



Dunarea ca unitate regionala

Dunarea are o importanta deosebita sub multiple aspecte pentru tara noastra. In acelasi timp datorita unor caracteristici naturale exceptionale (volumul de apa al fluviului) are influenta asupra celorlalte elemente naturale, indeosebi in navigatie.

Cursul sau are un pronuntat caracter unitar, avand in acest fel caracteristicile unei unitati naturale distincte in ansamblul unitatilor regionale ale Romaniei. Este mai putin o unitate de "relief" (ca celelalte unitati naturale, desi relieful jos- lunca si valea- este foarte expresiv) si mai mult o "hidrografie" (similara in unele aspecte Marii Negre).

Aceasta unitate regionala grefata pe un sistem hidrografic de mari dimensiuni este totodata si un element de legatura intre unitatile conexe: Muntii Banatului, Podisul Mehedinti, Podisul Getic, Campia Romana, Podisul Dobrogei, Delta Dunarii si chiar Marea Neagra. Totodata spre Dunare "graviteaza" si spatii mai indepartate, direct sau indirect, prin intermediul retelei hidrografice regionale si continentale (sistemul Rin-Main-Dunare).

Aceasta unitate regionala deosebita -Dunarea- are si un spatiu adiacent de influenta direct care poate fi considerat functional "legat" de fluviu si tratat ca atare.

Sectoarele Dunarii

Cursul Dunarii poate fi subdivizat in patru sectoare astfel: de la Bazias la Portile de Fier, de la Portile de Fier la Calarasi, de la Calarasi la Braila si in aval de Braila.

Sectorul Bazias Portile de Fier
Sectorul Portile de Fier Calarasi
Sectorul Calarasi Braila
Sectorul Braila Mare

Sectorul Bazias-Portile de Fier se numeste si Defileul Dunarii; schimbarea profunda a caracteristicilor cursului Dunarii are loc in dreptul barajului de la Portile de Fier.

In parte de nord sunt Muntii Locvei, Muntii Almajului (intre Bazias si Orsova) si pe o mica portiune (in aval de Orsova) Podisul Mehedinti; unitati care au corespondente la sud de Dunare, unde Carpatii se continua.

Inaintea construirii sistemului hidroenergetic si de navigatie de la Portile de Fier, cursul Dunarii in regimul natural avea o serie de caracteristici pe care nu le mai intilnim in forma actuala, amenajata.

Ca un adevarat "defileu" valea foarte ingusta imprima apei o viteza mare formandu-se vartejuri, care ingreunau navigatia; chiar in zona Portilor de Fier, albia avea stanci vizibile la ape mici.

Zona ingusta din dreptul Muntilor Almajului purta si poarta numele de "Cazane". Prin construire barajului s-a creat un lac intins, necesar hidrocentralei "Portile de Fier".

Datorita cresterii nivelului apei (cu aproximativ 7 m) o serie de localitati au fost stramutate, cum s-a intamplat cu orasul Orsova.

Barajul are lateral un sistem de doua ecluze, care faciliteaza deplasarea navelor.

Afluentii principali ai Dunarii in acest sector sunt: Nera (care se varsa chiar la intrarea Dunarii in Tara, langa Bazias) si Cerna, iar porturile principale sunt Moldova veche si Orsova.

Sectorul Portile de Fier-Calarasi este sectorul Dunarii situat in sudul Campiei Romane. Datorita reliefului jos si luncii largi Dunarea are o latime apreciabila, ceea ce face ca adancimile sa fie mai mici, asigurand doar un pescaj de 2 m, impropriu navelor maritime; apar si ostroave (cum ar fi Ostrovul Mare).

In Lunca Dunarii existau in trecut lacuri intise legate prin brate secundare de Dunare si situate sub influenta oscilatiilor de nivel ale acesteia; aceste lacuri de lunca au fost indiguite, desecate, cum a fost lacul Greaca, cel mai intins, si o parte amenajate (de ex. lacul Bistret sau Suhaia).

