

**UNIVERSITATEA „OVIDIUS” DIN CONSTANȚA
ȘCOALA DOCTORALĂ DE ȘTIINȚE UMANISTE
DOMENIUL DE DOCTORAT ISTORIE**

REZUMAT

**EVOLUȚIA ECONOMICĂ A DOBROGEI
ÎNTRE ANII 1878-1913**

Conducător de doctorat

Prof. univ. dr. Valentin Ciorbea

Student-doctorand

Cornelia-Elena Bobe

CONSTANȚA, 2019

CUPRINS

Introducere

Capitolul 1. CONSTITUIREA PROPRIETĂȚII FUNCIARE ÎN DOBROGEA

1. 1. Caracteristicile fizico-geografice ale Dobrogei
1. 2. Evaluarea perspectivelor economice în Dobrogea după anul 1878
1. 3. Situația materială a provinciei după Războiul de Independență
1. 4. Fundamentele politico-juridice ale reformei agrare din Dobrogea și primele măsuri pe calea modernizării
1. 5. Reforma agrară aplicată în Dobrogea și valențele sale (1878-1900)
1. 6. Continuarea reformei agrare în Dobrogea după anul 1900
1. 7. Deposedările din perioada 1892-1910
1. 8. Proprietatea funciară dobrogeană în anul 1907
1. 9. Împroprietărirea în Dobrogea a subofițerilor reangajați
1. 10. Alte acte normative referitoare la problema agrară
1. 11. Progresele agriculturii dobrogene la începutul secolului al XX-lea
 1. 11. 1. Viticultura și pomicultura
 1. 11. 2. Zootehnia
 1. 11. 3. Pescuitul
 1. 11. 4. Apicultura
 1. 11. 5. Sericicultura

Capitolul 2. INFRASTRUCTURA DOBROGEI ÎN PERIOADA 1878-1913

2. 1. Infrastructura feroviară a Dobrogei
2. 2. Căile ferate construite în Dobrogea în perioada 1878-1913
 2. 2. 1. Traficul de călători
 2. 2. 2. Traficul poștal
2. 3. Rețeaua dobrogeană de șosele și căi naturale
2. 4. Poșta, telegraful și telefonul
2. 5. Modernizarea Portului Constanța
2. 6. Portul Mangalia
2. 7. Portul Tulcea
2. 8. Portul Sulina
2. 9. Portul Măcin
2. 10. Evoluția porturilor Cernavodă și Isaccea

Capitolul 3. TURISMUL PE LITORALUL DOBROGEAN

3. 1. Dezvoltarea turismului la Constanța în viziunea autorităților române
3. 2. Stațiunea Mamaia
3. 3. Eforie Nord și Eforie Sud
3. 4. Techirghiol
3. 5. Orașul Mangalia
3. 6. Politica de dezvoltare turistică a orașului Tulcea

Capitolul 4. INDUSTRIA ÎN DOBROGEA

4. 1. Industria în județul Constanța
4. 2. Industria în județul Tulcea

Capitolul 5. COMERȚUL ÎN DOBROGEA

- 5. 1. Meseriile dobrogenilor și agenții economici
- 5. 2. Târguri și bâlciuri în județele dobrogene
- 5. 3. Activitatea Camerelor de Comerț din Constanța și Tulcea
- 5. 4. Activitatea Bursei constănțene
- 5. 5. Traficul de mărfuri prin principalele porturi dobrogene
 - 5. 5. 1. Portul Constanța - export
 - 5. 5. 2. Portul Constanța - import
 - 5. 5. 3. Portul Tulcea - export
 - 5. 5. 4. Portul Tulcea - import
 - 5. 5. 5. Portul Sulina

Capitolul 6. INSTITUȚII FINANCIARE DIN DOBROGEA

- 6. 1. Instituțiile de credit din Dobrogea
 - 6. 1. 1. Băncile comerciale
 - 6. 1. 2. Băncile cooperatiste
 - 6. 1. 3. Băncile sucursale
- 6. 2. Societățile de asigurare din Dobrogea
- 6. 3. Instituția Înaltei Curți de Conturi

Concluzii

Bibliografie selectivă

Anexe

REZUMAT

Cuvinte cheie: Dobrogea, economie, agricultură, transporturi, turism, industrie, comerț, bănci

În urma reizbucnirii unei noi faze a „crizei orientale” în vara anului 1875, România s-a implicat inițial sub raport diplomatic¹, constituindu-se ulterior parte beligerantă în conflictul dintre Rusia și Imperiul Otoman. În acest context, reamintim faptul că încă din 1876, diplomatul Mihail Kogălniceanu a inaugurat în politica externă o nouă direcție spre Marea Neagră, implicit spre Dobrogea², prin revendicarea gurilor Dunării și o parte a litoralului românesc.

După conflictul militar ruso-turc din 1877-1878, forumul decizional din cadrul *Congresului de la Berlin* a stabilit ca cea mai mare parte a Dobrogei, eliberată de sub stăpânirea otomană și cu populație formată din români, turci și tătari, bulgari, ruși, greci ș.a., să fie unită cu România. În fața Congresului, delegația României a prezentat argumentele istorice indubitabile că Dobrogea a făcut parte din teritoriul stăpânit de domnitorul Mircea cel Bătrân, fiind ulterior anexată Imperiului Otoman³.

Studiul bibliografiei și al izvoarelor inedite ne-a permis realizarea temei „*Evoluția economică a Dobrogei între anii 1878-1913*”, bazându-ne pe o cercetare complexă, din perspectivă istorică, ce abordează problematica agriculturii, industriei, transporturilor, comerțului și turismului din Dobrogea, în perioada menționată. În ceea ce privește relația istorie-economie, dincolo de teoriile existente, fie de separare, fie de îmbinare, viziunea noastră este integratoare, obiectul de studiu al tezei fiind *imaginea nouă a provinciei Dobrogea*.

Alegerea temei are la bază existența unui număr mare de documente în arhivele locale și centrale, în cea mai mare parte necercetate. Teza de față își propune să aducă unele precizări, pornind de la o analiză mai profundă a izvoarelor, ca și a ultimelor monografii, studii sau articole elaborate, privind renașterea economică a Dobrogei după Războiul de independență.

Nevoia de confruntare a diverselor tipuri de izvoare este deosebit de mare deoarece ne propunem să explicăm și să înțelegem acțiunile autorităților instalate în Dobrogea după anul

¹ Valentin Ciorbea, „Dobrogea în geopolitica României și a Europei la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX”, în *Dobrogea: 1878-2008. Orizonturi deschise de mandatul european*. (Valentin Ciorbea coord.), Constanța, Editura Ex Ponto, 2008, p. 217.

² Mariana Cojoc, „Importanța geopolitică a ținutului dintre Dunăre și Mare la sfârșitul secolului al XIX-lea”, în *Dobrogea. Repere istorice* (coord. Mihai Lupu), Constanța, Editura Europolis, 2000, pp. 122-132.

³ Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Constanța, Editura Ex Ponto, 1998, 536 p.

1878 și rezultatele obținute până în anul 1913. Mărturiile, documentele, sintezele analitice tot mai diferențiate și mai ordonate ne-au ajutat în studiul nostru privind cercetarea interdisciplinară mai sus amintită.

Prezenta cercetare întreprinsă de noi acoperă o perioadă de 35 de ani și se dorește a fi o încercare de investigare a economiei care a caracterizat această provincie românească. Perioada de început a cercetării o constituie anul 1878, moment în care Dobrogea revine în cadrul statal românesc, și se încheie în 1913, odată cu declanșarea celui de-al doilea război balcanic și semnarea Tratatului de Pace de la București (28 iulie 1913) care a dus la obligația Bulgariei de a ceda țării noastre sudul Dobrogei format din două județe, Durostor și Caliacra⁴.

Anul 1878 a însemnat recunoașterea internațională a independenței României⁵ și unirea celei mai mari părți a Dobrogei cu statul român⁶, hotărâri ce au fost luate în urma Congresului de pace de la Berlin (1/13 iunie - 1/13 iulie 1878), în prezența reprezentanților Marilor Puteri europene. Așadar, prin deciziile *Congresului de pace de la Berlin*, s-a restabilit autoritatea României asupra celei mai mari părți a Dobrogei, o provincie cu un potențial economic semnificativ prin ieșirea la Marea Neagră și gurile Dunării⁷.

În privința bazei noastre documentare disponibile pentru realizarea lucrării, dorim să subliniem multitudinea și varietatea surselor bibliografice: izvoare edite și inedite (arhive, corespondență, memorii, presă), enciclopedii, dicționare, cronologii, lucrări generale și speciale.

Principala sursă bibliografică a lucrării de doctorat o constituie însă fondurile arhivistice deținute de Arhivele Naționale ale României (Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale⁸, Serviciul Județean Tulcea al Arhivelor Naționale⁹). Informații inedite de arhivă am identificat la Serviciul Arhivelor Naționale Istorice Centrale București¹⁰ și Ministerul Afacerilor Externe¹¹.

Din toate aceste izvoare arhivistice putem constata faptul că Dobrogea a continuat să se dezvolte, depășind greutățile și pierderile provocate de evenimentele istorice petrecute atât

⁴ Mircea Mușat, Ion Ardeleanu, *De la statul geto-dac la statul unitar*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1983, 724 p.

⁵ Nicolae Ciachir, Gheorghe Bercan, *Diplomația europeană în epoca modernă*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984, 520 p.; Gh. Platon, V. Russu, Gh. Iacob, N. Cristian, N. Agrigoroaie, *Cum s-a înfăptuit România modernă*, Iași, Editura Universității „Al. I. Cuza”, 1993, 368 p.

⁶ Sorin Liviu Damean, *România și Congresul de Pace de la Berlin (1878)*, București, Editura Mica Valahie, 2005, 384 p.

⁷ Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 218.

⁸ Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale (în continuare S.J.A.N. Constanța).

⁹ Serviciul Județean Tulcea al Arhivelor Naționale (în continuare S.J.A.N. Tulcea).

¹⁰ Serviciul Arhivelor Naționale Istorice Centrale București (în continuare S.A.N.I.C. București).

¹¹ Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (în continuare Arhiva M.A.E.)

la nivel național cât și local.

Aspecte însemnate privind economia Dobrogei în perioada 1878-1913 le putem urmări în studiile următoare: *Dobrogea în pragul veacului XX. Geografia matematică, fizică, politică, economică și militară*¹² (M. Ionescu-Dobrogianu); *File din istoria Dobrogei*¹³ (Iosif Colcer, Viorel Măgureanu); *Premise economice ale formării statului național unitar român*¹⁴ (Victor Axenciuc, Ioan Tiberian); *Istoria Dobrogei*¹⁵ (Ion Bitoleanu, Adrian Rădulescu); *Studiu asupra proprietății rurale din Dobrogea*¹⁶ (Ioan N. Roman). Tot aici putem aminti și o serie de lucrări cu caracter istoric general, cu conținut de date extrem de importante: *Istoria românilor*¹⁷, vol. VII, tom II; *Dobrogea: 1878-2008*; *Orizonturi deschise de mandatul european* (coord. Valentin Ciorbea); *Analele Dobrogei*, seria veche (1920); *Bilder aus der Dobrudscha 1916-1918 (Imagini din Dobrogea 1916-1918)*¹⁸; *Studii istorice dobrogene*¹⁹ (coord. Valentin Ciorbea); *Dobrogea - repere istorice*²⁰ (coord. Mihai Lupu); *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei* (Stoica Lascu²¹); *Dicționarul geografic, statistic, economic și istoric al județului Constanța*²² (Grigore Gr. Dănescu).

