Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice

Year-Book „Petre Andrei" University from Iasi
Fascicle: Law, Economic Science, Political Sciences
ISSN: 2248-1079

Coverd in: CEEOL, Index Copernicus, Ideas RePeC, Socionet, Econpapers

THE COORDINATES OF LOCAL AND CENTRAL POLICY TO DEVELOP THE ROMANIAN SEASIDE TERMINAL BETWEEN 1878-1941

[*Coordonate ale politicii locale şi centrale de dezvoltare a terminalului litoralului românesc între 1878-1941*]

Niculae CRISTEA
Gabriela TĂNASE

Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244

Published by:
Lumen Publishing House
On behalf of:
„Petre Andrei" University from Iasi

The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941

[Coordonate ale politicii locale şi centrale de dezvoltare a terminalului litoralului românesc între 1878-1941]

Niculae CRISTEA[1]
Gabriela TĂNASE [2]

Abstract :

Dobrogea's reintegration within the Romanian state after the War of Independence brought Romania important territorial, economic, politic, social and cultural benefits. The conditions created within Dobrogea area after 1878 urge Romanian authorities to carry out extensive works in construction, institutional development, projects that aimed at radical transformation of the area according to the rigors of Romanian state system. The legal framework to develop and organize tourism in Romania was created in the interwar period, by the foundation of National Tourism Office (NTO), as central body and of the "Association of balneal-climatic communes on Dobrogea coast of the Black Sea" established by royal decree.

Romanian coast was of only 245 km in 1878. Its length would reach 400 km in the interwar period, from the Dniester estuary to Cape Ecrene. In 1913 about 55 km of coastline belonging to the South Dobrogea are added and in 1918 another 100 km, belonging to the southern Bessarabia.

Great opportunities were presented to Romania that would transform it into a major tourist destination at that time. Investment policy in health and entertainment tourism focused on creating opportunities for tourism development, especially in the cities of Constanta, Techirghiol, Eforie, Mangalia, Mamaia and Balchik.

Keywords:

Romanian seaside, construction works, investment policy, health tourism and entertainment, tourism destination.

---

[1] Niculae CRISTEA - Lector univ. dr., Universitatea « Hyperion »
[2] Gabriela TĂNASE - Prof. dr., Liceul Tehnologic «N. Bănescu», Mangalia

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

Reunirea Dobrogei, după războiul de independenţă din 1877-1878, aduce importante mutaţii la nivel geopolitic, economic, identitar, social şi cultural. Printre acestea, putem aminti şi potenţialul turistic deosebit pe care îl avea zona litorală a Dobrogei. Condiţiile create în arealul dobrogean determină autorităţile româneşti să deruleze ample proiecte ce vizau transformarea radicală a zonei după rigorile sistemului statal românesc. Preocupările guvernelor de la Bucureşti au avut în vedere crearea oportunităţilor de dezvoltare a turismului balnear, cu deosebire în oraşele Constanţa, Techirghiol, Eforie, Mangalia. Interesul major pe care Dobrogea l-a avut pentru anumiţi politicieni ai vremii a făcut posibilă implicarea factorilor politici la cel mai înalt nivel, în ceea ce a însemnat politica de investiţii în turismul balnear şi de divertisment.

Astfel, începând cu 1900 se alocă fonduri importante pentru dezvoltarea unor amplasamente şi a unor clădiri adiacente, în zona litorală, menite să atragă turişti din cele mai diverse zone şi medii sociale. Găsim în memorialistica vremii şi în corespondenţa privată referiri cu privire la modul în care începea să se configureze o cultură socială şi un mental colectiv ce viza turismul sezonier. În multe dintre aceste corespondenţe găsim informaţii despre: personalităţi care ajung pe litoralul Mării Negre, viaţa şi preocupările estivale ale elitei bucureştene, informaţii despre Famila Regală şi alte persoane private care ajungeau pentru prima dată în Dobrogea, rămânând impresionate de potenţialul turistic şi de calitatea plajelor. Cert este că României i se deschisese calea unor oportunităţi ce aveau să facă din Statul Român o importantă destinaţie turistică în epocă.

Turismul pe Litoralul românesc s-a manifestat în mod organizat din ultimul deceniu al secolului al XIX-lea, la Constanţa şi Techirghiol, apoi la Eforie Nord şi Eforie Sud; acestea din urmă fiind primele staţiuni sezoniere de pe Litoral, ce devin cunoscute în ţară prin apele şi nămolul lacului Techirghiol. În 1905 apare Mamaia[3], viitoarea perlă a Litoralului. În perioada interbelică, staţiunile menţionate cunosc o dezvoltare apreciabilă (se adaugă, acum, la parametrii mai modeşti, Mangalia şi Balcic), înregistrându-se şi numeroase prezenţe de grupuri turistice străine.

Dacă în 1878 Litoralul românesc avea doar 245 km, în perioada interbelică, lungimea acestuia va ajunge la 400 km, întinzându-se de la limanul Nistrului până la capul Ecrene[4], după ce a suferit modificări: în 1913 se adaugă în jur de 55 km de litoral aparţinând Dobrogei de Sud, iar

[3] Maria Comăniţă Cica, *Poveştile Mamaiei. Centenarul staţiunii Mamaia. 1905-2005*, Editura Telegraf Advertising, Constanţa, 2005, *passim*.
[4] *Enciclopedia României*, vol. IV, Imprimeria Naţională, Bucureşti, 1943, p. 267.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

în 1918 se întregeşte prin cei 100 km de litoral aparţinând sudului Basarabiei.

Astăzi, ţărmul românesc al Mării Negre se întinde pe o lungime de 245 km, fiind delimitat, în nord, de lacul de vărsare în mare a gârlei Musura, ce aparţine braţului Chilia, iar la sud de satul Vama Veche. Din această lungime, 82 km formează Litoralul maritim sud-dobrogean, cuprins între Capul Midia şi Vama Veche. Această zonă a Litoralului românesc este cuprinsă între paralela 44º25' latitudine nordică (ce trece pe la Capul Midia) şi paralela 43º45' latitudine sudică (Vama Veche); între aceste coordonate geografice sunt situate localităţi europene precum Sarajevo, Split, Rimini, San Remo, San Marino, La Spezia, Monaco, Nice şi Avignon.

Constanţa era, la începutul secolului XX, un oraş deja cunoscut şi vizitat, fiind în legătură directă cu Occidentul prin calea ferată şi pod, iar cu Orientul prin port. Principalul oraş din Dobrogea – Constanţa – va fi transformat „*cu paşi gigant*"[5] datorită construirii podului de la Cernavodă (1890-1895)[6] şi a noului port modern (1899-1909)[7]. Primele amenajări balneare[8] au fost făcute de către autorităţile româneşti, vechea stăpânire otomană nefăcând nimic pentru punerea în valoarea a Litoralului românesc al Mării Negre. Astfel, urbea constănţeană, care, până în anul 1878, era o „*îngrămădire de căsuţe cu balcoane orientale, gata să se prăbuşească*"[9], a devenit, după această dată, prima staţiune balneară a litoralului românesc.

Edilii Constanţei s-au preocupat de modernizarea oraşului, având numeroase iniţiative. Încă din anul 1880 se remarcă preocupările autorităţilor locale pentru *consolidarea malurilor Mării Negre* care erau afectate de eroziune. Eforturile pentru această acţiune de la sfârşitul secolului XIX sunt etapizate astfel: 1880-1900 (prima etapă) şi 1900-1903 (a doua etapă).

[5] S.C. Huhulescu, *Constanța: ieri, astăzi, mâine*, Tipografia Lucrătorii Asociaţi, Constanţa, 1934, p. 3.

[6] Gheorghe Dumitraşcu, Mariana Bălăbănescu, *Implicațiile economice și politice ale construirii podului peste Dunăre Fetești-Cernavodă (1878-1895)*, în „Comunicări de istorie a Dobrogei" (Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa), f. e., Constanţa, 1980, p. 112-133.

[7] V. Ciorbea, *Portul Constanța 1896-1996*, Editura Fundaţiei Andrei Şaguna, Constanţa, 1996, p. 62-75; Idem, *The port of Constantza: 125 years of Roumanian administration: 1878-2003*, în *Studii istorice dobrogene*, Universitatea „Ovidius" Constanţa. Facultatea de Istorie. Centrul de Studii şi Cercetări ale Istoriei şi Civilizaţiei Zonei Mării Negre secolele XIX-XX, Editura „Ovidius" University Press, Constanţa, 2003, p. 114-133.

[8] Constantin Cioroiu, Marian Moise, *Litoralul românesc la 1900*. Repere istorico-literare, Ediţia a II-a, Editura Europolis, Constanţa, 2001, p. 83.

[9] Constantin Cioroiu, *Ceva despre Constanța altădată*, în „Litoral", IX, nr. 829, 7 iunie 1979, p. 3.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

Problema surpării malurilor Mării Negre este menţionată, pentru prima dată, în 1880[10], operaţia de consolidare constând în lucrări construindu-se un zid de „sprijinire" a malului mării în faţa casei lui Mihail Kogălniceanu[11].

În perioada următoare, Primăria, fiind depăşită de problema constantă a surpării malurilor, cere ajutorul Ministerului de Interne[12]; „întărirea" malurilor Mării Negre[13] a rămas şi în anii următori o acţiune atent monitorizată de către primăria constănţeană. După numeroase iniţiative şi acţiuni propriu-zise în direcţia consolidării malurilor mării, edilii au găsit şi unele explicaţii privind surparea: aruncarea gunoaielor, lipsa unui sistem de canalizare, scurgerile reziduale care se scurg în mare, existenţa apei subterane. Găsirea de soluţii optime se transformă în preocupări ale Primăriei şi ale Ministerului de Interne, privind consolidarea malurilor Mării Negre din Constanţa (strada Mircea)[14].

În 1903, Anghel Saligny a concretizat studiile într-un proiect pentru consolidarea malurilor Mării Negre din partea de nord a oraşului şi a realizat lucrările de consolidare[15]. Problema surpării malurilor s-a extins pe parcursul mai multor ani întrucât „*problema consolidării malurilor de nord-est ale Constanţei, apare ca o necesitate, de care e în funcţiune chiar vitalitatea oraşului*"[16].

Concomitent, cu ocazia lucrărilor edilitare de consolidare a anumitor zone sunt derulate şi planuri de sistematizare şi de urbanizare a zonelor de plaje. Se impunea modernizarea zonei care constituia atracţia turistică: *Bulevardul Elisabeta*[17]; locul de promenadă al „vilegiaturiştilor" era inaugurat la 24 iunie 1882[18]. Bulevardul, amenajat pe locul actualei faleze a Cazinoului, se „lărgea", la începutul de secol XX, cu 50 metri înspre mare – lucrare realizată de Direcţia Portului Constanţa[19].

