

# LITORALUL ROMÂNESC AL MĂRII NEGRE. CONSIDERAȚII GEOGRAFICE-ECONOMICE

ION ȘANDRU

Comunicare prezentată de Vintilă Mihăilescu, membru titular  
al Academiei Republicii Socialiste România, în ședința Secției de științe geologice, geofizice  
și geografice, din 5 decembrie 1977

LE LITORAL ROUMAIN DE LA MER NOIRE. CONSIDÉRATIONS GÉOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES.  
La côte roumaine de la mer Noire fait partie des littoraux à fonctionnalité complexe et d'intérêt international.

Au cours des temps, surtout pendant les trois décennies depuis la libération du pays, elle a enregistré des changements importants sous l'aspect des fonctions économiques. Le paysage géographique côtier présente aujourd'hui deux traits spécifiques: le secteur situé au nord du *cap de Midia* s'est spécialisé dans la pisciculture avec des aires d'élevage et de tourisme itinérant dans le delta du Danube. Dans le secteur situé au sud du cap de Midia la note dominante est donnée par le tourisme estival qui se développe dans des stations modernes, de niveau international, et par l'industrie orientée vers les constructions navales nécessaires pour doter la flotte roumaine avec des moyens de transport maritime et pour mettre en valeur d'une manière supérieure les matières premières importées. Les années prochaines la côte roumaine recevra et complétera son infrastructure par l'extension du nouveau port de Constanța Sud-Agigea, le chantier naval de Mangalia, le nouveau complexe pétrochimique de Năvodari, de nouveaux équipements touristiques.

Les transports maritimes contribueront davantage à l'élargissement et à l'intensification des liaisons économiques extérieures, le tourisme — à l'accroissement des revenus en devises et la pêche — à l'augmentation de la production alimentaire de base.

Litoralul românesc pontic reprezintă partea estică a Dobrogei ce se întinde sub forma unei fișii, cu direcția nord — sud, pe o lungime de 245 km, între delta Chiliei și Vama Veche. El se distinge printr-o serie de particularități de ordin natural, uman și economic. Este subunitatea naturală cea mai tină a Dobrogei, care s-a format în perioada postglaciară. Sub aspect orografic, țărmul se prezintă mai înalt la sud de Capu Midia, unde predomină faleza și limanele, iar în sectorul nordic, din zona sistemului Razim și a Deltei Dunării, ca un țărm jos, de acumulare, cu cordoane litorale active. În sud, țărmul este mai ridicat, în medie cu 20—35 m și format dintr-o faleză.

În lungul țărmului s-au format plaje cu nisip fin, în care predomină elemente granulometrice cu cuarț, calcit, granat și feldspat. Litoralul este marcat de izoterma anuală de 11° și izohieta de 400 mm ce trece la o depărtare de numai 25 km spre vest. Nebulozitatea pe litoral este redusă, durata medie de strălucire a soarelui fiind, în timpul verii, de 8—10 ore/zi.

Șelful sau cîmpia litorală coboară lent cu o pantă de 0,83 m la km. Aceasta face ca aici apa Mării Negre să atingă adîncimi relativ mici. Izobata de 20 m la nord de Capu Midia se distanțează pînă la 30—35 km de țărm, iar cea de 200 m se înscrie la distanța de 200 km în dreptul Deltei Dunării și la 85 km în dreptul localității Vama Veche. Debitul mare de apă al Dunării reduce salinitatea la 12<sup>0</sup>/<sub>00</sub> în sectorul de la nord de

Capu Midia, față de 18‰ salinitatea medie din zona litorală. Apa marină de suprafață atinge 13°C în lunile mai și septembrie și depășește 25°C în iulie. Ea întrunește condiții ecologice favorabile dezvoltării unei vegetații și faune variate, cu elemente pontocaspice și mediteraneene. Lacurile de pe litoralul Mării Negre se întind la sud de Delta Dunării și sînt formate din lagune și limane ce se diferențiază după caracteristici hidrice și fizico-chimice<sup>1</sup>.

Litoralul românesc al Mării Negre deține un potențial balneologic cu calități deosebite (helioterapice, talasoterapie, tratament cu nămol), condiții pentru organizarea transporturilor maritime și pentru pescuit, elemente generatoare pentru așezări omenești.

### CONSIDERAȚII DE GEOGRAFIE ISTORICĂ

Teritoriul românesc dintre Dunăre și Marea Neagră are o semnificație deosebită pentru originea și unitatea statului nostru. În vetrele așezărilor dobrogene din zona marginală dunăreano-pontică și din zona centrală de „codru”, s-au stratificat culturi materiale care atestă o continuitate de locuire încă din antichitate [11]. Pe pămîntul Dobrogei, ținut de trecere a unor importante drumuri comerciale, a funcționat în mod continuu „poarta maritimă” [3] prin care s-a luat contact cu restul lumii încă din mileniul I î.e.n. Pe „drumul mării” grecii au avansat în zona pontică, pînă la gurile Dunării, în secolele VII — VI î.e.n. și au reușit să construiască, pe litoralul vestic al Mării Negre, orașele-cetăți : Tomis (Constanța), Histria și Callatis (Mangalia). Regatul dac sub Dromichete (sec. III—II î.e.n.) și Burebista (sec. I î.e.n.) a cuprins și această provincie<sup>2</sup> (fig. 1).