Cu ajutorul publicațiilor „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie - Constanța” (1891-1916) și „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie - Tulcea” (1909-1916) am evaluat activitățile comerciale desfășurate aici și evoluția instituțiilor de credit din Dobrogea.

Presa a reprezentat o altă sursă bibliografică importantă, contribuind la realizarea acestei lucrări atât publicațiile centrale cât și cele locale, păstrate în colecțiile Bibliotecii Județene Constanța. Editorialele ne-au ajutat în mod deosebit în demersul nostru. Printre publicațiile care au relatat pe larg evenimentele economice care ne interesează, amintim: „Aurora” (Constanța, 1894-1895), „Centrul Dobrogei” (Babadag, 1898), „Conservatorul

¹² Marin Ionescu-Dobrogianu, *Dobrogea în pragul veacului XX. Geografia matematică, fizică, politică, economică și militară*, București, Atelierele Grafice I.V. Socecu, 1904, 1010 p.

¹³ Iosif Colcer, Viorel Măgureanu, *File din istoria Dobrogei*, Tulcea, Inspectoratul pentru Cultură al Județului Tulcea, 1998, 240 p.

¹⁴ Victor Axenciuc, Ioan Tiberian, *Premise economice ale formării statului național unitar român*, București, Ed. Academiei Republicii Socialiste România, 1979, 334 p.

¹⁵ Ion Bitoleanu, Adrian Rădulescu, *op.cit.*, pp. 41-44.

¹⁶ Ioan N. Roman, *Studiu asupra proprietății rurale din Dobrogea urmat de Codul proprietății fonciare otomane din 1858 și de Legile Românești referitoare la proprietatea imobiliară rurală din Dobrogea*, Constanța, Tipografia Ovidiu, 1907, 360 p.

¹⁷ ****Istoria românilor*, vol. VII, tom II, București, Editura Enciclopedică, 2003.

¹⁸ *Bilder aus der Dobrudscha 1916-1918 (Imagini din Dobrogea 1916-1918)*, trad. Gustav Rückert, Constanța, Editura Ex Ponto, 2011, 334 p.

¹⁹ *** *Studii istorice dobrogene* (coord. Valentin Ciorbea), Constanța, Ed. Ovidius University Press, 2003, 502 p.

²⁰ *** *Dobrogea - repere istorice* (coord. Mihai Lupu), Constanța, Editura Europolis, 2000, 172 p.

²¹ Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), Constanța, Biblioteca Tomitană II, MINA, 1999, 840 p.

²² Grigore Gr. Dănescu, *Dicționarul geografic, statistic, economic și istoric al județului Constanța*, București, Tipografia și fonderia de litere Thoma Basilescu, 1897, 756 p.

Constanței” (1909-1916), „Conservatorul Tulcei” (1909-1915), „Constanța” (1891-1904), „Cuvîntul” (Constanța, 1905-1908), „Dobrogea jună” (Constanța, 1904-1944), „Drapelul” (Tulcea, 1909), „Expres-Informator” (Constanța, 1912-1914), „Farul Constanței” (1880-1938), „Gazeta Dobrogei” (Constanța, 1888-1894), „Gazeta Tulcei” (1889-1890, 1905-1906), „Istrul” (Tulcea, 1898-1901), „Lupta” (Tulcea, 1909-1916), „Santinela Dobrogei” (Constanța, 1894-1896), „Tribuna Dobrogei” (Constanța, 1905-1907).

Am cercetat, de asemenea, impresiile unor călători străini, ingineri civili și chimiști, scriitori ș.a. care au avut prilejul de a poposi, chiar și pentru puțin timp, pe aceste meleaguri. Coroborate cu izvoarele arhivistice, acestea devin o importantă sursă de informații pentru cercetători, oferindu-ne o viziune reală despre progresele Dobrogei, înregistrate în toate ramurile economice (agricultură, transporturi, turism, comerț, industrie, finanțe).

Teza de față este structurată în șase capitole, în care am prezentat imaginea Dobrogei la 1878, inițiativele autorităților locale și începuturile modernizării principalelor localități, am avut în vedere legile și regulamentele menite să dezvolte infrastructura economică și am analizat politica autorităților privind economia, pornind de la *Legea pentru organizarea Dobrogei*, denumită și *Constituția Dobrogei*²³, din 9 martie 1880, redactată de Mihail Kogălniceanu, lege care a transformat principiile *Proclamației domnitorului către dobrogeni* în dispoziții guvernative.

În primul capitol al lucrării, intitulat *Constituirea proprietății funciare în Dobrogea*, regăsim prezentarea geografică a regiunii și câteva dintre mărturiile personalităților vremii referitoare la starea teritoriului dintre Dunăre și Marea Neagră după încheierea Războiului de Independență. Printre cercetătorii care au abordat acest subiect în decursul timpului se numără și istoricul Valentin Ciorbea care apreciază că geopolitica României la Marea Neagră s-a modificat benefic prin unirea Dobrogei, fapt care, de altfel, a asigurat și Europei, pentru o perioadă îndelungată, stabilitatea geostrategică²⁴ la Dunărea de Jos.

În elaborarea acestui capitol ne-am ajutat și de fondurile arhivistice puse la dispoziție de S.A.N.I.C. București: Fălcoianu familial (1836-1944); Câmpineanu familial (1848, 1878-1919); Ministerul Agriculturii - Direcția Cadastru (1864-1948); Ministerul Agriculturii - Direcția Contabilității vol. I-III (1833-1940); Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1880-1913); Ministerul Agriculturii - Direcția Bunuri, județul Constanța (1838-1945); Ministerul Agriculturii - Vânzări (1868-1934); Direcția Generală a Statisticii

²³ *** *Dobrogea românească* (ediție îngrijită de Elsa și G. Dumitriu-Serea), București, Acțiunea Românească, 1938, 108 p.

²⁴ Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 218.

(1844-1901). În aceeași măsură am folosit documentele S.J.A.N. Tulcea: Oficiul de Cadastru al Județului Tulcea (1880-1956); Prefectura județului Tulcea - Serviciul Administrativ (1878-1950) și pe cele ale S.J.A.N. Constanța: Primăria comunei Valea Dacilor (1882-1889, 1933, 1936-1949); Primăria orașului Techirghiol (1882-1950); Primăria comunei Tuzla (1882-1894, 1919-1970); Ocolul Agricol Hârșova (1883-1948); Ocolul Agricol Cernavodă (1911-1921).

În subcapitolele *Situația materială a provinciei după Războiul de Independență, Fundamentele politico-juridice ale reformei agrare din Dobrogea și primele măsuri pe calea modernizării și Reforma agrară aplicată în Dobrogea și valențele sale (1878-1900)*, tratăm condițiile create în arealul dobrogean după 1878 care au obligat autoritățile românești să deruleze ample proiecte pentru transformarea radicală a zonei, după rigorile sistemului statal românesc.

Data fiind starea Dobrogei după Războiul de Independență, eforturile guvernului român au fost îndreptate spre integrarea cât mai rapidă a provinciei și aducerea ei la stadiul de dezvoltare a statului român, prin formarea de noi sate, împroprietăriri cu pământ, sprijinirea populației sărăcite, repopularea cu vite și dezvoltarea agriculturii care era aproape inexistentă. Noua administrație românească a avut în vedere și ramurile tradiționale ale agriculturii: viticultura, pescuitul, apicultura și sericicultura.

Sursele documentare pe care le-am utilizat aici sunt numeroase și, în aceeași măsură, importante. Amintim câteva monografii cu informații speciale: *Studiu asupra proprietății rurale din Dobrogea*²⁵, *Reformele agrare din Dobrogea Veche (1878-1930)*²⁶, *Dobrogea, considerațiuni istorice*²⁷, *Questiunea proprietății în Dobrogea*²⁸, *Dicționarul geografic, statistic, economic și istoric al județului Tulcea*²⁹, *Dobrogea economică, politică, socială*³⁰. Menționăm și o serie de articole științifice care ne-au ajutat în demersul nostru: *Unirea Dobrogei cu România (1878). Reperele integrării și modernizării*³¹, *Aspecte ale problemei agrare în Dobrogea de la sfârșitul sec. al XIX-lea și începutul sec. XX*³², *Reforme agrare din Dobrogea de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX în context sud-est*

²⁵ Ioan N. Roman, *Studiu asupra proprietății rurale din Dobrogea*, Constanța, Tipografia Ovidiu, 1907, 360 p.

²⁶ Constantin P. Rotaru, *Reformele agrare din Dobrogea Veche (1878-1930)*. Teză pentru doctorat în științele economice, Iași, 1930, 100 p.

²⁷ George Sofronie, *Dobrogea, considerațiuni istorice*, Oradea, Tipografia Diecezană, 1928, 28 p.

²⁸ George M. Ghica, *Questiunea proprietății în Dobrogea*, București, Ed. Typ. Modernă, 1880, 116 p.

²⁹ Grigore Gr. Dănescu, *Dicționarul Județului Tulcea*, București, I. V. Socecu, 1896, 591 p.

³⁰ Octav Văleanu, Ioan N. Ionescu, *Dobrogea economică, politică, socială*, Constanța, Tipografia Comercială „Lucrătorii Asociați”, 1923, XLVII p.

³¹ Valentin Ciorbea, „Unirea Dobrogei cu România (1878). Reperele integrării și modernizării”, în *Memoriile Secției de Științe Istorice și Arheologie* (Academia Română), seria IV, tom XXXVII, 2013, pp. 117-140.

³² Marin Stanciu, Valentin Ciorbea, „Aspecte ale problemei agrare în Dobrogea de la sfârșitul sec. al XIX-lea și începutul sec. XX”, în *Anuarul Institutului de Istorie și Arheologie «A. D. Xenopol» Iași*, tom XVII, 1980, pp. 405-423.

european³³.

Preluarea *de facto* a Dobrogei (14/26 noiembrie 1878) a însemnat începutul unui proces complex de integrare a provinciei în cadrul statal românesc și a mărit suprafața țării noastre cu 15.776 km². Legislația specială și proiectele fezabile, coroborate cu sprijinirea populației afectate de sărăcie, au constituit reperele evenimentelor istorice care au marcat dezvoltarea economică a regiunii.

Primele măsuri ale elitei politice de la București au vizat o serie de reglementări specifice Dobrogei (etapa regulamentară), instalarea funcționarilor publici și introducerea ordinii. Prefecții, primarii și poliția au acordat sprijin material populației, îngrijindu-se totodată de siguranța acesteia în fața pericolului bandelor de hoți.

