

**URBAN  
INCD  
INCERC**

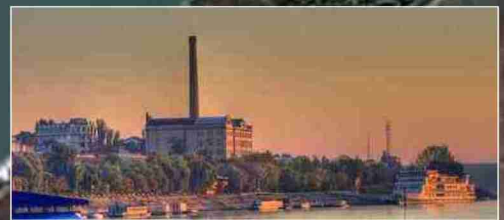
MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI TURISMULUI  
Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare în Construcții, Urbanism  
și Dezvoltare Teritorială Durabilă "URBAN-INCERC"

Șos. Pantelimon 266,021652, Sector 2, București, Tel: 021.255.02.70; Fax: 021.255.00.62; e-mail: urban-incerc@incd.ro; www.incerc2004.ro



**SUCURSALA URBANPROIECT**

Str. Nicolae Filipescu 53-55, 020961, Sector 2, București, Tel: 021.316.78.42; 021.316.78.43; Fax: 021.316.49.06; e-mail: office@incdurban.ro; www.incdurban.ro



# PUG

**ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL MUNICIPIUL BRAILA**  
STUDIU DE FUNDAMENTARE  
PRIVIND SITUAȚIA ZONELOR INDUSTRIALE AFERENTE FALEZEI



CONTRACT PRESTĂRI SERVICII: **nr. 2h/2011**

TITLUL: **Actualizare Plan Urbanistic General  
Municipiul Brăila**

**STUDIU DE FUNDAMENTARE PRIVIND  
SITUAȚIA ZONELOR INDUSTRIALE AFERENTE  
FALEZEI**

ETAPA I + II + III

- **Analiza critică multicriterială a situației existente**
- **Sinteza disfuncționalităților/diagnoza**
- **Propuneri**

BENEFICIAR: **U.A.U.I.M. – C.C.P.E.C.**

ELABORATOR: **INCD „URBAN-INCERC”,  
SUCURSALA URBANPROIECT**

DIRECTOR  
GENERAL: **Conf. Univ. Dr. Arh. Vasile Meiță**

ȘEF PROIECT: **Arh. Doina Bubulete**

ÎNTOCMIT: **Arh. Doina Bubulete**

**ianuarie 2012**

CUPRINS:

<b>I. Analiza critică multicriterială a situației existente (situația obiectivului la data analizei, interconstrucții spațiale și funcționale, probleme majore/disfuncții)</b>	4
<b><i>I.1 Documentare generală asupra zonelor industriale de pe faleza dunăreană a municipiului Brăila.</i></b>	4
<i>I.1.1 Precizarea arealelor de studiu, așezare geografică în cadrul teritoriului urban, consecințe spațiale configurative ale localizării geografice.</i>	4
<i>I.1.2 Caracteristici ale cadrului natural și semnificația lor în determinarea caracterului zonelor studiate.</i>	7
<b><i>I.2 Istoricul dezvoltării zonale în contextul dezvoltării municipiului (proces de formare/transformare).</i></b>	7
<i>I.2.1 Formarea și evoluția istorică a Brăilei – repere generale</i>	7
<i>I.2.2 Apariția, evoluția și repartizarea spațială a funcțiilor industriale și/sau de servicii pe teritoriul orașului; constituirea zonei industriale de pe faleză, vocații istorice, consecințe socio-economice, arhitectural-urbanistice, interconstrucții spațiale și funcționale.</i>	11
<b>I.3 Probleme majore/disfuncții. Diagnosticul actual al zonelor industriale de pe faleza dunăreană a municipiului Brăila.</b>	23
<i>I.3.1 Starea funcțională actuală a zonelor studiate (viabilitate, situația locurilor de muncă, presiuni antropice, conștientizare/spirit antreprenorial în sprijinul regenerării zonale).</i>	23
<i>I.3.2 Analiză multicriterială a situației existente în zonele studiate:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aspecte ecologice/de mediu: biodiversitatea mediului natural, calitatea aerului, calitatea apei, calitatea solurilor.</li> <li>▪ Aspecte privind resurse naturale locale: apă energie, materii prime.</li> <li>▪ Aspecte privind securitatea: riscuri naturale și antropice</li> <li>▪ Aspecte de patrimoniu: cadru fizic existent (calități arhitectural-urbanistice, stiluri, stare de viabilitate, calități simbolice/culturale), funcționalitate.</li> <li>▪ Aspecte de calitate a vieții: zgomot, radiații, noxe, gestiunea deșeurilor.</li> <li>▪ Aspecte de calitate a peisajului: peisaj natural, peisaj asociat, repere, riscuri.</li> </ul>	30
<i>I.3.3 Probleme majore/disfuncții. Diagnostic.</i>	41
<b>II. Sinteza disfuncționalităților/diagnoza (evidențierea cumulativă a disfuncționalităților asupra obiectivului studiat, priorități de intervenție, potențial și tendințe de dezvoltare.</b>	41
<b><i>II.1 Sinteza cumulativă a disfuncțiilor</i></b>	41
<b><i>II.2 Priorități de intervenție în zona studiată</i></b>	43
<b><i>II.3 Potențial și tendințe de dezvoltare</i></b>	43
<b><i>II.4 Premise de reglementare în zonele industriale de pe faleză (la nivel PUG).</i></b>	43
<i>II.4.1 Tipologii de măsuri: conservare, protecție, regenerare; locul arhitecturii, accesul din/spre oraș, accesul la apă și faleză, reconversia marilor proprietăți, integrarea construcțiilor noi, revalorizarea construitului existent, asigurarea calității vieții.</i>	43

<b>III. Propuneri</b>	
<i>III.1. Concluzii generale</i>	<b>44</b>
<i>III.2. Sugestii strategice și de reglementare.</i>	<b>44</b>
	<b>45</b>
<b>Anexe:</b>	
<b>Documentar fotografic: Brăila Veche (referitor la zonele studiate)</b>	
<b>Documentar fotografic: Brăila Nouă (referitor la zonele studiate)</b>	
<b>Bibliografie selectivă</b>	

## **I. Analiza critică multicriterială a situației existente (situația obiectivului la data analizei, intercondiționări spațiale și funcționale, probleme majore/disfuncții)**

### ***I.1 Documentare generală asupra zonelor industriale de pe faleza dunăreană a municipiului Brăila.***

#### ***I.1.1 Precizarea arealelor de studiu, așezare geografică în cadrul teritoriului urban, consecințe spațial configurative ale localizării geografice.***



Municipiul Brăila a fost atestat documentar ca așezare în 20 ianuarie 1368, fiind apreciat ca un important reper comercial cu un mare potențial economic și o bună poziție strategică. Este unul din cele mai vechi porturi și este situat pe malul stâng al Dunării.

Brăila se află în partea de est a Câmpiei Române, la intersecția celor trei provincii istorice românești – Țara Românească, Moldova și Dobrogea – pe Dunărea inferioară, acolo unde aceasta se reunește prin cele două brațe ale sale, Dunărea Nouă și Dunărea Veche. Este situată la 45<sup>0</sup>16'17" latitudine nordică și 27<sup>0</sup>58'33" longitudine estică, la stânga Dunării, pe Piscul Brăilei, în singura zonă, dintre gura Ialomiței și cea a Siretului, favorabilă așezării unui oraș. Terasa, a cărei înălțime maximă ajunge la 33 m determină arhitectura orașului care este construit ca un amfiteatru uriaș orientat spre port.

Brăila se află sub influență climatică temperat-continentală marcată de un pronunțat caracter de excesivitate. Clima este influențată de Munții Măcinului care reprezintă un baraj natural în calea vânturilor din est, determinând fenomenul de

föhnizare a aerului cald și uscat care trece peste oraș. De asemenea terenurile sărăturoase din jurul orașului, mai ales cele de la Lacul Sărat, constituie un alt factor de încălzire mai accentuată a atmosferei.

În zona municipiului Brăila rețeaua hidrografică este influențată de climatul temperat continental și de relieful alcătuit din câmpuri relativ netede, în cuprinsul cărora se adâncesc văi largi și depresiuni închise în care se creează lacuri temporare sau permanente. Chiar hidrografia județului Brăila se caracterizează, pe de o parte, prin faptul că apele curgătoare (Dunărea, Siretul, Buzăul, Călmățuiul) au caracter tranzitoriu, iar pe de altă parte, prin faptul că în toate micro-depresiunile (crovuri) se află lacuri.

Dunărea este principala arteră hidrografică a zonei și străbate municipiul Brăila pe partea de est, orașul desfășurându-se pe malul stâng al Dunării.

Lățimea albiei minore, în amonte de Brăila, este de 420 m ajungând în aval la 463 m, secțiunea albiei fiind de 7 270 m<sup>2</sup>. Aceste date sunt semnificative pentru navigație arătând posibilitățile mari de manevră a navelor. Debitul mediu multianual are valoarea de 5 989 m<sup>3</sup>/sec, dar vara și uneori iarna se înregistrează debite mai mici care pot ajunge până la 2 030 m<sup>3</sup>/sec. Pentru a se evita inundațiile care se produceau în timpul creșterii apelor, mai ales primăvara (datorită ploilor torențiale asociate cu topirea zăpezilor), în această regiune brațele Dunării au fost îndiguite. Oricum, portul Brailei se află la o înălțime de 7,40 metri deasupra nivelului mării, iar orașul Brăila la 25 metri, fiind la adăpost de orice viitură. Malul abrupt de 45<sup>0</sup> este întrerupt de 19 puncte de trecere numite vaduri. Debitul maxim atins înainte de îndiguire a fost de 7926 m<sup>3</sup>/s. În 1897 undele de viitură au atins cotele maxime, când s-a ajuns la 693 cm. După îndiguire, ca urmare a îngustării văii, debitul maxim atins a fost de 15470 m<sup>3</sup>/s și nivelul maxim de 632 centimetri în anul 1970, iar cel minim de 1490 m<sup>3</sup>/s la Brăila. Nivelurile maxime sunt atinse primăvara și vara (martie – iulie). În prezent Dunărea este îndiguită pe o lungime totală de 225 kilometri.

În secolul al XX-lea, Dunărea a înghețat în 30 dintre ani, dar doar în 19 dintre aceștia navigația a fost complet întreruptă datorită podului de gheață. Cele mai timpurii sloiuri apar în prima decadă a lunii decembrie, iar zăpoarele apar în perioada 13 - 28 martie.

Apele freatice se găsesc în depozitele loessoide și în nisipurile eoliene de pe interfluvii precum și în aluviunile din luncile râurilor. În zona Brăilei, apele freatice se află pe interfluvii, au adâncimi de 5 – 10 metri și de peste zece metri, ajungând chiar până la 30 de metri. Datorită condițiilor climatice, a cantităților reduse de precipitații în cursul anului, nivelul hidrostatic înregistrează variații de 2 – 3 metri. De asemenea se reduce considerabil, la unele aproape complet, capacitatea de debitare. Apele de adâncime sunt cantonate în pietrișurile de Frățești și depozite cuaternare nisipoase, uneori în luncile Călmățuiului și Buzăului și în depozite argilo-nisipoase..

Datorită poziției sale ca ultim port de pe Dunăre care permite accesul navelor maritime spre Marea Neagră portul Brăila s-a aflat mereu în atenția comercianților din toate țările Europei care voiau să-și transporte mărfurile spre Orientul Apropiat sau Mijlociu.

În 1829 s-a redeschis comerțul pe Dunăre, iar Principatele Române au obținut administrarea teritoriilor care se aflaseră sub dominație turcească. Primul șantier naval și depozitele de pe malul Dunării au început să fie construite în 1835.

Zonele industriale au început să se dezvolte în mod coerent la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea.

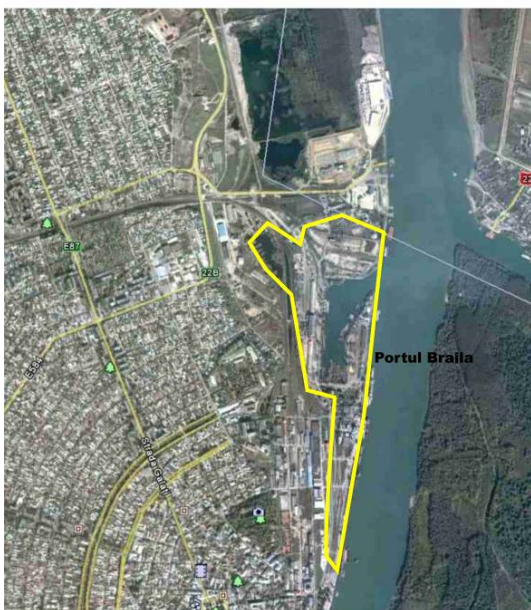
Între anii 1886-1891 datorită curățării canalului Sulina și a adâncirii gurii de ieșire la mare s-au modernizat și amenajat porturile dunărene de la Brăila și Galați.

Portul Brăila a funcționat în fapt, între 1836 și 1894 (cu mici întreruperi) ca port liber, devenind pe parcurs, foarte dezvoltat și prosper. În 1835 a început și construcția primului **șantier naval și a depozitelor de mărfuri** de pe malul Dunării. În 1872, construirea căii ferate și noile amenajări portuare au accelerat dezvoltarea transporturilor. Astfel a prosperat și comerțul, transportul pe apă fiind foarte ieftin. La Brăila s-au înființat: prima Cameră de Arbitraj Comercial, Bursa de Cereale și Bunuri, Curtea Comercială și Banca Comercială. În perioada 1949-1989 Brăila a fost intens și forțat industrializată. Au fost naționalizate fabricile existente și au apărut altele noi.

După 1990 a început să se dezvolte comerțul privat s-a restructurat și privatizat industria, s-au dezvoltat și restructurat sectoarele financiare și bancare și s-a modificat sistemul de taxe.

După anul 2000, economia Brăilei a început să se îmbunătățească. A crescut numărul de întreprinderi privatizate, s-a creat un mediu concurențial benefic dezvoltării.

Braila zona industriala Nord



Braila zona industriala Sud



### *1.1.2. Caracteristici ale cadrului natural și semnificația lor în determinarea caracterului zonelor studiate.*

Brăila se află așezată în Lunca Dunării, pe o terasă care spre nord, vest și sud este încadrată de luncile Siretului, Buzăului și Călmățuiului, aflate la distanțe de până la 20 km. Terasa Brăilei este plană, coborând de la nord unde se află Piscul Brăilei (33m) spre sud unde atinge 15m, iar de la est la vest înălțimile variază între 25,0 m la Grădina Mare și 10,0 m în cartierul Lacul Dulce. Urmează zona care aparține Luncii Dunării, cu înălțimi de 4,0-6,0 m, care face trecerea dintre terasa Brăilei și zona dinspre fluviu. În această zonă se află cartierul Comorofca, fosta Uzină de Apă și terenurile joase dinspre satul Vărsătura.

Zona cea mai joasă a orașului este situată pe grindul fluviatil și are 3 - 4 m peste nivelul mării. În această zonă, situată în avalul cursului Dunării se găsește cea mai mare parte a instalațiilor portuare (zona industrială nord).

Datorită poziției sale favorabile, având o terasă și un chei natural la care se adaugă malul adânc al fluviului din dreptul orașului, Brăila a fost destinată să fie primul port maritim al Dunării, devenind, la peste 100 de ani de la amenajarea brațului Sulina, ultimul loc de acostare al navelor maritime sosite din orice colț al lumii.

## *1.2 Istoricul dezvoltării zonale în contextul dezvoltării municipiului (proces de formare/transformare).*

### *1.2.1. Formarea și evoluția istorică a Brăilei – repere generale*

**Orașul Brăila a fost atestat documentar la 20 ianuarie 1368, când domnitorul Vladislav I Vlaicu acorda privilegiile negustorilor brașoveni și din Țara Bârsei.** Numele Brăilei apare în două locuri: „*excepta via Braylan*” (cu excepția drumului Brăilei) și „*per dictam viam Braylam*” (pe amintitul drum al Brăilei).

Acest document constituie totodată și cea mai veche dovadă a existenței Brăilei ca așezare aparținând Țării Românești.

Brăila este pomenită în ***Letopisețul Cantacuzinesc*** în legătură cu însăși întemeierea Țării Românești prin descălecat: "*Iar noroadele ce pogorâse cu dânsul (cu Radu vodă n.n.), unii s-au dat pre supt podgorie ajungând până în apa Siretului și până la Brăila; iar alții s-au întins în jos, peste tot locul, de au făcut orașă și sate până în marginea Dunării și până în Olt.*" Iar în ***Cronica Bălenilor*** se amintește că domnul întemeietor "*Radu Vodă... au început a-și tocni și a-și îndrepta țara cu județe, cu judecători..., lășindu-se până la Dunăre și până la Siret...*".

Documente mai recente au fost emise de Mircea cel Bătrân, Radu al II-lea Prasnaglava, Dan al II-lea sau Vlad Dracul și se referă tot la întăriri sau modificări ale privilegiilor negustorilor brașoveni și bârseni în Țara Românească, ca și a celor polonezi sau lituanieni, iar unele se referă și la negustorii brăileni.

În "*Istoria în versuri polone despre Moldova și Țara Românească*", **Miron Costin** pomeneste de Brăila. **Istorici arabi din nordul Africii** au relatat despre luptele care au avut loc la gurile Dunării, deci în imediata vecinătate a zonei brăilene, între претенdenții la stăpânirea politică a regiunii, membri ai aristocrației Hoardei de Aur, la sfârșitul secolului al XIII-lea și începutul secolului al XIV-lea.



Pentru sfârșitul secolului al XIV-lea, în relatarea din 1396 a lui **Johann Schiltberger**, un bavarez care a participat la bătălia de la Nicopole, Brăila este descrisă ca pe un puternic centru comercial și port fluvial.

Relatările lui **Walerand de Wavrin** despre expediția cruciaților din Burgundia pe Dunăre (1445) și flota lor care a acostat în portul dunărean, cuprind fapte exacte în legătură cu orașul Brăila. **Constantin Mihailovici de Ostrovița** a relatat episodul pedepsirii lui Hamza bei, conducător al vânătorilor imperiali, de către Vlad Țepeș în orașul *Ibrail*. În august 1455 a fost pomenită acostarea corabiei lui **Anton de Rogerio** în drum spre Caffa. În 1458 numele orașului apare sub forma *Brilagum* sau *Brilague*.

Privitor la așezarea Brăilei se relatează în *Relatione del regno d'Ungaria al tempo di rè Matia* (cca 1459-1470): "(...) *la Marea cea mare, principalele orașe valahe sunt Moncastro (Cetatea Albă), Licostomo (Cetatea Chilia) și Bailigo (Brăila).*"

În veacul al XV-lea, în acte care menționează privilegiile întărite liovenilor de către domnii Moldovei, Brăila apare ca **important centru pescăresc**. Tot în secolul al XV-lea numele Brăilei apare sub forma *Breil*, într-o mențiune a **Cancelariei Voievodului Tibor din Transilvania**. O alta formă a numelui e prezentată într-o hartă care însoțește tratatul *Codex Latinus Parisinus*: Baradigo, „*loc deșert în care locuiesc numai pescarii*” Alte documente referitoare la oraș și zonă au fost emise în cancelaria Țării Românești în a doua jumătate a secolului al XV-lea și în primele decenii ale veacului următor. Principalele sale funcții în acea perioadă erau, deci, cea comercială și cea portuară. Aceste funcții economice s-au păstrat de-a lungul timpului, constituindu-se în principalele funcții economice ale orașului până la începutul secolului al XX-lea.

În anul 1463 - Cronicarul bizantin **Laonic Chalcocondil** caracterizează Brăila ca fiind „*orașul dacilor în care fac un comerț mai mare decât în toate orașele țării*”. El amintește de Brăila consemnând evenimente importante pentru tabloul general al vieții politice și social economice de la est de Carpați, din secolul al XI-lea și începutul secolului al XII-lea. În lucrarea sa „*Povest vremennyh let*” (*Povestirea vremurilor de demult*) aduce informații importante privitoare la bogăția așezărilor de la Dunărea de Jos în ultima jumătate a secolului al X-lea.

Arderea Brăilei de către Ștefan cel Mare (27 februarie 1470) este consemnată în **Letopisețul anonim al Moldovei, în Cronica moldo-germană și în Letopisețele de la Putna**.

În 1502 într-un memoriu alcătuit de **Felix Petancic** se spune: "*La vreo 30 de mii de pași depărtare de Vaslui se trece Dunărea la orașul Brăila (Brilagum sive Braillovum oppidum), dincolo de care ai în față Grecia, mergând dincolo de cele șapte guri ale Dunării până la mare...*".

**Chronographiile lui Reicherstorffer** (1541) prezintă orașul ca o așezare întărită a Țării Românești.

**Intre anii 1540 – 1828 Brăila a intrat sub ocupația otomană** A devenit raia și a primit denumirea *Ibrail*, nume cu rezonanță turcească. O cronică despre istoria otomanilor amintește despre *Ibrail* sau *Berail*. Atunci s-a construit cetatea cu puternice fortificații și tuneluri subterane, devenind un important punct strategic.

Orașul a prosperat continuând să aibă o mare forță economică, devenind sursa de aprovizionare pentru capitala Imperiului Otoman și având totuși, strânse legături cu țara. Astfel după 5 ani de stăpânire turcească, se exportau la Brașov 8 713 poveri de pește, cantitate dublă față de cea din timpul în care orașul aparținuse Țării Românești.

În anul 1595 Mihai Viteazul a recucerit orașul și cetatea pe care le-a stăpânit până la moartea sa în 1601.

Între anii 1711 și 1812 luptele dintre ruși-turci și austrieci au afectat orașul care a fost ars, reconstruit, distrus și iar refăcut. A fost supus unor numeroase asedii, cele mai grele fiind cele din 1770 și 1891. Cel mai important conflict a fost războiul ruso-turc din 1828-1829, care s-a soldat cu eliberarea definitivă a orașului.

După **încheierea păcii de la Adrianopole între ruși și turci, în 13 septembrie 1829** Brăila a redevenit oraș al Țării Românești și a cunoscut o perioadă de dezvoltare. S-a redeschis comerțul pe Dunăre. Prosperitatea, intensele tranzacții comerciale efectuate în port, posibilitatea dezvoltării unor afaceri bănoase au atras numeroși comercianți străini: bulgari, macedoneni, albanezi, greci, lipovenii, armenii dar și francezi, belgieni, austrieci, italieni, evrei, precum și numeroși români transilvăneni. Conviețuirea românilor cu atâtea etnii a dat portului de la Dunăre un parfum pitoresc și i-a conferit o deschidere cosmopolită către cultura europeană. **Cel mai mare progres economic s-a înregistrat în a doua jumătate a secolului al XIX-lea și în primele decenii ale secolului al XX-lea.**

În anul 1836, domnitorul Munteniei, Alexandru Ghica, a declarat Brăila port liber Primind **statut de porto-franco** la 19 februarie 1866, printr-o notă adresată Consulatului Greciei se subliniau facilitățile oferite comercianților greci care doreau să facă afaceri în zonă. În 1874 a fost desființat portul liber, prin legea vamală votată în acel an, datorită faptului că veniturile vămilor orașului scăzuseră simțitor. Totuși portul liber Brăila a continuat să funcționeze cu acest statut până în anul 1883.

Zona liberă a funcționat ca atare între anii 1836-1883 și 1930-1940.

În 1858 s-a trecut **la iluminatul public cu lămpi de petrol** (cu fotogen).

În 1868 **s-a construit calea ferată** și în 1872 **gara**, ceea ce a dus la o dezvoltare rapidă a transporturilor. Fiind specializată în exportul cerealelor și speculând abil construirea rețelei de căi ferate, Brăila a reușit în scurt timp să intre în rivalitate cu portul vecin Galați.

