

Security Brief

Numărul 5 • Iunie 2025

DUNĂREA – SPAȚIU DE CONFRUNTARE ȘI COOPERARE



INSTITUTUL PENTRU STUDII POLITICE
DE APĂRARE ȘI ISTORIE MILITARĂ

Publicație editată de Institutul pentru studii politice de apărare și istorie militară (ISPAIM), structură de cercetare științifică a Ministerului Apărării Naționale, care funcționează în subordinea Departamentului pentru politica de apărare, planificare și relații internaționale.

ISPAIM este atestat de către Ministerul Educației și Cercetării/ Autoritatea Națională pentru Cercetare drept instituție aptă să desfășoare activitate de cercetare științifică și acoperă trei domenii de cercetare: securitatea internațională, politica de apărare și istoria militară, inițiind și dezvoltând cercetări fundamentale și aplicative.

ADRESA

Str. Constantin Mille nr. 6, sector 1, București, cod 010142

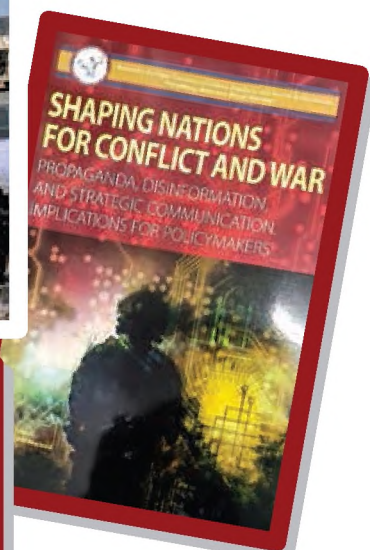
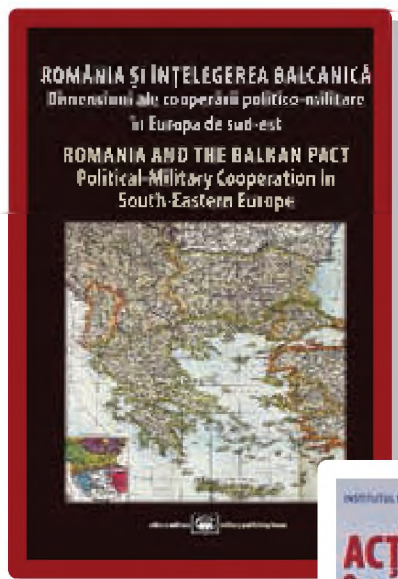
telefon: 0040.21.315.17.00

fax: 0040.21.319.58.01

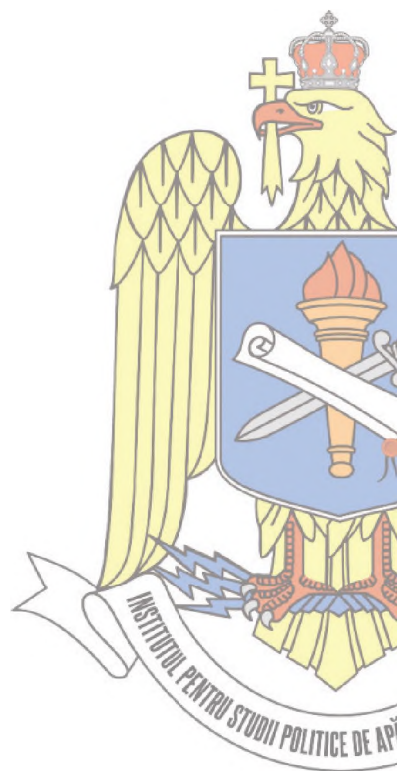
<http://ispaim.mapn.ro>

e-mail: ipsdmh@yahoo.com; redactie.ispaim@yahoo.com

Publicații ale ISPAIM



SECURITY BRIEF



**Dunărea – spațiu
de confruntare și cooperare**

2025

Responsabil de volum: Alexandru Madgearu



DUNĂREA – SPAȚIU DE CONFRUNTARE ȘI COOPERARE

Este permisă reproducerea, fără perceperea unor taxe,
însă cu respectarea precizării exacte a sursei.

Responsabil de volum:

Alexandru Madgearu

Colectiv de autori:

Sorin Cristescu

Vlad Gheorghică

Dragoş Ilinca

Alexandru Madgearu

Şerban-Liviu Pavelescu

Tudor Vişan-Miu

CUPRINS

Prefață	7
Dunărea în Antichitate și Evul Mediu: axă de comunicare și frontieră imperială	11
Politica expansionistă a imperiilor austriac și rus în direcția Dunării de Jos (1684-1829)	19
Situația Dunării de la protectoratul Rusiei până la cucerirea independenței României (1830-1878)	29
Dunărea între marile puteri și statele naționale în epoca alianțelor (1878-1918)	39
Dunărea între reconfigurare internațională și rivalități geopolitice (1919-1947)	47
Dunărea în perioada 1948-1989: între hegemonia sovietică și inițiativele statelor riverane	59
Dunărea în dinamica post-Război Rece	69
Dunărea în contextul războiului din Ucraina. Reașezări geopolitice și noi funcționalități strategice	77
Concluzii	85
Cronologie	91
Bibliografie selectivă	99
Lista ilustrațiilor	105

PREFAȚĂ

Dragi cititori,

Noul dosar al acestei serii de scurte analize este dedicat importanței pe care a avut-o și o are Dunărea în evoluția situației geopolitice a Europei de Sud-Est, îndeosebi în ultimele trei secole, când în această regiune s-au intersectat sferele de influență ale marilor puteri europene. Acest dosar se referă cu deosebire la segmentul fluviului denumit Dunărea de Jos, dintre Baziaș și vărsarea în Marea Neagră, situat pe teritoriul României, Serbiei, Bulgariei, Republicii Moldova și Ucrainei.

*Cu o întindere de 817.000 km², bazinul Dunării reprezintă aproximativ 20% din suprafața totală a Europei, cu peste 100 de milioane de locuitori. Fluviul, cu o lungime de 2.857 km (al doilea din Europa după Volga), străbate zece țări, iar bazinul său hidrografic se întinde pe alte nouă țări. Aceste cifre oferă o imagine de ansamblu asupra potențialului economic al Dunării și a importanței sale strategice, mai ales după ce a fost conectată la Marea Nordului prin canalul Dunăre-Main, inaugurat în 1992. **Dintre cele zece state traversate de Dunăre, România deține cel mai lung curs al fluviului (38%) și 29% din bazinul hidrografic, la care se adaugă și canalul care o leagă de Marea Neagră.***

Din punct de vedere geografic, Dunărea este divizată în trei mari sectoare: de sus (de la Donaueschingen până la Bratislava – 1.021 km), de mijloc (până la Baziaș – 764 km) și de jos (1.075 km). Pe sectorul inferior, Dunărea are o albie care variază între 600 și 1.000 m. Partea din aval de punctul unde brațul Măcin se reunește cu brațul principal (km 175) este denumită Dunărea Maritimă, deoarece până acolo este posibilă navigația cu vase maritime. Delta Dunării (inclusiv lacurile Razelm și Sinoe) are o suprafață de 520.000 ha (din care 86.000 pe teritoriul Ucrainei).

Numărul gurilor fluviului (denumit Istros de către greci și Danubius de către romani) a variat în timp. Între secolele V și I î.Hr., sunt atestate cinci guri, între secolele I și II, șase sau șapte, pentru ca în secolele IV-VI să fie cunoscute doar cinci. În secolele VI-XIII s-au

format canale noi între Dunăre și Razelm, cel mai sudic având gura la Vadu (a existat până în secolul al XVIII-lea).

*Cele mai importante vaduri care au fost folosite în Antichitate și Evul Mediu sunt cele de la Isaccea, Brăila, Hârșova, Ostrov, Corabia și Calafat. Din cauza acestor vaduri, **Dunărea de Jos nu a fost niciodată o barieră impermeabilă.***

*Astfel, fluviul a fost nu doar o **axă de comunicare est-vest**, spre centrul Europei, ci a permis și comunicarea pe **axa sud-nord**, între Peninsula Balcanică și Europa de Est. Aceste condiționări geografice au determinat importanța ambivalentă a Dunării, atât ca frontieră, cât și ca zonă de conflict, începând din Antichitate. Războiul declanșat de Rusia contra Ucrainei la 24 februarie 2022 a accentuat semnificația geopolitică globală a Dunării de Jos în cadrul strategiei de descurajare adoptate de NATO, prin consolidarea capacității de supraveghere și monitorizare a evoluțiilor de securitate regionale și prin exercițiile navale și terestre derulate de NATO. Dunărea a devenit astfel o veritabilă axă de securitate europeană.*

Dosarul cuprinde opt secțiuni, fiecare abordând etape și secvențe reprezentative în evoluția istorică a Dunării de Jos. Ca și în cazurile precedente, studiul de față este rezultatul unui efort analitic și de cercetare realizat de un colectiv de cercetători științifici din institutul nostru, specialiști în istorie militară și studii de securitate.

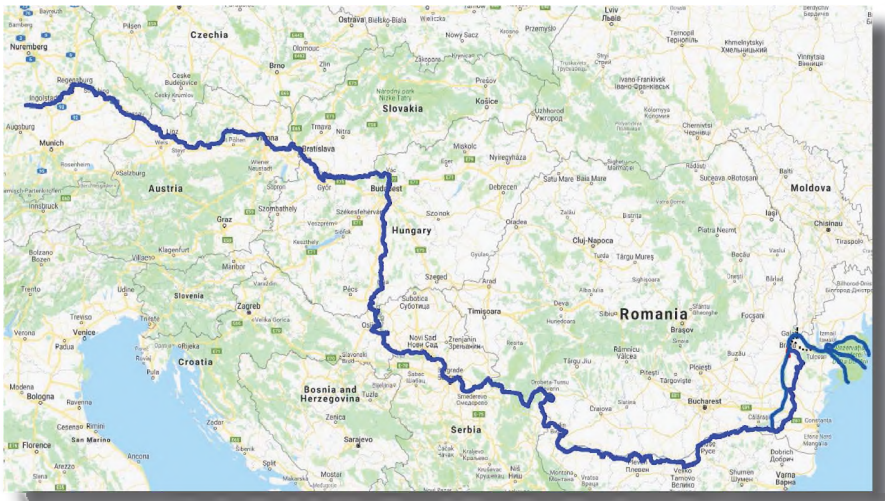
Sunt reliefate marile evenimente istorice, reșezările de frontieră, transformările de statut juridic, rolul și agendele geopolitice ale marilor puteri, rolul Dunării în ansamblul dezvoltărilor de securitate regionale. Am încercat, pe parcursul demersului nostru analitic, să identificăm rațiunile care au determinat politicile și strategiile față de organizarea Dunării de Jos, implicațiile militar-strategice și economice, mizele geopolitice și eforturile de valorificare a potențialului economic și comercial al regiunii. Sunt prezentate, în dinamica lor istorică, principalele etape de transformare și reșezare a frontierei dunărene și, implicit, de reevaluare a rolului Dunării pe sectorul său sudic, de altfel cel mai expus marilor turbulențe geopolitice. Observăm că Dunărea de Jos și-a păstrat relevanța de-a lungul secolelor, fiind atât o miză

a politicilor expansioniste, care urmăreau impunerea controlului și dominației imperiale, cât și un spațiu de dezvoltare a cooperării economice și de conectare și integrare cu lumea occidentală prin navigație și comerț.

În acest dosar am analizat importanța Dunării de Jos pentru România. Fără îndoială, Dunărea a reprezentat o constantă în dinamica spațiului românesc de-a lungul istoriei. Devine cu atât mai necesar să realizăm o astfel de analiză care să ne permită, printr-o succintă radiografie istorică, să oferim o serie de perspective utile pentru înțelegerea rolului Dunării în trecut și să răspundem la provocările prezentului, în acest climat de securitate dominat de incertitudini.

Dr. Carmen-Sorina Rîjnoveanu

*Directorul Institutului pentru studii politice
de apărare și istorie militară*



Harta fluviului Dunărea, <https://paginarium.ro/ziua-internationala-a-dunarii/>

DUNĂREA ÎN ANTICHITATE ȘI EVUL MEDIU: AXĂ DE COMUNICARE ȘI FRONTIERĂ IMPERIALĂ

Frontiera romană (sec. I-VII) • Dunărea de Jos, de la abandonarea frontierei romane la formarea statelor medievale românești (sec. VII-XIV) • Expansiunea otomană la Dunărea de Jos

Frontiera romană (secolele I-VII)

Regiunea Dunării de Jos a fost pe deplin integrată în Imperiul Roman în 46 d.Hr., când provincia Moesia s-a extins până la gurile Dunării, în teritoriul cucerit de mai mulți mici conducători geți. A fost creată și flota militară *Classis Flavia Moesica*, cu comandamentul la Noviodunum (Isaccea). Limesul moesic a devenit ultima parte a frontierei naturale a imperiului, stabilită pe Rin și Dunăre. **Limesul nu a fost doar un mijloc defensiv, ci și o axă de comunicare, o zonă de contact situată de o parte și de alta a fluviului**, care intermedia circulația persoanelor și a bunurilor. Drumul de-a lungul malului (*via militaris*) conecta castrerele legiunilor și unităților auxiliare. Fortificațiile aveau de regulă porturi sau debarcadere, care serveau atât aprovizionării armatei, cât și civililor. În sectorul Dunării de Jos, s-au construit poduri la Drobeta, Grojdibodu și Sucidava (Corabia). Prin toate aceste construcții, care s-au adăugat la celelalte fortificații, poduri și canale amenajate de romani pe cursurile mijlociu și superior al Dunării, fluviul a devenit unul dintre cele mai

importante mijloace prin care s-a ajuns la constituirea unui spațiu economic integrat la nivelul părții europene a imperiului. Navigația pe Dunăre a facilitat dezvoltarea economică a provinciilor riverane, prin asigurarea conexiunii cu restul imperiului, prin Marea Neagră.

Necesitatea eliminării pericolului reprezentat de regatul dac a impus, în mod excepțional, depășirea frontierei naturale. Provincia nord-dunăreană a fost creată în 106, dar după abandonarea ei în 275, s-a revenit la o localitate de apărare exclusiv pe fluviu, consolidată pentru a disloca mai eficient trupele, în condițiile intensificării atacurilor goților și carpilor. Limesul dunărean s-a confruntat cu numeroase atacuri și a supraviețuit până în anii 614-620, când, din cauza concentrării efortului militar în războaiele cu Persia, împăratul Heraklios (610-641) a abandonat cea mai mare parte a teritoriului european al imperiului, afectat de invaziile tot mai frecvente ale avarilor și slavilor. **Dunărea a încetat să mai fie o frontieră imperială**, devenind în schimb calea de pătrundere liberă a migrațiilor spre Peninsula Balcanică.

Dunărea de Jos, de la abandonarea frontierei romane la formarea statelor medievale românești (secolele VII-XIV)

Estul Moesiei a fost ocupat de protobulgari, o populație turcică, în 680. Ei au fondat primul stat în regiunea Dunării de Jos, după abandonarea frontierei romane. Dunărea a rămas însă un teatru de operațiuni pentru flota bizantină în războaiele contra Bulgariei din secolele VIII-X. După ce Bulgaria a fost complet cucerită în 1018, **fluviul a redevenit frontiera Imperiului Bizantin**, apărată însă cu forțe inferioare cantitativ și calitativ celor din secolele I-VII (nu a existat nici măcar o flotă militară permanentă, navele fiind aduse când era cazul din porturile de la Marea Neagră sau de la Constantinopol). Începând din 1027, provincia dunăreană a suferit numeroase atacuri ale pecenegilor și apoi ale cumanilor, apărarea fiind adesea deficitară. Frontiera dunăreană a fost din nou pierdută de puterea de la Constantinopol după revolta din 1185 a românilor și bulgarilor conduși de Petru și Asan. Statul româno-bulgar s-a confruntat cu tendințele expansioniste ale Ungariei după 1203, primul obiectiv al acesteia fiind stăpânirea Vidinului. Marea Neagră

a fost integrată în circuitul comercial al Veneției și Genovei după ocuparea de către cruciați a Constantinopolului în 1204. Ungaria dorea accesul spre mare, și de aceea regiunea Dunării de Jos a ajuns un obiect de confruntare cu statul româno-bulgar. A intervenit însă invazia mongolilor din 1241. Expansiunea Ungariei dincolo de Carpați a fost stopată, ceea ce a favorizat formarea primului voievodat românesc în Muntenia, la Curtea de Argeș, la sfârșitul secolului al XIII-lea.



Cetatea Vidin, [https://commons.wikimedia.org/wiki/
File:Baba_Vida_Klearchos_1.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Baba_Vida_Klearchos_1.jpg)

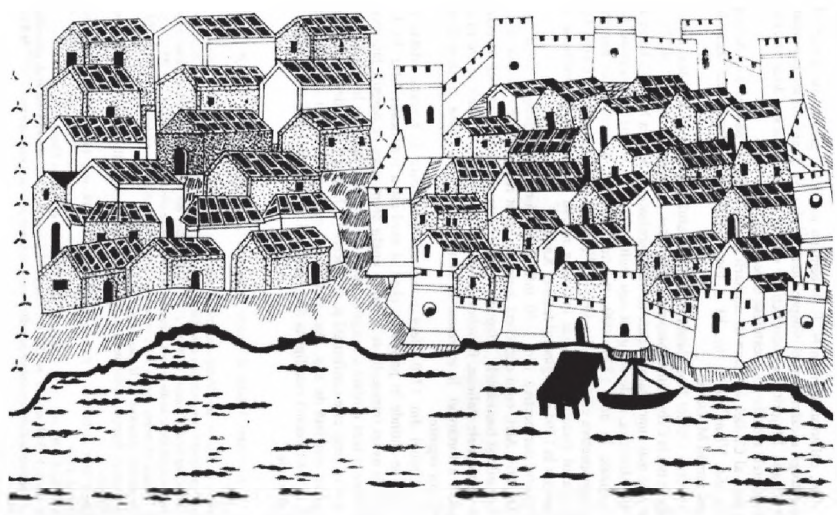
Timp de peste un secol, regiunea Dunării de Jos s-a aflat sub dominația Hoardei de Aur, directă (în Moldova și Muntenia) sau indirectă (asupra Bulgariei). Reședința emirilor tătari care stăpâneau această regiune se afla la Isaccea. Declinul Hoardei de Aur început în 1345 a permis Ungariei reluarea expansiunii spre Dunăre, prin ocuparea regiunii dintre Carpații de Curbură și Brăila (regiunea a fost cedată Țării Românești în 1366). Drumul care lega Brașovul de Brăila oferea acces și la mărfurile tranzitate prin Chilia, unde se instalase o colonie genoveză în 1352. După mijlocul secolului al XIV-lea, Chilia și Brăila au devenit punctele de

tranzit spre Transilvania (Brașov) și Polonia (Lvov). Pentru prima oară după epoca romană, **Dunărea de Jos era din nou integrată într-un spațiu economic de anvergură**, și anume în imperiul maritim al Genovei. În această perioadă se organizează și al doilea stat românesc, care va avea ca hotar sudic Dunărea Maritimă. O parte din teritoriul eliberat de sub dominația tătarilor (în bazinul râului Moldova) fusese încredințată spre administrare voievodului Dragoș din Maramureș, de către regele Ungariei Ludovic de Anjou. În 1363, acest nucleu din care s-a dezvoltat statul Moldova s-a desprins de sub vasalitatea Ungariei. Moldova a atins Dunărea Maritimă în jurul anului 1387, anexând Chilia și Cetatea Albă, celălalt port unde exista o colonie genoveză. În timpul domniei lui Mircea cel Bătrân (1386-1418), Țara Românească a anexat în 1389 teritoriul dintre Dunăre și Marea Neagră și ulterior o zonă din sudul Moldovei dintre Prut și Nistru („părțile tătarăști”). Cele două state românești au beneficiat de comerțul desfășurat prin porturile dunărene, prin perceperea de taxe pe mărfurile transportate, apoi pe drumurile care le străbăteau, înspre Polonia și Ungaria. **Dunărea a devenit o axă de comunicare între Asia, Mediterana și Europa Centrală.**

Expansiunea otomană la Dunărea de Jos

La mijlocul secolului XIV, o nouă putere a început expansiunea în Peninsula Balcanică: sultanatul otoman. Extinderea sa rapidă a generat o transformare de mari dimensiuni a întregii configurații de putere a regiunii sud-est europene. În această configurație, Dunărea a constituit un punct strategic cu deosebire important în calculele strategice ale sultanatului. Se poate spune că soarta Imperiului Otoman s-a întrepătruns cu cea a Dunării. Extinderea controlului Imperiului Otoman a continuat să influențeze configurația frontierei Dunării.

Doar după 1420, când Imperiul Otoman a cucerit tot teritoriul care a căpătat numele *Dobrogea* (creat de turci pe baza numelui despotului Dobrotici), se poate vorbi de o stabilizare a frontierei otomane la Dunărea de Jos. Au fost create două unități administrative, *sangeakurile* Vidin și Silistra (cel din urmă a fost extins până la Chilia și Cetatea Albă după cucerirea lor în 1484).



Orașul Chilia reprezentat într-un manuscris al istoricului turc Matrakçı Nasuh (1480-1564) (Mariana Șlapac, *Imaginea orașului Chilia în lumina surselor documentare din secolele al XIV-lea – al XVIII-lea*, „Historia Urbana”, București, 10, 2002, 1-2, p. 35)

Extinderea dominației otomane în Dobrogea a introdus un nou actor în disputa pentru Chilia, în care mai erau implicate Moldova, Țara Românească și Ungaria. În 1389, Chilia a intrat în componența Țării Românești, iar cândva în primii ani ai secolului al XV-lea a fost integrată în Moldova. Între 1439-1446 s-a aflat din nou sub stăpânirea Țării Românești, apoi timp de doi ani a fost din nou ocupată de Moldova, pentru ca în 1448 să fie preluată de o garnizoană a Ungariei. Păstrându-și autonomia, Țara Românească și Moldova au intrat într-o stare de dependență, concretizată prin plata haraciului (începând din 1417, respectiv 1456). Cucerirea Constantinopolului de către armata sultanului Mehmed II (29 mai 1453) a avut consecințe și asupra situației de la Dunărea de Jos, fiindcă a dat un nou impuls expansiunii otomane în bazinul Mării Negre și în Peninsula Balcanică. În toamna anului 1459, Serbia a fost cucerită și transformată în *sangeak*. Astfel, **tot cursul Dunării de Jos a intrat sub stăpânirea otomană. Dunărea de Jos a redevenit o**

frontieră imperială. Controlul otoman s-a consolidat prin ocuparea celor două puncte strategice importante, Chilia și Cetatea Albă, care asigurau accesul la Dunăre și Marea Neagră, în urma campaniei din 1484 împotriva Moldovei conduse de Ștefan cel Mare.