Legea pentru organizarea Dobrogei a desemnat începutul *Perioadei legislative* (1880-1908) și momentul în care evoluția juridică a provinciei transdunărene a fost transferată către guvern și Parlament. Legea a adus în prim plan ideea unificării și asimilării regimului proprietății rurale din Dobrogea cu cel al proprietății din restul țării.

Autoritățile de la București au fost preocupate îndeosebi de rezolvarea definitivă a sistemului proprietății otomane care se dovedea a fi extrem de complicat. În aceeași măsură, se dorea verificarea titlurilor de proprietate și posesiune imobiliară pentru a cunoaște suprafața terenului și adevărații proprietari. Comisiile înființate în acest scop efectuau lucrări verificate ulterior de o comisie centrală de la București. După încheierea acestei etape, statul a devenit proprietarul pământului dobrogean iar documentele turcești au fost schimbate cu acte românești.

O altă măsură legislativă de maximă importanță a fost *Legea pentru regularea proprietății imobiliare în Dobrogea* (3 aprilie 1882) al cărei scop a fost să întărească dreptul de proprietate și să pună în valoare toate domeniile rămase statului după verificarea titlurilor. Deși a suferit numeroase modificări, inclusiv de ordin fiscal, această lege a venit în ajutorul proprietarilor care intenționau să-și abandoneze pământurile din cauza greutăților. Punerea în valoare a terenurilor agricole a însemnat și evoluția localităților rurale. Delimitările realizate în județele dobrogene au urmărit formarea vetrelor de sat, acțiune prin care familiile primeau aceeași suprafață pentru casă și grădină (2000 m²), suprafața destinată pământului de cultură pentru școală, biserică sau geamie ajungea la 10 hectare, iar pământul pentru islaz se calcula în funcție de numărul de locuitori (1 hectar / locuitor). O categorie de pământ care se diferenția de cele menționate (pământul de cultură alocat locuitorilor) putea ajunge la 2 ha, 6

³³ Liviu P. Marcu, „Reforme agrare din Dobrogea de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX în context sud-est european”, în *Comunicări de istoria Dobrogei*, vol. 2, 1980, pp. 87-124.

ha sau chiar la 20 ha. Drumurile reprezentau 4 % din totalul suprafeței localității. În ceea ce privește vetrele satelor, comparând situația delimitărilor în cele două județe, constatăm că acestea aveau aproximativ aceeași împărțire din punct de vedere funciar.

În anul 1884 Dobrogea a fost integrată în prevederile Constituției în care se preciza că județele transdunărene formau împreună cu România „un singur stat indivizibil”. În ceea ce privește reprezentarea parlamentară, dobrogenii au mai avut totuși de așteptat până în anul 1908, când s-a permis constituirea organizațiilor partidelor politice naționale în cele două județe.

Un aspect semnificativ al reformei agrare aplicate în Dobrogea, dar și din punct de vedere economico-demografic, a fost împrumutarea unor categorii de foști militari (subofițeri, reangajați, luptători din Războiul pentru Independență și ofițeri în rezervă), mulți dintre noii veniți pe aceste meleaguri - moldoveni, munteni și ardeleni - fiind veterani. Încă din anul 1878, Mihail Kogălniceanu accepta cu prioritate cererile veteranilor din Războiul de Independență de a se stabili în Dobrogea, în scopul de a recompensa eforturile lor, a extinde elementul românesc în noua provincie și a crește veniturile statului.

Cunoaștem faptul că în anul 1880 populația Dobrogei număra 147.000 de locuitori (deci o densitate de 9 locuitori / km²), pentru ca în anul 1905 să constatăm că aceasta s-a ridicat la 267.808, iar în 1913 să ajungă la 380.430 de locuitori. Creșterea demografică s-a datorat nu numai împrumutării românilor sau etniilor venite din toate părțile României (județe precum Vlaşca, Putna, Tecuci, Covurlui, Tutova, Muncel, Dolj, Mehedinți, Râmnicu Sărat, Buzău), ci și dezvoltării transporturilor. O importanță aparte a avut-o în Dobrogea transumanța păstorilor ardeleni veniți la iernat în această regiune. Astfel, mocanii se instalau în toate părțile provinciei ajungând până la Tulcea, Constanța sau Mangalia. Unii mocani din Țara Bârsei sau din părțile Sibiului erau și negustori, iar alții au devenit agricultori, stabilindu-se aici. Și populația germană din Dobrogea, cunoscută sub numele de Schwaben, a contribuit la dezvoltarea vieții economice și la îmbunătățirea traiului în așezările rurale, practicând creșterea animalelor, fabricarea și comercializarea untului, cultura viței-de-vie, negoțul și meșteșugurile.

Până în anul 1905, împrumutările planificate de guvern au ridicat numărul proprietarilor particulari la 80.273, aceștia deținând 654.127 de hectare. Dar în pofida acestui spor al populației, densitatea demografică a rămas foarte scăzută și lipseau în continuare brațe de muncă pentru practicarea intensivă a agriculturii.

Din cauza nerespectării obligațiilor (de stabilire lângă teren, cultivarea pământului și achitarea la timp a ratelor), în perioada 1892-1910 autoritățile române au efectuat un număr

considerabil de depozedări, în virtutea legislației în vigoare: *legea pentru regularea proprietății imobiliare din Dobrogea* (1882) și *legea pentru înstrăinarea bunurilor statului și răscumpărarea embaticurilor* (7 aprilie 1889). Până în anul 1905, în județul Constanța, s-au depozedat și au intrat în administrația statului aproximativ 57.000 ha de teren. În baza legii din 10 aprilie 1910, în județul Constanța au fost depozedați titularii a 20.823 hectare loturi mici pentru lipsă de la teren, iar în județul Tulcea titularii a 8.840 hectare loturi mici. Între anii 1911-1922, tot din același motiv, au mai fost depozedați titularii a 1.240 hectare loturi mici în județul Constanța și a 834 hectare loturi mici în județul Tulcea.

Comparând situația din 1879, primul an agricol al Dobrogei administrate de români, cu rezultatele obținute pe parcursul a mai bine de un deceniu, aplicarea reformei agrare a înscris agricultura pe traseul modernizării, transformând-o în principala forță economică a regiunii și sursă de îmbogățire a populației, factor major al procesului de integrare și progres.

Locuitorii utilizau mașini agricole atât pentru culturile mari cât și pentru cele mai mici: mașini de secerat, mașini de cosit, mașini de bătut porumbul, vânturătoare, grape de fier și de lemn. Dar aceste instrumente nu au fost introduse în toate comunele, mulți dintre plugari fiind nevoiți să se folosească în continuare de uneltele vechi. Micii agricultori întrebuințau mijloace primitive pentru munca pământului.

Analizând factorul progresului indiscutabil al provinciei, anume agricultura, ajungem la concluzia că suprafața culturilor anuale a crescut cu aprox. 150 %, începând din anul 1885 (241.597 ha) până în anul 1910 (622.723 ha). La rândul său, această mărire a întinderii terenurilor de cultură a determinat și creșterea suprafețelor cultivate cu cereale (principala cultură a Dobrogei), îndeosebi cele cu orz și ovăz care au dat rezultate agricole pe măsură. Am putut constata astfel că producția de orz a crescut cu 186 % (927.734 hl în anul 1885 și 2.660.622 hl în 1905), în timp ce producția de ovăz a înregistrat o creștere majoră de 1.327 % (106.266 hl în 1885 și 1.410.636 hl în 1905).

Extinderea agriculturii a avut totuși și câteva dezavantaje, cum ar fi micșorarea suprafețelor cu pășuni și fânețe (9.782 ha în anul 1894 și 5.685 ha în 1914), ceea ce a atras probleme privind hrănirea numărului mare de animale domestice din anumite zone. După cum am putut constata din rapoartele întocmite la acea vreme, numărul cailor era în continuă creștere, iar cel al bovinelor și ovinelor era variabil. Locuitorii Dobrogei s-au preocupat și de creșterea unor alte specii domestice (porcine, caprine, păsări), fiind nevoiți să achite taxa pe pășunat în funcție de numărul animalelor pe care le dețineau.

Autoritățile române au încurajat viticultura în ambele județe dobrogene. Sortimentul varietăților de vițe, cultivate înaintea invaziei filoxerice, era compus din soiuri românești și

cele introduse de pe timpuri, din Turcia asiatică și Peninsula balcanică. Filoxera a pătruns în județele dobrogene încă din anii 1880, obligând statul român la măsuri pentru eradicarea acesteia, inclusiv prin reglementări legislative. Numai în județul Tulcea pierderile cauzate de această insectă au afectat o suprafață de circa 2.719 hectare în anul 1911. Cu ocazia replantării, s-a recurs la vițele altoite, aparținând varietăților străine (în majoritate franceze), astfel că, la un moment dat, vechile sortimente locale au fost amestecate și uneori înlocuite total. Statul a înființat pepiniere la Isaccea (Tulcea), Murfatlar și Valu lui Traian (Constanța), în diverse scopuri: producerea materialului săditor, experimentarea și punerea în valoare a solurilor calcaroase din regiunea de stepă prin producerea vinurilor superioare de masă și șampanizarea lor.

Savantul Grigore Antipa a coordonat aplicarea prevederilor *Legii pescuitului* în Dobrogea. Consecințele au fost benefice deoarece legea cuprindea reglementări pentru: dreptul de pescuit, exercițiul pescuitului, conservarea și poliția pescuitului, regiunile de „cruțare”, stabilimentele de piscicultură, înlăturarea pierderilor aduse pescăriei prin industrie, navigație, agricultură etc., iar încasările statului din valorificarea producției de pește și derivate au fost pe măsură. Primele cherhanale au apărut în anul 1896; cherhanagiii erau obligați să conserve peștele în condiții adecvate și să îl pregătească pentru transportul către magazine sau piețele de vânzare.

Provincia Dobrogea, cu cele aproximativ 450.000 hectare de ape, a devenit principalul furnizor de pește al statului român. Sursele arhivistice ne indică o mare varietate de pește care era prins aici: morun, nisetru, păstrugă, calcan, scrumbie, babușcă, guvizi, barbun, chefal, cambulă, crap, somotei, știucă. Între anii 1895-1913, cantitatea pescuită a variat între 7.363.345 de bucăți (1895/1896) și 18.079.637 de bucăți (1907/1908). Concomitent cu creșterea veniturilor statului, care au depășit începând cu anul 1900 suma de 1.000.000 lei, au crescut și încasările pescarilor (de ex. 1.978.539 lei în 1900/1901; 3.781.650 lei în 1912/1913). Situația materială a pescarilor s-a îmbunătățit considerabil odată cu începutul exploatărilor sistematice, ei beneficiind și de condiții de muncă mult mai bune.