La începutul erei noastre romanii au întregit condițiile regionale de dezvoltare, prin legarea administrativă a țărmlui pontic cu teritoriul carpatic, într-o unitate statală, de limbă romanică, ce a rezistat peste două milenii. Aici, pe pămîntul Dobrogei, s-a produs o adevărată sinteză etnică românească, prin amestecul românilor autohtoni cu cei veniți de pe malul stîng al Dunării, atît din Țara Românească, cît și din Moldova și Transilvania [6]. Populația străveche românească, cu toate vitregiile care s-au abătut asupra acestui teritoriu, a păstrat și a transmis topice comune întregului teritoriu românesc : *Portița*, *Popina*, *Bisericuța* (în complexul Razim), *Grădiște*, *Codru* ș.a., iar la finele secolului al XIV-lea și începutul secolului al XV-lea voievodul Țării Românești, Mircea cel Bătrîn, se intitula „Io Mircea, mare voievod și domn, stăpînind toată țara Ungro-Vlachiei și părțile de peste munți . . . pînă la Marea cea Mare” (Marea Neagră).

Poziția geografică de punte, cu deschideri spre nord și sud, a creat condiții de nesiguranță în această provincie românească. Drumul stepelor pontocaspice a canalizat migrațiile de popoare, iar drumul podișului,

<sup>1</sup> Unele lacuri au ape de tip cloruro-sodice, cu o mineralizație de la 27 g/l (lacul Costi-nești) pînă la 81 g/l (lacul Techirghiol) conțin și nămol terapeutic (lacurile Nuntași, Agigea, Costi-nești, Techirghiol).

<sup>2</sup> \* \* \* *Istoria României*, Edit. Academiei, București, 1960, I.

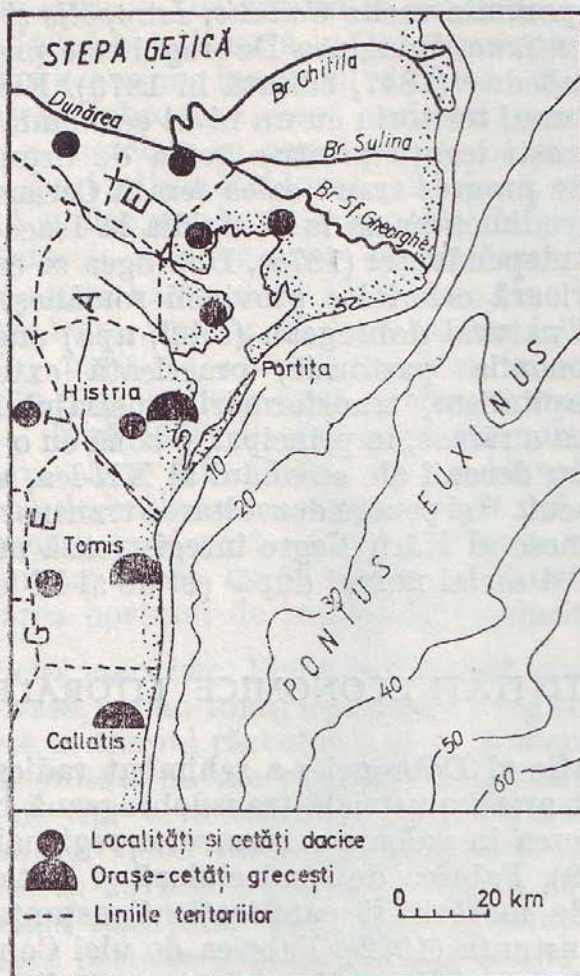


Fig. 1. — Dacia pontică în secolele V — I î.e.n.

invazia turcească [3]. În perioada ocupației otomane (1417—1878), orașele-porturi dobrogene decad, iar populația se grupează mai dens în regiunea de „codru” și spre lunca Dunării. Însemnările călătorilor străini din secolele XIV — XVIII amintesc de existența unui număr mai mare de orașe în lungul Dunării decât în lungul litoralului maritim al Dobrogei. Acest fapt apare evident și din hărțile vechi: Abraham Ortheli (1595), Levinus Hulsius<sup>3</sup> (1630), Guillaume de l'Isle<sup>4</sup> (1696), John Senex<sup>5</sup> (1710) ș.a.

O parte din aceste hărți acordă prioritate orașului *Mangalia* (transcris *Pangala*), căruia i se adaugă mențiuni speciale înscrise pe hărți<sup>6</sup>.

Astfel, Samuel Dunn<sup>7</sup> (1774) folosește pe hartă trei transcrieri pentru *Mangalia*, din care rezultă originea acestora. C. Smith<sup>8</sup> (1809)

<sup>3</sup> Levinus Hulsius, *Novus opus geographicum*, 1630.