[10] Mariana Cojoc, *Consolidarea malurilor Mării Negre în oraşul Constanţa la sfârşitul secolului XIX*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române", 2000, tom III, 1, Constanţa, 2001, p. 167.
[11] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 7/ 1889, f. 1-15.
[12] *Ibidem*, dosar 6/ 1894, f. 11.
[13] *Ibidem*, dosar 8/1888, f. 3.
[14] *Ibidem*, dosar 19/1896, f. 15.
[15] „Universul", XXI, nr. 164, 18 iunie 1903, p. 2; *Ibidem*, XXI, nr. 190, 14 iulie 1903, p. 2.
[16] „Voinţa Dobrogei", VI, nr. 1, 19 ianuarie 1936, p. 3.
[17] Relatări despre bulevard, în Doina Păuleanu, *Constanţa. Spectacolul modernităţii târzii 1878-1928*, vol. I, Editura Arcade, Bucureşti, 2006, p. 272-297; 354-375.
[18] Gheorghe Dumitraşcu, *Oraşul Constanţa (1878-1882)*, în „Litoral", XIII, nr. 1276, 15 iulie 1983, p. 1, 3.
[19] „Universul", XXI, nr. 190, 14 iulie 1903, p. 2.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

Considerăm foarte interesantă *oferta de divertisment* cât şi *oferta de meniu*, practicate la sfârşitul secolului XIX. Remarcăm petiţia Primăriei Constanţa către Ministerul de Interne: „*Între distracţiile ce comuna e datore a procura publicului visitator al băilor de mare fiind şi o orchestră pe terasa Casinului, care a cântat în toţi anii şi a intrat aşa de mult în deprinderile abonaţilor în cât face parte din însuşi casinul comunal, am fost siliţi a angaja şi anul acesta o ast-fel de orchestră*"[20].

Atragerea turiştilor se realiza prin două servicii turistice: *Kursaal-ul (Cazinou)* şi *muzica militară.* În 1880 se construieşte Kursaal-ul – o clădire de lemn alcătuită dintr-un salon de dans, două săli de lectură, două săli de jocuri şi o terasă[21]. Deja în 1886 existau mai multe planuri de modernizare pentru Cazinoul constănţean[22]. Reparaţiile sunt înlocuite, la 24 martie 1892, de licitaţia anunţată în „Farul Constanţei"pentru construirea unui nou local „*spre a servi de cazino comunal, după planul elaborat de serviciul technic*", costul estimativ fiind de 3358 lei[23]. La 1904, primăria anunţă în presa centrală darea în antrepriză a unui nou Cazino, cu un devis în valoare de 270000 lei[24].

Muzica militară, „*care cântă* (vara) *serile pe bulevard*"(ul) Elisabeta[25] făcând deliciul publicului, era distracţia principală; Ministerul de Război trimite primarului 3500 lei pentru plata muzicii Regimentului Râmnicu Sărat nr. 9 care a cântat între 1 iunie şi 15 septembrie 1892[26]. Dar, în 1893, asistăm la preocuparea primarului Constanţei de a înfiinţa o „muzică comunală" pentru „*vizitatori cărora trebuie să le procurăm distracţiuni pentru a face plăcută staţiunea nostră balneară şi a i îndemna ast-fel să vie în toţi anii*"[27].

Tot primăria stabilea tarifele de consumaţii: cafea turcească, cafea nemţească, fructe zaharisite, prăjitură, dulceaţă, limonadă, somadă, vişinată, îngheţată, cafea cu lapte cu un corn, capotziner cu un corn, mastică, ţuică, ciocolată cu corn, vermut, bere, vin – preţuri între 20 de

[20] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 31/1900, f. 25.
[21] Constantin Cioroiu, Marian Moise, *Litoralul românesc la 1900. Repere istorico-literare*, Ediţia a II-a, Editura Europolis, Constanţa, 2001, p. 106; Relatări despre Cazino, în Doina Păuleanu, *op. cit.*, p. 392-461.
[22] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 6/1886, f. 2, 6.
[23] *Ibidem*, dosar 10/1892, f. 13, 14, 30.
[24] „Adevărul de dimineaţă", I, nr. 193, 12 (25) august 1904, p. 4.
[25] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 15/1889, f. 26.
[26] *Ibidem*, dosar 16/1892, f. 7, 16.
[27] *Ibidem*, dosar 34/1893, f. 30-31.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

bani şi 1 leu; jocuri: cărţi noi (10 lei), cărţi de pichet (4 lei), şah, table, domino (50 de bani)[28].

Un alt demers al autorităţilor locale privind dezvoltarea turismului e legat atât de *construcţia stabilimentelor de băi* ci şi de *păstrarea şi administrarea* lor. Astfel, la 4 mai 1882, consilierii apreciază importanţa construirii băilor în Constanţa ca o problemă prioritară pentru autorităţi în „*partea dinspre nord*" atrăgând atenţia că băile trebuie construite până la 1 iunie „*când începe sezonul băilor*"[29]. În acest scop, în anul 1883 s-a construit calea ferată care ducea spre „Vii", aici, pe faleza din sud, aflându-se locul ideal pentru „băi"[30]. Această zonă cu vegetaţie, cu plajă întinsă şi nisip curat, era la o distanţă de 3 km de oraş şi a fost inaugurată la 1885, sub numele de Plaja „La vii"[31]. Plaja a devenit în scurt timp cunoscută şi apreciată pentru pitorescul ei[32].

După 1900 s-au construit cabine pentru băi la Băile Moderne, Duduia, Tataia, Trei Papuci.

Plaja „Modern", lungă de circa 600 m[33], a fost inaugurată pe 26 iulie 1906. În anul 1914 s-a născut şi plaja „Tataia"[34]. Tot înainte de Primul Război Mondial a fost amenajată şi mica plajă „Duduia". După război, ia fiinţă o plajă mică, de cartier, numită „Trei Papuci". În 1928 plaja „Trei Papuci" avea 56 cabine şi un bufet, iar după lucrările de amenajare, din 1929, 200 de cabine. *Canalizarea* oraşului constituia o problemă pe care autorităţile locale o finalizează printr-un proiect trimis spre aprobare Ministerului de Interne, în 1903. După ce este refăcut, proiectul va fi aprobat în 1904, lucru evidenţiat şi de presă şi de dosarele de arhivă[35].

Grija administraţiei era îndreptată şi spre *crearea de parcuri*, care se constituiau în adevărate locuri de recreere pentru turişti. O primă încercare, în acest sens, este realizarea grădinii comunale „Beledia", în

[28] *Ibidem*, dosar 15/1888, f. 4.
[29] *Ibidem*, dosar 13/1882, f. 23.
[30] Constantin M. Boncu, N. Boncu, *Constanţa – constribuţii la istoricul oraşului*, Editura Litera, Bucureşti, 1979, p. 59.
[31] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 7/ 1889, f. 30.
[32] Marin Ionescu-Dobrogeanu, *Cercetări asupra oraşului Constanţa*. Geografie şi istorie, Tipografia şi Fonderia de Litere Thoma Basilescu, Bucureşti, 1897, p. 47.
[33] Gheorghe Andronic şi colab., *Litoralul românesc al Mării Negre*, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1989, p. 57.
[34] Constantin Cioroiu, *Plajele*, în „Litoral", XVII, nr. 1843, 9 septembrie 1988, p. 3.
[35] "Adevărul de dimineaţă", I, nr. 190, 9 (22) august 1904, p. 4; Arhivele Naţionale ale României, Serviciul Arhivelor Naţionale Istorice Centrale (în continuare S.A.N.I.C.), fond *Ministerul Lucrărilor Publice* (1883-1948), dosar 1/1903, f. 2-14.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

care construirea localului, în baza unui contract din 1 august 1890, erau finalizate la 9 august 1890[36]. Tot în această perioadă mai exista şi grădina „Belvedere", în care se desfăşurau activităţi de divertisment, pe perioada verii, cu acordul primăriei[37].

Primăria Constanţa stabilea *taxele* pentru plajele oraşului, prin mai multe Ordonanţe. Conform Ordonanţei nr. 12774 din 11 iulie 1931, intrarea pe plaja „Trei Papuci" era liberă, dar taxa pentru lenjerie şi costum era de 6 lei. Ordonanţa nr. 13313 din 20 iulie 1931 stabilea intrarea gratuită pe toată plaja cuprinsă între Băile Moderne şi Tataia, şi o taxă de 6 lei pentru costum şi lenjerie.

Alte servicii oferite turiştilor constau în *serviciu de curăţenie*, „*serviciul permanent de curăţirea erburilor aruncate de valuri la mal"* (1901)[38] şi *paza* turiştilor[39].

Eforturile de modernizare, de la sfârşitul secolului al XIX-lea, sunt consemnate şi într-un Memoriu din 11 iunie 1893 trimis de Primăria Constanţei către Ministerul de Război: „*sacrificiile ce comuna nóstră sau impus în timp de 14 ani trecuţi pentru ca staţiunea ei balneară să capete o reputaţiune ca ace de care se bucură, mai ales de câtva timp, sunt mari şi ele nu vor înceta ase face şi în viitor pentru ase menţine această reputaţiune şi a ajunge la o desvoltare cât se pote mai mare, pentru ca să corespundă exigenţilor unei staţiuni balneare de mare, unică în ţară*", ceea ce făcea ca sezonul estival să se întindă pe o perioadă destul de lungă, între 1 iunie-15 septembrie[40].

Reclama turistică era realizată, la sfârşitul secolului XIX, prin intermediul presei centrale şi locale. Conţinutul publicaţiilor, cu care se spera atragerea cât mai multor turişti, suna astfel: la Băile de la Vii circulă un tren de 6 ori pe zi, taxa pentru muzică nu mai este, s-a lărgit „teraza Cazinului", plaja se întreţine în curăţenie de către un „*serviciu permanent de curăţirea erburilor aruncate de valuri la mal*"[41]. Ordonanţa nr. 7010/1899 stabilea reguli de curăţenie în hoteluri, cafenele, birturi, case de închiriat, stabilimente de băi, şi, în general, în tot oraşul[42].

Analizând documentele de arhivă, tragem concluzia că, la sfârşit de secol XIX, administraţia locală era preocupată de buna funcţionare a

[36] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 9/1890, f. 7-10, 52, 53.
[37] *Ibidem*, dosar 21/1892, f. 8, 9.
[38] *Ibidem*, dosar 14/1901, f. 45.
[39] *Ibidem*, f. 44.
[40] *Ibidem*, dosar 34/1893, f. 47, 57.
[41] *Ibidem*, dosar 41/1899, f. 3, 4.
[42] „Monitorul oficial al comunei urbane Constanţa", I, nr. 10, 18 iulie 1899, p. 3.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

stabilimentelor de băi, de păstrarea curăţeniei pe plajă, de iluminarea principalelor zone de atracţie turistică – bulevardul Elisabeta şi Cazinoul etc[43].

Activitatea estivală constănţeană va fi diminuată şi apoi întreruptă în timpul Primului Război Mondial. „*Cu bani grei din sărăcia noastră, am făcut un centru înfloritor, un mare port...*" spunea Iorga, deplângând soarta Constanţei, ocupate din 10/23 octombrie 1916 de către trupele bulgăreşti care au devastat oraşul[44]. Astfel, în timpul „ocupaţiunii" din perioada 1916-1918, localurile publice din Constanţa, printre care Hotelul „Carol", proprietatea unei societăţi engleze şi Hotelul „Mercur", posesiunea Băncii Marmorosch fuseseră transformate în cazărmi, iar celelalte hoteluri erau ocupate de diferite birouri şi instituţii militare[45].