În nordul și sudul Dobrogei numărul apicultorilor a fost destul de mare, în timp ce în centrul ei, îndeosebi în județul Constanța, numărul acestora era mult mai mic. Agricultură intensivă, clima capricioasă și vegetația săracă reprezentau factori de risc în privința hranei albinelor și a producției mierii. În anul 1902 județul Constanța deținea 3.280 de stupi care produceau 21.095 kg de miere, 160 kg de ceară albă și 3.824 kg de ceară galbenă. Pentru județul Tulcea cunoaștem faptul că în anul 1907 existau 4.361 de stupi, iar producția apicolă a fost următoarea: 27.898 kg miere și 2.241 kg ceară. În afara stuparilor localnici, în fiecare an

Dobrogea primea stupari și din sudul Basarabiei și mai ales din Galați.

O altă ocupație tradițională a dobrogenilor a fost sericicultura, dar într-o măsură mult mai mică decât albinăritul. Statul furniza gratuit larve celor interesați de această practică și aloca fonduri pentru plantarea duzilor acolo unde era resimțită lipsa lor. La începutul secolului al XX-lea, în Dobrogea au existau 491 de crescători de viermi de mătase. Producția înregistrată a fost de 1.691 kg de gogoși și 3.544 kg de borangic.

Statul român a valorificat toate resursele naturale pe care le deținea Dobrogea (pământ, ape, stufării, pește, cariere, păduri), dar în timp a început să încaseze o serie de venituri și din alte surse precum: acareturi, hambare, grajduri, mori, cherhanale, grădini, livezi, vii și alte bunuri mici, târguri ș.a.

Veniturile statului în provincie au ajuns la suma de 15.187.634 lei în anul 1905, o sumă considerabilă, având în vedere că la începutul secolului al XX-lea, în anul 1900, acestea se ridicau la 9.556.230 lei, deci am putut constata o creștere de aprox. 6.000.000 lei în numai 5 ani. Dobrogea a dobândit un nou statut și a continuat să se dezvolte, depășind greutățile care se întrezăreau după unirea acesteia cu România.

Capitolul al doilea al tezei (*Infrastructura Dobrogei în perioada 1878-1913*) este o analiză a rețelei rutiere și feroviare din provincia transdunăreană, pe care am pornit-o studiind informațiile din ampla lucrare a lui Marin Ionescu-Dobrogianu. Datele din lucrarea menționată sunt coroborate cu studiile și prezentările în detaliu furnizate și de alți istorici sau ingineri precum: Ion Bitoleanu³⁴, Valentin Ciorbea³⁵, Georgeta Lungu³⁶, Petre Covacef³⁷, George Măinescu³⁸, Gelu Dae³⁹, Gr. Florea și V. Mihalache⁴⁰ ș.a.

Valorificarea documentelor arhivistice ne-a ajutat să înțelegem implicarea autorităților centrale în extinderea infrastructurii care era atât de necesară dezvoltării economice din punct de vedere al comerțului interior, industriei și agriculturii. În acest sens, am consultat următoarele fonduri ale S.A.N.I.C. București: Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1880-1913); Creditul județean și comunal. Creditul viticol (1911-1948);

³⁴ Ion Bitoleanu, „Bine ați venit, frați români!”, în *Magazin istoric*, an XX, nr. 6 (231), iunie 1986, pp. 23-24.

³⁵ Valentin Ciorbea, *Evoluția Dobrogei între 1918-1944. Contribuții la cunoașterea problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale și ale vieții politice și militare*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2005, 556 p.

³⁶ Georgeta Lungu, „Dezvoltarea portului Constanța de la 1860 la Primul Război Mondial”, în *Comunicări de istorie a Dobrogei*, vol. II, Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie, 1983, pp. 207-233.

³⁷ Petre Covacef, *150 de ani în evoluția căilor ferate din Dobrogea: 1860-2010*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2010, 274 p.

³⁸ George C. Măinescu, „Evoluția căilor ferate în Dobrogea de la 1877 până în zilele noastre din punct de vedere constructiv”, în *Dobrogea, cincizeci de ani de viață românească*, București, Editura Cultura Națională, 1928. Publicație tipărită cu prilejul semicentenarului anexării Dobrogei, Constanța, Ed. Ex Ponto, 2003, pp. 431-454.

³⁹ Gelu Dae, *Evoluția căilor ferate dobrogene 1860-1938*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2016, 353 p.

⁴⁰ Gr. Florea, V. Mihalache, „Drumurile în România”, în *Enciclopedia României* (coord. colecție: Gh. Buzatu), vol. IV. Ediție anastatică, Iași, Editura Tipo Moldova, 2010, pp. 32-48.

Ministerul Lucrărilor Publice (1830-1944) și cele deținute S.J.A.N. Tulcea: Prefectura Județului Tulcea (1878-1950); Căpitănia Portului Tulcea (1898-1972); Primăria orașului Măcin (1893-1973). Un alt fond important de ale cărui informații nu ne puteam lipsi în demersul nostru este Primăria Municipiului Constanța (1878-1975) din cadrul S.J.A.N. Constanța.

Materiale importante ne-au parvenit și din reviste sau alte publicații periodice reprezentative: „Constanța” (1891-1904), „Cuvîntul” (1905-1908), „Magazin istoric”, „Analele Dobrogei”, „Revista de istorie” ș.a.

Evoluția infrastructurii transporturilor pe apă și pe uscat, cu referire la Dobrogea, scoate în evidență importanța acesteia din punct de vedere economic și strategic. După anul 1878, am putut observa faptul că modernizarea și extinderea porturilor de la Marea Neagră și a căii ferate au constituit permanent obiective ale elitei noastre politice. Dar, din acest punct de vedere, trebuie să precizăm și faptul că activitatea Comisiei Europene a Dunării (în continuare C.E.D.) a fost cea care a impulsionat întreaga dezvoltare a Dobrogei pe linie capitalistă și introducerea unei mâini de lucru mai specializate.

Noul sistem de căi ferate, șosele și poduri moderne, atent gândite ca trasee, amenajări și materiale de construcție, și-a pus definitiv amprenta asupra nivelului de trai al populației, pe fondul dezvoltării din punct de vedere agricol, industrial și comercial. Multe localități au fost scoase din izolare, primind impulsul unor legături și activități noi.

Unirea Dobrogei cu România a permis punerea în valoare a resurselor naturale și executarea unor lucrări de artă inginerescă. Lucrările de modernizare a portului Constanța au debutat în anul 1895, pe baza proiectelor întocmite de inginerii I. B. Cantacuzino, Gh. Duca și Anghel Saligny. Pentru construcția portului Constanța au fost cheltuiți peste 70 milioane lei într-o perioadă de 20 ani. În această sumă au intrat cheltuielile făcute pentru numeroase lucrări: silozuri, magazine, uzine, ateliere, cheiuri, diguri etc., precum și despăgubirile antreprizei Hallier. Prin traficul intens de mărfuri și călători, Constanța a devenit principalul port de export al țării noastre, iar calea ferată Cernavodă - Constanța Port, una dintre cele mai însemnate din această parte a Europei. Datorită interesului manifestat de autorități pentru legarea portului Constanța de alte porturi internaționale s-au deschis și două linii maritime: Orientală (Brăila-Constanța-Alexandria) și Occidentală (Brăila-Constanța-Rotterdam).

Datorită îmbunătățirilor aduse și investițiilor privind mecanizarea, orașele-port Tulcea, Constanța, Sulina și Cernavodă au renăscut. Unul dintre cele mai însemnate porturi dobrogene pentru exportul de grâu a fost Cernavodă, dar și celelalte porturi (Măcin, Mangalia, Tulcea) desfășurau activități intense și operațiuni de încărcare-descărcare de mare amploare.

În anul 1907, porturile din Dobrogea cu cele mai multe nave comerciale înregistrate u fost Constanța (16 nave) și Tulcea (11 nave). Toate porturile dobrogene de la Marea Neagră și Dunăre au devenit centre de import-export pentru produsele locale, asigurând statului român profituri substanțiale și relații comerciale foarte bune cu străinătatea. Pentru anul 1910, în ceea ce privește traficul fluvial și maritim, numărul și tonajul navelor naționale și străine ieșite din câteva dintre porturile românești denotă un trafic intens: Cernavodă (1.117 nave, 206.293 tone), Măcin (965 nave, 123.640 tone), Isaccea (1.314 nave, 209.005 tone), Tulcea (1.677 nave, 237.429 tone), Constanța (839 nave, 1.122.743 tone). Putem observa că portul Tulcea a înregistrat în 1910 cel mai intens trafic fluvial, cu 1.677 nave care au tranzitat această locație. Pentru portul Constanța, numărul navelor a fost mult mai mic, la jumătate față de portul tulcean; în schimb, navele ajunse aici au avut capacități mult mai mari pentru transportul mărfurilor.

Inaugurarea celor două obiective majore ale școlii de inginerie civilă românească (podul de la Cernavodă - 14 septembrie 1895 și portul Constanța - 27 septembrie 1909) a determinat înflorirea economiei naționale și a adus recunoașterea României ca nouă putere comercială a Europei de Sud-Est.

La sfârșitul anului 1900, provincia dispunea de două căi naționale (Constanța - Babadag - Tulcea, Tulcea - Ghecet), 41 de șosele vicinale și 9 șosele comunale. În anii următori rețeaua a continuat să se extindă, contribuind la transportul mărfurilor, populației, corespondenței etc.

În perioada analizată s-au construit și modernizat mai multe căi ferate: Saligny - Constanța oraș, Medgidia - Tulcea, Medgidia - Negru Vodă - Bazargic, Constanța - Mangalia cu ramura Eforie Nord - Techirghiol, Constanța - Mamaia, Constanța Port - Canara Ovidiu și calea ferată a magaziiilor de cereale cu ramificațiile ei.

Traficul feroviar de călători a avut un impact important asupra activităților de producție și vieții sociale, iar acest lucru se poate observa din valorile în creștere înregistrate între anii 1880-1914 la nivel național (de la 924.000 de călători în 1880 la 11.568.000 de călători în 1914). Autoritățile române au creat condiții propice în ceea ce privește serviciile de calitate, siguranță maximă, sporirea vitezei de circulație a trenurilor și reducerea timpilor de mers. În anul 1900, pe linia Cernavodă - Constanța, parte componentă a căii ferate principale București - Constanța, au fost transportați 189.330 de călători cu trenuri accelerate și personale.

Volumul de corespondență a fost influențat de extinderea rețelei de căi ferate și șosele, la care a contribuit și dezvoltarea serviciilor pe care autoritățile române le înființaseră în

folosul cetățenilor. Încă din anul 1878, au fost înființate oficii telegrafo-poștale în principalele localități dobrogene: Tulcea, Sulina, Chilia, Mahmudia, Isaccea, Măcin, Babadag, Constanța, Hârșova, Cernavodă, Ostrov, Medgidia și Caraomer. Pentru anul 1913 traficul poștal se derula foarte eficient, dovadă numărul mare de scrisori și colete transportate pe ruta București - Constanța: 128.480 de scrisori și 48.180 de colete și pachete. Pentru traseul de retur menționăm următoarele cifre: 78.110 scrisori și 86.140 colete și pachete.

