

GEOGRAFIA POPULAȚIEI ȘI AȘEZĂRILOR DIN ZONA DELTEI DUNARII

PROF. UNIV. DR. IOAN POPOVICI

In Delta Dunării sunt cuprinse teritoriile dintre Ceațalul Chilia la vest, Marea Neagră la est, platforma pliocenă a Bugeacului la nord și Dealurile Tulcei cu lacul Razelm la sud, adăugindu-se, în accepțiunea mai multor lucrări publicate în ultimele două decenii, și complexul lacustru Razelm — Golovița — Zmeica — Sinoe (880 km^2), în care caz suprafața totală atinge 5050 km^2 , din care 4345 km^2 pe teritoriul patriei noastre.

Aleătuită din subunități depresionare, cu un întreg eșalon de forme emerse și mai ales submersă, delta românească se remarcă, față de regiunile înconjurătoare, printr-o pregnantă individualitate morfohidrografică și biogeografică, la care se adaugă o serie de caractere particulare demogeografice și economico-geografice. Deși cuprinde un număr restrins de locuitori, fiind una din regiunile țării cu o densitate scăzută a populației, datorită atât nivelului slab de dezvoltare economică și socială din trecut dar mai ales potențialului redus de habitat, delta prezintă totuși un interes deosebit din punct de vedere al geografiei populației și așezărilor. Acest interes este generat deopotrivă de istoricul populării zonei de la gurile Dunării, de fizionomia și profilul funcțional al așezărilor omenești, de unele modalități particulare ale valorificării mediului înconjurător specific la care participă atât populația din așezările deltaice cit și o bună parte din populația activă a așezărilor din Dobrogea înaltă situată în vecinătatea deltei.

In condițiile orindurii socialiste se desfășoară un larg proces de valorificare complexă și de amenajare integrală a Deltei Dunării, reorganizându-se și dezvoltându-se funcțiile tradiționale și apărind noi funcții, fapt care produce mutații calitative în structura social-economică a populației și așezărilor. Se poate spune că, în ultimele decenii, contribuția

ascendentă a Deltei Dunării la diviziunea teritorială a muncii în cadrul județului Tulcea și în întregii țări este generată în primul rind de economia piscicolă, exploatarea stufului, navegare, turism, la care se adaugă economia agricolă și silvicultura. Totodată, trebuie remarcat rolul coordonator major al municipiului Tulcea pentru întreaga viață economico-socială a acestei regiuni geografice.

1. Considerații istorico-geografice

Vestigile arheologice, documentele istorice și cartografice atestă deopotrivă popularea zonei Deltei Dunării din cele mai îndepărtate timpuri, ca și continuitatea populației autohtone. În această parte a țării au fost puse în evidență urme ale străvechilor culturi neolitice Hamangia (5500—2800 i.e.n.), în insula Popina din lacul Razelm, și Gumelnitsa, la Tulcea. La Mahmudia au fost puse în evidență urme ale ultimei faze a epocii hallstattiene (sec. VI—V i.e.n.), corespunzînd perioadei când din marea masă a neamului trac se cristalizează grupul etnic al geto-dacilor; pe grindul Caraorman s-au descoperit tumuli din sec. al V-lea i.e.n.

În operele unor invățăți antici, între care Herodot, Strabo, Ptolemeu și alții, sunt menționate 5—6—7 guri de vârsare ale Dunării; în mod deosebit reține atenția faptul că în aceste lucrări se menționează o insulă numită Peuce, limitată de un braț numit de asemenea Peuce, care aveau în antichitate reputația de a fi elementele cele mai importante ale deltei (Gh. I. Năstase, 1932).

Intrucât scrierile antice nu permit fixarea cu precizie a poziției insulei Peuce, ea apare diferit localizată la autori moderni. Astfel, Gr. Antipa (1914) consideră că insula Peuce a fost „primul început al deltei propriu-zise”, identificînd-o astfel cu virful deltei. Gh. I. Năstase (1932) o identifică cu cimpul de loess Chilia, părere acceptată un timp și de G. M. Murgoci (1912) după care renunță la ea. I. G. Petrescu (1957) identifică insula Peuce cu grindul Sărăturile. Un număr mai mare de cercetători localizează însă această legendară „insulă” la sud de brațul Sf. Gheorghe. Astfel, în unele lucrări, G. M. Murgoci o plasează în peninsula Dunavăt, la vest de linia Murighiol-Sărinasuf, iar C. Brătescu (1923) o identifică cu partea peninsulară a Dobrogei, cuprinsă între Dunăre, complexul Razelm-Sinoe și Valea Teliței. La fel, M. Ionescu-Dobrogeanu (1933) o amplasează în această regiune, în timp ce părerea lui (1909) cu privire la existența unui braț al Dunării care se desfacea lingă Isaccea, curgea pe Valea Adincă și Valea Teliței pentru a se vîrsa în lacul Babadag a fost considerată ca nejustificată din punct de vedere geomorfologic de către G. M. Murgoci. Istoricul V. Părvan (1923) vede, de asemenea, insula Peuce în regiunea brațului Sf. Gheorghe ca și M. Kiessling și alții.

Față de documentarea fiecărui din autorii citați, este foarte greu de apreciat care este presupunerea cea mai intemeiată. Totuși, un adevară poate fi reținut, anume că principalele cercetări converg spre ideea situației insulei Peuce în cadrul deltei, sau în imediata ei apropiere. În ceea ce privește însă poziția exactă a acestei „insule” considerăm că localizarea ei în interiorul deltei actuale este mai greu plauzibilă și că cea mai intemeiată presupunere poate fi considerată aceea care amplasează teritoriul cu acest nume la sud de brațul Sf. Gheorghe, în Dobrogea înaltă. Nu intenționăm să reluăm pe baza scrierilor antice argumentele și contraargumentele atât de dezbatute de diversi autori moderni. Vrem numai ca la argumentele favorabile acestei din urmă ipoteze să adăugăm cîteva elemente care nu se par destul de plauzibile și mai puțin luate în seamă.

