismelor de cooperare europene. Viabilitatea lui economică nu poate fi contestată, iar acest fapt este dovedit de generosul sprijin al comunității de afaceri.

Ceea ce doresc să transmit cu această ocazie este un semnal și totodată un mesaj: autoritățile locale din zona Dunării de Jos și cele riverane Prutului urmăresc cu deosebită atenție acest proiect, vor colabora ori de câte ori va fi nevoie pentru a promova obiectivele de dezvoltare în relație cu acest proiect și vor asigura cadrul de dialog și stabilitate necesar îndeplinirii celor propuse aici.

Realizarea unei autostrăzi pe apă care să traverseze întreaga Europă de Est pe direcția Nord-Sud poate avea un impact major asupra dezvoltării comunităților noastre, vor optimiza fluxurile comerciale existente, iar pentru noi va fi un argument solid pentru a atrage noi investiții directe și de a crea noi locuri de muncă.

De aceea, autoritățile publice locale înțeleg această oportunitate, precum și întreaga gamă de implicații și efecte la nivel local sau regional.

**Costel FOTEA,
Președintele Consiliului Județean Galați**

Istoria orașului Galați a fost mereu strâns legată de Dunăre, fiind oraș port din cele mai vechi timpuri pe cursul românesc al Dunării.

Deși în primii 20 de ani de la Revoluția din 1989 strategia de transport europeană s-a trasat pe uscat, în următorii cinci ani s-a observat o revenire către transportul pe apă, luând-se în calcul considerente materiale și ecologice.

În anul 1920, Fundația Carol I promova un proiect care, la acel moment, avea ca impact o revoluție de concept în ceea ce privește transportul de mărfuri în interiorul Europei. E vorba despre calea navigabilă Danzig (Gdansk) - Galați care ar fi unit, pe apă, toate zonele Europei într-un nod de comunicație cu centrul la Galați. Proiectul nu a mai avansat la acel moment din cauza crizei economice, dar a revenit în discuții în anul 1975.

Iată-l din nou, reluat, grație conceptului de cale navigabilă al lui Petru Schipor și al companiei Ekkou VP, care în ultimii 7 ani a adus în actualitate proiectele din trecut.

Canalul navigabil nou creat ar uni Galațiul de portul Gdansk, aflat pe coasta de nord a Europei,

scurtându-se astfel traseul Gdansk - Galați cu aproximativ 4000 km.

Din punct de vedere economic, o astfel de investiție ar transforma orașul nostru într-un nod strategic al Europei.

Însă cel mai mult ar avea de câștigat orașul Galați care devine un pol economic extrem de important în zonă cu următoarele coordonate: ieșire la Dunăre (și Europa Centrală și Balcani), ieșire către Marea Neagră, Marea Mediterană și Orientul Apropiat, ieșire către statele estice ale Mării Negre, ieșire către Marea Baltică și Marea Nordului, poartă estică de intrare în Uniunea Europeană.

Ne arătăm întreaga deschidere către un astfel de proiect, care în viitor ar putea fi una dintre cele mai importante ocazii ca orașul Galați să devină o punte de legătură economică de importanță internațională.

Ionuț Florin PUCHEANU,
Primarul Municipiului Galați



Proiect de cale navigabilă între Marea Baltică și Marea Neagră: Gdansk-Galați

Viziunea realizării unui coridor navigabil de la Marea Baltică la Marea Neagră a apărut în anul 1920. Ea decurgea la acel moment, oarecum natural, din dezvoltarea navigabilă anterioară a Râului Prut. Astfel, navigabil încă din anul 1850 pe o distanță de peste 300 de km, Râul Prut cunoscuse în anul 1914 noi lucrări de amenajare, care permisese extinderea lungimii canalului său navigabil.

Beneficiile generate chiar și de această dezvoltare navigabilă locală au permis conturarea unei viziuni mai ample.