<sup>4</sup> Guillaume de l'Isle, *Transylvanie, Valachie, Moldavie, Dobrugie*, 1696.

<sup>5</sup> John Senex, *A New Map of the Country Provinces*, Londra, 1710.

<sup>6</sup> „Port de Mangalia, un des meilleurs de la mer Noire” (1696), sau „Port Mangalia being the best in the Black Sea” 1710.

<sup>7</sup> Samuel Dunn, *Hungary and Transilvania with Croatia, Selavania*, 1774.

<sup>8</sup> Smith C., *Germania, Dacia, Moesia*, 1809.

folosește pe hartă toponimia veche *Callatis*, *Istropolis* și dublează localitatea *TOMI* cu *Constantiana*. Imaginea Dobrogei este prezentată mai complex în harta Col. Scheda<sup>9</sup> (1847, editată în 1870). Elementele cartografice reflectă situația unui teritoriu cu un nivel economic redus : un număr mic de așezări omenești legate printr-o rețea de drumuri neamenajate. Singurele elemente de progres erau : calea ferată Cernavodă — Constanța și un drum pietruit rudimentar de la Medgidia la Isaccea, prin Babadag.

În momentul independenței (1878), Dobrogea se caracteriza printr-o economie mult inferioară celorlalte provincii românești. Elementele potențiale ale cadrului natural dobrogean (solul, apa) erau folosite parțial. Aici predomina economia pastorală, practică extensiv de mocanii transilvăneni. În capitalism, transformările peisajului dobrogean s-au produs lent. Dobrogea a rămas, în principal, o zonă cu o agricultură extensivă. În primele patru decenii ale secolului al XX-lea, s-au realizat unele amenajări pentru pescuit<sup>10</sup> și pentru dezvoltarea transporturilor maritime<sup>11</sup>.

Litoralul românesc al Mării Negre înregistrează modificări esențiale sub raport economic și social numai după cel de-al II-lea război mondial.

## ACTIVITĂȚI ECONOMICE LITORALE

Peisajul geografic al Dobrogei s-a schimbat radical în ultimele trei decenii : s-a încheșat aria industrială transdobrogeană între Cernavodă și Constanța, prin punerea în valoare a resurselor regionale : Fabrica de ciment Medgidia (1949), Fabrica de semiceluloză și hârtie Palas-Constanța (1959), Complexul de morărit și panificație Constanța (1961), Fabrica integrată de lână Constanța (1962), Fabrica de ulei Constanța ; s-au construit întreprinderi industriale pe baza unor materii prime importate : Combinatul chimic Năvodari (1959), Combinatul de alumina Tulcea (1976), Fabrica de mobile și furnire estetice Constanța (1968) ; s-a extins rețeaua de căi de comunicație terestre, feroviare, rutiere care converg spre Constanța ; s-a organizat un mare sistem de irigații, *CARASU*, care se întinde pe o suprafață de 197 300 ha, adică de 13 ori mai mare decât întreaga suprafață irigată în 1938 ; s-a sistematizat întregul litoral românesc în măsură să satisfacă la un nivel înalt cerințele unor activități intensive în domeniile *transporturilor*, *turismului* și *pescuitului*.

În noile condiții, litoralul românesc a reintrat în competiția internațională printr-o serie de servicii de interes major.

### A. TRANSPORTURILE MARITIME

Drumul mării, menționa geograful C. Brătescu [3], a dăruit Dobrogei înfloritoarele colonii de pe litoralul pontic, care au răspândit lumina culturii egeice și produsele unei clime mai calde. Grecii au fost

<sup>9</sup> Col. Scheda, *Europa*, 1847, ed. 1870.

<sup>10</sup> Sistemul *Razim* este îndulcit cu apa Dunării, transportată de canalele Dranov și Dunavăț (cca 32 m<sup>3</sup>/s). Se realizează tăierea unor canale între lacurile Siutghiol și Tașaul (1926).

<sup>11</sup> Rectificarea brațului Sulina (1862—1902), construirea portului Constanța (1898—1909, continuată pînă în 1927).

atrași de produsele agricole ale triburilor geto-dace: grâne, miere, ceară și lână. Viața economică și culturală în Dobrogea romană a prosperat, iar orașul-cetate *T o m i s* a ajuns în secolul al II-lea e.n. „metropola Pontului Euxin” [10]. Orașele dobrogene aveau teritorii (zone rurale apropiate) și realizau schimburi comerciale cu populația de pe teritoriul Daciei dintre Dunăre și Carpați, din Podișul Moldovei [12]. Însă, activitatea economică a fost condiționată multe secole de migrațiile de popoare, de stăpânirea otomană și de interesele marilor state ce urmăreau ocuparea Dobrogei. În 1850, Constanța nu mai avea decât 80 de case (Ion Ionescu de la Brad), iar portul era marcat de „un dig de lemn cu un felinar” [16].

