

O CLĂDIRE SIMBOL – GARA MARITIMĂ DIN PORTUL CONSTANȚA

Rezumat: Studiul de față își propune să realizeze o trecere în revistă a diferitelor etape și momente din construcția și evoluția Gării Maritime din Constanța, aflată în incinta Portului. Studiul are la bază documente din Fondul Direcția Navigației Maritime, accesibil publicului, ca și documente din Arhiva Companiei Naționale a Administrației Porturilor Maritime SA Constanța, completate cu documente fotografice ce ilustrează etapele de construcție a clădirii. Gara Maritimă a avut o evoluție strâns legată de dezvoltarea portuară și de tranzitul permanent de persoane, devenind peste timp, nu doar un simbol al Portului, ci un simbol al Constanței.

Cuvinte-cheie: Gara Maritimă Constanța, Direcția Navigației Maritime, Victor Cotovu, tranzit de persoane.

Preocupările privind modernizarea Portului Constanța, dar și cele pentru asigurarea unor condiții optime pentru navele de pasageri au inclus, începând cu anul 1911, și construirea unei Gări Maritime moderne, atât din punct de vedere arhitectural, cât și al serviciilor oferite publicului. Realizarea unui astfel de obiectiv impunea nu doar construcția în sine, ci și un plan de sistematizare a zonei, menit să integreze armonios și funcțional una dintre clădirile importante ale platformei portuare, ce urma să adăpostească serviciile necesare și călătorii care se ambarcau sau se debarcau de pe pasagere, precum și pe cei care utilizau transportul feroviar”¹.

Astfel, primele acțiuni oficiale întreprinse sunt cele de la începutul secolului XX, atunci când prin adresa nr. 8535 din 12 decembrie 1911, transmisă Direcțiunii Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă era înaintat, în două exemplare „planul cotate al regiunii de comunicare între oraș și gara maritimă,

* Muzeul Portului Constanța. E-mail: gvarsami60@gmail.com.

¹ Valentin Ciorbea, *Portul Constanța 1896- 1996*, Editura Fundației Andrei Șaguna, Constanța, 1996, p. 77

spre a servi la eventuala trebuință, la discuțiunile pentru stabilirea liniilor generale ale construcțiunei garei maritime mixte”².

Planul avea în vedere și amenajarea unui sistem de linii ferate în zona gării de călători, astfel că instituțiile abilitate erau chemate să furnizeze soluțiile tehnice necesare realizării proiectului, ce trebuia să asigure funcționalitatea spațiului destinat călătorilor și mărfurilor.

Prin adresa nr.132446 din 23 decembrie 1911 Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române transmitea Direcțiunii Generale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă un „ante-proiect pentru construcția Gareii din Portul Constanța”³. Eventualele modificări sau observații asupra proiectului înaintat, ce avea în vedere și construirea unei gări de mărfuri, urmau a fi analizate de un reprezentant al DGCFR, în persoana lui Al. Perietzeanu care „...va putea da organelor D-voastră toate informațiunile necesare relativ la serviciu și vă rugăm a comunica delegatului nostru orice modificări mai radicale ce s-ar găsi necesare spre a vedea prealabil dacă ele sunt compatibile cu serviciul ce vom avea de executat în această gară”⁴.

Conform planului întocmit, la parterul clădirii se aflau: hala de plecare și cea de sosire, salonul regal, sălile de așteptare clasele I, II și III, compartimentul destinat predării și eliberării bagajelor, toaletele, vestibulul biletelor, poșta și restaurantul, iar la mezanin se aflau spațiul destinat bagajelor consemnate, sala de conferințe, restaurant clasa a III-a, bucătăria și o locuință. De menționat faptul că în planul expus era prevăzut ca pe una din laturi să fie construit un turn cu ceas, element ce conferea întregii construcții un aspect impunător.