Prin instalarea controlului deplin al Imperiului Otoman asupra Dunării de Jos s-a revenit la o situație similară celei din epoca romană, deoarece fluviul și-a recăpătat dublul statut de frontieră (*de facto*, nu *de iure*) și de rută comercială de importanță majoră pentru asigurarea aprovizionării restului imperiului cu produsele provenite din teritoriile riverane. Spre deosebire de Imperiul Roman, dominația otomană în regiunea Dunării de Jos s-a exercitat atât în mod nemijlocit la sud de fluviu, cât și indirect la nord, prin menținerea în stare de dependență a celor două state românești. Domnii Țării Românești și Moldovei considerau că Dunărea este hotarul statului, dar în doctrina juridică otomană nu exista noțiunea de hotar al imperiului, fiindcă era în contradicție cu principiul de dominație universală a Califatului (sultanii otomani preluaseră și titlul de calif). În privința apărării frontierei, se constată aceeași atenție acordată, ca în epoca romană, protejării vadurilor, principalele fortificații fiind cele de la Vidin, Sviștov, Silistra și Hârșova. Imperiul Otoman a recurs la o modalitate de a exercita un control mai sigur asupra Țării Românești prin anexarea unor raioane (*kaza*) în jurul cetăților Turnu (1417) și Giurgiu (1462), a căror funcție era protejarea celor două capete de pod.

Iancu de Hunedoara și Ștefan cel Mare

Etapa finală a consolidării dominației otomane asupra Dunării de Jos a fost înființarea *kazalei* Brăila în 1538, în contextul campaniei sultanului Suleyman în Moldova (a fost cea mai mare dintre *kazalele* din Țara Românească). S-a construit o puternică fortificație în orașul care până atunci era neîntărit. Brăila a fost pentru scurt timp eliberată în războiul declanșat de Mihai Viteazul, în noiembrie 1594, când s-a acționat concomitent pe mai multe direcții de-a lungul întregului curs al Dunării și s-au desfășurat ofensive în adâncime în Bulgaria și Dobrogea.

În august 1599, când negocia pacea cu Imperiul Otoman, Mihai Viteazul a pus condiția ca „Dunărea să fie hotarul dintre cele două state”, după cum a consemnat reprezentantul diplomatic al Veneției la Constantinopol, Vincenzo Gradenigo.

În concluzie: deținerea controlului asupra Dunării de Jos a fost o necesitate, nu doar pentru imperiile care au dominat Peninsula Balcanică (roman, bizantin, otoman), ci și pentru consolidarea statelor medievale formate la periferia acestor două din urmă imperii (Bulgaria, țaratul româno-bulgar, Ungaria, Țara Românească și Moldova). **Fluviul a fost o frontieră naturală, dar una suficient de permeabilă pentru a îngădui mișcări de populație, invazii, relații comerciale și influențe culturale.**

II

POLITICA EXPANSIONISTĂ A IMPERIILOR AUSTRIAC ȘI RUS ÎN DIRECȚIA DUNĂRII DE JOS (1684-1829)

Ofensiva Austriei spre Dunărea de Jos

- Etapele expansiunii Rusiei spre Dunărea de Jos
-

Ofensiva Austriei spre Dunărea de Jos

Eșuarea asediului Vienei (13 iulie - 13 septembrie 1683) a marcat începutul declinului puterii militare otomane și totodată al expansiunii Austriei spre sud-est. Între 1684 și 1697 au fost desfășurate ofensive în Ungaria, Transilvania, Țara Românească, Serbia, vestul Bulgariei, Macedonia și Albania. Prin Tratatul de la Karlowitz (Sremski Karlovci) din 26 ianuarie 1699 încheiat de Imperiul Otoman cu Liga Sfântă (Austria, Polonia, Veneția, Rusia), Austria primea Ungaria, Transilvania și Bácska (negociatorul Imperiului Otoman, marele dragoman Alexandru Mavrocordat, a reușit să respingă pretenția de anexare și a Țării Românești și a Moldovei). Imperiul Otoman a fost nevoit să recunoască pentru prima oară în istoria sa unele pierderi teritoriale. **Astfel, Austria a ajuns să dețină controlul asupra celei mai mari părți a bazinului mijlociu al Dunării, între Komárom și Sremski Karlovci.** O consecință de natură economică a expansiunii Austriei a fost direcționarea exportului de cereale din Ungaria pe acest curs al Dunării, ceea ce a însemnat un prim pas în eliminarea monopolului navelor comerciale otomane.

Imperiul Otoman a încălcat Tratatul de la Karlowitz. În operațiunile desfășurate împotriva Austriei în 1716-1717, armata otomană a suferit grave înfrângeri în Serbia și Banat, care au culminat cu pierderea Belgradului (21 august 1717). Tratatul de Pace de la Passarowitz (Pojarevac) din 21 iulie 1718 a acordat Austriei o parte din Bosnia, Serbia de nord, Banatul și Oltenia.

**Tratatul special referitor la navigație și comerț, Passarowitz,
27 iulie 1718**

Articolul 2: Se permite libera navigație pe Dunăre pentru navele austriece până la Ruse, de unde mărfurile pot fi transbordate pe nave turcești spre porturile dunărene Brăila, Isaccea, Chilia.

Tratatul din 27 iulie 1718 a fost primul act de drept internațional care a cuprins referiri la statutul Dunării de Jos.

Compania Orientală fondată în mai 1719, care deținea monopolul exportului de produse industriale, a profitat de această libertate a navigației pentru a promova comerțul austriac în întregul Imperiu Otoman. Astfel, **concesiile obținute prin tratatele din 1718 au creat premisele unei expansiuni economice a Austriei în detrimentul Imperiului Otoman, dar înfrângerea suferită în războiul austro-ruso-otoman din 1736-1739 a făcut ca această tentativă de expansiune militară și economică a Austriei spre Dunărea de Jos să se încheie cu un eșec.** Tratatul de pace dintre Austria și Imperiul Otoman semnat la 18 septembrie 1739 la Belgrad a restituit Oltenia Țării Românești. Imperiul Otoman și-a restabilit dominația exclusivă asupra Dunării de Jos, așa cum fusese până în 1718, iar cele două țări române au rămas sub regimul dominației fanariote.

Etapele expansiunii Rusiei spre Dunărea de Jos

Războiul din 1736-1739 a pus în evidență ascensiunea puterii militare a Rusiei și capacitatea ei de a executa campanii chiar până la Dunăre. Problematika Dunării a căpătat o importanță sporită în deceniile următoare, în contextul tensiunilor geopolitice ruso-otomane și al ambițiilor tot mai mari ale țărilor ruși de pătrundere în regiunea Mării Negre și în Peninsula Balcanică.



Hartă a părții europene a Imperiului Otoman (Hermann Moll, 1726), https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5c/North_Turkey_in_Euopre_1726.jpg

Războaiele ruso-otomane au generat importante modificări în configurația de apărare a Dunării, dar și în ceea ce privește rolul acesteia în economia regiunii. În războiul din 1768-1774, Moldova și Țara Românească au intrat sub ocupația armatei ruse. Deoarece exista pericolul ca armata rusă să înainteze spre capitala imperiului, sultanul Abdul Hamid a acceptat încheierea păcii, care s-a semnat la Kuciuk-Kainargi la 21 iulie 1774. **Cele două țări române își mențineau statutul de autonomie în raport cu Imperiul Otoman** (reconfirmat prin hătișerifurile din septembrie 1774), dar Rusia a dobândit în perioada următoare un instrument de influență asupra lor: consulatele înființate la București și Iași în 1781. De asemenea, un acord prin care se permitea din nou navelor sale libera circulație

pe Dunăre a fost încheiat cu Austria la 24 februarie 1784. Regimul Dunării a suferit astfel o modificare semnificativă, de care însă nu au profitat și cele două state românești, deoarece nu au survenit modificări în raportul de suzeranitate față de Imperiul Otoman. A început astfel exercitarea într-o primă formă a **protectoratului rusesc asupra Țării Românești și Moldovei**, agreat atunci de boierii pământeni care sperau eliberarea de sub dominația otomană.

Tratatul de pace de la Kuciuk-Kainargi (21 iulie 1774)

Articolul 11: Sublima Poartă acordă vaselor comerciale rusești [...] libera trecere din Marea Neagră în Marea Albă (Mediterraneană) și reciproc din Marea Albă în Marea Neagră, precum și de a intra în toate porturile și escalele existente sau pe coastele mării sau în strâmtoarele și canalele care leagă aceste mări. În mod similar, Sublima Poartă permite supușilor ruși să facă comerț în statele sale, pe uscat, precum și pe apă și pe Dunăre, cu vasele lor.

Articolul 16, punctul 1: Imperiul Rusiei restituie Sublimei Porți toată Basarabia, cu orașele Akerman (Cetatea Albă), Chilia, Ismail și cu târgurile și orașele pe care le cuprinde această provincie, precum și cetatea Bender.

Articolul 16, punctul 10: Poarta consimte de asemenea ca, dacă împrejurările din cele două principate o vor cere, miniștrii curții imperiale a Rusiei acreditați pe lângă ea să poată vorbi în favoarea lor și promite că îi va asculta cu considerația cuvenită puterilor prietene și respectate.

Un alt moment important în dinamica frontierei dunărene l-a constituit semnarea Tratatului de pace ruso-otoman de la Iași, din 29 decembrie 1791/9 ianuarie 1792, care a încheiat războiul ruso-austro-otoman din 1787-1791.

Tratatul de la Iași din 29 decembrie 1791/9 ianuarie 1792

Articolul 3: [...] Cele două părți contractante au căzut reciproc de acord și stipulează prin prezentul tratat că Nistrul va forma linia de demarcație între Sublima Poartă și Imperiul Rusiei, așa încât teritoriul întreg care se află pe malul drept al Nistrului va fi restituit Sublimei Porți și va rămâne pentru totdeauna sub dominația sa absolută și incontestabilă.

Mutarea frontierei pe Nistru a facilitat continuarea expansiunii Rusiei spre Dunăre și Carpați, care puteau dobândi în viitor caracterul de frontiere naturale între imperiile rus, otoman și austriac.

Pentru Rusia, miza geopolitică a Dunării a fost evidentă, marcând în mod substanțial strategia de acțiune regională. În acest context s-a înscris instalarea, la finalul anului 1806, a unui regim de ocupație rusesc în ambele state românești. A urmat o nouă serie de confruntări armate ruso-otomane pe teritoriul românesc. Deși armistițiul de la Slobozia din 12/24 august 1807 stabilea evacuarea trupelor beligeranților (conform acordului de la Tilsit din 7 iulie 1807 dintre Alexandru I și Napoleon Bonaparte), armata rusă a menținut regimul de ocupație. Franța a acceptat ca Rusia să anexeze cele două state românești, prin convenția secretă de alianță de la Erfurt din 30 septembrie/12 octombrie 1808. Mutarea frontierei Rusiei pe Dunăre s-a solicitat și în negocierile de la Iași din martie-aprilie 1809. Continuarea victoriilor armatei ruse în vara și toamna anului 1811 pe teritoriul Munteniei a determinat trecerea la o nouă rundă de negocieri la Giurgiu (19/31 octombrie - 21 noiembrie/3 decembrie 1811) și continuate la București, în care **Rusia a pretins din nou anexarea celor două principate, ceea ce ar fi însemnat implicit stabilirea frontierei sale pe Dunăre**. Situația era însă schimbată din cauza deteriorării relațiilor dintre Franța și Rusia, care a culminat cu declanșarea, la 24 iunie 1812, a campaniei împotriva Rusiei. Sub presiunea militară franceză, Rusia a acceptat, prin Tratatul de la București (16/28 mai 1812), un compromis cu Imperiul Otoman, renunțând la proiectul graniței dunărene în schimbul cedării părții Moldovei dintre Nistru și Prut. Imperiul Otoman nu avea însă dreptul să încalce integritatea teritorială a celor două principate.

Tratatul de la București din 16/28 mai 1812

Articolul 4: [...] Râul Prut, de la intrarea în Moldova și până la vărsarea sa în Dunăre, și malul stâng al Dunării, de la această confluență până la gura Chiliei și la mare, vor forma limita celor două imperii.

Gura va aparține amândurora. Insulițele nelocuite înainte de război care, începând cu zona din fața Ismailului și până la gura Chilie, sunt mai aproape de malul stâng, ce trebuie să aparțină Rusiei, nu vor fi stăpânite de niciuna dintre cele două puteri. De acum înainte, nu se vor mai ridica acolo fortificații și nici alte edificii; ele vor rămâne pustii, iar supușii respectivi se vor putea duce pe ele numai ca să pescuiască și să taie lemne.

(Vlad Mischevca, *Geneza problemei basarabene – 1812*, Editura Academiei Române, Editura Istros, București, Brăila, 2016, p. 319-320)

Regiunea cedată a primit numele *Basarabia*, prin extinderea denumirii care inițial s-a aplicat doar sudului acestei părți. **Astfel, Rusia a devenit limitrofă Dunării, pe o parte a sectorului maritim, incluzând cetățile Ismail și Chilia.** Brațul Chilia era folosit în comun de Rusia și Imperiul Otoman, iar navele militare ruse puteau avansa până la gura Prutului. Era de fapt doar un minimum din ceea ce dorise Rusia în planurile sale de expansiune în direcția Dunării, deoarece cea mai mare parte a cursului ei rămânea sub controlul exclusiv al Imperiului Otoman. Două luni după semnarea tratatului, amiralul Pavel Vasilevici Ciceagov (comandantul Armatei Dunărene) plănuia o campanie la sud de Dunăre, dar țarul a considerat prematură o asemenea acțiune.

O modificare importantă în regimul internațional al Dunării a fost introdusă prin Tratatul de la Viena din 1815, care a stabilit noua ordine europeană după războaiele napoleoniene. Pentru prima oară acest principiu al libertății navigației fluviale a fost recunoscut în dreptul internațional. El nu a putut fi însă aplicat și Dunării de Jos, deoarece Imperiul Otoman nu a fost parte semnatară a tratatului.

Tratatul de la Viena din 9 iunie 1815

Articolul 108: Puterile ale căror state sunt separate sau traversate de același râu navigabil se angajează să reglementeze de comun acord tot ceea ce se referă la navigația pe acest râu [...]

Articolul 109: Navigația pe tot cursul râurilor indicate în articolul precedent, din punctul unde oricare dintre ele devine navigabil și până la vărsare, va fi complet liberă și nu va putea fi, în privința comerțului, interzisă cuiva [...]

Expansiunea spre Dunăre a rămas un obiectiv al imperialismului rusesc și după 1812. Slăbirea accelerată a Imperiului Otoman, confruntat cu ample mișcări naționale, a creat contextul favorabil realizării proiectului imperial rusesc care trebuia să-i deschidă calea către Constantinopol și strâmtoarele Mării Negre. Obiectivul a rămas neschimbat: controlul țărilor române și transformarea liniei Dunării în graniță imperială. Războiul ruso-otoman din 1828-1829 a oferit prilejul instaurării unei noi perioade de ocupație rusă în Moldova și Țara Românească, dar și al unor reșezări în ceea ce privește regimul Dunării.

Generalul Piotr Fedorovici Zheltukhin, guvernator al Țării Românești și Moldovei, raport din 31 iulie 1829: „Nu mă voi referi aici la avantajul graniței noi, formată de Dunăre și Munții Carpați, nu voi lămuri folosul dat de posibilitatea ca în timp de război să se organizeze aprovizionarea armatei într-o țară îmbelșugată în locul stepelor actuale din Basarabia și Novorosisk, nu voi pomeni avantajele în caz de război cu turcii, de a avea linia de operații pe Dunăre și de a muta teatrul de război pe malul drept: toate aceste avantaje sunt perfect cunoscute guvernului și de aceea eu îmi îndrept atenția spre celelalte împrejurări locale. Pe calea instituțiilor comerciale să se egalizeze profiturile provinciilor noastre din sud cu foloasele Principatelor, căci altfel independența acestor țări față de Rusia, în condițiile organizării ocârmuirii interne, va avea drept urmare concurența cea mai păgubitoare pentru noi în lucrările de care depinde aproape în mod exclusiv comerțul nostru din Marea Neagră.”

(Mircea Mușat, Ion Ardeleanu, *De la statul geto-dac la statul român unitar*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1983, p. 229)

Tratatul semnat la Adrianopol la 2/14 septembrie 1829 a stabilit protectoratul Rusiei asupra celor două state românești, Imperiul Otoman păstrând statutul de putere suzerană. Tratatul acorda Rusiei toată Delta până la malul de nord al brațului Sfântul Gheorghe, ceea ce îi dădea controlul exclusiv asupra gurilor fluviului și implicit asupra navigației în amonte. Imperiul Otoman a fost obligat să demoleze fortificațiile de pe ambele maluri ale Dunării (Turnu,

Brăila, Hârșova). A fost elaborat și un document separat referitor la Țara Românească și Moldova (anexă la art. 5), care prevedea, printre altele: autonomia administrativă, conducerea lor de către domni pământenți aleși pe viață de adunări obștești, libertatea navigației pe Dunăre, restituirea enclavelor Turnu, Giurgiu și Brăila, precum și a 30 de insule. Granița pe Dunăre a fost stabilită pe talveg (linia care unește punctele cele mai adânci ale fluviului), de către o comisie formată din reprezentanții Rusiei, Imperiului Otoman, Țării Românești și Moldovei.

Tratatul de la Adrianopol, 2/14 septembrie 1829

Articolul 3: [...] Prutul va continua să formeze limita dintre cele două imperii, din punctul unde acest râu atinge teritoriul Moldovei și până unde se varsă în Dunăre. Din acest loc, linia frontierei va urma cursul Dunării până la gura brațului Sfântul Gheorghe, așa încât să lase toate insulele formate între diferitele brațe ale acestui fluviu în posesia Rusiei, iar malul drept va rămâne, ca în trecut, Porții Otomane.

Tratatul de la Adrianopol a marcat începutul deschiderii spre Occident, deoarece libertatea circulației persoanelor (îngrădită până atunci de Imperiul Otoman) a permis tinerilor boieri din cele două state românești să ia contact cu cultura și civilizația din statele Europei apusene, ei devenind astfel promotorii modernizării societății românești în deceniile următoare.

Actul separat relativ la principatele Moldova și Țara Românească (2/14 septembrie 1829, Adrianopol): „[...] *Sublima Poartă făgăduiește și se angajează să vegheze în mod scrupulos ca privilegiile acordate Moldovei și Valahiei să nu fie încălcate în nici un chip de către comandanții săi de la frontiere; să nu îngăduie nici un amestec din partea lor în treburile celor două provincii și să împiedice orice incursiune a persoanelor riverane de pe malul drept al Dunării pe teritoriul valah și moldovenesc. Vor fi considerate ca făcând parte integrantă din acest teritoriu toate insulele alăturate malului stâng al Dunării, iar șanalul (Thalweg) acestui fluviu va alcătui limita celor două*

principate de la intrarea sa în statele otomane până la confluența sa cu Prutul. (...) Orașele turcești așezate pe malul stâng al Dunării, ca și teritoriile lor vor fi înapoiate Valahiei, pentru a se uni de acum înainte cu acest principat, și fortificațiile existente mai înainte pe acest mal nu vor mai putea fi niciodată refăcute."

(Ion Ionașcu, Petre Bărbulescu, Gheorghe Gheorghe, *Relațiile internaționale ale României în documente (1363-1900). Culegere selectivă de tratate, acorduri, convenții și alte acte cu caracter internațional*, Editura Politică, București, 1971, p. 285-286)

Pentru Țara Românească și Moldova, libertatea navigației pe Dunăre a însemnat eliminarea monopolului comercial otoman, fapt care a impulsionat dezvoltarea lor economică. Porturile românești de la Dunărea de Jos au intrat în circuitul comercial Mediterana – Marea Neagră – Europa centrală. Noul regim al Dunării a fost determinant pentru viitoarea dezvoltare accelerată a producției agricole exportate prin Galați și Brăila, care se va produce după 1830. Pe de altă parte, acest regim a favorizat pătrunderea produselor industriale din Austria (prin Marea Neagră), Anglia și Franța. În concluzie, **Rusia nu a atins nici în 1829 obiectivul mutării frontierei sale pe Dunăre**, care a fost urmărit timp de peste o jumătate de secol, dar obținerea protectoratului asupra celor două state românești a fost un pas către o viitoare integrare a lor. Introducerea Regulamentelor Organice, care au avut în mod neîndoiește un rol important în modernizarea acestor state, a fost făcută pentru a pregăti o asemenea integrare. În această perspectivă, era necesar ca Dunărea să devină o frontieră sigură și o arteră comercială subordonată intereselor Rusiei. Obligând Imperiul Otoman să abandoneze principalele puncte fortificate care asigurau controlul militar și al tranzitului pe Dunăre, Rusia a scos Dunărea de Jos de sub controlul exclusiv al acestuia, chiar dacă frontiera Imperiului Otoman se menținea pe Dunăre.

III

SITUAȚIA DUNĂRII DE LA PROTECTORATUL RUSIEI PÂNĂ LA CUCERIREA INDEPENDENȚEI ROMÂNIEI (1830-1878)

Dezvoltarea navigației pe Dunăre și expansiunea economică a Austriei • Războiul Crimeii și problema Dunării • Congresul de Pace de la Paris și crearea Comisiei Europene a Dunării • Dezvoltare economică sub egida marilor puteri • Dunărea în contextul războiului din 1877-1878 • Tratatul de pace ruso-otoman de la San Stefano

Dezvoltarea navigației pe Dunăre și expansiunea economică a Austriei

În condițiile în care art. 5 din Tratatul de la Adrianopol stabilise libertatea comerțului pentru Principatele Române, restituirea către Țara Românească a enclavelor Turnu Măgurele, Giurgiu și Brăila a dat un impuls major economiei. Pentru români a apărut necesitatea de a construi nave fluviale, în condițiile în care în 1834 s-a obținut dreptul de liberă navigație sub pavilion românesc pe Dunăre și, ulterior (1836), pe Marea Neagră. În 1840, prin portul Brăila treceau deja 57.000 de tone de mărfuri, din care cea mai mare parte era transportată pe vase grecești, 24.000 de tone; sub pavilionul românesc s-au transportat 500 de tone. Stăpânirea de

către Rusia a Gurilor Dunării a provocat însă reacția imediată a Austriei, care în 1829 a întemeiat „Societatea Austriacă de navigație cu aburi”, pentru a asigura transportul călătorilor și al mărfurilor spre Gurile Dunării și Marea Neagră. La 13/25 iulie 1840 s-a încheiat, la Sankt-Petersburg, Convenția ruso-austriacă privitoare la navigația pe Dunăre, valabilă pe 10 ani, care prevedea libertatea navigației la Gurile Dunării pentru navele austriece, precum și pentru toate navele comerciale. A urmat apariția navelor britanice, tot mai multe după 1850, în căutare de piețe de desfacere pentru produse industriale și de import de cereale. Reacția Rusiei a fost de a stânjeni comerțul pe Dunăre prin neglijarea operațiunilor de întreținere a Canalului Sulina (a cărui adâncime a scăzut de la 4,88 m la 2,28 m), precum și prin măsuri de carantină care să oprească pentru mai multă vreme deplasarea navelor aflate sub orice pavilion, sub pretextul dezinfectării lor. Apăreau astfel germeii conflictului de la 1853.