În 1872 s-a încheiat **construcția cheiului**.

În 1872 - 1873 **s-a construit fabrica de bere "Müller"**

În 1878 a apărut prima **Societate Filantropică și de Ajutor Reciproc** „Cremieux" în Brăila.

În 1883 a început **construirea Docurilor** portului Brăila. Inginerul constructor Anghel Saligny a folosit pentru prima oară în România betonul armat în anul 1888, pentru construcția de cheiuri și dane în portul Brăila (1883-1892).

În 1883 a luat ființă la Brăila, **Societatea de Iluminat Electric** cu capital belgian.

În 1895 **vaporul cu aburi "Orient"** a fost prima navă românească care transporta **pasageri** pe Dunăre.

Funcția comercială a fost susținută de dezvoltarea orașului pe malul stâng al Dunării (în punctul în care Dunărea se afla cel mai aproape de Marea Neagră), schimbul de mărfuri făcându-se mai ușor pe „calea fără pulbere”, transportul pe apă fiind mult mai accesibil (mai ieftin). Dezvoltarea Brăilei ca oraș piscicol mai întâi (încă din anul 1200) și ulterior agricol au făcut ca funcția comercială și de transport să domine economia brăileană până la primul război mondial. Brăila constituia placa turnantă pentru transportul cerealelor și a altor mărfuri pe cale ferată sau fluvială. Rutele comerciale majore erau spre Istanbul, Odessa, Salonic, Atena, Jaffa sau Port Said. În Brăila funcționau **9 consulate, 6 agenții de navigație străine, 10 bănci și burse de cereale, vite și cherestea**. Aici s-au înființat prima **Cameră de Arbitraj Comercial, Bursa de Cereale și Bunuri, Curtea Comercială și Banca Comercială. Camera de Comerț și Industrie** a fost creată în 1864 și și-a desfășurat activitatea până în 1949, când guvernul comunist a suspendat-o.

În 1835 a început construcția primului **șantier naval și a depozitelor de mărfuri** de pe malul Dunării. S-a stabilit ca zi de târg să fie vinerea, și s-au fixat trei bălciuri anuale la date fixe: 23 aprilie, 21 mai și 15 august (Sf. Gheorghe, Sf. Împărați Constantin și Elena, Sf. Maria).

**Porturile Brăila și Galați au început să se modernizeze între anii 1886-1891 prin inițierea celor mai ample proiecte de amenajare a porturilor dunărene. Aceste amenajări au fost impuse de creșterea traficului cu vase de mare tonaj, după curățarea canalului Sulina și adâncirea gurii de ieșire la mare. Anuarul României din anul 1885 situa portul Brăila pe locul trei ca importanță, după Constanța și Galați.**

În 1888 s-a construit fabrica de ciment "I.G.Cantacuzino". În 1891 în oraș funcționau 5 tipografii.

În 1901 a fost introdus tramvaiul electric, Brăila fiind primul oraș din România care a beneficiat de acest mijloc de transport și primele becuri electrice.

Între 1901 și 1904 s-a construit **gara fluvială** pentru sutele de pasageri care așteptau să se îmbarce la bordul vapoarelor cu zbaturi.

În 1906 s-a deschis o **fabrică de celuloză produsă din stuf**, aceasta fiind prima încercare de a valorifica stuful din balta Brăilei.

În 1912 este dat în funcțiune cel mai mare **castel de apă** din țară, cu o capacitate de 1 200 metri cubi.

În primul deceniu al secolului al XX-lea, creșterea constantă a producției agricole a determinat intensificarea schimburilor comerciale și, în consecință, a dus la creșterea traficului naval la cote fără precedent.

În anul 1911 s-a înregistrat o activitate comercială maximă. Comerțul brăilean reprezenta 22% din comerțul românesc și 20% din importul ei. În portul Brăila au intrat 7331 vase fluviale și maritime de mare tonaj, și au plecat încărcate 7126. În 1919 Camera de Comerț a propus ca portul Brăila să funcționeze sub regim de porto-franco. În 1925 a luat ființă "**Banca de Comerț Brăila**". În perioada interbelică la Brăila funcționau 12 bănci mari.

În 1927 Ministerul Agriculturii a început construirea Palatului Agricol.

**Reînființarea zonei libere în portul Brăila în anul 1930** a avut ca scop stimularea importurilor și dezvoltarea unei serii de activități specifice. Astfel, **la 31 martie 1931 a fost votată Legea privind reînființarea zonei libere Brăila, dar ea a apărut mult prea târziu, după ce țările din Europa Centrală și de Nord își găsiseră deja bazele pentru antrepozitare în vechile porturi din Europa. Prin urmare, practic, regimul de zona liberă nu putea fi aplicat și datorită acestui fapt, în anul 1940 zona liberă Brăila a fost desființată.**

În 1930 Brăila avea 68.310 locuitori. În anii 1936 - 1937 Bugetul Primăriei Brăila însuma 53.964.180 lei venituri, 50.006.109 lei cheltuieli, cu un excedent de 3.958.071 lei.

În timpul celui de-al doilea război mondial importul și exportul Brăilei au scăzut dramatic.

**După război, rolul portului Brăila a continuat să scadă atunci când căile ferate au devenit cel mai solicitat mijloc de transport, iar exportul în România s-a diversificat spre alte destinații geografice. Porturile dobrogene – Sulina, care la începutul secolului XX avea să atragă majoritatea mărfurilor transportate pe apă datorită prețului scăzut al operațiunilor de încărcare sau descărcare cu elevatoarele, și Constanța, spre care se îndreptau mărfurile transportate pe uscat, după realizarea joncțiunii Mărășești – Buzău – Cernavodă, au constituit o concurență serioasă.**

Intre anii 1900-1940 sa dezvoltat mai ales funcția industrială a orașului Brăila. Zona industrială s-a dezvoltat până în 1948 mai mult în intravilan prin întreprinderi mici și numai câteva mai mari s-au înființat în apropierea Dunării și a căii ferate. Așadar zona industrială nu ocupa un teritoriu continuu.

**Conturarea zonelor industriale coerente s-a produs la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea,** cu excepția industriei construcțiilor și reparațiilor vamale, care este una dintre cele mai vechi ramuri industriale.

După instaurarea regimului comunist, Brăila a cunoscut un intens proces de industrializare. Industria existentă a fost naționalizată. Au fost construite fabrici noi cum ar fi **Combinatul chimic, Combinatul de celuloză și hârtie de la Chișcani și Centrala termică.** Industria locală a funcționat în sistem centralizat, cu tehnologii învechite, cu forță de muncă supradimensionată.

După 1990 economia brăileană a fost influențată de reforme. S-au liberalizat prețurile, s-a liberalizat comerțul extern, s-a dezvoltat sistemul de comerț privat, s-au restructurat și privatizat întreprinderile de stat, s-au dezvoltat și restructurat sectoarele financiare și bancare și s-a modificat sistemul de taxe. **Camera de Comerț, Industrie și Agricultură Brăila și-a reluat activitatea în anul 1990.**

Ca urmare a închiderii Uzinei Progresul și a Combinatului Chimic Dunacor, Brăila a intrat într-o perioadă de mare declin economic în anii '90.

După anul 2000, economia Brăilei a început să se îndrepte către economia de piață. Creșterea numărului de întreprinderi privatizate a condus la crearea unui mediu concurențial, benefic îndeosebi în ceea ce privește societățile cu răspundere limitată și societățile pe acțiuni. Dar privatizările și închiderea unor mari întreprinderi productive a condus la scăderea nivelului de trai al populației și la creșterea șomajului. Sectorul întreprinderilor mici și mijlocii a prosperat dar fără să poată acumula toată forța de muncă rămasă disponibilă. Deși la începutul anului 2000 producția reprezentată de confecțiile textile și prelucrarea produselor agro-alimentare era preponderentă, începând cu anul 2003 a cunoscut o scădere semnificativă. În perioada 2004 - 2007 s-a înregistrat o creștere a activităților din industrie, comerț cu amănuntul și servicii. Crearea de hipermarketuri și supermarketuri a condus, într-o anumită măsură, la crearea de locuri de muncă.

### *1.2.2. Apariția, evoluția și repartizarea spațială a funcțiilor industriale și/sau de servicii pe teritoriul orașului; constituirea zonei industriale de pe faleză, vocații istorice, consecințe socio-economice și arhitectural-urbanistice.*

Stabilitatea politică de după 1834 când s-a încheiat **Regulamentul Organic**, desființarea monopolului economic turcesc, dezvoltarea orașelor, a meșteșugurilor, a comerțului au constituit premisele favorabile dezvoltării industriei în Brăila.

Brăila își conturează o dezvoltare economică internă, începând cu a doua jumătate a secolului al IX-lea, când se realizează căile ferate, cheiurile de piatră ale portului și când se diversifică întreprinderile industriale și comerciale. Este perioada când la Dunăre se realizează două instalații petroliere, una dintre ele fiind cunoscută sub denumirea de „The principalites petroleum refining Company - Braila”. Ea a participat la Expoziția Internațională de la Paris din 1867, unde, pe lângă petrol, a expus o tentantă ofertă de gaz și parafină.

De asemenea, în această perioadă, la Brăila ia ființă o fabrica de ciment cunoscută sub numele de „I.G.Cantacuzino”, o fabrică de covoare cunoscută prin produsele ei,

„Erevan”- o întreprindere de confecții, o fabrică de prelucrare a lemnului, o fabrică de spirt, una de cărămizi, la care se adaugă alte întreprinderi de dimensiuni reduse.

Burghezia industrială s-a format într-un ritm mai lent, dar principalele ei inițiative au prins contur, în special în apropierea portului și în legătură cu activitatea lui principală.

Cuvântul *fabrică* a apărut în vocabular spre jumătatea secolului al XIX-lea și constituia inițial noua denumire a atelierelor orășenești în care se obțineau bunuri alimentare.

Statisticile din anul 1832 atestau existența, la Brăila, a **trei poverne** (instalații pentru fabricat rachiu sau spirt), **9 mori** - dintre care 5 erau mori de vânt, iar 4 erau acționate de cai - și a câtorva **ateliere în care se produceau lumânări și articole de uz casnic**.

În anul 1860, o informare adresată ministrului de interne enumera industriile aflate în orașul Brăila: “**o fabrică de făină, pâine și galete** cu diferite mașine; **două localuri pentru tăerea vitelor**, așa numitele zalhanale (abatoare), simple, fără mașinărie; **patru berării** dintre care numai una e mai bună având mașinăria convenită și local propriu; un mic **cazan de pământ pentru fabricarea de gaz fotogen**; vreo câteva **lumânării** neînsemnate, fără instrumente ce ar merita numele de mașine și fără localuri proprii, căci fiind aici liberă vânzarea lumânărilor de seu, tot cetățeanul are voie a fabrica pe seama sa acest articol cu orice mijloace va avea la casa sa”.

În anul 1863 numărul fabricilor crescuse, deși erau modeste ca dimensiuni, unele nedepășind profilul unor ateliere. Poliția Brăila avea inventariate 38 de asemenea fabrici, înființate între 1840 și 1860. Dintre acestea erau „**15 fabrici de rachiu (spirt și mastică)**, cu unul, două sau trei cuptoare cu horn, fiecare cu un cazan cu una, două sau trei țevi; **10 fabrici de pâine**, fiecare având o moară cu una, 3 sau 4 pietre, 6 până la 23 cai și un cuptor cu horn; **2 fabrici de făină** având câte o moară cu 4 pietre și 18, respectiv 16 cai; **o fabrică de macaroane și fidea având în dotare moară** cu o piatră și trei cai și o mașină; **4 fabrici de bere** cu un cuptor cu unul sau două hornuri în care este așezat cazanul; **o fabrică de tăbăcărie** instalată într-un local închiriat, în care se lucrau piei importate, de bou, de vacă, de vițel, de cal și de câine, peste 100 de bucăți într-un an, **din care se obținea iuft și saftian**; **3 fabrici de lumânări și o fabrică de lumânări și săpun** având două sau trei cuptoare cu hornuri în care erau așezate cazane; **o tipografie** cu două prese care lucra într-un local închiriat”. În toate aceste fabrici lucrau 225 de angajați, dintre care 63 aveau **fabrica de pâine a italienilor Borghetti și Gerbolino**.

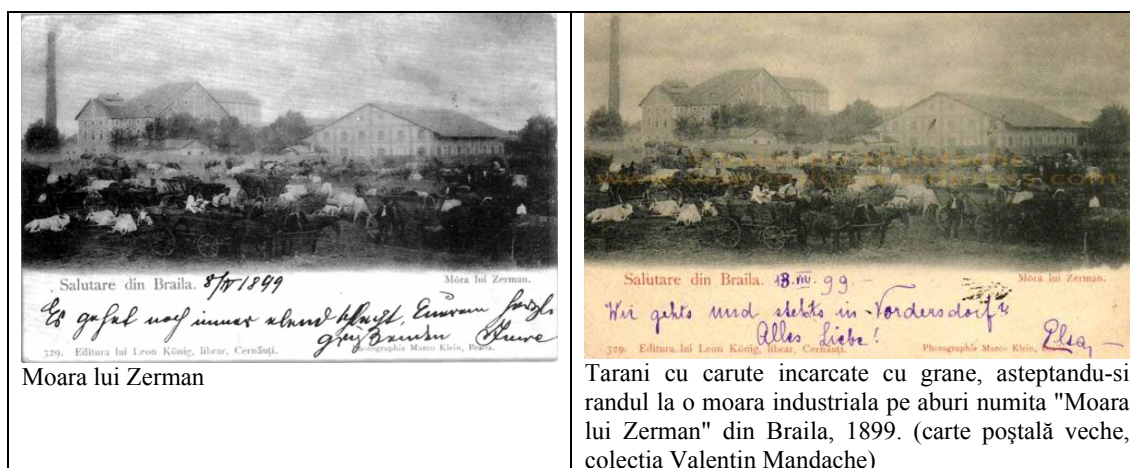
Odată cu apariția **morilor mecanice** în a doua jumătate a secolului al XIX-lea s-a declanșat procesul de dezvoltare a industriei locale. În anul 1860 existau în Brăila 219 mori din care 140 erau mori de vânt, 74 erau acționate de forța animalelor, **2 funcționau prin energia apei**, iar 3 cu aburi.

Calitatea și productivitatea obținute în cea dintâi fabrică din industria panificației și morăritului, proprietate a italianului Antonio Borghetti, au fost apreciate și în capitala țării, astfel încât în anul 1860, consiliul municipal București a solicitat municipalității orașului Brăila sprijin în contactarea industriașului pentru a înființa și în capitală o moară cu aburi și două frământătoare mecanice. Fabrica de pâine, „Borghetti și Gerbolino”, a fost înființată în anul 1857 și a funcționat până la sfârșitul secolului al XIX-lea. Mai producea și pesmet, macaroane, fidea și altele. Era amplasată la capătul dinspre Dunăre al Străzii Bulevardului (astăzi Bulevardul Alexandru Ioan Cuza), ocupând toată suprafața dintre strada Bulevardului, malul înalt al Dunării și strada Șanțului (astăzi strada Unirii) pe locul unde, în anul 1855 fusese proiectată Piața Danubiului. (*în Planul Kuchnovsky, 7 octombrie 1855*). De la început **a avut în dotare prima moară mecanică de măcinat grâu, din Brăila, numită și moară cu vapor pentru că folosea forța aburului**. În anul

1866 fabrica avea în funcțiune 5 mori cu localuri pentru cernutul făinii - 4 cu site, după sistemul francez, iar 2 cu perii, după sistemul englez. Mai avea o brutărie mecanică pentru fabricarea pesmeților pentru marină, cu 5 cuptoare Rolland, căpistere (albi, covate) de frământat care funcționau cu cilindrii compresori, un atelier de lăcătușerie și tâmplărie, aparate de curățat, spălătorie, uscătorie. Ca anexe mai aveau două mașini Watt verticale cu condensare, acuplate, cu o forță de 100 cai putere, deservind stabilimentele și o pompă cu vapori de 12 cai putere, care dirija apa spre instalații. Spălătoria alimentată cu apă caldă de la condensare a fost dată în folosul săracilor. **Calitatea făinii produsă în această fabrică a fost apreciată cu mențiune onorabilă la Expoziția Universală de la Paris, din 1867 la care Borghetti și Gherbolini** au participat cu produse - făină și pesmet - dar și cu proiecte pentru construcția de fabrici, prezentând patru planșe semnate de A. Schwanhauser. **La 9 noiembrie 1876 la fabrică a izbucnit un incendiu.**

Proprietarii fabricii s-au arătat mereu interesați de înfrumusețarea orașului, oferindu-se să participe, alături de primărie la proiectul înființării unei fântâni monumentale, încununată de bustul împăratului Traian, amplasată în capătul *Aleiului Cuza*, în fața stabilimentului lor, pentru care se angajau să asigure apă din abundență și întreținerea conductelor. Nevoia de civilizație și cultură a fost și motivația constituirii unui comitet pentru construirea unui teatru la Brăila, al cărui președinte a fost Antonio Borghetti.

"Moara lui Zerman" din Braila, datată în 1899.



Moara lui Zerman

Tarani cu carute incarcate cu grane, asteptandu-si randul la o moara industrială pe aburi numita "Moara lui Zerman" din Braila, 1899. (carte poștală veche, colecția Valentin Mandache)

**Fabrica de făina Violatos** (BR-II-m-B-02127 Str.Saligny - MoaraViolatos 1898), a fost una dintre cele mai faimoase mori din Europa.

Panait Violatos a fost între 1889-1892 asociat la Moara Millas, premiată cu medalia de argint la Expoziția Internațională de la Paris. Apoi a demarat ambițiosul proiect al construirii morii celei mai moderne din sud-estul Europei și cu o mare capacitate de producție

Clădirea **Fabricii de făină Panait Violatos, a fost construită în anul 1896**, fără aprobarea consilierilor și în ciuda interpelării făcute de senatorul Butărescu în Senatul României, despre violarea legii sanitare în cazul amplasării morilor cu aburi pe malul Dunării. **Moara situată în port, cuprinde șase nivele, dintre care două ocupate de depozitele colosale de făinuri de toate calitățile, fiind legată de fluviu printr-un tunel subteran, în care o instalație mecanică asigura descărcarea cerealelor, din șlepuri direct în fabrică. Energia electrică și motoarele aduse din Braunschweig, permiteau**

desfășurarea unei activități continue. Mecanicii-șefi și maeștrii morari erau aduși din străinătate.



În anul 1911 a început construcția altei mori moderne, **Fabrica automată de făină Valerianos & Lykiardopoulos** (BR-II-m-B-02133 Str. Vadul Rizeriei 2 Moara Likiardopulos 1911 - 1912), dată în folosință în decembrie 1912. Era apreciată drept cea mai mare și modernă moară din întreg Orientul. **Fabrica automată de făină Valerianos & Lykiardopoulos a consolidat, prin performanțele sale tehnice și prin calitatea produselor, întâietatea Brăilei în industria morăritului.** Capacitatea instalației era de 40 vagoane zilnic. Ocupa o suprafață construită de 13 000 metri pătrați, și cuprindea cinci nivele. Cea mai mare parte din producția de făină a morilor brăilene, era exportată în Turcia, Grecia, Algeria și Egipt.

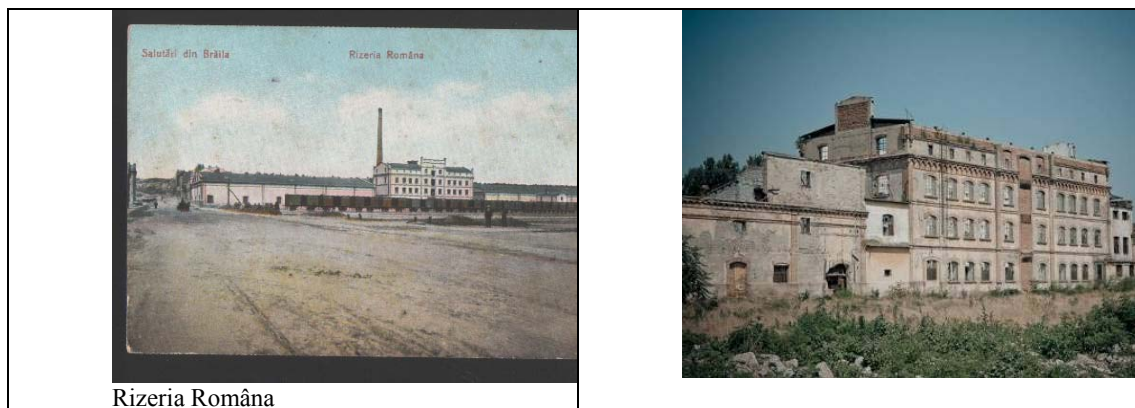


Fabrica de făină Valerianos & Lykiardopoulos

**Alegerea amplasamentului pentru cele două stabilimente pe malul Dunării și rezolvarea la scară monumentală a volumetriei lor, deși dictate, în principal, de rațiuni economice, erau subordonate funcției simbolice a reprezentării. Văzute dinspre Dunăre, morile impresionau prin soliditatea și grandoarea arhitecturii și creau impresia că orașul întreg crește din substanța lor. Ele glorificau vizual prosperitatea orașului și o așezau, sugestiv, sub semnul grâului.**

Morile moderne nu aveau un corespondent în ramura brutăriilor, rămase într-un stadiu primitiv de funcționare în localuri insalubre. “Pretinsele laboratoare ale brutarilor din Brăila sunt niște camere mici, infecte, fără aer, fără lumină, cu pereții și dușumelele murdare, servind după terminarea lucrului ca loc de culcare oamenilor de serviciu. Grajdul cailor e de obicei situat în imediata apropiere a acestor laboratoare”. Prima fabrică sistematică de pâine, *Ancora*, a fost inaugurată în anul 1913, în localul propriu de pe strada Schelei, nr. 8.

**Rizeria Română a fost cea mai mare fabrică de decorticat orez, fondată în anul 1904, având ca principali acționari pe principele Barbu Știrbey și pe deputatul Petre Bancotescu, iar prim director Ed. Gottfriedsen. Clădirea fabricii a fost considerată o podoabă pentru arhitectura orașului și imaginea ei reprodusă în sute de exemplare pe cărțile poștale ilustrate.**



**Economia urbană a Brăilei a fost determinată, în principal, de activitatea comercială a portului, prim centru al exportului de cereale, în jurul căruia era orânduită întreaga viață a populației orașului.** Activitățile economice productive au evoluat în paralel, satisfăcând nevoile cotidiene ale locuitorilor. Numai activitățile meșteșugărești legate de producția agricolă și de repararea navelor comerciale au cunoscut un ritm accelerat de dezvoltare, evoluând într-un timp scurt de la faza de gospodărie casnică la cea de manufactură și industrie.

**In 1872 s-a încheiat construcția cheiului portului.**

**Între anii 1883-1891 au fost modernizate porturile Brăila și Galați, prin inițierea celor mai ample proiecte de amenajare a porturilor dunărene. Ele au fost impuse de creșterea traficului cu vase de mare tonaj, după curățarea canalului Sulina și adâncirea gurii de ieșire la mare. Anuarul României din anul 1885 situa portul Brăila pe locul trei ca importanță, după Constanța și Galați.**

În baza Legii privind exploatarea magaziilor generale, din iunie 1881, Direcția Generală a Căilor Ferate a realizat în 1886 proiectele de antrepozite și magazine de grâne. Lucrările de realizare au început în 1886.