Transporturile maritime s-au reorganizat în condițiile construcției porturilor Constanța<sup>12</sup> și Sulina și, mai ales, a modernizării și lărgirii portului Constanța, după 1958. În prima etapă, portul Constanța a fost organizat pe o suprafață de 4 ha (1909). El s-a dezvoltat pînă în 1933 pe o suprafață de 60 ha de bazin, cu o capacitate de 3,7 mil. t. În 1966 s-au deschis lucrările pentru noul port Constanța, cu o suprafață de 540 ha pentru vapoare de mare tonaj, de 55 000 t — 150 000 t. Concomitent s-a început și amenajarea portului de tranzit fluviomaritim Sulina.

a) *Tonajul flotei maritime.* Flota comercială maritimă, în 1938, era formată din 26 de vase, cu un tonaj de 50 204 t registru [16]. Distrusă în cea mai mare parte în timpul războiului, flota comercială s-a reorganizat prin dotarea ei cu unități navale construite în țară sau importate. Cele 10 nave maritime de tip vechi însumau, în 1960, numai 31 780 tdw. În ultimele decenii, tonajul flotei maritime românești a atins 430 840 tdw (1967), 570 000 tdw, în 1970 și 1 290 000 tdw, în 1975.

Flota comercială maritimă este tînără și compusă din: mineraliere 78%, cargouri și nave petroliere de 55 000 tdw și 150 000 tdw, construite în România.

Planul cincinal (1976—1980) prevede ca în 1980 tonajul flotei maritime românești să atingă 3 mil. tdw [1].

b) *Raza de activitate a portului Constanța.* Vapoarele românești activau în 1933 numai în porturile Mării Mediterane. Unitățile S.M.R. făceau curse regulate pe rutele: Constanța—Istanbul, Constanța—Alexandria, Galați—Constanța—Pireu—Napoli—Marsilia—Valencia—Alger, Galați—Constanța—Beirut—Alexandria [16]. Raza de activitate a portului Constanța a înregistrat modificări față de perioada anterioară, datorită extinderii relațiilor comerciale cu un număr mare de state. Unitățile navale românești transportă mărfuri în 400 de porturi, situate în diferite puncte ale oceanului planetar [4].

România are legături economice cu peste 75 de state ce beneficiază de transporturi directe navale. Raza de activitate a portului Constanța, se extinde în prezent în Oceanul Atlantic de nord pînă la *Narvik* (4430 mile) și *Montreal* (5 138 mile); în Oceanul Atlantic de sud pînă la *Buenos Aires* (7 348 mile) și *Capetown* (7 168 mile); în Oceanul Pacific pînă la *Muroran* (16 110 mile) și *Vancouver* (15 580 mile), în nord, și *Valparaiso* (7 345 mile), în sud; în Oceanul Indian pînă la *Bombay* (11 818 mile) *Durban* (8 923 mile), *Calcuta* (12 623 mile), *Rangoon* (12 780 mile) ș.a. [11].

<sup>12</sup> Linia ferată Constanța — Cernavodă (1860) a fost prelungită pînă la Fetești (1895) și București (1898), iar conducta de petrol pînă la Constanța 1918/1919).

Parcursul mărfurilor a crescut simțitor de aproape 33 de ori, de la 2 213 mil. t. km, în 1938 la 66 280 mil. t. km, în 1975 (fig. 2). Transporturile maritime românești ocupă, după parcursul mărfurilor transportate, locul prim, cu 45,6%, depășind, pe plan național, parcursul mărfurilor transportate cu calea ferată, care se ridică la 44,6% [15].

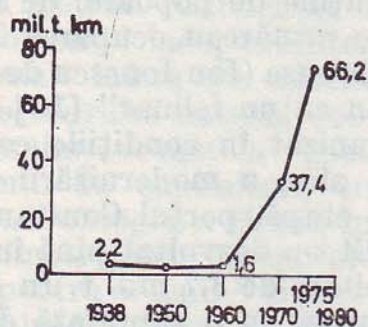


Fig. 2. — Dinamica transportului maritim de mărfuri (1938 — 1975).

c) *Traficul de mărfuri.* După cucerirea independenței de stat a României, în Dobrogea s-au înregistrat concomitent creșterea traficului și modificarea calitativă a structurii mărfurilor transportate.

Zona de influență a portului Constanța s-a extins treptat asupra întregului teritoriu al țării, cuprinzând, alături de principalele zone cerealiere, grupările industriale și centrele industriale cu cele mai diverse produse. Constanța nu mai este „poarta maritimă a cerealelor și lemnului” ci reprezintă portul principal în care se reflectă noua structură socio-economică a României.

Traficul portului Constanța a înscris o evoluție lentă în perioada 1920—1925, când volumul mărfurilor a crescut de la 327 552 t (1920) la 863 558 t (1925). Ulterior, mișcarea portului a înregistrat progrese, prin sporirea exportului de produse petroliere. În 1938, portul Constanța a atins 3 937 000 t, din care produsele petroliere dețineau 87%. Valoarea cea mai ridicată a traficului, în perioada dintre cele două războaie mondiale a atins-o în 1934, când portul Constanța a depășit 6 mil. t (6 194 000 t) ocupînd primul loc în cadrul porturilor Mării Negre. Volumul traficului a scăzut în anii stării de război. După 1948, volumul transportului portului Constanța se ridică vertiginos, atingînd 5 287 000 t (1960), 13 113 000 t (1970) și 21 179 000 t (1975).

