

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

ORAȘUL CONSTANȚA
ÎNTRE ANII 1918-1948

(Rezumat)

Conducător de doctorat:

Prof. univ. dr. Valentin CIORBEA

Student-doctorand:

Răzvan-Raul IVAN

Constanța 2020

CUPRINS

Introducere.....	5
CAP.I. TOMIS-KÜSTENDJE-CONSTANȚA- o istorie milenară (secolul VI.î. Hr.-1918).....	11
I.1. Dispunerea geografică.....	11
I.2. De la Tomis la Küstendge: secolul VI î.Hr.-1878.....	12
I.3. Evoluția orașului Constanța între 1878-1916.....	31
I.4. Constanța în anii Marelui Război.....	47
CAP. II. DEZVOLTAREA URBANĂ.....	60
II.1. Refacerea orașului după revenirea autorităților române.....	60
II.2. Economia-componentă majoră în activitatea locală.....	82
II.2.1. Refacerea economiei locale.....	82
II.2.1.1. Industria-fabrici.....	82
II.2.1.2.Transporturi	87
II.2.1.3. Investiții- comerț, bănci.....	111
II.2.1.4. Agricultură	122
II.3. Demografie.....	123
II.4. Realizări în plan edilitar-urbanistic.....	132
II.4.1. Pavajul stradal, energia electrică și iluminatul public.....	132
II.4.2. Alimentarea cu apă și serviciul de salubritate.....	144
II.4.3. Organizarea poliției, pompierilor și jandarmeriei.....	149
II.5. Dezvoltarea învățământului.....	167
II.6. Starea de sănătate.....	180
II.7. Turismul.....	186
II.8. Constanța între 1941-1948.....	200
II.9 Viața Politică.....	212

CAP. III. VIAȚA COTIDIANĂ.....	277
III.1. Petrecerea timpului liber și activitățile sportive.....	277
III.2. Cultura și cultele.....	289
III.3. Presa.....	304
Concluzii.....	312
Bibliografie.....	318
Anexe.....	372

REZUMATUL TEZEI DE DOCTORAT: „ ORAȘUL CONSTANȚA ÎNTRE ANII 1918-1948”

Cuvinte cheie: Constanța, oraș, 1918-1948.

De ce o monografie a orașului Constanța dedicată perioadei 1918-1948? Deși, are o istorie milenară, orașul Constanța, nu are o monografie cuprinzătoare a întregii sale existențe. Pe anumite segmente există monografii sau schițe monografice, așa cum este cea întocmită de Livia Buzoianu și Maria Bărbulescu cu titlul „ *Tomis, comentariu istoric și arheologic*”, apărută la Editura Ex Ponto în 2012, fiind un studiu arheologic dedicat Tomisului. Perioada bizantină, medievală este cuprinsă în monografia realizată de C. Boncu și N. Boncu, în „*Constanța contribuții la istoricul orașului*, București, Editura Litera, 1979. O monografie pentru perioada modernă este întocmită de Ionescu M. Dobrogianu cu lucrarea monografică, „*Tomis-Constanța. Monografie*”, tipărită la Editura „Lucrătorii asociați” în 1931, și a Doinei Păuleanu, „*Constanța. 1878 – 1928, Spectacolul modernității târzii, vol. I – II*”, București, Editura „Arcade”, 2006. Cercetările autorilor sunt o retrospectivă a trecutului și aducerea în prezent a istoriei moderne a orașului. Viața cotidiană a constănțenilor la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea este cuprinsă în teza de doctorat „ *Viața cotidiană în Constanța (1878-1918)*, susținută de Paul Dominte în 2011 la Universitatea București, Facultatea de Istorie. Perioada 1918-1948 este o continuare a cercetării orașului după greutățile războiului și până la instalarea comunismului. Coordonatorul proiectului de doctorat, este preocupat și de realizarea unor monografii pe etape istorice în ideea creării unei monografii ample. Pentru realizarea monografiei s-au făcut investigații diverse: *documentare bibliografică* (cărți¹, atlase², monografii³), hărți⁴, *analiza datelor statistice* (anuale⁵) și *documentare pe teren*.

¹Stoica Lascu, *Repere interbelice ale Constanței și Litoralului românesc*, în Studii istorice dobrogene. Coordonator: Prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, Constanța, Editura „Ovidius” University Press, 2003; vezi, Doina Păuleanu, *Constanța. Aventura unui proiect European*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2003;

²*** *Dobrogea în izvoare cartografice otomane (sec. XVI-XIX)*, ed. de Coman Virgil (coord), Yenikale Ahmet, Editura Etnologică, București, 2015;

³M. D Ionescu, *Tomis-Constanța. Monografie, Constanța*, Editura „Lucrătorii asociați”, 1931; Mihail Măldărescu, *Din istoricul orașului Constanța*, Tipografia ziarului „Dobrogea Jună”, Constanța, 1935;

⁴Ioan Dobrescu, Conducător Principal (inginer topograf), *Planul General al Orașului Constanța, Ediția a II-a, după ultimele date oficiale, cu cele din urmă parcelări în care s-a indicat loturile și careurile*, iunie 1921, scara 1./6500;

⁵*Anuarul Statistic al României, 1922, Ministerul Industriei și Comerțului, Direcțiunea Generală a Statisticii*, București, Tipografia Curții Regale, F.Gobl Fii, 19, Strada Regală 19, 1923.

Pe anumite segmente au fost publicate lucrări, de exemplu despre exploatarea portului Constanța. Astfel, în 1997 apărea sub semnătura lui Valentin Ciorbea, *Portul Constanța de la antichitate la mileniul III*”, tipărită la Editura „Europolis”, prin care cititorului i se oferă posibilitatea să cunoască evoluția portului Constanța de la întemeiere și până azi. O altă abordare despre rolul portului în comerțul exterior este exprimată în lucrarea, *Constanța – port internațional. Comerțul exterior al României prin portul Constanța (1878 – 1939)*”, apărută la Editura „Cartea Universitară”, purtând semnătura Mariane Cojoc. De asemenea, în teză citez o serie de specialiști în arhivistică (C-tin Cheramidoglu și Nicoleta Grigore) care au valorificat documente într-o revistă de popularizare (Poliția Impact).