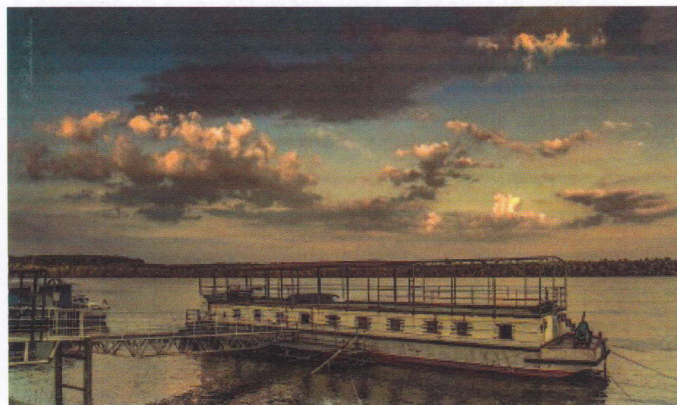
Inițiativa promovării dialogului dintre statele direct vizate a aparținut Fundației Carol I, care a prezentat în premieră, în anul 1920, soluția dezvoltării navigabile a Prutului pe întreaga sa lungime și a integrării sale într-un proiect regional de anvergură, prin realizarea interconectării și amenajării navigabile pe relația Vistula-San-Nistru-Prut. Evoluțiile istorice, de ordin economic și politic, nu au permis însă avansarea proiectului, în pofida sprijinului și interesului manifestat de statele riverane. Mai mult, întreruperea circulației navigabile în anul 1940 și ulterior abandonarea ei pe Râul Prut în contextul izbucnirii celei de a doua conflagrații mondiale, au condus treptat la o reducere a atenției politice și publice și pentru proiectul

mai larg al interconectării regionale a Prutului. Acesta a fost de altfel abandonat pentru aproape 50 de ani, fiind reluat în anii 1970, când, în contextul delimitării bipolare a Europei, sprijinul manifest și capacitatea de decizie națională pe astfel de proiecte de relevanță regională erau limitate.

Actualul context geopolitic regional, interesele și agendele naționale și obiectivul comun al unei cât mai bune integrări și interconectări a țărilor din Europa de Est la spațiul Uniunii Europene, toate împreună pot favoriza repunerea în dezbatere a acestei viziuni și realiza eventuala ei încadrare pe coridorul european de transport Nord-Sud.

În decursul ultimilor șapte ani compania **Ekkou VP**, a readus în actualitate gândurile și ideile din trecut. Drept care, a elaborat un nou concept actualizat și aliniat cu noile dimensiuni ale politicilor regionale. Asocierea cu **ASPES** a dat noi dimensiuni de promovare și informare.

Astăzi, **Consiliul Județean Galați, Primăria Municipiului Galați și Federația Patronală a Întreprinderilor Mici și Mijlocii Regiunea S-E** întăresc și susțin realizarea **Proiectului Canal Navigabil Marea Baltică – Marea Neagră: Gdansk - Galați**.



Portul Galați prin vremuri

Acolo unde Dunărea își sfârșește drumul către amiazănoapte și începe să întâmpine Soarele Răsare, acolo unde primește apele altor două mari râuri, ultimele în drumul său spre marea cea mare, anume Siretul și Prutul, s-a născut așezarea traco-celto-dacică, ce va purta ulterior numele de Dinogeția.

Odată cu romanii va apărea și portul situat la vărsarea Bârladului, devenit apoi Siret în Apa Dunării, schelă de mare importanță, strategic pentru apărarea liniei fluviului de către nu mai puțin vestita „*Classis Flavia Moesica*”, flota imperială romană ce avea în grijă limesul dunărean. Cu sediul la Noviodunum, Oblucița și Isacceaua de mai târziu, create de imperatorul din dinastia și Flaviilor anume Vespasian.

De la care se trage și numele de „*vespasiانا*”.

Unități ale flotei patrolau pe Dunăre pentru a preveni atacurile neamurilor de peste fluviu.