Se știe că în scrierile antice, în zona gurilor de vârsare ale Dunării sunt indicate numeroase insule, iar despre insula Peuce se afirmă că era loc de refugiu și centru important pentru unele populații ca geti, apoi triballi, bastarni-peucini etc. Săpăturile arheologice și documente istorice au dovedit că pe brațul Sf. Gheorghe se realiza în antichitate un intens comerț, de la Malcoci spre râsărît, pe brațul Dunavăt, pe Razelm (pe atunci golf al Mării Negre) spre Histria, pentru că aici se găsesc urmele cetăților antice Salsovia (Mahmudia), Halmyris (în zona Murighiol), Vallis Domitiana (Agighiol), Argamum (Capul Dolosman). Reținem așadar că pe brațul Sf. Gheorghe pînă la Dunavăt se realiza un intens comerț în antichitate și că insula Peuce era bine populată, constituind un loc de refugiu și centru important. Dacă această așezare constituia un loc de refugiu, era fără indoială și un loc de apărare. Or, pentru apărare se cereau anumite condiții în acele vremuri, care nu erau îndeplinite de vreun loc din interiorul deltei. Astfel, pe lîngă condițiile de salubritate ale locului ales, se cerea îndeplinirea și condiția unei înălțimi naturale fortificate care să domine așezarea și care să constituie totodată un punct strategic și de observație asupra unui orizont cit mai întins. Iată de ce considerăm că așezarea Peuce este cel mai indicat să-o situăm la extremitatea deltaică a Dobrogei înalte.

Indiferent de veridicitatea acestor ipoteze, ceea ce ne interesează în mod deosebit este faptul că Delta Dunării și mai ales regiunile vecine erau populate în antichitate.

În acea vreme, ca și în secolele următoare, populația dobrogiană s-a concentrat mai ales spre Dunăre și litoral, fapt consemnat în diverse documente istorico-geografice și cartografice. Prin secolele VII—V I.e.n., corăbierii greci pătrund pe gurile Dunării, întlnind pe malurile fluviului așezări rurale și chiar forme incipiente de aglomerări orașenești. În acele timpuri, ținuturile dobrogene, în special cele din vecinătatea băltilor și Deltei Dunării, erau populate de plugari statorniță la munca ogoarelor de cu secole în urmă și de păstori nomazi ce cobo-

rău din Carpați. Economia predominantă era cea pastorală, iar în zona Deltei Dunării cea pastoral-pisicolă, care de altfel se menține pînă în vremurile din urmă.

Dindu-și scama de marea importanță a litoralului Mării Negre, a Dunării și gurilor ei pentru comerțul cu popoarele din bazinul dunărean, grecii intemeiază cîteva cetăți-porturi, dintre care, o activitate mai bogată și mai bine reconstituită a avut-o Histria, menținut ca un important centru comercial pînă în secolele III-II i.e.n. cînd începe să decadă (ruinele lui se află pe teritoriul actual al județului Constanța). Cercetări recente confirmă contemporaneitatea cu Histria a cetății Argamum (Capul Doloșman din zona Jurilovca). Ambele cetăți realizau schimburi comerciale de anvergură cu geto-daci, limitindu-și de altfel influența asupra acestora în cadrul schimburilor de mărfuri.

După invazia bastarnilor (care se vor numi ulterior peucini) și a sarmatilor (sec. I i.e.n.), își fac apariția ostile romane care, zdrobind masele bastarne și apoi învingind trupele lui Decebal (Dobrogea făcea parte din statul centralizat dac al lui Burebista și apoi al lui Decabal), includ Dobrogea în provincia Ripa Thraciae.

În vremea romanilor, Scitia Mynor, cum se numea Dobrogea începînd cu Diocletian (284—305) și mai ales malul Dunării și litoralul Mării Negre au fost impinzite cu cetăți și drumuri comerciale, ale căror urme se păstrează pînă în zilele noastre. Spre deosebire de greci, românii pătrund în Dobrogea mai mult pe uscat, de la sud la nord. Se ridică acum o linie de castre de-a lungul Dunării, pentru apărarea Imperiului, dintre care, în nordul Dobrogei, pot fi amintite: Beroe (Piatra Frecătei), Troesmis (Iglita), Arrubium (Măcin), Dinogetia (Gărăvan), Noviodunum (Isaccea), Aegyssus (Tulcea) și.a. Comerțul nu decadă în acastă vreme, dar populației locale î se adaugă alți locuitori, veniți mai ales din părțile Moldovei, Transhumanța pastorală între Carpați și litoral continuă cu aceeași intensitate. De fapt, pendularea aceasta este un fenomen care depășește și epoca dacică, adîncindu-se în neolitic (G. Vălsan, 1927).

Valoarea economică a gurilor Dunării, Mării Negre și a regiunilor dobrogene limitrofe, a provocat noi tendințe de cucerire și în era noastră.

Sfîrșitul stăpinirii romano-bizantine la Dunărea de Jos este marcată de loviturile coalitiei avaro-slave și apoi de venirea bulgarilor (679—680). Recucerirea Dobrogei de către Imperiul bizantin în sec. al X-lea și organizarea ei sub numele de Ducatul de Paristrion, adică unitatea administrativă „a orașelor și tinuturilor de la Dunăre” cum o numesc cronicarii bizantini în sec. al XI-lea, va avea ca urmare o reinviorare a vieții economice la gurile Dunării. În aceste condiții se înregistrează apariția și dezvoltarea unor orașe cu organizare economică și politică medievală, cum au fost Licostoma (probabil Periprava) și Chilia, aflate sub influența genovezilor. Chilia, al cărei nume apare

prima dată în scările lui Constantin Porphyrogenetul, a jucat de altfel un rol comercial important în tot evul mediu. Mircea cel Bătrîn, Iancu de Hunedoara, Stefan cel Mare au acordat o atenție deosebită întărîrii și apărării acestei cetăți cucerită în 1484 de turci care o vor numi Eskî Kili și care îi vor dezvolta funcția pisicolă (după cum rezultă din informațiile lui Evlia Celebi din sec. al XVII-lea).

Ținutul dintre Dunăre și Marea Neagră a constituit deseori un culoar natural de trecere pentru mai multe popoare migratoare. Perioada migrației popoarelor marchează începutul decadentei Imperiului bizantin, care și-a putut consolida prea mult dominația datorită deselor răscoale ale feudalilor locali. Prin Dobrogea trec și uneori se stabilesc temporar pecenegii (bessii cum li se spun în izvoarele latine), uzi, care probabil au fost și la gurile Dunării, cumanii, bulgarii, ei locuind mai ales lingă ape; aceste migrații au stinjenit dezvoltarea relațiilor feudale. Nesiguranța circulației în aceste condiții duce la slăbirea comerțului.

Năvălirea tătarilor provoacă mari pierderi și pune capăt stăpinirii bizantine, avînd loc în aceste imprejurări un proces de ruralizare a centrului orășenești. Totuși, în secolul al XIV-lea, Dobrogea devine o provincie aproape independentă. Balica, Dobrotici și urmașul său Ivano acționează ca despoși bizantini aproape independenți. După unele păreri numele de Dobrogea provine de la Dobrotici: devenind tributar turcilor aceștia numesc provincia Dobrugilli, Dobrugi, adică Dobrogea.