**Cel mai extins ansamblu de arhitectură industrială se află în docurile din portul Brăila și este format din terenuri, clădiri și instalații. Monumentul reprezentativ din acest ansamblu este Magazia cu silozuri pentru cereale și instalațiile mecanice aferente.**

**Pe baza unor invenții proprii, Anghel Saligny a construit, în premieră mondială, silozurile din beton armat, de la Brăila (1888) și Galați (1889), la numai două decenii după ce francezul Joseph Monier (1823 - 1906) obținuse, în 1867, primul brevet pentru elemente de construcții (grinzi, plăci, stâlpi) din beton armat, acest material fiind puțin studiat în acele timpuri. Silozurile proiectate și executate, sub directă îndrumare a lui Anghel Saligny, puteau cuprinde peste 25.000 tone cereale (aveau 30 m x 120 m la bază și peste 18 m înălțime). Pereteii celulelor hexagonale ale silozurilor au fost realizați, tot în premieră mondială, din piese fabricate la sol, sub formă de plăci.**



Prefabricarea plăcilor la sol, colțurile de rigidizare și de joncțiune, sudura barelor metalice și mecanizarea la montaj au constituit alte premii pe plan mondial.

La 1 februarie 1886 se organizase o licitație pentru darea în antrepriză a construcției bazinului și cheiurilor, dar ofertele au fost respinse deoarece nu respectau condițiile proiectului și pe acelea ale licitației.

**În anul 1891, toate construcțiile au intrat în exploatare provizorie. Între 1 august 1892 și 1 aprilie 1901 exploatarea regulată a docurilor s-a făcut printr-un serviciu independent, apoi prin Serviciul Comercial al Direcțiunii Generale a Căilor Ferate.**

**Portul Brăila cuprindea trei zone distincte:**

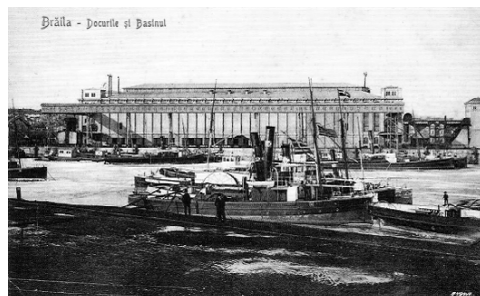
- **docurile**
- **portul propriu-zis**
- **portul de refugiu**

**Docurile** constituiau o incintă vamală cu o suprafață de 50 ha, compusă din bazinul docurilor (8,5 ha) și incinta docurilor (41,5 ha). Considerate, în anumite perioade, prea mici pentru activitatea portului, docurile au fost apreciate pentru condițiile moderne de exploatare.

Lucrările pentru bazin, chei, fundațiile magaziiilor și antrepozitelor au fost încredințate firmei olandeze *Schram Wouters & Oringa*; execuția șarpantei metalice a magaziei și a depozitelor a fost dată spre execuție societății internaționale *Braine-Le-Comte*, iar antrepriza clădirilor administrației a fost încredințată *Societății Române de Construcții*.



1 - Intrarea în Docuri (Administrația)      3 - Bazinul Docurilor  
2 - Magazia de cereale și silozurile      4 - Riseria Română



Patrimoniul docurilor era format din terenuri, clădiri și instalații:

- **cheiul** în lungime de 2.288 m, din care 1450 m în interiorul bazinului, 550 m din aceștia formând cheul vertical. Cheul vertical, construit din beton așezat pe o saltea de fascine fixată în 5700 piloți bătuți în pământ, este prevăzut cu stâlpi de lemn pentru prigonirea vaselor, cu capșon de fontă, cu legături de fier în zid și cu tiranți de fier ancorați în blocuri de beton. Are 19 dane pentru acostarea vapoarelor, din care 8 la malul Dunării și celelalte în bazinul adânc de 12,00 - 12,20 m.

- **magazia cu silozuri pentru cereale cu instalațiile mecanice aferente** (clasate ca monument istoric BR-II-m-B-02061 Silozurile "Anghel Saligny" 1887-1891); până la cota - 7,0 m este rețeaua de piloți de cedru aflați la un metru distanță unul de celălalt; urmează un planșeu de beton de var hidraulic, de 1,20 m grosime, ce include capetele stâlpilor suprapus de un alt planșeu, de ciment, gros de 0,30 m; la cota - 5,50 m începe construcția pereților (compartimentarea spațiilor) din zidărie de piatră brută cu mortar de var hidraulic, peste care, la cota - 2,10 m se așează un alt planșeu, de 0,30 m grosime, format din radier de șine, umplut cu beton de ciment; de la cota 0,00 m pereții exteriori sunt din zidărie de cărămidă; compartimentarea interioară a celulelor este realizată prin plăci beton armat sistem *Monier*; acoperișul din tablă ondulată pe șarpantă metalică. Dimensiunile volumului construit sunt: 119,0 m lungime, 28,50 m lățime, 22,0 m înălțime. Are 336 celule cu o capacitate totală de 2600 vagoane de grâu. La capetele clădirii sunt anexele (una spre sud și două spre nord) în care se află instalațiile de manipulare a cerealelor. **magazii la cheu și la dane, pentru mărfuri de tranzit și antrepozit**, majoritatea construite din lemn, cu pardoseli din beton sau dale de lavă așezate pe un strat de nisip, rostuite cu mortar de ciment și acoperite cu tablă. Magaziile zidite erau din cărămidă pe fundație din beton pe piloți și aveau beci.

În docuri se aflau:

- magazia *Întrepozite*, construită în 1891;
- magazia cu rampe de beton pentru descărcarea mărfurilor la înălțimea vagoanelor, construită în 1919 pe un soclu de beton de 90 cm;
- magazia *Comision*, construită în 1905, folosită pentru conservarea materialelor scoase din uz;
- magazia pentru conservarea materialelor docurilor; magazia pentru păstrarea materialelor și a uneltelor de cale ferată;
- magazia pentru conservat lemne;
- patru magazii (una construită în 1891) și un hangar, construit în 1906, la dane;
- un beci cu armătura de fier, acoperit cu pământ, construit în 1906, folosit pentru păstrarea uleiului, a petrolului și benzinei necesare exploatării.

O parte a acestor magazii erau exploatate, în regie, de docuri, altele erau concesionate vapoarelor poștale ale companiilor de navigație: *Freyssinet*, *Sitmar* și *Lloyd*, iar altele erau închiriate.

- **incinta destinată rezervoarelor pentru petrol**, avea șapte bazine cu o capacitate de 5110,0 metri cubi și bazinul pentru melasă de 3820,0 metri cubi.

- **clădirea administrației** construită în 1891 și renovată în 1919 adăpostea serviciile administrative ale docurilor, căpitania de port și vama. Este o construcție cu parter și mansardă, înălțată pe o fundație de piloți bătuți la adâncime de 7 m. Este flancată de două pavilioane: în stânga, Corpul de gardă, iar în dreapta, Postul de pompieri și vamă. Alte două construcții din cărămidă pe fundații de beton armat, construite în 1910, adăposteau bufetul și biroul de mărci, aflat la intrarea în docuri. Ansamblul clădirilor administrative este completat cu alte construcții anexe: locuințele căpitanului de remorcher (din zidărie, acoperită cu tablă), a șefului de coloană (din lemn, pământ și cărămidă), a îngrijitorului de vite și a grădinarului (joasă, din lemn, pământ și cărămidă); hangarul pentru căruțe cu depozitul de fân și grajdul pentru animale (construcție din lemn), magazia pentru pleavă (din lemn, cu plan octogonal) și magazia de materiale, din spatele clădirii administrației, dezafectată în 1931.



- **clădirea casei de mașini a uzinei de forță motrică**, ridicată în anul 1891, din cărămidă dublu presată, cu mortar de Santarino pe o fundație de piloți, bătuți la 6,0 m adâncime; coșul de fabrică avea 35,0 m înălțime și o deschidere liberă de aproximativ 1,50 m.; cuprindea următoarele spații: sala mașinilor, sala căldărilor, atelierul, turnătoria și baia personalului.

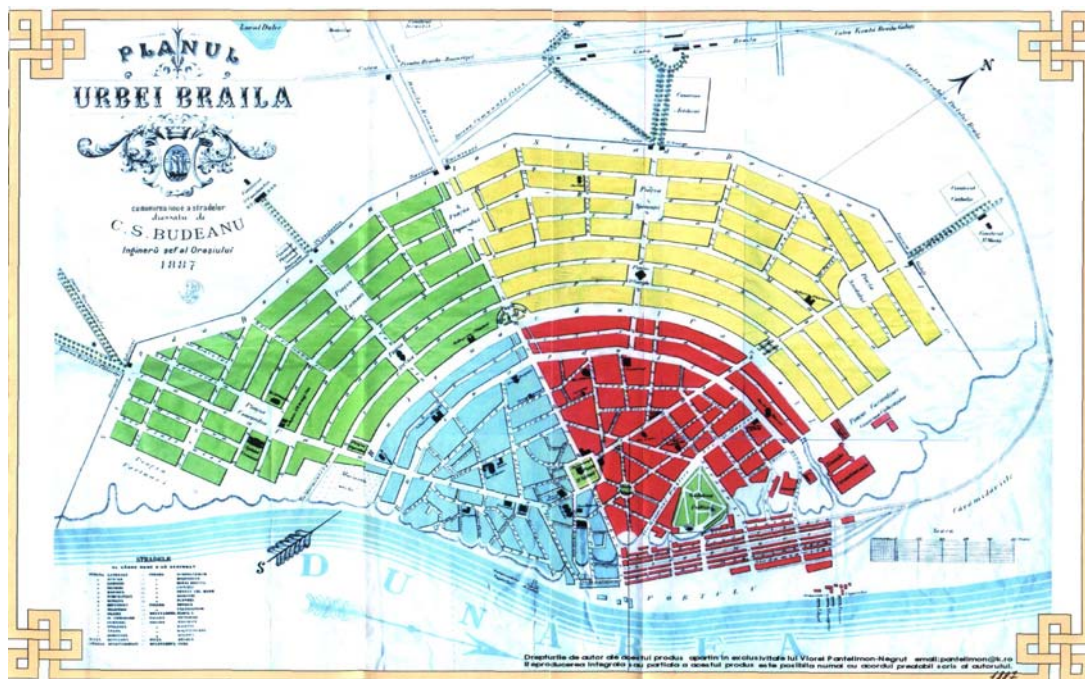
- **instalațiile de manipulare a mărfurilor pe uscat**, intrate în dotarea docurilor în 1891 erau: o macara fixă, încastrată într-un bloc de beton așezat pe piloți, cu o putere de ridicare de 10 tone și două macarale cu abur, rulante, cu o capacitate de 15 tone. În 1916 au fost aduse două macarale electrice pe poduri rulante, cu o deschidere de 35,50 m și 2,5 tone putere și o macara pentru cărbune, tot pe pod rulant, cu puterea de ridicare de 5 tone și două greifere.

- **aparatele plutitoare din docuri** erau:

- **remorcherul Docuri Brăila**, intrat în dotare în 1891,
- **draga Docuri împreună cu trei șalupe** pentru transportul materialului dragat, în 1895,
- **elevatorul plutitor B** din 1905,
- **trei elevatoare de mare capacitate**, achiziționate după primul război.

**Acest ansamblu extins de arhitectură industrială constituie mărturia dezvoltării comerțului, în special al celui cu grâne, de către burghezia comercială în portul Brăila. S-a păstrat aproape integral până în anul 1990, când au început să fie dărâmate magaziile și demontate vechile instalații.**

În anul 1894, întrucât, după construirea bazinului docurilor rămăsese un acces de numai 2,0 m pe lângă linia ferată, insuficient pentru mulțimea mărfurilor care erau cărate în port, **s-a amenajat în aval, o piață de 500,0 x 150,0 m pentru comerțul cu cherestea** care era adusă de la Gura Siretului pe plute, iar pentru mărfurile aduse pe calea ferată de la gară în oraș și în port s-a înființat un stabiliment de care și vite de povară.



Brăila 1887

În activitatea portuară primul loc l-a deținut **comerțul de cereale**, care a polarizat toată viața așezării.

Aceasta a fost descrisă foarte sugestiv de Andre Bellesort, călător prin România la începutul secolului al XX-lea, după cum urmează.

Cafenelele se deschideau înainte de ora 6, iar în cea mai renumită dintre ele, la Hotel Francez, se adunau negustorii evrei, greci, italieni, armeni, eleganți, cu geanta sub braț și cu bastonul în mână, cei mai mulți însoțiți de copii lor adolescenți, așteptând telegramele cu informații asupra cursului grâului la bursele din străinătate. *"Ies, reintră, își comunică telegramele, vorbesc împreună încet, înscriu cifre în carnetele lor și pleacă"*. La ora opt, după ce au primit avizele de sosire a mărfurilor destinatarii plecau la gară. Acolo primeau scrisorile de trăsură ale transportului, desigilau vagoanele, controlau sacii, iar cu probele de grâu se îndreptau spre strada Misișilor, strada curtierilor de Bursă. Cele aproximativ 1500 de vagoane erau dirijate spre magaziile marilor comisionari de cereale, în câteva ore.

*"La orele 9, strada este plină de lume. Misișii oficiali, în număr de 14, sunt numiți de către Guvern, prin alegere dintre personagiile cu vază; ei se instalează în mici biurouri, pe cari nu le-ar folosi cei mai săraci grânari (din Franța) nici pentru desfacerea ambalajelor. Câteva rafturi pe lângă pereți, cu talere și străchini, unde comisionarii de cereale își depun probele: aci grâul va trebui să treacă examenul; aci voinicul Cottis, acest grec mai gras ca un olandez și blondul venețian Zerman, cântărind grâul în mână, afirmă fără greșală din ce regiune provine*

și cât valorează, fără să se înșele și cu aceeași siguranță cu care un vechiu negustor de vinuri din Bordeaux, v'ar spune calitatea și de unde vine recolta vinului, pe care de abia l'a gustat." După o oră, prețurile fiind negociate, se descarcă vagoanele și se duc sacii cu grâu la magazii, ori în vapoare. Aglomerația s-a mutat pe chei unde două mii cinci sute de căruțași asigurau transportul mărfii, organizați în coloane și în echipe, supravegheați de magazineri și comandați de vătafi. Adesea, pentru a-și mulțumi clienții, marii exportatori combinau grâul, operațiune executată de hamalii: "hamalii își potrivesc fiecare sacul lor de o sută de kilograme și cu spatele îndoit sub această greutate înfricoșătoare, ei aleargă în lungul unei scânduri a cărei elasticitate țipă. Ajunși la capătul extrem, cu aceeași scurtă mișcare de umăr ca dansatorul care se mândrește și ca lăutarul care bate tactul, ei golesc cele o sută de kilograme în cala căscată și apoi se coboară pentru a se urca iarăși. Însă ordinea în care se succed fără răgaz și fără ezitare este și mai uimitoare". Munca oprită la prânz pentru o oră, se relua și continua până la asfințit.

**Între 1906 și 1907 s-a construit Gara fluvială din portul Brăila** (clasată ca monument istoric BR-II-m-B-02128 Str.A.Saligny nr.4)



Gara fluvială



Gara fluvială era foarte aglomerată la începutul secolului. Transportul pasagerilor în amonte și în aval pe Dunăre prospera. În incinta gării erau două săli de așteptare, devenite neîncăpătoare pentru mulțimea călătorilor, una pentru clasa I-a și cealaltă pentru clasa a II-a. La parter se mai aflau casele de bilete și o toaletă publică, iar la etaj Biroul Hidrografic Român, biroul căpitanului de port și biroul reprezentantului autorității navale. Clădirea este cunoscută și sub numele de Căpitană Brăila, deși, în realitate, nu a aparținut niciodată acestei instituții. Căpitană a avut închiriate birouri acolo, însă în ultima perioadă a funcționat în alte locații, până în 2008, când și-a inaugurat propriul sediu, în apropiere de gara fluvială.

Clădirea seamănă cu un vapor de epocă, impresie subliniată de cele două turnuri care amintesc de coșurile de fum necesare motoarelor cu aburi.

În primul deceniu al secolului al XX-lea s-au intensificat schimburile comerciale ca urmare a creșterii producției agricole și traficul naval a ajuns la cote foarte ridicate. În anul 1911 în portul Brăila au intrat 7331 vase fluviale și maritime de mare tonaj, și au plecat încărcate un număr de 7126, reprezentând peste 20 % din schimburile comerciale ale țării.

Negustorii brăileni, fiind foarte bogați, au investit în construcții, în refacerea și modernizarea locuințelor. Între 1911 și 1913 s-a construit intens, iar multe din clădirile realizate în oraș au un aer somptuos, sunt emblematic, oglindind succesul în afaceri al proprietarilor lor.

În 25 octombrie 1932 s-a redactat regulamentul nr. 3089 pentru administrarea și exploatarea antrepozitelor cu dreptul de a emite recipise warante<sup>1</sup> în baza legii pentru înființarea silozurilor, promulgată cu înaltul Decret regal nr. 2.381 din 28 iunie 1930, modificată prin lege cu înaltul Decret regal nr. 2.713 din 12 septembrie 1932.

Analiztii economici de după primul război mondial anticipau decăderea economiei brăilene din cauza concurenței celorlalte porturi din Dobrogea. La începutul secolului al XX-lea, portul Sulina era deja dotat cu elevatoare pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor și practica prețuri mai scăzute pentru aceste operațiuni, iar portul Constanța era, la rândul său, destinația mărfurilor transportate pe uscat după realizarea joncțiunii Mărășești – Buzău – Cernavodă.

După război, când căile ferate au devenit cel mai solicitat mijloc de transport, iar oferta de export a României s-a diversificat și a primit alte destinații geografice, rolul portului Brăila în traficul de mărfuri a scăzut continuu. Legăturile feroviare dintre România și arcul intracarpatic, deosebit de importante pentru menținerea fluenței relațiilor comerciale în spațiul inter-românesc, s-au realizat, începând din 1879 prin joncțiunea aflată în punctul Vârciorova apoi din anul 1883 prin punctul Timiș - Predeal și din 1898, prin punctul Turnu Roșu. Aceste legături s-au îndepărtat foarte tare de Brăila.

În 1882 statul român a răscumpărat calea ferată Cernavodă-Constanța construită de Compania engleză "Danube and Black Sea Railway Kustenge Harbor" în perioada 1856-1862 și amenajările din portul Constanța, care fuseseră concesionate la 1 septembrie 1845 companiei engleze. Și aceste demersuri au scăzut importanța portului Brăila.

**După primul război mondial funcțiile comercială și de transport ale Brăilei au scăzut, determinate de schimbarea rutelor de circulație a mărfurilor, de scăderea exportului de cereale, de apariția și dezvoltarea altor porturi. În 1929 la ședința Consiliului Municipal când s-a discutat bugetul și s-a arătat situația precară a portului și a celor 3000 de căruțași, concluzia a fost ca în viitor Brăila să se îndrepte spre industrie.**

Micile întreprinderi, rafinăriile, morile care existau la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea nu puteau cuprinde forța de muncă eliberată prin scăderea activității portuare. Între anii 1900-1940 deținătorii de capitaluri s-au reorientat spre înființarea unor noi întreprinderi care să folosească excedentul de muncitori și posibilitățile de transport deja existente. Așa au apărut în special întreprinderi industriale metalurgice pentru utilizarea transportului ieftin pe Dunăre a materiilor prime.

La doi ani de la sfârșitul Primului Război Mondial, în 1921, existau în Brăila 133 de întreprinderi industriale, 9 consulate, 45 de agenții maritime și fluviale, 130 de comercianți de cereale, 111 samsari și 85 de comisionari. O singură moară, "Valerianos & Lykiardopoulos" producea într-o singură zi 25 de vagoane de făină, iar "Violatos & Co", 15 vagoane, cât "Moara Românească" SA. La doar doi ani de la război, brăilenii reușiseră să readucă orașul în rândul marilor metropole ale Europei.

Dezvoltarea zonei industriale a cunoscut două mari perioade:

- **prima perioadă până în 1948**, caracterizată de o dezvoltare oarecum aleatorie, cu multe întreprinderi mici în intravilan și doar câteva întreprinderi mari în apropierea celor mai adecvate căi de transport: navigabile și feroviare;
- **a doua perioadă după 1948**, când s-a ținut seama, pe cât a fost posibil, de sistematizarea generală a intravilanului.

---

<sup>1</sup> (WARÁNT ~e n. Recipisă eliberată celui care depune mărfuri în docuri sau în antrepozite și care poate fi folosită ca hârtie de valoare. /<engl., fr. warrant)

**Caracteristic este faptul ca zona industrială nu ocupa un teritoriu continuu. În orașul Brăila existau, practic, două zone industriale mari: una în apropierea Dunării și a căii ferate și a doua, constituită din noile amplasamente în extravilan (C.C.H. și C.F.A.), și zone insulare în intravilan.**

Dezvoltarea funcției industriale a orașului Brăila în perioada postbelică a fost susținută de reabilitarea unităților industriale decăzute, prin modernizare, dar și prin apariția unor unități noi, astfel încât întreprinderile existente în acea perioadă au luat amploare. Au fost create unități puternice prin unificarea micilor ateliere și au fost reutilitate uzinele vechi. Produsele au devenit competitive pe plan internațional. La nivel orașenesc se pot menționa:

- **„Întreprinderea metalurgică franco-română”** (apărută în anul 1921),
- **„Atelierele de material de drum de fier” (Uzinele Progresul)**, In anul 1931 a apărut în N, NV, în prelungirea intravilanului
- **„David Goldenburg și fii”**, întreprindere situată lângă calea ferată care în 1938 și-a schimbat numele în **„Întreprinderile metalurgice dunărene”**, ulterior **„Laminorul”**;
- **„Industria sârmei”** (apărută în anul 1932),
- **Fabrica de cuie „Haritopol”**,
- **Șantierul naval „România”** (apărut în 1940).

Mai târziu industria și-a îmbogățit structura prin apariția de noi ramuri:

Puternica dezvoltare a industriei în orașul Brăila a avut drept consecință, atât extinderea teritorială a orașului prin înglobarea unor sate: Brăilița, Radu Negru, Nedelcu Chercea, Lacul Dulce, devenite treptat cartiere, cât și modificări în structura și aspectul urban prin amplasarea a numeroase obiective industriale în intravilan.

**Zona industrială din apropierea Dunării a rămas reprezentată, în special de „Zona Industrială de Sud”, urmată în aval de „Întreprinderea de morărit”, „Abator” și „Fabrica de cărămidă”.**

**„Șantierul Naval Brăila”**, ramura industrială veche, s-a format prin comasarea într-un singur șantier nou a mai multor șantiere preexistente. În anul 1940 s-a înființat **„Șantierul naval România”** care cuprindea 8 întreprinderi mici. În anul 1964 s-a înființat **„Șantierul pentru reparații navale Brăila”**. A fost reorganizat în anul 1968, prin fuzionarea cu șantierul naval **„Viitorul”**. Acordându-se investiții pentru organizarea și modernizarea producției, la acea vreme, șantierul și-a extins teritoriul de fabricație cu circa 200 de metri mai în amonte, unde au existat condiții propice construirii unui nou bazin și unei noi cale, cu o capacitate de 20.000 tone. Materia primă provenea astfel: tabla – de la Combinatul Siderurgic Galati (ulterior SIDEX), iar motoarele, de la Reșița și din import. Navele produse intrau în dotarea flotei interne sau se îndreptau spre export, mai ales spre China și Belgia. Dezvoltarea acestui șantier a dus la absorbirea unei importante forțe de muncă.