În scurgerea vremii le vor urma bizantinii cu drongarii lor, bătăndu-se cu semințiile barbare dinspre stepele de la răsărit, bulgari, pecenegi, cumani, ruși, vreme de vreo câteva bune veacuri, până când așezarea va dobândi numele de Galss și va apărea în manuscrisul Ettenheim Munster II al lui Ulrich von Richental, după cum ne indică Constantin Caradja.

Cu nume peceneg - cuman, „*kalhat*” însemnând „*castel*” ori „*cetate*”, la fel cum în Spania arabii aveau să denumească castelele ridicate de ei *El Cala*, devenit *Alcala* și sunt sute, iar în Siria, Liban, Regatul Ierusalimului cruciaților (1099-1291) și comitatului de Tripoli (1101 – 29 aprilie 1289) nici mai mult, nici mai puțin de vreo sută de exemple, conform *R.Dussaud*

– *Topographie historique de la Syrie antique et medievale, Paris, 1927.*

Printre care: *Kal'at Kurain = Monfort* unde K în arabă este Q, *Kal'at Sanjil = Chateau St. Gilles*, *Kal'at Yahmur = Chastel Rouge etc.*

Spre el se vor fi îndreptat negustorii polonezi de la Liov după pește, ca și spre Brăila, Kilia și Cetatea Albă, iar mai apoi după ce respectivele schele au trecut sub turci la 1540 primul târg, mai devreme la 1484 cetățile moldovene ale lui Ștefan cel Mare, **Galațiul va deveni**, alături de mai micul Reni, evident **singurul port autonom al creștinilor europeni la Dunăre**, cu deschidere spre Marea Neagră.

Pe aici aveau să vină vinurile de Malvasia, în butoaie cu miile, spre a ajunge la Liov și Gdansk spre amiazănoapte.

Dar nu mai puțin și celelalte mărfuri extrem de mult căutate: mirodeniile, fructele de sud, pânzeturile vestite de Indii și Țarigrad.

De aici plecau ca de obicei grâne, piei, miere, seu, lemn spre Orient, Arabia și Barbaria.

Portul avea să devină atât de tare, încât turcii pe la 1570 aveau să dea strașnice porunci Comandantului Hassului de Ibrăila să facă în așa fel încât să oprească vasele a mai descărca la Galați și Reni în paguba orașului din amonte.

Atât de mare era concurența porturilor moldave.

Sumedenie de vase de mare, până în câteva sute pe timpul sezonului bun de navigație, aprilie-octombrie, cercetau schela Galaților, în afară de cele de fluviu, *donbas, tsernik, nasad, șaica*.

La 1620, lacul Brateș, cu ceea ce se va numi ulterior Bădălan până în Gârla Răpedea, împreună cu portul Reni și ținutul acestuia până spre Ismail

vor deveni turcești, dăni către Geamia de Isaccea a sultanului Osman al II-lea.

Galațiul, între 1627-1630, ar fi avut conform mărturiilor de epocă 500 case, respectiv 2500 locuitori.

Portul avea să prospere, ca și târgul, mai ales în vremea domnitorului Vasile Lupu, cel căruia i se datorează mutarea acestuia înspre răsărit dinspre Cătușa unde a fost străvechea vatră și Tiglina, „...apoi fiindcă Apa Dunării au început a surpa malurile și casele și a strica târgul... au mutat Vasile Vodă târgul Galații la locul ce se află acum.”

Tot el va fi ctitorul primei mânăstiri domnești cunoscute, anume Sfântul Dumitru la 1639-1640 în jurul căreia se vor aduna ciotcă precum puii sub aripile cloștii, casele negustorilor.

Vreme trece, vreme vine.

Următorii ani vor fi ani de existență precară, vom avea parte de „târgul răvășit” de invazii dinspre amiazănoapte, răsărit și amiazăzi, de bătălii și arderi, de distrugerii și continuu refugiu înspre păduri și bălți.

