

Rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne (1878–1914)

Conf. univ. dr. Constantin Ardeleanu

Facultatea de Istorie, Filosofie și Teologie,
Universitatea „Dunărea de Jos” Galați;
e-mail: constantin.ardeleanu@ugal.ro

The Role of the port of Tulcea in the foreign trade of modern Romania (1879–1914)

Abstract

The paper presents the evolution of the foreign trade of Tulcea, after Dobrudja became a part of modern Romania, in 1878. Thus, the paper insists on the value and quantity of the commercial exchanges (exports, imports), the main traded goods, the main economic partners and the specific character of Tulcea in the Romanian economy. On the basis of such quantitative remarks, the author presents the three factors that caused the stagnation or slow development of the port during that period: the peripherization of the city and area in relation to Romania; the fact that the city did not have a significant hinterland, capable to secure an economic basin decisive for its development; the lack of communication ways.

Rezumat

Lucrarea prezintă evoluția comerțului exterior prin portul Tulcea după revenirea Dobrogei la România, în anul 1878. În acest sens lucrarea insistă asupra valorii și cantității schimburilor comerciale (export, import), mărfurile predilecte comercializate, principalii parteneri economici și specificul portului Tulcea în economia României. Pe baza acestor considerații cantitative, autorul prezintă cei trei factori care au determinat stagnarea sau evoluția lentă a orașului în perioada în discuție: periferizarea orașului și a regiunii în raport cu România; faptul că orașul nu a beneficiat de un hinterland semnificativ, care să-i asigure bazinul economic necesar dezvoltării; lipsa căilor de comunicație.

Keywords: Tulcea, ports, Dobrudja, foreign trade, export, import, Danube, Romania, 1878-1914

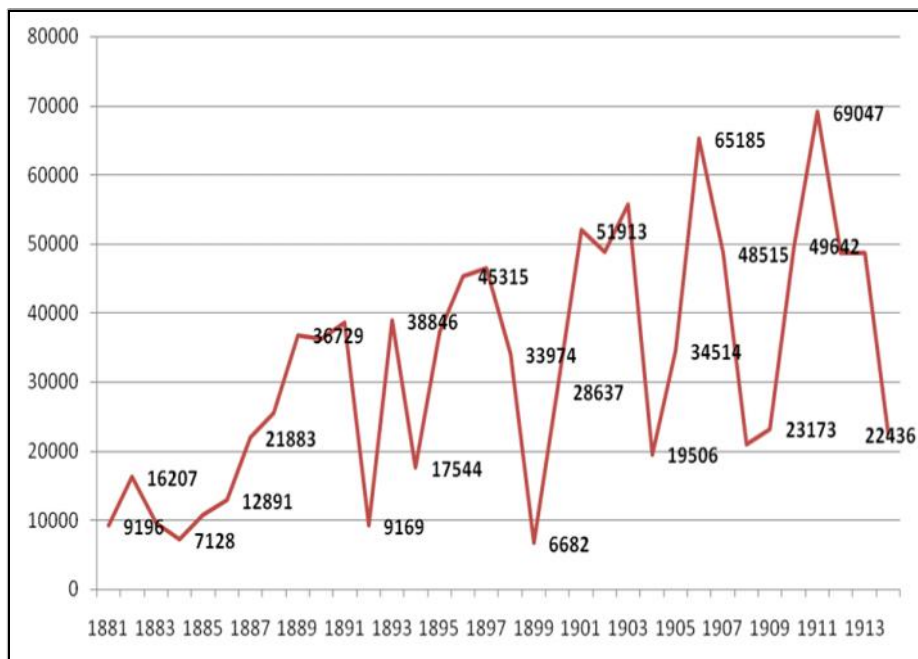
Cuvinte cheie: Tulcea, porturi, Dobrogea, comerț exterior, export, import, Dunărea, România, 1878-1914

Integrarea Dobrogei în structura statului român modern a reprezentat un proces complex și de durată, cu ramificații în toate aspecte vieții politice, socio-economice sau culturale românești. O dimensiune importantă a fost racordarea ținutului dintre Dunăre și Mare la economia Vechiului Regat, aspect analizat într-un studiu de caz referitor la rolul portului Tulcea în comerțul exterior al României moderne. Considerăm exemplul Tulcei drept instructiv și valoros în sine, un veritabil model teoretic într-o ecuație istorică care pare a fi păstrat aceeași termeni și astăzi, la peste 13 decenii de la unirea Dobrogei cu România.