Intrarea României în războiul mondial, în vara anului 1916, a dus la abandonarea proiectului privind construirea gării maritime, fiind necesară redirecționarea resurselor materiale pentru susținerea efortului militar. Efectele distructive ale războiului și, mai ales, perioada de ocupație își vor pune serios amprenta asupra dezvoltării ulterioare a portului Constanța. Astfel, dintr-o evaluare a pagubelor produse „instalațiunilor și aparatelor Serviciului Porturilor Maritime”⁵ aflăm faptul că valoarea totală a acestor daune se cifra la suma de 24.000.000 lei. Constatările privind pagubele produse au fost făcute de un grup de experți ai Serviciului Porturilor Maritime, în colaborare cu Comisia de anchetă pentru stabilirea abuzurilor săvârșite de inamic în timpul ocupației.

2 Sucursala Județeană a Arhivelor Naționale Constanța (SJAN Constanța), Fond Direcția Navigației Maritime (în continuare DNM), dosar nr.1/1911, f. 1.

³ *Ibidem*, f. 2.

⁴ *Ibidem*, f. 3.

⁵ *Ibidem*, dosar nr.1/1918-1920, f. 38.

Reluarea proiectului privind construcția Gării Maritime în portul Constanța, impusă atât de evoluția traficului de pasageri, cât și de necesitatea asigurării unor condiții moderne pentru acest segment de trafic, s-a lovit și de efectele crizei economice mondiale din anii 1929-1933. Delimitarea unei zone libere în port s-a numărat printre măsurile menite să asigure fondurile necesare susținerii investițiilor în noul context economic și, după adoptarea legii referitoare la zonele libere în porturi, „guvernul a primit de la diferite firme exportatoare din Germania, Cehoslovacia, Polonia și chiar Brazilia, cereri de a li se ceda terenuri și magazine în zona liberă a portului Constanța”⁶.

În condițiile prezenței unui număr crescut de călători, ce soseau sau plecau cu navele de pasageri pe diverse rute, și ca urmare a identificării unor noi resurse financiare, autoritățile au reluat procedurilor preliminare în vederea începerii lucrărilor la Gara Maritimă. Primul demers a fost făcut de Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă care, prin Ordinul numărul 1918 din 10 Martie 1931, informa conducerea Serviciului Porturilor Maritime despre decizia privind construirea Gării Maritime, ordin ce conținea și precizări referitoare la modul de organizare a licitațiilor pentru lucrările ce urmau a fi executate și materialele ce vor fi utilizate. În acest sens, un document de epocă preciza: „în ședința din 7 Martie 1931, Consiliul de Administrație al Regiei Autonome P.C.A. a aprobat construirea gării maritime a portului Constanța, conform planurilor și devizului pe care vi le înaintăm. Lucrarea a fost angajată sub controlul preventiv No.16 la art.III din buget și în condițiune de a se lucra în regie directă. Pentru furnizarea materialelor se va ține licitație conform legei P.C.A. Pentru manoperă în mod excepțional se va putea executa cu lucrători angajați în acord sau cu tașeroni (subcontractori), pe bază de ofertă, și numai pentru un fel de articol separat și de specialitate (zidărie, tencuieli, fierărie) lucrări de manoperă plătite pe bucată sau pe cantități. Articolele de tâmplărie și fierărie s’au dat Șantierului Naval T. Severin în vederea șomajului, așa că acele lucrări se vor face acolo, inclusiv geamurile, vopsitoria și așezatul în limita prețului din deviz. Pentru calorifer, instalații sanitare de apă și canal și lumină electrică, veți ține licitație restrânsă, adresându-vă la case speciale și cât mai urgent și aceasta în scopul ca odată cu începerea zidăriei să se lase canalurile pentru trecerea țevăriei de calorifer, apă și lumină”⁷.

Această hotărâre a Consiliului de Administrație reprezintă momentul de debut a lucrărilor de construcție a Gării Maritime din Portul Constanța, lucrări ce se vor încheia odată cu inaugurarea oficială a clădirii, în august 1934. În diverse

⁶ Valentin Ciorbea, *op.cit.*, p.106.