Dar schela, portul, târgul, de fiecare dată își va reveni.

„...Târgul Galați, care deși e de o structură și mărime puțin însemnată, dar e piața cea mai celebră pe toată Dunărea.

Aci debarcă de două și de trei ori pe fiecare an, vase, nu numai din locurile vecine ale Mării Negre, din Crimeea, Trapezunt, Sinope, Constantinopole, dar și din Egipt și din însuși Barbaria și se'ntorc încărcate cu lemne din Moldova, stejar, corn, brad, precum și cu miere, ceară, unt și bucate, din care nu puțin folos scot toți locuitorii Moldovei...”

Port însemnat al Dunării de Jos, Galațiul își va păstra atât statutul autonom în materie fiscală, turcii desființând vama fie ea de la Măcin sau Kilia, mărindu-și întinderea, fără a se rezuma la malul dintre viitorul Vad Bacalbașa (capătul dinspre Dunăre al actualei Strada Navelor) și Vadul Precista (zona Elice) unde se află Râpa lui Kiriak, Râpa Căsăpiilor.

Răspunzător de acest lucru va fi domnitorul Constantin Cehan Racoviță în prima sa domnie, între 20 august 1749 - 22 iunie 1735, când „...acum în luminatele zilele măriei tale, s-au întemiet schele Galaților și mai mult...” dar și în a doua, mult mai scurtă, de doar câteva luni, când urmare unui hrisov din 1 ianuarie 1757 se dă ca danie Mânăstirii Sfântul Spiridon actuala vale a orașului până în Gârla Răpedea, hotarul cu Turchia.

Schela Galaților se va extinde spre Soare Răsare cu 200 de stâneni domnești lungime și 40 lățime.

După ultima invazie tătarască și robia ce a urmat la 1758, după distrugerea târgului de turci la 1769, Galațiul va avea în 1773 urmare a două recensăminte cam 3500 de locuitori, jumătate dintre ei, majoritatea moldo-vlahi fiind aduși din așezările de pe malurile fluviului din Dobrogea de către ruși în timpul războiului cu turcii.

Pacea de la Kuciuk-Kainardji va deschide Marea Neagră și Dunărea comerțului dintre marile imperii din zonă, Rusia, Turcia și Austria ca și tratatele ulterioare de comerț și navigație dintre ele, deschidere de care va profita scurt timp și Galațiul, până la distrugerea sa de către țariști – dementul general Kamenski – în 1789 anul izbucnirii revoluției franceze.

Celălalt război ruso-turc nu va mai fi la fel de devastator.

În 1817 târgul va avea 5000 de locuitori deși urma să fie distrus de către grecii apostazi cu Eteria lor la 1821, în sfârșit de februarie și de turci cu avangarda lor de kazaci zaporojeni, după circa două luni de zile.

Își va reveni iarăși greu și, după încă un război, cel din 1828-1829, când urmare păcii de la Adrianopol din 14 septembrie 1829, vom deveni autonomi cu comerț liber sub protecție rusească până la Războiul Crimeii.

Ca an important al perioadei putem sublinia anul 1834, când sosește pe Dunăre primul vas cu aburi al societății austriece DDGS iar Galațiul devine punctul de întâlnire al rutelor navigabile Viena-Galați, Constantinopol-Galați al piroscafelor primei societăți și ale Lloydului austriac și data de 1 iunie 1837, când orașul căpăta și intra în vigoare regimul de porto-franco.

Zi care ar trebui sărbătorită de către administrația locală cum se cuvine.

Respectivul regim va dura până la 1883.

Portul și târgul de acum înainte va cunoaște năvala vaselor europene după grânele Moldovei de Jos, năvală concretizată în sute de vase anual, mai precis între 500 și 900, vase care aduceau mărfuri de import dar și mulți, mulți bani.