După război, Constanţa s-a refăcut treptat, devenind o staţiune balneară însemnată care rivaliza cu staţiunile balneare din Occident[46]. Autorităţile locale au refăcut oraşul pe toate planurile. Plajele Constanţei rămân aceleaşi: Modern, Tataia, Trei Papuci, Duduia[47], iar taxele pentru „băi" erau fixate tot de Primărie[48].Accesul la „băi" se făcea tot diferenţiat pe sexe, în acest sens, Ordonanţa nr. 4855/14 iunie 1928 interzicea de a se face băi de mare în comun (bărbaţi şi femei) şi fără costum de baie complet. Ordonanţa nr. 4855/14 iunie 1928 prevedea că este interzis de a se face băi de mare în comun (bărbaţi şi femei) şi fără costum de baie complet[49]. Ordonanţa nr. 6591/6 august 1928 interzicerea intrarea în costum de baie pe terasa bufetului şi a restaurantului din Mamaia[50].

La începutul secolului XX se remarcă aceeaşi preocupare a primăriei constănţene pentru *reclama turistică* a Constanţei. Această preocupare de a face cunoscute Constanţa şi Mamaia ca staţiuni balneare era realizată prin broşuri, afişe, cărţi, calendare turistice, anunţuri, ghiduri turistice etc. Primarul Nicolescu semnează el o „publicaţiune" pentru băi,

[43] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 41/1899, f. 5.
[44] Nicolae Iorga, *Războiul nostru în note zilnice 1916-1917*, vol. II, Editura „Ramuri" S. A., Craiova, f. a., p. 209.
[45] *Închirierea hotelurilor şi cafenelelor din Constanţa – memoriu al proprietarilor*, în „Dobrogea Jună", XVI, nr. 175, 4 aprilie 1922, p. 1.
[46] „Dobrogea economică", I, nr. 5, septembrie 1922, p. 182.
[47] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 23/1932, f. 1, 27, 34.
[48] Th. Ionescu, I.N. Duployen, *Constanţa şi Techirghiolul.* Ghid ilustrat, Institutul Grafic „Albania", Constanţa, 1924, p. 143.
[49] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 19/1928, f. 35.
[50] *Ibidem*, f. 69.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

în 1901[51]. Prin anunţul oficial, cu numărul 5979/18 iunie 1910, se făcea cunoscut publicului faptul că „băile de mare" se deschideau şi, de asemenea, erau prezentate preţurile practicate[52]. Apare în 1908 şi prima monografie turistică despre litoral, scrisă de Ioan Adam cu un cost total al scrierii cărţii (500 lei) şi un titlu ales de autor – *Constanţa pitorească, cu împrejurimile ei/ Călăuza Călătorului* [53].

În 1924, se editează pentru Litoral, un ghid ilustrat al Constanţei şi Techirghiolului, destinat vizitatorilor care aveau nevoie de o călăuză estivală, după cum motivează cei doi autori, Th. Ionescu şi I.N. Duployen. În peste 250 de pagini se prezintă nu numai un scurt istoric al locuitorilor, un îndrumar de excursie şi un traseu al localităţilor, cât şi o serie de recomandări pentru turişti referitoare la hoteluri, plaje etc. Tot din acest ghid aflăm că hotelurile din Constanţa erau împărţite în patru categorii: hoteluri de lux, hoteluri de clasa I, II, III[54].

În anii 1933-1934, Primăria Constanţa comandă la Institutul de Arte Grafice „Luceafărul" din Bucureşti, 5.000 de exemplare după desenul lui Chirovici, care reprezenta Cazinoul, şi alte 5.000 de exemplare, care înfăţişau oraşul, folosite ca afişe de propagandă pentru staţiunea balneară[55]. În 1936, Societatea „Europa" realizează un calendar turistic în care Constanţa este prezentată pe o pagină, care costă primăria 6.000 lei şi este distribuit gratuit în 10.000 de exemplare[56].

Turismul constănţean nu putea să evolueze fără *sistematizarea şi modernizarea* întregului oraş. În acest sens evidenţiem planul de sistematizare din 1925[57] şi din anul 1927[58]. În acest context apare în revista „Analele Dobrogei" şi un articol al arhitectului G. Brătescu, care pleda, în lumina principiilor moderne de sistematizare, pentru o „întoarcere" a oraşului spre Mare. În anul 1935, Litoralul constănţean avea deja o dezvoltare conformă cu cerinţele epocii, cu menţiunea că partea interioară a oraşului era într-un stil semioriental[59]. În contrast, modernizarea

[51] *Ibidem*, dosar 14/1901, f. 48.
[52] *Ibidem*, dosar 17/1910, f. 20.
[53] *Ibidem*, dosar 20/1906, f. 1, 9.
[54] Lista hotelurilor, în Th. Ionescu, I.N. Duployen, *op. cit.*, p. 138.
[55] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 54/1933-1934, f. 68.
[56] *Ibidem*, dosar 21/1936, f. 4.
[57] *Ibidem*, dosar 26/1925, f. 26.
[58] *Ibidem*, dosar 51/1927, f. 2-18.
[59] Claudia Millian, *Constanţa*, în „Cuvântul liber", II, nr. 38, 27 iulie 1935, p.3.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

litoralului era privită ca o „*grandioasă operă de refacere a Constanţei*" cum titra oficiosul naţional-liberal constănţean[60].

Mamaia este o altă staţiune care intră în atenţia autorităţilor, primele amenajări balneare fiind iniţiate în anul 1905. Primarul Ion Bănescu a ales ca loc pentru băi plaja pustie de la Mamaia[61], La 18 martie 1905, Primăria Constanţa a trimis o notă Ministerului Domeniilor şi Agriculturii. Prin şedinţa din 24 mai 1905 plaja primea numele de Mamaia, după satul de pescari aflat în apropiere[62]. Planurile privind crearea Mamaiei au fost descrise de Bănescu ministrului de finanţe, Take Ionescu, chiar la faţa locului, pe plajă[63]. Acest lucru, credem noi, a contribuit la demararea lucrărilor Acest lucru, credem noi, a contribuit la demararea lucrărilor imediat. Edilul constănţean a realizat „*instalaţiunea splendidă a băilor Mamaia, care poate fi privită ca o fală a Constanţei. Turnurile pavilioanelor şi al gărei pe limba acea de nisip ce se numeşte Mamaia, care cuprinde cea mai minunată plaje din lume, se înalţă ca în lumea bazmelor*"[64]. Autorităţile locale au primit, de la Ministerul Lucrărilor Publice, banii necesari construcţiei în baza documentelor privind cheltuielile efectuate cu Băile Mamaia[65].

În anul 1911, autorităţile constănţene erau preocupate de *îmbunătăţirea accesului* la Băile Mamaia, prin înfiinţarea unei linii de tramvai electric[66], însă acest lucru s-a înfăptuit mult mai târziu; vizitatorii Mamaiei parcurgeau drumul dintre Constanţa şi Mamaia cu trenul, care circula de trei ori pe zi, în această perioadă. O altă încercare de modernizare s-a făcut în 1913, când primăria parcelează terenul de la Băile Mamaia, sub atenta îndrumare a inginerului „hotarnic", N. Mărăşescu[67]. La început terenul de la Mamaia a fost parcelat şi vândut cu 30 de bani metrul pătrat, fiind destinat de a fi transformat într-o staţiune balneară de „primul ordin".

---

60 *Grandioasa operă de refacere a Constanţei. De vorbă cu d. Horia P. Grigorescu, primarul Municipiului*, în „Voinţa Dobrogei", IV, nr. 17, 1 iulie 1934, p. 1.

61 Maria Comăniţă Cica, *op.cit.*, p. 46-50.

62 Sabin Ivan, *Talasoterapia la Mamaia*, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2002, p. 22.

63 Stoica Lascu, Constantin Vitanos, *Dimensiuni naţionale în activitatea publică şi ştiinţifică a dobrogenilor Ion Bănescu şi Constantin Brătescu* în Idem (coord.), *Valori ale civilizaţiei româneşti în Dobrogea* (Colegiul Pedagogic «Constantin Brătescu» şi Asociaţia Cultural-Istorică Dobrogeană «România de la Mare»), f.e., Constanţa, 1993, p. 120.

64 Stoica Lascu, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), (Muzeul de istorie Naţională şi Arheologie), f.e., Constanţa, 1999, p.352. (Doc.176).

65 S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 20/1906, f. 14.

66 *Ibidem*, dosar 9/ 1911, f. 2.

67 *Ibidem*, dosar 48/1913, f. 1.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

În timpul ocupaţiei militare din Primul Război Mondial, administraţia germano-bulgară nu s-a preocupat de amenajările care fuseseră deja realizate în intervalul 1906-1916. Un nou plan de sistematizare pentru a stimula dezvoltarea staţiunii apare în 1924. În acel moment începe noua lotizare a aşezării[68].

Remarcăm iniţierea unor construcţii estivale care să contribuie la imaginea staţiunii Mamaia. Pentru construcţia Cazinoului din Mamaia, primăria a apelat la arhitectul Victor Ştefănescu. Cazinoul a fost conceput în stilul clădirilor celebre care împânzeau litoralul mediteraneean. Clădirea a fost înălţată în 100 de zile. La inaugurare a participat din partea familiei regale prinţul Nicolae alături de primarul Horia Georgescu, prefectul Vasile Bellu, deputaţi şi alţi reprezentanţi de frunte ai urbei[69].

Dacă până la Primul Război Mondial Mamaia nu beneficia de lumină electrică sau alte îmbunătăţiri edilitare[70], situaţia se va schimba radical în perioada interbelică, când au loc o serie de lucrări edilitare: parcelarea staţiunii, pavarea străzilor, înfrumuseţarea parcului, introducerea iluminatului electric, ridicarea de noi vile etc[71].

Modernizarea stabilimentului de băi era realizată de Primăria oraşului Constanţa, care a realizat un proiect al cabinelor de la Mamaia, în 1934. Acest proiect a fost aprobat de Consiliul Tehnic Superior al Ministerul Lucrărilor Publice, în Jurnalul nr. 244 din 23 octombrie 1934[72].

Popularizarea Băilor de Mare de la Constanţa şi Mamaia arată interesul autorităţii locale pentru *reclama* stabilimentului de băi de la Mamaia[73], reclamă realizată printr-o broşură „Băile de la Mamaia" scrisă de Mendonide, distribuită în 1.000 de exemplare, „*comandată oficial de D-l Primar de pe vremuri, Ioan Bănescu*..." la tipografia „Speranţa" din Bucureşti[74] şi realizată în 1910. Reclama se făcea şi prin intermediul fotografiilor. Astfel, primăria a plătit o sumă de 150 lei pentru „30 clişeuri în diferite mărimi reprezentând vederi din Constanţa şi Mamaia"[75].