⁷ SJANC, Fond DNM, dosar nr. 17/1931-1933, f. 1.

documente, mai alea cele din arhiva tehnică a Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime SA Constanța (CNAPM SA Constanța) apar mai multe perioade în care a fost încadrată construcția acestui obiectiv. Decizia privind demararea lucrărilor este consemnată și în presa vremii, semnalându-se faptul că „Într-o recentă ședință a Consiliului de administrație PCA, dl. președinte T. Gâlcă a arătat că printre lucrările prevăzute în campania anului 1931 este și construirea localului gării maritime din Constanța, care este proiectată încă înainte de război și începută la marginea fostului chei pentru vapoare de pasageri. Această construcție va mai cuprinde localul debarcaderului Serviciului Maritim Român, localul agenției SMR și vamei, poștei și căpităniei de port, precum și un restaurant. La construirea gării vor contribui și ministerul de finanțe, precum și direcțiunea generală a poștelor. Valoarea lucrărilor se ridică la suma de 9.800.000 lei. Consiliul de administrație a aprobat construirea acestei gări maritime, care este prima în țara noastră”⁸.

Programul lucrărilor de construcție a debutat la 9 martie 1931 cu „liberarea platformei de mărfuri – construcția liniei ferate pentru trenurile de pământ-deplasarea sonetei”⁹, iar pe 16 martie s-au efectuat primele săpături pentru subsol. În urma ofertei pentru planurile de arhitectură, înaintată Regiei Autonome a P.C.A., prin petiția nr. 6060 din 20 mai 1931, lucrarea a fost încredințată arhitectului Gheorghe Brătescu, care se angaja ca „lucrare în urma delegației ce a avut-o pe lângă Direcția Portului Constanța, m’am prezentat la șantierul gării maritime a portului și am luat cunoștință de toate detaliile de program și de construcție a acestei lucrări. În urma acestora, am onoare de a vă supune Domniei Voastre că mă ofer a complecta toate planurile de ansamblu și de detalii de arhitectură necesare lucrării în baza programului indicat și a schițelor ce mi-au fost prezentate. - Toate aceste planuri de arhitectură le voiu preda la timpul cerut de programul de lucru al șantierului, în schimbul unui onorariu de 1,50% (unu și jumătate la sută), socotit la valoarea totală a lucrării după comptul general de cheltuieli rezultat cu construcția. Pentru consultările și supravegherea lucrărilor la fața locului, mă oblig a mă prezenta ori de câte ori voiu fi chemat cu despăgubirea cheltuielilor de transport după tariful C.F.R. Clasa I și o diurnă de deplasare de 600 lei ziua. Onorariul de mai sus, înțeleg a fi achitat astfel: Un acout de 15% din valoarea totală a tamtiemei, socotită la valoarea ce s’a prevăzut pentru întreaga lucrare, la predarea schițelor de ansamblu (planul subsolului, parterului, etajului și a fațadei principale). Restul onorariului treptat, pe măsura înaintării

⁸ „Dobrogea Jună”, anul XXVII, nr. 37, martie 1931, p. 1.

⁹ SJANC, Fond DNM, dosar nr. 17/1931-1933, f. 4.

construcției, socotindu-se la valoarea lucrărilor executate. Decomptarea finală se va face la predarea tuturor planurilor pentru care m'am obligat -"¹⁰.

În conformitate cu hotărârea din 7 martie 1931 a Consiliul de Administrație al Regiei Autonome P.C.A, care cerea organizarea de licitații conform procedurilor legale din acele vremuri, a fost elaborat *Caietul de sarcini pentru executarea tencuielilor exterioare si soclului de mozaic frecat la construcția Gării Maritime din portul Constanța*¹¹, în care erau prevăzute, în detaliu, condițiile tehnice în care urma a fi efectuate aceste operațiuni, compoziția materialelor utilizate, furnizori etc.

Conform acestui document, „înainte de executarea tencuielilor, suprafețele de zidărie se vor curăța bine de mortar, resturile se vor răzui cu îngrijire pe o adâncime de 2 cm, se va mătura bine suprafața de tencuit și se va spăla cu apă pentru a îndepărta tot praful și mortarul dezlipit; după aceste operațiuni preliminare, se va proceda la executarea grundului, aruncându-se mortarul cu putere pentru a intra în rosturi [...] Ciubucăriile se vor trage mai întâi cu un grund de mortar de ciment îndulcit cu o cantitate foarte mică, în proporție de un 1 volum ciment, la două volume de nisip și apoi un tinci de mortar de praf de piatră de Sinaia cu ciment alb și culoare, în proporție de: 10 litri praf alb marmorat de piatră de Sinaia + 5 litri ciment alb + culoarea ce se va hotărâ. Culoarea tencuielii trebuind a fi perfect uniformă, amestecul materialelor uscate cu culoare se va face dela început în cantități mari, după dosajul prescris, dosajul culorii se va fixa și aproba de Direcțiunea S.P.M. în urma încercărilor prealabile ce se vor face cu antrepriza”¹².