Războiul Crimeii și problema Dunării

Contradicțiile apărute în problema orientală între puterile maritime, Marea Britanie și Franța, pe de o parte, și Rusia țaristă, pe de alta, primele două urmărind menținerea integrității teritoriale a Imperiului Otoman asupra căruia exercitau o puternică influență de ordin economic, financiar și politic, aveau să ducă la izbucnirea războiului cunoscut sub numele de Războiul Crimeii (1853-1856). Interesate să-și mențină influența dominantă în Imperiul Otoman și să amplifice comerțul cu cereale pe care-l practicau intens cu țările din bazinul Dunării de Jos, marile puteri europene căutau să se opună politicii expansioniste a Rusiei în regiunea Mării Negre și a Dunării. Mai precis, Rusia deținea controlul asupra canalelor Deltei Dunării și nu avea niciun interes să-și respecte angajamentele privind dragarea acestora pentru facilitarea navigației. Dimpotrivă, autoritățile țariste căutau să obstrucționeze dezvoltarea Dunării într-un coridor comercial de cereale pentru Occident, pentru a-și proteja

propriile exporturi de orice competiție. Acest lucru reprezenta o prejudiciere directă a interesele comercianților occidentali, mai ales britanici, aceștia jucând un rol-cheie în decizia Regatului Unit de a se alătura Imperiului Otoman în Războiul Crimeii împotriva Rusiei țariste. Problema strâmtorilor și, implicit, a Dunării a devenit astfel *casus belli* pentru marile puteri europene.

Desfășurarea nefavorabilă (pentru Rusia) a operațiunilor militare a deschis seria lungă de negocieri premergătoare semnării păcii. La 8 august 1854, guvernul de la Viena, de comun acord cu cele de la Paris și Londra, a înaintat reprezentantului Rusiei cele cinci condiții puse de Marea Britanie și Franța pentru oprirea războiului: renunțarea la protectoratul asupra Principatelor Române, retrocedarea a trei județe din sudul Basarabiei, libertatea navigației pe Dunărea de Jos (conform principiului din Actul Congresului de la Viena din 9 iunie 1815), renunțarea la protecția creștinilor din Imperiul Otoman și din Principate, neutralitatea Mării Negre. De asemenea, se sugera ca sarcina asigurării condițiilor tehnice necesare navigației la Gurile Dunării să fie încredințată unei comisii puse sub controlul marilor puteri, care să poată dispune și de o forță militară mixtă pentru poliția și paza navigației. Protocolul Conferinței de la Viena pentru stabilirea condițiilor de pace între Rusia, Imperiul Otoman și aliații săi, semnat la 23 martie 1855, prevedea în legătură cu Dunărea libertatea de navigație pe cursul ei și la gurile fluviului, ce urma să fie asigurată de instituții europene, în care puterile contractante urmau a fi egal reprezentate. Se prevedea, de asemenea, și neutralitatea Mării Negre pentru ambele imperii, otoman și rus.

Congresul de Pace de la Paris și crearea Comisiei Europene a Dunării

Congresul de Pace s-a desfășurat la Paris în perioada 25 februarie-30 martie 1856. Problema Dunării a jucat un rol important în demersurile diplomatice ale marilor puteri învingătoare, Marea

Britanie, Franța și Austria, care urmăreau să asigure libera navigație pe fluviu, de la Ulm (Germania) până la vărsarea acestuia în Marea Neagră. Dunărea era astfel menită să devină o arteră principală pentru importul de cereale din principatele dunărene, respectiv pentru exportul produselor industriale occidentale în zonă. În acest sens, în ședința din 6 martie, reprezentantul Franței, contele Alexandre Walewski, a propus înființarea unei **Comisii Europene la Gurile Dunării**, cu o durată de funcționare limitată, în care fiecare mare putere să aibă un reprezentant. **Comisia avea menirea de a executa lucrările necesare pentru buna desfășurare a navigației și de elaborare a regulamentelor de navigație și poliție aplicabile pe întregul curs al fluviului.**



Dunărea în timpul Războiului Crimeii (1853-1856), <https://www.themaphouse.com/artworks/225497-james-wyld-seat-of-war-on-the-danube-1854/>

Tratatul de la Paris, 30 martie 1856

Articolul 4: Majestatea Lor [...] se angajează să restituie M. S. Împăratului tuturor Rusiilor orașele și porturile Sevastopol, Balaklava, Kamiesch, Eupatoria, Kertch, Ieni-Kaleh, Kinburn, precum și toate celelalte teritorii ocupate de către trupele aliate [...].

Articolul 20: În schimbul orașelor, porturilor și teritoriilor enumerate la art. 4 al prezentului Tratat și pentru a asigura mai bine libertatea navigației pe Dunăre, M. S. Împăratul tuturor Rusiilor consimte la rectificarea frontierei sale în Basarabia. [...] în amonte de acest punct (Katamori de pe râul Prut) frontiera dintre cele două imperii (Rus și Otoman) rămâne neschimbată [...].

Articolul 21: [...] Teritoriul cedat de Rusia va fi anexat la Principatul Moldovei sub suzeranitatea Sublimei Porți.

(Iulian Oncescu, Ion Stanciu, Emanoil Ploeanu, *Texte și documente privind istoria modernă a românilor*, vol. I (1774-1866), Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2011, p. 255-256)

Tratatul semnat la 18/30 martie 1856 preciza atribuțiile Comisiei Europene a Dunării, compusă din reprezentanții țărilor riverane: Austria, Bavaria, Württemberg, Imperiul Otoman și cele trei principate dunărene (Țara Românească, Moldova și Serbia), dar numirea reprezentanților lor trebuia să fie aprobată de Imperiul Otoman. Prin rectificarea frontierei în Basarabia, Moldova a redobândit accesul la Marea Neagră. Comisia Europeană a Dunării a permis realizarea dezideratului liberei navigații pe Dunăre până la declanșarea Primului Război Mondial.

Pentru a scoate Gurile Dunării de sub controlul Rusiei, marile puteri au abolit protectoratul rusesc asupra principatelor și au impus Rusiei cedarea către Moldova a trei județe din sudul Basarabiei: Cahul, Bolgrad și Ismail. De asemenea, s-a hotărât consultarea principatelor Moldova și Țara Românească „în vederea viitoarelor organizări definitive” ca etapă premergătoare a unificării lor politice și administrative. Protectoratul Rusiei a fost înlocuit cu garanția colectivă a principatelor de către toate puterile semnatare ale tratatului de pace încheiat la 18/30 martie 1856.



Reprezentanții marilor puteri la Congresul de Pace de la Paris,
februarie-martie 1856,
[https://ro.wikipedia.org/wiki/Tratatul_de_la_Paris_\(1856\)#/media/
Fi%C8%99ier:Treaty_of_Paris_1856_-_1.jpg](https://ro.wikipedia.org/wiki/Tratatul_de_la_Paris_(1856)#/media/Fi%C8%99ier:Treaty_of_Paris_1856_-_1.jpg)

Dezvoltare economică sub egida marilor puteri

La 25 decembrie 1856 - 6 ianuarie 1857, reprezentanții Austriei, Marii Britanii, Rusiei, Sardiniei și Imperiului Otoman au semnat în capitala Franței un așa-numit Protocol al Conferinței de la Paris, prin care Delta Dunării și Insula Șerpilor urmau să fie trecute în stăpânirea Imperiului Otoman. Comisia Europeană a Dunării (CED) și-a început activitatea în noiembrie 1856 în sediul fixat la Galați. În iunie-iulie 1860 s-a aprobat regulamentul provizoriu pentru poliția navigației între Isaccea și Sulina, care reglementa manevrele specifice navigației fluviale. O altă hotărâre fixa tariful provizoriu pentru drepturile de navigație aplicabile la gura brațului Sulina, pentru acoperirea cheltuielilor lucrărilor executate pentru degajarea gurilor Dunării și a părților din mare învecinate cu acestea. S-au elaborat regulamente de navigație și poliție stabilite de CED, aplicabile părții din Dunăre dintre Galați și mare, așa-numita Dunăre Maritimă.

Efectele lucrărilor de întreținere realizate de CED s-au văzut imediat: dacă în 1857 au circulat pe Dunăre circa 2.500 de nave cu o masă de 350.000 de tone, în 1860 au ieșit prin portul Sulina circa 3.500 de nave cu o masă de 558.000 de tone. Traficul a antrenat o dezvoltare semnificativă a porturilor Giurgiu, Galați și Brăila. Cel mai important proiect a fost cel al regularizării brațului Sulina, menit să-l transforme într-un braț ușor navigabil, realizat după planurile inginerului britanic Charles Hartley, numit și „părintele Dunării”. Aceste amenajări au dus la dezvoltarea portului Sulina, la momentul respectiv, cel mai important port de pe coasta apuseană a Mării Negre. În 1870, Imperiul Otoman a obținut pentru el statutul de porto-franco (port liber, scutit de taxe vamale sau cu regim vamal special). Importanța economică a zonei dintre cursul inferior al Dunării și mare a stat la baza deciziei ca prima cale ferată din Imperiul Otoman să fie construită între portul dunărean Cernavodă și Küstenge (viitoarea Constanța). Lucrările au fost realizate în doi ani de compania britanică John Trevor Barkley. Inaugurarea a avut loc la 22 septembrie/4 octombrie 1860.

Evoluțiile politice și militare din Europa anilor 1870 au dus la schimbări în raportul de forțe dintre marile puteri. Înfrângerea Franței în războiul cu Prusia (19 iulie 1870 - 28 ianuarie 1871) a permis Rusiei să anuleze clauza de neutralitate a Mării Negre prin Tratatul de la Londra (1/13 martie 1871). Acest tratat mai prevedea prelungirea cu 12 ani a funcționării Comisiei Europene a Dunării și preciza cerința ca puterile riverane să întreprindă acțiuni comune pentru a înlătura obstacolele ce stăteau în calea navigației în zona cataractelor Dunării (Porțile de Fier).

Dunărea în contextul războiului din 1877-1878

Rusia nu a renunțat niciodată la dorința de dominație în Balcani și la visul de a cuceri Constantinopolul. Din acest motiv, reizbucnirea crizei orientale în iunie 1875 (persecuțiile organizate de otomani asupra creștinilor din Bosnia și Herțegovina și Bulgaria) i-a dat prilejul să izoleze diplomatic Imperiul Otoman prin înțelegeri

secrete cu Austro-Ungaria și să declare război Imperiului Otoman la 12/24 aprilie 1877. Imediat după declanșarea războiului, început prin trecerea armatelor ruse peste Prut, permisă conform convenției din 4/16 aprilie 1877, România și-a proclamat independența la 9 mai 1877 și a pus la dispoziție căile ferate pentru trecerea armatei ruse la sud de Dunăre (iunie 1877). Mai puțin cunoscut este faptul că războiul a avut o componentă navală, care a arătat cât de utilă a fost investiția României atât în instalarea unor puternice baterii de artilerie la Calafat, Izlaz, Corabia ș.a., cât mai ales prin crearea unei flote de Dunăre. Corpul flotei, cu baza la Ismail, provenea din unificarea celor două flote ale Moldovei și Țării Românești. În noaptea de 13/25 spre 14/26 mai, nava „Rândunica”, la bordul căreia se afla maiorul Ioan Murgescu, comandantul flotei române, a participat la torpilarea monitorului otoman „Hvizi-Rahman”, unul dintre cele mai mari și moderne cuirasate otomane din flota de Dunăre.

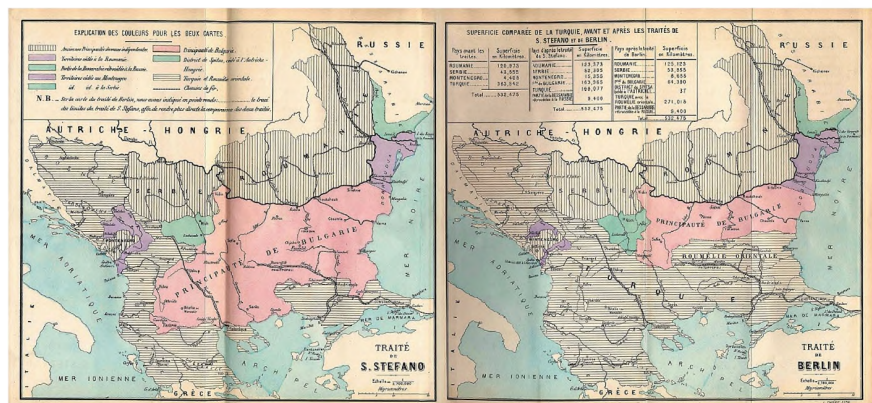
În zilele următoare, navele românești au participat cu succes la instalarea unui baraj de mine pe Dunăre (28 mai/9 iunie). Trecerea grosului armatelor ruse a avut loc la Zimnicea începând cu noaptea de 14-15/26-27 iunie până la 25 iunie/7 iulie 1877. Au urmat înfrângerile rușilor suferite în fața Plevnei, la 8/20 și la 18/20 iulie, și apoi solicitarea ajutorului militar românesc. Venirea în teatru de operațiuni a celor 38.000 de români conduși de principele Carol I și asediul care a urmat după atacul eșuat la 30 august/11 septembrie au permis aliaților cucerirea Plevnei la 28 noiembrie/10 decembrie 1877. Trupele ruse au trecut peste Balcani și au înaintat spre Constantinopol, iar otomanii au cerut armistițiu, la Adrianopol, la 19/31 ianuarie 1878.

Tratatul de pace ruso-otoman de la San Stefano

Prin tratatul de pace pe care Rusia l-a impus Imperiului Otoman la San Stefano (19 februarie/3 martie 1878) cea dintâi urmărea să creeze un mare stat bulgar și să-și asigure accesul la Gurile Dunării. În acest sens, art. 19 prevedea că Imperiul Otoman era obligat la plata de despăgubiri de război către Rusia, dar o mare

parte din suma datorată urma să fie compensată prin cedarea de către otomani a teritoriului Sangeacului Tulcea – zona dintre cursul inferior al Dunării și Marea Neagră (Dobrogea). Rusia afirma însă că *nu voia să anexeze acest teritoriu și nici insulele Deltei Dunării*, ci își rezerva dreptul de a-l schimba cu partea din sudul Basarabiei detașată prin Tratatul de la Paris din 18/30 martie 1856. În felul acesta, Rusia obținea accesul la Gurile Dunării, frontiera ei fiind fixată pe talvegul cursului Dunării – de la confluența cu Prutul la Ismail – și pe brațul nordic dunărean, Chilia, iar despre soarta Dobrogei nu se spunea nimic. Chestiunea împărțirii apelor și pescăriilor urma să fie reglementată de către o comisie ruso-română în decurs de un an de la semnarea tratatului. Art. 12 al tratatului preciza că toate cetățile de pe ambele maluri ale Dunării urmau să fie demolate. La fel se preciza explicit că „drepturile, obligațiile și prerogativele Comisiei Europene a Dunării sunt menținute intacte”.

Chiar dacă nu afecta funcționarea Comisiei Europene a Dunării, principala prevedere a Tratatului de la San Stefano prin care Rusia, contrar angajamentelor asumate, fixa pe hartă frontierele unei Bulgarii Mari s-a lovit de opoziția categorică a marilor puteri. Pentru a evita izbucnirea unui război european s-a decis convocarea la 1/13 iunie 1878 a unui congres al marilor puteri la Berlin.



Harta Balcanilor fixată de Tratatul de la San Stefano și cea fixată prin Tratatul de la Berlin, https://ro.wikipedia.org/wiki/File:Karti_od_SanStefan_i_Berlinski_kongres_1878.jpg

IV

DUNĂREA ÎNTRE MARILE PUTERI ȘI STATELE NAȚIONALE ÎN EPOCA ALIANȚELOR (1878-1918)

- Tratatul de la Berlin • România și jurisdicția Comisiei Europene a Dunării • Infrastructura de transport: podul Cernavodă și canalul Porțile de Fier • Dunărea în Primul Război Mondial: importanța strategică
- Tentativa Puterilor Centrale de a impune un nou regim al Dunării în 1918
-

Tratatul de la Berlin

Prin Tratatul de la Berlin din 13 iulie 1878, Rusia și-a recâștigat accesul la Gurile Dunării, pierdut în 1856, prin anexarea sudului Basarabiei, în pofida protestelor diplomatice ale României. În schimb, Dobrogea, Delta Dunării și Insula Șerpilor au intrat în componența României. Tratatul prevedea măsuri pentru asigurarea libertății de navigație, precum demolarea fortărețelor otomane de pe cursul inferior al fluviului și interzicerea navelor militare, cu excepția celor ușoare pentru poliție și vamă. România a fost acceptată ca membru al Comisiei Europene a Dunării, alături de marile puteri (Marea Britanie, Germania, Austro-Ungaria, Franța, Italia, Rusia, Imperiul Otoman). În 1878, comisiei i s-a extins controlul asupra sectorului de la Sulina până la Galați (limita anterioară fusese Isaccea); totodată, i s-a recunoscut dreptul

de a stabili reglementările pentru navigația între Galați și Porțile de Fier, în timp ce restul Dunării era guvernat exclusiv de legislațiile statelor riverane (Austro-Ungaria și Germania), ceea ce perpetua un regim neuniform, în pofida statutului său de fluviu internațional. Comisia continua să funcționeze într-un regim provizoriu, activitatea sa fiind extinsă, printr-o serie de prelungiri succesive, peste cei doi ani inițiali stabiliți prin Tratatul de la Paris din 1856. Totuși, s-au creat condițiile pentru transformarea sa într-o instituție permanentă, deoarece s-a prevăzut posibilitatea extinderii activității sale și după 1883, termen stabilit prin decizia Conferinței de la Londra din 1871.

Tratatul de la Berlin (1878)

- României îi este recunoscută independența (**art. 43**) și este obligată să cedeze sudul Basarabiei către Rusia (**art. 45**).
- Se uneau cu România Delta Dunării, Insula Șerpilor și Dobrogea (**art. 46**), iar problema delimitării apelor și a drepturilor de pescuit pe Dunărea de Jos urma să fie soluționată prin arbitrajul Comisiei Europene a Dunării (**art. 47**).
- Fortărețele otomane de pe cursul inferior al Dunării urmau a fi distruse, pentru a „spori garanțiile privind libertatea navigației pe Dunăre”, iar circulația navelor militare fluviale în aval de Porțile de Fier era interzisă, cu excepția navelor ușoare ale poliției și ale serviciului vamal, precum și a navelor staționare ale marilor puteri de la Gurile Dunării, care puteau să circule în amonte până la Galați (**art. 52**).
- România va fi reprezentată în Comisia Europeană a Dunării, care își continua activitatea pe sectorul de la Gurile Dunării până la Galați, exercitându-și atribuțiile în mod independent față de autoritățile naționale ale statelor riverane (**art. 53**); cu un an înainte de expirarea termenului stabilit pentru activitatea comisiei (1883), marile puteri se vor consulta pentru a decide prelungirea mandatului său sau modificări ale funcțiilor sale (**art. 54**).
- Reglementările referitoare la navigație, poliția fluvială și supravegherea pe sectorul Dunării cuprins între Porțile de Fier și Galați urmau să fie elaborate de Comisia Europeană a Dunării, cu ajutorul delegaților statelor riverane, uniformizându-se cu normele aplicate pe sectorul dintre Galați și Gurile Dunării (**art. 55**).

Prin hotărârile luate, Congresul de la Berlin a pus capăt dominației otomane asupra Dunării de Jos, ceea ce a creat un cadru propice pentru ca, în vara anului 1880, Austro-Ungaria să inițieze un demers pentru a-și asigura controlul asupra navigației pe sectorul Dunării de Jos. Astfel, pentru aplicarea art. 55 al tratatului din 1878, Austro-Ungaria a propus ca regulamentele de poliție și navigație fluvială pe sectorul dintre Porțile de Fier și Galați să fie implementate de o Comisie Mixtă compusă din delegații statelor interesate, România, Serbia, Bulgaria și, nu în ultimul rând, Austro-Ungaria, care revendica președinția comisiei și participarea cu vot preponderent (dublu) în ședințele acesteia. Proiectul austro-ungar, chiar și într-o versiune revizuită la propunerea Franței, care includea un reprezentant al Comisiei Europene a Dunării în Comisia Mixtă, a fost respins în 1882, din cauza opoziției României, care a adoptat și menținut o atitudine fermă în ședințele Comisiei Europene a Dunării, unde deciziile erau luate prin unanimitate.



Palatul Comisiei Europene a Dunării de la Sulina, inaugurat în 1868. În prezent, sediul filialei Sulina a Administrației Fluviale a Dunării de Jos (Filip Brunea-Fox, *Farmecul Dunării: Sulina*, „Realitatea Ilustrată”, nr. 384/3 iunie 1934, p. 16-17)

România și jurisdicția Comisiei Europene a Dunării

Tratatul Dunării a fost adoptat în urma unei conferințe a puterilor semnatare ale Tratatului de la Berlin din 1878, desfășurate la Londra în 1883. Consolidând caracterul permanent al Comisiei Europene a Dunării, i s-a prelungit mandatul pentru încă 21 de ani (până în 1904) și apoi cu reînnoirea automată la fiecare trei ani. De asemenea, i s-a extins jurisdicția până la Brăila, scoțând însă de sub controlul acesteia brațul Chilia, unde România și Rusia urmau să aplice singure regimul prevăzut pentru brațul Sulina. De asemenea, a fost adoptat proiectul înființării Comisiei Mixte, cu sediul la Giurgiu, care urma să controleze navigația Dunării între Porțile de Fier și Brăila. Întrucât i s-a refuzat dreptul de vot deliberativ în cadrul Conferinței de la Londra, România a declarat că refuză să recunoască deciziile luate fără participarea ei și a continuat să exercite activitatea de poliție și supraveghere în apele sale teritoriale. Reacțiile internaționale față de atitudinea României au fost atenuate și de semnarea tratatului prin care s-a alăturat Triplei Alianțe, la 18 octombrie 1883.