Bibliografia este întregită prin materialele citate în lucrare: albume, biografii, lucrări cu caracter geografic sau legislativ, etc. găsite și folosite la conceperea tezei de doctorat. Informațiile generale despre tematică le-am preluat din operele mai multor autori cunoscuți⁶. În scopul interpretării cât mai obiective a informațiilor, pentru fiecare aspect abordat am folosit izvoare prin analiză și valorificare⁷. Arhivele rămân principalul izvor pentru elaborarea și susținerea proiectului doctoral. Prin fondurile existente se deschide oportunitatea adevăratelor cauze și premise care au stat la baza cercetării orașului Constanța între anii 1918-1948.

Fondul Primăriei Constanța (1878-1950) formează baza materială a informațiilor cu adevărat inedite. În dosarele cercetate se regăsesc texte, tabele⁸, schițe, imagini și planuri-hărți⁹. Sunt dosare în care nu a semnat nimeni de cercetare, decât cel care le-a legat sau microfilmă. În celelalte, apar semnături ale unor istorici ca Virgil Coman, Constantin Cheramidoglu, Marian Cojoc, Paul Dominte, Marian Moșneagu și alții. Există aproximativ 700 de dosare cu referiri la tema studiată. Tabele-statistici pe zile, luni sau ani reprezintă o parte din modalitățile de prezentare ale informațiilor care privesc tema de cercetare.

⁶Marian Moise, *Constanța Veche, Restituiri Necesare*, Editura Menora, 2001; C. Boncu, M. Natalia Boncu, *Constanța contribuții la istoricul orașului*, București, Editura Litera, 1979; Scarlat Huhulescu, *Constanța: ieri, astăzi, mâine. Tomis, Kiustendje, Constanța*, Constanța, Tipografia „Lucrătorii asociați”, 1934; Doina Păuleanu, *Constanța. 1878 – 1928, Spectacolul modernității târzii, vol. I – II*, București, Editura „Arcade”, 2006; Liviu Buzoianu, Maria Bărbulescu, *Tomis, comentariu istoric și arheologic, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2012; Adrian Rădulescu, Stoica Lascu, Puiu Hașotti, *Constanța. Ghid de oraș*, București, Editura „Sport-Turism”, 1985;

⁷Am coroborat informațiile găsite în arhivă cu materialele din biblioteca județeană: „*Analele Dobrogei*”, „*Dobrogea Jună*”, „*Arhiva Dobrogei*”, „*Farul*”, „*Cuget Liber*”, etc. ;

⁸Tabelele cuprind situații economice, demografice, etc.;

⁹Planuri-hărți cum sunt despre lotizarea orașului Constanța descoperite în Fondul Primăriei Constanța (1878-1950), dosar 31/1935.

Referatele, notele de serviciu, transcrierile ședințelor de consiliu ale primăriei și ulterior ale municipalității, cererile, reclamațiile și diversele constatări completează izvoarele originale. Dintre fondurile importante și studiate amintim, Fond Inspectoratul Școlar Județean Constanța (1919-1951), Fond Inspectoratul Cadastral (1882-1949), Fond Inspectoratul General Administrativ (1941-1950), etc. **Teza** este structurată pe trei capitole. **Primul capitol** pe care l-am intitulat, „*Tomis-Küstendje-Constanța-o istorie milenară (secolul VI î.Hr.-1918)*” are caracter introductiv. Cele patru subcapitole construiesc imaginea Constanței de la fondare și până la 1918. Astfel, analiza principală a temei de cercetare din primul subcapitol a pornit de la condițiile naturale și social-economice în care s-a format și dezvoltat municipiul Constanța, cu aprofundarea problemelor specifice și a raporturilor dintre mediul geografic natural și partea structurală și urbanistică¹⁰.

Perioada cuprinsă între secolul VI î.Hr-1878 este cercetată în cel de-al doilea subcapitol prin punctarea celor mai importante evenimente din viața orașului. Preluarea de către administrația românească la 23 noiembrie 1878 a Constanței¹¹ a reprezentat începutul unui drum de modernizare, aspecte prezentate în cel de-al treilea subcapitol. „*Constanța în anii Marelui Război*”, a avut de suferit¹², tema fiind abordată în cel de-al patrulea subcapitol ce face trecerea către cel de-al doilea capitol al tezei numit „*Dezvoltarea urbană*”. **Capitolul al II-lea** cuprinde 9 subcapitole. Prin primul subcapitol, „*Refacerea orașului după revenirea autorităților române*” ne propunem să cercetăm situația orașului Constanța și a modului în care s-a refăcut după 1918 când se observă o schimbare prin mecanismele politicii, și a unor noi direcții de abordare a problemelor¹³. Dinamica activităților socio-economice prin filtrul adaptării lor la condițiile noii economii, dar și al noilor exigențe de dezvoltare locală și comunitară a permis derularea unor procese de conversie și reconversie¹⁴ a peisajului urban și de care ne ocupăm în subcapitolul al doilea intitulat „*Economia-componentă majoră în activitatea locală*”.

¹⁰Gheorghe Vlăsceanu, Ioan Ianoș, *Orașele României*, Casa Editorială Odeon, București, 1998, p. 69;

¹¹Stoica Lascu, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei*, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, 1999, p.8, descărcat de pe www.ziuaconstanta.ro;

¹²Valentin Ciorbea, *Situația Dobrogei între anii 1916-1918 în izvoare istorice germane de epocă*, articol apărut în „*Dobrogea în contextul Primului Război Mondial*”, coordonatori Prof. Univ. Dr. Valentin Ciorbea, Dr. Corina Mihaela Apostoleanu, Dr. Delia Roxana Cornea, Editura Top Form, București, 2017, p.270;

¹³*** *Constanța post-belică*, în *Gloria Dobrogei*, 1, nr. 30, 14 iunie 1926, p.1; Virgil Andronescu, *Constanța de mâine*, în *Marea Neagră*, 3, nr. 19, 6 septembrie 1925; A. Demetriad, *Cum ar trebui să fie Constanța d.p.d.v. al sistematizării*, în *Dacia*, 13, nr. 115, 30 mai 1926;

¹⁴*** *Activitatea oficiului de plasare din Constanța*, în *Dobrogea economică*, 46, nr. 18, 15 martie 1935, p. 4; vezi și dosarul 25/1925 Fond Primăria Constanța (1878-1950) (S.J.A.N.C), prin care se solicitau diverse servicii.