Planul inițial privind termenele de execuție a lucrărilor era ambițios, astfel că „echipele serviciului portului lucrează activ la construcția noiei gări maritime din port, în scopul de a o putea da exploatării chiar la toamna aceasta, când se vor putea muta căpitănia, agenția SMR și cancelariile vămii. Lucrările de fundație au durat cam mult din pricina infiltrațiilor subterane”, se menționa într-un alt document de epocă.¹³

Detalii tehnice privind lucrările executate la subsolul clădirii regăsim într-o adresă internă (142/22 aprilie 1931) trimisă de șeful Serviciului Construcției și Exploatării Porturilor Maritime, Compartimentul Tehnic, prin care se executau lucrările în portul Constanța, denumită și Secția a IV-a, directorului Serviciului Porturilor Maritime și în care se preciza faptul că „zidurile subsolului Construcției

¹⁰ *Ibidem*, f. 16.

¹¹ *Ibidem*, dosar nr. 19/1930, ff. 28.

¹² *Ibidem*, ff. 29-30.

¹³ „Dobrogea Jună”, an XXVII, nr. 98, 28 iunie 1931, p. 2.

Gărei Maritime se vor executa conform soluției ce alăturăm. Aceste ziduri se vor izola de fundație cu un strat de asfalt, iar spre interiorul subsolului propunem a le izola cu un perete de 8 cm grosime, alcătuit din cărămizi găurite. Aceste cărămizi au avantajul de a izola și pot fi aerate printr-un sistem de coșuri judicios repartizate, care va permite circulația aerului. Acest perete va servi și de cofraje pentru turnarea betonului în ziduri. [...] Am onoarea de a vă ruga să binevoiți a interveni la Direcția Generală pentru aprobarea furniturii și a dispunerii pentru comandarea imediată a celor 3315 bucăți”¹⁴.

Tot printr-o adresă internă înaintată conducerii Serviciului Porturilor Maritime (393/16 octombrie 1931) de către șeful aceleiași serviciu, sunt prezentate detalii ale devizului privind elementele de tâmplărie și fier utilizate la construcția clădirii și date spre execuție Șantierului Turnu Severin, devizul acestor lucrări ridicându-se la suma de 903.110 lei¹⁵. (vezi anexa 1).

În pofida problemelor apărute, optimismul privind respectarea termenelor de execuție se menține, lucru confirmat cu ocazia unei inspecții pe șantier a directorului Virgil Cotovu care, „înapoindu-se din concediu, și-a reluat ocupațiunile pe ziua de 1 iulie a.c. D-sa a inspectat cu amănunțime lucrările de construcțiune ale noiei gări maritime ce se clădește în dreptul cheiului genovez. Se dă ca sigură completa terminare a acestor lucrări până la finele lui octombrie a.c., când gara va fi dată uzului, iar serviciile vămei și poliției se vor muta în interiorul ei”¹⁶.

Ritmul lucrărilor nu este însă cel preconizat, astfel că în anul 1932 a fost aprobată alocarea din Fondul de Investiții a sumei de 295.000 lei ca „parte din lucrările la gara maritimă - Suma de lei 295.000 (două sute nouăzeci și cinci mii) se va ordonanța dela Fondul de Investiții prin Bilanțuri, unde s-a angajat de Controlul Preventiv sub No.20 ”¹⁷. Acestea erau cuprinse într-un „ansamblu de lucrări necesare terminării din roșu a construcției”¹⁸, a căror valoare finală se ridica la suma de 1.500.000 lei.

Devizul estimativ conținea o serie de lucrări absolut necesare ce se impuneau pentru evitarea degradării clădirii: „...lucrările de zidărie pentru terminarea scheletului construcției..., șarpanta acoperișului și învelitoarea, inclusiv scurgerile necesare..., închiderea golurilor exterioare ale construcției,

¹⁴ SJANC, Fond DNM, dosar nr. 17/1931-1933, f. 11.