După dominația tătară și după ce Mircea cel Bătrîn o stăpînește între 1390—1416, Dobrogea intră sub stăpinirea otomană care se va menține patru secole și jumătate. Turci, ca și alte popoare care s-au perindat prin Dobrogea, provoacă prin năvălirile lor distrugerea mai multor localități. Astfel, ei, ca și cerchezii, provoacă ruinarea vechii așezări Prislava (azi Nufără) de pe malul brațului dunărean Sf. Gheorghe, reînființată apoi în 1884. Pe aici se pare că au trecut și în Delta Dunării, unde prezența turcilor rezultă din unele documente potrivit cărora ei au inființat prin 1819 așezarea Caraorman. La început trăiau aici și cerchezii care jefuiau corăbile pe malul Mării Negre și se întorceau în această localitate cu prăzile. În aceste condiții, viața economică din nordul Dobrogei pierde din strălucirea ei, chiar dacă alte așezări capătă o oarecare dezvoltare, ca de exemplu Babadag și Mahmudia, aceasta din urmă figurind la sfîrșitul secolului al XIX-lea printre comunele urbane. O oarecare inviorare a vieții economice și o creștere a populației cu locuitori proveniți mai ales din Moldova și Țara Românească se înregistrează după 1856, cînd Comisia Europeană a Dunării a întreprins lucrări de amenajare a brațului Sulina. Numeroși călători străini amintesc în cronicile lor de prezența la tot pasul a așezărilor locuite de „moldoveni”. În 1876, Elisee Reclus, în ampla sa lucrare de geografie regională, întocmind harta etnografică a Dobrogei, arată că, dinspre Carnavoda și pînă la Marea Neagră, populația malului drept al Dunării, inclusiv Delta Dunării, este în mare majoritate formată din români.

O creștere destul de importantă a numărului de locuitori se înregistrează odată cu revăpirea Dobrogei în statul național român în urma războiului de independență din 1877—1878. Populația românească crește, ca și mai înainte, atât prin spor natural cit și prin stabilirea aici, mai ales spre Dunăre, a noi grupe de populație din Moldova, Muntenia, Oltenia și Transilvania.

Alături de români, în diferite perioade istorice s-au stabilit în Dobrogea, de cele mai multe ori temporar, diferite alte populații. Astfel, către sfîrșitul secolului al XVI-lea și pînă prin secolul al XVIII-lea, pe lîngă populația românească și turcă care locuia în Dobrogea, încep să se stabilească în această provincie cîteva mil de tătari, aduși mai ales de turci. În lucrarea lui Iohan Christoph Wagner, *Delineatio provinciarum Pannonicæ et Imperii turcici in Oriente* (Augsburg, 1684) se menționează în imprejurimile Deltei Dunării cîteva așezări locuite de tătari. Aceștia se ocupau mai ales cu păstoritul și creșterea cailor. Prezența tătarilor, dar mai ales a turcilor se reflectă și în toponimia din Dobrogea, inclusiv din Delta Dunării, deși prezența lor este foarte redusă în zilele noastre în nordul Dobrogei. Cea mai mare parte a lor a părăsit Dobrogea în diferite perioade și mai ales în timpul și după războaiele ruso-turce.

Bulgarii au sosit în Dobrogea mai ales după războaiele ruso-turce. În anul 1869, prof. Frantz Bradasca consideră că trăiau în Dobrogea 25.000 de bulgari. Pe la anul 1900 există o insulă de bulgari pe malurile Razelmului (Pașa Cișla — azi Vișina, 6 Martie etc.). Cei mai mulți au plecat însă în Bulgaria în diferite perioade.

Ruși (mai ales lipoveni) și ucrainieni, s-au stabilit în nordul Dobrogei, mai ales în zona Deltei Dunării, în apropierea unor localități mai vechi, deprinzind cu precădere meșteșugul pescuitului.

Documentele arheologice și istorico-geografice atestă și în această parte a țării noastre continuitatea elementului autohton geto-dac și românesc, stabil și preponderent aici chiar în vremurile grele ale perinării populațiilor migratoare și chiar în timpul dominației otomane. Populația deltei și a zonelor învecinate și-a menținut în toate vremurile ca ocupații principale pescuitul și păstoritul, aici fiind, pînă la începutul veacului al XIX-lea și capătul unui important drum transhumanță moldovean. Pe diferite hărți din secolul al XVIII-lea se poate identifica toponimicul „cișlă” în mai multe locuri din deltă (cîmpurile Letea, Sărăturile, Chilia) ca și toponimicul „cherhana” (Harta rusă din 1835), mai ales pe malurile brațului Sf. Gheorghe, ceea ce sprijină ideea priorității economiei pastoral-piscicole.

Prin secolul al XIX-lea și la începutul secolului al XX-lea iau ființă cele mai multe așezări permanente actuale din Delta Dunării, printre care Sf. Gheorghe (cunoscută încă din anul 1813), Caraorman (1819), C. A. Rosetti (1860), Crișan (1887), Vultur (1916), Pătlăgeanca, Sălceni etc.

Între cele mai vechi așezări din deltă figurează Sulina, amintită în documentele istorico-geografice încă din secolul al X-lea. Cea mai nouă este așezarea Malicu, reședință de comună odată cu organizarea administrativ-teritorială din 1968, de fapt un adevărat orășel prin fizionomie și înzestrare tehnico-edilitară, apărut ca urmare a creării aici a unui centru de cercetări.

În primele decenii ale secolului al XX-lea, în viața economică din nordul Dobrogei intervin elemente noi, generate mai ales de dezvoltarea porturilor Tulcea și Sulina și de extinderea suprafețelor cultivate. În preajma primului război mondial, orașul Sulina, care cu cîteva decenii în urmă avea doar cîteva zeci de locuitori, ajunge să cuprindă circa 9.000 de locuitori; mai tîrziu însă, populația orașului scade continuu ca urmare a dezvoltării orașului Constanța și a altor cauze (scăderea exportului de cereale al României în contextul situației interne și internaționale de după primul război mondial și-a).

Abia după eliberarea patriei, în procesul edificării socialiste a întregii țări, în Dobrogea, inclusiv în Delta Dunării, se înregistrează un continuu și puternic avînt al vieții social-economice.

2. Repartizarea teritorială și structura populației

Delta Dunării se înscrie între regiunile țării cu o densitate redusă a populației. În mare măsură acest lucru se datorește condițiilor naturale mai puțin favorabile localizării așezărilor omenești, potențialul de locuit fiind foarte limitat (mai mult de 90% din suprafață revine terenurilor stufo-piscicole, piscicole și agro-piscicole).