Primele instalații telefonice din Dobrogea au apărut în anul 1899 la Constanța. În perioada 1899-1902 au fost construite 54 de linii și au fost înființate 51 de posturi telefonice, rețeaua aflându-se la acea vreme într-o permanentă dezvoltare. Înaintea Primului Război Mondial, în județul Constanța existau 1.050 kilometri de linie telefonică.

Capitolul al treilea (*Turismul pe litoralul dobrogean*) analizează Dobrogea din mai multe puncte de vedere: particularitățile geografice ale provinciei, potențialul de diversificare a facilităților turistice și apariția primelor stațiuni sezoniere de pe litoral.

Multitudinea surselor bibliografice, izvoare editate, presă, enciclopedii, dicționare și lucrări speciale, ne-au permis observarea condițiilor create în arealul dobrogean după 1878, cercetarea modalităților de inițiere și dezvoltare a turismului pe litoralul românesc, analizând caracteristicile recreativ-turistice și de sănătate, tradițiile și realitățile ținutului dintre Dunăre și Marea Neagră.

Fondul arhivistic întrebuintat cu precădere de noi în acest capitol a fost Primăria Municipiului Constanța (1878-1975), cu informații clare legate de lucrările de amenajare demarate de autoritățile locale și oportunitățile de afaceri dezvoltate de către particulari în principalele localități situate pe litoralul românesc. Alte fonduri demne de amintit în contextul elaborării tezei noastre sunt: Primăria Orașului Techirghiol (1882-1950) din cadrul S.J.A.N. Constanța și Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1880-1913) deținut de S.A.N.I.C. București.

Am prezentat evoluția turismului în cadrul stațiunilor românești de pe malul Mării Negre, arătând dezvoltarea apreciabilă pe care au cunoscut-o în perioada 1878-1913 și punctând câteva dintre trăsăturile structurii fizico-geografice a țărmului românesc, pe baza unor cercetări minuțioase, precum cele ale autorilor: Maria Comăniță Cică⁴¹, Nina Stănescu⁴², Marian Moise⁴³, Constantin Cioroiu⁴⁴, Doina Păuleanu⁴⁵, Aurelia Lăpușan, Ștefan Lăpușan⁴⁶.

⁴¹ Maria Comăniță Cică, *Poveștile Mamaiei. Centenarul stațiunii Mamaia. 1905-2005*, Constanța, Editura Telegraf Advertising, 2005, 172 p.

⁴² Nina Stănescu, *Techirghiol - recurs la memoria colectivă. Contribuții monografice din perspectivă sociologică, istorică, etnografică și religioasă*, București, Editura Pro Universitaria, 2018, 382 p.

⁴³ Marian Moise, *Constanța veche - restituiri necesare*, Constanța, Editura Menora, 2001, 518 p.

Litoralul românesc este unul din cele mai frumoase de pe continentul nostru. Potențialul acestei zone a fost evidențiat de particularitățile climatice și de bogățiile naturale: Marea Neagră, plajele, lacul Techirghiol și nămolul, izvoarele sulfuroase ș.a.

Investițiile realizate în localitățile litorale și balneare au dat semnalul începutului turismului sezonier. Beneficiile aduse de expunerea la soare și băile în apa sărată a mării nu pot fi contestate. Admirabila plajă cu stabilimentele de băi de la Mamaia a fost inaugurată în anul 1906 și a fost foarte frecventată încă din acel an, aici venind peste 45.000 de turiști plătitori de taxe. Licitațiile publice atrăgeau antreprenori dornici să obțină antrepriza instalațiilor. Primăria Constanța se implica, de asemenea, în întreținerea băilor, executând lucrări de reparații și multe alte îmbunătățiri. Regulamentele întocmite în această perioadă au promovat o serie de norme de bună conduită în ceea ce privește folosirea băilor de mare, aflate sub supravegherea strictă a poliției.

Nu numai plaja Mamaiei s-a bucurat de atenția autorităților locale, ci și plajele din oraș. De-a lungul timpului, atât investițiile realizate aici, cât și veniturile încasate la bugetul statului au crescut simțitor. Dacă în anii 1883-1884 încasările au fost de 3.000 de lei, în anii 1909-1910 statul își triplase deja câștigurile (10.000 lei).

Odată cu vindecarea primilor pacienți veniți la băile de nămol de la Techirghiol, faima acestui loc a ajuns în întreaga țară. Nu puțini au fost cercetătorii și medicii care au constatat beneficiile celor două tipuri de nămol existent aici (negru și cafeniu), ale expunerii la soare și aerului sărat care venea dinspre mare. Erau tratate numeroase afecțiuni apărute atât la adulți, cât și la copii (rahitism, reumatism cronic și boli articulare, afecțiuni ortopedice, neurologice și dermatologice, boli oculare sau ale urechii). Organismul era fortifiat datorită substanțelor chimice care acționau asupra organelor interne, oxigenau sângele și lucrau asupra țesuturilor bolnave, acestea fiind doar o mică parte din rezultatele tratamentelor realizate aici.

Înainte de Primul Război Mondial, în stațiunea Techirghiol existau deja 60 de vile și hoteluri care asigurau vizitatorilor aproximativ 900 de camere și 10 stabilimente de băi calde. Astfel de realizări am putut constata și în celelalte stațiuni de pe litoral, Eforie Sud și Eforie Nord, unde au fost înființate inclusiv sanatorii pentru bolnavi.

Între anii 1878-1913, orașul Constanța a cunoscut o transformare uluitoare. Din comuna turcească de altădată a devenit primul port maritim al țării, centru comercial

⁴⁴ Constantin Cioroiu, Marian Moise, *Litoralul românesc la 1900. Repere istorico-literare*, Ediția a II-a, Constanța, Editura Europolis, 2001, 328 p.

⁴⁵ Doina Păuleanu, *Constanța. Spectacolul modernității târzii 1878-1928*, vol. I, București, Editura Arcade, 2006, 506 p.; idem, *Cazinoul din Constanța. Boemă, loisir și patrimoniu european la Marea Neagră*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2011, 448 p.

⁴⁶ Aurelia Lăpușan, Ștefan Lăpușan, *Mangalia în paginile vremii*, Constanța, Editura Dobrogea, 2007, 304 p.

însemnat, localitate balneară și stațiune turistică de prim rang. Autoritățile au impulsionat construcțiile edilitare și activitățile comerciale, contribuind la renașterea comerțului turistic. Din numeroasele inițiative particulare au rezultat hoteluri (Carol I, Regina, Splendid, Metropol, Europa ș.a.), restaurante (La Armata Română, Regal, Belvedere, Terasa), cofetării (Pariziană, P. Postelnicu), cinematografe (Venus, Macedonia, Apolon, Lux, Volta) și, nu în ultimul rând, magazine și prăvălii cochete.

Cele mai mari încasări le aveau hotelurile Carol (21.000 lei), Continental (6.500 lei) și Metropol (5.000 lei). Evident, hotelurile amintite erau și cele care contribuiau cu cele mai mari sume la buget. Conform impunerii de 4 % asupra veniturilor din activități hoteliere, stabilită prin lege, în anii 1908-1909 statul a încasat 3.280 de lei, iar în anii 1913-1914 - 7.000 de lei. În incinta unora dintre aceste edificii funcționau restaurante, cafenele, cârciumi, berării sau chiar bărbierii. Impozitul de 5 % asupra chiriei localurilor și grădinilor publice a generat în anul financiar 1905-1906 un venit de 7.500 lei, iar în anul 1913-1914, 11.000 de lei. Din cauza afluenței mari de turiști și a numărului limitat de camere, vizitatorii au fost nevoiți să își aranjeze șederea și în case particulare.

Emblemă a Constanței - Cazinoul - a fost în același timp loc de divertisment și lăcaș de cultură, unde localnicii și turiștii din toate colțurile lumii se puteau bucura de spectacole de teatru, serbări, baluri și concerte. Arendarea localului și organizarea evenimentelor care au avut loc aici au prilejuit numeroase încasări la bugetul statului. Chiar și așa, valoarea investițiilor ocazionate de modernizări și reparații a fost pe măsură. Devizul celei de-a treia construcții a fost de 270.000 lei, în timp ce contractul de arendare încheiat după inaugurare (1910) prevedea ca antreprenorul să plătească un procent între 30% și 50 % din încasările brute realizate din jocurile de cărți, în funcție de cuantumul acestora. Dacă pentru anul financiar 1900-1901 cunoaștem faptul că veniturile Cazinoului au fost de 5.000 lei, ulterior, în 1913-1914 s-au încasat 100.000 lei.

O altă atracție a orașului Constanța a fost muzica militară. În timp, a devenit o tradiție a sezonului estival și putea fi ascultată în zona Bulevardului Elisabeta. Spectacole interesante și expoziții aveau loc și pe plajă, în grădinile și parcurile orașului sau la hipodromul de la Anadachioi.

Realizările înregistrate de Dobrogea pe parcursul a mai bine de trei decenii în sectorul industrial le-am inclus în Capitolul 4. *Industria în Dobrogea*. Implicarea statului român în crearea unei legislații pentru încurajarea industriei naționale a fost vizibilă și în această provincie care beneficia de un statut aparte. Inițiativele particulare care au caracterizat această perioadă au fost numeroase și au constituit baza progresului tuturor ramurilor industriale.

Studiile care ne-au ajutat să definim acest capitol au fost cele ale istoricilor Gheorghe Dumitrașcu⁴⁷, Stoica Lascu⁴⁸, Petru Zaharia, Lenuța Gherasim⁴⁹ și Marin Ionescu-Dobrogianu.

Informații importante și în aceeași măsură de interesante am obținut consultând documentele puse la dispoziție de S.A.N.I.C. București: Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1880-1913) și Ministerul Industriei și Comerțului vol. I (1870-1913). Alte fonduri care au contribuit la conturarea capitolului de față au fost: Primăria Municipiului Constanța (1878-1975) și Fabrica de ciment „Portlandorient” Cernavodă (1899-1980).

Analiza noastră ne-a permis observarea unui avânt al ramurilor economice de tradiție veche (morărit, tăbăcărie) și apariția unor ramuri noi (industria materialelor de construcții, mașini agricole, încălțăminte). Investițiile făcute pentru construirea de fabrici și stabilimente au schimbat peisajul economic dobrogean.

Până în primul deceniu al secolului al XX-lea, cu greu se poate vorbi de o industrie dobrogeană. Totuși, micile stabilimente dobrogene produceau cantități relativ mari de produse, cu mult peste necesarul intern, dovadă fiind existența unui export apreciabil ca volum și valoare.