Tratatul de la Londra (26 februarie/10 martie 1883)

- Funcționarea Comisiei Europene a Dunării era extinsă până în 1904, apoi reînnoită automat la fiecare trei ani, exceptând cazul în care o parte contractantă solicita, cu un an înainte de expirarea perioadei triennale, modificări privind alcătuirea sau atribuțiile comisiei (**art. 2**).
- Jurisdicția Comisiei Europene a Dunării era extinsă în sectorul dintre Galați și Brăila (**art. 1**). Pe cursul dintre Brăila și Porțile de Fier va opera o Comisie Mixtă, având responsabilitatea de a aplica prevederile regulamentului anexat referitor la navigația în acest sector (**art. 7**). ***Aceste prevederi nu s-au aplicat, fiind respinse de România.***
- Comisia Europeană a Dunării nu avea autoritate asupra porțiunilor brațului Chilia aflate integral pe teritoriul rus (**art. 3**), iar pentru sectorul de frontieră ruso-român se aplicau reglementările de pe brațul Sulina, sub supravegherea delegaților celor două state (**art. 4**). Lucrările efectuate de Rusia sau România pe brațul Chilia trebuiau comunicate comisiei pentru a asigura menținerea navigabilității celorlalte brațe, iar eventualele dispute erau mediate de puterile semnatare (**art. 5**).

Motivul pentru care România a respins orice decizie care reducea controlul național asupra Gurilor Dunării a fost dorința fermă de a proteja suveranitatea statului și de a apăra o axă economică vitală pentru exporturile naționale. Marile puteri urmăreau, fiecare în funcție de propriile interese, fie extinderea controlului asupra navigației dunărene ca instrument de influență în sud-estul Europei și în bazinul Mării Negre (Austro-Ungaria, Rusia), fie garantarea libertății de circulație și menținerea unui echilibru între statele riverane (Marea Britanie, Franța).

Infrastructura de transport: podul Cernavodă și canalul Porțile de Fier

România a contribuit la modernizarea infrastructurii de transport pe Dunăre prin câteva proiecte majore. În 1895 au fost inaugurate calea ferată și complexul podurilor dunărene între Fetești și Cernavodă, proiectate de inginerul Anghel Saligny, conectând rețeaua feroviară din Muntenia cu cea din Dobrogea și eliminându-se astfel necesitatea traversării fluviului cu ambarcațiuni. În 1896 a fost finalizat canalul Porțile de Fier, realizat printr-o colaborare cu Austro-Ungaria și Serbia, facilitând un traseu mai sigur și mai eficient în zona defileului Dunării la trecerea prin munții Carpați, până atunci dificil de traversat.

Comisia Europeană a Dunării și-a continuat activitatea în conformitate cu prevederile actului adițional la Actul Public privind Navigația Dunării din 1865, semnat la Galați la 28 mai 1881, care îi conferea comisiei dreptul de a lua decizii privind numirea personalului, perceperea taxelor și gestionarea operațiunilor de navigație pe cursul Sulina-Galați. Relația dintre România și Comisia Europeană a Dunării a fost marcată de multiple tensiuni, în special din cauza limitării suveranității românești asupra propriilor ape teritoriale, ele fiind totuși ameliorate spre sfârșitul secolului al XIX-lea, prin stabilirea unui acord pentru limitarea competenței agenților comisiei asupra porturilor românești. De asemenea, autoritățile române au recunoscut beneficiile economice și comerciale rezultate din activitatea comisiei, având în vedere contribuția sa la realizarea de noi lucrări pentru ameliorarea șenalului navigabil

al Dunării Maritime, în special pe brațul Sulina, lucrări care au dus la creșterea traficului comercial dunărean.

Dunărea în Primul Război Mondial: importanța strategică

Izbucnirea Primului Război Mondial a afectat semnificativ activitatea Comisiei Europene a Dunării. Mobilizările generale și închiderea strâmtorilor Bosfor și Dardanele au redus drastic navigația civilă pe Dunărea Maritimă și în Marea Neagră, afectând inclusiv exporturile românești. Deși neutralitatea României a permis continuarea activității comisiei, greutățile amintite au dus la anularea sesiunii de toamnă din 1915. Următoarea reuniune oficială va avea loc abia la 18 mai 1920, când instituția și-a reluat activitatea în noua sa componentă. În iunie 1916, Germania și Austro-Ungaria au încercat să reorganizeze regimul fluviului printr-o conferință la Budapesta, însă România a refuzat să dea curs invitației, menținându-și poziția neutră până în august 1916, când a intrat în război de partea Antantei.

În ansamblul operațiilor militare de pe frontul românesc din 1916, valoarea Dunării ca obstacol natural s-a evidențiat numai în sectoarele bine fortificate. La Turtucaia, slăbiciunile capului de pod românesc au fost exploatate de Puterile Centrale printr-o ofensivă



Ilustrată cu Podul Regele Carol I. Arhivele Naționale Istorice Centrale, Colecția Documente Fotografice, Ilustrate/cărți poștale, BU-F-01073-5-00271

decisivă, care a dus la o înfrângere majoră a trupelor române. Odată capturat, acest sector a devenit principalul coridor de manevră spre Cernavodă și Constanța, accelerând prăbușirea frontului sudic. Importanța strategică a Dunării pentru ofensiva Puterilor Centrale a fost confirmată și de traversarea de la Sviștov, urmată de încercuirea și ocuparea Bucureștiului în toamna anului 1916. Înfrângerile suferite de armata română pe frontul de sud în toamna anului 1916 au compromis ofensiva română din Transilvania și au dus la ocuparea Dobrogei, Olteniei și Munteniei de către Puterile Centrale, forțând retragerea autorităților române în Moldova, în decembrie 1916; această evoluție a permis Puterilor Centrale să preia controlul cursului inferior al Dunării, pe care l-au transformat într-o arteră logistică pentru transportul cerealelor, petrolului și altor materii prime din România către centrul Europei.

În contextul schimbărilor radicale produse de desfășurarea ostilităților, și activitatea Comisiei Europene a Dunării a fost profund afectată: delegații Germaniei, Austro-Ungariei și Imperiului Otoman au fost internați în lagăre în august 1916, iar după ocuparea jumătății de sud a României de către Puterile Centrale, în decembrie 1916, reprezentanții Marii Britanii, Franței și Italiei au părăsit țara, nemaiavând obiect de activitate. Valorile comisiei au fost evacuate la Odessa, de unde au fost readuse la Galați abia la 31 ianuarie 1918.

Tentativa Puterilor Centrale de a impune un nou regim al Dunării în 1918

Proclamarea independenței Republicii Democratice Moldovenești, în ianuarie 1918, a privat Rusia de accesul la Gurile Dunării, iar unirea Basarabiei cu România, la 27 martie/9 aprilie 1918, a consolidat influența românească în zona respectivă. Totuși, tratatul preliminar de pace de la Buftea-București, semnat la 20 februarie/5 martie 1918, obliga România să cedeze Dobrogea către Puterile Centrale. Pentru a nu i se elimina complet accesul la Marea Neagră, României i se garanta menținerea unui coridor comercial prin portul Constanța. Prin Tratatul de pace de la București din 24 aprilie/7 mai 1918, Puterile Centrale au încercat să

impună un nou regim al navigației pe Dunăre, propunând înlocuirea Comisiei Europene a Dunării cu o nouă instituție – Comisia Gurilor Dunării. Aceasta urma să aibă jurisdicție între Sulina și Brăila (unde își avea sediul) și să fie alcătuită exclusiv din state dunărene (Germania, Austro-Ungaria, Bulgaria, România) și state cu ieșire la țărmul european al Mării Negre (Imperiul Otoman). De asemenea, pentru prima dată, se intenționa instituirea unui regim unitar al navigației pe Dunăre, fără participarea statelor Antantei (Franța, Marea Britanie, Italia), membre ale Comisiei Europene a Dunării. Totuși, acest proiect nu s-a realizat niciodată, deoarece înfrângerea Puterilor Centrale de către Antantă le-a anulat posibilitatea impunerii unei noi ordini dunărene. În consecință, Comisia Europeană a Dunării și-a reluat activitatea sub egida statelor victorioase, care au reafirmat principiile libertății și internaționalizării navigației pe fluviu, stabilind un nou sistem de echilibru.

Tratatul de pace de la București (24 aprilie/7 mai 1918)
(Nu s-a aplicat, nefiind ratificat de România.)

- România ceda Bulgariei Cadrilaterul, cu unele ajustări de frontieră în favoarea Bulgariei, precum și restul Dobrogei de Nord către statele Puterilor Centrale. Noua frontieră urma să fie demarcată de o comisie internațională, Dunărea servind ca graniță naturală între teritoriile cedate și România (**art. 10**).
- Comisia Gurilor Dunării, înlocuind Comisia Europeană a Dunării, controla sectorul dintre Sulina și Brăila, iar navigația pe restul fluviului, de la Brăila la Ulm, urma să fie stabilită printr-un viitor acord între Germania, Austro-Ungaria, Bulgaria, Turcia și România (**art. 24**).
- Germania, Austro-Ungaria, Bulgaria, Turcia și România aveau dreptul de a menține nave staționare de război la Gurile Dunării, cu dreptul de a circula în sus până la granițele naționale (**art. 26**).

V

DUNĂREA ÎNTRE RECONFIGURARE INTERNAȚIONALĂ ȘI RIVALITĂȚI GEOPOLITICE (1919-1947)

Reconfigurarea regimului Dunării după Primul Război Mondial • Consolidarea poziției României la Dunăre prin unirea Basarabiei și Transilvaniei • Tendințe de cooperare regională și securitate colectivă: Mica Înțelegere și Înțelegerea Balcanică • Negocierile sovieto-germane din 1940: eșecul stabilirii unei noi ordini dunărene • Dunărea și dominația sovietică după 1944

Reconfigurarea regimului Dunării după Primul Război Mondial: restaurarea Comisiei Europene a Dunării și înființarea Comisiei Internaționale a Dunării

Prin Tratatul de la Versailles din 28 iunie 1919 s-a stabilit un nou regim al Dunării, prin care marile puteri au urmărit menținerea controlului politic și economic asupra fluviului, garantarea libertății navigației și echilibrarea influenței statelor riverane. Astfel, Comisia Europeană a Dunării și-a reluat atribuțiile anterioare războiului, fiind alcătuită provizoriu doar din delegații Franței, Marii Britanii, Italiei și României (singurul stat riveran reprezentat permanent în comisie). De asemenea, s-a decis instituirea unei Comisii Internaționale a Dunării, care administra cursul fluviului până la Ulm, formată din membrii desemnați de statele riverane

și de cele neriverane incluse în Comisia Europeană a Dunării. Regimul definitiv al Dunării urma să fie stabilit printr-o conferință internațională a Puterilor Aliate și Asociate. Până atunci, statutul Dunării a fost marcat de un regim provizoriu, navigația comercială și militară pe Dunăre fiind administrată, din mai 1919 până în mai 1920, de Comisia Interaliată a Dunării, cu sediul la Budapesta, aflată sub autoritatea Înaltului Comandament Aliat.

Tratatul de la Versailles (28 iunie 1919)

- Comisia Europeană a Dunării își relua atribuțiile anterioare războiului, dar provizoriu era compusă doar din reprezentanții Marii Britanii, Franței, Italiei și României (**art. 346**).
- Era creată o Comisie Internațională a Dunării care administra cursul Dunării până la Ulm, alcătuită din membri desemnați de statele riverane și de statele neriverane reprezentate în Comisia Europeană a Dunării (**art. 347-348**). Regimul Dunării va fi stabilit de Puterile Aliate și Asociate printr-o conferință internațională (**art. 349**).
- Gestionarea Porților de Fier revenea Comisiei Internaționale a Dunării, înlocuindu-se mandatul austro-ungar stabilit prin Tratatul de la Berlin din 1878 (**art. 350**).

În perioada interbelică, controlul asupra Dunării a devenit o miză majoră pentru influența politică și economică a statelor europene, datorită valorii strategice a fluviului care lega piețele Europei Centrale de Marea Neagră și rețelele comerciale globale. Prin implicarea statelor neriverane (Franța, Marea Britanie, Italia), a devenit evident că stăpânirea Dunării însemna controlul unei rute vitale pentru comerțul european și, prin urmare, constituia un factor determinant al influenței politice în Europa. Interesele de natură economică și comercială au generat, inevitabil, vectori de influență politică, aspect evidențiat de faptul că reglementările privind Dunărea au depășit aspectele pur tehnice și de administrare a sectoarelor maritim și fluvial, intrând în sfera preocupărilor geopolitice. Regimul juridic al Dunării, care va fi stabilit în 1921,

reflecta astfel interese divergente: unele state susțineau un regim de navigație liberă pentru a-și consolida dominația maritimă (Marea Britanie, Franța) sau pentru a-și asigura libertatea de circulație (Italia, Grecia), în timp ce Germania căuta să-și recâștige influența economică asupra Dunării prin reformarea Comisiei Europene.

Consolidarea poziției României la Dunăre prin unirea Basarabiei și Transilvaniei: Gurile Dunării și Porțile de Fier

Unirea Basarabiei și a Transilvaniei cu România a extins cursul Dunării aflat sub jurisdicția României, incluzând, de o parte, întregul sector maritim al Dunării, care-i conferea autoritatea deplină asupra tuturor celor trei guri ale fluviului (Sulina, Chilia și Sfântu Gheorghe), iar, de cealaltă, sectorul Porților de Fier și cataractelor (Cazanele Dunării). Tratatul de la Trianon din 4 iunie 1920 consfințează apartenența Transilvaniei la România, confirmând anularea mandatului austro-ungar asupra Porților de Fier, invocată și în Tratatul de la Versailles din 1919. Tratatul de la Paris din 28 octombrie 1920, prin care marile puteri aliate (Franța, Marea Britanie, Italia și Japonia) recunoșteau suveranitatea României asupra Basarabiei, includea și prevederi referitoare la regimul Dunării, stabilind că gurile fluviului rămăneau sub jurisdicția Comisiei Europene a Dunării. Ulterior, refuzul Japoniei de a ratifica tratatul Basarabiei a împiedicat intrarea sa în vigoare, pretext folosit în anii '30 pentru demersurile prin care Uniunea Sovietică și-a reafirmat interesele asupra spațiului pruto-nistean, Gurilor Dunării și controlului navigației dunărene.

Statutul definitiv al Dunării, adoptat la 23 iulie 1921, a urmărit garantarea libertății de navigație în mod egal pentru toate statele pe întregul curs al fluviului, de la Ulm la Marea Neagră, precum și armonizarea competențelor celor două comisii existente – Comisia Europeană a Dunării și Comisia Internațională a Dunării – într-un cadru internațional stabil, coordonat prin Societatea Națiunilor. În acest sens, statutul a reafirmat prevederile tratatelor de pace și principiile convenției de la Barcelona din 20 aprilie 1921 asupra



Harta geografică a României întregite, 1920.
„Rumania and adjacent states” (map 47), *apud* John George Bartholomew,
Times Survey Atlas of the World, The Times, London, 1922.

regimului căilor navigabile de interes internațional, menținând atribuțiile celor două comisii pe sectoarele respective: Comisia Europeană a Dunării pentru sectorul maritim dintre Gurile Dunării și Brăila, iar Comisia Internațională a Dunării pentru sectorul fluvial dintre Brăila și Ulm.

Statutul Dunării (23 iulie 1921)

- Libertatea navigației pe întregul curs navigabil al Dunării, de la Ulm la Marea Neagră (**art. 1**).
- Comisia Europeană a Dunării, cu sediul la Galați, administrează sectorul maritim de la Gurile Dunării la Brăila, fiind compusă provizoriu din reprezentanți ai Franței, Marii Britanii, Italiei și României (**art. 4**).
- Comisia Internațională a Dunării, cu sediul la Bratislava, supraveghează navigația pe sectorul fluvial între Brăila și Ulm,

fiind alcătuită din statele riverane și state neriverane membre în Comisia Europeană a Dunării (**art. 8**).

- Întreținerea navigabilității este responsabilitatea fiecărui stat pe sectorul său, sub supravegherea Comisiei Internaționale a Dunării (**art. 11-13**).
- Comisia Internațională a Dunării poate impune reglementări privind poliția fluvială și navigația, iar statele riverane trebuie să colaboreze pentru aplicarea acestor reguli (**art. 24-26**).
- Pentru menținerea și îmbunătățirea condițiilor de navigație în zona Porților de Fier, România și Regatul sârbo-croato-sloven, în acord cu Comisia Internațională a Dunării, stabileau servicii tehnice și administrative cu sediul la Orșova (**art. 32**).
- Reexaminarea convenției putea fi solicitată după cinci ani, dacă două treimi dintre statele semnatare cereau modificări (**art. 42**).

Pentru România, Statutul Dunării din 1921 a creat avantaje evidente, prin recunoașterea sa ca putere riverană cu drepturi egale în Comisia Europeană a Dunării, stabilirea sediului acesteia la Galați și atribuirea unui rol tehnic esențial la Porțile de Fier, chiar dacă nu toate revendicările sale au fost satisfăcute. Astfel, România a contestat competența Comisiei Europene a Dunării asupra sectorului Galați-Brăila, considerând că aceasta afecta suveranitatea statului, limitând controlul economic național asupra unei artere comerciale importante pentru economia României. Întrucât România susținea că autoritatea comisiei trebuia să se oprească la Galați, diferendul a fost adus în atenția Societății Națiunilor în 1924, care a cerut un aviz consultativ la Curtea Permanentă de Justiție Internațională de la Haga. Aceasta a emis la 8 decembrie 1927 o decizie defavorabilă României, stabilind că Comisia Europeană a Dunării avea aceleași competențe asupra sectorului Galați-Brăila ca și asupra porțiunii în aval de Galați.

În urma deciziei Curții de la Haga, statele membre ale Comisiei Europene a Dunării au derulat negocieri cu un comitet special al Societății Națiunilor, organizând o primă reuniune la Geneva în martie 1928, urmată de o conferință extinsă la Viena în

iunie același an. Cu acest prilej, s-a elaborat un proiect care aducea unele concesii României, prevăzând ca încălcările regulamentelor de navigație și poliție fluvială să fie judecate de tribunale mixte și nu direct de către Comisie. Negocierile au continuat până în 1933, marcând o reconfigurare treptată a regimului dunărean în favoarea suveranității românești. Prin proiectul de convenție semnat la 20 martie 1929, recunoscut printr-un act internațional încheiat la Paris în martie 1932, România a renunțat să mai conteste competența Comisiei Europene a Dunării până la Brăila (așa cum făcuse constant de când tratatul încheiat la Londra în 1883 a prevăzut extinderea jurisdicției Comisiei), în schimbul angajamentului Comisiei de a nu-și exercita jurisdicția judiciară între Brăila și Galați.

În anii 1921-1939, volumul traficului danubian prin gura Sulina a fost, în toată perioada, de aproximativ 35 de milioane de tone de mărfuri, dintre care 75% cereale. Se remarcă o scădere semnificativă față de intervalul similar de la sfârșitul perioadei antebelice, în care se înregistrase o medie de 12,5 milioane de tone de mărfuri în fiecare an.

Tendințe de cooperare regională și securitate colectivă: Mica Înțelegere (1921) și Înțelegerea Balcanică (1934)

Înființarea Micii Înțelegeri (1921) și a Înțelegerii Balcanice (1934), la care România a participat ca membru fondator alături de alte state cu interese convergente (Iugoslavia și Cehoslovacia, respectiv, Iugoslavia, Grecia și Turcia), au influențat regimul Dunării prin promovarea cooperării regionale și a menținerii statu-quo-ului teritorial în sud-estul Europei. Aceste alianțe au consolidat poziția statelor riverane, în special a României, împotriva influenței revizioniste a marilor puteri, precum Ungaria și Bulgaria. Totodată, ele au facilitat un cadru de dialog și negocieri între statele din zonă, reducând riscul unor conflicte în jurul regimului navigației pe Dunăre. În același cadru de cooperare, România a susținut revendicările Turciei privind un nou regim al strâmtorilor Mării Negre,

oficializat prin Convenția de la Montreux (1936), care a consolidat juridic libertatea de navigație comercială în zona pontică, reafirmând, indirect, rolul Dunării ca legătură vitală între porturile dunărene și rețelele maritime globale prin Marea Neagră și strâmtori.

Înlăturarea controlului internațional asupra strâmtorilor Mării Negre prin Convenția de la Montreux a oferit României un precedent favorabil pentru a cere, în numele suveranității naționale, revizuirea atribuțiilor Comisiei Europene a Dunării în sectorul maritim al fluviului. Obiectivele vizate erau preluarea controlului administrativ și tehnic, încasarea integrală a taxelor, consolidarea prezenței statului în porturile dunărene și reafirmarea autorității asupra unei rute comerciale vitale. În pofida riscului legitimării unor revendicări germane echivalente în ce privește Comisia Internațională a Dunării, Franța și Marea Britanie au sprijinit poziția României, întrucât doreau menținerea unei influențe occidentale la Gurile Dunării și garantarea libertății navigației comerciale. Acordul semnat la Sinaia, la 18 august 1938, de Franța, Marea Britanie și România a concretizat aceste obiective. Comisia Europeană a Dunării a dobândit astfel doar un rol juridic, păstrând numai atribuții normative pentru a reglementa navigația și poliția pe Dunărea Maritimă. România a preluat sarcinile privind administrarea efectivă a navigației în sectorul Dunării Maritime și realizarea lucrărilor tehnice îndeplinite de „Administrația Dunării de Jos”, instituție în subordinea guvernului român.

Acordul de la Sinaia privind puterile Comisiei Europene a Dunării (18 august 1938)

- Comisia Europeană a Dunării înceta să mai exercite puteri speciale asupra navigației pe Dunărea Maritimă și în administrarea portului Sulina (**art. 1-2**).
- Comisia Europeană a Dunării păstra o misiune juridică de control și supraveghere, elaborând Regulamentul de navigație și poliție pe Dunărea Maritimă, după propunerile făcute de guvernul român, care era însărcinat cu aplicarea sa (**art. 3**).

- Guvernul român prelua misiunea tehnică a Comisiei Europene a Dunării de a realiza lucrări pe Dunărea Maritimă, cu avizul comisiei (art. 5).

Negocierile sovieto-germane din 1940: eșecul stabilirii unei noi ordini dunărene

Expansiunea teritorială a Germaniei, prin anexarea Austriei (martie 1938) și dezmembrarea Cehoslovaciei (martie 1939), i-a permis acesteia să-și extindă influența asupra cursului superior al fluviului. După izbucnirea Celui de-Al Doilea Război Mondial, în septembrie 1939, România a menținut o poziție prudentă, refuzând să profite de război pentru a desființa Comisia Europeană a Dunării, în ciuda reducerii atribuțiilor acesteia prin Acordul de la Sinaia. De altfel, reprezentanții României erau conștienți că Germania sprijinea extinderea autorității românești asupra gurilor fluviului tocmai pentru a-și asigura propriile avantaje economice, prin eliminarea Franței și Marii Britanii din comisiile fluviale. Astfel, România a susținut, alături de marile puteri neriverane, Acordul de securitate de la Belgrad (17 aprilie 1940), adoptat sub egida Comisiei Internaționale a Dunării și extins ulterior și asupra sectorului Dunării de Jos. Acesta institua un regim strict de control al traficului fluvial în spiritul neutralității, excluzând utilizarea militară a fluviului, cu excepția bastimentelor statelor riverane destinate poliției fluviale.