Mai mult decât oricare alt tip de așezare umană, portul este o așezare privilegiată. Plasat într-un context geografic favorabil, în contact cu oceanul, cu marea sau cu un mare fluviu, portul este releul dintre hinterlandul pe care îl deservește și economia univers. Esența portului este să faciliteze schimbul, astfel că schimburile de produse pe care le derulează, comerțul său exterior în primul rând, reprezintă indicatorul de bază al valorii absolute și relative a unui oraș-port în economia regiunii sau statului în discuție.

Exporturile sunt rezultatul unui set complex de factori economici care ating aspecte precum producția hinterlandului, sistemul intern de căi de comunicație, politica vamală a statului respectiv, situația economiei globale etc. Analizând evoluția exporturilor prin vama Tulcea în perioada analizată, constatăm variația puternică a cantităților ieșite, cu mult peste avatarurile comerțului exterior al României. În valori absolute, exporturile au crescut de circa patru ori, de la o medie de 10.566 tone în perioada 1881-1885 la 42.054 tone în intervalul 1901-1905. În valori relative, ponderea acestor exporturi a variat între 0,65 % (1881-1885) și 1,50% (1896-1900) din totalul ieșirilor oficiale prin punctele vamale românești¹.

¹ Datele preluate din Constantin Ardeleanu, *Comerțul exterior și navigația prin gurile Dunării. Serii statistice (1881–1900)*, Edit. Europlus, Galați, 2008, p. 59, 64-65 și Idem, *Comerțul exterior și navigația prin gurile Dunării. Serii statistice (1901-1914)*, Galati University Press, Galați, 2008, p. 54, 56-57.



Graficul 1. Exporturile prin portul Tulcea. Cantități (tone). 1881-1914

Cei mai buni ani pentru exporturi au fost înregistrați în primele decenii ale veacului al XX-lea, mai exact în anii 1901 (51.913 t), 1903 (55.629 t), 1906 (65.185 t) și 1911 (69.047 t). Totodată, în cei mai slabi ani ai acestei perioade (1904 – 19.506 t, 1908 – 20.884 t și 1909 – 23.173 t) s-au înregistrat valori duble față de minimele ultimelor două decade ale secolului anterior, fapt care subliniază mai buna capacitate a portului de a atrage și vinde produsele hinterlandului dobrogean².

Perioada	1881-1885	1886-1890	1891-1895	1896-1900	1901-1905	1906-1910	1911-1915
Cantitate (tone)	10.566	26.624	28.254	32.194	42.054	41.480	39.450
Pondere (%)	0,65	1,34	1,28	1,50	1,38	1,09	1,04

Tabloul 1. Exporturile prin vama Tulcea în perioada 1881-1915. Valori medii (tone)

² *Ibidem.*

Interesantă este și comparația cu exportul Constanței, punctul vamal care a beneficiat de investițiile masive făcute de statul român în infrastructura sa portuară și de racordarea la teritoriul din stânga Dunării, după construirea podului Regele Carol I, prin intermediul drumului de fier Cernavodă-Constanța. Ponderea marelui port maritim în totalul comerțului exterior românesc a fost de 1,99% în perioada 1881-1885, pentru a crește în următoarele cincinale la 3,14%, 3,84%, 6,36%, 11,75%, 20,20% și 24,52% din exporturile României (după cantități). Astfel, remarcăm dezvoltarea exponențială a Constanței, care trebuie să fi preluat o parte semnificativă nu numai a produselor exportate anterior de debușeurile dunărene Brăila și Galați, ci și de cele dobrogene, în detrimentul căii fluviale de export, prin Tulcea sau prin alte mici așezări locale (Cernavodă, Măcin, Isaccea).

Pentru perioada deceniilor de final ale secolului al XIX-lea statisticile oferă posibilitatea calculării prețului mediu al produselor exportate prin vămile românești. Dacă în primul interval (1881-1885) valoarea medie a unei tone de produse exportate prin Tulcea era relativ mare (0,216 mii lei / t) în raport cu valoarea medie la nivel național (0,136 mii lei / t), în cincinalele următoare prețul mediu a scăzut mult, devenind comparabil cu media la nivelul Vechiului Regat. Deducem de aici faptul că schimbările administrative sau economice impuse de statul român în Dobrogea au modificat și structura exporturilor, care au crescut cantitativ, dar au stagnat valoric. Altfel spus, deși se exporta mai mult, produsele erau mult mai ieftine³.