Analiza activităților economice a evidențiat o dinamică semnificativă la nivel local. Serviciile de transport și circulația urbană¹⁵ presupunea înființarea transportului public local de calitate și eficient. Mediul urban de locuit evidențiază moștenirea istorică de care dispune orașul, dar și particularitățile unor moduri de viață distincte. Aceste aspecte sunt investigate în subcapitolul al III-lea denumit „*Demografie*”. Tranziția marcată de încheierea războiului și aportul adus de economie prin investiții au avut un rol determinant în demografia orașului necesitând efectuarea de recensăminte¹⁶.

În subcapitolul al IV-lea „*Realizări în plan edilitar-urbanistic*”, prin informațiile disponibile, dorim să aducem în atenție implicarea administrației în soluționarea alimentării cu apă¹⁷ a cetățenilor, a dotărilor și consumului de energie electrică și a iluminatului public¹⁸ și reabilitarea drumurilor și străzilor¹⁹. În privința organizării poliției, pompierilor și jandarmeriei, presa aducea informații legate de activitatea acestora²⁰. „*Dezvoltarea învățământului*” reprezintă subcapitolul al V-lea prin care ne propunem să evidențiem statutul și nivelul educației școlare pentru această perioadă. „*Starea de sănătate*” este subcapitolul al VI-lea care abordează sănătatea publică, dar și preocupările administrației locale pentru construirea și dotarea dispensarelor și spitalului municipal cu materialele și instrumentele necesare îngrijirii și vindecării diferitelor boli²¹. Criza economică nu a împiedicat „*Turismul*”, temă explorată în subcapitolul al VII-lea. Autoritățile au căutat soluții pentru modernizarea și dotarea plajelor, scopul fiind atragerea turiștilor și implicit creșterea bugetelor.

¹⁵Al. Demetriad, *Problema circulației și a transporturilor la Constanța*, în „Dacia” 14, nr. 13, 19 ianuarie 1927, p.1; Ioan Berberianu, *Înființarea tramvaiului electric în Constanța*, în „Liberalul Constanței”, 6, nr. 2, 30 ianuarie 1921; *Concesionarea transportului de autobuze la Constanța*, în „Dobrogea Jună”, 31, nr. 131-132, 11 iunie 1935, p.1;

¹⁶*** *Instrucțiuni pentru organizarea recensământului în comune*, în „Monitorul județului Constanța”, 38, nr.30-31, 29 decembrie 1920, pp.3-6;vezi, *Câți locuitori are Constanța*, în „Dacia”, 14, nr. 109, 20 mai 1927, p.1;Pentru o cunoaștere mai bună a populației se simțea nevoia organizării unui recensământ care să cuprindă structura și densitatea populației. Recensăminte la nivel național, au fost: 1930, 1941 și 1948 și la nivel local, în 1927;

¹⁷*** *Alimentarea cu apă a orașului Constanța*, în „Marea Neagră”, 4, nr. 248, 5 august 1927, p.1; vezi, *Alimentarea cu apă a orașului Constanța*, în „Liberalul Constanței”, 13, nr. 11, martie 1928, pp.1-2;

¹⁸*** *Iluminatul orașului Constanța*, în „Marea Neagră”, 5, nr. 197, 20 iunie 1928, p.1; vezi, *Iluminatul electric la Constanța*, în „Marea Neagră”, 9, nr. 39, 11 decembrie 1930, p.1; vezi, *Iluminatul electric (Constanța) se modernizează*, în „Dacia”, 18, nr. 69, 9 mai 1931, p.1;

¹⁹I. Berberianu, *Asfaltarea străzilor*, în „Liberalul Constanței”, 7, nr. 24, 27 august 1922, p.2; vezi, *Constanța de astăzi*, în „Marea Neagră”, 3, nr.129, 30 ianuarie 1926, p.2. Starea strazilor;

²⁰*** „*Dobrogea Jună*”, publica în numărul 28, anul XVII, în1923, aspect despre proiectul pentru organizarea poliției; vezi, *Presa polițistă în perioada interbelică*, în „Poliția Impact”, anul VII, nr. 99, Editată de Fundația Ordinea Publică Constanța, martie 2011, p.8;

²¹Vasile, Sârbu, Dumitru, Unc, *Istoria medicinei dobrogene*, vol.I, Editura Ex. Ponto, Constanța, 2010;****Activitatea sanitară în județul Constanța*, în „Marea Neagră”, 2, nr. 59, 22 octombrie 1924, p.2; vezi *Activitatea Consiliului de igienă*, în „Dacia”, 19, nr. 12, 31 ianuarie 1932, p.4; nr. 78, 31 iulie 1932, p.4.

Prin subcapitolul,, *Constanța între 1941-1948*”, dorim să descriem starea orașului implicat în conflictul celui de-al Doilea Război Mondial și în mod deosebit prin evenimentele de la 23 august 1944, acum remarcându-se Contraamiralul Horia Macellariu²² în salvarea orașului, dar și trecerea către noul regim politic, comunismul, temă analizată în subcapitolul al VIII-lea al capitolului al II-lea. Tabloul politic al orașului Constanța din perioada respectivă ne oferă o imagine a organizațiilor partidelor politice²³ cu campanii electorale intense, cu întruniri și manifestații publice cu scopul atragerii voturilor și a reprezentării în Parlament, vizite ale liderilor, dorința dominării administrației locale, fuziuni în funcție de interesul politic de moment, constatându-se tranzitul politicienilor de la un partid la altul, prezentând cetățenilor ofertele electorale prin propaganda sprijinită de presa proprie, conturând o societate în transformare ce face subiectul ultimului subcapitol al capitolului al II-lea.

Capitolul al III-lea „Viața Cotidiană” își propune să creioneze cum își petreceau conștanțenii timpul liber prin activități sportive, religioase, culturale²⁴, plimbări în aer liber, etc. Activitatea culturală era diversificată prin biblioteci²⁵, teatre, cinematografe²⁶ și atenee²⁷. Mișcarea sportivă se dezvoltă prin implicarea primăriei și a asociațiilor sportive care au dus la apariția de ramuri sportive ce aveau nevoie de baze sportive, specialiști, personal, finanțare, etc. Astfel, în oraș își fac apariția echipele de fotbal Victoria, Elpis, Slavia, Săgeata, echipa comunităților turcească, armeană, greacă, ale elevilor de liceu, etc. Printre sporturile practicate se găsește kureșul, voleiul, înotul, oina, gimnastica, cross-ul, baschetul, rugby-ul și sporturile nautice. Mozaicul etnic și confesional²⁸ este prezent prin utilizarea limbii române, turcă, greacă, armeană, germană, etc., iar tabloul este susținut de confesiunile religioase, și anume: ortodocși, mahomedani, armeano-gregorieni, romano-catolici, mozaici, lutherani, etc.