Acest echilibru fragil s-a prăbușit în iunie 1940, odată cu înfrângerea Franței și cu anexarea Basarabiei de către URSS, ca urmare a ultimatumului adresat României. Revenirea Uniunii Sovietice la Gurile Dunării transforma sectorul inferior al fluviului într-un potențial coridor de pătrundere spre Europa Centrală, afectând grav securitatea statului român prin apropierea trupelor sovietice de direcții operaționale sensibile, precum văile Prutului și Siretului. Dobrogea devenea vulnerabilă unei intervenții directe prin zona deltei, iar Forțele Navale Române se confruntau cu riscul reprezentat de prezența bastimentelor

sovietice pe brațul Chilia. Cedarea Cadrilaterului către Bulgaria, la 7 septembrie 1940, amplifică presiunea asupra poziției strategice a României, prin extinderea unei frontiere fluviale expuse unor posibile amenințări și prin diminuarea semnificativă a litoralului național. În acest nou context strategic, Dunărea a devenit o miză centrală în confruntarea geopolitică dintre cele două regimuri totalitare. Germania urmărea transformarea fluviului într-un coridor comercial sub dominație proprie pe întregul sector de la Ulm la Marea Neagră, aflat sub controlul Axei, pentru a securiza aprovizionarea economică și logistica militară în Balcani. Uniunea Sovietică viza ca, prin extinderea influenței asupra Gurilor Dunării, să-și consolideze poziția în regiunea pontică și în Balcani.

În vederea îndeplinirii obiectivelor sale, Germania a inițiat un demers pentru desființarea Comisiei Internaționale a Dunării



Ilustrată cu Portul Brăila în perioada interbelică

și înlocuirea ei cu un Consiliu al Dunării Fluviale format din statele riverane. De asemenea, controlul Porților de Fier avea să fie transferat unui comitet special, înlocuind vechea administrație româno-iugoslavă instituită după 1919. Aceste decizii au fost luate în cadrul Conferinței de la Viena (5-12 septembrie 1940), reunind reprezentanți ai Germaniei, Italiei, Slovaciei, Ungariei, Iugoslaviei, României și Bulgariei. URSS, exclusă de la negocieri, a reacționat agresiv, revendicând, în cadrul discuțiilor bilaterale purtate la nivelul delegației pentru delimitarea frontierei româno-sovietice, ostroave de-a lungul brațului Chilia, pe care le-a ocupat neanunțat. Ulterior, la Conferința de la București, din octombrie 1940, s-a conturat un aranjament provizoriu, rămas la stadiul de proiect, pentru înlocuirea Comisiei Europene a Dunării cu Consiliul Dunării Maritime, format din România, Germania, Italia și URSS. Reluarea discuțiilor în decembrie 1940, după o suspendare, a evidențiat, ca și prima dată, opoziția sovietică față de acest proiect, ceea ce a dus la oprirea definitivă a lucrărilor.

Negocierile ulterioare între Germania și URSS asupra înființării unei comisii unice de-a lungul întregului fluviu au înregistrat un nou eșec, contribuind la degradarea relațiilor dintre cele două puteri. În iunie 1941, Germania a declanșat ofensiva împotriva Uniunii Sovietice, transformând Dunărea într-un teatru de operațiuni militare. În 1942, o nouă tentativă de a modifica regimul Dunării prin instituirea unei comisii unice a statelor riverane, fără participarea URSS, a eșuat din cauza lipsei de consens, România susținând, în cadrul Conferinței de la București, amânarea desființării Comisiei Europene a Dunării până la sfârșitul războiului. În acest context, Comisia Europeană a Dunării, păstrând competențe mult diminuate, a continuat să funcționeze până în 1948.

Dunărea și dominația sovietică după 1944

După declanșarea ofensivei Axei împotriva URSS la 22 iunie 1941 și restabilirea administrației românești în Basarabia, pericolul

dominației sovietice asupra Gurilor Dunării a fost prevenit temporar, până în martie 1944, când trupele Armatei Roșii au ajuns la granița cu Moldova, amenințând suveranitatea României. Revenirea în ecuația de putere dunăreană a constituit o miză centrală pe agenda de acțiune a URSS. În timpul Bătăliei Moldovei, Armata Roșie a reconstituit Flotila Dunării, care fusese desființată în noiembrie 1941, decizie care prefigura revenirea sa în poziția de stat riveran.

La 23 august 1944, România a anunțat desprinderea de Axă, alăturându-se efortului de război aliat împotriva trupelor germane, care au fost eliminate din zona Deltei Dunării și de pe cursul Dunării Inferioare. Pierderea controlului german asupra defileului Porțile de Fier-Cazanele Dunării, în septembrie 1944, a deschis calea instituirii dominației sovietice asupra navigației în regiunea Dunării de Jos, aceasta fiind oficializată prin convențiile de armistițiu cu România (12 septembrie 1944), Bulgaria (28 octombrie 1944) și Ungaria (20 ianuarie 1945). Cele trei convenții includeau câte un articol prin care se atribuia comisiilor aliate de control, sub conducere sovietică, supravegherea mijloacelor de comunicații ale statelor ocupate, inclusiv navigația dunăreană, transformând astfel Dunărea de Jos într-un instrument de proiecție a influenței sovietice în sud-estul Europei.

Discuțiile postbelice despre Dunăre au fost inițiate de Statele Unite ale Americii în 1945, când președintele Truman, în alocuțiunea radiofonică din 9 august, prezentând rezultatele Conferinței de la Potsdam, a pledat pentru garantarea libertății de navigație pe căile navigabile interne ale Europei, inclusiv Dunărea. În contrapondere cu Statele Unite, care susțineau un regim internațional al navigației bazat pe acces liber pentru toate națiunile, în spiritul garantării echilibrului european, Uniunea Sovietică, aducând majoritatea statelor riverane ale Dunării în sfera sa de influență, dorea să-și consolideze hegemonia în sud-estul Europei prin instituirea unui nou regim fluvial. Astfel, urmărind eliminarea vechilor structuri internaționale cu competențe privind controlul Dunării, URSS și-a

exprimat intenția de a restructura sistemul dunărean după ideile stabilite în Congresul de la Viena din 1815, care ar fi acordat calitatea de membru în comitetele fluviale doar statelor riverane. Încercând să contracareze planurile sovietice, Statele Unite au insistat pentru „cel mai mare grad de libertate comercială și de navigație” de-a lungul Dunării, considerată „principalul canal de transport pentru întreaga Europă Centrală”. Acest principiu s-a tradus în stipulațiile tratatelor de pace din 10 februarie 1947 încheiate de statele învingătoare cu România, Ungaria și Bulgaria, în urma Conferinței de Pace de la Paris din 1946, fiecare dintre ele conținând un articol identic privind libertatea navigației pe Dunăre.

Tratatul de pace de la Paris între România și Aliați (10 februarie 1947)

- „Navigația pe Dunăre va fi liberă și deschisă pentru cetățenii, navele comerciale și mărfurile tuturor statelor, pe baza egalității în ceea ce privește taxele portuare, taxele de navigație și condițiile pentru transportul maritim.” Prevederile nu se aplică traficului între porturile aceleiași țări (**art. 36**).

VI

DUNĂREA ÎN PERIOADA 1948-1989: ÎNTRE HEGEMONIA SOVIETICĂ ȘI INIȚIATIVELE STATELOR RIVERANE

Reglementarea regimului Dunării prin Convenția de la Belgrad (18 august 1948) și hegemonia sovietică

- Normalizarea relațiilor româno-iugoslave
 - Valorificarea potențialului energetic al Dunării prin construirea de hidrocentrale și centrale nucleare
 - Dezvoltarea transportului și navigației fluviale și maritime
-

Atunci când propunea introducerea pe agenda reuniunilor Națiunilor Unite problema reglementării regimului Dunării, Uniunea Sovietică nu făcea altceva decât să încerce să reglementeze, o dată în plus, regimul navigației pe fluviul european, de această dată în favoarea sa. După tentativele nereușite de impunere a chestiunii Dunării pe agendele Conferinței de Pace de la Paris (iulie-octombrie 1946) și a celei de la Viena (noiembrie 1946), Uniunea Sovietică obținea câștig de cauză prin discutarea problematicii în cadrul reuniunii miniștrilor de externe ai Națiunilor Unite de la New York (noiembrie 1946). La propunerea URSS se decidea, la 27 noiembrie 1946, ca ulterior încheierii tratatului de pace cu România, să fie convocată o conferință internațională cu participarea statelor riverane (România, Bulgaria, Iugoslavia, Ungaria, Cehoslovacia),

precum și a URSS, Republicii Sovietice Socialiste Ucrainene, Franța, SUA, Marii Britanii și Austriei, aceasta din urmă doar în calitate de observator cu statut consultativ. Ulterior, la 12 decembrie 1946, era stabilită convocarea acestei conferințe la Belgrad, iar invitațiile adresate țărilor participante de către guvernul iugoslav stabileau drept dată de început a conferinței 30 iulie 1948.

Conferința de la Belgrad (18 iulie-18 august 1948) a marcat o nouă etapă în reglementarea regimului navigației pe fluviu. Prima și cea mai importantă dintre semnificațiile convenției semnate la 18 august 1948 la Belgrad era că se punea capăt amestecului marilor puteri occidentale în reglementarea și gestionarea navigației pe Dunăre, Uniunea Sovietică încercând să-și impună hegemonia prin intermediul statelor-satelit din Europa de Est. Puterile neriverane erau excluse din funcționarea noii comisii a Dunării, pierzând orice drept de intervenție în reglementarea și administrarea problematicilor asociate navigației și celorlalte utilizări posibile ale apelor și cursului fluviului Dunărea.

Regimul navigației pe Dunăre a fost unificat sub auspiciile Comisiei Dunării, cu sediul la Galați, transferat, din 1956, la Budapesta. Austria și Republica Federală Germania au fost acceptate ca membri în 1960, respectiv 1963. În ceea ce privește regimul navigației pe Dunăre, a fost stabilit că acesta urma a fi reglementat de către statele riverane, iar atunci când cursul de apă reprezenta granița dintre două sau mai multe state, de comisii comune constituite din statele în chestiune.

Pentru administrarea unor sectoare ale Dunării cu un caracter special (Porțile de Fier, Dunărea de Jos, Delta și Dunărea Maritimă) a fost prevăzută organizarea unor administrații fluviale speciale care grupau statele direct riverane respectivelor regiuni. Două astfel de administrații au fost create (Administrația fluvială a Dunării de Jos – înființată printr-un acord bilateral româno-sovietic; Administrația specială a Porților de Fier – înființată în virtutea unui acord bilateral româno-iugoslav).

Convenția de la Belgrad din 18 august 1948

Articolul 1: Navigația pe Dunăre va fi liberă și deschisă supușilor, vapoarelor comerciale și mărfurilor tuturor statelor, pe picior de egalitate în ce privește drepturile portuare și taxele asupra navigației, precum și condițiunile cărora este supusă navigația comercială. Dispozițiunile de mai sus nu vor fi aplicabile traficului între porturile aceluiași stat.

Articolul 5: Se stabilește o Comisiune a Dunării, desemnată mai jos, sub numele de „Comisiune”; ea este compusă din reprezentanți ai țărilor dunărene, câte unul pentru fiecare din aceste țări.

Regimul Dunării stabilit prin Convenția de la Belgrad din 1948 a fost unul extrem de avansat, ce punea în valoare și proteja interesele statelor riverane, reglementând totodată, într-o manieră unitară, practicile și regimul navigației pe Dunăre, precum și toate celelalte probleme decurgând din intervențiile antropice pentru valorificarea și protejarea fluviului și afluenților săi. Cursurile de apă interne, afluenți navigabili ai Dunării, anterior obiect al unor reglementări speciale în anii interbelici, au revenit în suveranitatea deplină a statelor membre.

Reglementările extrem de favorabile statelor riverane și susținerea puternică a statului sovietic în impunerea convenției au fost determinate de interesele sovietice din regiune și de controlul exercitat de acesta asupra statelor riverane prin mijloace politico-militare și economico-ideologice. URSS a impus convenția ca o manieră de a adopta o poziție declarativ favorabilă suveranității și independenței statelor mici și mijlocii din sfera sa de influență. Controlul, exercitat înainte prin intermediul Comisiei Europene a Dunării și al reglementărilor permițând intervenții internaționale în administrarea navigației fluviale, a fost unul indirect, practicat asupra guvernelor și regimurilor politice și partidelor comuniste din spațiul dunărean.

Acest lucru este cu deosebire evident în contextul schismei survenite la nivelul anilor 1949-1950 între conducerea de partid și

de stat sovietică și cea iugoslavă care a avut consecințe directe și asupra desfășurării lucrărilor Comisiei Dunării. Presiunile exercitate de partea sovietică au dus la marginalizarea reprezentanților iugoslavi și, implicit, au impietat asupra derulării activității acesteia. La indicațiile Moscovei, Bucureștiul a blocat, la rândul său, lucrările Administrației speciale a Porților de Fier și a început să fortifice frontiera dunăreană cu Iugoslavia. În aceste condiții, dat fiind controlul sovietic asupra politicilor externe, economice și militare ale statelor satelit, relevanța prevederilor Convenției Dunării a fost una neglijabilă.

Un alt punct de fricțiune este cel de la frontiera de pe Dunărea Maritimă și din Delta Dunării dintre România și Uniunea Sovietică. Spre deosebire de alte sectoare în care Dunărea este frontieră de stat, în acest caz particular delimitarea apelor teritoriale atât pe cursul Dunării cât și la vărsarea sa în Marea Neagră, precum și a frontierei maritime dintre cele două state a fost imposibilă. Cauzele acestui blocaj rezidă în principiile complete opuse ce fundamentau pozițiile celor două state. Dacă partea română a propus delimitarea apelor teritoriale prin utilizarea principiului talvegului și a frontierei maritime prin utilizarea prevederilor și definițiilor Convenției de la Monterey, partea sovietică a insistat pentru adoptarea unei delimitări rigide, arbitrare a frontierei de stat cu ignorarea prevederilor legale și uzanțelor internaționale. Frontiera în cauză a rămas în litigiu toată perioada postbelică, rezolvarea situației fiind posibilă, pentru frontiera fluvială, prin prevederile tratatelor de bază dintre România, Ucraina și Republica Moldova, iar pentru cea maritimă prin decizia Curții de la Haga din 2009.

Din punctul de vedere al confruntării bipolare ce caracterizează ordinea mondială postbelică, Dunărea și regimul navigației pe fluviu au jucat un rol geopolitic marginal. Includerea statelor riverane în marea lor majoritate în sfera de influență sovietică a transformat fluviul într-o arteră de navigație dominată de blocul politico-militar comunist. În aceste condiții, relevanța geopolitică a Dunării scade, crescând importanța sa strategic-militară. Arteră de comunicații, dar și obstacol major, Dunărea își

păstrează relevanța în planificarea militară a Pactului de la Varșovia, iar unele dintre lucrările efectuate pe Dunăre, în special cele de infrastructură rutieră și feroviară (poduri și baraje hidroenergetice), marchează această mutație. Podul de peste Dunăre de la Giurgiu-Ruse, construit în anii 1952-1954, este una dintre expresiile acestei preocupări pentru asigurarea liniilor de comunicații și transport, el fiind destinat susținerii spatelui frontului balcanic al blocului politico-militar dominat de Uniunea Sovietică. Construcții similare din Ungaria ori Cehoslovacia din anii postbelici răspund acestei utilități duale a infrastructurii, civilă și militară.

Congresul al XX-lea al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice și destalinizarea inițiată în anul 1956 au favorizat normalizarea relațiilor sovieto-iugoslave și deblocarea funcționării Comisiei Dunării. În ceea ce privește relațiile bilaterale româno-iugoslave, cursul divergent adoptat de conducerea Partidului Comunist Român și conflictul pe multiple paliere al acesteia cu hegemonul sovietic au dus la o transformare a acestora, în sensul pozitiv al cuvântului. În această perioadă demarează și negocierile bilaterale româno-iugoslave vizând cea mai importantă dintre transformările suferite de Dunăre în anii postbelici – construcția complexului hidroenergetic și de navigație fluvială de la Porțile de Fier. Începute în 1956, negocierile sunt finalizate prin parafarea și semnarea acordurilor și convențiilor de realizare a complexului de la Porțile de Fier la București (12 iunie 1963), respectiv Belgrad (30 noiembrie 1963). Pe parcursul negocierilor, dar și mai târziu, în perioada de implementare a acordurilor în discuție, URSS a căutat, fără succes, să intervină și să devină parte a proiectului, direct sau prin interpuși (Bulgaria).

Bazat pe principiul egalității părților și al simetriei resurselor, complexul hidroenergetic și de navigație de la Porțile de Fier a fost construit între anii 1963 și 1972. Efortul uriaș ce s-a transpus în investiții masive ale părților în construcția barajului, a ecluzelor sistemului de navigație fluvială și a centralelor hidroelectrice, dar și în dislocarea și reconstrucția de localități, rețele de comunicații și

transport aflate în zona viitorului lac de acumulare a avut multiple consecințe. Alături de cimentarea unor relații de bună vecinătate și afirmarea suveranității și independenței statelor român și iugoslav, demersul s-a materializat într-o resursă importantă pentru susținerea eforturilor de industrializare și modernizare a celor două state și de asigurare a necesităților de energie electrică din resurse regenerabile. Totodată, proiectul – prin cele două faze constructive ale sale (Porțile de Fier I, finalizat în 1972 și Porțile de Fier II, finalizat în 1984) – a reglementat definitiv navigația pe cursul Dunării într-unul dintre cele mai dificile sectoare ale sale – Defileul Dunării de la Porțile de Fier.



Barajul de la Porțile de Fier I, vedere dinspre Kladovo, https://en.wikipedia.org/wiki/Iron_Gate_I_Hydroelectric_Power_Station#/media/File:HE_%C4%90erdapI_Karata%C5%A1.jpg

Dincolo de acest proiect major, cel mai important al perioadei postbelice de la Dunărea de Jos, fluviul cunoaște proiecte de investiții masive cu multiple semnificații în domeniul transporturilor, navigației maritime și fluviale și al comunicațiilor. Printre cele mai importante se numără podul Giurgiu-Ruse. Proiect comun româno-bulgar, finalizat în perioada 1952-1954, podul a fost construit cu sprijinul material și suportul tehnic sovietic, principalul

inițiator al lucrării. Rațiunile de la baza construcției acestui pod sunt politice, economice și, mai presus de toate, militare, asigurând o linie de comunicații suplimentară pentru spatele frontului sud-est european al Pactului de la Varșovia în eventualitatea unui conflict militar cu statele NATO. Până atunci, singura legătură peste fluviu pe întregul curs al Dunării de Jos o reprezenta podul de la Cernavodă, inaugurat în 1895. Dublarea podului de cale ferată de la Cernavodă cu unul rutier și feroviar (1987) și construcția podului rutier de la Giurgeni-Vadul Oii (1970) sunt principalele realizări ale acestui proiect de conectare suplimentară a celor două maluri ale Dunării în sectorul românesc.



Podul Giurgeni-Vadul Oii, https://ro.wikipedia.org/wiki/Fi%C8%99ier:Giurgeni-Vadu_Oii_Bridge.jpg

Canalul Dunăre-Marea Neagră, care leagă porturile Cernavodă de la Dunăre cu Constanța Sud-Agigea, scurtează drumul mărfurilor pe Dunăre cu aproximativ 400 km. La fel ca în cazul altor proiecte de infrastructură de la Dunărea de Jos, el a reprezentat materializarea unor proiecte anterioare datând de la jumătatea secolului al XIX-lea. După o primă tentativă de construcție în 1949, proiectul a fost reluat în 1976, lucrările fiind finalizate în 1984. Dincolo de aspectul economic și avantajele evidente în

domeniul comunicațiilor, canalul a fost conceput ca o expresie a capacității regimului comunist de mobilizare și susținere din punct de vedere tehnic, tehnologic și al resursei umane a unui amplu proces constructiv. El avea, de asemenea, funcțiuni asociate eforturilor de irigare a platoului dobrogean (cu o climă predominant secetoasă) și de eliberare de sub control și influență sovietică a traficului de mărfuri pe Dunăre. Aceasta din urmă devenise o prioritate pentru București, date fiind relațiile tensionate cu URSS și lipsa unei reglementări a frontierei postbelice de pe Dunăre.

Un ultim aspect important în evoluția postbelică a Dunării de Jos îl reprezintă utilizarea vecinătății sale și a resurselor de apă ale fluviului pentru dezvoltarea de capacități de producție a energiei nucleare. Două astfel de capacități sunt edificate în anii postbelici: centrala de la Kozlodui, Bulgaria și cea de la Cernavodă, România, autoritățile de la București apelând la tehnologie occidentală (reactoare de tip CANDU). Lucrările au început în 1980, dar dificultăți



Centrala Nucleară de la Kozlodui – grupurile 1-4, [https://ro.wikipedia.org/wiki/Kozlodui#/media/Fi%C8%99ier:NPP_Kozloduy_1-4, jpg](https://ro.wikipedia.org/wiki/Kozlodui#/media/Fi%C8%99ier:NPP_Kozloduy_1-4.jpg)

financiare și insistența utilizării masive a expertizei și resurselor interne, nu întotdeauna potrivite proiectului, au condus la finalizarea primului din cele cinci reactoare planificate abia în 1996.

Anii postbelici reprezintă, în istoria Dunării, anii reglementării definitive a regimului navigației pe Dunăre și ai dezvoltării semnificative a infrastructurii generale asociate fluviului din statele riverane. Fluviul începe a fi exploatat la potențialul său real din punctele de vedere al infrastructurii de transport, producției de energie electrică etc. Cursul este regularizat și șenalul navigabil drenat și adâncit. Părți importante din zona inundabilă a Dunării sunt îndiguite și puse în circuit agricol (cea mai importantă dintre acestea o reprezintă complexul format din Insula Mare și Insula Mică a Brăilei – 710 km², proiect realizat în anii 1960). Dunărea rămâne în continuare și un spațiu de manifestare a relațiilor internaționale, fiecare dintre proiectele majore postbelice având implicații și determinări geopolitice.