Perioadă	1881-1885	1886-1890	1891-1895	1896-1900
Preț (mii lei)	2.290	3.701	4.059	4.155
Pondere (%)	1,04	1,39	1,36	1,71
Preț mediu (mii lei/ tonă)	0,216	0,139	0,143	0,129

Tabelul 2. Exporturile prin vama Tulcea în perioada 1881–1899. Valori medii și prețuri medii

Toate aceste variații au fost cauzate de structura produselor predilecte care se exportau prin portul Tulcea în perioada în discuție. Declarațiile vamale înregistrau o mare diversitate de produse, însă doar câteva dintre acestea însumau cantități și valori semnificative. Conform nomenclatorului

³ Valorile în M.D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice I.V. Socecu, București, 1904, p. 886 și C. Ardeleanu, *Comerțul exterior ... (1881-1900)*, p. 59, 66-67.

vamal, după cantitățile exportate în anii 1883 și 1894, acestea se încadrau în următoarele categorii⁴:

Nr.	Denumirea categoriei	1883	1894
2	Produse animale alimentare	938	534
3	Materii făinoase și derivatele lor	2.036	35.740
4	Fructe, legume și alte produse vegetale	12	1.014
16	Materii textile și industrii derivate	3.015	142
20	Materii minerale, industrii ceramice și vitrificățiuni	842	1.362

Tabelul 3. Exporturile prin vama Tulcea (cantități în tone)

Mai clară devine situația dacă detaliem exporturile portului Tulcea în anul 1900, în ordinea valorică a produselor exportate: orz și malț – 1,19 milioane lei, grâu – 613 mii lei, pește diferit – 583 mii lei, secară – 331 mii lei, lână – 181 mii lei, piatră de construcție – 84 mii lei, legume făinoase – 69 mii lei, brânzeturi – 58 mii lei, semințe uleioase – 53 mii lei; se mai vindeau cretă, var, fontă și fier, piei, unt și alte grăsimi, porumb, în valori cuprinse între 10 și 40 mii lei⁵. Astfel, constatăm că toate produsele care făceau exportul Tulcei erau materii prime neprelucrate, mărfuri cu volum mare și valoare relativ redusă.

Agricultura dobrogeană oferea majoritatea produselor exportului portului dunărean. În această privință putem semnală câteva creșteri marcante. Dacă în 1879 în județul Tulcea se cultivau 51.900 hectare, în 1900 suprafața cultivată a ajuns la 162.340 hectare⁶. S-au însămânțat, pe o medie de cinci ani, 40.864 hectare de grâu, cu o producție medie de 240.161 hl, și 27.000 de hectare de porumb, cu o producție medie de 208.023 hl⁷. Dincolo de creșterea cantitativă, este important și sporul calitativ, prin utilizarea tehnicilor agricole superioare, introducerea mașinilor, noul regim al proprietății etc. Deși într-o lucrare contemporană se scria că „agricultura rațională nu e cunoscută în Dobrogia; terenurile de cultură sunt întrebunțate fără întrerupere, fără îngrășăminte și fără vreo variațiune, așa c-a ajuns a nu mai produce ca altă dată”⁸, producția la hectar a crescut treptat. La grâu, producția

⁴ *Comerțul exterior al României în 1893*, Imprimeria Statului, București, 1894, p. 222.

⁵ M. D. Ionescu, *op. cit.*, p. 888.

⁶ Iosif Coler, Viorel Măgureanu, *File din istoria Dobrogei*, Inspectoratul pentru cultură al Județului Tulcea, Tulcea, p. 165.

⁷ Sofia Vrabie, *Sfinxul Deltei. Municipiul Tulcea*, Edit. Harvia, Tulcea, 2005, p. 64.

⁸ M. D. Ionescu, *op. cit.*, p. 702.

a crescut de la 5,1 hectolitri la hectar în perioada 1906-1910 la 9,11 hl în anii 1911-1915, iar la porumb de la 10,6 la 13,6 hectolitri la hectar⁹.