**„Combinatul de prelucrare a lemnului Brăila”**, a intrat în producție din anul 1958. Localizarea geografică a acestuia a fost determinată de principiul valorificării superioare a materiilor prime lemnoase locale din Lunca și Delta Dunării și de folosirea transportului ieftin pe apă. În perioada socialistă, în cadrul combinatului existau: o linie de fabricare a P.A.L.-ului, o fabrică de chibrituri și fabrici de mobilă, astfel că se produceau placi aglomerate din lemn, mobilă, chibrituri, utilaje și piese de schimb.

**Fabrica de ciment „Stânca”**, a fost înființată în 1889. Cimentul produs aici a fost folosit la construcția cheiurilor și docurilor din porturile fluvio-maritime, precum și la construcția obiectivelor industriale, culturale, etc.

Întreprinderile situate în aval de zona industrială sud erau „**Abatorul**” „**Moara Bălcescu**”, **întreprinderi ale industriei alimentare și „Fabrica de cărămidă”**, constituind în ansamblu mari poluatori ai Dunării prin deversări reziduale zilnice.

Pe de altă parte, în urmă cu o sută de ani, când „calea de apă” reprezentată de Dunăre era cea mai sigură și rapidă cale, de la Hârșova până la Turnu Severin și chiar mai departe, la Moldova Nouă, Brăila avea nevoie de o gară fluvială pentru sutele de pasageri care așteptau să se îmbarce la bordul vapoarelor cu zbaturi. Din acea necesitate a luat ființă, **între 1904 și 1906, clădirea gării fluviale ce avea să devină, de-a lungul timpului, un adevărat simbol al portului brăilean**. Când a fost dată în folosință, avea importanța similară unui aeroport, iar timp de jumătate de veac s-a aflat în centrul activității portuare brăilene. Apoi, odată cu dezvoltarea rețelei de căi ferate și de șosele, importanța transportului fluvial de pasageri a început să scadă. De prin anii '50, lungimea și frecvența curselor au fost reduse treptat, pentru ca, prin 1994 - 1995, ultima cursă regulată, Brăila - Galați, să fie anulată, din lipsă de călători. În prezent, fosta gară fluvială îndeplinește două funcțiuni: sediu de firmă privată și locuință particulară. Ea a fost restaurată cu grija reconstituirii finisajelor din cărămidă și piatră, prevăzute chiar de Anghel Saligny.

Se poate concluziona faptul că persistența unor funcțiuni/zone funcționale la malul Dunării, chiar și în condițiile unor degradări generate în timp, îndeosebi de fluctuații economice se datorează indestructibilei lor legături cu elementul natural de importanță majoră. Aceasta conferă teritoriilor ocupate un caracter vocațional ce nu poate fi alterat în esența sa: apa a favorizat în mod determinant transporturile, fiind un vehicul ieftin și eficient, în consecință producțiile și depozitățile s-au legat, la rândul lor de zona falezei, generând astfel platforme stabile, organizate în mod specific și legate facil cu orașul. Avem de-a face cu o tipologie a spațiilor, dar și a arhitecturii, expresie a unui „funcțional” foarte clar organizat. Orice proces de regenerare va trebui să-și asume misiunea de a perpetua esența funcționalității specifice, construcțiile emblematice și peisajul caracteristic, cu voința concomitentă de a le reda „viața” prin conservare și integrare valorificatoare. .

### *1.3 Probleme majore/disfuncții. Diagnosticul actual al zonelor industriale de pe faleza dunăreană a municipiului Brăila.*

#### *1.3.1 Starea funcțională actuală a zonelor studiate (viabilitate, situația locurilor de muncă, presiuni antropice, conștientizare/spirit antreprenorial în sprijinul regenerării zonale).*

Starea de viabilitate actuală a zonelor industriale de pe faleza brăileană a Dunării este strâns legată de fluctuațiile economice generale ale municipiului și de strategiile sale de dezvoltare viitoare.

Ultima perioadă indică, pe baze statistice, o creștere economică favorabilă. În perioada 1 ianuarie - 31 martie 2011, producția industrială realizată pe un eșantion reprezentativ de 106 unități cu profil industrial din județul Brăila a fost mai mare cu 16,7 % față de aceeași perioadă a anului anterior. Potrivit Direcției Regionale de Statistică,



cifra de afaceri realizată, în valoare de 418,8 milioane de lei, a fost cu 36 % mai mare față de perioada corespunzătoare a lui 2010 (307,6 milioane lei prețuri curente).

Datorită închiderii marilor platforme industriale, municipiul Brăila s-a confruntat cu probleme majore de șomaj. Creșterea economică a municipiului a fost influențată și de numărul mare de IMM-uri care își desfășoară activitatea în diverse domenii la nivel local. Acestea sunt cele mai flexibile și inovative, ele reprezentând bazele unor creșteri economice susținute. În același timp, tipurile de spații pe care le reclamă pot fi modeste, moderne și ușor integrabile.

**Domeniile economice relevante ale municipiului Brăila sunt reprezentate de construcțiile metalice, confecțiile metalurgice, mașini și echipamente, reparații și construcții nave, producția și distribuția de energie electrică, producția alimentară și băuturi, mobilier și articole de mobilă, agricultura și turismul. Primele patru funcțiuni și turismul au toate premisele de a se sprijini pe fostele zone productive de pe faleză, condiționat de abordarea hotărâtă a unui proces complex și de adecvat de regenerare urbană.**

Una din cele mai importante probleme pe care o reclamă buna funcționare a zonelor de industrii și servicii, dar și orașul, în ansamblul său este **accesibilitatea**.

- **Transportul rutier**

Căile rutiere care facilitează accesul spre municipiul Brăila sunt următoarele: DN 21 Slobozia – Brăila, DN 2B Buzău – Brăila, DN 22 Râmnicu Sărat – Brăila, DN 23 Focșani – Brăila, DN 22B (Dig Brăila – Galați).

Pentru că Brăila este nodul care face legătura cu Regiunea Nord Est, Moldova – Ucraina, se are în vedere realizarea unei legături rutiere rapide (drum expres) sud-nord care să funcționeze ca un tronson rutier ce va contribui atât la amplificarea mobilității cât și la dezvoltarea socio-economică a municipiului. Drumul Expres Brăila – Galați este gândit pentru a încuraja dezvoltarea spre nord a legăturii cu DN 2B spre Reni (punct de frontieră cu Ucraina), pe partea de vest a municipiului Galați și a zonei industriale. În stabilirea traseului optim al Drumului Expres Brăila-Galați a fost luată în calcul și perspectiva dezvoltării zonei aflate între municipiile Brăila și Galați și drumurile naționale 2B și 22B.

- **Transportul feroviar**

Municipiul Brăila este tranzitat de o importantă magistrală feroviară: București-Galați (prin Urziceni-Făurei-Brăila), localitatea constituindu-se ca un nod feroviar important în cadrul regiunii de sud-est, dar și în relație interregională.

- **Transportul fluvial**

Fluviul Dunărea, cale navigabilă internațională, reprezintă coridorul VII de Transport European, acest fapt oferind numeroase avantaje Brăilei, fiind utilizat încă din secolul al XVI-lea pentru transportul mărfurilor și al persoanelor.

Sectorul românesc al Dunării (1.075 km) și Canalul Dunăre - Marea Neagră asigură legătura între porturile dunărene ale Europei Centrale, dar și legătura directă între Constanța și Rotterdam. Aflată pe acest parcurs fluvial european, **Brăila are nevoie de mai multă recunoaștere a rolului său generic de port dunărean, dar și de valorificare a prestanței, fapt ce induce necesitatea de a regenera zona falezei în respect pentru toate semnificațiile sale. Fragmentările funcționale ale zonelor industriale de pe faleză se datorează atât unor serioase fluctuații de activități aflate în proces de modernizare și reevaluare, cât și unor complicate aspecte legate de proprietăți funciare și imobiliare.**

- Zona portuară este gestionată, în principal de două societăți:
- RANGE TRANS SRL BRAILA
  - SC HERCULES SA BRAILA

**Portul Brăila** (latitudine: 45°25'N longitudine: 027°59'E) este un port fluvial maritim situat pe malul stâng al Dunării între Km 168+300 și Km 170+875, având un bazin portuar cu lungimea de 550 m. și lățimea de 145 m. și un cheu vertical pe una din laturi, cu lungimea de 550 m.

În zona portului Brăila sunt delimitate două zone de ancoraj, pentru nave maritime și fluviale:

- Km 167 - 168 mal drept - pentru nave maritime și fluviale;
- Km 175 mal drept – numai pentru nave fluviale.

Pentru a crea condiții optime navelor de mărfuri și pasageri au fost create spații speciale precum:

- **Portul vechi** (Km 169,8 – Km 170,875) având un front de acostare de 1.030,0 m, format din 8 dane prevăzute cu pontoane și care permite efectuarea operațiunilor de trafic de călători, alimentare cu apă potabilă și operarea mărfurilor generale și de masă, cu macarale plutitoare sau cu instalațiile proprii ale navelor;

- **Portul Docuri Brăila** (Km 168 + 800 - 169,8) dispune de 496,0 m de cheu la Dunăre și 1.568,0 m de cheu în bazin, unde se pot opera cereale, mărfuri vrac și generale cu echipamentele din cheu;

- **Bazinul Docurilor** este de asemenea utilizat ca **parc de iernat**, având o capacitate pentru 150 nave;

- **Zona situată în aval de Bazinul Docuri** (Km 168,3 - 168,7) dispune de un front de 396,0 m și este destinată numai traficului de pasageri;

- **Două debarcadere**, unul pentru nave de croazieră, amplasat în zona de record a cheiului vechi al căpitaniei cu cheiul nou (km 170 + 875), și cel de-al doilea pentru ambarcațiuni mici, (bărci cu rame, bărci cu motor, șalupe, iahturi), amplasat în dreptul esplanadei centrale a fântânilor arteziene, realizate în cadrul proiectului “Reabilitare Centru Istoric al municipiului Brăila”.

Modificări produse între anii 1990 și 2000 au afectat diferit unitățile industriale, în funcție de rentabilitatea lor, astfel: unități industriale sau doar secții considerate nerentabile au fost închise, aflându-se în proces de lichidare, altele au cunoscut o dezvoltare și o modernizare superioare față de perioada anterioară (mai ales unități ale industriei ușoare, îndeosebi industria confecțiilor și alimentară).

După anul 1990, s-a dezvoltat cu precădere comerțul, zona comercială a orașului a cunoscut o expansiune și o dispersie către toate zonele rezidențiale.

Principalele unități industriale care au cunoscut mutații, cu grave repercusiuni asupra populației brăilene, **Combinatul de Celuloza și Hârtie și Combinatul de fibre și fire sintetice**.

Deși situate în extravilan, cele două unități industriale au avut și au mare importanță pentru industria orașului Brăila, dar mai ales pentru locuitorii acestuia pentru ca cele două combinate concentrau 10.000 de persoane din forța de muncă, iar în urma închiderii „Combinatului de fibre și fire artificiale” (S.C. Dunacor S.A.) au fost disponibilizate peste 5.000 persoane.

„**Șantierul Naval Brăila**” se numește **S.C. SANAB S.A.**; iar din anul 1995 a intrat în procesul de privatizare cu certificate de acționar. Producția a cunoscut mari

reduceri datorita comenzilor tot mai scăzute, în prezent se realizează mai ales reparații de nave, și a cunoscut disponibilizări, dar mai reduse în comparație u alte unități industriale.

**Fabrica de ciment „Stânca”**, înființata din 1889, nu mai este funcțională în prezent.

**Întreprinderile de P.A.L. si chibrituri** s-au diversificat.

Singurele unități industriale care au cunoscut o importanta dezvoltare după anul 1990 sunt: *Fabrica de lapte si produse lactate*, care a fost privatizata cu certificate de acționar, devenind „S.C. BRAILACT S.A.” și Fabrica de confecții, devenita S.C. BRAICONF S.A..

În concluzie, se remarcă pentru întreaga economie a municipiului Brăila, după anul 1990, o decădere puternică a sectorului industrial, mai ales a unităților industriei grele. Comerțul cunoaște o dezvoltare importantă, mai apar și alte activități economice industriale, cele ale sectorului de servicii, dar au o dezvoltare redusă.

**O importanță deosebită trebuie acordată Zonei Libere Brăila.** Pentru a promova schimburile internaționale, pentru a atrage capital străin, pentru a introduce noi tehnologii, pentru creșterea posibilităților de folosire a resurselor economice locale s-a reinițiat **Zona Liberă Brăila**. Inițiativa s-a născut în 1992, și s-a susținut cu mai multe serii de acte legislative până în 2000. Suprafața totală planificată este de 110,6 ha și este formată din trei perimetre, dispunând de o zonă portuară (cu platforme, construcții, unități care pot fi ușor adaptate activităților din zona liberă) și extinderea cu 4,01 ha teren portuar pe care se aflau depozite S.N. Petrom.

Cele trei perimetre sunt constituite astfel:

– **Perimetrul 1** – în suprafață de 67,8 ha, este situat în zona danelor, în aval de terminalul de containere, între malul Dunării și digul de apărare existent și este delimitat după cum urmează:

- La est – Dunărea pe o distanță de 300m;
- La sud – Platforma Transcontainer A.P.D.M. – șantier;
- La nord – Canalul Colector secundar Brăilița, pe 600,0 m;
- La vest – Triajul C.F. - Port și drumul de acces în construcție pe distanță de 300,0 m.

– **Perimetru 2** – în suprafață de 34,3 ha, este amplasat în zona Vărsătura, la periferia orașului și este delimitat astfel:

- La nord-est – Drum de acces la baza de producție R.A. “Brăila”, front 550,0 m ;
- La sud-est – Drum de acces – exploatare;
- La nord-vest – Drum Național 21 Brăila – Slobozia;
- La sud-vest – Drum de acces perpendicular pe Drumul Național 21, front 660,0 m.

– **Perimetru 3** – în suprafață de 8,3 ha, situat în sectorul portuar existent între Gara fluvială și Pescărie și delimitat astfel:

- La est – str. Debarcader, front 885,0 m;
- La sud – str. Împăratul Traian, front 32,0 m;
- La vest – str. Rizeriei, front 92,0 m;
- La nord – str. Anghel Saligny, front 872,0 m.

Administrarea zonei libere Brăila este realizată, organizată și funcțională pe principiul de regie autonomă, pe bază de gestiune economică și independență financiară. Atribuțiile Administrației Zonei Libere Brăila sunt comune tuturor administrațiilor zonelor libere românești:

R.A. Administrația Zonei Libere Brăila a reușit ca, începând din 1997 să își autofinanțeze complet activitatea, să se dezvolte și să realizeze investiții în infrastructură pentru a asigura condițiile optime de funcționare ale utilizatorilor.

Zona Liberă Brăila a înregistrat un progres rapid, concesionând deja peste 50% din suprafața celor trei perimetre de care dispune unui număr de 61 de firme românești și străine. De asemenea, 18 firme care au închiriat spații de depozitare (magazii sau platforme betonate) își desfășoară activitățile de import-export, procesare etc.

Aceste firme desfășoară activități specifice tuturor zonelor libere și anume:

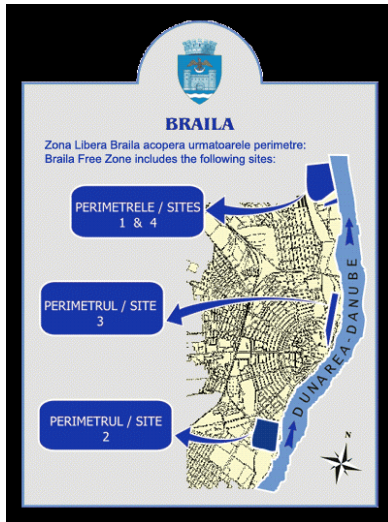
– *Perimetrul 1* – va fi amenajat ca terminal cerealier sau depozitare containere (singurul de pe Dunăre, de la Viena până la Marea Neagră), având în vedere accesul său direct la Dunărea maritimă (nave de maxim 15.000 tdw) și la calea ferată. Concesionarul Sarmis S.A. lucrează la realizarea infrastructurii și racordării la utilitățile existente în imediata apropiere a zonei (alimentare cu apă, canalizare, energie electrică).

– *Perimetrul 2* – are asigurate utilități necesare desfășurării activității de zonă liberă (împrejmuire și punct de control, iluminat perimetral, drumuri interioare, alimentare cu energie electrică și apă curentă). În prezent se desfășoară lucrări pentru racordarea utilizatorilor la rețeaua cu gaz metan, precum și la asigurarea accesului intern la calea ferată. Acest perimetru este destinat activităților de procesare și asamblare, depozitare, prelucrare etc. și numără deja 16 firme concesionare.

– *Perimetrul 3* – aici se află danele pentru navele maritime, până la 15.000 tdw (pescaj maxim de 8 m). În acest amplasament dotat cu utilități (împrejmuire și punct de control, instalații electrice, instalații gaz metan, apă curentă și canalizare etc) există spații destinate birourilor, depozite dotate cu utilaje pentru manipularea mărfurilor, linii C.F. pentru deservirea utilizatorilor zonei și platforme pentru depozitarea containerelor. În acest perimetru funcționează 21 firme concesionare și 19 utilizatori de spații de depozitare în regim de închiriere. Putem spune ca terenul acestui perimetru a fost aproape în întregime concesionat, iar activitățile adecvate lui sunt cele bancare, depozitare, industrie ușoară, comerț en-gros și en-detail, expoziții, alimentație publică etc.

Accesul în interiorul perimetrelor se face permanent datorită prezenței efective a reprezentanților R.A. Administrația Zonei Libere Brăila, a Poliției de Frontieră și a Direcției Generale a Vănilor.

De asemenea, R.A. Administrația Zonei Libere Brăila deține și două pavilioane situate în centrul istoric al orașului (str. Anghel Saligny nr. 24 oferind spre închiriere spații pentru birouri, pentru care se pot asigura toate utilitățile necesare.



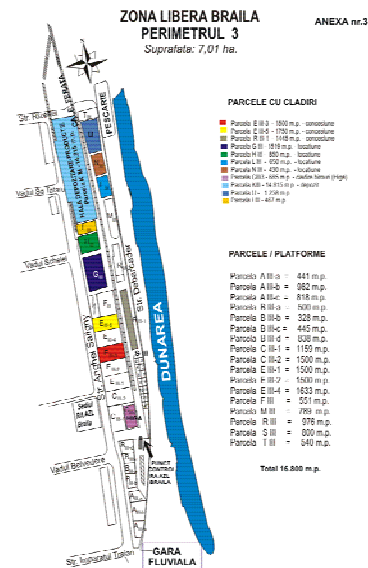
### Perimetrul 1



### Perimetrul 2



### Perimetrul 3



Situată la aproximativ 20 km de granițele Republicii Moldova și ale Ucrainei, zona liberă Brăila oferă utilizatorilor – pe lângă importantele facilități fiscale și vamale – și alte avantaje :

- Acces pentru autovehicule de orice tonaj;
- Acces cale ferată;
- Acces pentru nave maritime( până la 8750 tdw sau 7,60 pescaj) sau fluviale (șleपुरi, barje, etc.);
- Posibilități diverse de manipulare (încărcare-descărcare, sortare etc);
- Posibilități de depozitare în aer liber (platforme) sau în depozite;
- Consultanță vamală și tehnică;
- Apă curentă, canalizare, energie electrică, telefon/fax, pază.

Zona liberă Brăila este amenințată de aceleași probleme ca și celelalte zone libere datorită reducerii facilităților fiscale: o reducere a numărului clienților, adică a

investitorilor concesionari; o reducere a volumului exporturilor; o scădere considerabilă a veniturilor.

Se poate menționa că există un proiect pentru crearea în zona liberă Brăila a unui parc industrial, care va putea avea antrepozite, terminale și puncte de colectare pentru firme din sectorul privat. Parcul va fi construit la intersecția a trei principale coridoare de transport ce leagă Marea Neagră de Europa de Vest, pe o suprafață de 6,1 ha de teren. În cadrul parcului se vor construi o clădire administrativă, un pavilion expozițional, trei clădiri de câte 10.000 mp pentru incubatoare de producție, facilități de stocare, un centru logistic și săli de conferințe. De asemenea, proiectul include construcția tuturor facilităților de infrastructură, inclusiv drumuri de acces în lungime totală de 3 km.



R.A. Administrația Zonei Libere Brăila a promovat și realizează obiectivul Centru Logistic și de Producție. Prin exploatarea acestui centru se presupune obținerea de avantaje extinse la nivel regional privind relansarea economică, ocuparea forței de muncă, creșterea nivelului tehnologic și de calificare, diminuarea costurilor sociale etc.

În septembrie 2010 se concesionase și închiriasse deja o mare parte din terenurile necesare, având în vedere avantajele deosebite oferite de poziționarea Centrului Logistic, lângă trecerea bacului spre Tulcea și ieșirea directă la Dunăre pe o lungime de 400,0 m, unde pot fi operate nave fluviale și maritime de până la 8.000 tdw. De asemenea se remarcă existența acceselor rutier, naval și pe calea ferată. Aici există o stație ultramodernă de producție beton, de asemenea este demarată o investiție ce va asigura spații de depozitare produse lichide și furnizare de energie termică “verde”.

Administrația Zonei Libere Brăila oferă în concesiune, închiriere sau asociere:

- 2 pavilioane expoziționale și de birouri ( fiecare cu o suprafață de 1.600 m.p., finalizate 50 %) cu teren aferent 20.000 mp.
- 4 hale depozitare ( fiecare cu o suprafață de 3.800 mp., 3 la stadiul de fundație, iar una finalizată 50 % ), cu teren aferent 58.000 mp.
- teren neamenajat – 190.000 mp. ( ridicat parțial la cota “0” )
- Perimetrul 1 al Zonei Libere Brăila se dezvoltă într-un ritm accelerat și va deveni în cel mai scurt timp un pol industrial important al regiunii de dezvoltare S-E.

În contextul actual, activitatea și producția industrială din economia națională, ca și cea din economia locală, în pofida existenței unui bun suport de dezvoltare, constituit dintr-un potențial uman, precum și a resurselor materiale, nu au reușit încă identificarea

unui model optim strategic care să conducă la o dinamică substanțială și continuu ascendentă.

**Șantierul naval Brăila** - Șantierul naval Brăila a fost înființat la 8 mai 1840 când purta denumirea de Șantierul naval „România”. În 1968 șantierul naval din Brăila a fuzionat cu cel numit „Viitorul”. În anii 1980 șantierul naval Brăila a devenit cel de-al doilea șantier maritim amplasat la Dunăre. Printre tipurile de nave construite aici amintim cargourile și navele de pescuit oceanic tip super-atlantic, cele din urmă fiind „o premieră pentru industria românească de construcții navale”.

În 1990, este înființată SC Șantierul Naval Brăila SA, prin preluarea capitalului social de la fosta întreprindere Șantierul Naval Brăila.

Succesiv apartenența societății s-a schimbat, de la firma norvegiană SCANDINOR AS în anul 2000, la concernul norvegian AKER YARDS în 2003 și la grupul sud-coreean STX, iar numele societății a fost SC Aker Brăila SA *Șantierului Naval Aker Brăila*, apoi SC STX RO Offshore Brăila SA. Acțiunile *STX Ro Offshore Brăila* se tranzacționează la prima categorie a pieței Rasdaq, sub simbolul SNBB.

Din decembrie 2010 este înființată divizia de nave offshore și specializate STX OSV, formată din nouă șantiere navale (Brăila și Tulcea în România, Aukra, Brattvag, Brevik, Langsten, Søviknes în Norvegia, Niteroi în Brazilia, Vungtau în Vietnam), numele actual al societății fiind SC STX OSV Brăila SA.