¹⁵ *Ibidem*, f.13-14.

¹⁶ „Dobrogea Jună”, an XXVII, nr. 102, 5 iulie 1931.

¹⁷ SJANC, Fond DNM, dosar nr. 7/1932, f. 1.

¹⁸ *Ibidem*, f. 2.

prevăzându-se numai geamurile din exterior”¹⁹. Din cauza structurii solului din zonă, una din problemele cu care s-au confruntat constructorii încă de la începutul lucrărilor, și cu care se vor confrunta și mai târziu, a fost cea a infiltrațiilor, în special în zona subsolului, problemă a cărei rezolvare a impus costuri suplimentare. În *Nota Justificativă* ce a însoțit solicitarea de suplimentare a fondurilor este redată situația apărută „În cursul acestui an (1932- n.n.) au apărut însă la subsol infiltrațiuni de apă dintr-o pânză superioară nivelului mării. Infiltrațiunile sunt mai puternice în dreptul hallului central. Apele acestea de infiltrațiune stagnează în subsol, deoarece umpluturile din platforme nu sunt permeabile decât până la construcție (în dosul vechiului cheu englez) și impermeabile apoi până la mare. În proiectul alăturat se propune executarea lucrărilor ce vor împiedica ca infiltrațiunile de apă să apară în interiorul clădirii”²⁰.

Soluția tehnică pentru remedierea problemei se propune a fi „executarea unei plăci de beton de 12 cm, care va forma o pardoseală generală. Placa se așează pe un strat de piatră spartă de 20 cm grosime, bine bătut cu maiul. Peste placă se execută o tencuială impermeabilă de 2 cm grosime; această tencuială se formează din mortar de ciment 1:3, la care se adaugă 6 kg Exhunidol la metru cub mortar. Tencuiala făcută cu acest preparat devine impermeabilă. Pentru a împiedica să se producă infiltrațiuni pe lângă pereți, se va executa și aici o tencuială pe 0,80 m înălțime, după cum se vede în detaliul din proiect. În fine, pentru a asigura și scurgerea infiltrațiunilor mai mari din hallul central, am prevăzut executarea unui dren de piatră sub pardoseala acestei încăperi, care va asigura scurgerea lor la mare”²¹.

Un plan structurat pe tipuri de lucrări ce urmau să se realizeze într-o etapă următoare, precum și modul în care urmau să se efectueze aceste lucrări, a fost întocmit de Serviciul Construcției și Exploatării Porturilor Maritime, printr-o adresă internă transmisă conducerii S.P.M. la 20 martie 1933 ²². (anexa 2). Având în vedere faptul că pentru anul 1932 sumele alocate au determinat un ritm lent al lucrărilor, „pentru terminarea lucrărilor construcției Gării Maritime s-a înaintat un deviz în valoare de 13.000.000 lei. Din acest deviz s-au aprobat însă doar lucrări în valoare de 1.700.000 lei, cuprinzând terminarea acoperișului, executarea turnurilor de la partea centrală, executarea tâmplăriei exterioare, a sghiaburilor și

¹⁹ *Ibidem*, f. 3.

²⁰ *Ibidem*, f. 6.

²¹ *Ibidem*, f. 7.

²² SJANC, Fond DNM, dosar nr. 8/1933, f. 2.

burlanelor, precum și executarea unor canale de drenaj”²³, în 1933 s-a intenționat accelerarea ritmului de construcție. Astfel, în cuprinsul aceleași adrese din 29 mai 1933, în care este consemnată hotărârea Consiliului de Administrație privind devizul lucrărilor, este precizat următorul aspect: „Controlul Preventiv a angajat creditul de 7.462.584 lei sub No. 8 al Fondului de Investiții din Bilanț – Gara Maritimă Constanța”²⁴.