Progrese s-au înregistrat și în celelalte ocupații tradiționale (viticultura, apicultura și pescuitul), însă ponderea mărfurilor trimise de aceste tipuri de activități a rămas relativ redusă în totalul exporturilor. Tulcea avea în 1900 o suprafață de 288 hectare de vie, pe care se produceau peste 10.000 hectolitri de vin, dar proasta stare a mijloacelor de transport și a căilor de comunicație făcea ca vinurile dobrogene să fie puțin cunoscute pe piețele interne sau externe¹⁰. O resursă la fel de valoroasă și prost administrată era fondul piscicol. Dunărea, cu bălțile și regiunea inundabilă, cu Delta Dunării și laguna Razimului, conținea o cantitate imensă de pește¹¹, dar, cu toate eforturile lui Grigore Antipa de a revigora această industrie, pescuitul nu a ajuns niciodată la valoarea pe care o putea avea în totalul exporturilor Tulcei¹².

Un loc ce merită semnalat au avut și exporturile de produse minerale, unde încadrăm mărfurile obținute în carierele de piatră din județul Tulcea. Societatea „Cetatea de granit” exploata granitul din zona Greci, în vreme ce granitul din Carierele Carabalu era celebru pentru buna lui calitate, cu lustru intens, care putea rivaliza cu marmura cea mai fină. Cariera „Trei fântâni” de lângă Tulcea furniza bancuri mari, care se puteau ciopli, șlefui și polei, dând o marmură care, prin varietatea culorilor și mărimea elementelor de compoziție, dădea impresia unei marmure artificiale, în vreme ce cariera „Tulcea Veche” oferea o marmură roșie în bancuri mari, utilă la construcția de monumente¹³.

Însă toate aceste produse cu greutate mare și preț relativ mic necesitau un bun sistem de drumuri publice, care lipsea în județul Tulcea în această perioadă. În anul 1882, punându-se în aplicare legea drumurilor, s-a început lucrul la construcția mai multor șosele, astfel încât în anul 1900 în provincia dintre Dunăre și Mare existau două căi naționale (Constanța-Babadag-Tulcea și Tulcea-Ghecet), 42 șosele vicinale și 9 șosele comunale¹⁴. În anul 1907 în județul Tulcea existau 778 km de șosele vicinale și 14 km de șosele comunale, departe de a asigura comunicații facile într-o zonă oricum dificilă

⁹ C. Filipescu, *Dobrogea agricolă*, în *Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească 1878-1928* (Cultura națională, București, 1928), ed. a II-a, Edit. Ex Ponto, Constanța, 2003, p. 492, 500.

¹⁰ S. Vrabie, *op. cit.*, p. 58.

¹¹ Romulus Șeișanu, *Dobrogea, Gurile Dunării și Insula Șerpilor. Schiță monografică. Studii și documente*, Edit. Ziarului „Universul”, București, 1928, p. 243.

¹² Sofia Vrabie, *op. cit.*, p. 59.

¹³ Gh. D. Cochino, *Minele și carierele în Dobrogea*, în *Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească*, p. 386.

¹⁴ M. D. Ionescu, *op. cit.*, p. 684.

de la natură. La fel de grea era și situația căilor ferate, construirea drumului de fier Tulcea-Constanța fiind mult amânată. După controverse legate de direcția sa (statul cerea ca linia să plece de la Constanța pe malul mării, să atingă principalele puncte de pescărie și să sosească la Tulcea prin Babadag, în vreme ce în plan local se dorea ca linia să meargă direct pe relația Babadag-Medgidia¹⁵), linia a fost finalizată în anul 1907, însă orientarea comerțului dobrogean era deja clar stabilită spre marele port maritim de la Constanța.

Nu în ultimul rând, situația portului Tulcea era departe de a favoriza exporturile. Într-o descriere de la începutul secolului al XX-lea, portul era prezentat astfel: „Tulcea are cheu de piatră solid; aci se încarcă produsele regiunii din Nordul Dobrogei. Din nenorocire navigațiunea e periculoasă; dealul stâncos numit colnicul Horei se prelungește pe sub albia fluviului până la aproape jumătate din lărgimea lui. Stânca este destul de înaltă, așa ca apa bătând în ea este silită a se învârti în loc, formând aci un mare cerc, numit anafor, a cărei putere se exercită până aproape de port. Trebuie, ca vapoarele să circule pe Dunăre, să aibă un bun cunoscător al locului, pentru a feri vaporul de a nu fi atras în anafor, din care cu mare greutate iese; mai adeseori este lovit de stâncă. Din această cauză portul Tulcea este nesigur, iar cerealele se încarcă mai în susul apei, unde șlepurile ies din acțiunea anaforului”¹⁶. Din acest motiv, o parte însemnată din exportul de cereale de la Tulcea se făcea prin încărcarea acestora în mici limburi fluviale, care le transbordau la Sulina la bordul marilor vapoare maritime. Datele de mai jos subliniază ponderea însemnată a acestui comerț de tranzit, conform statisticilor Comisiei Europene a Dunării¹⁷.