²²Valentin Ciorbea, *Contraamiralul Horia Macellariu (1894-1989), Autobiografii din temniță Miscellanea*, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2016, p.11;

²³Idem, *Activitatea organizațiilor din Dobrogea ale partidelor politice burgheze între anii 1918-1921*, în „Cercetări istorice (serie nouă) IX-X”, Muzeul de Istorie a Moldovei, Iași 1978-1979, p. 467; vezi, Ioan Scurtu, *Istoria României în anii 1918-1940. Evoluția regimului politic de la democrație la dictatură*, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1996;

²⁴Florin A., *Cultură și civilizație*, în „Dacia”, 15, nr. 110, 30 mai 1928, p.1 și nr. 111, 31 mai 1928, p.1; vezi, *Constanța, centru cultural*, în Dacia, 18, nr.187, 23 decembrie 1931, pp.1-2;

²⁵I. Fatoiu, *Tot despre Biblioteca Municipiului*, în „Dobrogea Jună”, 32, nr. 182-183, 15 august 1936, p.3;vezi, *Activitatea Bibliotecii municipale din Constanța*, în „Dobrogea Jună”, 34, nr. 125, 29 iulie 1938, p.1;

²⁶Florin A., *Cinematograful, teatrul și cartea*, în „Dacia”, 15, nr. 54, 10 martie 1928;

²⁷*** *Activitatea Ateneelor din Constanța*, în „Dobrogea Jună” 25, nr.19, 25 ianuarie, 1929, p.1; ; vezi, *Activitatea culturală a Municipiului Constanța*, în „Municipiul Constanța”, 15, nr. 3 martie 1942, p.10;

²⁸G. Ilinoiu, *Culte în Dobrogea*, în „Analele Dobrogei”, 9, nr. 1, 1928, pp.585-639.

Presa este o oglindă a societății într-o epocă în care alte mijloace de informare în masă nu existau și surprinde orașul în paginile sale prin publicarea de articole în ziare, reviste și periodice²⁹. Primul Război Mondial, a însemnat încetarea activității unor ziare³⁰, dar și apariția și continuarea altora, implicarea jurnalistică în scrieri de articole care fac trimiteri la problemele naționale, și în mod special la cele locale, temă prezentată în subcapitolul al III-lea.

Anii de după 1918 au cunoscut o schimbare în evoluția orașului, inițiată de către mecanismele politicii, prin cristalizarea unor noi direcții de abordare a problemelor orașului în cadrul aceluiași proces unic de dezvoltare. Procesul de evoluție urbană, derulat în decursul perioadei 1918-1948 ne permite să constatăm aspecte care la nivelul orașului Constanța de-a lungul celor trei decenii a marcat trecerea la un nou sistem economic, politic, social și cultural, procesul de evoluție urbană fiind continuu, complex și sinergic. Evoluția orașului este un proces care a asigurat o dinamică accentuată spațiului urban al Constanței.

Aceasta este susținută și argumentată de transformările produse în economia locală, dar și în sfera domeniilor social, politic și cultural. Evoluția spațiului urban al orașului Constanța nu poate fi imună la condițiile și mediul extern. Orașul Constanța s-a remarcat printr-o evoluție echilibrată, care s-a adaptat din mers la toate dificultățile tranziției. În timpul Primului Război Mondial și în perioada imediat următoare, ca urmare a distrugerilor suferite are loc o diminuare a funcțiilor economice și în special a celei portuare și o stagnare a evoluției teritoriale a Constanței. După război urmează o perioadă de refacere, iar pe măsură ce portul își reia activitatea, orașul cunoaște o creștere rapidă a forței de muncă.

Extinderea și modernizarea portului datorită Marii Unirii din anul 1918, creșterea traficului de mărfuri, ca și a celui de călători, precum și dezvoltarea industriei și a transporturilor feroviare au transformat portul Constanța într-un puternic centru de atracție și concentrare a populației active, numărul locuitorilor crescând într-un ritm vertiginos, concomitent cu dezvoltarea teritorială. Amenajările portuare efectuate înainte de Primul Război Mondial sub conducerea lui Anghel Saligny se amplifică după anul 1920.

²⁹*Analele Dobrogei* (revista societății culturale dobrogene), anul I, nr. 1, Tipografia „ Dacia”, 1920; *Analele Dobrogei*, anul VIII, Cernăuți, 1928; *Arhiva Dobrogei*, vol. II, nr. 2, aprilie-iunie 1919; *Cuget Liber* (1944), etc.;

³⁰Dumitru-Constantin Zamfir, Octavian Georgescu, *Presa dobrogeană, Bibliografie comentată și adnotată*, Biblioteca Județeană Constanța, 1985.

În același timp crește masiv traficul portuar, cu preponderență exportul, mai ales exportul de petrol și produse petroliere prin dotarea portului cu cisterne de depozitare. Astfel, în 1927 traficul portului Constanța depășea traficul porturilor Brăila și Galați³¹. În același timp se amenajează zona de depozitare și se intensifică activitatea comercială a orașului. Zona industrială a orașului cu primele ei nuclee spre vest continuă să se dezvolte, mai ales industria alimentară printr-un număr mare de ateliere meșteșugărești, de-a lungul căii ferate Constanța-Cernavodă, astfel că, în anul 1938 unele obiective industriale sunt amplasate până în apropierea stației Palas, în extravilan.

Funcția balneoclimaterică și turistică se amplifică prin construirea Pavilionului Municipal (1936) și a Grand Hotelui Rex (1938) în stațiunea Mamaia³². Dezvoltarea sau amplificarea funcțiilor economice au dus la creșterea numerică a populației active și implicit la cererea de locuințe cu consecințe directe asupra creșterii suprafeței construite și a dezvoltării în teritoriu. Între cele două războaie mondiale procesul de extindere a orașului s-a accentuat pe seama construirii de noi cartiere sau prin completarea unor spații libere de-a lungul principalelor artere de circulație rutieră pe direcțiile Hârșova, Medgidia și Mangalia. O altă extindere a orașului s-a făcut în direcția vest (strada Murfatlar) unde se stabilesc antrepozitele și mica industrie.