Profitând de acest lucru, negustorii străini aveau să domine piața, în timp aceștia împământându-se și alcătuiind dinastii bine-cunoscute ai căror urmași se mai găsesc și astăzi printre noi ori, aiurea prin țară și țări străine.

Orașul va fi modernizat de părintele său de mijloc de veac XIX, anume Costache Negri, sub pârclăbia căruia la 1850 ulițele vor căpăta nume, casele numere, avea să edifice cheiul de piatră al

portului și să dărâme casele din lemn de pe Ulița Mare, Ulița Domnească înlocuindu-se cu altele de cărămidă.

Războiul Crimeii despre care Charles Louis de Fiquelmont spune că ar fi fost declanșat și de Galați, desigur diplomatic, dar și de Sulina în special de celebra Bara, faptic, va confirma orașului statutul de „hub”, de centru vital al comerțului, finanțelor și diplomației europene prin stabilirea în 1856, după tratatul de pace de la Paris, a sediului Comisiei Europene a Dunării la noi.

Urmare lucrărilor hidrotehnice de la Gura Sulinei mai întâi, apoi a amenajărilor canalului cu același nume vor duce la dezvoltarea fără precedent a navigației, comerțului și implicit a orașului până înspre anul 1883.

După această dată, când orașul își pierde regimul de port-liber, acesta se reinventează confirmându-și locul de al doilea oraș industrializat al țării, loc pe care-l va păstra vreme de mulți, mulți ani până spre anii 1920.

Portul își va reduce importanța, ca de fapt și Brăila, odată cu inaugurarea podului de la Cernavodă, al nu mai puțin celebrului Anghel Saligny, atunci când Constanța avea să ia avânt.

O vreme însă, până la marele război avea să se țină pe poziții, profitând și de regularizarea efectuată de nu mai puțin cunoscuta Comisie a Prutului care va dezvolta ruta pe apa Nord-Sud.

Perioada interbelică va conferi Galațiului și portului său un loc de frunte, încă, în comerțul României cu străinătatea.

După distrugerile masive din zilele de 24-26 august 1944 și schimbarea de regim în timpul ocupației sovietice, ocupație de jaf și genocid, orașul și portul aveau să recapete aceeași statură interbelică de mare centru industrial, odată cu

înființarea Combinatului Siderurgic de la Galați și desigur a portului mineralier.

În afară de schimbarea configurației locuitorilor orașului, cei nou veniți din toate colțurile țării, cu precădere însă din județele apropiate ale Moldovei, aveau să contribuie la reconstrucția și edificarea lui, cea pe care avem ocazia să o vedem astăzi.

Deși construcția canalului Dunăre-Marea Neagră a dus la diminuarea importanței portului nostru, acesta încă mai trăiește prin traficul de materii prime necesare combinatului și exporturile sale de tablă.

Trăim după 1989 o explozie a informațiilor și reconfigurare a marilor artere de comerț și navigație.

Prea puțin valorificate, rutele Nord-Sud, la limitele Uniunii Europene, trebuie susținute în primul rând de către cei mai mari actori ai regiunii, anume Polonia și România.

Se va continua astfel tradiția vechilor drumuri de Ev Mediu, dându-le acestora o nouă dimensiune, demnă de marile schimbări, extrem de rapide, care ne marchează pe fiecare dintre noi astăzi.

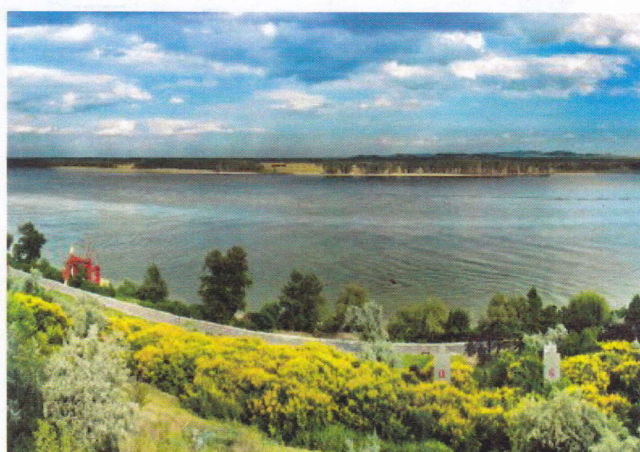
Conurbația Galați-Brăila, mult visată de către oamenii simpli și **Canalul Navigabil Marea Baltică – Marea Neagră: Gdansk - Galați** vor deveni în viitorii ani o certitudine.