În ceea ce privește exploatarea miniere din România, demersurile serioase au început după votarea legii minelor (1895), cu articole aplicabile și în Dobrogea, care a înlesnit capitaliștilor români și străini concesionarea de terenuri bogate în diverse minereuri. Prin această lege Ministerul Agriculturii, Industriei, Comerțului și Domeniilor putea să autorizeze pe oricine să organizeze explorări în țară, cu scopul de a găsi zăcămintele minerale. Dacă proprietarul terenului pe care s-a descoperit o mină, refuza să o exploateze, statul putea concesiona dreptul de exploatare unei alte persoane; proprietarul în acest caz primea un beneficiu de 5% din venitul brut al exploatarei, iar pentru suprafața ocupată sau degradată prin exploatare, primea o sumă egală cu dublul arendei sau valorii pământurilor învecinate.

Industria cimentului, varului și ipsosului a început să se dezvolte în România în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, când construcțiile publice și private au luat un avânt foarte mare. Prosperarea acestei ramuri industriale a fost determinată și de abundența materiei

⁴⁷ Gheorghe Dumitrașcu, „Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 și problema apariției proletariatului”, în *Revista de istorie*, 1978, tom 31, nr. 6, pp. 1009-1023.

⁴⁸ Stoica Lascu, „Componente ale modernizării Dobrogei în cadrul statului român (1878-1916)”, în *140 de ani de la Unirea Dobrogei cu România. Studii istorice* (coord. Ș. Coman, V. Ciorbea, C. D. Arhire), București, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, 2018, pp. 89-132; idem, „Mărturii documentare privind dezvoltarea industriei în județele Constanța și Tulcea în perioada 1878-1944”, în *Revista muzeelor și monumentelor. Muzeu*, an XXIV, 1987, nr. 8, pp. 63-74.

⁴⁹ Petru Zaharia, Lenuța Gherasim, „Situația economică a județului Tulcea în anii 1878-1916”, în *Peuce*, LX, 1984, pp. 401-422.

prime. Alături de produsele din carne, morăritul a ocupat un loc de frunte între industriile alimentare dobrogene, prin numărul mare de mori și prin producția însemnată de făină. Industria tipografică existentă în cele două județe a produs, până în anul 1913, peste 130 de titluri de publicații periodice. Amintim aici și fabricile de pielărie, lacuri și vopsele, șuruburi, produse ceramice, cherestea, bidoane și lăzi de petrol, uleiuri, frânghii, săpun și lumânări, atelierele de încălțăminte și îmbrăcăminte, fierărie, construcții de nave, mașini agricole ș.a. În perioada analizată au luat ființă abatorul, uzina electrică și uzina de apă din Constanța.

Creșterea veniturilor statului, survenită în urma valorificării potențialului României sub toate aspectele economice, au convins autoritățile statului să adopte un cadru legislativ propice unei producții sistematizate: *Măsurile generale pentru a veni în ajutorul industriei naționale* (21 aprilie 1887); *Legea pentru încurajarea industriei textile* (1906); *Legea pentru încurajarea industriei naționale* (1912). Legea din 1912 a însemnat un mare progres față de cea din 1887, în virtutea înlesnirilor care au fost acordate întreprinderilor și a protecției industriilor care foloseau materiile prime fie din agricultură sau dintr-un derivat al agriculturii, fie sau din solul sau subsolul țării.

Capitolul 5. Comerțul în Dobrogea cuprinde analiza comerțului dobrogean din punct de vedere al meseriilor și profesiilor liberale, agenților economici, comerțului interior și exterior pe categorii de mărfuri, punctând articolele vamale și taxele aferente acestei activități economice. Am urmărit opera de valorificare a bogățiilor și mijloacelor naționale și sporirea relațiilor de schimb ale țării noastre cu alte state.

Examinarea bibliografiei și consultarea surselor arhivistice a relevat atât principiile politicii comerciale românești, cât și situația exporturilor și importurilor realizate prin intermediul porturilor moderne Constanța și Tulcea.

Aceste aspecte de real interes le-am surprins și în lucrările unor distinși cercetători: G. Christodorescu⁵⁰, Dan Berindei⁵¹, Paul Cernovodeanu⁵², Andrei Căpușan⁵³, Daniela Bușă⁵⁴, Constantin Ardeleanu⁵⁵.

⁵⁰ G. Christodorescu, *Activitatea Camerei de Comerț și Industrie din Constanța de la înființare și până la 1 aprilie 1906*, Constanța, Tipografia „Ovidiu” H. Vurlis, 1906, 110 p.

⁵¹ Dan Berindei, „Legături și convergențe istorice româno-franceze”, în *Revista de istorie*, tom 32, nr. 3, 1979, pp. 405-428.

⁵² Paul Cernovodeanu, „Anglo-Romanian trade relations between 1878-1900”, în *Revue roumaine d'histoire*, XXIX, nr. 3-4, iulie-decembrie, 1990, pp. 251-273.

⁵³ Andrei Căpușan, „Comerțul britanic cu România derulat în porturile Dunării și ale Mării Negre în perioada 1880-1885”, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, tom IV, 2001, pp. 155-163.

⁵⁴ Daniela Bușă, „Franța și comerțul cu statele din sud-estul Europei (1900-1914)”, în *Studii și materiale de istorie modernă*, vol. IX, 1995, pp. 77-93.

⁵⁵ Constantin Ardeleanu, „Rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne (1878-1914)”, în *Tulcea 1878-1914: memoria unui oraș*. (Daniel Flaut, Mihaela Iacob, Dorel Paraschiv ed.), Brăila, Editura

În cazul cercetării noastre științifice am acordat un rol important atât celor două publicații ale Camerelor de Comerț și Industrie din Constanța și Tulcea, cât și documentelor din următoarele fonduri arhivistice: Primăria Municipiului Constanța (1878-1975); Prefectura Județului Tulcea - Serviciul Administrativ (1878-1950); Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1892, 1894).

Pe măsură ce capacitatea de producție a crescut, statul român a realizat schimburi comerciale cu un număr apreciabil de state: Imperiul Otoman, Marea Britanie, Imperiul Austro-Ungar, Germania, Franța, Elveția, Belgia, Italia, Olanda, Bulgaria ș.a.

Portul Constanța a reprezentat legătura României cu lumea maritimă încă de la începutul modernizării sale. Erau trimise în străinătate cereale, petrol, lemn și alte mărfuri grele puteau fi transportate cu o mai mare ușurință pe apă. Alte produse care luau calea exportului în cantități considerabile au fost: animalele vii și produsele alimentare derivate; fructele, legumele și alte produse vegetale; materialele textile etc.

Cantitatea de mărfuri care a ajuns în Portul Constanța prin intermediul liniei ferate Cernavodă-Constanța s-a ridicat în anul 1880 la 79.000 tone. Începând cu anul 1895 (anul de inaugurare a podului) volumul produselor și materiilor prime ajunge la 192.000 tone, apoi la 246.000 tone (1900), 327.000 tone (1905), iar în preajma Primului Război Mondial asistăm la un transport total de 449.000 tone (1914).

Din taxele stabilite de statul român pentru mărfurile la intrarea și ieșirea lor din țară, s-au încasat venituri substanțiale. Tariful general al vămilor (1904) a permis dezvoltarea industriilor nou înființate și crearea altora noi. În urma tratatelor de comerț cu Germania, Marea Britanie și Belgia, unele taxe au suferit diminuări, dar cu rezultate însemnate. Cu alte cuvinte, cu taxe mai mici, se exporta mai mult iar câștigurile erau mult mai mari.

Orașul-port Tulcea era la 1878 cel mai productiv centru dobrogean. Amplasarea privilegiată a făcut ca orașul-port să se dezvolte, pe fondul schimburilor comerciale existente și al investițiilor autorităților române. Agricultura locală cu ramurile sale tradiționale (pescuit, viticultură și apicultură) furniza majoritatea produselor destinate exportului. Valorile comerțului de la acea vreme vorbesc de la sine: 19.506 tone în anul 1905; 34.514 tone în 1906; 65.185 tone în 1907; 20.884 tone în 1908. La acest capitol, vama Tulcea a depășit cantitățile de marfă destinată exportului care au tranzitat porturile Cernavodă și Sulina.

Datorită poziției geografice și lucrărilor hidrotehnice, portul fluvial-maritim Sulina s-a

Istros, 2012, pp. 13-24; idem, *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos. Serii statistice (1881-1900)*, Galați, Editura Europlus, 2008, 238 p.; idem, *Comerțul exterior și navigația la Dunărea de Jos. Serii statistice (1901-1914)*, Galați, University Press, 178 p.

dezvoltat considerabil, primind titulatura de „Plămânul României”. În afară de reprezentanții societăților de export și ai armatorilor și de salariații C.E.D., în port lucrau foarte mulți muncitori (7.000-8.000), a căror prezență a avut efecte benefice și în ceea ce privește dezvoltarea comerțului local.

În perioada 1891-1897 numărul navelor care au acostat în port a depășit 4.000 în fiecare an. Cantitatea de cereale care a plecat spre străinătate în intervalul de timp menționat a fost impresionantă - peste 1.820.000 tone/an, fapt datorat inclusiv instalării a 10 elevatoare folosite la încărcatul vapoarelor. Maximul a fost înregistrat în anul 1893, anume 2.759.650 de tone.

În anul 1906 adâncimea Dunării la Sulina ajunsese la 7,31 m, permițând accesul majorității navelor fără a mai fi nevoite să își ușureze sau descarce încărcătura. Din port plecau cu precădere, în afară de cereale, animale și produse derivate, sare și zahăr, făină, lemn. În timp, mărfurile s-au diversificat, incluzând și fier vechi, ciment, celuloză, petrol, benzină, pește, aramă, muștar, orez ș.a.

Importurile statului român au inclus articole pentru consumația locală: metale, lucrări de metale și alte produse miniere, textile vegetale și industrii derivate, lână, o gamă largă de mașini și confecții, fructe și coloniale. Majoritatea proveneau din țările europene: țesături de bumbac din Marea Britanie, articole de încălțăminte și îmbrăcăminte din Austria, fierărie din Austria și Marea Britanie, coloniale din Constantinopol, vinuri fine, lichioruri și spirtoase din Franța și Rusia.

Instituțiile financiare din Dobrogea reprezintă Capitolul 6, ultimul din lucrarea noastră. Apariția băncilor comerciale și populare în regiune a fost determinată de investițiile majore realizate începând cu anul 1878 în sectorul agriculturii și de volumul semnificativ al tranzacțiilor comerciale. Din dorința de a-și extinde aria de influență și a câștiga noi clienți, băncile locale au sprijinit mai toate ramurile economice.

Pentru elaborarea acestui capitol ne-am folosit de informațiile culese din presă („Farul”), publicațiile celor două Camere de Comerț dobrogene („Buletinul Camerei de Comerț și Industrie - Constanța”, „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie - Tulcea”), sursele arhivistice provenite din fondurile Banca „Dunărea” Tulcea (1890-1953), Creditul județean și comunal. Creditul viticol (1911-1948), Creditul Funciar Rural (1873-1945), Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1904-1906), Înalta Curte de Conturi, Conturi de Gestiune - vol. I (1850-1901) și vol. II (1902, 1948), Primăria Municipiului Constanța (1878-1975), Ministerul Lucrărilor Publice (1830-1944) și lucrările: *Creditul*

agricol în România (1918-1944)⁵⁶, România 1866-1906⁵⁷, Banca Marmorosch Blank & Co. Societate anonimă. 1848-1923⁵⁸, Cercetări asupra oraşului Constanţa. Geografie şi istorie⁵⁹, Banca Agricolă. Raportul Consiliului de Administraţie şi al Censorilor la Adunarea Generală Ordinară din 9 februarie 1897⁶⁰ ş.a.