Situația și regimul Dunării în anii Războiului Rece reflectă, în acest context, relațiile dintre statele riverane. Dacă la nivel global importanța Dunării scade odată cu delegarea atribuțiilor administrării navigației exclusiv către statele riverane, din punct de vedere strategic, relevanța se menține, Dunărea continuând să reprezinte un punct de referință major în planificarea logistică a unor posibile operații militare, cu deosebire în Balcani. În același timp, fluviul devine un teatru de confruntare secundar în marile conflicte ce marchează blocul politico-militar comunist (schisma iugoslavă – 1949-1956; cursul distinct în politica externă a României comuniste – 1958-1989). În ambele situații, tensiunile din interiorul blocului politico-militar, îndeosebi acelea dintre România ori Iugoslavia și Uniunea Sovietică, se reflectă în regimul navigației și creșterea ori scăderea relevanței militare și geopolitice a fluviului. Unul dintre motivele pentru care România conservă și dezvoltă o flotă fluvială de dimensiuni importante este reprezentat de vecinătatea ambiguă cu Uniunea Sovietică atât din punctul de vedere al disputei în ceea

ce privește delimitarea frontierei comune, cât și în ceea ce privește pozițiile divergente în interiorul blocului politico-militar comunist. O situație similară a fost constatată și în ceea ce privește relațiile statului iugoslav cu statele comuniste riverane în primul deceniu postbelic. De asemenea, Dunărea și, mai ales, marile lucrări de infrastructură efectuate de statele riverane în anii postbelici (baraje, poduri rutiere și feroviare, canale de navigație) sunt instrumente de etalare a capabilităților tehnice și de mobilizare de resurse ale statelor riverane.

VII

DUNĂREA ÎN DINAMICA POST-RĂZBOI RECE

Dunărea – factor unificator • Platformă de cooperare • Vector de promovare a integrării europene
• Geopolitica securității dunărene • Cooperare UE-NATO

Încetarea conflictului bipolar a proiectat o nouă realitate în Europa centrată pe redefinirea relațiilor dintre state, simultan cu trecerea la o nouă paradigmă de securitate. Elementul dominant al procesului de transformare pe care Europa îl va parcurge din 1990 va fi reprezentat de asumarea obiectivului de integrare europeană și euroatlantică de către statele foste comuniste și, subsecvent, de reconectarea acestora la tradițiile și valorile occidentale. Dunărea va reprezenta o componentă cu valoare strategică multidisciplinară în cadrul acestui proces, rolul și funcționalitățile acesteia cunoscând o dinamică specială. În mare măsură, potențialul Dunării și experiența istorică în dezvoltarea unei dinamici regionale cu participarea statelor riverane au fost capitalizate în demersul de a depăși efectele de separare politico-economică, generate de conflictul Est-Vest. Dacă pentru perioada Războiului Rece Dunărea a îndeplinit, în principal, funcțiunea de graniță intraeuropeană, impusă artificial prin conflictul dintre cele două blocuri politico-militare, după 1990 importanța fluviului dobândește semnificații cu mult mai complexe.

În primul rând, este vorba despre rolul Dunării ca **factor unificator** între cele două zone ale Europei și eliminarea fragmentării impuse de Războiul Rece. Principalul element de susținere a acestui

proces a fost reprezentat de utilizarea culturii de cooperare pe care Dunărea a generat-o în relațiile dintre statele din regiune de-a lungul istoriei. Perioada post-Război Rece a oferit oportunitatea dezvoltării unei noi dinamici de-a lungul Dunării. În acest context, se înscrie și reluarea funcționalității tradiționale a Dunării, de „coloană vertebrală a Europei”, mai cu seamă în ceea ce privește dimensiunea economică și comercială. Pe aceste coordonate, rolul Dunării a fost potențat în asigurarea continuității fluxurilor politice și economice între Vestul și Estul Europei. Această abordare a permis valorificarea parametrilor geografici și climatici ai Dunării în cadrul unor proiecte concrete care vor aborda integrat întregul curs al fluviului. Dunărea reîncepe, astfel, să fie privită ca o entitate distinctă și unitară. În acest context se plasează semnarea de către statele riverane a Convenției privind cooperarea pentru protecția și utilizarea durabilă a fluviului Dunărea (iunie 1994). Pentru implementarea prevederilor acesteia a fost creată Comisia Internațională pentru protecția fluviului Dunărea, organism gândit să permită abordarea instituțională a cooperării între statele riverane pe domenii¹ de interes comun, precum și să asigure dialogul cu alte organizații internaționale. În același timp, Dunărea devine una dintre temele abordate la nivelul diferitelor formate de cooperare în primele decenii ale perioadei post-Război Rece pe dimensiunea de securitate și apărare, atât între statele membre, cât și la nivelul formulelor de parteneriat² inițiate de NATO și UE. În acest context au fost generate diverse inițiative de cooperare în care participă atât statele din bazinul Mării Negre, cât și țări membre ale celor două organizații, după cum este cazul Procesului de cooperare dunăreană (lansat în mai 2002), care include Franța și SUA.

¹ Asigurarea unui management sustenabil al resurselor de apă; controlul poluării; controlul inundațiilor și al efectelor înghețului.

² ex. Procesul Reuniunilor Miniștrilor Apărării din Europa de Sud-Est (1998), Inițiativa NATO pentru Sud-Estul Europei (1999), Pactul de stabilitate pentru Europa de Sud-Est (1999).

Într-o măsură determinantă, relevanța Dunării ca factor unificator se valorizează în perioada de după 1990 și din perspectiva procesului de integrare lansat după crearea Uniunii Europene (1993), respectiv după adoptarea criteriilor stabilite pentru dobândirea statutului de membru al acestei organizații. În această paradigmă, Dunărea devine **un vector strategic de promovare a integrării europene** a statelor riverane, sporind

**STRATEGIA UE PENTRU REGIUNEA
DUNĂRII**
Interconectarea regiunii Dunării
Protejarea mediului în regiunea Dunării
**Creșterea prosperității în regiunea
Dunării**
Consolidarea regiunii Dunării

relevanța candidaturilor pentru statutul de membru UE formulate de noile democrații din regiune. În același timp, dobândirea de către Slovacia, Ungaria, Bulgaria, România și Croația a calității de membru al UE în intervalul 2004-2013 a contribuit la consolidarea profilului Dunării în construcția europeană. Practic, importanța Dunării se va diversifica substanțial, evoluând către acela de platformă multidimensională pentru cooperare, plasată într-un context european centrat pe dezvoltarea conectivității și a coeziunii teritoriale la nivelul UE. Sub aceste auspicii, importanța Dunării în contextul Uniunii Europene se va consolida prin adoptarea unui cadru conceptual-strategic, dezvoltat în mod gradual, culminând cu adoptarea „Strategiei UE pentru Regiunea Dunării” (aprilie 2011). Relevanța particulară a acestui demers rezidă în stabilirea unor priorități și obiective având caracter cuprinzător pentru demersul de valorificare a potențialului Dunării în contextul UE.

Un loc distinct în analiza rolului Dunării în perioada de referință îl ocupă **problematica de securitate dunăreană**. Aproape simultan cu evoluțiile legate de aprofundarea cooperării între statele membre și consolidarea conectivității perimetrului dunărean în raport cu principalele linii de comunicații și de transport europene,

incertitudinile geopolitice create prin disoluția blocurilor politico-militare au generat o nouă realitate de manifestare a riscurilor la adresa securității, cu impact la nivelul întregului continent. Este cazul conflictelor din spațiul ex-iugoslav și Balcanii de Vest (1991-2001) în cadrul cărora asimetria și interdependența riscurilor de securitate s-au impus ca elemente dominante ale contextului perioadei menționate. Pe acest fond, **importanța Dunării va include noi dimensiuni asociate combaterii riscurilor de securitate și managementului crizelor** derulat de comunitatea internațională în perimetrul balcanic. Practic, crizele succesive izbucnite în spațiul ex-iugoslav au adus Dunărea mult mai aproape de preocupările privind edificarea unui nou sistem de securitate europeană, relevând importanța acesteia pentru gestionarea provocărilor post-Război Rece.

Din această perspectivă, Dunărea a reprezentat una dintre primele zone de manifestare a capacității europene de derulare a angajamentelor operaționale în domeniul managementului crizelor. Astfel, potențialul strategic al Dunării pe durata derulării conflictelor din Balcani a fost valorificat în contextul introducerii embargoului ONU privind livrările de armament, precum și combaterii traficului ilegal. Implementarea acestuia a adus în atenție, totodată, importanța Dunării ca facilitator pentru derularea misiunilor Uniunii Europei Occidentale (1993-1996) de monitorizare³ a embargoului, dar și ca instrument de diminuare a potențialului de propagare a efectelor destabilizatoare ale războiului.

În egală măsură, conflictul din Balcani a introdus noi teme pe agenda europeană, mai cu seamă din perspectiva modului în care **degradarea securității dunărene poate afecta libertatea de circulație pe Dunăre**. Precedentul consemnat în septembrie 1991,

³ Lansarea misiunilor Uniunii Europei Occidentale s-a făcut în baza solicitării formulate la sfârșitul anului 1992 de către Bulgaria, Ungaria și România, prin intermediul acestor misiuni fiind acordat sprijin autorităților vamale și de poliție ale acestor state.



Misiunile derulate de Uniunea Europei Occidentale pentru monitorizarea embargoului pe Dunăre, Luxemburg Center for Contemporary and Digital History

prin eșuarea navei „Rostok”⁴ de-a lungul șenalului navigabil al brațului Sulina, a adus în atenție provocările majore în menținerea libertății de circulație dunărene, precum și amplitudinea efectelor resimțite la nivel european, ca urmare a unor astfel de incidente. Practic, războaiele din Balcani au accentuat complexitatea securității dunărene, generând degradări semnificative la nivelul infrastructurii regionale, accidente de mediu, intensificarea traficului ilegal, ceea ce vor conduce la o serioasă perturbare a libertății de circulație de-a lungul întregii căi navigabile a Dunării, diminuând substanțial capacitatea de valorificare a potențialului acesteia. Practic, evoluțiile din primul deceniu al perioadei post-Război Rece a adus în atenție importanța securității Dunării pentru întreaga Europă.

Totodată, interdependența dintre securitate și libertatea de circulație se valorizează suplimentar din perspectiva conexiunii Dunăre-Marea Neagră. După cum s-a prezentat în capitolele anterioare, semnificația particulară a acestei legături reprezintă

⁴ Incident în urma căruia nava „Rostok”, sub pavilion ucrainean, a eșuat și s-a scufundat parțial, limitând drastic libertatea de circulație pe canalul Sulina (2 septembrie 1991). În următorii aproximativ 15 ani s-au derulat diferite încercări de a elibera circulația pe această rută, procesul de înlăturare a epavei fiind încheiat la 30 noiembrie 2005.

o constantă istorică în dezvoltarea profilului Dunării ca **element geopolitic relevant** atât pentru asigurarea unei arhitecturi integrate de conectivitate la nivel european, cât și pentru valorificarea fluxurilor economice și comerciale în cadrul rutelor strategice de transport la nivel global. Astfel, intervalul 1990-2014 are o importanță deosebită pentru consolidarea relevanței geopolitice a Dunării, evoluție determinată în mare măsură de două perspective.



Epava navei „Rostok” pe brațul Sulina,
„Evenimentul Zilei”, 8 mai 2019,
<https://evz.ro/misterul-epavei-rostock.html>

În acest context se plasează procesele de integrare europeană și euro-atlantică în cadrul cărora marea majoritate a statelor riverane au devenit membre ale UE și NATO. În această dinamică, Gurile Dunării și, punctual, brațul Sulina devin componente ale noilor granițe estice ale celor două organizații, a căror relaționare cu

bazinul extins al Mării Negre se consolidează prin proximitatea geografică. Astfel, Dunărea capătă o relevanță suplimentară în contextul politicii de parteneriat și cooperare dezvoltată de UE și NATO pe dimensiunea estică, în special cu statele partenere din bazinul Mării Negre (Ucraina, Republica Moldova și Georgia).

Cel de-al doilea plan vizează problematica de securitate și apărare. Procesul de integrare a statelor din regiune aduce în atenția celor două organizații complexitatea mediului de securitate al Mării Negre și rolul Dunării în această ecuație. Principala provocare la adresa securității în regiunea Mării Negre era reprezentată de politica de militarizare promovată agresiv de

Federația Rusă, care a culminat cu ocuparea militară și anexarea peninsulei Crimeea (2014). După cum se cunoaște, acțiunile ruse au fost condamnate în mod ferm la nivelul comunității internaționale, simultan cu nerecunoașterea formală a anexării.

Implicațiile geopolitice ale manifestărilor agresive ale Federației Ruse în bazinul Mării Negre au determinat reevaluări strategice la nivelul NATO și UE în ceea ce privește securitatea statelor membre și, în special a celor de la granița estică. Dezvoltarea posturii de descurajare și apărare pe Flancul Estic al NATO a reprezentat principala direcție de acțiune, lansată prin adoptarea unui set de măsuri de asigurare și adaptare pentru statele aliate din perimetrul estic – „Readiness Action Plan” (septembrie 2014). Acestea au vizat, în esență, creșterea prezenței militare avansate în statele membre din această regiune și derularea unui amplu proces de consolidare a capacității de reacție a Alianței Nord-Atlantice în caz de necesitate, conform prevederilor articolului 5 al Tratatului Nord-Atlantic.



Mobilitatea militară prin utilizarea căilor fluviale de comunicații,
[https://defence24.com/geopolitics/
military-mobility-a-key-in-defending-the-nato-eastern-flank](https://defence24.com/geopolitics/military-mobility-a-key-in-defending-the-nato-eastern-flank)

În cadrul acestei dinamici, rolul Dunării poate fi privit din două perspective fundamentale vizând, în primul rând, integrarea acesteia în sistemul de planificare a apărării derulat la nivelul NATO, cu atât mai relevant în ceea ce privește zona de conexiune directă cu perimetrul maritim. În același timp, importanța Dunării în cadrul procesului de dezvoltare a posturii NATO pe Flancul Estic s-a consolidat prin creșterea **potențialului acesteia în domeniul mobilității militare**, vizând realizarea capacității de deplasare a forțelor și mijloacelor militare. Necesitatea de a asigura aceste componente în timp oportun și la nivelul reclamat de amploarea amenințării la adresa statelor membre a făcut ca domeniul mobilității militare să fie gestionat în mod convergent la nivelul NATO și UE. Subsecvent, rolul Dunării ca arteră de transport cu dublă utilizare a fost valorizat atât din perspectiva legăturii cu vestul Europei, cât și a facilitării conectivității între statele membre din regiune în ceea ce privește transportul de forțe și echipamente militare. Această abordare se va regăsi în cadrul conceptual dezvoltat în intervalul 2018-2019 în urma cooperării dintre cele două organizații, atât din perspectiva identificării cerințelor militare necesare transporturilor militare, cât și a dezvoltării de proiecte de cooperare menite să fluidizeze circulația acestor capabilități în spațiul intern al UE, respectiv în zona de responsabilitate a NATO.

VIII

DUNĂREA ÎN CONTEXTUL RĂZBOIULUI DIN UCRAINA. REAȘEZĂRI GEOPOLITICE ȘI NOI FUNCȚIONALITĂȚI STRATEGICE

Reevaluarea potențialului strategic al Dunării

- Poartă către Europa
 - Securitatea alimentară
 - Dunărea ca parte a posturii de descurajare și apărare
 - Axă de securitate europeană
 - Mobilitate militară
-

La 24 februarie 2022, Federația Rusă a invadat teritoriul Ucrainei declanșând, astfel, unul dintre cele mai sângeroase și dramatice conflicte pe care Europa le-a consemnat după Cel de-Al Doilea Război Mondial. Implicațiile războiului lansat de Moscova, neprovocat și în totală contradicție cu principiile și normele dreptului internațional, au creat o undă de șoc la nivel global, generând ample mutații și provocări de ordin geopolitic cu efecte multiple și directe în planul securității europene, resimțite mai cu seamă în perimetrul est-european. În acest context, importanța geopolitică a bazinului Mării Negre și, subsecvent, a Dunării s-a transformat radical, această zonă devenind un front strategic atât în lupta pentru existență a Ucrainei și a Republicii Moldova, cât și pentru statele membre UE și NATO angajate ferm în susținerea acestora. Dinamica războiului a generat o nouă realitate geopolitică în care rolul tradițional al Mării Negre de legătură Est-Vest s-a diminuat dramatic, pe fondul acutizării situației de securitate și al apariției unor amenințări reale la adresa libertății de circulație și navigație.



Acțiunile flotei ruse împotriva porturilor civile ucrainene din Marea Neagră,
[https://cepa.org/article/
boiling-the-frog-russias-black-sea-aggression-part-ii-the-war/](https://cepa.org/article/boiling-the-frog-russias-black-sea-aggression-part-ii-the-war/)

Astfel, războiul din Ucraina a impus o nouă paradigmă în care perimetrul estic al Mării Negre a suferit, mai cu seamă în prima etapă a războiului (2022-2024), accentuarea gradului de risc zonal, reflectată în mod direct în scăderea nivelului schimburilor comerciale și a tranzitului maritim. Practic, în acest interval, perimetrul nord-vestic al Mării Negre a cunoscut o intensitate operațională majoră, în care atacurile lansate de Rusia au vizat scoaterea din funcțiune a capacităților portuare ucrainene și instituirea unei blocaje navale asupra Ucrainei. Un punct distinct al campaniei rusești a vizat ocuparea Insulei Șerpilor, cu intenția de a avea sub control perimetrul nord-vestic și a-și putea proiecta forța și superioritatea militară asupra litoralului ucrainean. În acest sens, încercarea Rusiei de a valorifica poziția strategică a acestei insule trebuie privită și ca o nouă încercare de extindere a controlului asupra Gurilor Dunării și blocarea conexiunii acesteia cu Marea Neagră.

În acest context, importanța Dunării a înregistrat cu rapiditate transformări de substanță încă din primele momente

ale războiului, evoluând accelerat către o alternativă funcțională de legătură între Europa și vecinătatea sa estică. De asemenea, importanța conectivității asigurate de cursul Dunării în regiunea de graniță dintre România și Ucraina a accentuat semnificația geopolitică globală a acestui perimetru. Totodată, este de remarcat consolidarea tendinței, inițiată în contextul invadării peninsulei Crimeea, de abordare a importanței Dunării în cheia securitate-apărare, relevanța fluviului fiind privită cu mult mai multă atenție din perspectiva potențialului acestuia de combatere a riscurilor și amenințărilor generate de război.

Pentru Ucraina și Republica Moldova, **Dunărea a reprezentat o adevărată poartă către Europa și lumea întreagă**, care a permis menținerea unei legături vitale pentru asigurarea condițiilor de funcționalitate economică a statului și menținerea capacității de luptă. Modalitățile de valorificare a potențialului de conectivitate al Dunării s-au concentrat pe utilizarea porturilor din această regiune (în special Ismail, Reni, Orlovca) către care au fost direcționate fluxurile comerciale, de transport și de asistență umanitară. Asupra acestui din urmă aspect, simbolistica specială a **importanței Dunării**



Refugiați ucraineni la Isaccea, <https://universul.net/foto-pestre-3-500-de-ucraineni-au-intrat-in-romania-pe-la-isaccea/>

pentru drama umanitară izbucnită în urma războiului s-a remarcat prin utilizarea de către mii de refugiați ucraineni a punctelor de traversare a fluviului. Valorificarea acestora, cu sprijinul autorităților române, a permis tranzitul unui număr semnificativ de refugiați ucraineni prin punctele de graniță românești aflate pe cursul Dunării (în special Isaccea).

De asemenea, adoptarea deciziei UE (mai 2022) privind deschiderea „coridoarelor de solidaritate” (rute alternative logistice – terestre și navale către Ucraina) a potențat importanța Dunării pentru securitatea alimentară la nivel global, facilitând transportul unei cantități substanțiale de cereale ucrainene către piețele lumii (aprox. 76 mil. tone). În condițiile atacurilor repetate ale Rusiei împotriva capacităților ucrainene de stocare a cerealelor, posibilitatea utilizării Dunării ca mijloc alternativ de transport a acestora a avut o importanță capitală în perioada următoare. Relevanța elementelor prezentate trebuie privită și dintr-o altă perspectivă, anume aceea a capacității efective a infrastructurii din regiunea de graniță dunăreană de a gestiona această presiune demografică și de circulație. Acest aspect a reprezentat una dintre principalele provocări generate de izbucnirea războiului, determinând creșterea atenției naționale, precum și a Uniunii Europene, pentru dezvoltarea infrastructurii regionale. În cadrul acestei dinamici, importanța Dunării ca factor de coagulare a cooperării regionale și de susținere a procesului de integrare europeană în vecinătatea estică a Uniunii Europene a fost reevaluată, în special în ceea ce privește modernizarea în regiunea dunăreană, din perspectiva gradului de conectivitate și navigabilitate pe coridorul de transport Rin-Dunăre, precum și pentru aprofundarea coordonării între cele trei state riverane (Republica Moldova, Ucraina și România).

După cum s-a menționat anterior, declanșarea războiului din Ucraina a determinat degradarea masivă a securității în bazinul Mării Negre, context în care situația de securitate a perimetrului dunărean a căpătat semnificații particulare. Manifestările concrete



Efectele războiului din Ucraina și riscurile de securitate prezentate de minele maritime plutind în derivă, <https://www.euronews.com/2022/08/11/ukraine-war-drifting-mines-pose-deadly-threat-in-black-sea-waters>

ale riscurilor și amenințărilor generate de continuarea războiului au inclus un spectru larg de exprimări, statele din această regiune confruntându-se cu violări repetate ale spațiului aerian propriu (aparate de zbor, drone, rachete), prezența minelor marine, fenomene de poluare și perturbări ale ecosistemului, precum și aspecte asociate războiului de tip hibrid derulate de Rusia. Toate aceste aspecte au reprezentat priorități ale agendei de discuții și ale deciziilor NATO și UE, demersurile celor două organizații pentru asigurarea securității statelor membre concentrându-se pe gestionarea provocărilor generate de războiul din Ucraina și combaterea efectelor determinate de acțiunile militare ale Rusiei.