Structura traficului de export-import se modifică prin ridicarea ponderii importului la 55,7% (1972), față de numai 2,5% (1937).

România socialistă importă prin Constanța: *minereuri*, din Albania, Grecia, Algeria, Guineea, Tunisia, R. P. Chineză, India, Brazilia U.R.S.S.; *bumbac*, din Grecia, Egipt, Maroc, Sudan, Iran, Liban, Siria Turcia, Brazilia, Columbia; *piei crude*, din Danemarca, Grecia, Olanda R. P. Chineză, India, Iran, Liban, Argentina, Brazilia, Canada, Australia; *utilaje, mașini*, din Anglia, Japonia, Franța, R. F. Germania, Italia ș.a.

Exportul prin portul Constanța cuprinde un nomenclator variat de mărfuri: *utilaj pentru foraj*, în Albania, Algeria, Ghana, Guineea Tunisia, R. P. Chineză, R. P. D. Coreeană, India, Pakistan, Siria, Vietnam, Indonezia, Brazilia, Argentina; *tractoare, turisme de teren*, în Franța

R. D. Germană, Grecia, Marea Britanie, Algeria, Egipt, Nigeria, R. P. Chineză, Vietnam, Brazilia, Canada, Chile, Venezuela, Australia; *ciment*, în Marea Britanie, Israel, Sri Lanka, Turcia, R. P. Chineză, India, Brazilia; *produse petroliere*, în Belgia, Grecia, Finlanda, Franța, R. F. Germania, Marea Britanie, Spania, Suedia, Polonia, Egipt, India, Japonia, Sri Lanka, Turcia, Cuba ș.a.

Prin extinderea teritorială a portului Constanța spre sud (Agigea) și legarea cu canalul transdobrogean Cernavodă—Constanța, se vor crea condiții pentru creșterea capacității portuare în măsura încadrării în categoria celor mai mari porturi ale lumii.

## B. TURISMUL LITORAL

Activitatea turistică s-a dezvoltat cu mare întârziere deși Dobrogea, în special litoralul, deținea un apreciat fond turistic natural și cultural.

Particularitățile naturale ale litoralului românesc, favorabile pentru turismul staționar balnear, sînt completate de particularitățile Deltei Dunării (teritoriu cu o suprafață de 4 340 km<sup>2</sup>), favorabile pentru turismul itinerant. În Delta Dunării călătorul ia cunoștință de biotopi ce alcătuiesc un tot original rar întilnit în Europa. Păsările de baltă din Delta Dunării constituie cel mai mare rezervor de păsări din Europa [2].

Litoralul românesc se subîmparte în trei sectoare: *zona Năvodari—Vama Veche*; *zona Razim—Sinoe*; *zona Deltei Dunării* și deține o mare bogăție de materiale din perioada antică și feudală timpurie. La mică distanță de litoral, se păstrează ruinele orașului roman „Tropaeum Traiani” și monumentul „Adamclisi” din anul 109 e.n.

Dobrogea nu dispunea de capacități de cazare<sup>13</sup>. Cîteva stațiuni balneare s-au construit după 1877. Harta topografică din 1915 (scara 1:200 000) nu cuprinde decît Constanța, cu două așezări mici extravilane (Anadalchioii sau Anedolna și Tăbăcari) și construcții dispersate în vetrele localităților Techirghiol, Tuzla și Mangalia.

Toate stațiunile balneare<sup>14</sup> de la sud de Capu Midia sînt reorganizate sau construite după 1920 și în special în ultimele două decenii. Acestei ultime perioade îi corespunde construirea unui mare număr de stabilimente balneare, amenajări de plaje<sup>15</sup>: întinderea stațiunilor Mamaia, Techirghiol, Eforie Nord, Eforie Sud (localitate componentă a orașului Eforie), Costinești, Mangalia și construcția integrală a stațiunilor Neptun, Jupiter, Venus, Saturn, Olimp, înzestrate cu cele mai moderne dotări turistice. Pînă în 1977 numărul stațiunilor balneare a crescut la 15 între Năvodari și Vama Veche.

a) *Capacitatea de cazare turistică*. Din figura 3, rezultă că cea mai mare creștere a capacității de cazare se înregistrează după 1960. În perioada

<sup>13</sup> Morariu E., col. *Stațiunile balneoclimaterice din R. P. Română*, Edit. C.C.S., București, 1955.

<sup>14</sup> Stațiunile de la nord de Constanța sînt destinate odihnei, iar cele de la sud, Eforie Nord — Vama Veche, odihnei și curei balneare.

<sup>15</sup> Numărul locurilor de plajă este aproximativ 600 000, dintre care 50 000 numai la Mamaia [13].

anterioară primului război mondial, capacitatea de cazare era sub 1 000 locuri, iar între cele două războaie mondiale, aceasta a crescut la aproximativ 12 000 locuri.