[68] *Ibidem*, dosar 52/1936, f. 3, 51.
[69] Maria Cica Comăniţă, *op. cit*., p. 8.
[70] Stoica Lascu, *op. cit.*, p.721 (doc. 406).
[71] Adrian Rădulescu, Stoica Lascu, Puiu Haşotti, *Constanţa.* Ghid de oraş, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1985, p.168.
[72] S.A.N.I.C. Bucureşti, fond *Ministerul Lucrărilor Publice/Consiliul Tehnic Superior*, dosar 1265/1934, f. 2.
[73] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 20/1906, f. 166.
[74] *Ibidem*, dosar 17/1910, f. 10.
[75] *Ibidem*, dosar 20/1906, f. 168.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

Un edificiu important al staţiunii Mamaia a fost Cazinoul. Înainte de Primul Război Mondial, Mamaia era înzestrată cu un stabiliment de băi şi un pavilion-restaurant. În vara anului 1922, pavilionul restaurantului a ars complect, iar în locul acestuia s-a executat o construcţie provizorie din lemn. Această construcţie nefiind adecvată turismului, s-au iniţiat proiecte pentru un restaurant modern. Proiectul pentru construirea unui restaurant modern, iniţiat de primăria constănţeană, este aprobat de către Consiliul Tehnic Superior al Ministerului Lucrărilor Publice, în Jurnalul nr. 29 din 21 martie 1934[76]. În vara anului 1935 are loc inaugurarea acestui pavilion-restaurant, care ia denumirea de Cazino.

Legea pentru reglementarea funcţionării jocurilor de noroc, promulgată la 13 aprilie 1935 şi publicată în Monitorul Oficial la 15 aprilie 1935, prevedea în art. 3 că jocurile de noroc sunt permise doar în staţiunile balneare şi climaterice: Sinaia, Mamaia, Eforie, Carmen Sylva, Sovata, Slănicul din Moldova, Lacul Sărat-Brăila. Jocurile, ce puteau începe la ora 16 şi se terminau la 4 dimineaţa[77], funcţionau pe bază de concesiuni acordate de Ministerul Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale.

Eforie Nord s-a format ca staţiune datorită situării aşezării pe malul lacului Techirghiol. Situarea geografică între Marea Neagră şi lacul amintit a influenţat decisiv apariţia acestei staţiuni. Primele amenajări balneare nu au fost iniţiate de autorităţile locale, ci de o organizaţie care administra spitale numită Eforia Spitalelor Civile. Această societate, sesizând avantajul îmbinării factorilor de litoral cu cei oferiţi de lacul Techirghiol, a iniţiat primele demersuri pentru construcţia unui sanatoriu. În anul 1894, Eforia Spitalelor Civile din Bucureşti, a construit un sanatoriu în care erau internaţi bolnavi reumatici, anterior cazaţi în corturi. Această clădire a constituit nucleul viitoarei staţiuni Eforie Nord, care din punct de vedere administrativ a aparţinut de comuna Techirghiol până în anul 1933[78].

La 1 noiembrie 1933 a luat fiinţă „comuna urbană Eforie". În 1937 a fost aprobat, în Jurnalul nr. 145 din 22 decembrie, al Consiliului

[76] S.A.N.I.C. Bucureşti, fond *Ministerul Lucrărilor Publice/Consiliul Tehnic Superior*, dosar 1091/1934, f. 3, 11.
[77] „Monitorul Oficial", partea I, nr. 89, 15 aprilie 1935, p. 2842.
[78] Nicolina Ursu, *Din istoricul staţiunii Eforie Nord,* în „Litoral", XII, nr. 1158, 29 iunie 1982, p. 3.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

Tehnic Superior, „*Regulamentul pentru construcţiuni şi alinieri al oraşului Eforie*”[79].

Dintr-un Cont de Gestiune pe anul financiar 1938-1939, aparţinând primăriei, aflăm că era percepută o *taxă* asupra turiştilor, care constituiau o sursă importantă de venituri la bugetul oraşului. Primăria a încasat o sumă de 114.448 lei de la „vizitatorii” staţiunii, o sumă de 96.970 lei de la hotelieri („*impozitul călătorilor de la hoteluri*”), o sumă de 105.103 lei din taxele pentru serviciul de control al băilor reci de nămol[80]. Bugetul comunei Eforie pe anul financiar 1941-1942 cuprindea venituri din taxele aplicate „*de fiecare călător la hoteluri*” (100.000 lei) şi „*asupra vizitatorilor în staţiune*” (150.000 lei)[81].

Reclama staţiunii era făcută de către primărie. Administraţia locală cheltuia sume importante pentru a face staţiunea cunoscută. Din contul de gestiune pe anul financiar 1938/1939, aflăm că suma de 12.999 lei era prevăzută spre a fi cheltuită de primărie „pentru publicaţiuni şi propagandă pentru staţiune”[82].

În Jurnalul nr. 145 din 22 decembrie 1937 al Consiliului Tehnic Superior (Ministerul Lucrărilor Publice) s-a aprobat noul plan de *sistematizare* al staţiunii Eforiei Nord[83].

Preocuparea Ministerului Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale pentru studiul lacului se concretizează prin apariţia, în 1932, a unei broşuri privitoare la regiunea balneară din jurul lacului. Studiul, întocmit de profesorii L. Mrazec şi M. Sturdza, structurat în trei părţi, este bazat pe cercetări geologice, balneologice, balneoterapeutice, dar şi pe cercetări privitoare la igienă, la salubritate publică, la economia regiunii, la comunicaţii, la tehnica balneară, la problemele edilitare – toate aceste elemente fiind în strânsă legătură, condiţionând dezvoltarea staţiunii[84]. Sesizând valoarea economică a staţiunii, Mrazec şi Sturdza propun înfiinţarea unui Institut balneologic local, susţinut de Stat; de asemenea, ei

[79] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Eforie Nord*, dosar 14/1939, f. 63.
[80] S.J.A.N. Constanţa, fond *Prefectura Constanţa*, dosar 82/1938, f. 23, 24.
[81] *Ibidem*, dosar 59/1941, f. 1.
[82] *Ibidem*, dosar 82/1938, f. 28.
[83] S.A.N.I.C. Bucureşti, fond *Ministerul Lucrărilor Publice/Consiliul Tehnic Superior* (1901-1944), dosar 1438/1936, f. 18.
[84] L. Mrazec, M. Sturdza, *Regiunea balneară a lacului „Techirghiol”*, [Editura] Scrisul Românesc, Craiova, 1932, p. 1-23.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei” din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

propun „*să i se dea un sprijin larg şi real din toate punctele de vedere din partea tuturor factorilor compentenţi ai Statului*"[85].

Techirghiolul, prima aşezare balneară de pe malul Mării Negre, va cunoaşte, treptat, transformări, după revenirea Dobrogei la România, în 1878. În 1907 nu existau şosele, iluminat public, plantaţii, un regulament de funcţionare al băilor, „planuri-tip" pentru case căci primăria era lipsită de fonduri pentru a realiza lucrări edilitare[86]

În 1922, a fost adoptat primul regulament intitulat „*Regulament de organizare şi funcţionare higienică şi administrativă a staţiunii balneare Techirghiol*"[87]cu norme obligatorii pentru „onor public": turiştii aveau obligaţia să se înregistreze la vile şi hoteluri, iar proprietarii acestora să depună taxele plătite pentru fiecare turist, la perceptor; localurile, restaurantele, cafenelele, magazinele alimentare, nu puteau funcţiona decât cu autorizaţie sanitară şi în condiţii de curăţenie; instalaţiile de băi specifice staţiunii puteau funcţiona doar cu aprobare medicală, respectând o serie de reguli şi prescripţii de igienă; nu se putea folosi acelaşi nămol la două băi consecutive, iar înaintea fiecărei băi căzile (din faianţă, zinc sau ciment) trebuiau curăţate şi dezinfectate.

Decizia nr. 69 din 1 decembrie 1923 a Comisiei Interimare a oraşului Techirghiol prevedea întocmirea unui „*Regulament de administraţie şi poliţie locală*", care a venit în completarea celui anterior cu prevederi referitoare la curăţenia şi liniştea staţiunii[88]. În 1926 primăria Techirghiol a elaborat un „*Regulament pentru alinieri de străzi şi construcţiuni în staţiunea balneară Techirghiol*"[89]. Aprobat de prefectură la 2 iunie 1926, prevedea alinierea străzilor, construcţia clădirilor după norme moderne, lărgirea străzilor şi a bulevardelor, construcţia de trotuare. În anii '30 au loc noi măsuri de *sistematizare*, oraşul se împarte în patru sectoare, se schimbă nomenclatura străzilor, casele se numerotează, dar veniturile primăriei sunt reduse, căci majoritatea vizitatorilor o constituia populaţia nevoiaşă din oraşele ţării (8000 de vizitatori înregistraţi în 1930)[90].

Bugetul comunei Techirghiol a fost alimentat din amenzi, ce variau între 5000 lei şi 10000, pentru nerespectarea prevederilor cât şi cu

[85] *Ibidem*, p. 20-23.
[86] S.J.A.N. Constanţa, fond *Prefectura Constanţa*, dosar 59/1941, f. 14.
[87] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Techirghiol*, dosar 12/1922-1927, f. 8-10.
[88] *Ibidem*, dosar 12/1922-1927, f. 66-67.
[89] *Ibidem*, dosar 91/1938, f. 8-11.
[90] Gheorghe Andronic şi colab., *op. cit.*, p. 79-80; Nicu Dela Jiu, *Lucrările de la Techirghiol,* în „Dobrogea Jună", XXX, nr. 240-241, 22 decembrie 1934, p. 4.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

suma de 30000 lei din aplicarea taxei de 5% asupra veniturile de la hoteluri şi vile, taxă aprobată de primărie[91]. Prin Decizia nr. 11 din 6 aprilie 1924, primăria a hotărât impunerea următoarelor taxe: 12 lei pentru tona de nămol, între 30-150 lei pentru muzică (în funcţie de cazare)[92]. În 1928 se va inaugura *calea ferată* Constanţa – Teghirghiol[93], iar primăria va întocmi un nou plan de sistematizare, în intenţia demarării unor lucrări menite a transforma comuna în oraş. La 29 decembrie 1929, Techirghiolul a fost declarat prin hotărâre guvernamentală staţiune balneo-climaterică. Decizia a intrat în vigoare la data de 1 ianuarie 1930, când localitatea a primit statutul de comună urbană (oraş). După publicarea în Monitorul Oficial nr. 274/9 decembrie 1929 a Decretului Regal 4036 de transformare a comunei Techirghiol în comună urbană, printre primele măsuri cerute de primar au fost ca „*biletele de călătorie pe CFR să fie reduse, iar pentru Techirghiol să nu mai poarte inscripţionat cuvântul sat*! "[94]

Reclama staţiunii Techirghiol se făcea, la început, şi prin anunţuri redactate de primăria Constanţa[95]. Mai târziu, însă, Primăria Techirghiol se ocupa de reclama staţiunii. În 1929, ziarul „Vremea" îşi oferea serviciile de promovare a staţiunii. Primăria a aprobat cererea ziarului[96]. Dar Băile Techirghiol şi-au făcut reclamă prin efectele lor miraculoase, încă din „*primele timpuri*"[97].