Produs	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Grâu	3.018	236	2.220	-	-	2.395	3.822	14.496	15.095	18.046
Secară	-	5	23	-	-	-	-	5.378	-	1.213
Porumb	187	876	186	-	-	38	9.502	-	-	3.598
Orz	2.985	8.779	-	244	18.555	6923	33.300	39.366	5.692	19.835
Ovăz	-	160	-	-	-	-	-	-	-	70
Altele	757	2.265	1.499	575	1.312	1.161	1.129	2.160	3.483	5.185
Total	6.947	12.321	3.928	819	19.867	10.517	47.753	61.400	24.270	47.947

¹⁵ „Dobrogea Economică”, 1 iulie 1906, *apud* P. Zaharia, *100 de ani de presa tulceană. 1879-1979*, Muzeul Tulcea, Tulcea, 1979, p. 35.

¹⁶ M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 670.

¹⁷ Biblioteca Serviciului Județean Galați al Arhivelor Naționale, *Commission Européenne du Danube, Statistique de la navigation à l'embouchure du Danube*, anii 1881-1914 („Etat No. 10. Merchandises exportées par l'embouchures de Sulina”).

Produs	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Grâu	26.142	5.504	6.152	14.773	23.197	39.038	11.606	-	-	3.339
Secară	711	-	-	-	1.625	6.842	3.470	1.000	-	-
Porumb	85	-	2.929	-	-	2	2.568	1.569	-	-
Orz	10.289	5.709	60.174	14.543	59.937	36.191	82.122	3.403	64	-
Ovăz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altele	16.938	2.907	2.956	19	2.286	3.991	6.005	-	-	-
Total	54.165	14.120	72.211	29.335	87.045	86.064	105.771	5.972	64	3.339

Produs	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907
Grâu	6.000	8.943	22.458	-	21.856	37.962	36.291
Secară	17.880	-	2.005	-	4.410	23.305	7.010
Porumb	-	-	2.078	1.868	-	-	2.326
Orz	7.850	13.955	31.854	-	-	34.348	9.332
Ovăz	-	-	-	-	-	-	-
Altele	-	-	15.906	-	-	1.456	430
Total	31.730	22.898	74.301	1.868	26.266	97.071	55.389

Produs	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Grâu	-	-	3.834	4.946	4.390	121	2.932
Secară	-	-	30.890	-	-	6.375	-
Porumb	747	747	2.307	13.945	-	-	2.358
Orz	-	-	58.632	41.661	7.093	22.759	-
Ovăz	-	-	-	440	-	-	-
Altele	6.657	3.493	2.358	-	1.868	3.498	-
Total	7.404	4.240	98.021	60.992	13.351	32.753	5.290

Tabelul 4. Produsele de proveniență agricolă exportate din Tulcea prin gurile Dunării. Cantități (în quarteri)

Prost racordat la restul Dobrogei și la Vechiul Regat, județul Tulcea a cunoscut o dezvoltare industrială lentă, în dezacord cu însemnatele sale resurse. Cu neînsemnate excepții, toată industria județului și orașului se limita la câteva mici fabrici de făină, ulei, cherestea, ateliere de fierărie, dimie și postay, brânzeturi, cuptoare de var, conservarea peștelui și icrelor negre¹⁸. Dintre stabilimentele industriale mai importante amintim: Fabrica „Avramide”, înființată în anul 1896 de Alexandru Avramide și Nicolae Sotiru, care producea cherestea și avea la începutul secolului al XX-lea 26 muncitori; Moara G. Nedelciu, înființată în anul 1895, care producea făină și avea la începutul secolului al XX-lea șase muncitori; Tăbăcăria „Prodanof”, înființată în anul 1885, care producea talpă și produse de tăbăcărie, având, pe la 1900, 41 muncitori¹⁹. Complet limitată la ramurile primare ale mici industriei alimentare și textile, producția industrială locală făcea ca importurile predilecte să facă parte din categoria mărfurilor de bază ale vieții cotidiene.