Acestea vor fi pilonii unui mare pol economic, de care vor beneficia toți locuitorii „limesului” European Nord-Sud.

Dorință este!

Lipsește doar forța pentru a transpune în viață viziunea unor puțini, *conurbația și Canalul Gdansk-Galați*, odată realizate de oameni cu cap fiind lăsate moștenire dreaptă și folositoare urmașilor noștri.

Tudose Tatu, Scriitor și cercetător





Proiectul de amenajare a canalului navigabil Marea Baltică – Marea Neagră aduce o serie întreagă de beneficii majore atât din punct de vedere economic cât și social.

Prima etapă ar presupune realizarea unui studiu de pre-fezabilitate, care să demonstreze nivelul concret al viabilității economice a proiectului și necesarul de resurse de finanțare.



Geopolitic, proiectul va duce la dezvoltarea economică a României, Poloniei, Ucrainei și Republicii Moldova, cât și la adâncirea integrării europene.



Ca parte a dezvoltării Coridorului Nord-Sud, se consolidează interconectarea și integrarea economică a Republicii Moldova și Ucrainei cu spațiul Uniunii Europene.



Permite asigurarea unei noi rute navigabile pentru produse agricole și industriale până la Marea Neagră și o viitoare legătură cu Marea Baltică.



Realizarea de noi poduri va stimula traficul de frontieră și strângerea relațiilor economice.



Sporește dezvoltarea energetică în regiune prin aportul ce va fi generat de noile hidrocentrale incluse în proiect.



Include lucrări de protecție împotriva inundațiilor și extinderea rețelilor de alimentare cu apă și de irigații, într-o zonă cu potențial agricol recunoscut.



Aduce beneficii directe și pe un spectru larg pentru comunitățile locale - de la dezvoltarea sistemelor de irigații, la susținerea traficului frontalier și accesul la transport naval cu costuri reduse, până la asigurarea forței de muncă necesare realizării proiectului.



Asigură un cadru propice protejării mediului, permițând conservarea faunei și florei specifice.





Dintotdeauna, omul a parcurs spațiile dintre timpuri mână în mână cu natura.



România, Ucraina, Polonia și Moldova au nevoie mai mult ca oricând în noile condiții geo-politice și economice de Canalul Marea Baltică – Marea Neagră, Gdansk – Galați!



Există mereu timpuri pentru oameni, există mereu oameni pentru încercări adevărate și nu întâmplător proiecte și nezuințe de împlinit. Toate încep întotdeauna de undeva...!

Petru Schipor
Președinte și CEO, Ekkou VP



Da, **Canalul navigabil Marea Baltică - Marea Neagră: GDANSK – GALAȚI** este indubitabil o cerință a prezentului și trebuie să fie o realizare care să se întâmple în viitor.



Ce aduce pentru EUROPA ? Aduce în primul rând dezvoltare economică și socială, dar întărește și poziția țărilor prin care trece: Polonia, Ungaria, Ucraina, Moldova și România în zona de est a continentului European.



Merită sa fie realizat.

Dr.Ec. Constantin Boștină

Președinte Asociația pentru Studii și Prognoze Economico-Sociale (ASPES)

Vicepreședinte Asociația Generală a Economistilor din România (AGER)

Director General Grupul de presă „ECONOMISTUL”

Organizatori:



Parteneri:



Parteneri media:



Galati, 20 octombrie 2017