Construcțiile masive din perioada socialistă au determinat sporirea capacității de cazare, de la 13 200 locuri în 1946, 36 849 în 1965, 75 822 în 1971, la peste 115 000 locuri la începutul anului 1976.

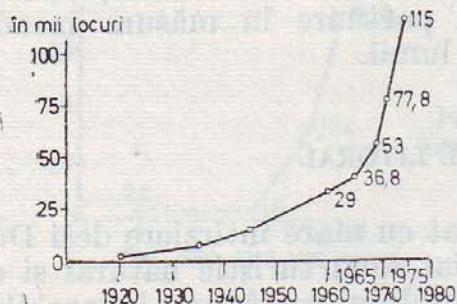


Fig. 3. — Evoluția capacităților de cazare (1920—1975)

Ritmul ridicat de construcții rezultă și din realizările obținute în timpul planurilor cincinale: în perioada 1966—1970, capacitatea de cazare a fost lărgită cu 35 000 de locuri [14], iar în cincinalul 1971—1975, cu peste 50 000. Cele patru stațiuni noi (Neptun, Jupiter, Venus, Saturn) dispuneau în 1971 de 29 622 locuri-cazare [8].

Litoralul românesc al Mării Negre deține cea mai mare pondere în cadrul capacităților de cazare turistică pe plan național și realizează 60% din încasările voluntare ale turismului nostru internațional.

b) *Fluxul turistic*. Este în strînsă concordanță cu volumul capacităților de cazare, cu gradul de accesibilitate și nivelul de dotare.

În prezent fluxul turistic a atins valori mult mai mari decît în trecut în ceea ce privește turismul intern (național) și internațional.

Fluxul turistic pe litoralul românesc a atins următoarele valori:

1959 . . . . .	140 000	turiști
1966 . . . . .	300 000	„
1971 . . . . .	720 000	„
1973 . . . . .	857 479	„

iar în 1975 a depășit 1 250 000 turiști<sup>16</sup>, veniți prin forme de înregistrare, cu asigurare de servicii.

În ultimii cinci ani, durata medie de ședere a variat între 12 și 16 zile/turist.

c) *Turismul internațional*. Litoralul românesc este apreciat și în străinătate ca o regiune turistică de interes internațional. Acest fapt rezultă din evoluția ascendentă a fluxului turistic internațional, din lărgirea ariei de proveniență a turiștilor. În 1975, au petrecut vacanța pe litoral peste 62% din turiștii înregistrați prin ONT. Ei provin din 36 de

<sup>16</sup> Calculul s-a făcut din numărul total al turiștilor cu sejur și tranzit, care a fost de 2,5 mil. (Scînteia, 25 noiembrie 1975) n.s.



țări din diferite continente<sup>17</sup>: 20 de țări europene, 6 țări americane, iar restul din Asia și Africa. Dintre acestea, în ultimii cinci ani, ponderea cea mai mare în număr-turiști și zile/turist o dețin: R. S. Cehoslovacă, R. F. Germania, R. P. Polonă, R. P. Ungară, R. D. Germană, Austria, U.R.S.S., Franța, Marea Britanie.

d. *Transportul turiștilor*. Din țările emițătoare de turiști, transportul spre România se face cu toate mijloacele moderne de transport (tabelul 1).

Tabelul 1

## Transportul turiștilor în România

Mijloace de transport	Total turiști	Turiști străini <sup>18</sup>
Căile ferate	31,7 %	39,1
Căile rutiere	53,6	42,6
Căile aeriene	13,1	15,0
Căile navale	1,6	3,3

(după O. Snak și C. Petrescu)

Din datele publicate de O. Snak [9], rezultă că pe ansamblul țării, mijloacele de transport rutiere dețin ponderea cea mai mare, 53,6 %, după care urmează transportul feroviar, cu 31,7 %.

Pentru a asigura transportul turiștilor în perioada estivală, sînt programate trenuri speciale<sup>19</sup> și curse aeriene.

Pentru satisfacerea transportului aerian, s-au construit aeroporturile *Otopeni* și *M. Kogălniceanu*. În timpul verii, aeroportul dobrogean (*M. Kogălniceanu*) leagă direct litoralul românesc de importante aeroporturi internaționale: Paris, Viena, Praga, Londra, Frankfurt (Main). În perioada 1965—1970, numărul turiștilor transportați cu avioanele a crescut de la 84 874 (1965) la 385 300 (1970), în 1976 fiind de peste 450 000.

Transportul aerian se realizează de TAROM, LAR și de unele companii străine.

Turismul de pe litoralul românesc este în plină dezvoltare. Se prevede<sup>20</sup> ca în perioada 1976—1980 capacitatea de primire să sporească cu încă 24 403 locuri.