Orașul cunoaște o perioadă de extindere vertiginoasă spre nord unde terenurile oferite de cele două nivele de terase erau sănătoase și pe mari suprafețe, dar și de-a lungul falezei mării. Acum se produce sudura cu cartierul Tăbăcărie. O bună parte din populația nou venită aici se stabilește și ca urmare a faptului că zona peninsulară era aglomerată, dar și ca urmare a dezvoltării pe care a luat-o stațiunea balneoclimaterică Mamaia Băi. În perioada interbelică dezvoltarea teritorială a culminat la 25 septembrie 1925 când prin Înalțul Decret Regal nr. 2.465 cu privire la reforma administrativ-teritorială orașul Constanța este declarat municipiu, începând cu 1 ianuarie 1926³³. Prin noua lege, activitatea primăriei s-a extins și a înglobat sub conducerea ei localitățile populare apropiate, adică stațiunea Mamaia Băi, cartierul Tăbăcărie, satele Anadalcioi cu mahalaua Coiciu, Elena Movilă, I.C. Brătianu, Palaz, Medeea, Viile Noi și Km. 5, formând un singur teritoriu, cuprinzând orașul vechi peninsular de la nord la sud ca o centură în formă de arc cu concavitatea spre est.

³¹ *** *Exportul prin portul Constanta noiembrie 1927*, în „Informatorul”, 1, nr. 15 ianuarie 1928, p.16;

³² Nicolae Otescu, *Ținutul Marea, Hotel REX*, București, Editura „Bucur Ciobanul”, 1942, p. 22;

³³ Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța, Fond Primăria Constanța (1878-1950), dosar 7/1926, f. 42.

Printre efectele noii legi de reformă administrativ-teritorială aceste teritorii limitrofe populate au adăugat municipiului 12.000 de suflete, iar suprafața totală s-a triplat, ajungând la 6.205 ha, din care 120 ha, cuprindeau și bazinul portului, iar orașul propriu zis cu toate construcțiile și locurile sale virane ocupau numai 1.900 ha.

Constanța intra în rândul orașelor mari, impunându-se tuturor pretențiilor. Fiind perioada cu cea mai mare extindere teritorială trebuie să arătăm că perimetrul municipiului cuprindea atât limite naturale bine conturate în partea estică, cât și limite convenționale variabile, în celelalte părți. Țărmul Mării Negre trasează linia naturală cu stațiunea Mamaia băi în partea nordică și fostul sat, acum suburbie, Km. 5 în sud, pe o distanță, între extreme, de aproximativ 19 km., din care numai perisipul băilor Mamaia avea o lungime de 8 km.

Spre vest intravilanul era delimitat de o linie fragmentară care unea stațiunea Mamaia băi din apropierea sudului lacului Siutghiol care includea cartierul Anadalchioi, cu mahalaua Coiciu, până la intersecția căii ferate și a șoselei Constanța-Cernavodă³⁴. Limita de sud și sud-vest o formau suburbiile Palas, Viile Noi, Km.4-5 și Km. 5. Dezvoltarea teritorială, desfășurată în funcție de cauzele generale și particulare ale evoluției economice a municipiului, poartă în bună parte, amprenta microreliefului, evoluția teritorială fiind determinată de dezvoltarea funcțiilor economice și de numărul de locuitori, în raport cu condițiile politice și istorice. Analiza aspectelor variate pe care le îmbracă evoluția teritorială și zonele sale funcționale dovedesc că acestea s-au influențat reciproc. Oferirea de oportunități din partea primăriei de a pune la dispoziție terenuri destinate ramurilor industriale au permis adoptarea de inițiative din partea antreprenorilor care doreau să construiască fabrici cu o gamă de oferte pentru piață³⁵.

³⁴ S.J.A.N.C., *ibidem*, dosarul 6/1918, f. 163;

³⁵ Se cuvin câteva exemple: S.J.A.N.C., Fond Primăria Constanța (1878-1950), dosar 23/1921, f. 16; petiția nr. 474/1921 a lui Gh. Stănescu, prin care cerea 4000 metri, pe care să construiască o fabrică pentru industrie și creșterea albinelor. Comisia aproba cu prețul de 2 lei m.p., cu condiția ca în termen de 5 ani să facă fabrica, altfel terenul trecea în proprietatea Primăriei; petiția nr. 475/1921 a farmacistului Haralambie Tomescu pentru un teren de 3000 m.p. pe care să construiască o fabrică de produse chimice. Petiția nr. 1634/1920 a lui Tașcu Popa Gogu prin care vroia două hectare pentru o fabrică sistematică de cărămidă presată. *Ibidem*, dosar 14/1920, f. 39, petiția lui C. Papaantoniu, prin care cerea să i se vândă în 10 rate anuale un teren de 4.000 m.p. situat pe marginea Lacului Tăbăcăriei și cuprins între străzile Doamna Florica (azi strada Primăverii) și Chilia pentru construirea unei ferme; Gh. Nijloveanu dorea 4 hectare și ½, situat la marginea Lacului Tăbăcăriei între străzile Cărămidari, Soveja și Doamna Florica, pentru fabrică de țiglă și teracotă; Maria I. Dobrescu solicita terenul de cultură, grădinărie și pășune situat în Anadalchioi, la marginea Lacului Tăbăcăriei pe care îl deținea cu chirie pe o suprafață de 9 hectare și care forma careul 328 lotul 11 și pentru care plătea o arendă anuală de 977 de lei și 60 de bani.

Aceste inițiative erau investiții ce ofereau locuri de muncă cetățenilor, conectarea la transportul de mărfuri care erau distribuite pe piața internă și internațională prin portul maritim, ceea ce a necesitat modernizare și extindere. Ca atare, societăți străine și bănci³⁶ încep să își desfășoare activitatea contribuind la veniturile orașului. Evoluția teritorială a orașului impune și rezolvarea chestiunii transportului public care se face prin licitații publice și atribuirea prin concesiune unei Societății, cum a fost „Săgeata”³⁷, care în conformitate cu caietul de sarcini trebuia să deservească populația constănțeană. Construcția aeroportului³⁸ a fost un moment important în viața orașului, care însă a avut de suferit de pe urma bombardamentelor.