În perioada 1912—1966 populația Deltei Dunării a evoluat în felul următor (numai așezările cuprinse între limitele naturale ale deltei):

1912 (recensămînt)	19.310	locuitori
1930 (recensămînt)	19.740	"
1941 (recensămînt)	18.750	"
1948 (recensămînt)	17.890	"
1956 (recensămînt)	19.718	"
1966 (recensămînt)	21.510	"

Din enumerarea aceasta ca și din analiza evoluției demografice a așezărilor omenești rezultă că după anul 1930 populația Deltei Dunării a scăzut simțitor, datorită atît pierderilor în oameni suferite de țara noastră în timpul ultimului război mondial, cit și faptului că unele familii au părăsit așezările din deltă, datorită condițiilor grele de trai din trecut. Scăderea populației după 1930 se datorește și faptului că orașul Sulina își pierde tot mai mult din importanță să ca port; astfel, între 1930—1941, populația orașului Sulina scade cu 1400 locuitori, iar între 1941—1948 cu încă 1600 locuitori.

Morfohidrografia Deltei Dunării împrină anumite trăsături și repartizări teritoriale a populației locale, care, în prezent, nu depășește

mult 22.000 locuitori, datorită, cum mai spuneam, potențialului scăzut de habitat. Evoluția numerică a populației din ultimele decenii nu reflectă natalitatea ridicată din această parte a țării (întotdeauna peste media pe țară) și scăderea substanțială a mortalității în (anul 1974, pe ansamblul județului Tulcea, în limitele căruia se inscrie delta, valoarea natalității a fost de 22,3 ‰, iar a mortalității de 8,7 ‰, rezultând un spor natural de 13,6 ‰) deoarece dezvoltarea industrială în municipiul Tulcea și în alte centre dobrogene, a atras mină de lucru din mediul rural, inclusiv din deltă. Lucrările întreprinse pentru recoltarea stufului ca și alte amenajări au atenuat și vor atenua treptat migrația populației rurale.

Revenind la *repartizarea teritorială* a populației, se constată că cele mai multe așezări sunt concentrate în lungul brațelor Dunării (82%) și mai ales în lungul brațelor Chilia (43%) și Sulina (33%). Faptul că în lungul brațului Sf. Gheorghe se concentreză în deltă (malul stîng), un număr mai mic de locuitori (11%), ca și pe brațul Tulcea (4%), se datorează nu alti potențialului de locuit mai redus, cît faptului că în vecinătate, la marginea Dobrogei înalte, sunt concentrate așezări mari, care includ în limitele lor administrative și zona deltaică a acestor brațe. Dacă includem așezările situate pe malul drept al brațelor Tulcea și Sf. Gheorghe (orașul Tulcea, satele Nufărul, Victoria, Mahmudia, Dunăvățu de Jos și de Sus etc.), atunci numărul locuitorilor din aceste așezări este mai mare decât toată delta (numai orașul Tulcea cuprinde peste 50.000 de locuitori în anul 1975).

In ceea ce privește gruparea populației pe cele două sectoare ale Deltei Dunării, delta fluvială și delta fluvio-maritimă, aceasta este aproksimativ egală (51% și respectiv 49%). Deși în delta fluvială așezările omogene sunt mai numeroase, ele sunt mici ca număr de locuitori; din cele 20 de așezări, numai Chilia Veche are peste 1000 de locuitori (datorită potențialului de locuit mai ridicat al cimpului de loess Chilia), restul fiind așezări în majoritate cu mai puțin de 500 de locuitori fiecare. În schimb, în delta fluvio-maritimă, din 9 așezări, trei au peste 1000 de locuitori fiecare și numai una singură (Cardon) are sub 500 de locuitori. Prezența unor așezări mai mari în estul deltei se explică prin existența aici atât a singurului oraș din deltă (Sulina), cît și a grindurilor fluvio-maritime asociate Letea, Caraorman și Sărăturiile cu potențial de locuit mai ridicat în comparație cu grindurile fluviaviale din vestul deltei.

Condițiile fizico-geografice locale se reflectă și în densitatea redusă a populației. În medie, densitatea populației pe întreaga deltă abia depășește 6 locuitori pe 1 km², fiind mai ridicat în Sulina și în comunele C. A. Rosetti și Ceatalchioi (între 10—25 loc./km²) și foarte reduse în comunele Crișan, Pardina și Sf. Gheorghe (sub 5 loc./km²). Luind în considerație numai suprafața grindurilor, densitatea populației ajunge însă la o valoare de circa 50 loc./km², asemănătoare cu unele sec-

toare din marginea septentrională a Dobrogei înalte; dar chiar așa densitatea populației este redusă, mult sub media pe țară, ceea ce indică posibilități de sporire a populației stabile. Aceste posibilități pot fi materializate în Delta Dunării prin întărirea potențialului de habitat, înțelegind prin aceasta atât dezvoltarea condițiilor teritoriale cît și antrenarea populației în diferite activități locale.

Structura pe ramuri de activitate a populației active din Delta Dunării reflectă în bună parte raportul dintre resursele naturale și stadiul actual al valorificării lor. Se constată astfel o pondere însemnată a populației active antrenate în economia piscicolă, ca activitate permanentă și mai puțin temporară, precum și în alte activități specifice (recoltarea stufului, navigație); economia agricolă cuprinde și ea o bună parte din populația activă a așezărilor din deltă, remarcindu-se chiar, la locuitorii așezărilor situate pe cimpurile aluviale și fluvio-maritime, o anumită dualitate în ocupăriile lor de bază, în sensul asocierii sau succedării ocupărilor agricole cu cele piscicole și stuficole.

Un interes deosebit prezintă în studiu populației *deplasările periodice pentru muncă* ale locuitorilor deltei. Spre deosebire de trecut, în prezent, aceste migrații sunt mai mult locale, sau spre unele așezări învecinate (Tulcea mai ales) și mult mai reduse spre zone mai îndepărtate.

In Delta Dunării pot fi identificate patru categorii principale de asemenea migrații.

Cele mai importante sunt migrațiile pentru **munci piscicole** cu caracter aproape general, tinind seama de faptul că cherhanalele impinsesc întreaga deltă. Dinspre așezările deltei, locuitorii antrenați în economia piscicolă se deplasează spre zonele de pescuit, mai numeroase în parteaestică a ostrovelor Letea și Sf. Gheorghe, inclusiv zona maritimă din fața Deltei și în ostrovul Dranov (la fel ca și în complexul lagunar Razelm—Sinoc).

După migrațiile pentru muncile piscicole se situează migrațiile pentru **munci agricole** evidente mai ales în comunele Chilia Veche (spre ostrovul Tătaru) și C. A. Rosetti (spre Periprava).

Deplasările pentru munci industriale sunt restrinse și ele se referă la necesarul forței de muncă al întreprinderilor industriei alimentare din orașul Tulcea în perioadele de vîrf.