Importurile au variat la fel de mult ca și exporturile. În valori absolute, se impune aceeași constatare referitoare la puternica lor variație în termeni absoluți, media în primii 15 ani ai secolului al XX-lea fiind mult sub ceea ce se importase în ultimele două decenii ale veacului anterior. Acest lucru este evident și în ponderi relative, importurile prin Tulcea coborând de la 0,82% din totalul importurilor românești în perioada 1881-1885 la 0,74%, 0,30% și 0,31% în primele trei cincinale ale secolului al XX-lea²⁰.

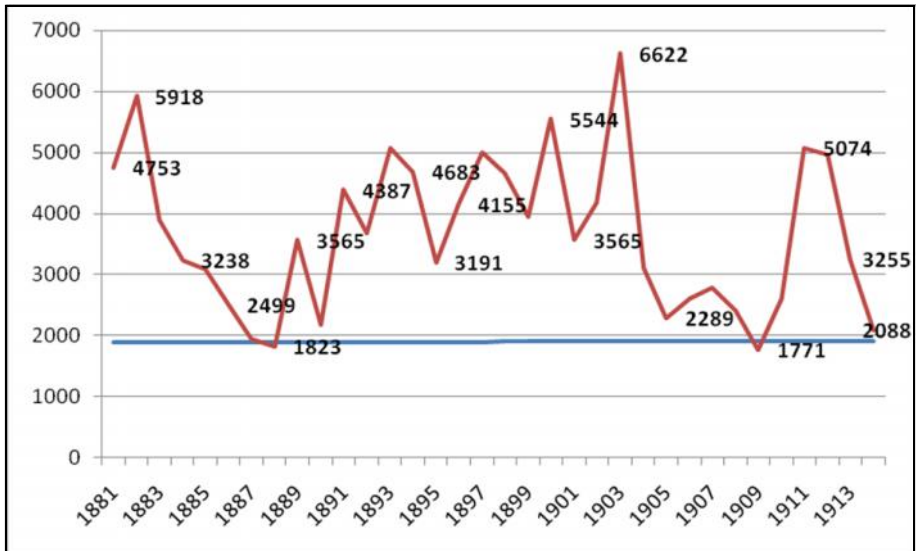
Perioada	1881-1885	1886-1890	1891-1895	1896-1900	1901-1905	1906-1910	1911-1915
Cantitate (tone)	4.179	2.406	4.203	4.661	3.955	2.436	3.145
Pondere (%)	0,82	0,49	0,61	0,68	0,74	0,30	0,31

**Tabelul 5. Importurile prin vama Tulcea în perioada 1881-1915.
Valori medii (tone)**

¹⁸ Adrian Rădulescu, Ion Bitoleanu, *Istoria Dobrogei*, Edit. Ex Ponto, Constanța, 1998, p. 369.

¹⁹ O. Văleanu, *Progrese realizate în Dobrogea în industrie și comerț*, în *Dobrogea. Cincizeci de ani de viață românească*, p. 581.

²⁰ C. Ardeleanu, *Comerțul exterior ... (1881-1900)*, p. 59, 64-65 și Idem, *Comerțul exterior ... (1901-1914)*, p. 54, 56-57.



Graficul 2. Importurile prin portul Tulcea. Cantități (tone). 1881–1914

Conform nomenclatorului oficial, produsele făceau parte din aproape toate categoriile vamale, acoperind necesarul uzual al unei piețe cu distribuție locală. Cantitățile cele mai mari erau reprezentate de combustibili minerali, categorie în care se înregistrau cărbunii necesari vaselor ce navigau pe Dunăre. Alte mărfuri importate erau incluse în categoriile „uleiuri, grăsimi, ceară și derivatele lor”, „coloniale și fructe meridionale”, „materii textile și industrii derivate”, „combustibili minerali, bitumuri și derivatele lor”, „materii minerale, industrii ceramice și vitrificațiuni”, „metaluri și fabricațiuni metalice”²¹.