La începutul anului 2008, STX Europe a preluat constructorul naval norvegian Aker Yards<sup>2</sup>. De asemenea, STX Europe deține firma Scandinor, care deține și 94,12% din Șantierul Naval din Brăila. STX Europe este o companie constructoare de nave, parte a grupului sud-coreean STX Shipbuilding.

În 2011 la șantierul naval comenzile se amplifică, iar din această cauză multe secții lucrează în trei schimburi pentru a onora conform graficului cererile. A treia a navă dintr-o serie de cinci remorchere salvatoare, spărgătoare de gheață care vor servi pe Marea Caspică sub pavilion Kazahstan a fost lansată la apă și a revenit din probe. Nava este complet echipată pentru misiuni de aprovizionare, salvare dar și ca spărgător de gheață de clasa A, fiind capabil să facă o cale navigabilă în ghețuri de până la 60,0 cm grosime către platformele de foraj dispuse în nordul Mării Caspice.

În ciuda crizei, Șantierul STX OSV a reușit să facă față momentului de vârf al recesiunii.

### ***I.3.2 Analiză multicriterială a situației existente în zonele studiate:***

▪ ***Aspecte ecologice/de mediu: biodiversitatea mediului natural, calitatea aerului, calitatea apei, calitatea solurilor.***

▪ ***Aspecte privind resurse naturale locale: apă energie, materii prime.***

▪ ***Aspecte privind securitatea: riscuri naturale și antropice***

▪ ***Aspecte de patrimoniu: cadru fizic existent (calități arhitectural-urbanistice, stiluri, stare de viabilitate, calități simbolice/culturale), funcționalitate.***

▪ ***Aspecte de calitate a vieții: zgomot, radiații, noxe, gestiunea deșeurilor.***

▪ ***Aspecte de calitate a peisajului: peisaj natural, peisaj asociat, repere, riscuri.***

- *Aspecte ecologice/de mediu: biodiversitatea mediului natural, calitatea aerului, calitatea apei, calitatea solurilor.*

În Câmpia Brăilei principalele acțiuni întreprinse de om au fost: deștelenirea vegetației naturale și înlocuirea acesteia cu culturi agricole în proporție de 95%, construirea de drumuri și așezări umane și construirea de canale de irigații.

Deștelenirea vegetației naturale și un mod nerațional de folosire a terenurilor duc la intensificarea eroziunii în suprafață și a eroziunii fluvio-torețiale.. Construcția rețelei de drumuri fără suficiente deschideri de scurgere produce uneori colmatări și băltiri. Construcțiile hidrotehnice reprezentate în principal de canale de irigații pot provoca procese de tasări, șiroire și surpări de maluri în cazul în care nu sunt bine impermeabilizate sau consolidate.

Cea mai mare intensitate a acestui proces este întâlnită în perimetrul municipiului Brăila. Principala problemă de mediu pe care o vom analiza pentru acest perimetru este legată de *poluare*.

*Poluarea* reprezintă procesul de introducere directă sau indirectă a unei forme de materie (substanță sau formă de energie), care prin prezența sa în mediu poate determina disfuncționalități ale proceselor și sistemelor naturale și produce efecte nedorite asupra mediului și sănătății.

Prin *poluant* se înțelege orice formă a materiei (substanțe chimice în stare de agregare solidă, lichidă, gazoasă sau forme de energie: radiație electromagnetică, ionizantă, termică, fonică sau vibrații) care, introdusă în mediu, modifică echilibrul constituenților acestuia și al organismelor vii și aduce daune bunurilor materiale și imateriale.

În ceea ce privește calitatea aerului, aceasta este dată de cantitățile de gaze (CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, SO<sub>4</sub>, CH<sub>4</sub> etc.), coloizi, pulberi și metale (Pb, Cr, Cd etc.), substanțe radioactive etc., care se găsesc în atmosferă și care în concentrații mari, peste limitele admise, pot avea efecte negative asupra sănătății oamenilor și nu numai.

Calitatea aerului în Municipiul Brăila este apreciată prin realizarea inventarului anual al emisiilor de poluanți în atmosferă și prin măsurătorile realizate prin rețeaua de monitorizare existentă. Astfel în zona analizată, se pot identifica atât surse naturale de poluare, cu impact mai redus, dar mai ales surse antropice provenite în cea mai mare parte din activitățile cu profil industrial.:

Cele mai importante *surse naturale de poluare* a aerului întâlnite în mediile urbane care sunt caracteristice și zonei analizate sunt: descompunerea materiilor organice vegetale și animale, prin metan, hidrogen sulfurat, amoniac; incendiile, prin cenușă, oxizi de sulf, azot, carbon; descărcările electrice prin ozon; plantele care impurifică atmosfera prin răspândirea polenului, substanțe organice și anorganice; solul - prin virusuri, microorganisme și pulberi; apa prin aerosoli încărcăți cu săruri; omul și animalele, care prin procesele fiziologice evacuează CO<sub>2</sub>, virusuri, CH<sub>4</sub>, alte gaze și microorganisme și furtuni de praf și nisip, prin pulberi terestre.

Cele mai importante *surse antropice de poluare* în zona analizată sunt: sursele industriale, ca urmare a faptului că orașul se dezvoltă pe un astfel de profil economic; sursele provenite din trafic; sursele menajere și sursele agricole.

Cei mai importanți poluatori din Brăila sunt întreprinderile cu profil industrial, care sunt de asemenea și cei mai importanți agenți economici. Cele mai importante surse de poluare a aerului sunt: **CET Brăila** care are ca domeniu de activitate producerea și distribuția de energie electrică, termică și apă caldă și poluează prin emisii de: pulberi,



CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, SO<sub>4</sub>; **Electrocentrala de la Chișcani**, care are ca domeniu de activitate producerea și distribuția de energie termică și electrică și care poluează prin: pulberi, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, SO<sub>4</sub>, **SC Promex SA**, care emite: CO, NO<sub>2</sub>, pulberi metalice și SO<sub>4</sub>; **Șantierul naval (SC Aker SA)** care se ocupă de construcțiile navale și care emite: pulberi, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, SO<sub>4</sub>, **SC Caruz Brăila SA** care se ocupă de creșterea intensivă a porcinelor **SC Marex SA** care se ocupă cu producția și conservarea cărnii și emite: pulberi.

*Calitatea apelor* se exprimă prin conținutul în substanțe chimice sau gaze (libere sau dizolvate), metale sau săruri ale acestora, produse petroliere, pesticide, îngrășăminte chimice sau prin indicatori fizici, chimici și biologici.

În Municipiul Brăila, apele de suprafață sunt monitorizate de către Sistemul de Gospodărire a Apelor - Brăila și de Administrația Națională "Apele Române" – Direcția Apelor Buzău – Ialomița, pentru fluviul Dunărea și Lacul Sărat. Calitatea apelor subterane este monitorizată de asemenea de către Administrația Națională "Apele Române" - Direcția Apelor Buzău – Ialomița.

*Surse permanente de poluare a apelor* sunt: apele uzate orășenești, apele uzate industriale; (printre agenții industriali care elimină ape uzate se numără: S.C. Brailact S.A, S.C. Termoelectrica S.A, S.C. Vegetal Trading S.R.L., S.C. Hercules S.A, apele uzate de la crescătoriile de animale și păsări; apele uzate de la campinguri, locuri de agrement.

Surse temporare sau accidentale sunt: apa provenită din precipitații impurificată cu diverse substanțe; ape uzate calde care provin în principal de la termocentrala Chișcani; transportul de petrol pe Dunăre; depozitarea neadecvată a deșeurilor menajere pe malul Dunării sau chiar în apă.

În ceea ce privește *calitatea apei* fluviului Dunărea, acesta este monitorizat în cadrul Municipiului Brăila prin intermediul a două secțiuni de supraveghere: Brăila 1 și Brăila 2 și se încadrează în clasa generală de calitate II.

Apele subterane de pe teritoriul Municipiului Brăila nu îndeplinesc în cea mai mare parte cerințele pentru potabilitate, înregistrându-se valori ridicate pentru azotiți, fier, substanțe organice și durtitate totală.

În ceea ce privește sistemul de alimentare cu apă al Municipiului Brăila, acesta dispune de un sistem centralizat de alimentare, sursa principală fiind fluviul Dunărea. Tratarea apei se face prin intermediul a două stații: Brăila și Chișcani, iar înmagazinarea se realizează în două mari complexe: Radu Negru și Apollo.

*Calitatea solului* este determinată de nivelul de poluare și de productivitate fiind influențată de factori naturali precum relieful, clima, vegetația și de factori antropici. Calitatea solurilor poate fi modificată prin practici neadaptate la condițiile de mediu, tratamente și fertilizări incorecte, deversările de substanțe chimice periculoase sau depozitarea neadecvată a deșeurilor.

Cele mai importante *surse de poluare ale solului* în Municipiul Brăila sunt substanțele chimice: (pesticide, erbicide, îngrășăminte, metale grele); factori fizici: compactare și degradarea solului și factori biologici: germeni patogeni.

Cele mai frecvente cauze ale degradării solului în arealul analizat, sunt legate de poluarea provenită în urma desfășurării activităților a agenților economici din oraș.

Alte surse de poluare a solului sunt reprezentate de: poluarea solului cu hidrocarburi care se poate produce în jurul sondelor de extracție, a rezervoarelor de țiței, mai ales pe terenurile din afara municipiului; sistemele extinse de irigații sau irigarea terenurilor cu ape uzate orășenești sau industriale insuficient epurate; depozitarea necontrolată a reziduurilor menajere și industriale, care pot afecta grav solul chiar și după

ce au fost supuse compostării, din cauza încărcăturii infecțioase mari; depunerile atmosferice de substanțe toxice produse ca urmare a activităților umane și industriale, în care intră emisiile de metale grele.

Activitatea de gestiune a deșeurilor, cunoscută și ca *managementul deșeurilor*, presupune anumite etape prin care deșeurile generate într-un anumit spațiu trebuie să treacă și anume: colectarea, transportul, tratarea, reciclarea și depozitarea deșeurilor.

Deșeurile menajere precum și cele industriale colectate din Municipiul Brăila sunt eliminate la depozitul ecologic TRACON, situat în localitatea Muchea. Acest depozit realizat în conformitate cu prevederile legislației în vigoare funcționează încă din luna martie a anului 2002.

Depozitul este situat în partea de nord – vest a orașului Brăila, la 8 km sud de râul Siret, circa 11 km vest de Dunăre, 10 km amonte de confluența râului Siret cu Dunărea, în extravilanul localității Muchea.

• ***Aspecte privind resurse naturale locale: apă energie, materii prime.***

Principalele resurse în județul Brăila sunt nisipuri și pietrișuri utilizate în industria construcțiilor. În ultimii ani au fost puse în evidență unele structuri de hidrocarburi și se exploatează gaze naturale și țiței.

Resursele Dunării sunt:

- potențialul hidroenergetic;
- apa industrială;
- apa pentru irigații;
- fauna piscicolă;
- unele resurse secundare (nisip, lemn de esențe moi, stuf etc.);
- fondul funciar din Lunca și Delta Dunării;
- posibilitățile de navigație;
- potențialul turistic;

*Despre potențialul dunărean se pot face următoarele precizări:*

Sectorul Călărași-Brăila (Bălțile Dunării) se caracterizează prin despărțirea Dunării în câte două brațe (unite într-un singur curs între Giurgeni - Vadu Oii), ce închid în interior incinte, în trecut inundabile (“Balta” Brăilei și “Balta” Ialomiței), cu bălți, mlaștini, lacuri, păduri, în prezent îndiguite, desecate și transformate în zone agricole (“Insula Mare a Brăilei” și “Balta Ialomiței”).

Sectorul “bălților” ca și Lunca Dunării din sudul Câmpiei Române (între Drobeta-Turnu Severin - Călărași) erau utilizate în trecut de păstorii transhumanți. În acest sector Dunărea este traversată de podul feroviar vechi, un pod feroviar și rutier nou între Fetești și Cernavodă și podul rutier Giurgeni-Vadu Oii.

Sectorul dintre Brăila și Mare, Dunărea Maritimă, în aval de Brăila, permite intrarea navelor maritime (cu pescaj de 7 m).

Între Brăila și Pătlăgeanca, Dunărea curge printr-un singur braț, sporindu-și debitul cu afluenții mari (Siret, cu 222 mc./sec. și Prut).

Una dintre cele mai mari posibilități oferite de Dunăre o constituie transporturile navale.

Această posibilitate va fi amplificată prin punerea în funcțiune a sistemului transeuropean Rin-Dunăre, axă de navigație de importanță europeană, care va conecta prin intermediul fluviului țări din vestul, centrul continentului și de la Marea Neagră.

Condițiile naturale de navigație rezultă din analiza caracteristicilor Dunării. (condiții pentru o navigație maritimă (pe “Dunărea fluvială”, în amonte de Brăila, cu un pescaj de 2,0 m.).

Existența unor impedimente (zăpoare sau blocări accidentale) influențează uneori navigația.

Brăila este un port de tradiție, cu un profil complex (produse agroalimentare, produse din lemn, materiale de construcție, utilaje etc.).

Apele Dunării sunt utilizate totodată ca ape industriale și ape pentru irigații. .

*Fauna piscicolă* bogată favorizează dezvoltarea unui pescuit activ în Dunăre și la Brăila existând o tradiție a prelucrării peștelui. .

Fondul funciar cuprinde terenurile aferente Dunării, situate în Lunca și Delta Dunării, scoase de sub efectul inundațiilor, prin lucrări de îndiguiri și desecări.

Pentru Brăila și în mod special pentru zona analizată, alte facilități generate de fluviu sunt: transporturile ieftine ale produselor și resurselor necesare activităților industriale, potențialul de dezvoltare a turismului de loisir, și/sau sport, acompaniat de un transport agreabil pentru călători (potențiale croaziere în condițiile existenței pe partea românească a șenalului navigabil).

Astfel se poate afirma cu certitudine că una dintre cele mai mari „oferte” ale Dunării o constituie transporturile navale. Această posibilitate va fi amplificată prin punerea în funcțiune a sistemului transeuropean Rin-Dunăre, axă de navigație de importanță europeană, care va conecta prin intermediul fluviului țări în vestul, centrul continentului și de la Marea Neagră. Condițiile naturale de navigație rezultă din analiza caracteristicilor Dunării.

- **Aspecte privind securitatea: riscuri naturale și antropice**

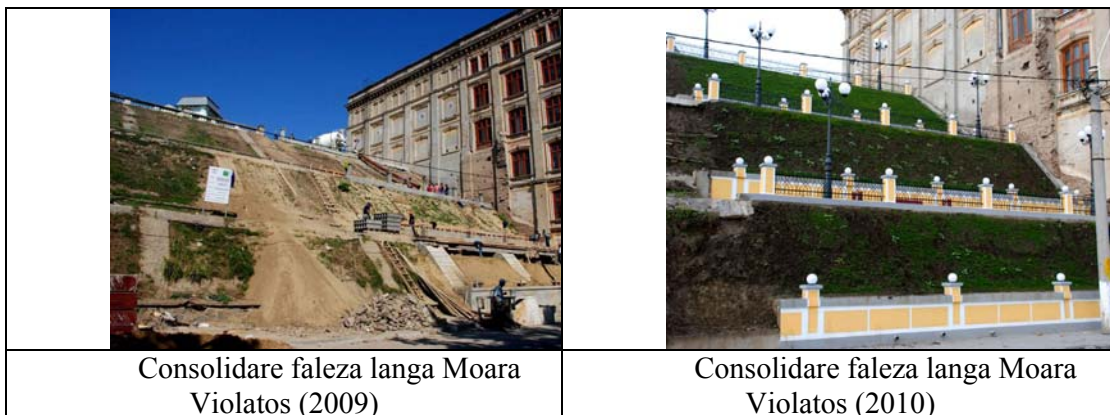
1. **Cutremure de pământ** cu epicentrul în zona Vrancea. **Riscul maxim vizează municipiul Brăila** (60% din populația județului), datorită situării într-o zonă de intensitate probabilă superioară și specificului urban (densitatea ridicată a populației, imobilele supraetajate, posibilitatea crescută de apariție a unor dezastre complementare datorită existenței obiectivelor industriale, ca și rețelei dense de transport și distribuție a energiei electrice, gazelor naturale și apei). Pentru județul Brăila pericolul real de apariție al unor mișcări seismice provine din regiunea munților Vrancei, dintr-o zonă situată la cca. 120 km de municipiul Brăila.

Intensitatea maximă probabilă a seismelor în județul Brăila este de gradul VIII pe scara MSK-64, cu o perioadă de revenire Zone mai puțin expuse – sudul județului și Insula Mare a Brăilei.

2. **Inundații** provocate de precipitații abundente și debite excepționale ale cursurilor de apă, amplificate în eventualitatea avarierii digurilor de protecție. Zonele cele mai expuse sunt Insula Mare a Brăilei, lunca Siretului, lunca Buzăului și lunca Dunării, incluzând 18 comune și importante exploatații agricole. **Municipiul Brăila este mai puțin amenințat.**

3. **Incendii de masă.** Sunt expuse zonele de extracție, stocare și transport pentru țiței și gaze, rețeaua de depozite și centre de comercializare a produselor petroliere, triajul C.F.R. Făurei, obiectivele din industria lemnului, energetică și chimică, zonele împădurite și culturile cerealiere. **Pentru municipiul Brăila nu există pericole esențiale.**

4. **Alunecări/prăbușiri de teren și imobilele, în centrul istoric al municipiului Brăila** și malurile înalte ale Dunării, Siretului și Buzăului.



5. Mai sunt posibile – și chiar frecvente – **fenomene meteo periculoase**: furtuni, grindină, polei, înzăpeziri, îngheț la sol, chiciură ș.a.

**Furtunile** sunt fenomene meteorologice care au căpătat aspecte de constanță și în țara noastră. Acestea s-au manifestat în ultimii ani și în județul Brăila, au provocat pagube locale importante și întreruperi ale alimentării cu energie electrică.

În iernile geroase există posibilitatea formării de poduri de gheață, zăpoare și sloiuri pe fluviul Dunărea și râurile interioare, însă fenomenele au frecvența rară. Au existat ani în care asemenea fenomene au condus la întreruperea temporară a traficului naval pe fluviul Dunărea. Pe perioada iernii, în zona portului Brăila se organizează *parcuri de iernatic*. Regulile privind organizarea și funcționarea acestora sunt cuprinse în Instrucțiunile privind organizarea parcurilor reci și a iernaticelor de nave aprobate prin O.M.T. nr. 333/1996. Aplicarea acestora este urmărită de Căpitania Portului Brăila, fiind obligatorii pentru toate navele și proprietarii acestora.

Evidența și caracteristicile tehnice ale îndiguirilor din județul Brăila este prezentată în Schema cu riscurile teritoriale.

• **Aspecte de patrimoniu: cadru fizic existent (calități arhitectural-urbanistice, stiluri, stare de viabilitate, calități simbolice/culturale), funcționalitate.**

În aria prezentului studiu avem de-a face cu precădere de un semnificativ patrimoniu industrial.

Conform definiției curente, **patrimoniul industrial** este constituit din mărturiile culturii industriale care au semnificație istorică, tehnologică, socială, arhitecturală și științifică. Aceste mărturii pot fi clădiri, mașini și instalații, laboratoare, mori și fabrici, mine și situri pentru procesare și rafinare, depozite, locuri în care energia este generată, transmisă și folosită, structuri și infrastructuri de transport, precum și locuri folosite pentru activități sociale legate de industrie cum ar fi locuințe, lăcașuri de cult, clădiri pentru educație etc.

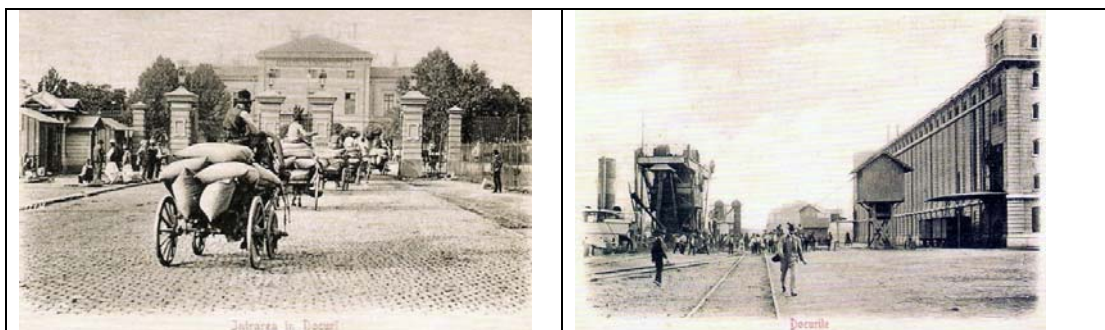
**Perioada istorică** de interes principal se extinde de la începutul Revoluției Industriale din a doua jumătate a secolului al XVIII-lea până în prezent și examinează de asemenea rădăcinile ei pre-industriale și proto-industriale (*extras din Carta Patrimoniului Industrial*)

Ziua internațională a monumentelor și siturilor se sărbătorește anual pe 18 aprilie, la inițiativa ICOMOS. Comitetul Internațional al Monumentelor și Siturilor. ICOMOS a făcut această propunere în 18 aprilie 1982, ea fiind apoi aprobată la Conferința Generală UNESCO din 1983. Această celebrare oferă posibilitatea conștientizării de către public atât a diversității patrimoniului la nivel mondial, cât și a vulnerabilității acestuia și, în consecință, a eforturilor necesare pentru protecția și conservarea sa.

ICOMOS a desemnat patrimoniul industrial ca temă pentru marcarea din 2006 a zilei internaționale a monumentelor și siturilor. Patrimoniul industrial, ca de altfel și alte sectoare ale patrimoniului cultural, este în pericol la nivel mondial. Fabrici, mine, căi ferate, instalații de producere a energiei electrice, locuințe muncitorești etc., reprezintă tot atâtea repere ale dezvoltării societății umane și au o importanță egală cu cea a siturilor laice sau religioase cărora li se acordă, în mod tradițional, o mult mai mare atenție. Patrimoniul industrial este în pericol de dispariție prin distrugere și abandon, existând astfel riscul de pierdere a unor mărturii esențiale privind geniul creator al umanității.

La Brăila, existența unei importante surse de forță de muncă, costul redus al terenurilor pentru construcții, ca și posibilitatea de a importa materii prime pe apă, cu reducerea considerabilă a cheltuielilor de transport a generat constituirea celor două zone industriale la capetele de nord și de sud ale falezii dunărene, marcate de importante repere: portul și șantierul naval. Semnificative componente ale acestor obiective, ca și alte construcții ce au îmbogățit peisajul falezii, jucând, deopotrivă și un rol funcțional se constituie astăzi ca un semnificativ patrimoniu industrial.

### *Docurile*

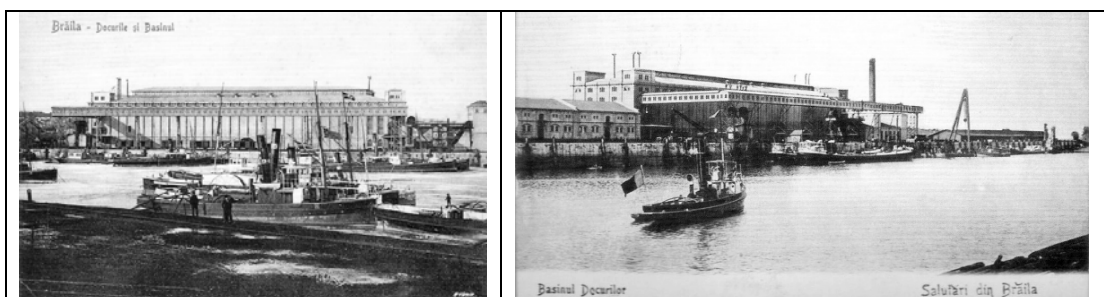


Docurile din Portul Brăila, considerate în anumite perioade ca fiind prea mici pentru activitatea portului, ocupă o suprafață de 50 ha și sunt compuse din bazinul docurilor și incinta docurilor.