In perioada noiembrie-martie se înregistrează, mai ales pentru așezările de pe brațul Sulina, deplasări ale unor locuitori pentru **recoltarea stufului** în unitățile stuficole din deltă.

Sub raport economico-geografic se cuvine să sublinie că o parte însemnată a populației active din așezările limitrofe deltei participă la valorificarea primară a resurselor sale naturale, multe asemenea așezări situate pe malul drept al brațului Sf. Gheorghe sau în vecinătatea complexului Razelm—Sinoc prezintă un profil economic asemănător cu acela al așezărilor din deltă. Elementul precumpărător al acestel

asemănări îl constituie participarea acestor locuitori la exploatarea resurselor piscicole ale Deltai Dunării, ale complexului Razelm-Sinoe și ale zonei maritime din fața acestor unități morfohidrografice. În mod deosebit se distinge municipiul Tulcea, reședința județului Tulcea, a cărui funcție economică predominant industrială este corelată cu faptul că el constituie centrul polarizator al vieții economice din regiunile naturale menționate. Includerea acestor unități naturale, aproape în întregime, în limitele aceleiași unități administrativ-teritoriale (județul Tulcea) a creat o premişă favorabilă coordonării unitare a economiei piscicole ca ramură de specializare economică în această parte a țării (mai mult de două treimi din valoarea producției industriale globale a ramurii pe țară).

3. Așezările omenești

Rețeaua de așezări este alcătuită dintr-un oraș (Sulina), o localitate componentă municipiului Tulcea (Tudor Vladimirescu) și 27 de sate, care, așa cum s-a arătat, sint de regulă mici ca număr de locuitori. Densitatea așezărilor permanente din Delta Dunării prezintă o valoare de 0,9 localități la 100 km^2 , față de 2,8 localități la 100 km^2 în restul județului Tulcea.

Arătam mai înainte că orașul municipiu Tulcea, în afară de faptul că include în aria sa administrativă localitatea Tudor Vladimirescu din deltă, constituie totodată centru polarizator și coordonator al întregii activități din Delta Dunării, o bună parte din această regiune putând fi inclusă, din mai multe puncte de vedere (aprovisionare cu forță de muncă, cu produse agro-alimentare și cu materii prime, zone de agrement etc.), în zona lui preorășenească. Această funcție a orașului este confirmată odată în plus de constituirea, în 1973, a centralei Deltai Dunării, cu sediul la Tulcea și care reunește principalele activități de valorificare a resurselor deltice (exploatarea și industrializarea resurselor piscicole, recoltarea stufului, activitatea fermelor agricole din deltă etc.). Avind în vedere toate acestea, socotim utilă cuprinderea în acest studiu a unor succinte caracterizări economico-geografice a orașului.

Pe malul Dunării, la jumătatea distanței între Cetateul Chilia și Cetateul Sf. Gheorghe se află situat orașul Tulcea, al cărui intravilan se desfășoară la poalele și pe versanții înălțimilor care înconjoară localitatea din trei părți sub forma unui amfiteatru natural cu deschiderea spre Dunăre. La est se ridică cunoscutul Deal al Monumentului (colnicul Hora) care domină imprejurimile. În fața orașului, pe malul stîng al Dunării, mai coborit și mai expus inundațiilor, este situată localitatea Tudor Vladimirescu, componentă a municipiului Tulcea.

Pozitia orașului Tulcea, în imediata vecinătate a Deltai Dunării, oferă posibilități de dezvoltare în cadrul lui a unor ramuri industriale

de prelucrare a bogatelor resurse naturale din deltă; acestea creează de altfel elementul principal al profilului economic al așezării.

Formarea inițială a așezărilor în acest loc este legată tot de vecinătatea deltăi, cu păsunile și resursele ei piscicole, de străvechiul drum al păstorilor dacii care realizau și pe aci transhumanța dintre Carpați și litoralul antic. Ca așezare omenească Tulcea se pare că datează încă înainte de pătrunderea corăblerilor greci pe gurile Dunării.

În timpul penetrației eline funcția comercială a acestei așezări (Aegyssus cum se numea în antichitate) cunoaște o oarecare dezvoltare menținută și sub stăpinirea română. Mai însemnat socotim că era însă rolul său strategic (punct de pază).

Funcțiunile centrului Aegyssus se restrâng tot mai mult în perioada migrațiunii popoarelor. Trebuie remarcat însă că aceste popoare nu urmăreau întotdeauna distrugerea orașelor dunărene, uneori chiar luptau alături de populația locală împotriva bizantinilor; totuși, tot mai puține corăbii se incumetau să navigheze pină în aceste locuri. Ca urmare, Tulcea își restrâng activitatea comercială, o dezvoltare mai mare cunoșind orașul Babadag. Deși oraș Tulcea păstra în acele vremuri caracterul unui sat de pescari; fizionomia lui rurală se va menține pină în anii care au marcat începutul dezvoltării lui socialiste.

Așezarea este menționată sub numele de Tulcea abia în 1595 de Pado Giorgici și apoi pe la 1650 de învățătul Evlia Celebi, autor al unor note de călătorie care conțin relatări interesante despre Tările Române. Nici sub stăpinirea Asanestilor, nici în vremea lui Dobrotici sau Mircea cel Bătrân nu se pomenește de Tulcea.

Orașul nu înregistrează o creștere economică însemnată nici în perioada dezvoltării capitaliste a României. În preajma eliberării patriei industria era reprezentată doar prin 5 mori sistematice și cîteva întreprinderi alimentare, de pielărie și materiale de construcții; ele erau rudimentar utilizate, cu procese tehnologice empirice, avînd un pronunțat caracter meșteșugăresc și antrenau o parte redusă din forță de muncă locală. Cum nici celelalte funcții economice n-au cunoscut o dezvoltare însemnată, ne explicăm creșterea demografică lentă a orașului care, în anul 1948 număra 21.642 locuitori, față de 20.403 în 1930 și 18.880 în 1899.

În anii construcției socialiste orașul a înregistrat o continuă dezvoltare economică, fapt ce a generat creșterea rapidă a numărului de locuitori, care era în anul 1975 de peste 50.000 (900 de locuitori în localitatea Tudor Vladimirescu).