Spre sud tarmul este mai inalt, iar spre Campia Romana mai jos, cu o larga dezvoltare a luncii, ceea ce-i confera o pronuntata asimetrie; aceasta "impingere" spre sud a Dunarii este datorata (printre altele) si afluentilor directi din Campia Romana (Drincea, Desnatui, Jiu, Olt, Calmatui, Vedea, Arges, Mostistea).

Porturile principale din acest sector sunt: Drobeta-Turnu Severin, Calafat, Corabia, Turnu Magurele, Zimnicea, Giurgiu, Oltenita si Calarasi.

In acest sector a fost amenajata hidrocentrala Portile de Fier II. Intre orasele Giurgiu si Ruse Dunarea este traversata de un pod rutier si feroviar.

Sectorul Calarasi-Braila (Baltile Dunarii) se caracterizeaza prin despartirea Dunarii in cate doua brate (unite intr-un singur curs intre Giurgeni - Vadu Oii), ce inchid in interior incinte, in trecut inundabile ("Balta" Brailei si "Balta" Ialomitei), cu balti, mlastini, lacuri, paduri, in prezent indiguite, desecate si transformate in zone agricole ("Insula Mare a Brailei" si "Balta Ialomitei").

Sectorul "baltilor" ca si Lunca Dunarii din sudul Campiei Romane (intre Drobeta-Turnu Severin - Calarasi) erau utilizate in trecut de pastorii transhumanti, care coborau oile din Carpati la iernat, datorita climatului mai bland si adapostit.

In acest sector Dunarea este traversata de podul feroviar vechi, un pod feroviar si rutier nou intre Fetesti si Cernavoda si podul rutier Giurgeni-Vadu Oii.

Afluentii Dunarii in acest sector sunt Calmatui si Ialomita, iar porturile principale - Fetesti, Cernavoda, Hirsova si Macin.

Sectorul dintre Braila si Mare, Dunarea Maritima, in aval de Braila, permite intrarea navelor maritime (cu pescaj de 7 m).

Intre Braila si Patlageanca, Dunarea curge printr-un singur brat, sporindu-si debitul cu afluentii mari (Siret, cu 222 mc./sec. si Prut).

La Patlageanca si in aval de Tulcea se desparte in cele trei brate - Chilia, Sulina, Sfantu Gheorghe - care contureaza spatiul Deltei.

Dintre acestea doar Sulina este navigabil pentru nave maritime; este continuu dragat, indeosebi la varsarea in mare, unde se creaza "bara" de la Sulina.

In acest sector porturile principale sunt Braila, Galati, Isaccea, Tulcea si Sulina.

Clima, hidrografia si invelisul biogeografic.

Clima

Hidrografia

Vegetatia

Clima

De o "clima" specific Dunarii nu putem vorbi. Considerand insa spatiul mai larg al Luncii Dunarii, climatul are unele particularitati.

Nuantele climatice pe care le prezinta in cursul sau (influenta submediteraneene, pana la Zimnicea; climat de tranzitie, intre Zimnicea si Oltenita; climat cu nuante de ariditate, pana la Tulcea, climat cu influenta pontice, in Delta), sunt ale regiunilor inconjuratoare, nu ale cursului propriu zis.

Totusi unele elemente climatice au caracteristici definitorii, in parte influentate de Dunare si relieful jos, de lunca, in care se manifesta. Temperatura medie anuala este, pentru Lunca Dunarii, cea mai ridicata din tara (peste 11 gr. C) datorita temperaturilor medii ridicate din iulie (24 gr.C) si din ianuarie (-1 gr.C, in sud, -2 gr.C in Delta).

Zilele tropicale similare celor din sudul Campiei Romane si Baragan, sunt atenuate de umiditatea mai ridicata a aerului, cauzata de evaporarea apei in lungul Dunarii, dar si din lunca sa (unde panza freatica este la suprafata).

Precipitatiile scad spre est, odata cu scaderea regionala a lor, iar vanturile predominante (Austrul in partea de

vest a sectorului romanesc al Dunarii, Crivatul in partea de est) sunt sensibil atenuate de relieful "de adapost" al Luncii Dunarii.