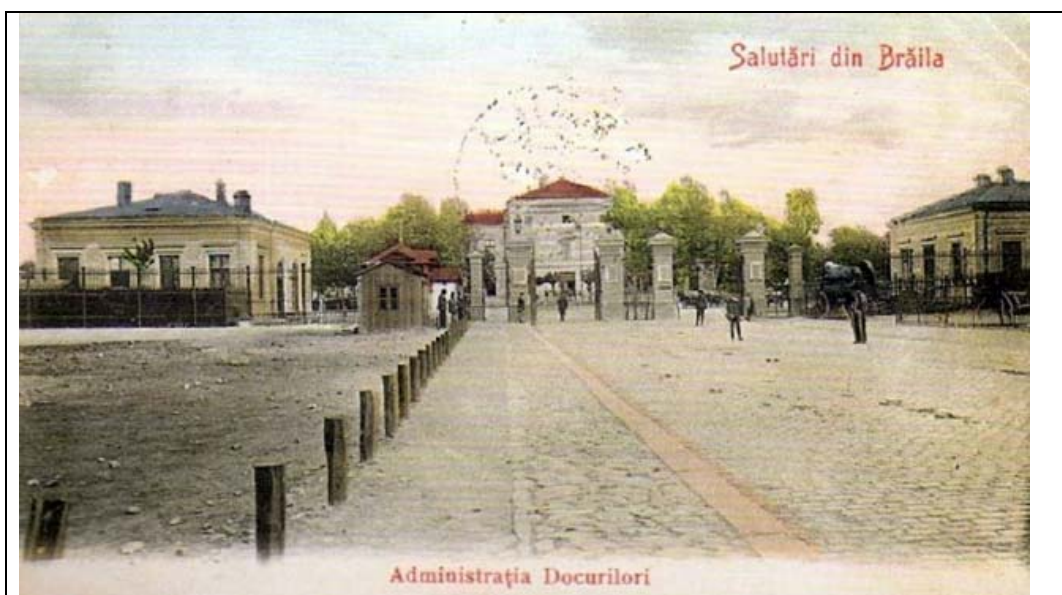
Antrepriza lucrărilor pentru bazin, chei, fundațiile magaziiilor și antrepozitelor a fost încredințată firmei olandeze *Schram Wouters & Oringa*; execuția șarpantei metalice a magaziei și a depozitelor a revenit societății internaționale *Braine-Le-Comte*, iar antrepriza clădirilor administrației a fost dată *Societății Române de Construcții*.

Cheiul vertical a fost construit din beton și așezat pe o saltea de fascine fixată în 5700 de piloni bătuți în pământ, fiind prevăzut cu stâlpi de lemn pentru prionirea vaselor, cu capișon de fontă și cu legături de fier în zid.



**Magazia cu silozuri pentru cereale cu instalațiile mecanice aferente** are înălțimea de 22,0 m, are 336 de celule cu o capacitate totală de 2600 de vagoane de grâu este clasată ca monument istoric.

În docuri se mai aflau: magazia *Întreprizite* (1891), magazia cu rampe de beton pentru descărcarea mărfurilor la înălțimea vagoanelor (1919), magazia *Comision* (1905), magazia pentru păstrarea materialelor și a uneltelor de cale ferată, magazia pentru conservat lemne, patru magazii și un hangar, un beci cu armatură de fier folosit pentru păstrarea uleiului (1906). O parte a acestor magazii erau exploatate de docuri, altele erau concesionate vapoarelor poștale ale companiilor de navigație: *Frayssinet*, *Sitmar* și *Lloyd* iar altele erau închiriate.



Clădirea administrației, construită în 1891 și renovată în 1919, adăpostea serviciile administrative ale docurilor, căpitănia de port și vama.



Acesta este cel mai extins ansamblu de arhitectură industrială, martor al dezvoltării comerțului cu grâu prin port și al formării burgheziei comerciale în municipiul Brăila. S-a păstrat aproape integral până în anul 1990, când au început să fie dărâmate magaziile și demontate vechile instalații.



Alături de ansamblul prezentat mai sus - poate, cel mai sugestiv pentru amploarea activităților productive și comerciale ale epocii în care Dunărea a fost înțeleasă în mod real ca un „motor” al dezvoltării orașului - arhitectura industrială brăileană s-a mai

exprimat prin câteva construcții simbolice, prezentate în capitolele de mai sus (**Moara Violatos**, o siluetă a cărei prestanță este sesizabilă și astăzi, chiar în condițiile în care degradările fizice sunt tot mai îngrijorătoare, **Gara Fluvială**, prezență emblematică pentru funcțiunea portuară „civilă”) și chiar prin pozițiile urbane specifice unor incinte specializate, care, din păcate au o fluctuație funcțională descurajatoare.

Nu în ultimul rând, simbolurile industriale de pe faleza Dunării au legături prin repere fizice (**Fabrica automată de făină Valerianos & Lykiardopoulos, Rizeria română**) înglobate în structura istorică a orașului propriu-zis, printr-o ierarhizare morfologică semnificativă care le-au asigurat locurile geometrice corespunzătoare.

Chiar dacă, unele zone de vizibilitate spre Dunăre au fost închise în timp, prin amplasări de obiective diverse, prezența unor funcțiuni semnificative pentru epoci istorice de înflorire economică își găsesc expresia fizică ce impune protejare și valorificare până nu este prea târziu.

- *Aspecte de calitate a vieții: zgomot, radiații, noxe, gestiunea deșeurilor.*

Aspectele esențiale ale calității vieții sunt, în general tratate la nivelul global al teritoriului județului. Obiectivele specifice vizează calitatea aerului, a apei și a solului. Producătoare, prin definiție de diferite noxe, componentele zonelor industriale ale municipiului Brăila (șantiere, întreprinderi, fabrici, depozite, servicii) se supun obligațiilor de îmbunătățire și/sau respectare a calității mediului, prin componentele sale. Menționăm din principalele obiective:

***Obiectivul specific: Îmbunătățirea calității aerului și gestionarea zgomotului ambiental***

***Direcțiile de acțiune*** prin care se va realiza acest obiectiv se orientează spre măsuri de reducere a poluării de la agenții economici, precum și măsuri de reducere a poluării prin pulberi și zgomot rezultat în urma traficului auto.

- reducerea emisiilor de substanțe poluante (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>, pulberi) în timpul proceselor de producție până la valori sub limitele admise la agenții economici SC CET SA Brăila, SC Termoelectrica SA, SC Promex SA;
- modernizarea și adoptarea unor tehnologii nepoluante la toți agenții economici care poluează atmosfera sau sunt susceptibili de poluarea atmosferei;
- reducerea emisiilor de poluanți (în special pulberi în suspensie) din intravilanul localităților prin fluidizarea traficului, utilizarea centurilor ocolitoare, modernizarea și întreținerea drumurilor existente;
- crearea perdelelor de protecție de-a lungul arterelor de circulație pentru reducerea poluării atmosferice și retenția gazelor cu efect de seră;
- stabilirea concentrațiilor emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul la care să permită prevenirea interferențelor antropice periculoase cu sistemul climatic.

Pentru calitatea apelor evacuate în emisari, în rețelele de canalizare, cât și pentru calitatea apelor de suprafață și cele subterane, există cerințe legale standardizate.

Strategia de rezolvare a problemei îmbunătățirii calității apelor urmărește reducerea încărcării cu substanțe a apelor evacuate, asigurarea unei preepurări la agenții racordați la canalizare, remedierea funcționării stațiilor de epurare acolo unde există și realizarea unor noi stații de epurare.



**Obiectivul specific: îmbunătățirea calității apelor de suprafață și a apelor subterane**

**Directiile de acțiune** propuse pentru atingerea acestui obiectiv sunt:

- încadrarea în standardele de calitate a emisiilor de impurificatori din apele evacuate de diverse unități socio-economice, în emisarii naturali și/sau în rețelele de canalizare ale localităților;
- extinderea și modernizarea în scopul obținerii unor randamente superioare de funcționare a stațiilor de epurare Insurăței și Făurei în conformitate cu prevederile documentului de poziție referitor la Directiva nr. 91/271/EEC privind epurarea apelor uzate;
- modernizarea și extinderea stațiilor de epurare ale unităților industriale și agricole ca urmare a prevederilor documentului de poziție referitor la Directiva nr. 76/464/EEC privind substanțele prioritare/ prioritar periculoase;
- eliminarea posibilităților de scurgere pe sol și implicit în pânza freatică a petrolului în zonele de extracție a acestuia;
- desființarea batalurilor de stocare a reziduurilor lichide de orice natură care nu au protecție impermeabilizată din industria chimică, industria extractivă etc.

**Poluarea solului** este produsă în zonele de exploatare a hidrocarburilor și ca urmare a managementului defectuos al deșeurilor. În domeniul calității solului, standardele nu sunt suficient de ferme, sau în unele cazuri nu există.

**Obiectivul specific: remedierea și/sau reconstrucția ecologică a solurilor degradate și ameliorarea stării de calitate a solurilor.**

Conform Planului de Implementare a *HG nr. 1408/2007* au fost analizate și evaluate periodic, informațiile deținute de APM Brăila în cadrul documentațiilor depuse de titularii de activități pentru obținerea actelor de reglementare.

- **Aspecte de calitate a peisajului: peisaj natural, peisaj asociat, repere, riscuri.**

Din punct de vedere al unui **peisaj constituit**, faleza integrală a municipiului Brăila este un exemplu special de simbioză natural-construit. Relieful orașului a facilitat întotdeauna perceperea, fie și indirectă a Dunării din multe zone, unghiuri, puncte. De asemenea caracterul vocațional al ariilor ocupate de funcțiuni navale și industriale este indiscutabil generat de relația uscat-apă, cu exprimarea deplină a posibilității de analizare a vizibilităților și co-vizibilităților.

În egală măsură, faleza înaltă de la Brăila a asigurat dintotdeauna formula unui suport spațial al orașului, deschis, prin formula lui specifică radială spre dezvoltare și concentrat asupra unuia din cele mai semnificative repere naturale românești.

Platformele industriale/comerciale ale falezei de la Brăila pot fi regenerare într-o viziune modernă, cu o reconsiderare/reabilitare a volumelor construite valoroase și o acompaniere bine studiată care să susțină atât deschiderea spre apă a orașului (îndeosebi a centrului, cât și recompunerea malului Dunării cu scopuri culturale, peisagistice, turistice.

### ***1.3.3 Probleme majore/disfuncții. Diagnostic.***

- Arealele industriale de pe faleza Dunării nu reprezintă actualmente un teritoriu atractiv, bine definit, având în vedere că platformele ocupate de funcțiuni specifice (industrie, comerț, portuare, etc.) se află într-o stare de relativă degradare, dezordine și dezorganizare funcțională și a fondului construit;
- Este fracturată continuitatea fizică a spațiilor funcționale (șantier naval, port, zona promenadă, agrement, sport, etc.)
- Atracțiile punctuale au o dispersie generatoare de incoerență;
- Spațiile publice sunt, fie deteriorate, fie inconsistente;
- Activitățile specifice sunt dispersate sau, chiar au dispărut;
- Relaționările de circulație sunt foarte complicate sau anevoioase (inclusiv nerezolvarea parcărilor),
- Monumentele clasate se află într-o avansată stare de degradare.
- Spațiul verde al falezei este necontrolat - vegetația înaltă devenită haotică obturează perspectiva spre Dunăre sau spre clădiri și monumente
- Construcțiile de locuințe care acompaniază funcțiunile tradiționale generează o imagine rurală,
- Imaginea malului și falezei, dinspre apă este lipsită de coerență.
- Unele încercări de reabilitare a unor clădiri sunt improprii: forme și materiale (desființarea coșurilor, modificarea caracteristicilor inițiale, modificarea formei și materialelor învelitorilor fără a păstra spiritul și expresivitatea clădirilor originale)
- Apariția unor construcții noi neintegrabile formal (noua căpitănie a portului),
- Lipsa unui mobilier urban și a unui iluminat urban integrat
- Degradarea vizibilă a falezei naturale
- Relație indiferentă între centrul istoric și zonele tradițional constituite ca zone de comerț, industrie, servicii.

## **II. Sinteza disfuncționalităților/diagnoza (evidențierea cumulativă a disfuncționalităților asupra obiectivului studiat, priorități de intervenție, potențial și tendințe de dezvoltare**

### ***II.1 Sinteza cumulativă a disfuncțiilor. Analiză SWOT.***

Studiul de față își propune sublinierea unor **aspecte pozitive relevante, privitoare la valorile complexe ale cadrului general** generat de zonele industriale de pe faleza Dunării din Brăila.

- Relația simbiotică a cadrului construit cu cadrul natural (integrarea ușor perceptibilă a falezei (cuprins integral) cu apa;
- Conservarea unor informații palpabile privind organizarea urbană și viața comunitară (documente, obiecte, tradiții, evenimente) a orașului, respectiv a zonelor vizate;
- Conservarea unei morfologii relevante a spațiilor specifice industriei și comerțului legat de Dunăre,
- Existența unor simboluri, siluete, accente, ritmuri la nivelul traseelor de-a lungul falezei și relevanța unor unghiuri/conuri de vizibilitate și/sau perspective favorizante;

- Valoarea diferențiată pe zone și/sau fronturi a volumetriei și plasticii arhitecturale, a valorii compoziționale a unor obiecte, a decorațiilor relevând succesiuni stilistice bine definite în timp și chiar relevanța sistemelor constructive relaționată cu apartenența la etape de edificare și interese funcționale;
- Valoarea intrinsecă (fizică) a cadrului construit, menținerea stării de funcționalitate a multor construcții, valoarea semnificativă a unor construcții/fronturi/ansambluri cu grad important de integrare în structura zonală
- Coexistența nou-vechi fără incomodări foarte evidente;

Elementele pozitive evidențiate mai sus ca rezultat al analizelor multicriteriale și valabile pentru toate cele trei așezări sunt completate cu o serie de **disfuncții** importante cum ar fi:

- Carențe în întreținerea curentă și/sau incoerența revitalizării fondului construit existent (restaurări sau completări sporadice), în condițiile în care se produc continuu degradări fizice datorate, în special infiltrațiilor de apă sau cutremurelor;
- Situația indiferentă sau prea puțin evidențiată dintre zona „civilă” a falezei și zona specific industrială
- Inexistența sau starea proastă a infrastructurilor edilitare aferentă zonelor industriale;
- Apariția unor construcții noi străine stilistic de cadrul construit existent;
- Inexistența unor rețele de spații publice, spații pietonale și spații verzi care să sprijine coagularea comunităților, dar și punctual desfășurarea unor activități „de marcă” pentru oraș (activități sportive, evenimente repetabile, turism tematic pentru studierea patrimoniului industrial, turism organizat, turism cultural);
- Inconsistența unor reglementări urbanistice în documentațiile existente și a unui control mai unitar al dezvoltării zonale și municipale, respectiv al protecției patrimoniului construit.

Concluziile de mai sus se bazează pe studierea directă a unor documente istorice, analiza concretă (studii, analize stilistice), a ansamblurilor construite și a morfologiei urbane, percepție vizuală directă, inventarierea unor evenimente repetabile sau ocazionale, a unor tradiții și obiceiuri, etc.

Echilibrarea tuturor aspectelor rezultate din aceste analize conduce la determinarea unor **oportunități** de dezvoltare, după cum urmează:

- Potențialul cultural determinat de specificitate, bogat, latent, posibil a fi valorificat printr-o politică adecvată;
- Posibilitatea regenerării funcționale și arhitecturale a fondului existent prin mixtare a valorilor existente cu completări, adăugiri, extinderi bine echilibrate.
- Posibilitatea integrării dezvoltării zonale în programe de turism cultural tematic sau mixt la nivel suprateritorial (național, regional, județean), susținute cu fonduri interne și/sau europene;
- Punerea în evidență a unora din cele mai reprezentative valori ale comerțului și industriei românești (fond construit cu caracteristici arhitecturale și tehnice, etc.
- Educarea tinerei generații și posibilitatea valorificării raționale și logice a culturilor specifice.

Contextul relevă, însă, și o serie de **riscuri** care se impun contracarate. Realitatea complexă a situației reprezintă rezultatul unor mutații care au tendințe de generalizare sau de agravare:

- Parcurgerea unei etape de relativ declin economic și social;
- Inserția „delicată” a centrului nou alipit centrului istoric al Brăilei cu inevitabile distorsiuni de scară, amplasament, formă, volumetrie, aspect, materiale, vizibile dinspre faleza Dunării – dificultăți de integrare generală
- Utilizarea, fie și sporadică, a unor noi materiale de construcție cu calități complet diferite de cele tradiționale, scumpe, dificil de pus în operă sau din surse costisitoare (necesită un control foarte atent și competent)
- Lipsa sau inconsistența unui control al dezvoltării municipiului, respectiv „slăbiciunile” unor reglementări urbanistice cu privire la edificare, precum și birocrăția unor procese de autorizare a construcțiilor și investițiilor, sau de accesare a fondurilor europene.

## ***II.2 Priorități de intervenție în zona studiată***

Acuitatea nevoii de regenerare a zonelor industriale de pe faleza Dunării din Brăila derivă din valoarea efectivă a acestora. Ceea ce încă se mai păstrează, sugerează încă elocvent funcționarea într-o înfloritoare etapă de existență, a unui oraș cosmopolit, populat de o burghezie în plină afirmare, strălucitor și prin viața culturală asociată opulenței la nivelul unor clase sociale. Forma de exprimare este directă, zonele studiate păstrând exemplare de mare valoare tehnică și arhitecturală ale patrimoniului industrial și naval. Persistența acestor valori, chiar dacă ele par, într-o anumită măsură detașate de centrul istoric foarte încheșat și omogen al orașului (impresia se conturează și datorită dezorganizării generate de abandonul funcțional), indică o relaționare funcțională discretă care, dintotdeauna, a evidențiat inexistența unor incomodări. Siluetele obiectivelor industriale păstrează o delicatețe stilistică îmbinată cu forță volumetrică. Nu în ultimul rând, percepția dinamică de pe apă reflectă încă o reală etapizare a edificării orașului.

În ordinea priorităților, reabilitarea celor mai valoroase construcții existente este primul imperativ (pentru a nu fi pierdute)

Pe de altă parte, studiul organizării falezei are nevoie de o concepție unitară care să genereze o expresie unitară, chiar dacă este recomandabilă o „unitate în diversitate” (abordare secvențială, pe tronsoane relaționate cu orașul).

Faleza are nevoie, de asemenea de o tratare cu intenții de modernizare care trebuie abordată discret, prin studiul arhitectural-urbanistic, concret volumetric-stilistic pentru a reda o „viață” adecvată istoriei, intereselor, peisajului.

Revigorarea funcțională va putea fi axată pe stimularea funcției de circulație navală, favorizând turismul prin croaziere, turismul tematic (îmbinare natural-cultural-istoric).

## ***II.3 Potențial și tendințe de dezvoltare***

Chiar degradate, construcțiile specifice patrimoniului industrial și naval păstrează caracteristicile necesare pentru a fi un catalizator al dezvoltării urbanistice zonale și generale. Faleza Dunării reprezintă un element cheie în abordarea Planului Urbanistic General, mai ales în condițiile în care, multă vreme a fost aproape ignorată. Întoarcerea orașului către apă este un imperativ care poate fi un punct de plecare al unei concepții

generale privind orașul modern Brăila. Dezvoltarea contactului apă-uscat va putea genera o abordare dinamică a dezvoltării, deschizând „poarta” relaționării inter-orășenești, zonale, regionale, naționale și internaționale. Dunărea este cel mai dinamic element de cooperare și șansa coeziunii teritoriale în același timp. Concomitent, patrimoniul industrial tradițional are șansa unei integrări funcționale moderne și echilibrate care să-i de forța perpetuării fizice și păstrării memoriei locurilor.

#### ***II.4 Premise de reglementare în zonele industriale de pe faleză (la nivel PUG).***

***II.4.1 Tipologii de măsuri: conservare, protecție, regenerare; locul arhitecturii, accesul din/spre oraș, accesul la apă și faleză, reconversia marilor proprietăți, integrarea construcțiilor noi, revalorizarea construitului existent, asigurarea calității vieții.***

**Regulamentul Local de Urbanism** va avea în vedere:

- **Evaluarea gradului de intervenție, respectiv de protecție al construcțiilor și spațiului în funcție de caracteristici de morfologie, respectiv de evoluție;**
- **Utilizări funcționale admise, admise cu condiționări sau interzise;**
- **Amplasarea, conformarea și echiparea clădirilor;**
- **Conformarea spațiilor publice**
- **Condiții echilibrate de utilizare și ocupare a terenului.**

Toate reglementările se vor subordona unei funcționări flexibile a arealului studiat și vor crea posibilitatea facilitării autorizării construirii prin precizări adecvate. Se va urmări coordonarea regulamentului zonei aferente falezei cu cel aferent Centrului Istoric și cu cel aferent Centrului nou al municipiului. Se vor indica reguli și metode adecvate fiecărei zone, subzone funcționale și mai ales unităților teritoriale de referință, cu precizări mai detaliate aferente obiectivelor de protejat. În scopul adecvării dezvoltării, se vor propune detalieri, după caz prin documentații tip PUZ sau PUD, precum și inițieri de concursuri de urbanism și/sau arhitectură pe areale sensibile, bine precizate

### **III. Propuneri**

#### ***III.1. Concluzii generale***

Fluctuațiile majore suferite de economia brăileană, ca și evidențierea tot mai clară, după dispariția sau abandonarea unor funcțiuni, a unor reale obstrucții produse de acestea în perceperea necondiționată a apei ca simbol și element structurant al dezvoltării urbane indică o importantă disfuncție urbanistică. **Zonele constituite din nordul și sudul falezei Brăilei oferă actualmente o apariție dezorganizată, aflate fie într-un declin dezolant și distructiv, fie marcate de inconsistență.** Fluviul Dunărea, importantă cale navală europeană curge indiferent, făcându-și, mai degrabă, doar datoria de graniță, decât de prezență naturală dinamică și dinamizatoare a unor funcțiuni specifice care au conferit în timp orașului, vocație, tradiție și „viață”.

Pe de altă parte, destructurarea funcțională evidentă induce **o reală temere privitoare la re-coagularea efectivă a arealelor industriale reprezentative, atât din punct de vedere al omogenității spațiale interioare, cât și al relației spațiale cu vecinătățile imediate și chiar cu întregul organism urban.**

De asemenea se evidențiază **o atenuare a unor funcțiuni tradițional dezvoltate în directă corelare cu apa și strategice pentru teritoriul municipal, regional, național (portul, șantierul naval)**, chiar dacă fundamental, dezvoltarea economiei și diversificarea activităților aferente au nevoie de o amplificare a utilizării resurselor naturale.

În ultimă instanță, destructurarea zonelor industriale aferente falezii Dunării din Brăila accentuează secvențializarea forțată a teritoriului specific în așa fel încât se disipează stratul-suport al malului apei față de oraș și, mai ales față de centrul istoric și zona centrală în sine. În egală măsură se accentuează o stare de precaritate a stării fizice a unei părți însemnate din fondul construit inventariat (inclusiv o mare parte din monumentele listate cu caracter industrial, portuar și/sau comercial – hale, dane, silozuri, mori -, precum și valori ambientale identificate care se află în stare de pericol de distrugere, precolaps sau colaps).