În acest context se plasează pachetul de măsuri consolidate succesiv de Alianța Nord-Atlantică după izbucnirea conflictului, incluzând dezvoltarea posturii de apărare și descurajare pe Flancul Estic și a capacității de reacție rapidă a forțelor NATO. În cadrul acestor demersuri, securitatea dunăreană a beneficiat de o atenție particulară, devenind o componentă importantă a strategiei de

descurajare adoptate de NATO în contextul generat de războiul din Ucraina. Elementele de susținere ale acestora au vizat creșterea contingentelor dislocate în statele membre din regiune (România și Bulgaria), consolidarea capacității NATO de supraveghere și monitorizare a evoluțiilor de securitate regionale, protecția infrastructurii critice și a rutelor de comunicații maritime și fluviale. O componentă distinctă este reprezentată de politica de exerciții derulată de NATO pe Flancul Estic, în cadrul căreia Dunărea joacă un rol important pentru testarea capacității aliate de proiectare a forței și derularea de manevre complexe în perimetre geografice cu forme de relief variate. În cadrul acestei abordări, un element important este reprezentat de valorificarea potențialului Dunării pentru asigurarea mobilității militare la nivelul forțelor aliate. Pentru exemplificare, scenariile exercițiilor navale și terestre derulate în mod regulat de NATO, cu participarea statelor membre și parteneri în intervalul 2023-2025 includ testarea procedurilor relevante ale traversării Dunării a mijloacelor și capabilităților militare, precum și a transportului acestora din zona centrală a



Trupe române și americane angajate în trecerea Dunării, în cadrul exercițiului Saber Guardian 2025 (13 iunie 2025), <https://ro.usembassy.gov/u-s-army-and-romanian-land-forces-strengthen-nato-interoperability-during-defender25-saber-guardian-joint-river-crossing>

dispozitivului NATO (facilitățile portuare dunărene din Germania) către Flancul Estic, în susținerea posturii de descurajare și apărare dislocată în statele membre din această regiune. Abordarea multidimensională a mobilității militare pe Dunăre oferă, totodată, opțiuni suplimentare pentru gestionarea complexității⁵ aplicării prevederilor Convenției de la Montreaux și a modului de reglementare a trecerii capabilităților militare navale din Marea Mediterană în Marea Neagră.

Pe aceste coordonate, asistăm la transformarea Dunării într-o veritabilă **axă de securitate** europeană susținută prin dezvoltarea mobilității de-a lungul întregului curs al acesteia asigurând, totodată, un nivel de interacțiune superior în ceea ce privește mișcarea capabilităților militare de-a lungul Flancului Estic între statele membre NATO din acest perimetru. Pornind de la elementele de convergență menționate anterior în ceea ce privește cooperarea NATO-UE în domeniul mobilității militare, valorificarea potențialului Dunării în această direcție reprezintă o prioritate pentru perioada următoare. În cadrul preocupărilor comune ale NATO și UE vizând asigurarea unui timp optim de deplasare a forțelor și capabilităților militare, Dunărea reprezintă una dintre prioritățile avansate în mod distinct la nivelul Strategiei Uniunii Europene pentru Marea Neagră (mai 2025), fiind subliniată importanța strategică a infrastructurii dunărene pentru mobilitatea militară. Implementarea acestui nivel de ambiție, determinat de contextul actual de securitate presupune, totodată, inițierea unui program sustenabil de dezvoltare a potențialului navigabil al Dunării, care să permită deplasarea transporturilor militare în mod continuu. În egală măsură, problema modernizării cursului navigabil al Dunării vine să răspundă și preocupărilor legate de **reconstrucția Ucrainei**, fluviul oferind oportunități semnificative de sustenabilitate a acestui proces extrem de complex.

⁵ Aplicarea prevederilor Convenției de la Montreaux a determinat imposibilitatea intrării în posesia Ucrainei a două dragoare de mine donate de Marea Britanie și Norvegia (2024), trecerea acestora prin strâmtori nefiind posibilă ca urmare a deciziei Turciei de a activa prevederile menționate.

CONCLUZII

În opera sa fundamentală publicată în 1921, Grigore Antipa aprecia că *„De Dunăre – ca și de Carpați – se leagă întreaga viață a poporului nostru; ea este partea care ne ține în contact cu popoarele civilizate din apusul și centrul Europei; și tot ea ne deschide calea largă a Oceanului, pentru schimbul produselor țării și muncii poporului cu produsele țărilor celor mai îndepărtate. Ea ne garantează viitorul și propășirea noastră în marea luptă pentru existență între popoarele lumii”*. Înainte de a dobândi această importanță esențială pentru progresul statului român modern și pentru relațiile sale internaționale, Dunărea de Jos a fost, rând pe rând, fie o frontieră imperială, fie un hotar al statelor medievale românești, fie un obiect de dispută între imperiile ale căror planuri expansioniste s-au intersectat aici.

Prima perioadă în care Dunărea de Jos a fost integrată într-un sistem economic și politic la nivel intercontinental a fost cea a dominației romane, instaurate la mijlocul secolului I d. Hr. Componentă a frontierei naturale a Imperiului Roman (limesul nordic Rin-Dunăre), ea a fost o axă de comunicare între vest și est, dar și o zonă de contact cu populațiile de la nord. Abandonarea acestei zone de frontieră s-a produs atunci când imperiul nu a mai avut resursele umane și materiale necesare pentru a menține partea sa europeană, în jurul anilor 614-620. După desființarea Bulgariei în 1018 s-a restabilit această zonă de frontieră, dar a urmat o nouă abandonare, provocată de revolta românilor și bulgarilor din 1185. Pentru statul fondat de frații Petru și Asan, Dunărea a fost în principal un spațiu de confruntare cu tendințele expansioniste ale Ungariei, care se vor manifesta, cu intermitențe, până la mijlocul secolului al XV-lea, în direcția porturilor dunărene care asigurau legătura cu Marea Neagră (Brăila și Chilia). Dominația Hoardei de Aur a stopat pentru circa un secol această expansiune a Ungariei la est de Carpați și a favorizat formarea primului stat românesc, în Muntenia.

În a doua jumătate a secolului al XIV-lea, Dunărea de Jos a devenit un hotar al celor două state românești, Muntenia (Țara Românească) și Moldova. Expansiunea otomană a transformat Dunărea într-o nouă frontieră imperială. Statele românești au intrat într-o stare de dependență, la care s-a adăugat și pierderea celor mai importante poziții de la Dunăre (Turnu, Giurgiu și Brăila din Țara Românească, Chilia din Moldova). Toate încercările de recucerire a acestor enclave intrate sub administrație otomană (Vlad Țepeș în 1462, Mihai Viteazul în 1594-1595, Radu Șerban în 1603, Mihnea III în 1659) au avut un rezultat efemer. Dominația otomană exclusivă asupra regiunii Dunării de Jos nu a durat decât până când acțiunile ofensive ale Austriei și apoi ale Rusiei, declanșate după 1684, au condus la pierderea temporară a sectorului dintre Porțile de Fier și Olt (1718-1739) și a monopolului navigației pe fluviu (Austria a dobândit dreptul de liberă navigație în 1718, iar Rusia în 1774). Țările Române au devenit teatru de război începând din 1711 în conflictele purtate de Rusia, care aveau ca obiectiv final cucerirea Constantinopolului. Expansiunea Imperiului Rus în direcția Dunării s-a făcut în mai multe etape, care au început cu anexarea Peninsulei Crimeea în 1783 și au continuat cu înaintarea până la Nistru în 1792 și Prut în 1812. Răpirea Basarabiei a însemnat implicit mutarea frontierei Rusiei pe un segment al Dunării de Jos.

Țara Românească și Moldova au redobândit un control parțial asupra Dunării de Jos prin Tratatul de la Adrianopol din 2/14 septembrie 1829. Deși prevederile acestuia exprimau în principal creșterea influenței Rusiei la Dunăre, restituirea enclavelor deținute de Imperiul Otoman în Țara Românească, precum și libertatea acordată comerțului și navigației românești au deschis o nouă epocă în istoria Dunării de Jos, devenită frontieră a celor două state românești moderne. Dunărea de Jos a ajuns o problemă de interes european major cu ocazia războiului din 1853-1856 purtat împotriva Rusiei de Imperiul Otoman, Franța, Marea Britanie și Sardinia. Pentru această coaliție, erau vitale îndepărtarea Rusiei de la Dunăre și instaurarea controlului puterilor europene asupra

navigației pe fluviu. Beneficiare ale acestei victorii împotriva Rusiei au fost și cele două state românești, cărora Conferința de Pace de la Paris din 25 februarie - 30 martie 1856 le-a acordat garanția colectivă în locul protectoratului Rusiei. Moldova a primit înapoi trei județe din sudul Basarabiei. În scopul administrării navigației a fost constituită Comisia Europeană a Dunării, cu sediul la Galați. În perioada următoare, comisia a efectuat importante lucrări de amenajare, în special pe brațul Sulina. Ele au continuat și după ce România și-a câștigat independența, în urma războiului din 1877-1878. În acest război, Rusia a urmărit recuperarea pozițiilor pierdute la Dunăre în 1856, ca etapă a expansiunii spre Constantinopol.

Tratatul de pace de la Berlin (13 iulie 1878) a recunoscut independența României, dar a obligat-o să restituie Rusiei cele trei județe din sudul Basarabiei, primind în schimb partea de nord a Dobrogei. România a devenit membră a Comisiei Europene a Dunării, iar jurisdicția acesteia a fost extinsă de la Isaccea la Sulina. Prin Tratatul de la Londra din 10 martie 1883, a fost decisă o nouă extindere, până la Brăila, brațul Chilia fiind însă sub controlul exclusiv al Rusiei și României. Accelerarea modernizării României după dobândirea independenței s-a concretizat și prin dezvoltarea infrastructurii legate de Dunăre: amenajări ale cursului fluviului, căi ferate, poduri și porturi.

Intrarea României în Primul Război Mondial de partea Antantei a suspendat activitatea Comisiei Europene a Dunării. După eșecul campaniei din 1916, tot cursul Dunării a intrat sub ocupația Puterilor Centrale, iar prin Tratatul de la București din 7 mai 1918 s-a impus un nou regim al navigației pe întregul fluviu. Pe de altă parte, Rusia a pierdut accesul la Dunăre prin unirea Basarabiei cu România la 9 aprilie 1918. Victoria Antantei a restabilit activitatea Comisiei Europene a Dunării, în noua situație produsă prin dezmembrarea Austro-Ungariei decisă prin Tratatul de la Trianon din 4 iunie 1920.

La 23 iulie 1921, Comisia Internațională a Dunării (creată prin decizia Tratatului de la Versailles din 28 iunie 1919) a adoptat un nou statut al Dunării, care garanta libertatea navigației pe tot cursul

fluviului. Jurisdicția Comisiei Europene a Dunării a fost limitată la sectorul din aval de Brăila (Dunărea Maritimă). În perioada interbelică, România a acționat pentru consolidarea suveranității sale asupra acestui sector al fluviului. Acordul de la Sinaia (18 august 1938) a lăsat Comisiei Europene a Dunării doar misiunea de control și supraveghere. Comisia Internațională a Dunării a fost desființată ca urmare a politicii expansioniste a Germaniei, fiind înlocuită în septembrie 1940 de un consiliu al statelor riverane. Libertatea navigației pe Dunăre a fost restabilită prin Tratatul de la Paris din 10 februarie 1947.

Comisia Europeană a Dunării a rămas în funcțiune până când, la Conferința de la Belgrad din 18 iulie - 18 august 1948, a fost introdus un nou regim al navigației. Din noua Comisie a Dunării erau excluse statele neriverane. Convenția de la Belgrad a restabilit suveranitatea deplină a statelor riverane asupra regimului navigației, dar acest fapt a permis exercitarea unui control indirect din partea URSS, în special până în 1956, când au început negocierile dintre România și Iugoslavia pentru construirea hidrocentralei „Porțile de Fier” (complexul hidroenergetic a fost realizat în două etape, între 1963 și 1984). Potențialul energetic al fluviului a fost valorificat și prin ridicarea celor două centrale nucleare, Kozlodui și Cernavodă. Un alt proiect de importanță economică și militară a fost realizat în cooperare cu Bulgaria și cu asistență tehnică sovietică: podul Giurgiu-Ruse (1952-1954). În Dobrogea au fost construite alte două poduri rutiere, Giurgeni-Vadul Oii și la Cernavodă, iar Canalul Dunăre-Marea Neagră a fost cea mai importantă lucrare de infrastructură a perioadei comuniste. Inaugurarea în 1992 a Canalului Rin-Main-Dunăre a creat o cale de transport transeuropeană lungă de 3.500 km, între porturile Constanța și Rotterdam.

După 1990 și în special după crearea Uniunii Europene în 1993, Dunărea a devenit un factor unificator între cele două zone ale Europei, o entitate distinctă și unitară, a cărei importanță a fost consacrată prin adoptarea Convenției privind cooperarea pentru

protecția și utilizarea durabilă a fluviului Dunărea în iunie 1994 și ulterior a Strategiei UE pentru Regiunea Dunării (aprilie 2011). Dunărea a facilitat managementul crizelor de securitate din Balcanii de Vest. Războaiele din fosta Iugoslavie (1991-2001) au avut un impact major, prin distrugerile provocate asupra infrastructurii, prin embargoul asupra Serbiei (1992-1995), precum și prin afectarea libertății de circulație pe Dunăre. Aceste evoluții au evidențiat importanța asigurării securității Dunării pentru întreaga Europă, mai ales pentru că gurile ei au devenit o componentă a frontierei estice a UE și NATO, organizații din care fac parte majoritatea statelor riverane. Dezvoltarea posturii de descurajare și apărare pe Flancul Estic al NATO în contextul manifestărilor agresive ale Rusiei în bazinul Mării Negre necesită valorificarea potențialului Dunării pentru asigurarea mobilității militare la nivelul forțelor aliate.

Războiul declanșat de Rusia contra Ucrainei la 24 februarie 2022 a demonstrat importanța conectivității oferite de Dunărea de Jos și a accentuat semnificația sa geopolitică globală.

Deopotrivă important, interdependența dintre securitate și libertatea de circulație se valorizează suplimentar din perspectiva conexiunii Dunăre-Marea Neagră. Semnificația particulară a acestei legături reprezintă o constantă istorică în dezvoltarea profilului Dunării ca **element geopolitic relevant**, atât pentru asigurarea unei arhitecturi integrate de conectivitate la nivel european, cât și pentru valorificarea fluxurilor economice și comerciale în cadrul rutelor strategice de transport la nivel global.

O scurtă analiză asupra evoluțiilor care au marcat istoria Dunării de Jos este importantă atât din perspectiva cercetării istorice, cât și a nevoii de a înțelege mai bine implicațiile actualelor dosare de securitate. Miză geopolitică majoră în calculele strategice ale marilor puteri care s-au succedat în regiune, Dunărea de Jos rămâne un spațiu care și-a dovedit relevanța de-a lungul secolelor, dar care este insuficient valorificat.

CRONOLOGIE

- **46** – Provincia romană Moesia se extinde până la gurile Dunării.
- **106** – Dacia devine provincie romană.
- **275** – Abandonarea provinciei Dacia.
- **circa 614-620** – Abandonarea frontierei dunărene.
- **971** – Imperiul Bizantin revine la Dunăre.
- **1185** – Revolta românilor și a bulgarilor contra dominației bizantine.
- **1241** – Invazia mongolilor afectează și regiunea Dunării de Jos.
- **1352** – La Chilia se instalează o colonie genoveză.
- **1387** – Moldova anexează Chilia și Cetatea Albă.
- **1388-1396** – Imperiul Otoman ocupă cele două state bulgare.
- **1389** – Mircea cel Bătrân anexează Dobrogea la Țara Românească.
- **1417** – Cetatea Turnu devine centrul unei kazale.
- **1420** – Dobrogea este ocupată de Imperiul Otoman.
- **1459** – Serbia este cucerită de Imperiul Otoman.
- **1461** – Oastea Țării Românești efectuează atacuri la sud de Dunăre.
- **1462** – Cetatea Giurgiu devine centrul unei kazale.
- **1462** – Chilia este asediată de flota otomană și de oastea Moldovei.
- **1465, 23 ianuarie** – Ștefan cel Mare cucerește Chilia.
- **1484, august** – Chilia și Cetatea Albă sunt cucerite de armata otomană comandată de sultanul Baiazid II.
- **1538** – Cucerirea Brăilei de către armata otomană.
- **1594, noiembrie** – Oastea lui Mihai Viteazul efectuează ofensive la sud de Dunăre.
- **1603** – Campanii la sud de Dunăre ale oastei lui Radu Șerban.
- **1659** – Oastea lui Mihnea III recucerește Turnu, Giurgiu și Brăila.
- **1683, 13 iulie - 13 septembrie** – Armata otomană asediază Viena.
- **1684-1697** – Războiul dintre Austria și Imperiul Otoman.
- **1696** – Rusia cucerește o parte din Hanatul tătar din Crimeea.
- **1699, 26 ianuarie** – Tratatul de pace de la Karlowitz.

- **1710-1711** – Război ruso-otoman.
- **1714-1718** – Război austro-otoman.
- **1718, 21 iulie** – Tratatul de la Passarowitz. Oltenia este ocupată de Austria.
- **1736-1739** – Război ruso-austro-otoman.
- **1739, 18 septembrie** – Tratatul de la Belgrad. Oltenia revine în componența Țării Românești.
- **1768-1774** – Război ruso-otoman.
- **1774, 21 iulie** – Tratatul de pace de la Kuciuk-Kainargi.
- **1783** – Rusia ocupă integral Hanatul tătar din Crimeea.
- **1787-1792** – Război ruso-austro-otoman.
- **1791, 24 iulie/4 august** – Tratatul de pace dintre Austria și Imperiul Otoman de la Sviștov.
- **1792, 9 ianuarie** – Tratatul de pace dintre Rusia și Imperiul Otoman de la Iași.
- **1806-1812** – Război ruso-otoman.
- **1807, 12/24 august** – Armistițiul de la Slobozia.
- **1812, 16/28 mai** – Tratatul de pace de la București.
- **1828-1829** – Război ruso-otoman.
- **1829, 2/14 septembrie** – Tratatul de pace de la Adrianopol.
- **1840, 13/25 iulie**, Sankt-Petersburg – Convenția ruso-austriacă privitoare la navigația pe Dunăre, valabilă zece ani.
- **1843, 16/28 mai** – Lansarea la apă a primei goelete românești „Emma”.
- **1853, 20 martie** – Armata rusă trece Prutul.
- **1853, 4 noiembrie**, Oltenița – Victorie a armatei otomane contra armatei ruse.
- **1854, 11 mai-23 iunie** – Trupele ruse asediază fără succes Silistra.
- **1854, 23 iunie** – Începe evacuarea armatei ruse din Principatele Române.
- **1854, august - 1857, martie** – Ocupația militară austriacă a Principatelor Române.

- **1855, 11/23 martie** – Protocolul Conferinței de la Viena stabilește că principiul libertății navigației se aplică fără nicio restricție și Dunării de Jos.
- **1856, 30 martie**, Paris – Tratatul de pace semnat de reprezentanții Franței, Marii Britanii, Rusiei, Imperiului Otoman, Regatului Sardiniei și Piemontului.
- **1856, 25 decembrie - 1857, 6 ianuarie**, Paris – Reprezentanții Austriei, Marii Britanii, Rusiei, Sardiniei și Imperiului Otoman au semnat un protocol al Conferinței, prin care Delta Dunării și Insula Șerpilor urmau să fie atribuite Imperiului Otoman.
- **1858, 7/19 august** – Convenția de la Paris privitoare la organizarea politică a principatelor române.
- **1859, 5 ianuarie** – Adunarea electivă a Moldovei îl alege domnitor pe colonelul Alexandru Ioan Cuza.
- **1859, 24 ianuarie** – Alexandru Ioan Cuza este ales la București domn al Țării Românești.
- **1860, 22 septembrie/4 octombrie** – Inaugurarea primei căi ferate din Imperiul Otoman Cernavodă-Küstenge (Constanța).
- **1869, 19/31 octombrie** – Inaugurarea primei căi ferate din România, între București și portul dunărean Giurgiu.
- **1871, 1/13 martie** – Tratatul de la Londra abolește neutralitatea Mării Negre și prelungește durata de funcționare a CED.
- **1877, 12/24 aprilie** – Izbucnește războiul ruso-otoman.
- **1877, 10/22 mai** – România își proclamă independența.
- **1877, 13-14/25-26 mai** – Scufundarea monitorului otoman „Hvizi-Rahman”.
- **1877, iunie-iulie** – Armata rusă trece Dunărea.
- **1877, iulie-august** – Trupele române trec Dunărea.
- **1877, 28 noiembrie/10 decembrie** – Capitulara Plevnei.
- **1878, 19/31 ianuarie** – Semnarea Armistițiului de la Adrianopol.
- **1878, 19 februarie/3 martie** – Imperiul Otoman și Rusia semnează, la San Stefano, tratatul care încheie războiul ruso-otoman.

- **1878, 13 iulie**, Berlin – Tratatul care reglementează noua ordine din sud-estul Europei în urma războiului ruso-otoman din 1877-1878.
- **1881, 28 mai**, Galați – Statele membre în Comisia Europeană a Dunării, incluzând România, semnează un act adițional la Actul Public privind Navigația Dunării din 1865.
- **1883, 27 ianuarie/8 februarie**, Londra – Deschiderea Conferinței celor șapte mari puteri (Marea Britanie, Germania, Austro-Ungaria, Franța, Italia, Rusia, Imperiul Otoman) privind navigația danubiană, la care România, refuzându-i-se votul egal, își declină participarea, în semn de protest.
- **1883, 10 martie**, Londra – Semnarea Tratatului Dunării.
- **1895, 14 septembrie**, Cernavodă – Inaugurarea căii ferate și a complexului podurilor dintre Fetești și Cernavodă.
- **1896, 15 septembrie**, Porțile de Fier – Inaugurarea canalului Porțile de Fier, în prezența regelui Carol I, a împăratului Franz Joseph al Austro-Ungariei și a regelui Alexandru I al Serbiei.
- **1914, 15/28 iulie** – A început Primul Război Mondial.
- **1914, 21 iulie/3 august** – România își declară neutralitatea.
- **1916, 14/27 august** – România declară război Austro-Ungariei și începe Războiul de Întregire.
- **1918, 24 ianuarie/6 februarie**, Chișinău – Sfatul Țării a proclamat independența Republicii Democrate Moldovenești.
- **1918, 18 februarie/3 martie**, Brest-Litovsk – Tratatul de pace între Rusia și Puterile Centrale.
- **1918, 20 februarie/5 martie**, Buftea – Tratatul preliminar de pace între România și Puterile Centrale, precizând obligația cedării Dobrogei.
- **1918, 24 aprilie/7 mai**, București – Tratatul de pace între România și Puterile Centrale, prevăzând înființarea Comisiei Gurilor Dunării între Sulina și Brăila.
- **1918, 27 martie/9 aprilie**, Chișinău – Sfatul Țării proclamă unirea Republicii Democrate Moldovenești cu Regatul României.