Hidrografia

Hidrografia este elementul esential al caracteristicilor fizico-geografice. Dunarea isi sporeste debitul cu peste 900 mc./sec. la Patlageanca), in mare parte datorita afluentilor directi din tara noastra (Nera, Cerna, Topolnita, Drincea, Desnati, Jiu, Olt, Vedea, Arges, Ialomita, Calmatui, Siret, Prut).

Debitul solid la intrarea in Delta este de 58,7 mil. t. aluviuni pe an, care se depun pe teritoriul Deltei sau in mare.

O data la cativa ani (2-3 in trecut, acum la o diferenta mai mare) Dunarea ingheata, rareori de la un mal la altul; frecvent insa sloiurile (in timpul dezghetului) se acumuleaza creindu-se zapoale, care stanjenesc navigatia. Lunca Dunarii are ape freatice la suprafata, bogate, alimentate partial din Dunare, ale caror oscilatii frecvente pot crea saraturi.

Vegetatie

Vegetatia predominanta este vegetatia acvatica si de lunca, cu speciile corespunzatoare. Fauna acvatica da insa specificul Dunarii; aici urca din Marea Neagra, pentru a-si depune icrele, sturionii (morun, pastruga, cega, nisetru), numiti de Herodot "pesti fara oase".

In lungul Dunarii exista specii de animale caracteristice luncii (vidra, bizam, numeroase specii de pasari s.a.).

Solurile de lunca (aluviale), solurile nisipoase si cele saraturoase au, pe ansamblu, o fertilitate redusa care necesita masuri de ameliorare.

Populatia si asezarile omenesti

Dunarea a reprezentat o axa de populare umana straveche.

In antichitate Gurile Dunarii au fost vizitate si descrise de Herodot.

In lungul ei au aparut o serie de localitati intarite cum ar fi Dierna (Orsova), Drobeta (Drobeta-Turnu Severin), Turris (Turnu Magurele), Axiopolis (Cernavoda), Carsium (Hirsova), Noviodunum (Isaccea), Aegysus (Tulcea), iar in laguna Sinoe, fost golf marin in sec. VII i.e.n., orasul grecesc Histria (colonie milesiana, cel mai vechi oras, situat aproape de istros - Dunare).

In evul mediu s-au dezvoltat si alte orase, ca Giurgiu, Braila, Galati, iar mai recent (in secolul XIX) Corabia, Calafat, Calarasi.

In prezent, orasele dunarene de la intrarea fluviului in tara pana la varsare, sunt:

Moldova Noua, oras minier cu un port activ (Moldova Veche);

Orsova, oras stramuntat pe o vatra noua, cu o industrie in dezvoltare si port;

Drobeta-Turnu Severin (116.000 loc.), cu variate industrii (prelucrarea cauciucului, lemnului, constructii de nave) si traditii istorice;

Calafat si Corabia, orase mai mici, cu o industrie alimentara si usoara; Turnu Magurele, ca un mare combinat de ingrasaminte si ramuri ale industriei alimentare;

Zimnicea, cu industrie alimentara, laminate, este cea mai sudica localitate din tara;

Giurgiu (74.000 loc.), fosta raia turceasca, in prezent cu industrii notabile (clorosodice, santier naval etc.) port, punct de frontiera si pod peste Dunare;

Calarasi (77.000 loc.), initial localitate agricola, are o vocatie industriala multipla (celuloza si hartie, produse siderurgice, produse alimentare);

Fetesti, un oras cu o dezvoltare mai modesta pana in prezent, poate deveni mai activ prin amplificarea functiei de transport (nod feroviar, rutier si port);

Cernavoda, cu industrii de traditie (ciment), port la Dunare si Canalul Dunare-Marea Neagra, va deveni curand principalul nod electroenergetic al tarii, prin intrarea in functiune a atomocentralei aflata in constructie;

Hirsova, localitate antica, medievala (a fost chiar port genovez), cu industrii in dezvoltare, este un important punct de trecere rutiera a Dunarii; Macin este un oras mai mic, cu exploatare de granit in apropiere;

Braila (235.000 loc.), fosta raia turceasca, este punctul de convergenta spre Dunare a traseelor traditionale din Muntenia.