Preţurile camerelor la vile şi hoteluri erau fixate de către autorităţile locale. Vara, preţurile camerelor cu un pat variau în 1935 între 800 şi 3500 lei, iar pentru cele cu două paturi între 1200 lei şi 5000 lei. Erau clasificate vilele, hotelurile şi casele care ofereau camere de cazare, în patru categorii. În 1938 au fost fixate două categorii de preţuri la cazare, pentru lunile iulie şi august, când au fost cuprinse între 1000 şi 3000 lei, şi lunile iunie şi septembrie, când s-au încadrat între 600 şi 1800 lei, pentru camerele cu un singur pat[98]

Determinată de preocupări de ordin fiscal, primăria a demarat şi o acţiune de clasificare a hotelurilor, vilelor, localurilor şi stabilimentelor,

[91] S.J.A.N. Coonstanţa, fond *Primăria Techirghiol*, dosar 12/1922-1927, f. 12 verso.
[92] *Ibidem*, f. 84 verso.
[93] Nicolina Ursu, *Techirghiol din secolul XVIII până azi,* în „Litoral", XII, nr. 1139, 6 iunie 1982, p. 3.
[94] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Techirghiol*, dosar 40/1930, f. 5.
[95] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 17/1910, f. 20.
[96] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Techirghiol*, dosar 28/1929, f. 10.
[97] „Revista Băilor", III, nr. 23, 1-6 iulie 1931, p. 1.
[98] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Techirghiol*, dosar 86/1938, f. 113, 114.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

percepând tarife diferite în funcţie de categorie. Modalitatea de clasificare a fost definită în 1937, când s-a hotărât că aceste edificii pot fi clasificate pe baza unei declaraţii a proprietarului care urma să cuprindă numele exploatatorului şi al proprietarului, adresa şi emblema imobilului, numărul de camere şi preţul de închiriere propus[99].

Alături de reglementările primăriei, funcţiona şi un „*Regulament pentru administrarea și închirierea camerelor căminurilor de recreaţie și cură*", elaborat de Ministerul de Interne[100], în 1939.

Una dintre iniţiativele primăriei a fost elaborarea unui Memoriu[101] cu privire la unificarea staţiunilor Techirghiol, Eforie şi Carmen Sylva, într-o singură unitate administrativă. În expunerea de motive, se arată că staţiunile Eforie şi Carmen Sylva au fost stipendiate de Stat, iar Techirghiol nu a primit nimic; Techirghiol a dat naştere celor două staţiuni şi nu are venituri prea mari deoarece era vizitată de turişti săraci. Primarul propune ca sediul viitoarei primării unificate să fie la Techirghiol deoarece avea populaţie permanentă.

Eforie Sud se află la 4 km de Eforie Nord, la 18 km de Constanţa şi la 25 de km de Mangalia şi este aşezată pe un pinten calcaros, între faleza mării şi lacul Techirghiol.

Eforie Sud a fost creată ca staţiune balneară cu numele „Movilă Techirghiol", în 1898, de către Ion Movilă, pe proprietatea sa particulară, în conformitate cu un plan de parcelare aprobat de Prefectura Constanţa, prin decizia nr. 7.007 din 1898. Terenurile au trecut, pe baza autentificării Tribunalului Ilfov, în deplină proprietate a Societăţii Anonime pe acţiuni „Movilă Techirghiol", care a sistematizat planul de parcelare a staţiunii (autorizarea a fost primită de la Consiliul Tehnic Superior din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, în Jurnalul din 1927, nr. 70). Iar la 1 ianuarie 1928 s-a înfiinţat comuna Carmen Sylva de care depindea staţiunea balneară „Movilă Techirghiol"[102].

Ministerul Muncii, Sănătăţii şi Ocrotirilor Sociale cerea Primăriei Carmen Sylva realizarea unei statistici privitoare la turiştii veniţi între 1919-1937, „*un tablou sinoptic cu mișcarea totală a vizitatorilor din staţiunea d-*

[99] „Buletinul oficial al orașului Techirghiol", nr. 1/1937, p. 9.
[100] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Techirghiol*, dosar 86/1938, f. 113-116.
[101] *Ibidem*, dosar 123/1940, f. 199.
[102] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Carmen Sylva*, dosar 6/1929, f. 97.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

voastră, dela anul 1919 până în present". Primăria realizează acest „tablou" cu variabile între 8425 turişti în 1919 şi 14680 în 1933[103].

Într-un raport al Prefecturii judeţului Constanţa, din 9 noiembrie 1928, se arată că arhiva de dinainte de război (1916-1918) nu mai există[104]. Documentarea pentru acest subcapitol o realizăm din studierea fondului arhivistic al Primăriei Carmen Sylva, începând cu anul 1928 deoarece din acest an se găsesc informaţii asupra turismului.

În 1927, localitatea a devenit comună independentă de Tuzla, în 1928 a fost recunoscută ca staţiune balneară, iar în 1929 i s-a atribuit statutul de oraş. Încă din 1928 asistăm la preocupările autorităţilor locale de a avea o staţiune modernă prin *sistematizarea* acesteia. Decizia primăriei de a realiza un plan de sistematizare a staţiunii[105], vine în sprijinul turismului autohton. Lipsa apei potabile era o problemă cu care se confrunta administraţia localităţii. Printr-o adresă, în 1929, primăria aduce la cunoştinţă acest fapt Ministerului Agriculturii şi Domeniilor[106].

Autorităţile staţiunii s-au preocupat de *modernizarea infrastructurii*, prin efectuarea unor lucrări edilitare de primă necesitate cum ar fi: alinierea străzilor, „împietruirea" şoselelor[107] prin „*petrolarea străzilor, astfel că norii de praf de anii trecuţi, nu mai încarcă atmosfera staţiunii*". În acelaşi timp, o problemă cu care se confrunta staţiunea în perioada interbelică a fost aceea a dărâmării falezei. Cele mai grave surpări au avut loc în 1930, 1933, 1935, 1938.

Primăria se ocupa şi de fixarea *taxelor* turistice. Din Bugetul şi Conturile de gestiune al oraşului Carmen Sylva, pe anul 1932, reies următoarele taxe: taxe pe vizitatori în staţiunile balneare şi climaterice (135.000 lei), taxe pentru călători la hoteluri (500 lei)[108], cotizaţia Comisiei Balneo-Climatice pentru iluminat şi lucrări edilitare. Contul de gestiune pe anul financiar 1941-1942: veniturile comunei erau din taxe asupra vizitatorilor în staţiunile climatice sau balneare, în afară de taxele de cură şi turism prevăzute de legea O.N.T. – 20.000 lei, taxe de fiecare călător la hoteluri sau case care închiriază camere mobilate – 1.000 lei[109]. Conform art. 166 a legii administrative, în anii 1940-1941 erau stabilite *impozite comunale* asupra vizitatorilor în staţiunile climatice sau balneare, în afară de

[103] *Ibidem*, dosar 8/1938, f. 3, 5.
[104] *Ibidem*, dosar 4/1928, f. 85.
[105] *Ibidem*, f. 27.
[106] *Ibidem*, dosar 9/1929, f. 39.
[107] *Ibidem*, dosar 2/1939, f. 7; „Revista Băilor", IV, nr. 37, 7-15 august 1932, p. 1.
[108] S.J.A.N. Constanţa, fond *Prefectura Constanţa* , dosar 5/1932, f. 3, 6.
[109] *Ibidem*, dosar 71/1941, f. 7; *Ibidem*, dosar 56/1941, f. 4.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

taxele de cură şi turism prevăzute de legea O.N.T., asupra caselor de joc de noroc, cluburi etc, precum şi toate localurile publice sub orice denumire, unde se practică jocuri de noroc; vizitator era considerat orice călător la hoteluri sau case care închiriază mai mult de două camere mobilate[110].

În acelaşi an, primăria era preocupată de stoparea fenomenului de speculă care aducea prejudicii turismului autohton. În Circulara nr. 2775/30 mai 1935 a Camerei de Comerţ şi de Industrie Constanţa către Primăria oraşului Carmen Sylva, se atrage atenţia în privinţa practicării preţurilor mari la băi, hoteluri şi restaurante, prezentând dezavantajul pe termen lung („*alungă pentru totdeauna de staţiune pe vilegiaturiştii înşelaţi*") cât şi al categoriilor de săraci şi „*suferinzi*"[111].

Reclama turistică a staţiunii era făcută tot de primărie. Un număr de 15000 exemplare de broşuri redactate în limbile franceză, engleză, germană, erau destinate turiştilor din Europa[112].

Mangalia era, în 1878, o aşezare modestă, administraţia turcească nefăcând nimic pentru punerea în valoarea a localităţii. O dată cu venirea autorităţilor române, situaţia însă se schimbă.

Ministerul Lucrărilor Publice a primit planul de sistematizare al oraşului Mangalia, trimis de către primărie, spre aprobare, prin Adresa nr. 906 din 15 aprilie 1925. Acest plan de sistematizare este însoţit de un Memoriu în care se arată că: „*Oraşul actual, mărginit în câteva străzi, prezintă aspectul unei mari colecţii de ruine, printre care şerpuesc străzi neregulate, întortochiate şi rău întreţinute... Construcţiunile, în afară de câte-va mai noui şi mai cu înfăţişare, restul sunt primitive, fără temelii...*". Pe lângă planul de sistematizare, primăria oraşului Mangalia a redactat şi un amplu *Regulament de construcţii şi alinieri* (13 aprilie 1925), care a fost aprobat de către Consiliul Tehnic Superior din cadrul Ministerului Lucrărilor Publice, în Jurnalul nr. 199 din 19 mai 1925[113]. Prin Decretul Regal nr. 7 din 8 ianuarie 1925, se prevede în bugetul Prefecturii Constanţa o sumă (70000 lei) cu care judeţul contribuie la construcţia sanatoriului „Principesa Elena" din Mangalia[114].

Ministerul Comunicaţiilor concesionează transportul între Constanţa şi Mangalia, pe ruta Constanţa-Carmen Sylva-Mangalia, pe 5

[110] S.J.A.N. Constanţa, fond *Prefectura Constanţa*, dosar 16/1936-1945, f. 73.
[111] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Carmen Sylva*, dosar 7/1935, f. 32.
[112] *Ibidem*, dosar 8/1938, f. 1, 2.
[113] S.A.N.I.C. Bucureşti, fond *Ministerul Lucrărilor Publice/Consiliul Tehnic Superior*, dosar 295/1925, f. 7, 9, 14-35.
[114] S.J.A.N. Constanţa, fond *Prefectura Constanţa*, dosar 2/1922-1930, f. 52.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

ani, începând din 1 februarie 1926, Fundației Culturale „Principele Carol I", prin Adresa nr. 16.306 din 1 februarie 1926[115].

Calea ferată Eforie Sud-Mangalia se inaugurează la 17 iulie 1938. Această lucrare importantă a fost posibilă datorită intervenţiei Statului, regele Carol al II-lea semnând un Decret Regal; în acest document se arăta că linia ferată Constanța-Mangalia este necesară pentru apărarea naţională[116].

Primăria se ocupa şi de fixarea *taxelor* turistice. Dintr-un cont de gestiune pe anul financiar 1939-1940, aparţinând primăriei, aflăm că era percepută o taxă asupra turiştilor. Primăria a încasat o sumă de 105700 lei de la „vizitatorii" staţiunii, şi o sumă de 61565 lei de la particularii care închiriau, pe timpul sezonului, „*camere mobilate*"[117]. Veniturile primăriei din turism au scăzut în anii 1940-1941, când a încasat doar 16700 lei, iar de la hotelieri şi particularii suma de 9500 lei[118].