- **1918, 18 noiembrie/1 decembrie**, Alba Iulia – Marea Adunare Națională proclamă unirea Transilvaniei cu Regatul României.
- **1919, 27 noiembrie**, Neuilly-sur-Seine – Tratatul de pace dintre Puterile Aliate și Bulgaria.
- **1920, 4 iunie**, Trianon – Tratatul de pace dintre Puterile Aliate și Ungaria.
- **1920, 28 octombrie**, Paris – Tratatul Basarabiei semnat de România, Franța, Marea Britanie, Italia și Japonia.
- **1921, 20 aprilie**, Barcelona – Convenție asupra regimului căilor navigabile de interes internațional.
- **1921, 23 iulie**, Paris – Statutul Dunării, semnat de Belgia, Franța, Marea Britanie, Grecia, Italia, România, Regatul Sârbilor, Croaților și Slovenilor și Cehoslovacia.
- **1936, 20 iulie**, Montreux – Convenția asupra regimului strâmtoarelor Mării Negre redă Turciei suveranitatea asupra strâmtoarelor Bosfor și Dardanele.
- **1938, 12 martie**, Viena – Germania anexează Austria.
- **1938, 18 august**, Sinaia – Acordul privind revizuirea puterilor Comisiei Europene a Dunării, semnat de Franța, Marea Britanie și România.
- **1939, 1 martie**, București – Acord privind intrarea Germaniei în componența Comisiei Europene a Dunării.
- **1940, 28 iunie** – URSS redevine stat riveran pe Dunăre prin ocuparea Basarabiei, în urma cedării guvernului de la București în fața ultimatumului adresat României la 26 iunie 1940.
- **1940, 12 septembrie**, Viena – Acord asupra regimului Dunării, încheiat de Germania, Slovacia, Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria, România și Italia.
- **1941, 22 iunie** – România se alătură statelor Axei în ofensiva împotriva URSS pentru reintegrarea Basarabiei în teritoriul național.
- **1944, 12 septembrie**, Moscova – Convenție de armistițiu între Aliați și România.

- **1944, 28 octombrie**, Moscova – Convenție de armistițiu între Aliți și Bulgaria.
- **1945, 20 ianuarie**, Moscova – Convenție de armistițiu între Aliți și Ungaria.
- **1947, 10 februarie**, Paris – Tratatetele de pace încheiate în urma Conferinței de la Paris între statele aliate și România, Bulgaria și Ungaria prevăd libertatea navigației dunărene.
- **1948, 18 august** – Se semnează Convenția Dunării.
- **1948** – Își începe lucrările Comisia Dunării, organism creat prin Convenția de la Belgrad.
- **1949, 29 iunie** – Încep lucrările la primul șantier al Canalului Dunăre-Marea Neagră.
- **1953** – Sunt sistate lucrările la primul șantier al Canalului Dunăre-Marea Neagră.
- **1954** – Comisia Dunării își mută sediul de la Galați, România, la Budapesta, Ungaria.
- **1954, 20 iunie** – Inaugurarea podului prieteniei Giurgiu-Ruse.
- **1970** – Este dat în exploatare podul rutier de la Giurgeni-Vadu Oii. Încep lucrările la centrala nucleară de la Kozlodui.
- **1972, 16 mai** – Inaugurarea complexului hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier I.
- **1973, iunie** – Sunt reluate lucrările la Canalul Dunăre-Marea Neagră (reproiectare).
- **1976** – Sunt reluate lucrările de construcție a Canalului Dunăre-Marea Neagră.
- **1980** – Încep lucrările la centrala nucleară de la Cernavodă.
- **1984, 26 mai** – Canalul Dunăre-Marea Neagră este inaugurat.
- **1985, 12 aprilie** – Inaugurarea complexului hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier II.
- **1987** – Este dat în exploatare podul rutier și feroviar de la Cernavodă.
- **1990, 13 mai** – A fost creată Administrația Rezervației Biosferei Delta Dunării (ARBDD).

- **1991, 2 septembrie** – Eșuarea navei ucrainene Rostok în dreptul comunei Partizani, pe canalul Sulina (la mila 31).
- **1992, 25 septembrie**, Freystadt (Germania) – Inaugurarea oficială a Canalului Rin-Main-Dunăre.
- **1994, 27 iunie**, Sofia – A fost semnată de către statele riverane și de Comisia Europeană Convenția privind cooperarea pentru protecția și utilizarea durabilă a fluviului Dunărea.
- **1997, 2 iunie**, București – Tratatul bilateral dintre România și Ucraina, care a reglementat relațiile dintre cele două țări, în special în ceea ce privește frontierele, cu implicații pentru navigația pe Dunăre și protecția mediului.
- **2002, 27 mai** – La Viena este lansat Procesul de Cooperare Dunăreană (PCD), o inițiativă comună a României și Austriei, a Comisiei Europene și a Pactului de Stabilitate pentru Europa de Sud-Est (PSESE).
- **2004, 26 august** – Ucraina inaugurează primul tronson al canalului Bâstroe.
- **2011, 24 iunie** – Consiliul European a adoptat Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării (SUERD).
- **2013, 14 iunie** – A fost inaugurat Podul Calafat-Vidin, element de infrastructură important care leagă România și Bulgaria peste fluviul Dunărea.
- **2022, 24 februarie** – A început războiul de agresiune al Rusiei contra Ucrainei, care avea să aibă consecințe semnificative asupra navigației și comerțului pe Dunăre, producând un impact major asupra regiunii și traficului fluvial și maritim.
- **2023, 20 octombrie** – Comandamentul Corpului Multinațional de Sud-Est (MNC-SE) al NATO de la Sibiu atinge capacitatea operațională completă pentru controlul operațiilor terestre ale NATO la nivel regional. Acesta a fost declarat operațional cu un an mai devreme față de planificarea pentru 2024, din cauza războiului din Ucraina.
- **2023, 1 noiembrie - 2024, 31 decembrie** – Austria are președinția SUERD, sub sloganul „*Shaping Transformation, Creating*

Opportunities: A Prosperous, Resilient and Secure Danube Region”.

- **2024, 24 septembrie** – O echipă formată din experți ai Ministerului Apărării Naționale (MApN) și Serviciului Român de Informații (SRI) găsește fragmente de dronă rusească de tip Geran 2 la sud de satul Plauru, în județul Tulcea.
- **2024, 12 decembrie** – Guvernul României înaintează un proiect de lege care reglementează măsurile pentru controlul utilizării spațiului aerian național, cu referire la drone și alte vehicule aeriene aparținând unor alte state. Decizia a fost consecința pătrunderii mai multor drone rusești în spațiul aerian românesc și a prăbușirii unora dintre acestea pe teritoriul național.
- **2025, 13 februarie** – Fragmente de dronă rusească de tip Geran sunt găsite în nordul județului Tulcea, la Grindu, iar MAE îl convoacă pe însărcinatul cu Afaceri a.i. al Federației Ruse și îi transmite protestul părții române.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

- Antipa, Grigore, *Chestiunea Dunării, în Politica externă a României. 19 prelegeri organizate de Institutul Social Român*, București, 1925, p. 127-164
- Antipa, Grigore, *Dunărea și problemele ei științifice, economice și politice*, Academia Română, Studii și cercetări, VI, București, 1921
- Ardeleanu, Constantin, *Evoluția intereselor economice și politice britanice la gurile Dunării: (1829-1914)*, Editura Istros, Brăila, 2008
- Ardeleanu, Constantin, *Gurile Dunării – o problemă europeană. Comerț și navigație la Dunărea de Jos în surse contemporane (1829-1853)*, Muzeul Brăilei – Editura Istros, Brăila, 2012
- Atanasiu-Găvan, Andreea, *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră în evul mediu românesc*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2006
- Balla, Cornel, *Organizare și strategie militară în Scythia Minor (sfârșitul secolului al III-lea - secolul al VII-lea d. Hr.)*, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza”, Iași, 2022
- Băicoianu, Constantin I., *Dunărea. Privire istorică, economică și politică*, Tipografia Eminescu, București, 1915
- Benea, Ciprian-Beniamin, *Dunărea. Geopolitică și negociere. Studiu de caz*, Institutul European, Iași, 2009
- Boicu, Leonid, *Geneza chestiunii române ca problemă internațională*, Editura Junimea, Iași, 1975
- Boicu, Leonid, *Principatele Române în raporturile politice internaționale. Secolul al XVIII-lea*, Editura Junimea, Iași, 1986
- Botez, Eugeniu, Kirițescu, Nicolae, *Războiul pe Dunăre*, vol. I. *Operațiunile fluviale și maritime ale războiului din 1877-78*, București, 1904
- Breeze, David J., Dyczek, Piotr, *Frontiers of the Roman Empire. The Lower Danube Limes in Bulgaria*, Archaeopress, Oxford, 2024

- Bulumac, Ovidiana, *The Danube, an Element of the Modern Romanian Statehood: A Discussion on Geography, History and Identity*, „Transylvanian Review”, Cluj-Napoca, 30, 2021, 3, p. 18-34
- Casso, Leon, *Rusia și bazinul dunărean*, Editura Saeculum Vizual, București, 2003
- Căzan, Ileana, Denize, Eugen, *Marile Puteri și spațiul românesc în secolele XV-XVI*, Editura Universității din București, București, 2001
- Cârțână, Iulian, Seftiuc, Ilie, *Dunărea în istoria poporului român*, Editura Științifică, București, 1972
- Cernovodeanu, Paul, *Românii și primele proiecte de construire a canalului Dunăre-Marea Neagră (1838-1856)*, „Revista de istorie”, 29, 1976, 2, p. 189-210
- Ciuchi, Constantin, *Istoria marinei române în curs de 18 secole. De la Împăratul Trajan până în al 40-lea an de domnie a Regelui Carol*, Tipografia Ovidiu, Constanța, 1906
- Cojoc, Marian, *Istoria Dobrogei în secolul XX - I. Canalul Dunăre-Marea Neagră (1949-1953)*, Editura Mica Valahie, București, 2001
- Colibășanu, Antonia, *Freedom of Navigation in the Black Sea and the Strategic Significance of the Danube*, New Strategy Center, Bucharest, 2024, <https://newstrategycenter.ro/project/freedom-of-navigation-in-the-black-sea-and-the-strategic-significance-of-the-danube/>
- Coman, Marian, *Putere și teritoriu. Țara Românească medievală (secolele XIV-XVI)*, Editura Polirom, Iași, 2013
- Council of the EU, *EU Strategy for the Danube Region*, EUSDR, 2011, <https://www.interreg-danube.eu/about-dtp/eu-strategy-for-the-danube-region>, accesat la 15 martie 2023
- Croitoru, Costin, *Organizarea frontierei romane la Dunărea de Jos*, Muzeul Brăila - Editura Istros, Brăila, 2017
- Dașcovici, Nicolae, *Regimul Dunării și al Strâmtoarelor în ultimele două decenii*, Tipografia A. Țerek, Iași, 1943

- Davies, Brian L., *The Russo-Turkish War, 1768-1774: Catherine II and the Ottoman Empire*, Academic Bloomsbury, London, New York, 2016
- Drăghicescu, Mihai, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odesa*, Monitorul Oficial și Imprimeriile Statului, București, 1943
- Duffy, Christopher, *Russia's Military Way to the West. Origins and Nature of Russian Military Power 1700-1800*, Routledge, London, 1981
- Dumitrașcu, Alessandro Flavio, *Genova, Dunărea de Jos și Moldova în secolele XIII-XV*, Editura Istros a Muzeului Brăilei „Carol I”, Brăila, 2021
- Elhance, Arun P., *Hydropolitics in the Third World: Conflict and Cooperation in International River Basins*, USIP Press, Washington, 1999
- Figes, Orlando, *Crimeea. Ultima cruciadă*, Editura Polirom, Iași, 2019
- Gemil, Tasin, *Romanians and Ottomans in the XIVth-XVIth Centuries*, Editura Enciclopedică, București, 2009
- Gogeanu, Paul, *Dunărea în relațiile internaționale*, Editura Politică, București, 1970
- Gorovei, Ștefan Sorin, Székely, Maria Magdalena, *Princeps omni laude maior. O istorie a lui Ștefan cel Mare*, Editura Mușatinii, Putna, 2005
- Goșu, Armand, *Între Napoleon și Alexandru I. Contextul internațional al anexării Basarabiei*, Editura Polirom, Iași, 2022
- Grigorescu, Lucian, *Importanța strategică a Dunării în contextul unei viitoare strategii de securitate maritimă românească*, „Gândirea Militară Românească”, 34, 2023, 2, p. 130-149
- Hajnal, Henry, *The Danube. Its Historical, Political and Economic Importance*, Martinus Nijhoff, The Hague, 1920
- Hâldan, Romulus, *Coordonate geostrategice ale Dunării și Mării Negre*, Geopolitica, 2014, www.geopolitic.ro/2014/09/coordonate-geostrategice-ale-dunarii-si-marii-negre

- Hochedlinger, Michael, *Austria's Wars of Emergence. War, State and Society in the Habsburg Monarchy 1683-1797*, Routledge, London, New York, 2013
- International Commission for the Protection of the Danube River (ICPDR), *Danube Basin Analysis Report*, 2004, <https://www.interregdanube.eu/about-dtp/eu-strategy-for-the-danube-region>, accesat la 16 martie 2023
- Ionașcu, Ion, Bărbulescu, Petre, Gheorghe, Gheorghe, *Tratatetele internaționale ale României 1354-1920. Texte rezumate, adnotări bibliografie*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1975
- *Importanța Dunării pentru NATO și Uniunea Europeană. Culegere de studii*, coordonator Constantin Iordache, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2005
- Iorga, Nicolae, *Chestiunea Dunării (istorie a Europei răsăritene în legătură cu această chestie)*, prefață și ediție îngrijită de Victor Spinei, Institutul European, Iași, 1998
- Isar, Nicolae, *Principatele Române de la 1821 la 1848. Sub semnul renașterii naționale. Sinteză și culegere de texte*, Editura Universității din București, București, 2004
- Kogălniceanu, Mihail, *Chestiunea Dunării*, Tipografia Academiei Române, București, 1882
- *La Commission Européene du Danube et son œuvre de 1856 à 1931*, Imprimerie Nationale, Paris, 1931
- Madgearu, Alexandru, *Istoria militară a Daciei post-romane (275-614), Ediția a doua, revăzută și adăugită*, Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2024
- Madgearu, Alexandru, *Organizarea militară bizantină la Dunăre în secolele X-XII*, ediția a III-a, Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2018
- Mischevca, Vlad, *Geneza problemei basarabene – 1812*, Editura Academiei Române, Editura Istros, București, Brăila, 2016
- Napoleon, Athanasie, *Dobrogea și gurile Dunării din punctele de vedere fizic-militar și politic administrativ*, Tipografiile „I.V. Socecu”, București, 1896

- Păvălașc, Marian, *Blocada cerealelor. Cât grâu a exportat Ucraina prin Portul Constanța*. Europa Liberă, <https://romania.europalibera.org/a/cereale-portul-constantia/31912097.html>
- Popescu, Anca, *Integrarea imperială otomană a teritoriilor din sud-estul Europei. Sangeacul Silistra (sec. XV-XVI)*, Editura Muzeului Național al Literaturii Române, București, 2013
- Rădulescu-Zoner, Șerban, *Dunărea, Marea Neagră și Puterile Centrale*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1982
- *Războiul Crimeii. 150 de ani de la încheiere*, coordonator Adrian Silvan Ionescu, Editura Istros, Brăila, 2006
- *Romania in the Ottoman Russian Wars. International Symposium Proceedings, 15-16 May 2024 İstanbul*. Editors Bünyamin Kocaoğlu, Ahmet Taşdemir, İstanbul, 2024
- Romsics, Ignac, Kiralym, Bella K. (coord.), *Geopolitics in the Danube Region. Hungarian Reconciliation Efforts. 1848-1998*, CEU Press, Budapesta, 1999
- Săgeată, Radu, *River and Sea Transports in Romania in the European Union Strategy for the Danube Region Perspective*, „Revue roumaine de géographie”, 56, 2012, 2, p. 157-166
- Seișanu, Romulus, *Dobrogea. Gurile Dunării și Insula Șerpilor. Schiță monografică. Studii și documente*, Editura Universul, București, 1928
- Sicker, Martin, *The Islamic World in Decline. From the Treaty of Karlowitz to the Disintegration of the Ottoman Empire*, Praeger, Westport, London, 2001
- Sobaru, Alecsandru C., Năstase, Gabriel I., Avădanei, Chiriac, *Artera navigabilă Dunăre-Main-Rhin: strategii europene orizont 2020*, Editura Economică, București, 1998
- Stanciu, Ștefan, *România și Comisia Europeană a Dunării: diplomatie - suveranitate - cooperare internațională*, Editura Muzeului de Istorie Galați, Galați, 2014
- Stoica, Lascu, *Mărturii documentare despre primele proiecte ale canalului Dunăre-Marea Neagră*, „Revista de istorie”, 37, 1984, 6, p. 534-555

- Sweetman, John, *Războiul Crimeii 1854-1856*, Editura Corint, București, 2015
- Taki, Victor, *Russia on the Danube. Empire Elites and Reform in Moldavia and Wallachia 1812-1834*, Central European University Press, Budapest, Vienna, New York, 2021
- Trașcă, Ottmar, *Relațiile politice și militare româno-germane, septembrie 1940 - august 1944*, Editura Argonaut, Cluj-Napoca, 2013
- Tuluș, Arthur Viorel, *Dunărea maritimă între Aranjamentul de la Sinaia și Acordul de la Belgrad (1938-1948)*, Galați University Press, Galați, 2008
- Vâlsan, George, *Dunărea de Jos în viața poporului român*, în Idem, *Studii antropogeografice, etnografice și geopolitice*. Editate de Ion Cuceu, Editura Fundației pentru Studii Europene, Cluj-Napoca, 2001, p. 270-290
- Xenopol, Alexandru D., *Războaiele dintre ruși și turci și înrăurirea lor asupra țărilor române*, vol. I-II, Tipo-litografia H. Goldner, Iași, 1880

LISTA ILUSTRAȚIILOR

- Harta fluviului Dunărea, <https://paginarium.ro/ziua-internationala-a-dunarii/>
- Cetatea Vidin, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Baba_Vida_Klearchos_1.jpg
- Orașul Chilia reprezentat într-un manuscris al istoricului turc Matrakçı Nasuh (1480-1564) (Mariana Șlapac, *Imaginea orașului Chilia în lumina surselor documentare din secolele al XIV-lea - al XVIII-lea*, „Historia Urbana”, București, 10, 2002, 1-2, p. 35)
- Hartă a părții europene a Imperiului Otoman (Hermann Moll, 1726), https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5c/North_Turkey_in_Euopre_1726.jpg
- Dunărea în timpul Războiului Crimeii (1853-1856), <https://www.themaphouse.com/artworks/225497-james-wyld-seat-of-war-on-the-danube-1854/>
- Reprezentanții marilor puteri la Congresul de Pace de la Paris, februarie-martie 1856, [https://ro.wikipedia.org/wiki/Tratatul_de_la_Paris_\(1856\)#/media/Fi%C8%99ier:Treaty_of_Paris_1856_-_1.jpg](https://ro.wikipedia.org/wiki/Tratatul_de_la_Paris_(1856)#/media/Fi%C8%99ier:Treaty_of_Paris_1856_-_1.jpg)
- Harta Balcanilor fixată de Tratatul de la San Stefano și cea fixată prin Tratatul de la Berlin, https://ro.wikipedia.org/wiki/File:Karti_od_SanStefan_i_Berlinski_kongres_1878.jpg
- Palatul Comisiei Europene a Dunării de la Sulina, inaugurat în 1868. În prezent, sediul filialei Sulina a Administrației Fluviale a Dunării de Jos (Filip Brunea-Fox, *Farmecul Dunării: Sulina*, „Realitatea Ilustrată”, nr. 384/3 iunie 1934, p. 16-17)
- Ilustrată cu Podul Regele Carol I. Arhivele Naționale Istorice Centrale, Colecția Documente Fotografice, Ilustre/cărți poștale, BU-F-01073-5-00271
- Harta geografică a României întregite, 1920. „Rumania and adjacent states” (map 47), *apud* John George Bartholomew, *Times Survey Atlas of the World*, The Times, London, 1922
- Ilustrată cu Portul Brăila în perioada interbelică

- Barajul de la Porțile de Fier I, vedere dinspre Kladovo, https://en.wikipedia.org/wiki/Iron_Gate_I_Hydroelectric_Power_Station#/media/File:HE_%C4%90erdapl_Karata%C5%A1.jpg
- Podul Giurgeni-Vadul Oii, https://ro.wikipedia.org/wiki/Fi%C8%99ier:Giurgeni-Vadu_Oii_Bridge.jpg
- Centrala Nucleară de la Kozlodui – grupurile 1-4, https://ro.wikipedia.org/wiki/Kozlodui#/media/Fi%C8%99ier:NPP_Kozloduy_1-4.jpg
- Misiunile derulate de Uniunea Europei Occidentale pentru monitorizarea embargoului pe Dunăre, Luxemburg Center for Contemporary and Digital History
- Epava navei „Rostok” pe brațul Sulina, „Evenimentul Zilei”, 8 mai 2019, <https://evz.ro/misterul-epavei-rostock.html>
- Mobilitatea militară prin utilizarea căilor fluviale de comunicații, <https://defence24.com/geopolitics/military-mobility-a-key-in-defending-the-nato-eastern-flank>
- Acțiunile flotei ruse împotriva porturilor civile ucrainene din Marea Neagră, <https://cepa.org/article/boiling-the-frog-russias-black-sea-aggression-part-ii-the-war/>
- Refugiați ucraineni la Isaccea, <https://universul.net/foto-pestes-3-500-de-ucraineni-au-intrat-in-romania-pe-la-isaccea/>
- Efectele războiului din Ucraina și riscurile de securitate prezentate de minele maritime plutind în derivă, <https://www.euronews.com/2022/08/11/ukraine-war-drifting-mines-posedeadly-threat-in-black-sea-waters>
- Trupe române și americane angajate în trecerea Dunării, în cadrul exercițiului Saber Guardian 2025 (13 iunie 2025), <https://ro.usembassy.gov/u-s-army-and-romanian-land-forces-strengthen-nato-interoperability-during-defender25-saber-guardian-joint-river-crossing>

CONTENTS

Foreword

The Danube in Antiquity and the Middle Ages: Communication Axis and Imperial Frontier

The Expansionist Policy of the Austrian and Russian Empires Towards the Lower Danube (1684-1829)

The Situation of the Lower Danube, from the Russian Protectorate to the Conquest of Romanian Independence (1830-1878)

The Danube between the Great Powers and the Nation States in the Era of Alliances (1878-1918)

The Danube between International Reconfiguration and Geopolitical Rivalries (1919-1947)

The Lower Danube in the Period 1948-1989, between Soviet Hegemony and the Initiatives of the Riparian States

The Lower Danube in the Post-Cold War Dynamics

The Danube in the Context of the War in Ukraine. Geopolitical Reconfigurations and New Strategic Functionalities

Conclusion

Chronology

Selective Bibliography

List of illustrations

*Operațiile tehnice, editoriale și tiparul au fost executate
la Centrul tehnic-editorial al armatei
sub comanda 5832/2025*

CENTRUL TEHNIC-EDITORIAL AL ARMATEI



BUCUREȘTI, 2025

ISSN: 2972-1806

ISSNL: 2972-1806