Oras cu o structura urbana proprie (sub forma unor arcuri de cerc concentrice, subintinse de Dunare), are industrii notabile (termocentrala, celuloza si hartie la Chisnani, intreprinderi metalurgice, un port fluvio-maritim si santier naval);

Galati (326.000 loc.), punct de convergenta traditional al drumurilor ce coboara din Moldova, are in prezent industrii puternice (siderurgie, constructii de nave), un port activ, invatamant superior si structura urbana moderna; Isaccea este un oras mai mic, situat in apropierea unui vad de traversare a Dunarii;

Tulcea (97.500 loc.) are industrii variate, in majoritate noi (intreprinderi de alumina, feroaliaje, constructii de nave, comnserve de peste) si un port fluvio-maritimmodernizat;

Sulina, un oras activ acum mai bine de un secol ("Europolis" -ul lui Jean Bart), este un port de transbordare a navelor.

Asezarile rurale din lungul Dunarii au, uneori, functii si rezonante notabile, cum ar fi: Bechet, Greaca, Giurgeni, Mahmudia, Sfantu Gheorghe, Chilia Veche etc.

Resurse si activitati economice

Resursele Dunarii sunt:

- potentialul hidroenergetic;
- apa industrială;
- apa pentru irigatii;
- fauna piscicola;
- unele resurse secundare (nisip, lemn de esente moi, stuf etc.);
- fondul funciar din Lunca si Delta Dunarii;
- posibilitatile de navigatie;
- potentialul turistic:

Potentialul hidroenergetic este utilizat de Sistemul Hidroenergetic si de navigatie "Portile de Fier", cu o hidrocentrala puternica (2.000 MW, a doua din Europa) si hidrocentrala Portile de Fier II. Alte proiecte sunt in studiu.

Apa Dunarii este si va fi utilizata ca apa industrială in multe centre (Calarasi, Giurgiu, Galati, Braila etc. si in perspectiva la atomocentrala de la Cernavoda).

Pentru irigatii este folosita apa din Dunare in sistemele Sadova-Corabia, Giurgiu-Razmiresti, Galatui-Calarasi, Pietroiu-Stefan cel Mare, Terasa Brailei si Carasu (cu apa, indirect, din Canalul Dunare-Marea Neagra).

Fauna piscicola bogata favorizeaza dezvoltarea unui pescuit activi in Dunare, bratele Dunarii, canalurile si lacurile din Delta Dunarii, laguna Razim-Sinoe; pe baza pescuitului oceanic s-a dezvoltat o industrie de prelucrare a pestelui la Braila, Galati, Tulcea si Sulina.

Stuful din Delta este utilizat la Chisnani-Braila, unde se obtine celuloza, celofibra si hartie. Lemnul de esente moi are o utilizare locala, neavand dimensiuni industriale.

Nisipul de la Caraorman este utilizat industrial, iar in Lunca Dunarii exista balastiere de nisip si pietris, folosite in constructii.

Fondul funciar cuprinde terenurile aferente Dunarii, situate in Lunca si Delta Dunarii, scoase de sub efectul inundatiilor, prin lucrari de indiguiri si desecari.

Se cultiva porumb (in sistem irigat), grau, orz, orez (pe suprafete mici in sa), sfecla de zahar (prelucrata la Corabia, Calafat, Zimnicea, Giurgiu, Calarasi), plante furajere, legume (prelucrate la Valea Rosie, Fetesti, Calafat, Turnu Magurele), vita de vie (Greaca, Letea), pomi fructiferi.

De asemenea, pe baza pasunilor si pajistilor de lunca, se cresc animale, preponderent ovine, pe linia traditiei pastoritului transhumant.

Unele activitati industriale sunt legate direct de Dunare sau facilitate de existenta fluviului.