Balcicul[119] va deveni, din 1913, odată cu intrarea în hotarele Regatului României, în urma celui de-Al Doilea Război Balcanic, din ce în ce mai cunoscut şi frecventat, devenind destinaţie turistică pentru lumea artistică şi politică românească. Titu Maiorescu, preşedintele Conferinţei de pace de la Bucureşti, a reuşit ca în timpul dezbaterilor să tempereze revendicările foştilor aliaţi faţă de Bulgaria şi după mai multe runde de negocieri, la 28 iulie/10 august 1913, a fost încheiat Tratatul de pace de la Bucureşti[120]. După pacea de la Bucureşti (1913), autorităţile române au fost preocupate de dezvoltarea celor două judeţe Durostor şi Caliacra, care formau Cadrilaterul.

---

115 S.A.N.I.C. Bucureşti, fond *Fundaţiile Culturale Regale*, dosar 52/1926, f. 2.

116 Valentin Ciorbea, *Evoluția Dobrogei între 1918-1944. Contribuții la cunoașterea problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale și ale vieții politice și militare*, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2005, p. 113.

117 S.J.A.N. Constanţa, fond *Prefectura Constanța*, dosar 83/1938-1945, f. 26.

118 *Ibidem*, f. 52.

119 Arhiva creată de Primăria oraşului Balcic a fost evacuată probabil în oraşul Mangalia din judeţul Constanţa. Datorită evacuării şi, probabil, şi situaţiei din timpul celui de-al Doilea Război Mondial, arhiva a suferit mari lipsuri. Până acum nu s-a găsit niciun document care să ateste cele afirmate mai sus, însă arhiva Primăriei Balcic a fost găsită în arhiva Primăriei Mangalia, fiind preluată de Arhivele Statului Constanţa în anul 1968 de la Consiliul popular orăşenesc Mangalia. Lipsesc în întregime documentele din anii 1913-1922, 1930, 1932, 1935, documentarea realizându-se în arhivele rămase.

120 Nicolae Ciachir, Gheorghe Bercan, *Diplomaţia europeană în epoca modernă*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1984, p. 445.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

Până în 1913, când Balcicul a intrat în hotarele ţării noastre, această localitate nu avea infrastructura necesară turismului: nu existau străzi pavate, lumină electrică şi nici edificii publice. Balcicul a intrat în atenţia autorităţilor locale, aproape imediat după 1913. Identificat, la început ca oraş comercial, pe parcurs, Balcicul îşi conturează funcţia balneară. Lucrările edilitare încep în 1915, prin reconstruirea străzii principale şi pavarea centrului oraşului[121].

În 1923, Ministerul Lucrărilor Publice aprobă modificarea planului de sistematizare a Balcicului din 1903[122]. Iar la sfârşitul anului 1928, Prefectura judeţului Caliacra încheie un contract[123] referitor la repararea şoselei Balcic-Bazargic. Acestea au fost terminate într-o perioadă scurtă, la începutul lunii ianuarie 1929[124]. În anul 1937 s-a introdus lumina electrică; în anul 1938, autostrada Constanţa-Mangalia-Balcic a fost dată în folosinţă. În perioada 1913-1940, în oraşul Balcic, port la mare şi staţiune balneo-climaterică, s-au ridicat ca edificii publice: localul Primăriei, halele, muzeul, Băile, Cazinoul, Spitalul, Cazărmile, Aeroportul, Castelul Reginei, 50 de vile[125]. Se realizează şi toaletarea oraşului, prin plantarea arterelor principale şi a zonei băilor, prin înfiinţarea unui parc etc[126]. Şi Prefectura judeţului a acordat „*drept ajutor pentru construirea băilor de mare, construirea unui cazinou şi amenajarea plajei*"[127] suma de 1000000 lei. Dar Prefectura nemaiavând fonduri s-a luat decizia de a trece lacul Tuzla în posesia Ministerului de Interne pentru că „*natural că va face lucrări de transformare urgente, creînd prin acestea, multe resurse şi avantagii oraşului*"[128].

Prefectura Caliacra a trimis Consiliului Tehnic Superior un Memoriu, pentru lucrările de construcţie a şoselei judeţene Balcic-Mangalia, aprobat în Jurnalul nr. 259 din 11 noiembrie 1930[129].

---

121 „Ecoul", II, nr. 29, 20 noiembrie 1915, p. 1-2.
122 S.A.N.I.C. Bucureşti, fond *Ministerul Lucrărilor Publice/Consiliul Tehnic Superior*, dosar 173/1923, f. 23.
123 S.J.A.N., fond *Prefectura Judeţului Caliacra*, dosar 28/1928, f. 39.
124 *Ibidem*, f. 46.
125 C. Budeanu, Alexandrina Petrescu, *Realizări tehnice şi economice în Cadrilaterul dobrogean*, în „Analele Dobrogei", XIX, vol. III, 1938, p. 48-49.
126 „Poporul", I, nr. 6, 24 mai 1930, p. 2-3.
127 S.J.A.N., fond *Primăria Balcic*, dosar 19/1931, f. 27.
128 *Ibidem*, f. 36, 37.
129 S.A.N.I.C. Bucureşti, fond *Ministerul Lucrărilor Publice/Consiliul Tehnic Superior*, dosar 611/1930, f. 12.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

În 1931, primăria elaborează şi aprobă un „*Regulament de poliţie comunală al comunei urbane Balcic*" în care reglementa circulaţia, igiena publică, ordinea şi moralitatea în locuri publice (străzi, pieţe, parcuri, plajă), tarifele pentru cazarea în hoteluuri, paza plantaţiilor şi florilor.

Arendarea băilor se făcea de către primărie pe baza unui „Act de angajament". Acesta lua un procent de 40% din venituri, iar primăriei trebuia să i se garanteze 10.000 lei pe sezon. Primăria punea la dispoziţie toate dotările şi tot mobilierul de care dispunea stabilimentul de băi, iar îmbunătăţirile efectuate de antreprenor rămâneau în proprietatea oraşului, la sfârşit de sezon.

Serviciul Judeţean de Drumuri Constanţa realizează un proiect pentru modernizarea şoselei Constanţa-Ecrene (46,102 km), verificat la 1 noiembrie 1935 de către Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor (Direcţia Generală a drumurilor), având următorul itinerariu: Constanţa, Lazu, Eforie, Carmen Sylva, Tuzla, Domniţa Elena, Mangalia, 2 Mai, Vama Veche[130].

În 1937, este adoptat şi pus în aplicare un *plan de sistematizare* al oraşului. Acest plan este realizat cu sprijinul autorităţilor locale, dar şi cu sprijin acordat de către autorităţile centrale, reprezentate de Regele Carol al II-lea şi Regina Maria[131]. Din nefericire, procesul dezvoltării oraşului Balcic a fost întrerupt brusc la 7 septembrie 1940, prin tratatul de frontieră româno-bulgar de la Craiova, Dobrogea de Sud a intrat in componenţa Bulgariei.

Dintre primarii Balcicului care au avut o viziune de dezvoltare a staţiunii, amintim două personalităţi: Octavian Moşescu, primar între anii 1931-1932 şi 1939-1940[132] şi George Fotino, primar între anii 1934-1939[133]. Despre oraş, Octavian Moşescu spunea: „*...Balcicul e o comoară neprețuită nu numai pentru Cadrilater, dar și pentru toată țara, dar pe care statul o ține îngropată într-o indiferență totală și uitare condamnată de toți acei care trec prin aceste locuri pline de frumusețI și bogații*"[134].

130 S.A.N.I.C. Bucureşti, fond *Ministerul Lucrărilor Publice/Consiliul Tehnic Superior*, dosar 1376/1935, f. 62.

131 *Oraşul Balcic şi noul plan de sistematizare*, în „Dobrogea Nouă", XVIII, nr. 72, 6 aprilie 1937, p. 1.

132 Doina Păuleanu, *Balcicul în pictura românească*, Editura ARC 2000, Bucureşti, 2003, p. 143.

133 *Ibidem*, p. 204-205.

134 Octavian Moşescu, *Viitorul Balcicului*, în „Poporul", I, nr. 4, 30 ianuarie 1930, p. 3.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

Staţiunile balneare din judeţul Cetatea Albă rivalizau, în perioada interbelică, cu cele mai importante staţiuni din ţară. Nămolul avea o mai mare consistenţă chimică, aşa cum constataseră medicii şi chimiştii. Prefectul Gr. Berescu a contribuit la ridicarea acestor staţiuni prin diverse realizări: şoseaua Cetatea Albă-Budachi, terasamente de la Culevcea la Tuzla şi de la Cetatea Albă la Achembet, şoseaua de la Cetatea Albă la Bugaz, plantarea arborilor de-a lungul şoselei. În intenţia autorităţilor erau: instalaţiile moderne pentru aducerea apei, uzina electrică, pieţe[135].

Între Cetatea Albă şi Bugaz s-au pus în circulaţie două trenuri care aveau legătura cu Galaţi şi Bucureşti; acestea circulau astfel: din Cetatea Albă se pleca la 9.30 şi se ajungea la 10.20 la Bugaz, iar de la Bugaz se pleca la 15.10 şi se ajungea la 16 la Cetatea Albă[136]. Crearea infrastructurii necesare pentru a se ajunge uşor la Bugaz, s-a constituit într-o altă măsură luată de autorităţile centrale pentru a îmbunătăţi situaţia staţiunii în perioada interbelică. Lucrări de pavaj la Budachi, lumina electrică la Bugaz, sistematizarea staţiunilor Achembet şi Serghieşti. Administraţia şi Oficul de Turism, iniţiate de Col. Stăncescu, preşedintele Asociaţiei comunelor balneare, sunt pe drumul înfăptuirii programului de realizări[137]. Col. Stăncescu a realizat o adevărată operă pentru staţiunile balneare basarabene: lumină electrică, sistematizarea, plantarea, alinierea şi pavarea străzilor, amenajarea pieţelor, amenajarea parcurilor – fac parte din programul de realizări. Niciuna dintre staţiuni nu era legată prin şosele practicabile de Cetatea Albă, dar din iniţiativa lui Stăncescu s-au realizat multe. Ziarul „Nistrul" afirma: „*Bugazul care acum câţiva ani era un simplu loc pentru scăldat, fără nici un amenajament, a ajuns astăzi să atragă atenţia tuturor, prin realizările ce se* fac *într'un ritm accelerat*"; „*Budachi a atins un punct înalt în dezvoltarea sa*": astfel, în 1936 au venit mulţi turişti străini, iar pentru sezonul estival 1937 „*staţiunile sunt teatrul unei acţiuni de furnicar*, iniţiativele reprezentantului Asociaţiei comunelor balneare, fiind încurajate de prefectul Berescu[138].

Încă de la începutul secolului XX, se simte nevoia unei politici a Statului privind turismul românesc. În presa centrală, este prezent un articol „Băile Noastre" – articol în favoarea vizitării staţiunilor noastre.