Principala funcție economică îndeplinită de municipiul Tulcea este în momentul de față cea industrială, din populația activă totală 40% lucrind în întreprinderile industriale tulcene, toate creații ale noii orinduri, față de 14% în construcții, 10% în circulația mărfurilor, 9% în agricultură, 9% în învățămînt, cultură, artă și ocrotirea sănătății etc. Întreprinderile industriale ale orașului realizează circa două treimi din

produția industrială în continuă creștere a județului Tulcea. Ca urmare a dezvoltării industriale, în oraș se individualizează în prezent o zonă industrială situată în nord-est, pe malul Dunării, în apropiere de port și de gara feroviară, ceea ce înlesnește aprovizionarea cu materii prime și expedierea produselor. Aici sunt concentrate principalele unități industriale care valorifică și servesc valorificării resurselor Deltai Dunării: Intreprinderea de industrializare a peștelui cu o fabrică de conserve de pește (cca mai mare din țară) și cu mari antreposezite frigorifice pentru recoltă rezultată din pescuitul intern și din cel oceanic, fabrica de conserve din legume și fructe „Dunărea”, Intreprinderea piscicolă Tulcea-cea mai mare din țară (inclusă din 1973 în centrala Deltai Dunării), intreprinderea de construcții și reparații navale etc. În oraș a funcționat și Intreprinderea pentru amenajarea și valorificarea stufului cu sarcini de coordonare a exploatarii și amenajării zonelor stuficole din Delta Dunării, inclusă și ea în centrala amintită. Tot în orașul Tulcea s-a deschis în anul 1972 șantierul Intreprinderii pentru prelucrarea marmurei și pietrei de construcție, intrată parțial în funcțiune în 1973, anul cind a început să producă și Unitatea de industrializare a lemnului. În vestul orașului se profilează (prin construirea Uzinei de aluminiu, intrată în funcțiune în 1973 și a Uzinei de feroalaje) o nouă zonă industrială, aici mai aflindu-se fabrica de pliine a orașului precum și o întreprindere de mecanizare a agriculturii.

La toate acestea se adaugă mai multe unități ale industriei locale și moșteșugărești, precum și o unitate de pescuit oceanic. Între obiectivele noi se inscrie Intreprinderea poligrafică Tulcea, precum și o fabrică de produse lactate.

O funcție tradițională a orașului este cea comercială. La sfârșitul secolului trecut și în secolul nostru comerțul orașului Tulcea a fost destul de activ. În anii 1893—1894 de pildă, au intrat în portul Tulcea 256 vase maritime cu 17.627 tone de mărfuri. Articole de export mai însemnante erau: cereale și brinzeturi ce se trimiteau în Turcia și Anglia, linuri în Rusia, Grecia și Austria, pește și icre în Rusia, cereale în Olanda, Italia, Grecia, Austria.

În procesul edificării socialiste, funcția comercială a cunoscut și cunoaște o amplă dezvoltare datorită mai ales creării unui sector industrial propriu. Alături de produsele tradiționale ale Dobrogei care erau expediate în țară și în străinătate prin portul Tulcea, au intervenit în acest ciclu noile produse industriale ale întreprinderilor amintite.

Un loc important în cadrul amenajărilor economice realizate sau în curs de realizare în municipiul Tulcea, sunt cele portuare. Prin acestea municipiul va dispune de un port pe măsura vocației sale industriale. Este de fapt vorba de un adevarat complex portuar, alcătuit din patru unități. Între acestea se inscrie un chei maritim lung de 240 m, la care pot acosta vase de mare tonaj și deci de un pescaj de pînă la 10 m, asigurindu-se în acest fel aprovizionarea cu bauxită și alte minereuri a

uzinei de aluminiu și a uzinei de feroalaje; în imediata apropiere s-a construit un al doilea chei (100 m lungime) destinat navelor fluviale. Paralel cu cheiurile acestui port mineralier — proiectat pentru o capacitate de trafic de 1.400.000 tone anual — s-a construit un drum de peste 3 km lungime pentru a asigura accesul autocamioanelor încărcate cu minereu pînă la zona industrială metalurgică. Al doilea port este cel comercial, destinat mărfurilor generale, înzestrat cu trei dane moderne. Portul pescăresc a fost și el supus unei ample acțiuni de extindere și modernizare; cheiul său a fost lungit cu încă 100 m astfel încît să poată cuprinde mai bine traulerele și vasele frigorifice sosite pentru descărcare. În fine, în portul de călători din imediata vecinătate a gării feroviară și a autogării s-au ridicat patru noi dane de acostare a naveelor de pasageri; în sprijinul turistilor și al celorlați vizitatori ai Tulcei, s-a construit în 1973 nouă gară fluvială, o clădire frumoasă și confortabilă cu parter și trei etaje.

Din cele arătate reiese că între principalele artere de circulație care fac legătura între Tulcea și restul țării se inseră fluviul Dunărea. Pe uscat, orașul Tulcea intră în circuitul comunicațiilor prin șoseaua națională DN 22: Constanța — Babadag — Tulcea — Măcin, avind o legătură directă și cu Hirșova prin șoseaua DN 22 A (devenită națională de la 1 ianuarie 1971): Hirșova — Nalbant — Cataloi și este capătul căii ferate Medgidia — Tulcea. De asemenea, orașul Tulcea este legat printr-o linie aeriană de București, fiind amenajat un aeroport internațional la sud de oraș. Așadar, orașul are legături lesnicioase cu restul țării, întreținerea și utilizarea lor îmbunătățindu-se în ultimii ani.

„Poartă” a deltei, orașul Tulcea constituie pentru tot mai mulți turiști din țară și din străinătate un ultim punct de escală al itinerariului spre originalele peisaje deltaice. Dezvoltarea turismului în această parte a țării a neccesitat noi amenajări, între care figurează modernul hotel turistic din Tulcea, cu o capacitate de 220 de locuri, la care se va adăuga un nou asemenea complex. Orașul prezintă și însuși obiective interesante pentru turisti, între care o veche grămăie, așezarea deltaică Tudor Vladimirescu de pește Dunăre, Dealul Monumentului, dar și un ales muzeul „Delta Dunării” (cu secții de științele naturii, de artă și de arheologie), bine amenajat și înzestrat, oferind vizitatorului o instructivă prezentare a „enigmelor” deltei.

Dezvoltarea economico-socială a municipiului, mai ales industrializarea lui, a stimulat modernizarea urbanistică. Orașul prezenta în trecut o urbanistică rămasă în urmă, cu drumuri neîntreținute, construcții vechi și dărăpănatate, cu predominarea, în cartierele mărginise, a locuințelor din chirpici și acoperite cu stuful, cu canalizare defectuoasă. Azi, datorită edificiilor moderne și cvartalelor de locuințe noi, amenajării chieului și străzilor principale, Tulcea a căpătat configurația unui oraș modern în continuă dezvoltare.

In afara amenajărilor portuare s-au construit la Tulcea gara feroviară de mărfuri, gara feroviară de călători, autogara.