Funcția economică contribuie la creșterea numărului populației și a suprafeței construite. Analizând detaliat elementele de care dispunem astăzi observăm că, în dezvoltarea generală și mai ales în ceea ce privește evoluția teritorială și formarea texturii stradale, un rol important l-au avut principalele drumuri comerciale care se îndreptau spre cheurile portului, punct important de convergență geografică. După Primul Război Mondial s-a precizat și textura generală a municipiului, îmbrăcând parcă nucleul inițial (zona construită până la începutul secolului al XIX-lea și zona concentrică a acesteia, dezvoltată și corectată pe parcurs până la începutul celui de-al Doilea Război Mondial. Există deja un punct central în intravilan numit atunci Piața Independenței, din care plecau străzile principale, în număr de șase, ca ramurile unei stele.

Dacă autorizațiile de construcție eliberate de primărie conțineau o serie de restricții cu privire la aliniere, înălțime, fațade, materialele folosite, menționăm că edililor le era indiferent dacă se construiau case sau bordeie, în schimb impuneau respectarea alinierii străzilor. Chiar în Piața Independenței și pe străzile alăturate unde se făceau demolări, edilii supravegheau la alinierea străzilor. În linii mari textura stradală în zona continentală a municipiului prezenta un sistem rectangular cu figurație regulată. Un rol important în determinarea texturii stradale l-a avut strada Carol I și Bulevardul Ferdinand. Străzile dinspre nord și sud cad perpendicular pe strada Carol I, iar cele dinspre est și vest, perpendicular pe Bulevardul Ferdinand.

³⁶ O. Văleanu, *Instituțiunile de credit din Dobrogea*, în Dobrogea, cincizeci de ani de viață românească (1878-1928), Editura Cultura Națională, București, 1928, p.569;

³⁷ *** *Caiet de sarcini pentru concesiunea transportului comunal la Constanța*, în „Monitorul Comunal Constanța”, nr.8, 26 februarie 1935, pp. 26-31;

³⁸ *** *Construcția aerogării Constanța*, în „Dacia”, 20, nr. 29, 26 martie 1933, p.4; vezi, *Construcția aerogării*, în „Dobrogea Jună”, 29, nr.137, 15 noiembrie 1933, p.1.

Excepție făcea zona peninsulară unde densitatea străzilor era mai mare și nu se manifesta ca un sistem unitar, regulat. Extremitățile municipiului sunt străbătute de la nord la sud în toată lungimea lui de Bulevardul Regina Maria, care prin așezarea lui pare a fi o axă principală, iar calea ferată care se afla alături de bulevard la extremitatea ei spre port se ramifică legându-se astfel cu Gara de Călători³⁹, cu portul și cu calea ferată Constanța- Cernavodă. Municipiul Constanța este străbătut de strada Carol I care este o arteră dreaptă ce vine din nordul Podișului Dobrogei direct spre port, străbătând peninsula ca o axă longitudinală.

O a doua arteră radială, șoseaua Murfatlarului, vine din vestul Dobrogei alături de calea ferată până în piața Ștefan cel Mare (Kaufland). Ca arteră radială izolată șoseaua Mangaliei făcea legătura cu noile stațiuni balneare ale litoralului și reprezenta o rezervă pentru extinderea viitoare a municipiului spre sud.

Aceste trei artere radiale sunt intersectate transversal de scurte străzi de circulație concentrice față de incinta portului, ca linii de centură care legau între ele marile artere radiale formând cele trei zone de încrucișare stelară radială. O problemă însemnată pentru aflarea și organizarea altor linii de centură sau de legătură între marile artere radiale o prezentau greșelile comise în executarea cartierelor, întocmite după planuri simpliste și străine de necesitățile specifice orașului în general și cartierelor în special.

Cartierul marilor industrii, care din fericire este așezat în partea cea mai avantajoasă a viitorului municipiu, este singura parte în care modul parcelărilor și mărimea în suprafață lăsa posibilitatea executării unui plan ideal. Trebuie să amintim că sistematizarea Constanței nu se putea realiza deoarece gara terminus și liniile ei ocupau zona centrală a orașului, închizând drumurile acestuia spre port. Refuzul conducătorilor vremii de a muta gara din centru afecta interesele vitale ale orașului. În 1921 se întocmea un plan cadastral⁴⁰, ca apoi în 1940 să se realizeze primul plan urbanistic⁴¹ al orașului. Izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial a însemnat pentru Constanța momente de suferințe datorate bombardeamentelor, precum și trecerea la un nou regim politic, comunismul.

³⁹ ***Gara Constanța se mărește*, în „Marea Neagră”, 6, nr. 123, 16 martie 1929, p.1;

⁴⁰ Ioan Dobrescu, Conducător Principal (inginer topograf), *Planul General al Orașului Constanța, Ediția a II-a, după ultimile date oficiale, cu cele din urmă parcelări în care s-a indicat loturile și careurile*, Iunie 1921, scara 1./6500;

⁴¹ Constantin Cheramidoglu, 1940. *Primul plan urbanistic al orașului Constanța, în Dunărea și Marea Neagră*, în spațiul euro-asiatic. Istorie, relații politice și diplomatie VI, Editura Muzeul Național al Marinei Române, Constanța, 2018, p. 346.

Păstrând o notă de optimism este necesar să arătăm că perioada interbelică reprezintă una din etapele cu o mare operă de refacere a Constanței, edilii de atunci reușind câteva remarcabile realizări și performanțe constructive în folosul municipiului, trecând peste perioada de redresare de după război și peste criza economică din anii 1929-1933.

Primarul Virgil Andronescu s-a confruntat cu cheltuielile propriu-zise ale bugetului de austeritate, cu plata anuităților, cu înlăturarea urmelor războiului, precum și cu finalizarea lucrărilor demarate înaintea Primului Război Mondial. Era nevoie de pricepere și de insistența edililor Constanței pentru rezolvarea problemelor stringente. Virgil Andronescu, primarul cu cea mai îndelungată activitate pe total, având o prestație remarcabilă în anii interbelici, intelectual distins, a fost de patru ori primar al Constanței și a contribuit la dezvoltarea unui climat de civilizație în orașul nostru⁴².

La nivelul evoluției teritoriale a municipiului Constanța, observăm că aceasta se făcea în perioada interbelică încă pe seama dezvoltării funcției portuar-maritime ceea ce a contribuit la crearea orașului și a celorlalte funcții economice. Această funcție a făcut ca municipiul să-și mărească treptat suprafața construită, să-și diversifice zonele economice interioare și să realizeze progrese urbanistice evidente. Zona turistică s-a dezvoltat în lungul litoralului de nord-est.