[135] „Nistrul", II, nr. 23, 17 mai 1936, p. 1.
[136] *Ibidem*, II, nr. 27, 14 iunie 1936, p. 1.
[137] *Ibidem*, II, nr. 29, 6 septembrie 1936, p. 1.
[138] *Ibidem*, III, nr. 49, 30 mai 1937, p. 1.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

Articolul este o analiză critică a turismului din staţiunile balneare româneşti. La 22 februarie 1902, savantul dr. G. Marinescu a ţinut o conferinţă intitulată *Studii asupra unor staţiuni balneare din ţară şi din străinătate*, precizând de ce românii preferă Băile străinătatea: „*Constatarea acestei anomalii de către una din somităţile noastre ştiinţifice, trebue să ne dea de gîndit. Trebue încurajate staţiunile de către* ***guvern*** *(subl.n.), lumea medicală, presă, romîni cu dor de ţară"...*(dar) ***statul nu se interesează de nimic*** *(subl.n.), după ce construieşte instalaţiile de băi, antreprenorii hotelurilor şi aceia ai băilor vor să cîştige mult şi repede, iar confortul e neglijat*"[139]. Ciudate coincidenţe (sau nu) cu zilele noastre!

Din diferitele Situaţii şi Dări de seamă realizate de primii prefecţi reiese că aceştia nu aveau un program coerent şi unitar pentru dezvoltarea turistică a zonelor litorale, deoarece se confruntau cu alte probleme de ordin economic, administrativ, social etc.

Primul prefect, Remus N. Opreanu, prezenta situaţia Dobrogei la 1878 ca fiind una deplorabilă[140]. Autorităţile centrale au sesizat de la început valoarea turistică a oraşului. În *Darea de seamă* a prefectului către Consiliul Judeţean, făcută la 18 ianuarie 1881, se remarcă potenţialul Constanţei: „*Marele Otel „Carol I" va contribui puternic la înmulţirea visitatorilor pentru băile de mare. Căci pe lângă un mare oraşiu comercial Constanţa va fi şi o staţiune balneară dintre cele mai frecuentate*"[141]. Un alt hotel al oraşului – Hotelul Panaiot – a găzduit un club, înfiinţat la iniţiativa prefectului Ciocârlan[142]; clubul avea la bază ideea asocierii diferitelor categorii sociale pentru a se realiza un progres material şi moral care să conducă la civilizaţie.

Pentru turism sunt foarte importante căile de comunicaţii. În 1878, Dobrogea avea doar 80 km de cale ferată (linia Cernavodă-Constanţa) şi 100 km de şosele în stare foarte proastă. Imediat după revenirea Dobrogei la România, autorităţile centrale au construit căi ferate şi şosele utile. Calea ferată Constanţa-Mamaia (9 km), Medgidia-Bazargic-Oborişte (138 km), Constanţa-Carmen Sylva (16 km), construite până în

[139] „Adevărul de dimineaţă", I, nr. 136, 18 (1 iulie) iunie 1904, p. 1; *Ibidem*, I, nr. 137, 19 (2 iulie) iunie 1904, p. 2; *Ibidem*, I, nr. 138, 20 (3 iulie) iunie 1904, p. 1.

[140] *Dobrogea. Cincizeci de ani de viaţă românească 1878-1928*, Cultura Naţională, Bucureşti, 1928, p. 719-735.

[141] Apud Stoica Lascu, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, Vol. I (1878-1916), (Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie), f.e., Constanţa, 1999, p. 130 (Doc. 27).

[142] *Ibidem*, p. 137 (Doc. 34).

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

anul 1924, fac posibilă o mai uşoară comunicaţie a turiştilor cu litoralul românesc[143].

În perioada interbelică, turismul devine un domeniu în care preocupările autorităţilor centrale se intensifică. Promovarea turistică a României era făcută de către Ministerul Regal al Afacerilor Străine în colaborare cu Organizaţia Naţională Română de Voiaj şi Turism „Europa", care s-a ocupat de redactarea unui „prospect" intitulat *România*[144]. Direcţia Presei şi Informaţiilor din cadrul Ministerului Afacerilor Străine adresează o cerere (nr. 527 din 30 octombrie 1928) ziarului central „Universul" prin care solicită un număr de 30 exemplare din lucrarea „Dobrogea" scrisă de Romulus Seişanu, „*spre a fi puse la dispoziţia legaţiunilor noastre din străinătate, în scop de propagandă*". Ziarul dă curs cererii, trimiţând în scurt timp, la 8 noiembrie 1928, exemplarele cerute[145].

Un organism care a contribuit la valorificarea potenţialului turistic al litoralului dobrogean a fost „***Asociaţiunea comunelor staţiuni balneo-climatice de pe litoralul dobrogean al Mării Negre***", cu sediul la Constanţa, care ia fiinţă prin Decretul Regal 2094/1935[146]. Primul preşedinte al asociaţiei a fost desemnat Sergiu Dimitriu, pe timp de 5 ani[147]. Această asociaţie a luat fiinţă pe temeiul dispoziţiilor art. 512 din Legea pentru Organizarea Administraţiei Locale, din 1929. În asociaţie mai intrau şi Mamaia, Eforie Nord, Eforie Sud, Mangalia, Techirghiol, Cavarna, Balcic. Asociaţia urmărea realizarea unor obiective, precum: construirea de căi de comunicaţie, iluminat, alimentare cu apă potabilă; împădurirea coastelor de pe litoral; diguri, debarcadere.

Un moment important în organizarea turismului în România l-a constituit înfiinţarea în timpul guvernării liberale a lui I.I.C. Brătianu, prin crearea, în 1926, a ***Oficiului de Turism*** în cadrul Ministerului Sănătăţii[148], a cărui sarcină principală era coordonarea activităţii staţiunilor balneo-climaterice. Abia în 1933 se produce primul pas către instituţionalizarea turismului, în sensul că O.N.T. devine un organism cu activitate de sine stătătoare pe lângă Preşedenţia Consiliului de Miniştri. Obiectivele sale se

[143] Romulus Seişanu, *Dobrogea, Gurile Dunării şi Insula Şerpilor*. Schiţă monografică, Studii şi documente, Tipografia Ziarului „Universul", Bucureşti, 1928, p. 230-231.
[144] S.A.N.I.C. Bucureşti, fond *Ministerul Propagandei Naţionale/Propaganda*, dosar 52/1927-1937, f. 90.
[145] *Ibidem*, dosar 161/1928-1935, f. 31.
[146] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Carmen Sylva*, dosar 7/1935, f. 148, 149.
[147] S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 60/1939, f. 36.
[148] *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 210.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

refereau, în principal, la încurajarea călătoriilor, la popularizarea turismului românesc în străinătate şi atragerea de turişti de peste hotare[149]. Trecerea O.N.T. de la Ministerul Sănătăţii apoi la Consiliul de miniştri este amintită în primul an de apariţie al revistei „România”[150].

Cadrul legal pentru desfăşurarea activităţii turistice în ţara noastră şi primul organism de stat specializat în acest sens (O.N.T.) s-a realizat prin dezbateri parlamentare. Lucrările Senatului au fost deschise de I. Inculeţ, ministrul de Interne, care a dat citire Masajului Regal, transmis de Carol al II-lea, ce solicita aprobarea proiectului de lege pentru organizarea turismului[151]. Proiectul Legii Turismului a fost votat de Adunarea Deputaţilor [152] şi către Senat[153].

În timpul dezbaterilor, Vasile A. Marinescu spunea: „*Turismul este o reală sursă de venituri pentru bugetul unui Stat, este cel mai important element economic, în alte ţări este exploatat la maxim, dă naştere la o nouă viaţă economică, este un factor educativ cultural...Turismul este o ramură de producţie în care cu investiţii minime, investiţii încă care chiar dacă nu dau randamentul scontat, rămân mai departe pentru uzul ţării (drumuri, hoteluri) avem rezultate maxime*”[154].

Examinând legea prin care s-a creat O.N.T., constatăm că ea îmbrăţişează toată problema turistică, creând o doctrină şi o metodă de politică turistică naţională. O.N.T. ia fiinţă din iniţiativa miniştrilor I. Inculeţ, Dr. I. Costinescu, R. Franasovici şi Sergiu Dimitriu. Prin aplicarea legii, vor face ca patrimoniul naţional să fie mărit prin noua ramură de activitate: Turismul[155].

Prin Înaltul Decret Regal nr. 322 din 29 februarie 1936, modificat prin Decretul Lege nr. 3047 din 31 august 1938 s-a promulgat Legea

[149] *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 210.
[150] „România”, I, nr. 13-14, octombrie-noiembrie 1936, p. 23.
[151] „Monitorul Oficial”, partea a III-a, Dezbateri parlamentare/Senat, 19 decembrie 1936, p. 524.
[152] „Monitorul Oficial”, partea a III-a, Dezbateri parlamentare/Adunarea Deputaţilor, 24 februarie 1936, p. 1033.
[153] „Monitorul Oficial”, partea a III-a, Dezbateri Parlamentare/Senat, 27 februarie 1936, p. 774, 794.
[154] Vasile A. Marinescu, *O nouă lege economică, Legea Turismului*, în „Buletinul Oficiului Naţional de Turism”, I, nr. 5, februarie 1936, p. 8-9.
[155] Valeriu Tebeica, *Ştiinţa Turismului*, în „Buletinul Oficiului Naţional de Turism”, I, nr. 6, martie 1936, p. 7-8.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei” din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

pentru Organizarea Turismului[156], care era publicată în Monitorul Oficial, nr. 50 din 29 februarie 1936[157].

Dintre atribuţiile O.N.T. amintim: studierea mijloacelor de dezvoltare a turismului, printr-o cooperare directă cu toate instituţiile de stat, judeţene, comunale sau particulare;sprijinul propagandei turistice realizate prin broşuri, afişe, filme, reviste, conferinţe la radio; luarea unor măsuri pentru îmbunătăţirea mijloacelor de transport; un control riguros al hotelurilor, pensiunilor, restaurantelor, caselor de adăpost; construirea de hoteluri[158]. O.N.T. îşi propunea să participe la toate manifestările turistice din străinătate şi la congresele internaţionale, să sprijine manifestările culturale sau cu caracter economic care ar contribui la atragerea turiştilor străini în România[159].

Prima activitate a O.N.T. a fost trimiterea unei circulare cu nr. 1473 din 21 aprilie 1936 către preşedinţii oficiilor judeţene de turism, referitoare la aplicarea unor măsuri: oficiile judeţene şi locale nu aveau voie să editeze niciun fel de lucrare de specialitate precum ghiduri, broşuri, pliante, prospecte, fără încuviinţarea O.N.T.; de asemenea, se atrăgea atenţia că, înainte de tipărire, întregul material (foto, hărţi, schiţe, formatul lucrării etc) trebuia aprobat[160].

Reclama turistică pentru Litoralul românesc se făcea prin răspândirea materialului informativ prin birourile de informaţii şi propagandă a O.N.T. din Constanţa, Bucureşti, Sinaia, Braşov şi Sibiu, dar şi în străinătate, prin birourile O.N.T. înfiinţate în capitalele europene precum Paris, Berlin, Praga şi Varşovia; de altfel, în anul 1937, O.N.T. a obţinut vitrine de propagandă în 19 oraşe principale din Europa[161].