### ***III.2. Sugestii strategice și de reglementare.***

**Valorificarea arealelor industriale aferente falezii Dunării din municipiul Brăila** vizează :

- **„Segmentul strategic” al activității autorităților locale**, în sensul susținerii rolului de catalizator pe care aceste zone îl pot juca pentru dezvoltarea locală, (strategii, programe, proiecte, susținute și/sau finanțate din fonduri de stat, private, naționale și/sau internaționale);
- **„Zona strategică” a economiei naționale**, vizând activități generatoare de beneficii, născute din valorificarea prudentă a patrimoniului înglobat în siturile cu valoare identitară, tradițional recognoscibilă la nivel local, zonal sau chiar național (ex.: activități productive moderne, activități turistice și/sau activități conjugate pe plan tematic, etc.).

Față de **diagnosticarea particularizată și/sau areală a zonelor industriale istoric constituite pe faleză Dunării** se sugerează:

- **Managementul integrat al fondului construit al ariilor studiate cu cel al zonei protejate Centru Istoric al municipiului Brăila** (care deja înglobează o parte din obiectivele aferente falezii);
- **Clarificarea aspectelor de proprietate funciară și/sau imobiliară în arealul existent;**
- **Controlul atribuirii dreptului de construire în arealele analizate**, „locuri geometrice” cu risc potențial maxim de manifestare a unor interese non-urbanistice și în vecinătățile imediate ale acestora;
- **Acțiuni vizând valorificarea potențialului local** (regenerarea fondului construit existent, inclusiv refuncționalizarea sau mixtarea funcțională în scopuri de viabilizare a acestuia și de coagulare a spațiilor private și publice, restaurarea/reabilitarea patrimoniului construit, utilizarea corectă a spațiilor libere și a spațiilor naturale, a peisajelor naturale și culturale, dezvoltarea utilităților publice – infrastructuri de circulație (accesibilitate, relaționare teritorială), tehnico-edilitare, dezvoltarea serviciilor publice cu amplificarea unor activități aducătoare de beneficii economice (inclusiv activități în slujba turismului). construirea unor planuri de marketing local, cooperare/parteneriate);

- **Tratarea problemelor relaționării apă-uscat** în vederea deschiderii vizuale evidente a orașului spre apă, a favorizării unei imagini coerente dinspre apă spre uscat (front omogen geometric, dar cu varietate stilistică) și cu evitarea oricăror riscuri naturale și/sau antropice.
- **Animarea spiritului local prin susținerea unor activități industriale mici, de servicii, comerciale, sportive (îndeosebi nautice), culturale/evenimente simbolice cu caracter repetabil și/sau permanent;**
- **Crearea unei bune relaționări prin circulație a zonei, vecinătăților și orașului și a unei bune comunicări generale ca fundament pentru crearea unor trasee culturale cu tematici și secvențe de interes variat.**

## Bibliografie

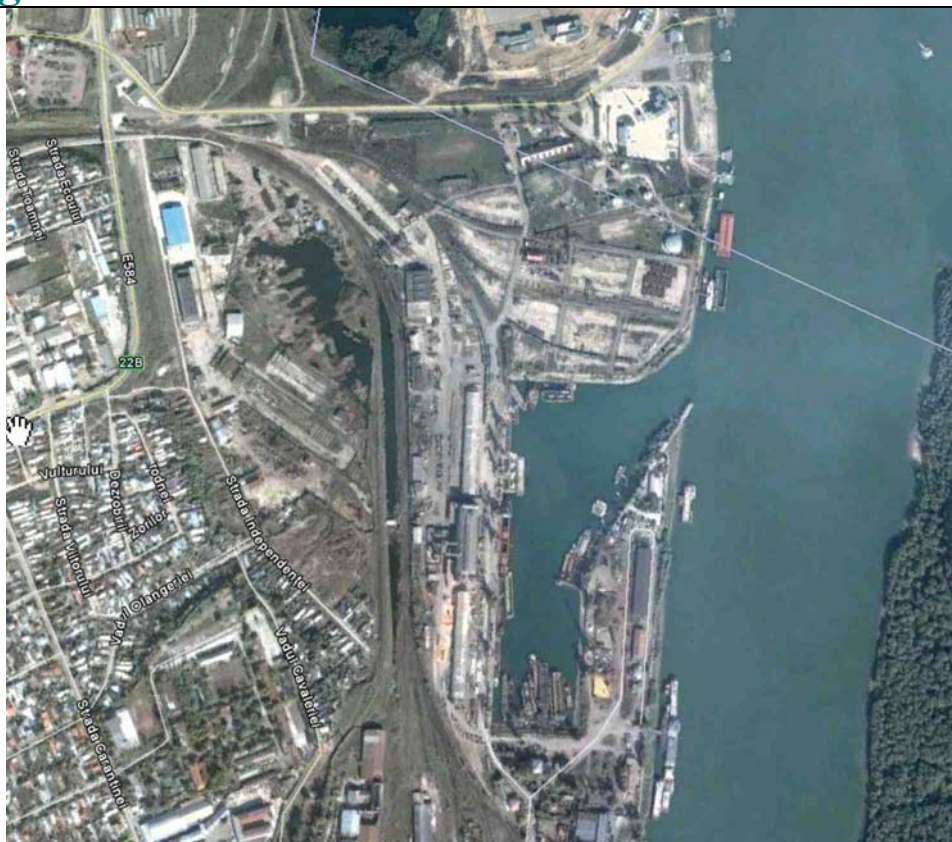
- Anastasiu, F., Anton, V., Cocioabă, Șt., 1971, *Monografia Județului Brăila*, Comitetul Județean Brăila, Brăila.
- Gâștescu, P., Gruescu, I. S., 1973, *Județul Brăila*, Editura Academiei R.S.R., București.
- Ielenicz, M., Pătru, Ileana, 2005, *Geografia fizică a României*, Editura Universitară, București.
- Posea, Gr., Popescu, N., Ielenicz, M., 1974, *Relieful Romaniei*, Editura Științifică București.
- \*\*\* 2005, *Geografia României*, vol. V, Editura Academiei Române, București
- \*\*\* 2008, *Planul de Gestionare a Deșeurilor, Brăila*.
- \*\*\*2009, *Planul Urbanistic General, Brăila*.
- Herbst-Rădoi Atena, *Geografia economică a R.S.R.*, București, 1969, p. 125.
- Manoliu, Ion, *Nave și navigație*, București, 1984, p. 171. „Tehnum”, nr. 9 din 1983.
- Herbst-Rădoi, Atena, *Geografia economică a R.S.R.*, București, 1969.
- Manoliu, Ion A., *Nave și navigație*, București, 1984.
- Stoiu, Valeriu (coord.), *Județele patriei. Brăila. Monografie*, București, 1980.
- Maria, Stoica, Câdea, Ionel, Lascu, Nicolae, *Memoria orașului : Imaginea unui oraș românesc din secolul al XIX-lea* cercetător, șef de secție Muzeul Brăilei
- Trufașu, D., *Analele Brailei -1939*
- PIDU (Planul integrat de dezvoltare urbana al Brailei),
- <http://brailadealtadata.blogspot.com/>
- [http://opengis.unibuc.ro/index.php?option=com\\_content&view=article&id=539:probleme-actuale-de-mediu-din-campia-brilei&catid=38:articole](http://opengis.unibuc.ro/index.php?option=com_content&view=article&id=539:probleme-actuale-de-mediu-din-campia-brilei&catid=38:articole)
- <http://www.zonaliberabraila.ro/>
- <http://sospatrimoniulculturalbrailean.org>
- <http://www.cciabr.ro/home/index.php>
- <http://www.wall-street.ro/catalog/anunt/1849/LORALYS-COM-SRL.html>
- <http://www.ccir.ro/servicii/proiecte/proiecte-ale-sistemului-cameral/view/proiecte-ale-camerei-de-comert-si-industrie-braila>
- <http://www.laminorul.ro/ro/about/history/>
- [http://portal.brailaonline.ro/harta.php /](http://portal.brailaonline.ro/harta.php/)
- <http://paesaggio.over-blog.com/article-br-ila-l-industrie-mise-en-scene-dans-les-paysages-73480318.html>
- [http://www.economia-online.ro/industrie/jud\\_braila/](http://www.economia-online.ro/industrie/jud_braila/) lista firme ind in Braila
- <http://www.a-e-r.org/VICARDS/pays/RO/BRAIL.html> euroregiuni
- <http://www.cylex-romania.ro/braila/camera+de+comert%2c+industrie+si+agricultura+braila-565802.html>
- [www.rdbmrc-travaux.com/spge/site\\_v2/ORP/fiche\\_pdf.php?id...192...](http://www.rdbmrc-travaux.com/spge/site_v2/ORP/fiche_pdf.php?id...192...)
- [www.erudit.org/revue/cgq/1961/v5/n10/020312ar.pdf](http://www.erudit.org/revue/cgq/1961/v5/n10/020312ar.pdf)
- <http://www.obiectivbr.ro/administratie/34631-consolidare-cu-araita-a-taluzului-falezei-brailene.html>
- <http://brailaveche.wordpress.com/2011/04/03/vizita-dr-ului-dorpmuller-la-braila-i/>
- [http://www.etransport.ro/COMBINATUL\\_DE\\_CELULOZA\\_BRAILA\\_ISI\\_INCHIDE\\_POR\\_TILE-i88-news23039-p83.html](http://www.etransport.ro/COMBINATUL_DE_CELULOZA_BRAILA_ISI_INCHIDE_POR_TILE-i88-news23039-p83.html)
- <http://www.scrivube.com/geografie/CONDITIILE-GENERALE-DE-DEZVOLT182262311.php>
- [http://www.adevarul.ro/locale/braila/Economia\\_braileana\\_da\\_semne\\_de\\_revigorare-productia\\_industriala\\_a\\_crescut\\_cu\\_16-7-\\_anul\\_acesta\\_0\\_491951000.html](http://www.adevarul.ro/locale/braila/Economia_braileana_da_semne_de_revigorare-productia_industriala_a_crescut_cu_16-7-_anul_acesta_0_491951000.html)
- Trifoi, Adrian, *Patrimoniul industrial brăilean: între deziderat și realitate*
- Trifan, Adrian, *Situația patrimoniului industrial al județului Brăila*. Studiu de caz: S.C. Laminorul S.A.



## Braila zona industrială faleza

### Documentar fotografic

### Fotografii actuale



Zona industrială Nord



Portul



Zona portuara





Bazin docuri



Transeuropa Port Braila



Transeuropa Port Braila

Braila zona industriala Sud



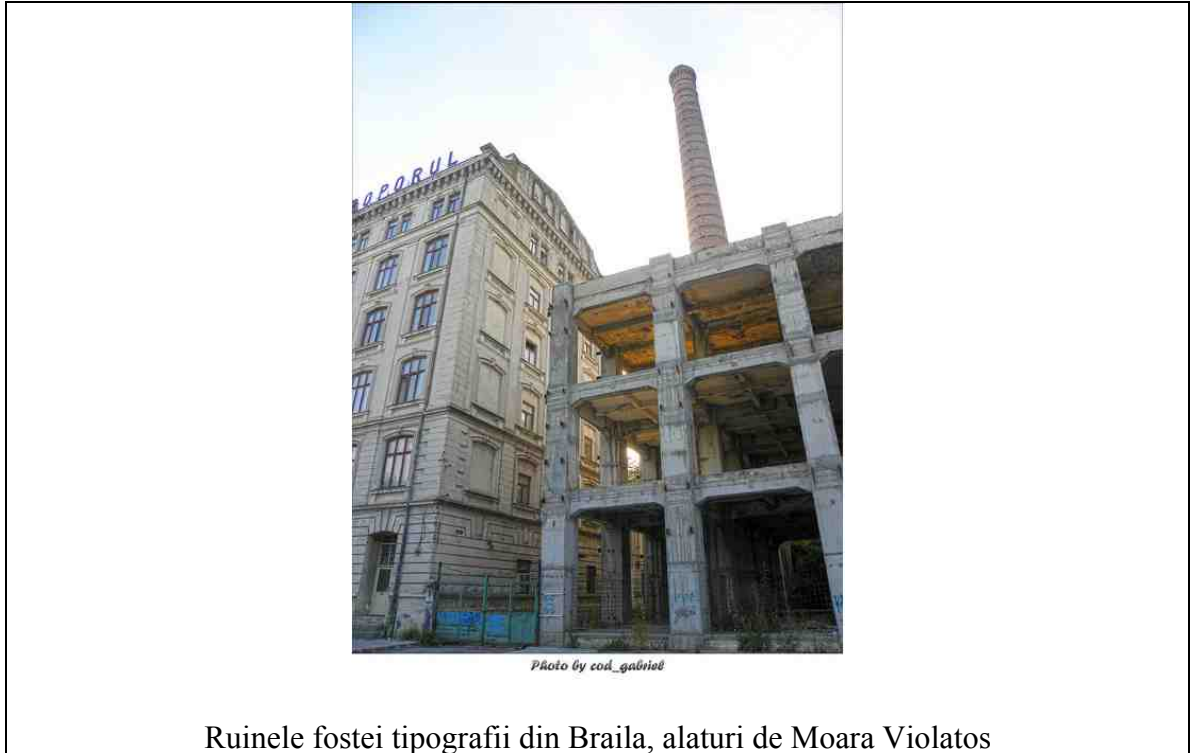


Moara Violatos



Moara Violatos







Consolidare faleza langa Moara Violatos (2010)



Gara fluviala Braila



Gara fluviala, sediul Navrom



Riseria Romana





Riseria Romana



Combinatul de celuloza Chiscani



Combinatul de celuloza Chiscani



Combinatul de celuloza Chiscani



Combinatul de celuloza Chiscani



Combinatul de celuloza Chiscani

## Braila zona industrială faleza Documentar fotografic Fotografii vechi



Gara Fluvială și Moara Violattoș



Moara lui Zerman



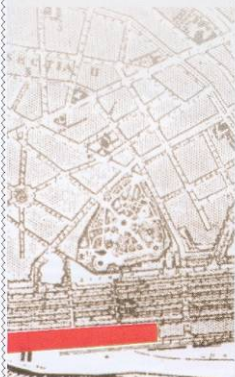
Marco Klein, fotograf.  
Fabrica de Fâcșe a Fratilor Violattoș  
Brăila, Wednesday 18/10/99  
Dear Sir,  
I duly received your 2  
Cards and thank you very much  
for your kindness. If you  
like I can send you some cards  
of Luțina. Did you already  
receive the Biserica Grecească  
or English Church of Brăila?  
If not, I'll send it you  
yours truly  
P. Beniet.

Moara de Faina a Fratilor Violattoș – foto  
Marco Klein (1899)



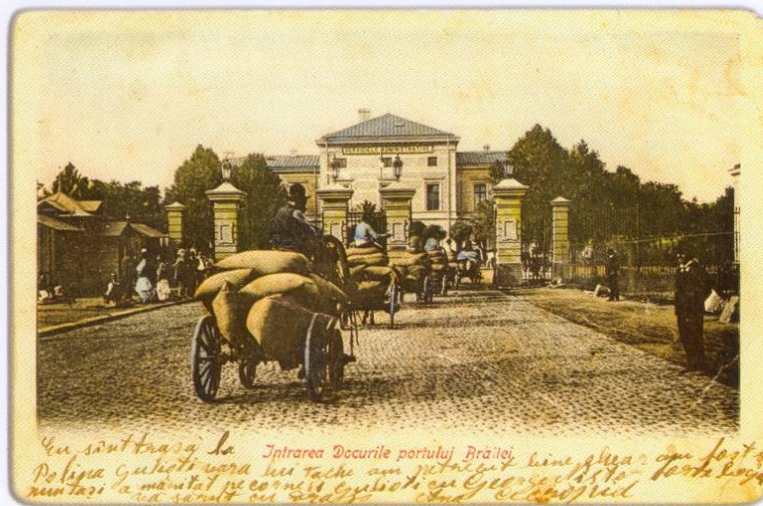
Vedere din port

Piața  
portului  
~  
Harbor  
Square



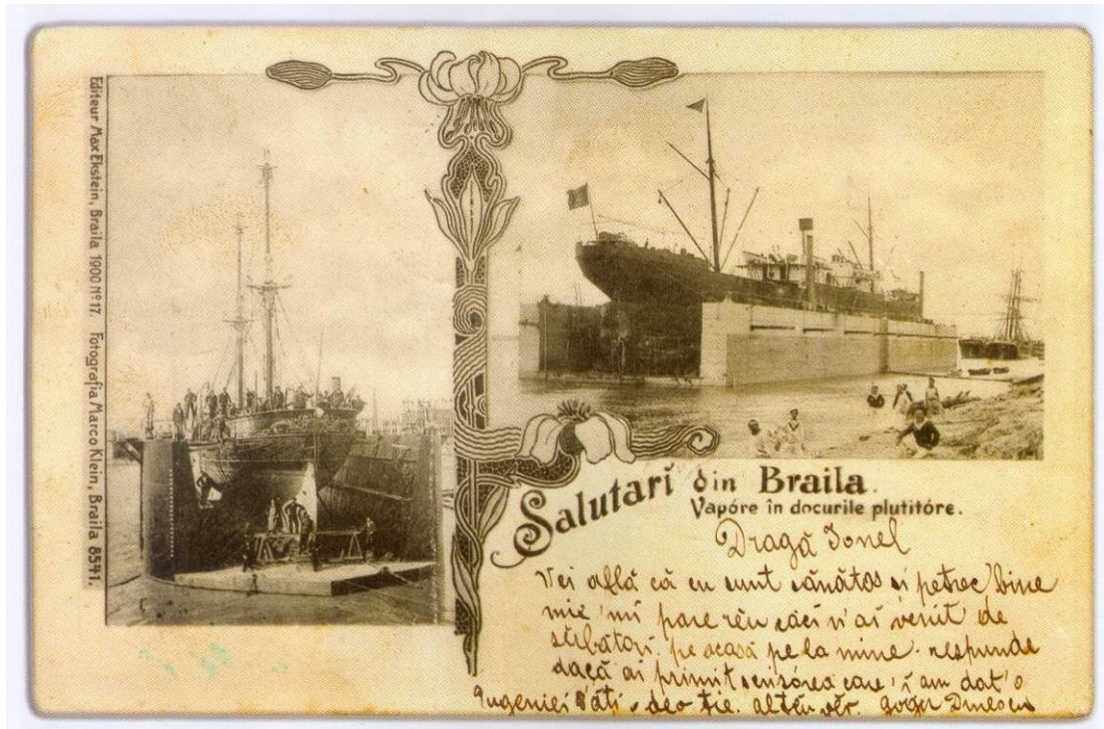
107

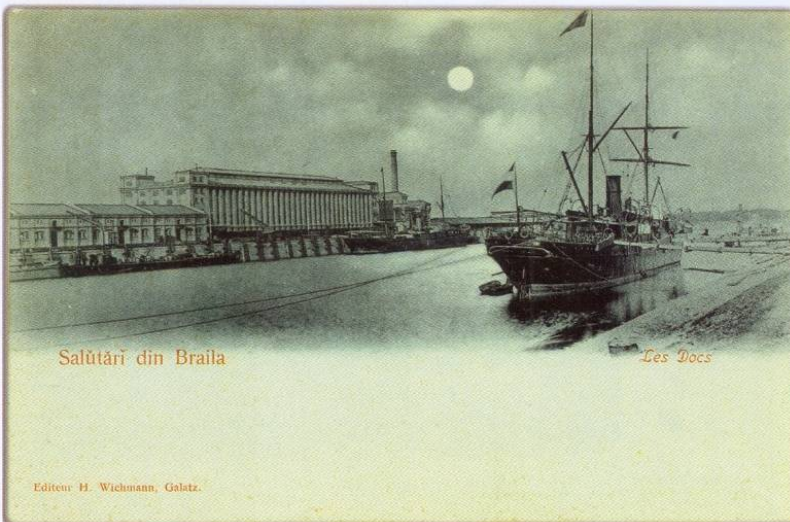




Docurile portului  
 ~  
 Harbor docks

108





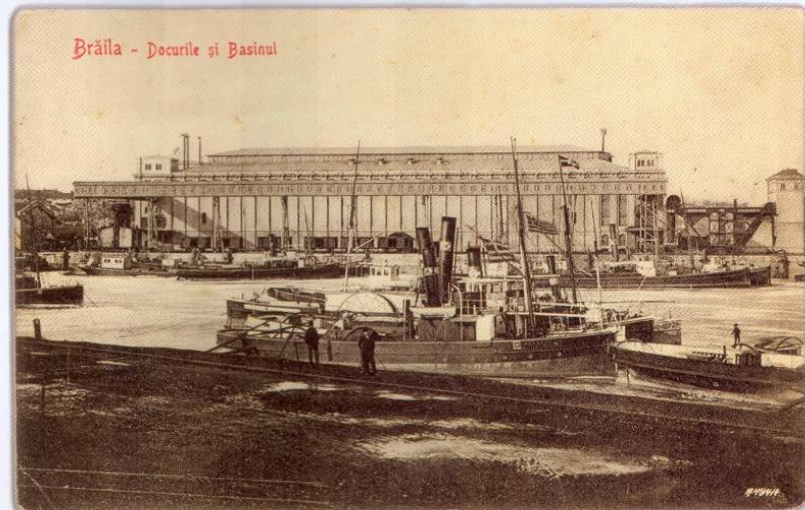
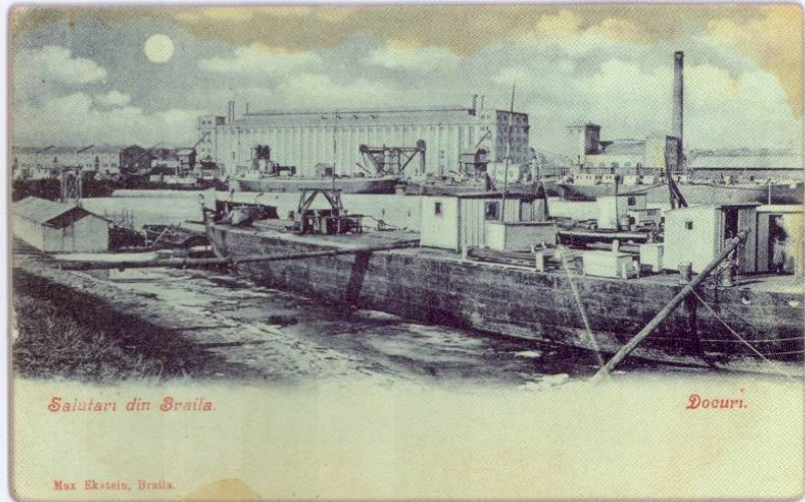
Bazinul  
docurilor  
~  
Docks  
basin