Importanța pe care o prezintă această zonă din punct de vedere al turismului este pusă în evidență de valoarea cadrului natural (plajele Duduia, Modern, Trei Papuci, Tataia), de numeroase și însemnate obiective culturale și arheologice. La acestea se adaugă stațiunea Mamaia băi, care se definea, între cele două războaie mondiale și mai exact între anii 1925-1938, devenind un adevărat debușeu turistic în lunile de vară. Zona agricolă se întindea în partea de vest și sud, fiind dispusă sub forma unui arc de cerc, cu deschizătura spre est. În cadrul acestei zone, gospodăriile cu structură răsfirată alternau cu terenurile cultivate, viile și grădinile de zarzavat. Această zonă contribuia la aprovizionarea municipiului, prin piețele locale, constituind în același timp zona de aprovizionare zilnică. Una din marile probleme a edililor constănțeni era asigurarea populației cu apă potabilă într-un debit suficient și permanent. Uzina de Apă cu stația de pompare din Constanța era amplasată pe strada Călărași și era alimentată prin stațiile de pompare de la Hinog-Dunăre și de la Caragea-Dermen⁴³.

⁴² Constantin Cheramidoglu, *Un primar din Constanța veche, Virgil Andronescu*, în „Poliția Impact”, anul X, nr. 106, Editată de Fundația Ordinea Publică Constanța, octombrie 2011, p.22;

⁴³ S.J.A.N.C., *ibidem*, dosar 68/1936, f. 35.

Iluminatul public în timpul Primului Război Mondial era numai la unitățile militare, pentru care funcționa numai un motor, care la începutul anului 1921 a ars. În 1928 se puneau piatra fundamentală a unei noi uzini electrice care era proiectată să furnizeze curent și pentru tramvai⁴⁴. În perioada interbelică s-a pus pe baze noi Serviciul Pompierilor. În ianuarie 1926 pompierii au fost militarizați⁴⁵. Pentru salubritatea și curățenia municipiului lucrau un număr de oameni de serviciu și meseriași dotați cu ateliere și utilajele necesare unei bune funcționări⁴⁶. Tendința de a împinge dezvoltarea suprafeței până la înglobarea satelor din jur în administrația municipiului, nu a fost o inspirație fericită, Constanța și așa era destul de întinsă, cu o însemnată rețea de străzi, pentru a putea fi bine gospodărită.

Eforturile administrației locale și prin promulgarea legii sanitare, care prevedea sprijinirea, dezvoltarea și administrarea așezămintelor și operelor sanitare și de ocrotire socială încercau să ofere populației o siguranță în privința protejării sănătății. Viața politică în perioada interbelică constănțeană se poate descrie printr-o activitate slabă a partidelor politice, existența și apariția de filiale ale partidelor centrale, de foarte multe ori constatându-se acțiuni de trecere dintr-un partid în altul în funcție de interesul personal⁴⁷.

Un moment important pentru politica de la malul mării au însemnat și alegerile, ca apoi să putem observa că primarii erau desemnați din rândul consilierilor comunali, iar dintre cei trei candidați, Ministerul de Interne emitea decizia de numire. În viața orașului își fac apariția teatre, cinematografe, biblioteci, începe să se practice sportul, preocupările pentru educație sunt din ce în ce mai evidente reflectate în construcții de școli. Diversitatea etnică în Constanța este exprimată prin toleranța și înțelegerea dintre acestea.

Peisajul urbanistic constănțean este îmbogățit de ziare, reviste, care publică articole din toate domeniile de activitate. Noul municipiu și-a mărit suprafața de trei ori ajungând la 6.205 ha. Bugetul se împovăra cu cheltuieli mari peste puterile sale din cauza întinderii excesive a municipiului prin construcții periferice destul de nesănătoase. Mahalalele nu aveau apă și canalizare peste tot, nu toate străzile erau pavate, nici destul de luminate, iar curățatul și întreținerea străzilor erau cu neputință de realizat când municipiul era așa de împrăștiat.

⁴⁴ *** *Opera de electrificare a orașului Constanța*, în „Marea Neagră”, 5, nr. 212, 12 iulie 1928, p.1.

⁴⁵ S.J.A.N.C, *ibidem*, dosar 30/1926, f.1;

⁴⁶ *** *Municipalitatea Constanța și salubritatea*, în „Marea Neagră”, 5, nr. 89, 5 ianuarie 1928, p.1.

⁴⁷ Valentin Ciorbea, *Viața politică, activitatea organizațiilor partidelor politice și a parlamentarilor dobrogeni*, în *Evoluția Dobrogei între 1918-1944 contribuții la cunoașterea problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale și ale vieții politice și militare*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2005, p. 307.

Pentru rezolvarea problemelor stringente ale municipiului Constanța era nevoie de priceperea și insistența edililor pentru a asigura o evoluție cu adevărat urbană. Prevederile bugetare trebuiau să cuprindă perioade mai mari de timp pentru a feri lucrările edilitare de lipsa de programe, de tatonări sau arbitrariul de care suferea gospodăria comunală. Procesul de evoluție urbană nu este doar un generator de efecte pozitive. Cu tot mersul pozitiv al economiei locale, orașul nu a fost absolvit de aspecte particulare tranziției și economiei de piață, cum sunt sărăcia determinate de resursele financiare limitate în aproape toate domeniile. Condițiile naturale și cele socio-economice au fost optime pentru demersurile structurante fie că vorbim despre acestea ca suport sau resursă.

Procesul de evoluție urbană a exploatat din plin moștenirea istorică a orașului, dar cu moduri și intensități diferite de valorificare. Industria orașului devine competitivă în plan local, regional, național și internațional, aspect susținut și de succesul produselor fabricate pe piață, serviciile contribuind la intensificarea gradului de polarizare spațială prin serviciile educative, medico-sanitare, comerciale, media, etc. După cum se poate constata, teza se bazează pe o bogată, variată și relevantă bibliografie, fiind valorificate *documente de arhivă*, în cea mai mare parte nepublicate, *articole din ziarele* din perioada 1918-1948, *volume de specialitate* ale autorilor români și străini, *lucrări generale* de istorie națională și universală, *documente publicate și dicționare*.