Acumularea de capitaluri private în Dobrogea după 1878 a atras instalarea în provincie a diferite bănci (Banca Naţională a României, Banca Generală, Banca Agricolă, Banca Marmorosch Blank) şi a unui număr mare de bănci populare. Dezvoltarea operaţiunilor existente în oraşele-port dobrogene a determinat şi creşterea capitalului băncilor, prin depunerile societărilor care dispuneau de fonduri. Desigur, aceste valori erau relativ mici în comparaţie cu băncile de la Bucureşti, dar au contribuit totuşi la încurajarea agriculturii şi industriei locale.

Datorită amenajărilor de care a beneficiat infrastructura Constanţei, numărul băncilor şi al societăţilor anonime care au ales să deschidă sucursale aici a fost mai mare decât cele care au avut agenţii în alte localităţi. Cele trei instituţii de credit existente în Tulcea (Banca Naţională, Banca Agricolă şi Banca Marmorosch Blank & Co.) nu au putut satisface nevoile de credit de aici, din motive de organizare sau din cauza restricţiilor impuse de conducere, iar economia judeţului a fost afectată de acest neajuns.

Două instituţii importante care au fiinţat şi în Dobrogea au fost Creditul Agricol şi Casa de credit viticol. După reorganizarea Creditului Agricol din anul 1892, statul român a vărsat un capital în valoare de 20 milioane de lei în prima secţiune, iar agricultorii şi industriaşii agricoli beneficiau de împrumuturi până la 1.000 lei cu o dobândă de 10%, pe termen de la 3 la 9 luni. Cea de-a doua secţiune, cu capital neprecizat, acorda avansuri sătenilor pentru a acoperi subvenţiile la primele cheltuieli de instalare pe moşiile vândute lor de către guvern în urma legii pentru înstrăinarea bunurilor statului şi răscumpărarea embaticurilor (1889). Casa de credit viticol a acordat împrumuturi proprietarilor de vii distruse de filoxeră, în scopul replantării.

Creditele acordate de bănci au uşurat într-o mare măsură situaţia critică a păturii sărace a populaţiei care, până atunci, era la mâna cămătarilor. De împrumuturi substanţiale,

⁵⁶ Dumitru Şandru, *Creditul agricol în România (1918-1944)*, Bucureşti, Editura Academiei R.S.R., 1985, 180 p.

⁵⁷ *** *România 1866-1906*, introd. de I. N. Lahovari, Bucureşti, Atelierele grafice Socec & Co., 1907, 464 p.

⁵⁸ *** *Banca Marmorosch Blank & Co. Societate anonimă. 1848-1923*, redactat de un comitet sub prezidenţia d-lui I. Boambă, Cultura Naţională, f.e., f.a., 160 p.

⁵⁹ Marin Ionescu-Dobrogianu, *Cercetări asupra oraşului Constanţa. Geografie şi istorie*, Bucuresci, Tipografia şi Fonderia de Litere Thoma Basilescu, 1897, 94 p.

⁶⁰ *** *Banca Agricolă. Raportul Consiliului de Administraţie şi al Censorilor la Adunarea Generală Ordinară din 9 februarie 1897*, Bucureşti, Stabilimentul Grafic I. V. Socecu, 1897, 23 p.

acordate de Creditul Funciar Rural pe termen lung sau scurt, au beneficiat marii proprietari dobrogeni; pentru rambursarea datoriei, aceștia plăteau anual o sumă fixă.

La 1913, în județul Constanța funcționau circa 100 de întreprinderi financiare, cu un capital total de 3.619.870 lei. În același an, la Tulcea existau 62 de bănci populare, cu un total de 11.444 de membri.

Băncile au avut o contribuție însemnată la ridicarea provinciei din punct de vedere economic, deoarece nu au acordat credite numai în domeniul agriculturii, ci și în sectoarele industrial și comercial.

În anul 1910, Camera de Comerț și Industrie din Tulcea a aprobat înființarea unui birou de informații pentru îndrumarea particularilor în ceea ce privește activitățile și piața comercială.

Concluzia generală care reiese din această lucrare este că Dobrogea a suscitat interesul autorităților statului român și al antreprenorilor români și străini îndeosebi datorită bogăției resurselor și posibilităților de valorificare a acestora. Chiar dacă la începutul administrației românești au existat unele deosebiri în modul de organizare a provinciei, am putut observa faptul că în anul 1913 integrarea în procesul de dezvoltare economică a României moderne a fost deplină.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

Izvoare

A. Arhive

- Arhiva Ministerului Afacerilor Externe

Constantinopol (1834-1949);

Războiul de Independență (1877-1878);

- S.A.N.I.C. București

Câmpineanu familial (1848, 1878-1919);

Creditul Funciar Rural (1873-1945),

Creditul județean și comunal. Creditul viticol (1911-1948);

Direcția Generală a Statisticii (1844-1901);

Fălcoianu familial (1836-1944);

Înalta Curte de Conturi, Conturi de Gestiune, vol. I (1850-1901);

Înalta Curte de Conturi, Conturi de Gestiune, vol. II (1902-1948);

Ministerul Agriculturii - Direcția Bunuri, județul Constanța (1838-1945);

Ministerul Agriculturii - Direcția Cadastru (1864-1948);

Ministerul Agriculturii - Direcția Contabilității vol. I (1833-1940);

Ministerul Agriculturii - Direcția Contabilității vol. II (1833-1940);

Ministerul Agriculturii - Direcția Contabilității vol. III (1833-1940);

Ministerul Agriculturii - Vânzări (1868-1934);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1880-1891);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1892);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1893);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1894);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1895);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1896-1898);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1899-1900);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1901-1903);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1904-1906);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1907-1910);

Ministerul de Interne - Diviziunea Administrativă (1911-1913);

Ministerul Industriei și Comerțului vol. I (1870-1913);

Ministerul Lucrărilor Publice (1830-1944);

- S.J.A.N. Constanța

Fabrica de ciment „Portlandorient” Cernavodă (1899-1980),

Ocolul Agricol Cernavodă (1911-1921);

Ocolul Agricol Hârșova (1883-1948);

Prefectura Județului Constanța (1897-1950),

Primăria comunei Tuzla (1882-1894, 1919-1970);

Primăria comunei Valea Dacilor (1882-1889, 1933, 1936-1949);

Primăria Municipiului Constanța (1878-1975);

Primăria orașului Techirghiol (1882-1950);

- S.J.A.N. Tulcea

Banca „Dunărea” Tulcea (1890-1953);

Căpitănia Portului Tulcea (1898-1972);
Oficiul de Cadastru al Județului Tulcea (1880-1956);
Prefectura județului Tulcea - Serviciul Administrativ (1878-1950);
Primăria orașului Măcin (1893-1973);

B. Documente publicate

1. *** *Din tezaurul documentar dobrogean* (ed. Marin Stanciu), București, f.e., 1988, 444 p.;
2. *** *Dobrogea în Arhivele românești (1597-1989). Profesorului Stoica Lascu la 60 de ani* (coord. Virgil Coman), București, Ed. Etnologică, 2013, 1066 p.;
3. Coman, Virgil; Cheramidoglu, Constantin, *Constanța - Mărturii documentare*, vol. I *Regulamente ale administrației locale (1879-1949)*, Constanța, Ex Ponto, 2012, 472 p.;

Lucrări generale

1. *** *Bilder aus der Dobrudscha 1916-1918 (Imagini din Dobrogea 1916-1918)*, trad. Gustav Rückert, Constanța, Editura Ex Ponto, 2011, 334 p.;
2. *** *Dobrogea - repere istorice* (coord. Mihai Lupu), Constanța, Editura Europolis, 2000, 172 p.;
3. *** *Dobrogea românească* (ediție îngrijită de Elsa și G. Dumitriu-Serea), București, Acțiunea Românească, 1938, 108 p.;
4. *** *Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească. 1878-1928*, București, Cultura Națională, 1928. Publicație tipărită cu prilejul semicentenarului anexării Dobrogei, Constanța, Ed. Ex Ponto, 2003, 794 p.;
5. *** *Enciclopedia României* (coord. colecție: Gh. Buzatu), vol. I-IV. Ediție anastatică, Iași, Editura Tipo Moldova, 2010;
6. *** *Marea răsccoală a țăranilor din 1907*, București, Editura Academiei R.S.R., 1967, 910 p.
7. *** *România 1866-1906*, introd. de I. N. Lahovari, București, Atelierele grafice Socec & Co., 1907, 464 p.
8. *** *Studii istorice dobrogene* (coord. Valentin Ciorbea), Constanța, Ed. Ovidius University Press, 2003, 502 p.
9. *** *Istoria românilor*, vol. VII, tom II, București, Editura Enciclopedică, 2003, 692 p.;
10. *** *Tulcea 1878-1948: memoria unui oraș. Lucrările colocviului Recuperarea memoriei orașului Tulcea, 1878-1948: împlinire sau deziderat?* (Tulcea, 24-26 septembrie 2012), volum îngrijit de D. Flaut, M. Iacob, D. Paraschiv, Brăila, Editura Istros, 2012, 430 p.;
11. *Anuarul statistic al României*, 1915-1916 (apărut 1919), București, Tipografia Curții Regale, F. Göbl Fii, 344 p.;
12. Axenciuc, Victor; Tiberian, Ioan, *Premise economice ale formării statului național unitar român*, București, Ed. Academiei Republicii Socialiste România, 1979, 334 p.
13. Benger, G. *La Roumanie en 1900*, traduit de l'allemand par Jean C. Filitti, Librairie H. le Soudier, Paris, 1900, 195 p.
14. Bîrdeanu, Nicolae; Nicolaescu, Dan, *Contribuții la istoria marinei române*, vol. I - Din cele mai vechi timpuri până la 1918, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979, 356 p.;