<sup>17</sup> Țări emițătoare de turiști pentru România: R. S. Cehoslovacă, R. P. Polonă, R. D. Germană, R. P. Ungară, U.R.S.S., R.S.F. Iugoslavia, R. P. Bulgaria, Cuba, R. F. Germania, Marea Britanie, Franța, Austria, Suedia, Italia, Olanda, Belgia, Danemarca, Finlanda, Norvegia, Spania, Grecia, Turcia, S.U.A., Canada, Brazilia, Chile, Uruguai, Argentina, Liban, Siria, Israel, Liban, Iran, India, Japonia ș.a.

<sup>18</sup> Petrescu C., *România și fluxul turistic internațional*, Terra, 1971, 3.

<sup>19</sup> *Mamaia Express* (Mangalia—Praga), *Varna Express* (Varna—București—Varșovia), *Marea Neagră Express* (Varna—Moscova prin Vicșani), în perioada 15.VI—12.IX.

<sup>20</sup> Planul de dezvoltare a bazei materiale turistice, pe perioada 1976—1980, prevede mărirea capacităților de cazare cu 77 975 locuri, dintre care 31,2% pe litoral. (Berbeceanu I., Botez M., *Teoria și practica amenajării turistice*, Edit. Sport-turism, București, 1977).

## C. PESCUITUL

Pescuitul este o îndeletnicire foarte veche în zona litoralului românesc. Operele antice oferă informații prețioase despre fauna piscicolă din Delta Dunării și complexul Razim. Astfel, Strabon (17 și 23 e.n) amintește despre „atacei” sturioni, iar naturalistul Pliniu consemnează că mediul salamstru de la gurile Dunării (Istru) atrage peștele, în special sturionii „acipenser”.

Dintre orașele-cetăți construite de greci, *Histria* s-a preocupat cel mai intens de pescuit la gurile Dunării. Dreptul de pescuit liber, fără vamă, i-a fost recunoscut Histriei în perioada stăpînirii romane : „Întrucît singurul venit al orașului nostru e cel de pe urma peștelui sărat, am găsit cu cale că trebuie să vă fie păstrată, după datină, îngăduința de a pescui în gura Peuce și de a aduce lemn de facile pentru nevoile fiecăruia, fără plata vreunei taxe” [5] [p. 47]. Și călătorii străini fac mențiuni despre bogăția de pește : Nicolo Barsi (sec. XVII), despre sturioni, M. Bandinus, despre moruni și somni. În secolul al XIX-lea, pescuitul se practica cu prioritate în Delta Dunării și mai puțin în zona litorală.

După 1900, se realizează o serie de amenajări piscicole : rectificarea canalului Dunavăț (1906), pentru a alimenta cu apă dulce sistemul Razim, deschiderea canalului Razim-Babadag (1913), construirea canalului Siutghiol — Tașaul (1925—1927).

În urma acestor amenajări, producția de pește în sistemul Razim a crescut de la 0,5 kg/ha (1906), la 75 kg pe ha/an (1927).

Amenajările piscicole au continuat după 1945 : s-a organizat o pepinieră piscicolă la Enisala, pentru popularea cu puiet a sistemului Razim, s-a extins piscicultura în lacurile Corbu, Tașaul, Siutghiol, Tăbăcării și în unele lacuri din Delta Dunării. În zona litoralului românesc, pescuitul se face cu instrumente tradiționale și cu pescadoare. Perioadele mai intense corespund cu migrația celor mai valoroase specii : morunul pătrunde în apele Dunării în lunile martie—aprilie, scrumbiile albastre, în aprilie—mai. Nisetru și păstruga migrează în perioada în care temperatura apelor Dunării atinge 8°—12°C.

Pescuitul din zona litorală este coordonat de principalele întreprinderi piscicole de la Sulina, Sfintu Gheorghe și Jurilovca.

După 1960, s-a organizat pescuitul în marea liberă, în zonele internaționale de pescuit. Acest sector este dotat cu nave moderne de pescuit, înzestrate cu aparatură specială de detectare și de prindere a peștelui.

Flota românească de pescuit oceanic s-a mărit de la 2 traulere, în 1964, la 31, în 1975. Spațiul de pescuit depășește bazinul Mării Negre. Flota românească de pescuit acționează în zonele de pescuit internațional din nord-vestul Africii și din Atlanticul de nord (fig. 4).

Producția de pește a României a crescut de la 37 500 t, în 1965, la 129 500 t, în 1974<sup>21</sup>. Amenajările piscicole din zona litoralului românesc al Mării Negre și organizarea flotei piscicole vor contribui la sporirea producției de pește.

<sup>21</sup> \* \* \* Year book of fishery statistics, F.A.O., 1974, 38.