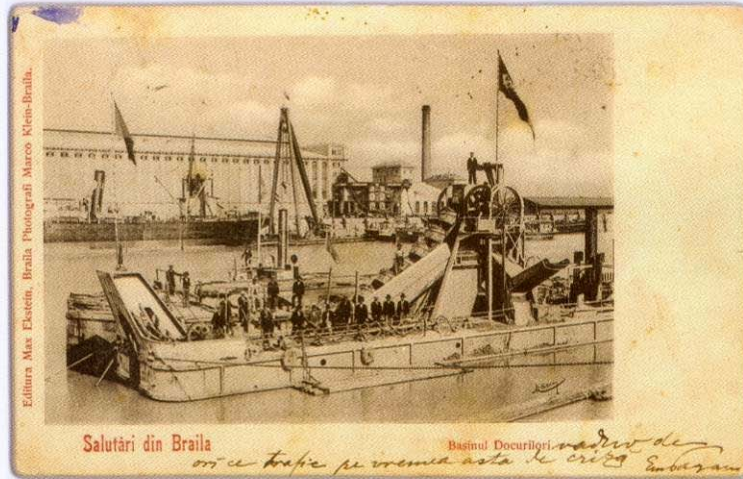
Bazinul  
docurilor  
~  
Docks  
basin



111



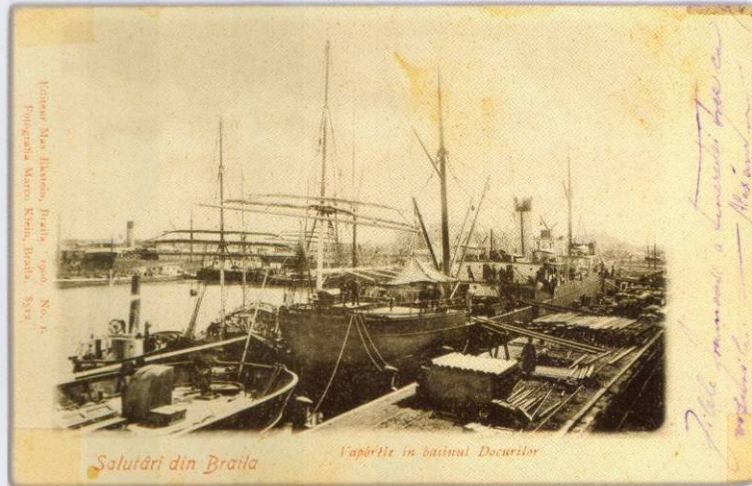
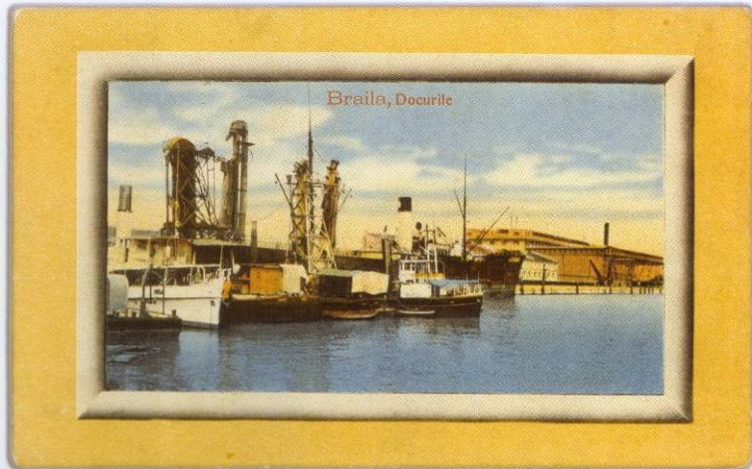




Bazinul docurilor  
~  
Docks basin

112

Bazinul  
docurilor  
~  
Docks  
basin





BRĂILA - Vedere generală - Perspectiva portului



BRĂILA - Vedere din port



BRĂILA - Vedere spre bazin

Portul  
Vedere generală  
~  
Harbor  
General view



Portul  
Vedere generală  
~  
Harbor  
General view



115

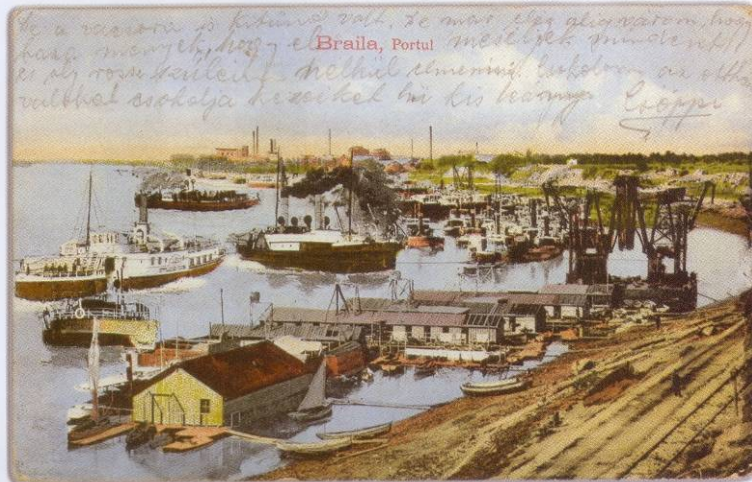




Portul  
 Vedere generală  
 ~  
 Harbor  
 General view



Portul  
Vedere generală  
~  
Harbor  
General view





Portul  
 Vedere generală  
 ~  
 Harbor  
 General view





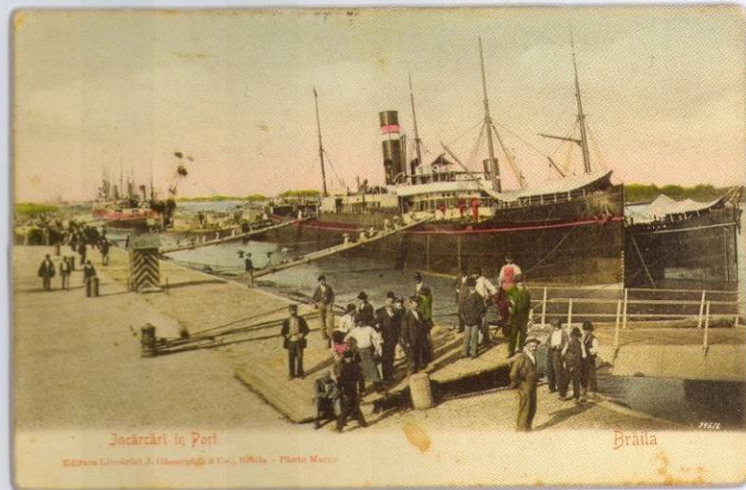
Portul  
~  
Harbor



120



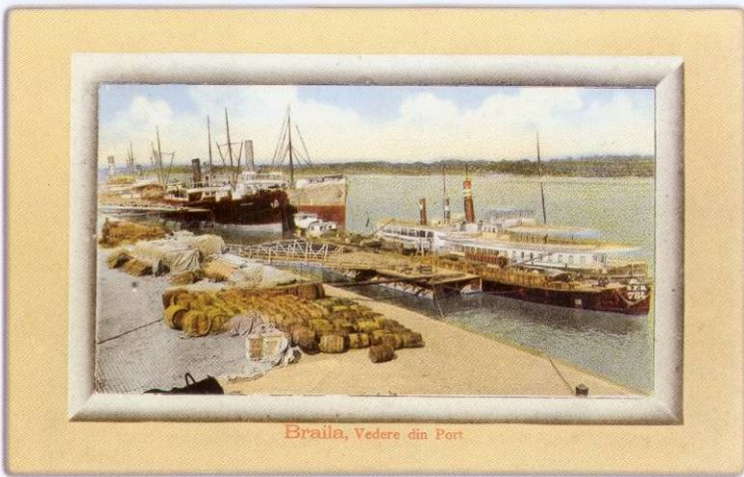
Portul  
~  
Harbor



121



Brăila - Piața Portului

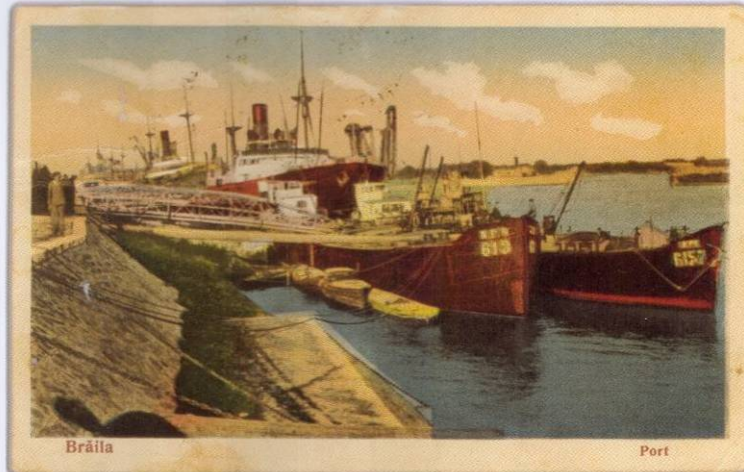


Brăila, Vedere din Port

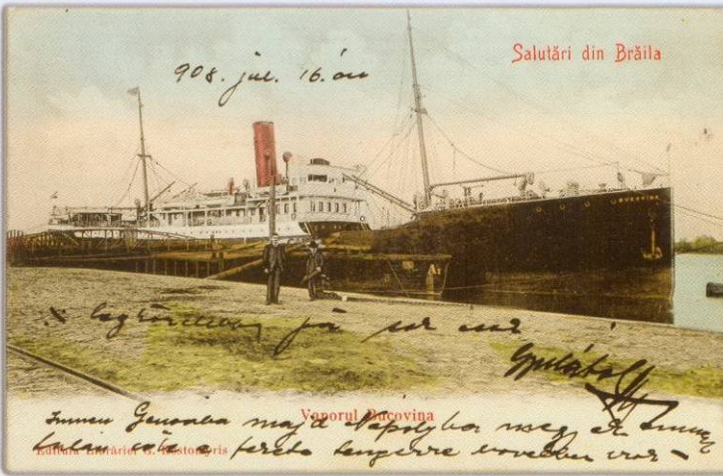
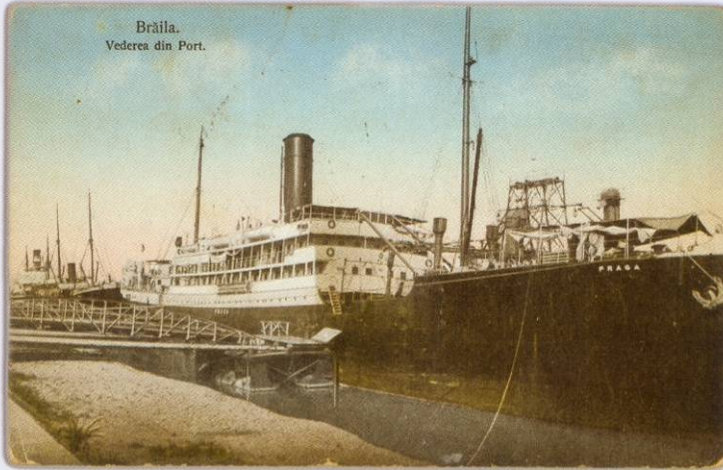
Portul  
~  
Harbor

122

Portul  
~  
Harbor



123



Portul  
 ~  
 Harbor



Portul  
 ~  
 Harbor



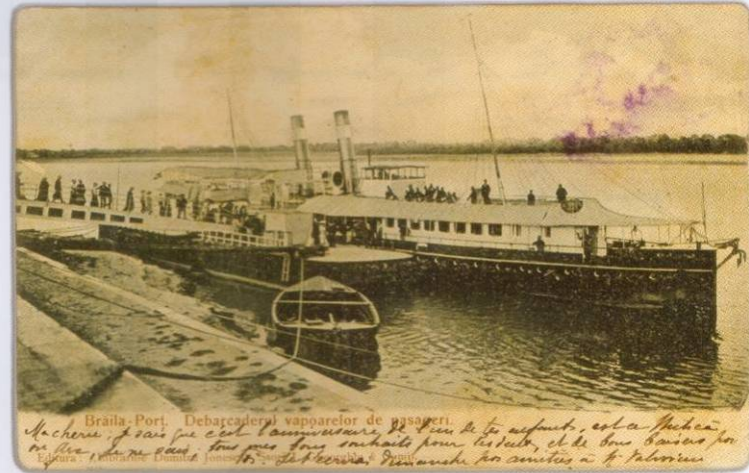
*Kundtinskas Hamburg* Brăila, Vedere din Portul Trivichocher Schutich, gatt.



R. 32 Brăila. Sosirea vaporului de călători



125



Brăila. Port. Debarcarea vaporului de pasageri. A cherse, a sară și carb. I amuzantă de din de la apant, est a Spica de fier de la sară, sunt pe la sară pentru la sară, și de din sară pe la sară de la sară. Sunt pe la sară pentru la sară, și de din sară pe la sară de la sară. Sunt pe la sară pentru la sară, și de din sară pe la sară de la sară.



Portul  
~  
Harbor



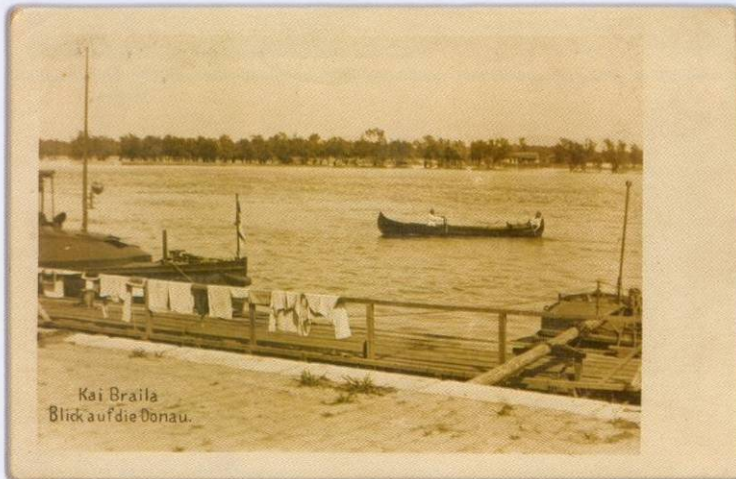
126



Am Kai Braila (Monitor)



Am Kai Braila.



Kai Braila  
Blick auf die Donau.

Portul  
~  
Harbor

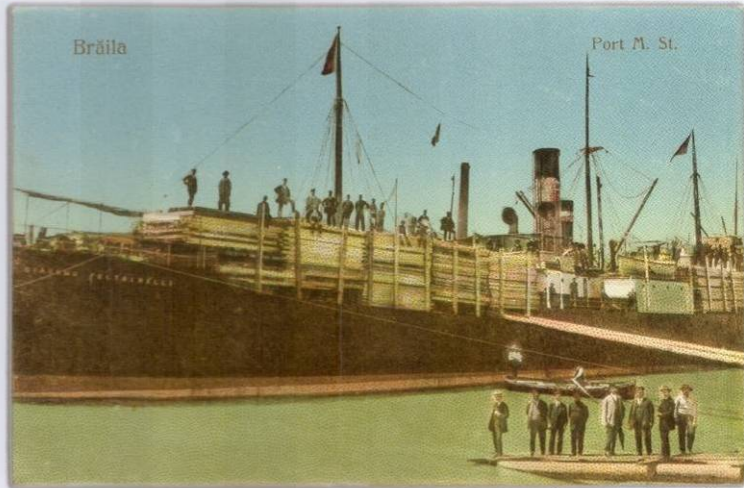


128

Portul  
~  
Harbor



129





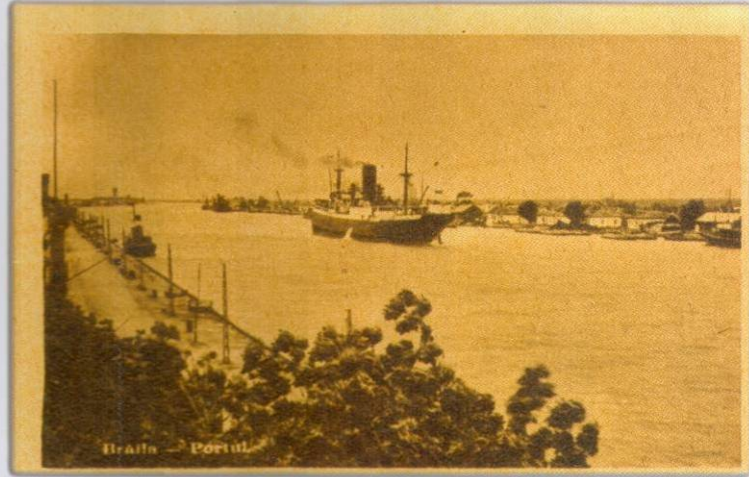


Portul  
~  
Harbor



130

Portul  
~  
Harbor



131

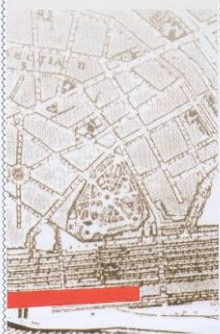


Portul  
~  
Harbor



132

Portul  
~  
Harbor



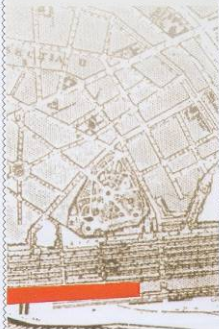
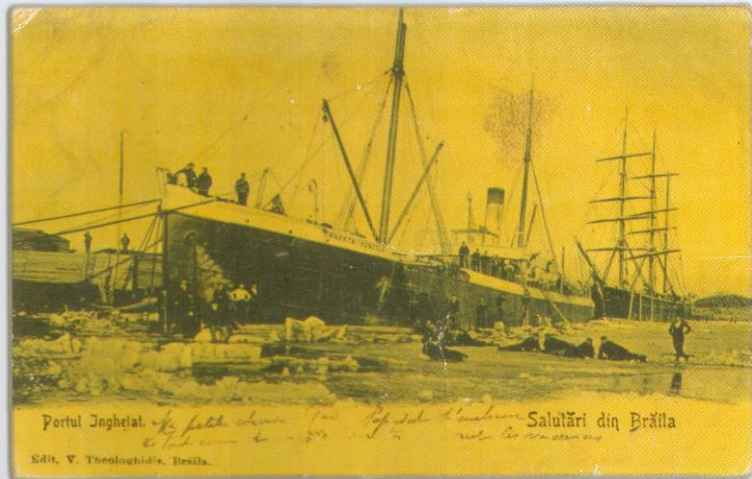
133



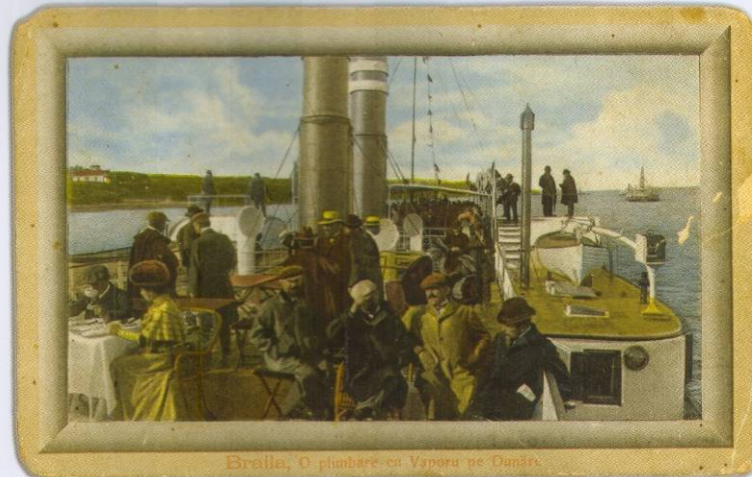
Portul  
 ~  
 Harbor

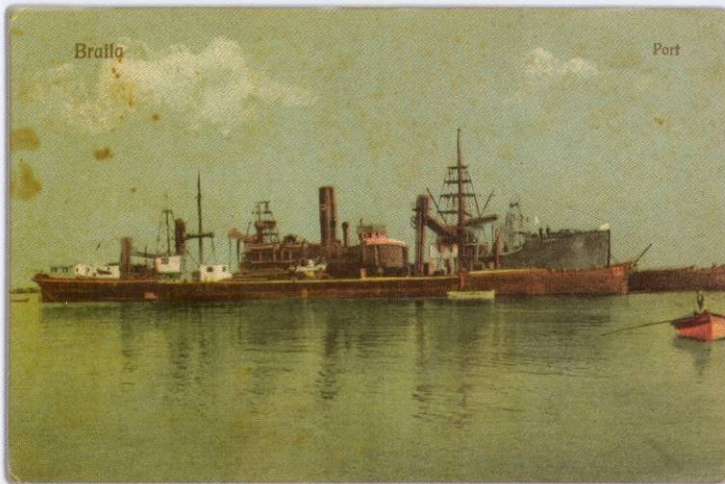


Portul  
~  
Harbor



135





Portul  
~  
Harbor

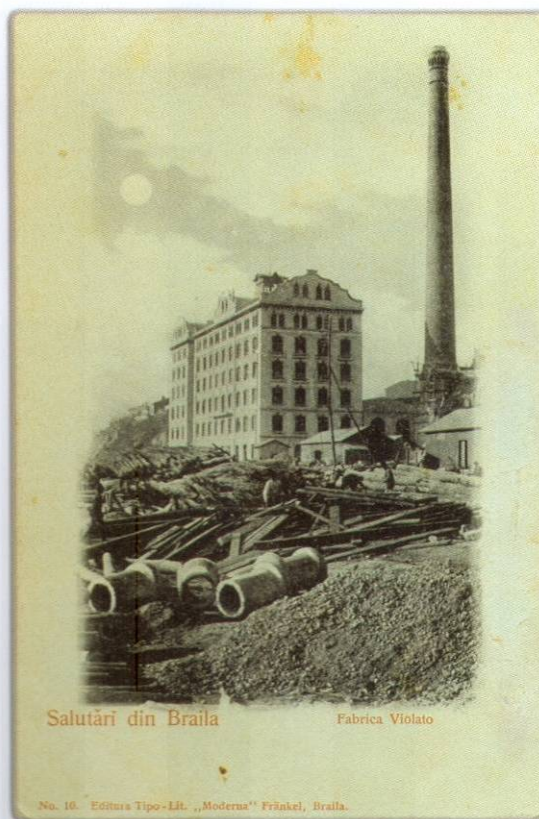


136

Moara  
 Violatos  
 ~  
 Violatos  
 Mill



137



Salutări din Brăila

Fabrica Violato

No. 10. Editura Tipo-Lit. „Moderna” Frâncel, Brăila.



Brăila 3 Aug. 1905.  
 Dragă Rudi

Brăila Ai înțelege că în ziua Moara Violato  
 când, ca primă dată, mi s-a scris să-ți scriu și un mic  
 gâsc înțeleg a fost în mătorele sentimente de  
 iubire rudenie sau a ne înțeleg deosebi  
 situația cea a dragărilor mă în bucurat  
 foarte mult acele probleme ce mă făc  
 mai mult de căut o comora pentru în  
 preparările ne lăsați în ele și prăgite  
 și tu ai în care mă aflu, așa dragă  
 Rudi grădimești să lăsați cele să-ți  
 și sinceră mea în biră ca Unchiu, nu am  
 și tu în transmiți în lăta lor grădimești ai mătă  
 a în belugata sănătate în ai sanuț de tăi pe  
 Olla și pl Olga în lăta Unchiu

Dr. M. Ștefănescu

Editura J. Saraga & Cii., „Fortuna” București





Moara  
Violatos  
~  
Violatos  
Mill

Pescăriile  
statului  
~  
State  
fisheries



Pescăriile  
statului  
~  
State  
fisheries





Brăila. Pescăriile Statului.



Brăila

Pescăriile și intrarea în docuri



BRĂILA. Pescării

1909

Pescăriile  
statului  
~  
State  
fisheries



140

Rizeria Română

~

Romanian Rice  
Plantation

Fabrica de  
celuloză

~

Cellulose Mill

Cazarma  
Regimentului 11  
Călărași

~

11<sup>th</sup> Regiment  
Călărași Garrison



141