Nr.	Denumirea categoriei	1884	1893
1	Animale vii	14	70
2	Produse animale alimentare	37	37
3	Materii făinoase și derivatele lor	827	156
4	Fructe, legume și alte produse vegetale	106	99
5	Coloniale și fructe meridionale	358	297
6	Băuturi	26	6
7	Conserve alimentare și produse de cofetărie	33	69
8	Sucuri vegetale, specii medicinale, medicamente	19	46

²¹ Comerțul exterior al României în 1893, p. 138.

10	Materii și produse chimice	6	20
11	Materii tinctoriale, taninuri, vopsele și lacuri	10	26
12	Uleiuri, grăsimi, ceară și derivatele lor	127	125
14	Piei, curelărie și diverse obiecte de piele, cizmărie, blănărie	15	5
16	Materii textile și industrii derivate	132	122
17	Hârtie, carton și fabricațiuni din ele	25	20
18	Lemne și industrii derivate	60	100
19	Combustibili minerali, bitumuri și derivatele lor	975	1564
20	Materii minerale, industrii ceramice și vitrificațiuni	313	1365
21	Metaluri și fabricațiuni metalice	107	756
22	Căruțerie	25	20
25	Materii, compozițiuni și fabricațiuni diverse necuprinse în celelalte categorii	21	3551

Tabelul 5. Importurile prin Tulcea (cantități, în tone)

Conform detaliierilor din anul 1900, cele mai cumpărate mărfuri erau, după valoare, următoarele: orz și malț – 169 mii lei, porumb – 142 mii lei (ambele probabil pentru reexportare), cafea și ceai – 114 mii lei, țesături și stofe de bumbac – 110 mii lei, ulei de măsline – 98 mii lei, foi, flori și fructe – 76 mii lei, stofe de lână – 72 mii lei, zahăr – 55 mii lei, orez – 52 mii lei, lămâi, chitre, roșcove, smochine, confecții din stofe de lână, frânghii, măsline etc. în valori de peste 25 mii lei²².

La capătul acestei prezentări se impun câteva concluzii. Intrarea Dobrogei în componența statului român, în anul 1878, a determinat schimbări majore în realitățile naționale, politice sau sociale ale spațiului dintre Dunăre și Mare. Însă, dincolo de progrese vizibile pe multe asemenea dimensiuni, economia dobrogeană nu a crescut într-un ritm comparabil cu cea din restul Vechiului Regat. Cel puțin în cazul orașului Tulcea, situația a fost puțin favorabilă. Dintre factorii care au determinat stagnarea sau evoluția lentă a orașului amintim:

1. Periferizarea orașului și a regiunii în raport cu România. La fel ca și în cazul perioadei în care a făcut parte din Imperiul Otoman, orașul era puțin legat la centru. Dincolo de proastele căi de comunicație, în această perioadă orașul nu a beneficiat de o elită politică de natură să-i favorizeze legăturile cu capitala. Astfel, modernizarea orașului, atâta cât a existat, a fost

²² M.D. Ionescu, *op. cit.*, p. 888. A se vedea și Sofia Vrabie, *op. cit.*, p. 57.

mai degrabă rezultatul inițiativelor locale, care nu s-au bucurat de sprijinul vizibil al autorităților centrale.

2. Orașul nu a beneficiat de un hinterland semnificativ, care să îi asigure bazinul economic necesar. Factorii sunt în egală măsură geografici și istorici. Geografia regiunii, cu zona Deltei, sub-popularea istorică, populația extrem de amestecată au fost factori care transformau Tulcea în centrul unei regiuni pe cât de diverse, pe atât de sărace.

3. Lipsa căilor de comunicație. Port la Dunăre, Tulcea era prost conectată la Țară. Unirea Dobrogei cu România venea într-un context dificil pentru porturile dunărene, aflate în plină criză și solicitând modernizarea spre a supraviețui. Însă autoritățile române aleseseră să investească masiv în modernizarea Constanței, modalitate de a ocoli mai dificila cale a Dunării. Astfel, în întreaga perioadă în discuție, au existat puține investiții în infrastructura regiunii, Tulcea având legături proaste atât pe cale terestră cât și fluvială. Pe Dunăre, ea servise ca punct intermediar în drumul vaselor de la Brăila / Galați la Sulina, însă în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea se făcea trecerea la navigația cu aburi, iar cele mai multe vapoare deja nu mai opreau la Tulcea. Cât despre legătura terestră, situația Tulcei a rămas proastă, abia în anul 1907 construindu-se o cale ferată care să o lege de restul României.