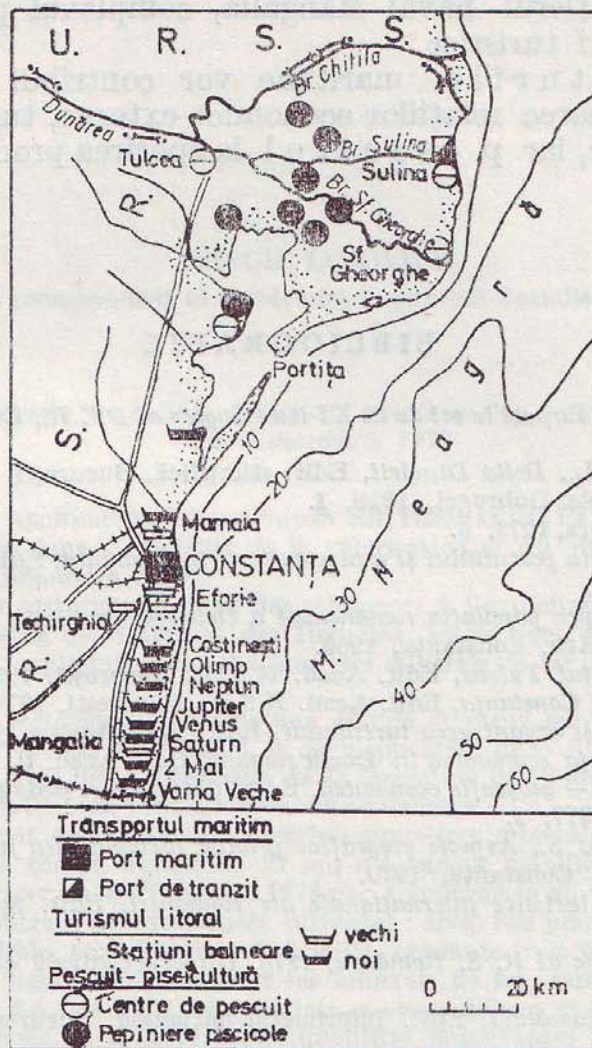


Fig. 4. — Litoralul românesc al Mării Negre.  
Activități economice contemporane.

## CONCLUZII

Litoralul românesc al Mării Negre se încadrează în categoria litoralelor cu funcționalitate complexă de interes internațional.

În cursul timpului, el a înregistrat schimbări importante, sub raportul funcțiilor economice, dar mai ales în ultimele trei decenii de după eliberarea țării. Peisajul geografic litoral prezintă astăzi două trăsături distincte: sectorul de la nord de Capul Midia s-a specializat în piscicultură — pescuit, cu arii de creștere intensivă a peștelui, cu centre dotate cu unități de pescuit și în turism — itinerant de deltă, iar în sectorul de la sud de Capul Midia nota dominantă o prezintă turismul estival, ce se desfășoară în stațiuni balneare moderne, de nivel internațional și industria orientată spre construcții navale necesare dotării porturilor românești cu mijloace de transport maritim și spre valorificarea superioară a unor materii prime de import. În viitorii ani litoralul românesc va primi noi dotări: extinderea portului Constanța

Sud — Agigea, șantierul naval Mangalia, complexul petrochimic Năvodari, noi amenajări turistice.

Transporturile maritime vor contribui în continuare la lărgirea și intensificarea relațiilor economice externe, turismul la creșterea veniturilor valutare, iar pescuitul la sporirea produselor alimentare de bază<sup>22</sup>.

#### BIBLIOGRAFIE

1. CEAUȘESCU NICOLAE, *Raport la cel de al XI-lea Congres al P.C.R.*, Edit. politică, București, 1974.
2. BANU A., RUDESCU L., *Delta Dunării*, Edit. științifică, București, 1965.
3. BRĂTESCU C., *Analele Dobrogei*, 1928, I.
4. DRĂGĂNESCU E., *Terra*, 1973, 6.
5. GIURESCU C. C., *Istoria pescuitului și a pisciculturii în România*, Edit. Acad. R.P.R., București, 1964.
6. — *Știri despre populația românească a Dobrogei în hărțile medievale și moderne*, Col. Muz. Arh. Constanța, 1966.
7. POPOVICI I., în *Județul Tulcea*, Edit. Acad. R.S.R., București, 1973.
8. RĂDOI A., în *Județul Constanța*, Edit. Acad. R.S.R., București, 1974.
9. SNAK O., *Economia și organizarea turismului*, Edit. Sport-turism, București, 1976.
10. SUCEVEANU AL., *Viața economică în Dacia romană*, Edit. Acad. R. S. R., București, 1977.
11. ȘANDRU I., *România — geografie economică*, Edit. didactică și pedagogică, București, 1975.
12. — *Terra*, 1977, 2.
13. TRUȚI S., RĂDULESCU S., *Aspecte geografice privind turismul din județul Constanța*, Edit. Învățămînt, Constanța, 1970.
14. ZOTTA B., *Fluxurile turistice internaționale ale României*, Edit. Sport-turism, București, 1975.
15. \* \* \* *Anuarul statistic al R. S. România, 1976*, Direcția centrală de statistică, București, 1977.
16. \* \* \* *Enciclopedia României*, Edit. Imprimeria națională, București, 1938, IV.

Catedra de geografie,  
Universitatea „Al. I. Cuza” Iași,  
Calea 23 August nr. 11

<sup>22</sup> S-au înființat pepiniere piscicole (Sarinasuf, Obretin, Stipoc), un centru de icre embrionare de șalău (Enisala), un centru sturionicol (Bălteni), crescătorii sistematice furajate (Popina II, Murighiol) [7].