Dintre primele realizări amintim apariţia revistei *România* (editată în 40 de pagini), în 1936; crearea *Micii Înţelegeri Turistice*; crearea a 205 Oficii Locale, iar 90 de oficii au birouri de informaţii turistice; obţinerea de scutiri de taxe pentru viza consulară pentru străini, de la Ministerul Afacerilor Străine. În acelaşi an, O.N.T. se ocupă de construirea pavilionului turistic al României, la „Expoziţia Micei Înţelegeri Turistice

156 S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, dosar 39/1936, f. 22.
157 „Monitorul Oficial", partea I, nr. 50, 29 februarie 1936, p. 1748-1756.
158 *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 211.
159 *Ibidem*.
160 Serviciul Municipiului Bucureşti al Arhivelor Naţionale (în continuare S.M.B.A.N), fond *Asociaţii Turistice*, dosar 2/1936, f. 33, 34.
161 *Enciclopedia României*, vol. IV, p. 215.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

din cadrul Lunei Bucureştilor"[162], eveniment, aflat la a II-a ediţie, care s-a desfăşurat între 9 mai-9 iunie[163]. În cadrul *Micii Înţelegeri Turistice* – creată de ţările Micii Înţelegeri – România oferea „posibilitatea de a-şi face cura în cele mai avantajoase condiţiuni posibile, în staţiunile balneare maritime de pe una dintre cele mai frumoase părţi ale litoralului Mării Negre, dela Balcic până la Budache".

Revista România, apărută la 1 aprilie 1936 şi condusă de Radu Boereanu, avea articole scrise de Nicolae Iorga, D. Botez, Gala Galaction, Emanoil Bucuţa, Lucia Demetrius, Zaharia Stancu, Ion Simionescu, Alexandru Borza, Mihai Haret, Vasile Puşcariu, R. Ţiteica, Dan Radulescu, Emilian Iliescu. Să menţionăm şi editarea în 1938 a lucrării „Plajele României" în 30 mii exemplare[164]. Acest material publicitar a fost executat cu scopul de a face propagandă turistică staţiunilor de pe litoralul românesc

Organizarea O.N.T. prevedea un organism central – O.N.T. – cu atribuţii de supraveghere, dirijare, sprijinire, coordonare a întregii mişcări a turismului şi un organism exterior format din 71 de Oficii Judeţene şi 230 de Oficii Locale. Din considerente de ordin financiar, O.N.T. avea nevoie de sprijin pentru a dezvolta staţiunile litorale. În 1939, N. Otescu, ministru de interne a ţinut conferinţa „Ridicarea staţiunilor de pe litoralul Mării"[165]. Ideile aceste conferinţe au fost puse în practică un an mai târziu.

În 1940, Consiliul de Miniştri a decis, prin Jurnalul întocmit de ministrul Internelor, Mihail Ghelmegeanu, ca ţinuturile şi municipiile mai bogate să fie autorizate a lua sub ocrotirea lor staţiunile de pe litoralul Mării Negre. Astfel, măsura luată de Consiliul de Miniştri, venea în sprijinul „ridicării" staţiunilor balneare de pe litoralul românesc[166].

Faptul că litoralul a intrat în atenţia autorităţilor centrale, în perioada interbelică, relevă importanţa acestuia ca zonă turistică. Prin organismele existente, şi mai ales, prin faptul că dispunea de o lege a turismului, România s-a situat, între cele două războaie mondiale, în avangarda ţărilor turistice ale Europei[167].

---

162 S.M.B.A.N., fond *Asociaţii Turistice*, dosar 2/1936, f. 166, 184.

163 *Albumul Lunei Bucureştilor. 9 mai-9 iunie 1936*. Publicaţiune oficială a Primăriei Municipiului Bucureşti, Bucureşti, 1936, *passim*.

164 „România", IV, nr. 6-7, iunie-iulie 1939, p. 22.

165 *Ibidem*, IV, nr. 10-11, octombrie-noiembrie 1939, p. 37.

166 „Dobrogea Jună", XXXVI, nr. 63, 17 iunie 1940, p. 3.

167 Ion-Dănuţ Jugănaru, *Politici şi strategii în turismul mondial*, Editura Expert, Bucureşti, 2007, p. 158.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

Bibliografie:

Serviciul Arhive Naţionale Istorice Centrale (S.A.N.I.C.), fond fond *Ministerul Lucrărilor Publice/Consiliul Tehnic Superior*, 1934.
S.A.N.I.C., fond *Ministerul Lucrărilor Publice*, 1903.
S.A.N.I.C., fond *Fundaţiile Culturale Regale*, 1926.
S.A.N.I.C., fond *Ministerul Propagandei Naţionale/Propaganda*, 1927-1937.
Serviciul Municipiului Bucureşti al Arhivelor Naţionale (S.M.B.A.N), fond *Asociaţii Turistice*, 1936.
Serviciul Judeţean al Arhivelor Naţionale (SJAN) Constanţa, fond *Primăria Constanţa*, 1882-1932.
S.J.A.N. Constanţa, fond *Prefectura Constanţa*, 1941.
S.J.A.N., fond *Prefectura Judeţului Caliacra*, 1928.
S.J.A.N., fond *Primăria Balcic*, 1931.
S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Carmen Sylva*, 1929.
S.J.A.N. Constanţa, fond *Primăria Techirghiol*, 1922-1927.
„Monitorul Oficial", partea I, 1935.
„Monitorul Oficial", partea a III-a, Dezbateri parlamentare/Senat, 1936.
„Monitorul Oficial", partea a III-a, Dezbateri parlamentare/Adunarea Deputaţilor, 1936
„Monitorul oficial al comunei urbane Constanţa", I, 1899.
„Buletinul Oficiului Naţional de Turism", I, 1936.
„Buletinul oficial al oraşului Techirghiol", 1937.
Enciclopedia României, vol. IV, Imprimeria Naţională, Bucureşti, 1943.
„Adevărul de dimineaţă", I, 1904
„Analele Dobrogei", XIX, 1938.
„Cuvântul liber", II, 1935.
„Dobrogea economică", I, 1922.
„Dobrogea Jună", XVI, 1922.
„Ecoul", II, 1915.
„Litoral", IX-XVII, 1979-1988
„Nistrul", II, nr. 23, 1936.
„Poporul", I, 1930.
„Revista Băilor", III-IV, 1931-1932.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

„România", I, 1936.
„Universul", XXI, 1903.
„Voinţa Dobrogei", IV-VI, 1934-1936.

Albumul Lunei Bucureştilor. 9 mai-9 iunie 1936. Publicaţiune oficială a Primăriei Municipiului Bucureşti, Bucureşti, 1936.

Andronic, Gheorghe, Neaţu, Marin, Rădulescu, Adraian, Lascu, Stoica, *Litoralul românesc al Mării Negre*, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1989.

Boncu, C. M., Boncu, Natalia, *Constanţa – constribuţii la istoricul oraşului*, Editura Litera, Bucureşti, 1979.

Ciachir, Nicolae, Bercan, Gheorghe, *Diplomaţia europeană în epoca modernă*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1984.

Ciorbea, Valentin, *Evoluţia Dobrogei între 1918-1944. Contribuţii la cunoaşterea problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale şi ale vieţii politice şi militare*, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2005.

Ciorbea, Valentin, *Portul Constanţa 1896-1996*, Editura Fundaţiei Andrei Şaguna, Constanţa, 1996.

Ciorbea, Valentin, *The port of Constantza: 125 years of Roumanian administration: 1878-2003*, în *Studii istorice dobrogene*, Universitatea „Ovidius" Constanţa. Facultatea de Istorie. Centrul de Studii şi Cercetări ale Istoriei şi Civilizaţiei Zonei Mării Negre secolele XIX-XX, Editura „Ovidius" University Press, Constanţa.

Cioroiu, Constantin, Moise, Marian, *Litoralul românesc la 1900. Repere istorico-literare*, Ediţia a II-a, Editura Europolis, Constanţa, 2001.

Cojoc, Mariana*, Consolidarea malurilor Mării Negre în oraşul Constanţa la sfârşitul secolului XIX*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române", 2000, tom III, 1, Constanţa, 2001.

Comăniţă, Maria Cica, *Poveştile Mamaiei. Centenarul staţiunii Mamaia. 1905-2005*, Editura Telegraf Advertising, Constanţa, 2005.

Dobrogea. Cincizeci de ani de vieaţă românească 1878-1928, Cultura Naţională, Bucureşti, 1928.

Dumitraşcu, Gheorghe, Bălăbănescu Mariana, *Implicaţiile economice şi politice ale construirii podului peste Dunăre Feteşti-Cernavodă (1878-1895)*, în

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.

„Comunicări de istorie a Dobrogei" (Muzeul de Istorie Naţională şi Arheologie Constanţa), f. e., Constanţa, 1980.

Huhulescu, S.C., *Constanţa: ieri, astăzi, mâine*, Tipografia Lucrătorii Asociaţi, Constanţa, 1934.

Ionescu, Th., Duployen, I.N., *Constanţa şi Techirghiolul*. Ghid ilustrat, Institutul Grafic „Albania", Constanţa, 1924.

Ionescu-Dobrogeanu, Marin, *Cercetări asupra oraşului Constanţa*. Geografie şi istorie, Tipografia şi Fonderia de Litere Thoma Basilescu, Bucureşti, 1897.

Iorga, Nicolae, *Războiul nostru în note zilnice 1916-1917*, vol. II, Editura „Ramuri" S. A., Craiova, f. a.

Jugănaru, Ion-Dănuţ, *Politici şi strategii în turismul mondial*, Editura Expert, Bucureşti, 2007.

Lascu, Stoica, *Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878-1947)*, vol. I (1878-1916), (Muzeul de istorie Naţională şi Arheologie), f.e., Constanţa, 1999.

Lascu, Stoica, Vitanos, Constantin, *Valori ale civilizaţiei româneşti în Dobrogea* (Colegiul Pedagogic «Constantin Brătescu» şi Asociaţia Cultural-Istorică Dobrogeană «România de la Mare»), f.e., Constanţa, 1993.

Rădulescu, Adrian, Lascu, Stoica, Haşotti, Puiu, *Constanţa*. Ghid de oraş, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1985.

Sabin Ivan, Sabin, *Talasoterapia la Mamaia*, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2002.

Seişanu, Romulus, *Dobrogea, Gurile Dunării şi Insula Şerpilor*. Schiţă monografică, Studii şi documente, Tipografia Ziarului „Ciorbea, Valentin, Universul", Bucureşti, 1928.

Mrazec, L., Sturdza, M., *Regiunea balneară a lacului „Tekirghiol"*, [Editura] Scrisul Românesc, Craiova, 1932.

Păuleanu, Doina, *Balcicul în pictura românească*, Editura ARC 2000, Bucureşti, 2003.

Păuleanu, Doina, *Constanţa. Spectacolul modernităţii târzii 1878-1928*, vol. I, Editura Arcade, Bucureşti, 2006.

Cristea, N., Tanase, G. (2014). The Coordinates of Local and Central Policy to Develop the Romanian Seaside Terminal Between 1878-1941 [Coordonate ale politicii locale si centrale de dezvoltare a terminalului litoralului romanesc intre 1878-1941]. Anuarul Universitatii „Petre Andrei" din Iasi, Fascicula: Drept, Stiinte Economice, Stiinte Politice, 2014, Tomul 14, Decembrie, pp. 215-244.