Corespondențele, adresele și circularele primarilor și prefecților au avut un rol însemnat pentru orașul Constanța, iar anexele tezei de doctorat, detaliază sau nuanțează unele aspecte, din perioada 1918-1948. Nutrim speranța că teza de doctorat prin cunoașterea și cercetarea ei va aduce în circuitul științific date, informații, aprecieri, clarificări și concluzii pentru o perioadă importantă din istoria orașului Constanța între anii 1918-1948.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

I. IZVOARE INEDITE

A. SERVICIUL JUDEȚEAN AL ARHIVELOR NAȚIONALE CONSTANȚA

Fond Primăria Constanța (1878-1950);

Fond Inspectoratul Cadastral Constanța (1882-1949);

Fond Prefectura Județului Constanța (1897-1950).

II IZVOARE EDITE

- *Dobrogea în izvoare cartografice otomane (sec. XVI-XIX)*, ed. de Coman Virgil (coord), Yenikale Ahmet, Editura Etnologică, București, 2015.

A. DOCUMENTE PUBLICATE

- BORDEIU, Puiu Dumitru, *Mișcarea Legionară în Dobrogea anilor 1940-1944 în documente*, Editura Enciclopedică, București, 2014;
- CIORBEA, Valentin STAN, Florin, *Dobrogea în documente diplomatice românești 1878-1884*, Editura Academia Oamenilor de Știință din România, București, 2019;
- DOBRESCU, Ioan, Conducător Principal (inginer topograf), *Planul General al Orașului Constanța, Ediția a II-a, după ultimile date oficiale, cu cele din urmă parcelări în care s-a indicat loturile și careurile*, Iunie 1921, scara 1./6500, Inventar nr. 135;
- *Planul General al Municipiului Constanța cu noua nomenclatură oficială a străzilor, întocmit de Ioan Filloti, Conducător de Lucrări Publice, fost Șef al Serviciului Tehnic*, Scara 1:10.000, în 1936, Fond Inspectoratul Cadastral Constanța, dosar 52/1936.

B. PERIODICE

- Analele Dobrogei (revista societății culturale dobrogene), pe anii: 1920, 1922, 1928, 1929, 1937;
- Buletinul presei dobrogene, pe anul 1933;
- Cuget Liber pe anii: 1944 și 1947;
- Dobrogea Jună pe anii: 1919; 1923; 1925; 1929; 1930; 1935; 1937; 1938; 1940;

C. BIBLIOGRAFIE SPECIALĂ

- APOSTOLEANU, Corina-Mihaela, (Dr.) ,, *Revista dobrogeană*”- fereastră literară spre ținuturile românești, în *Reviste dobrogene ale României Mari*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2018;
- BORANDĂ, Georgeta, *Divizia de Mare- o structură constănțeană a Marinei Militare Române*, în *Studii Istorice dobrogene*, Editura University Press, Constanța, 2003;
- CHERAMIDOGLU, Constantin (dr.), *Parcurile Constanței vechi*, în *Poliția Impact*, anul VI, nr. 88, Editată de Fundația Ordinea Publică Constanța, aprilie 2010;
- DUMITRAȘCU, Lavinia Dr., *Dascălul Costache Petrescu-ctitor de românism*, Ziua de Constanța, 2017;
- *** *Electrificarea orașului Constanța*, în *Dacia*, 17, nr. 130, 25 iulie 1930;

- FRÎNCU, Elena, CONTEVICI, Claudiu, *Două milenii și jumătate de sport în Dobrogea (repere istorice, prezent, perspectivă)*, în *Dobrogea 1878-2008*, coord. Prof. Univ. Dr. Valentin Ciorbea, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008;

D.DICȚIONARE, ENCICLOPEDII, ALBUME, MEMORII

-  *Albumul național al Dobrogei: 1866-1877-1906*, Tipografia regală, București 1906;
-  *Bibliografia Dobrogei, Biblioteca Municipală Constanța; Pentru anii 1918 – 1948* vezi baza de date a Bibliotecii Județene „Ioan N. Roman” din Constanța;

LUCRĂRI GENERALE

- ANDREESCU, Ștefan, *Din istoria Mării Negre (Genovezi, români și tătari în spațiul pontic în secolele XIV-XVII)*, Editura Enciclopedică, București, 2001;
- BORDEIU, Dumitru, Puiu, *Crearea primelor structuri legionare în Dobrogea (1932-1933)*, în *Studii istorice dobrogene*, Editura University Press, 2003;
- CIORBEA, Valentin, *Evoluția Dobrogei între 1918-1944. Contribuții la cunoașterea problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale și ale vieții politice și militare*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2005;
- DUMITRAȘCU, Gh. *Contribuții la istoria Dobrogei (1932-1938). Organizațiile județene Tulcea și Constanța ale Partidului Radical Țărănesc*, în *Comunicări de istorie a Dobrogei*, vol. 2, Constanța, 1983;

LUCRĂRI SPECIALE

- ADAM, Ion, *Constanța pitorească cu împrejurimile ei, Călăuză descriptivă cu ilustrații*, Editura Minerva, București, 1908;
- BUZOIANU, Livia, BĂRBULESCU, Maria, *Tomis, comentariu istoric și arheologic*, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, Editura Ex Ponto, Constanța, 2012;
- COJOC, Mariana, *Repere ale vieții cotidiene din România interbelică, Orașul Constanța în preajma celui de-al doilea război mondial*, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, 2006, tom IX, Constanța, Editura Companiei Naționale Porturilor Maritime Constanța S.A., 2006;
- COMAN, Virgil, APOSTOLEANU, Corina, *Prefecții Județului Constanța (1878-1949 și 1990 până în prezent)*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2011;

- DAMASCHIN, Ioan, *Lupta aeronevală de la Constanța din 26 iunie 1941*, București, Editura Militară, 2014, p. 40, studiu despre „ Flotele din Marea Neagră se pregătesc de război. Lupta aeronevală de la Constanța. Cine a scufundat liderul „ Moskva”?”;
- FAITER, Ion, CĂLINESCU, Constanța, *Reviste dobrogene: „ Analele Dobrogei (1920-1938); „ Arhiva Dobrogei” (1916; 1919-1920). Bibliografie analitică selectivă cu un studiu monografic*, Biblioteca Municipală Constanța, Constanța, 1971;

RESUSRESE WEB

www.bjconstanta.ro; <https://www.cherica.ro/istoric.html>; www.ziuaconstanta.ro;
[https:// www.conspecte.com/Finante-Publice/bugetul-de-stat.html](https://www.conspecte.com/Finante-Publice/bugetul-de-stat.html);
www.romedica.ro;<https://dexonline.ro/definitie/eclat>;