Asfel industria siderurgica de la Galati si Calarasi a aparut si s-a dezvoltat datorita facilitatilor de import si transport a minereurilor de fier si a cocsului; industria de alumina de la Tulcea se bazeaza pe importul bauxitei, adusa de Dunare.

Unele exploatare de roci (granit la Macin, calcar la Mahmudia) beneficiaza de transportul fluvial.

Pentru dezvoltarea transporturilor au fost construite santiere navale la Galati, Tulcea, Giurgiu, Oltenita (nave de pasageri), Drobeta-Turnu Severin si Orsova, precum si santiere de reparatii (de exemplu Sulina).

Industria de ingrasaminte chimice de la Turnu Magurele este legata de facilitati de transport ale materiilor prime si de posibilitatea de aprovizionare cu apa industriala (fabrici de zahar, conserve de legume, conserve de peste) beneficiaza, de asemenea, de transportul materiilor prime pe Dunare.

Dunarea are un important potential turistic incepand cu defileul Dunarii (Cazanele), orasele dunarene (Drobeta-Turnu Severin, Giurgiu, Braila, Galati, Tulcea) si mai ales Delta Dunarii (Maliuc, Crisan, Mila 23, Sulina, Sfantu Gheorghe, Letea etc.)

De asemenea Dunarea, Dunarea este traversata de urmatoarele poduri:

- Giurgiu-Ruse (sosea, cale ferata);
- Fetesti-Cernavoda (cale ferata-pod vechi; sosea si cale ferata-podul nou);
- Giurgeni-Vadul Oii (sosea).

Traversare mijlocita de bac se realizeaza la Calafat, Calarasi-Ostrov, Galati, Braila.

Navigatia pe Dunare

Una dintre cele mai mari posibilitati oferite de Dunare o constituie transporturile navale.

Aceasta posibilitate va fi amplificata prin punerea in functiune a sistemului trenseuropean Rin-Dunare, axa de navigatie de importanta europeana, care va conecta prin intermediul fluviului tari din vestul, centrul continentului si de la Marea Neagra.

Conditiiile naturale de navigatie rezulta din analiza caracteristicilor Dunarii.

Rezumand, putem spune ca exista conditii pentru o navigatie maritima (pe "Dunarea fluviala", in amonte de Braila, cu un pescaj de 2 m.).

Existenta unor impedimente ("bara" de la Sulina, zapoare sau blocari accidentale) influenteaza uneori navigatia.

Porturile Dunarene sunt fluvio-maritime (Sulina, Tulcea, Braila) si fluviale (celelalte porturi).

Sulina este un port liber ("porto-franco") cu traditii comerciale si de tranzit in secolul trecut; este in prezent un port de transbordare, dar se afla in curs de amenajare ca port maritim.

La Tulcea se aduc concentrate feroase, bauxita, peste; este, de asemenea, un port de unde se coordoneaza transportul fluvial si activitatea economica a Deltei.

La Galati a fost construit un port mineralier nou (pentru aprovizionarea industriei siderurgice), in continuarea celui comercial; este cel mai activ port romanesc la Dunare.

Braila este un port de traditie, cu un profil complex (produse agroalimentare, produse din lemn, materiale de constructie, utilaje etc.).

La Calarasi se aduc materii prime pentru industria siderurgica, la Giurgiu produse petroliere si materii prime, iar la Turnu Magurele materii prime; la Drobeta-Turnu Severin se aduc produse siderurgice si se expediaza produse din lemn, iar portul Orsova este utilizat pentru tranzitul minereului de fier si cocs, necesar siderurgiei resitene.

Alte porturi mai mici, de interes local, sunt: Mahmudia, Isaccea, Macin, Hirsova, Fetesti, Cernavoda (cu perspective legate de Canalul Dunare- Marea Neagra si atomocentrala), Oltenita, Zimnicea, Corabia, Bechet, Calafat si Moldova Veche.

Pe ansamblu, Dunarea are o importanta deosebita pentru tara noastra (care este o tara dunareana), axa de legatura dintre centru Europei, sud-estul Europei si Marea Neagra.



VIATA DE LICEU

se traieste o singura data!