15. Botez, C.; Saizu, I., *Acțiuni ale României după Războiul de Independență*, Iași, Editura Junimea, 1988, 260 p.;
16. Ciachir, Nicolae; Bercan, Gheorghe, *Diplomația europeană în epoca modernă*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1984, 520 p.;
17. Ciorbea, Valentin, *Evoluția Dobrogei între 1918-1944. Contribuții la cunoașterea problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale și ale vieții politice și militare*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2005, 556 p.;
18. Colcer, Iosif; Măgureanu, Viorel, *File din istoria Dobrogei*, Tulcea, Inspectoratul pentru Cultură al Județului Tulcea, 1998, 240 p.;
19. Giurescu, Constantin C.; Giurescu, Dinu C., *Istoria românilor din cele mai vechi timpuri până astăzi*, f.l., Editura Albatros, 1975, 1038 p.;
20. Iordănescu, Dumitru; Georgescu, Constantin, *Construcții pentru transporturi în România*. Monografie, vol. I, București, Centrala de Construcții Căi Ferate, 1986, 562 p.;
21. Iosa, Mircea, „Despre dezvoltarea industriei în România la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul decolului al XX-lea (1880-1914)”, în *Studii și materiale de istorie modernă*, vol. III, 1963, pp. 351-427;
22. Jinga, Victor, *Principii și orientări ale comerțului exterior al României. 1859-1916*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1975, 274 p.;
23. Rădulescu-Zoner, Șerban, *Dunărea, Marea Neagră și Puterile Centrale 1878-1898*, Cluj-Napoca, Editura Dacia, 1982, 176 p.;
24. Rădulescu-Zoner, Șerban, *România și Tripla Alianță la începutul sec. al XX-lea 1900-1914*, București, Editura Litera, 1977, 192 p.;

Lucrări speciale

1. *** *Banca Agricolă. Raportul Consiliului de Administrație și al Censorilor la Adunarea Generală Ordinară din 9 februarie 1897*, București, Stabilimentul Grafic I. V. Socec, 1897, 23 p.
2. *** *Banca Marmorosch Blank & Co. Societate anonimă. 1848-1923*, redactat de un comitet sub prezidenția d-lui I. Boambă, Cultura Națională, f.e., f.a., 160 p.
3. *** *Banca Națională a României 1880-1995*, București, Editura Enciclopedică, 1995, 328 p.;
4. *** *Comerțul exterior al României și mișcarea porturilor în 1908*, București, Stabilimentul Grafic Albert Baer, 1910, 698 p.;
5. *** *Istoria Curții de Conturi a României 1864-2014*. (N. Văcăroiu, V. Vedinaș, C.-M. Bălțătescu coord.) București, 2014, 304 p.;
6. *** *Progresele Dobrogei dela anexare până astăzi (1878-1906). Tablou grafic întocmit din ordinul Domnului Ministru al Domeniilor I. N. Lahovari*, București, Stab. de Arte Grafice Albert Baer Fabrica de Cartonage, 1907, 10 p.;
7. *** *Statistica profesiunilor din România după recensământul general al populațiunei din 1 ianuarie 1913*, București, Tipografia „Cultura neamului românesc”, 1923, 320 p.;
8. Andronic, Gheorghe; Neațu, Marin; Rădulescu, Adrian; Lascu, Stoica, *Litoralul românesc al Mării Negre*, București, Editura Sport-Turism, 1989, 146 p.;
9. Antipa, Grigore, *Câteva probleme științifice și economice privitoare la Delta Dunărei*, București, Librăriile Socec & Comp. și C. Sfetea, 1914, 76 p.;

10. Antipa, Grigore, *Pescăriile statului din Tulcea. Un răspuns la atacurile aduse prin Expunerea situației județului Tulcea pe anul 1910 de D-nul Prefect I. C. Atanasiu. Raport prezentat D-lui Ministru al Agriculturii și Domeniilor cu No. 15996 din 22 Februarie 1911*, București, Imprimeriile „Independența”, 1911, 51 p.;
11. Ardeleanu, Constantin, „Efectele construirii căii ferate Cernavodă - Constanța asupra navigației dunărene (1859-1860)”, în *Analele Universității Ovidius - Seria istorie*, vol. III, 2006, pp. 40-53;
12. Auneanu, George I., *Amintiri asupra trecutului Küstendge - Constanța*, Constanța, Tipografia Speranța, 1937, 16 p.;
13. Berlescu, Elena, *Stațiunile balneare de-a lungul timpului și astăzi*, Editura Medicală, București, 1971, 104 p.;
14. Boncu, Constantin M.; Boncu, Natalia, *Constanța - contribuții la istoricul orașului*, București, Editura Litera, 1979, 112 p.;
15. Borandă, Georgeta, „Porturi dobrogene: Isaccea și Măcin. Repere istorice”, în *Analele Dobrogei*, an V, 1999, nr. 2, pp. 107-109;
16. Bușă, Daniela, „Comerțul României cu Germania prin porturile de la Marea Neagră până la primul război mondial”, în *Germanii dobrogeni – Istorie și civilizație* (Valentin Ciorbea coord.), Constanța, Editura Muntenia, 2006, pp. 295-306;
17. Idem, „Exportul României prin porturile dunărene la începutul secolului XX. Direcții, valori, ponderi”, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, tom VIII, 2005, pp. 185-193;
18. Cernovodeanu, Paul, „Anglo-Romanian trade relations between 1878-1900”, în *Revue Roumaine d'Histoire*, XXIX, nr. 3-4, iulie-decembrie, 1990, pp. 251-273;
19. Christodorescu, G., *Activitatea Camerei de Comerț și Industrie din Constanța de la înființare și până la 1 aprilie 1906*, Constanța, Tip. „Ovidiu” H. Vurlis, 1906, 110 p.;
20. Ciorbea, Valentin, *Portul Constanța 1896-1996*, Constanța, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, 1996, 208 p.;
21. Idem, *Portul Constanța de la antichitate la mileniul III*, Constanța, Editura Europolis, 1993, 280 p.;
22. Idem, „Unirea Dobrogei cu România (1878). Reperele integrării și modernizării”, în *Memoriile Secției de Științe Istorice și Arheologie*, seria IV, tom XXXVII, 2013, pp. 117-140;
23. Cioroiu, Constantin; Moise, Marian, *Litoralul românesc la 1900. Repere istorico-literare*, Ediția a II-a, Constanța, Editura Europolis, 2001, 328 p.;
24. Cojoc, Mariana, „Comerțul exterior al României prin portul Constanța între anii 1878-1914”, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, tom V, 2002, pp. 119-146;
25. Idem, *Constanța - port internațional. Comerțul exterior al României prin Portul Constanța (1878-1939)*, București, Editura Cartea Universitară, 2006, 632 p.;
26. Comăniță Cică, Maria, *Poveștile Mamaiei. Centenarul stațiunii Mamaia. 1905-2005*, Constanța, Editura Telegraf Advertising, 2005, 172 p.;
27. Covacef, Petre, *150 de ani în evoluția căilor ferate din Dobrogea: 1860-2010*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2010, 274 p.
28. Idem, „Portul Constanța. O sută de ani de la inaugurarea lucrărilor de construcții”, în *Analele Dobrogei*, an II, 1996, nr. 1, pp. 94-110;

29. Dae, Gelu, *Evoluția căilor ferate dobrogene 1860-1938*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2016, 353 p.;
30. Dima, Ligia, *Progresele orașului port Tulcea între anii 1878-1948*, Tulcea, Editura StudIS, 2015, 356 p.;
31. Dumitrașcu, Gheorghe, „Dezvoltarea economică a Dobrogei până la 1878 și problema apariției proletariatului”, în *Revista de istorie*, 1978, tom 31, nr. 6, pp. 1009-1023;
32. Dumitrașcu, Gheorghe; Bălăbănescu, Mariana, „Implicațiile economice și politice ale construirii podului peste Dunăre, Fetești-Cernavodă (1878-1895)”, în *Comunicări de istorie a Dobrogei*, vol. I, 1980, pp. 112-134;
33. Frangopol, Dumitru, „Particularitatea nămolului unor lacuri sărate de pe litoralul Mării Negre”, în *Analele Dobrogei*, IV, 1, 1923, pp. 95-99;
34. Ghica, George M., *Questiunea proprietății în Dobrogea*, București, Ed. Typ. Modernă, 1880, 116 p.;
35. Ionescu-Dobrogianu, Marin, *Dobrogea în pragul veacului XX. Geografia matematică, fizică, politică, economică și militară*, București, Atelierele Grafice I.V. Socecu, 1904, 1010 p.;
36. Lascu Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), Constanța, Biblioteca Tomitană II, MINA, 1999, 840 p.;
37. Lăpușan, Aurelia; Lăpușan, Ștefan, *Mangalia în paginile vremii*, Constanța, Editura Dobrogea, 2007, 304 p.
38. Idem, *Techirghiol pentru Europa. 1899-1999 Centenarul balneologiei maritime românești*, Galați, Editura Alma, 1999, 484 p.;
39. Lungu, Georgeta, „Începuturile stațiunilor balneare pe malul românesc al Mării Negre”, în *Analele Dobrogei*, VI, nr. 1, 2000, pp. 363-377;
40. Marcu, Liviu P., „Reforme agrare din Dobrogea de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX în context sud-est european”, în *Comunicări de istoria Dobrogei*, vol. 2, 1980, pp. 87-124;
41. Pătrașcu, Dumitru-Valentin, *Dobrogea. Evoluția administrativă (1878-1913)*, Iași, Institutul European, 2014, 470 p.;
42. Păuleanu, Doina, *Cazinoul din Constanța. Boemă, loisir și patrimoniu european la Marea Neagră*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2011, 448 p.
43. Pop, Angela, „Evoluția spațiului rural dobrogean la începutul secolului al XX-lea”, în *In memoriam Liliana Lazia*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2012, pp. 169-181;
44. Rădulescu, Adrian; Bitoleanu, Ion, *Istoria Dobrogei*, Constanța, Editura Ex Ponto, 1998, 536 p.;
45. Idem, *Istoria românilor dintre Dunăre și Mare. Dobrogea*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979, 440 p.;
46. Roman, Ioan N., *Studiu asupra proprietății rurale din Dobrogea urmat de Codul proprietății fonciare otomane din 1858 și de Legile Românești referitoare la proprietatea imobiliară rurală din Dobrogea*, Constanța, Tip. Ovidiu, 1907, 360 p.;
47. Rotaru, Constantin P., *Reformele agrare din Dobrogea Veche (1878-1930)*. Teză pentru doctorat în științele economice, Iași, 1930, 100 p.;
48. Stanciu, Marin; Ciorbea, Valentin, „Aspecte ale problemei agrare în Dobrogea de la sfârșitul sec. al XIX-lea și începutul sec. XX”, în *Anuarul Institutului de Istorie și*

- Arheologie «A. D. Xenopol» Iași*, tom XVII, 1980, pp. 405-423;
49. Stănescu, Nina, *Techirghiol - recurs la memoria colectivă. Contribuții monografice din perspectivă sociologică, istorică, etnografică și religioasă*, București, Editura Pro Universitaria, 2018, 382 p.;
 50. Șandru, Dumitru, *Mocanii în Dobrogea*, București, Institutul de Istorie Națională, 1946, 240 p.;
 51. Tănase, Gabriela, *Evoluția turismului pe litoralul românesc (1878-1941)*, teză de doctorat, Constanța, 2012, 272 p.;
 52. Vlădescu-Olt, Marin, *Constituția Dobrogei*, București, Tipografia „Dor. P. Cucu”, 1908, 134 p.;
 53. Zaharia, Petru; Gherasim, Lenuța, „Situația economică a județului Tulcea în anii 1878-1916”, în *Peuce*, LX, 1984, pp. 401-422.