Construcția portului, ca și celelalte amenajări, au fost impuse de funcția industrială în continuă creștere a municipiului (în 1973 Tulcea a devenit și producător de aluminiu — al doilea din țară după Oradea), precum și de faptul că aproximativ jumătate din traficul de călători din sectorul românesc al Dunării se realizează la Tulcea și că aproape întreaga activitate turistică în deltă și în nordul Dobrogei se realizează la Tulcea și prin Tulcea. Noul port, împreună cu suprainălătarea malurilor pe totă lungimea cheiului urban, are și un important rol de protecție a orașului împotriva inundațiilor. Semnificativ este faptul că portul s-a construit în sectorul care era cel mai expus inundațiilor, proiectul fiind în considerație cota celor mai mari viituri.

Modernizarea se continuă în interiorul orașului unde în ultimii ani s-au construit noua căldire administrativă, un mare și modern magazin universal etc.

Orașul Sulina se află situat în estul Deltei Dunării, la 65 km distanță de Tulcea, la locul de vărsare a apelor brațului Sulina în mare. Este cea mai răsăriteană așezare omenească în țară.

Solul este aici acoperit peste tot de stuf și bălti, uneori cu nivelul mai jos ca al apelor Dunării și chiar decât nivelul mării, ceea ce explică inundațiile frecvente la care este supusă o parte din teritoriu și administrativ. Mai ridicate sunt două fâșii inguste de uscat ce se întind una de-a lungul mării și alta în interior, numită grindul Sulina, pămînt neproductiv, constituit din nisip și care se leagă pe lîngă malul Dunării de grindul de la est pe care se situează perimetruul construit al orașului (mai ales pe malul drept al canalului Sulina).

Cea mai veche știere despre Sulina apare în lucrarea politico-geografică **De administrando imperio** întocmită de Constantin al VII-lea Porphyrogenitus care a domnit în Imperiul bizantin între anii 913 și 959. Apoi îl întîlnim în mai multe hărți și portulane genoveze din sec. XIV—XV. Pe la anul 1850 Sulina nu era decât o îngrămadire de cîteva colibe de pescari. Cu timpul ia ființă aici un tîrgușor, care se dezvoltă treptat, cîpătind statut de francoport din 1856 pînă la începutul ultimului război mondial. Azi, orașul numără aproximativ 4500 de locuitori.

Sulina prezintă însemnatate datorită mai ales funcției sale de port fluvial și maritim și prezența aici a unei importante întreprinderi piscicole (inclusă și ea în centrala Delta Dunării), la care s-au adăugat în 1974 o fabrică de conserve de pește și un depozit frigorific; de asemenea, orașul îndeplinește funcția de întreținere a condițiilor de navigație pe canalul Sulina și la locul de deversare a apelor fluviului în mare. Larga plajă marină a orașului și peisajul înconjurător favorizează totodată activitatea turistică a orașului. Lingă Sulina, pe canalul cu același nume a început în 1975 construirea primului port de tranzit de la gurile Dunării care va avea o capacitate anuală de peste un milion tone mărfuri. Aici se va executa transbordarea mecanizată și automatizată a

unor mărfuri din navele maritime în cele fluviale, asigurîndu-se astfel desfășurarea fluentă a traficului comercial.

Așezările rurale. Exceptind orașul Sulina și localitatea Tudor Vladimirescu componentă a municipiului Tulcea, înseamnă că mediul rural cuprinde mai mult de trei patrime din populația Delta Dunării, grupată în 27 de sate cu o mărime medie de circa 620 locuitori; cele mai numeroase sunt însă satele cu mai puțin de 500 de locuitori (16 în total, în care 3 cu mai puțin de 100 locuitori, dintre care Uzbina a fost deja dezafectat), urmînd cele cu o populație între 500 și 1000 de locuitori (8 la număr), doar trei așezări rurale avînd peste 1000 de locuitori.

Satele reședință de comună (C. A. Rosetti, Ceatalchioi, Chilia Veche, Crișan, Maliuc, Pardina, Sf. Gheorghe), toate electrificate (de fapt, la începutul anului 1971—95,5% din localitățile rurale ale județului Tulcea erau electrificate, iar în 1974 la Crișan a intrat în funcțiune o stație care conectează delta la sistemul energetic național), au fiecare școli generale, grădinițe pentru copii și cîte o bibliotecă publică. La acestea se adaugă înnoirile produse în fizionomia satelor din deltă. Casele din chirpic și acoperite cu stuf — element tradițional al peisajului dobrogean — sunt treptat înlocuite chiar în Delta Dunării prin construcții solide din cărămidă, acoperite cu tablă sau țiglă. În toate comunele se află unități de servire a populației (unități comerciale, cămine culturale, cinematografe).

Satele pescarilor, agricultorilor și crescătorilor de vite întîmpină azi pe călător nu numai cu ulițele sale largi învăluite în parfum de gutui ci și cu ritmul viu al muncii, cu mutațiile calitative petrecute în anii construcției socialiste. În trecutul nu prea îndepărtat, dar care, prin comparație, pare totuși atât de departe în timp, Delta Dunării era una din cele mai puțin dezvoltate regiuni geografice ale țării. Oamenii muncii, pescari, harnici, care deseori trebuie să înfrunte vitregiile naturii, duceau o viață grea în vechea orinduire, fînd în cheremul negustorilor și cămătarilor. Cît privește analfabetismul, datorită faptului că școalile erau puține și necorespunzătoare, cuprindea, după înseși statisticile oficiale ale burghiczo-moșierimii, 80% din populația deltei. An de an, apele rupeau sau treceau peste digurile slabe, acoperind drumurile de acces, ajungînd în mai toate satele pînă la temelia caselor fragile. Aprovizionarea populației cu produsele necesare traîului era foarte deficitară, mai ales în timpul iernii.

Puterea populară a schimbat radical vechea stare de lucruri. Aprovizionarea, asistența medicală sunt asigurate în tot timpul anului. În deltă, unde cu anii în urmă asistența medicală era ca și inexistentă, iar măkerii securu mulțe vieți omenești, s-a dezvoltat o însemnată rețea de unități sanitare, reprezentate prin spitale, circumscriptii sanitare deservite de cadre medicale de specialitate, zeci de farmacii și puncte farmaceutice etc. Localitățile mai îndepărtate ale deltei sunt vizitate periodic de două vase sanitare.

In toate comunele din deltă au fost construite școli incăpătoare, biblioteci etc. Lucrările de amenajare și valorificare complexă a Deltei Dunării au generat apariția de noi așezări. Maliucul, centru de cercetări științifice, introduce în peisajul deltei un element nou, greu de conceput în urmă cu cîteva decenii. Misterioasa și nepătrunsa deltă de odinioară a fost scoasă pentru totdeauna din anonimat; ea este azi nu numai loc de muncă insuflețită dar și de recreare pentru cei dornici de frumos, dezvăluind comori care multă vreme au rămas necunoscute.