Planul clădirii în curs de finalizare cuprindea la subsol: spații pentru Vamă, depozitare bagaje, casă de bilete, spațiu pentru comercializarea ziarelor și tutunului, bufet, bucătărie, frizerie, dormitor pentru Căpitănie, arest, centrala termică, toalete. La parter se aflau: biroul șefului vămii, al adjunctului său, Arhiva, Casieria, Poșta, Biroul de Informații, sala destinată trierii bagajelor, casele de bilete CFR și SMR, Biroul de Mișcare CFR.

Etajul I găzduia spații destinate taxatorilor, vămii, birou pentru secretar, birouri ale inginerilor, desenatorilor și inspectorilor SMR, dactilografelor SMR, biroul Căpitanului, al ajutorului Căpitanului, piloților, arhiva ș.a. Etajul II cuprindea birouri, dormitoare, bucătării, sufragerie. Inaugurarea oficială a clădirii Gării Maritime a avut loc la data de 15 august 1934, într-o atmosferă solemnă, prilejuită și de sărbătorirea Zilei Marinei, în prezența unor oaspeți de seamă începând cu M.S. Regele Carol al II-lea, Marele Voievod Mihai, ASR Principele Nicolae, și continuând cu membrii guvernului și diferite oficialități din Constanța.

Momentul este redat în presa vremii ce consemnează faptul că „Dl. inginer Mihalopol, inspector general al PCA a dat onorurile oaspeților. După solemnitatea inaugurării, administrația generală a PCA a oferit participanților la solemnitate un banchet, care a fost prezidat de însăși M. S. Regele”²⁵.

În mod firesc într-un astfel de moment nu puteau lipsi discursurile. Prezent la eveniment, Gh. Tătărescu, primul ministru, marchează momentul: „Sire, Sărbătoarea Marinei este, în fiecare an, prilej de afirmare a unei nădejdi. Afirmarea unei credințe: destinele neamului nostru sunt legate de destinele dezvoltării noastre pe coasta mării. Ne vom putea împlini misiunea în acest colț de pământ atâta timp cât ne vom întări pe această margine mișcătoare, care nu e hotar de despărțire, ci care ne leagă de toate țărmurile mari ale lumii. Acest comandament stăpânește astăzi toate sufletele și de aceia nu este sărbătoare care să fie mai înălțătoare decât această zi a Marinei. Pentru toată suflarea românească, marina noastră a rămas școala cea mare de energie, în care se oțlesc sufletele și în

²³ *Ibidem*, f. 5.

²⁴ *Ibidem*, f. 3.

²⁵ „Voința Dobrogei”, an IV, nr. 21, 19 august 1934, p. 1.

care simțul de disciplină, de solidaritate și imbold înălțător spre jertfă, se așează în chip firesc la temelia vieții. Dătătoare de mare nădejde a fost pentru ziua aceasta, în care am găsit străjerii coastelor noastre la postul de veghe, gata să-și împlinească datoria. Dar sărbătoarea aceasta este și prilej pentru exprimarea unei nădejdi: prin jertfele țării să se întărească și să se dezvolte forțele marinei militare și posibilitățile de expansiune ale marinei comerciale. Nicăeri decât aici și cu acest prilej, eu nu pot întări mai bine hotărârea guvernului de a cere țării jertfe noi pentru dezvoltarea marinelor noastre, astfel încât ele să poată să-și îndeplinească misiunea în acțiunea de propășire a statului, pentru ca pavilionul să poată străbate cât mai departe cărările mării, purtând pe toate țărmurile prestigiul și țaria țării. Să trăiți, Sire! Să trăiască Măria Sa Mihaiu, Marele Voievod de Alba Iulia! Să trăiască A.S.R. Principele Nicolae! Să trăiască Augusta Voastră Dinastie!”²⁶.

Amenajarea platformei din jurul Gării Maritime, condiție impusă de faptul că era nevoie ca trenurile de călători să ajungă în siguranță, a fost evaluată, conform unui document datat 15 septembrie 1939, la suma de 4.300.000 lei și consta în „demontări de linii ferate, precum și a peroanelor, trotoarelor, pavajele și împietruirea șoselelor și pietelor”²⁷, toate acestea pentru o exploatare cât mai bună a Gării Maritime. De asemenea, era necesară și o nouă sistematizare a zonei, pentru a facilita accesul mai ușor al călătorilor la vapoarele de îmbarcare, așa cum se arăta într-un alt document de epocă²⁸. Analiza privind situația liniilor ferate din zona Gării Maritime face referire și la traficul în portul Constanța în anul 1939, apreciat ca fiind „un trafic excepțional, cu sosiri zilnice de 300-350 de vagoane”²⁹. În privința trotuarelor au fost avute în vedere „pavele de ciment mozaicate, pentru facilitarea circulației de pietoni, în lățime medie de 2,00 m”³⁰.