În majoritatea lor, satele Deltei Dunării sunt mici ca mărime și prezintă o structură adunată sau răsfrântă. Cele situate pe grindurile fluviiale au o formă alungită, casele fiind înșirate în lungul unui singur drum, paralel cu Dunărea, uneori chiar pe o singură parte a drumului (Crișan ș.a.), constituind tipul de sat-stradă sau liniar.

Potrivit structurii populației active pe ramuri de activitate și caracterelor condițiilor naturale se pot deosebi în Delta Dunării cîteva tipuri funcționale de așezări rurale, pescuitul fiind prima funcție care generează aceste tipuri.

În categoria **satelor piscicole** intră satele situate în regiunile cu cele mai reduse suprafețe de uscat și care nu oferă posibilități concrete pentru dezvoltarea altor ramuri de activitate. Din rîndul satelor piscicole fac parte Mila 23, Crișan, Gorgova, Vulturu ș.a.

Altă categorie este constituită din satele cu funcție piscicolă predominantă asociată cu funcțiunea agricolă secundară (**sate piscicole — agricole**); ea cuprinde mai multe așezări din deltă, în care cea mai mare parte a populației active este antrenată în economia piscicolă dar în care o altă parte a populației active și chiar populația pentru care pescuitul este ocupația de bază, este antrenată și în agricultură în măsură în care și condițiile naturale (teren arabil, pășuni și finețe naturale) permit aceasta.

În delta fluvio-maritimă, cea mai tină partea a Deltei Dunării, solurile prezintă o fertilitate slabă ca urmare a faptului că sint de formație recentă și în parte sărăturoase. Totuși, pe alocuri s-au format pe suprafețe restrinse pășuni și finețe naturale care permit locuitorilor din satele cu funcție piscicolă de bază să aibă ca ocupație secundară creșterea animalelor (mai ales bovine) și chiar culturile agricole (porumb, legume, viță de vie), așa cum este cazul unor sate ca Sf. Gheorghe, Sfîșoara, Caraorman. Tot din această categorie mai fac parte Pardina, Ilganii de Jos ș.a.

În Delta Dunării apar numeroase sate cu funcție agricolă mai importantă (din punct de vedere al structurii populației active) asociată însă cu economia piscicolă (**sate agro-piscicole**), grupate în sectoarele cu soluri mai consolidate sau acolo unde s-au efectuat îndigiri pentru culturi agricole, în această categorie putind fi incluse așezările de pe cimpul aluvial Plauru — Pătlăgeanca — Tudor Vladimirescu, sau Chilia Veche, Periprava, C. A. Rosetti, Letea, Băltenii de Jos și de Sus, Partizani, Ilganii de Sus, Tatnir etc.

În afara celor trei tipuri de sate prezentate, în Delta Dunării s-au conturat și alte funcții care intră în profilul economic al așezărilor rurale, în legătură cu exploatarea stufului, mai ales în delta fluvială unde cantitatea recoltată de stuf este mai mare, sau cu dezvoltarea tot mai evidentă a funcțiunii turistice (Ilganii de Sus, Maliuc, Crișan, Mila 23, Sf. Gheorghe etc.).

BIBLIOGRAFIE

- ANTIPA GR. (1914), *Delta Dunării*, București.
 BANU A. C., RUDESCU L. (1965), *Delta Dunării*. Edit. științifică, Buc.
 PRATESCU C. (1923), *Dacia și Moesia după Ptolemeu*. Bîl. Soc. Rom. de Geogr.
 BRĂTESCU GH. (1928), *Tulcea. Schiță urbanistică*. Anal. Dobrogei, vol. II.
 COTET P., POPOVICI I. (1972), *Județul Tulcea*. Edit. Acad. R.S. România, București.
 COTET P., POPOVICI I., G. SIMION (1975), *Tulcea — ghid turistic*. Edit. pt. turism, București.
 DANESCU GR. (1896), *Dictionarul geografic al județului Tulcea* Buc.
 IONESCU—DOBROGEANU M. (1933), „Peuce” era numai grindul Chiliei? Bîl. Soc. Rom. de Geogr.
 MUNTEANU — MURGOCI G. (1913), *Studii de geografie fizică în Dobrogea de nord*. Bîl. Soc. Rom. de Geogr.
 NĂSTASE GH. I. (1932), „Peuce”. Contribuții la cunoașterea geografică fizică și omenească a Deltei Dunării în antichitate. Bulet. Soc. Rom. de Geogr.
 PARVAN V. (1923), *Incepiturile vietii române la gurile Dunării*, București.
 PETRESCU I. GH. (1957), *Delta Dunării. Geneza și evoluție*. Edit. științifică, București.
 POPOVICI I. (1974), *Delta Dunării. Centrul de multiplicare Uinr.* București.
 VÂLSAN G. (1927), *Români locuitori Delta Dunării în secolul XV*. Extras din „Graul românesc”, an. I, nr. 7.
 X X X (1969), *Geografia văii Dunării românești*. Edit. Acad. R. S. România, București.

RESUME

Constitué en sous — ensembles de tassage et ayant toute une catégorie de formes émergées et surtout submergées, le Delta du Danube se distingue, par rapport aux régions environnantes, par une prégnante particularité morphohydrographique et biogeographique à laquelle s'ajoute une série de caractéristiques démographiques et économiques. Quoiqu'il soit un nombre assez réduit d'habitants, car c'est une région dont la densité de la population est inférieure à la suite du faible niveau économique et social hérité du passé et surtout à cause du faible potentiel d'habitat, le Delta du Danube constitue un object d'étude très intéressant du point de vue de la géographie, de la population et des établissements. L'intérêt pour ce problème est engendré par l'histoire de la population établie dans la région de l'embouchure du Danube, aussi bien que par la physionomie, par le profil fonctionnel des établissements, par certaines modalités propres pour valoriser le cadre naturel spécifique, action qui engage les habitants du Delta aussi bien que ceux qui vivent dans les hautes régions des environs du Delta.

De nos jours, on développe une grande action pour une valorisation complexe et l'aménagement intégral du Delta du Danube. On procède à la réorganisation et à développement des fonctions économiques traditionnelles. De

nouvelles fonctions, seront établies ce qui va entraîner des changements qualitatifs dans la structure sociale et économique de la population et des établissements.

On peut dire que, pendant les dernières décennies, la contribution ascendante du Delta du Danube à la division territoriale du trivial au cadre du district de Tulcea et du pays en ensemble est due à l'économie piscicole, à l'exploitation du roseau, à la navigation, au tourisme, aussi bien qu'à l'économie agricole et à la sylviculture.

Il faut encore souligner le rôle coordonnateur majeur du municipie Tulcea dans la vie économique et sociale du Delta du Danube.