După inaugurare, spațiile din clădirea Gării Maritime au fost ocupate de instituții de stat și societăți comerciale cu diverse domenii de activitate. Și cum scopul principal pentru care a fost realizată construcția era legat de turism, consemnăm o solicitare transmisă conducerii Administrației Comerciale a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă și ulterior Direcțiunii Porturilor Maritime, de Organizația Română de Turism S.A.R. „ORT”, la data de 26 martie 1936, prin care se solicita închirierea către societate a unui birou al gării maritime din Constanța, pentru ca societatea să poată acorda asistență turiștilor și

²⁶ *Ibidem*, p. 2.

²⁷ SJANC, Fond DNM, dosar nr. 3/1939, f. 23.

²⁸ *Ibidem*, f. 28.

²⁹ *Ibidem*, f. 4.

³⁰ *Ibidem*, f. 29.

călătorilor ce soseau din străinătate, sau celor care plecau din portul Constanța”³¹. Solicitarea a primit însă un răspuns negativ din partea conducerii portului, care preciza că „avem onoarea a vă aduce la cunoștință că în această clădire nu mai avem nici un birou disponibil”³².

Prezența turiștilor străini ce tranzitau Gara Maritimă implica diverse activități economice, printre care și schimbul valutar, activitate ce nu a avut întotdeauna caracter licit. Astfel, în 1936, printr-o adresă transmisă conducerii portului, era sesizat un astfel de caz ce a și fost remediat prin intervenția Băncii Naționale. În documentul respectiv se preciza: „Direcția Generală ne face cunoscut că, Comitetul de Direcție a aprobat retragerea autorizației pt. vinderea biletelor de tren în hallul Gărei Maritime Societății Europa, conform cererei Băncii Naționale, sub motivul că <<vânzarea în port a unor astfel de bilete nu constituie decât o operațiune accesorie, menită a ascunde obiectul principal, care constă în comerțul ilicit de valute străine>>. Pe de altă parte, în cererea Băncii Naționale se precizează că <<Institutul nostru a luat măsuri pentru înființarea imediată în localul Gărei Maritime din portul Constanța a unui ghișeu, unde, în timpul sosirii și plecării vapoarelor, doi funcționari ai noștri vor face schimbul tuturor valutilor ce se prezintă de călătorii care intră sau ies din țară>>”³³.

Spațiile din interiorul Gării Maritime au fost închiriate inclusiv unor persoane fizice care, pe baza unor contracte de închiriere, desfășurau diverse activități, așa cum este și cel încheiat la 1 iulie 1938, pe o perioadă de 9 luni, de către Elvira A. Biru, fiind vorba de un birou de copiat acte³⁴. Cum Gara Maritimă era un loc public pe unde treceau foarte multe persoane, nu putea lipsi restaurantul, cuprins atât în proiectul clădirii din 1911, cât și în cel din 1931, și care trebuia să asigure condiții optime clienților săi. Prezența în acest spațiu a unui număr important de persoane impunea asigurarea unor standarde de igienă, de respectarea acestora ocupându-se o instituție subordonată autorităților locale. Într-o adresă înaintată Primăriei Constanța (592 din 17 ianuarie 1939) se comunică hotărârea de eliberare a „autorizațiune de funcționare a restaurantului dela Gara Maritimă, din portul Constanța, cu condițiunea ca să fie scoasă bucătăria dela subsol. Aducem la cunoștință că proiectul Gării Maritime, întocmit la construcțiunea ei, situează bucătăria restaurantului într-un demisol, special amenajat și care îndeplinește toate condițiunile de igienă cerute. Parterul nu

³¹ *Ibidem*, dosar nr. 38/1935, f. 47.

³² *Ibidem*, f. 72.

³³ *Ibidem*, f. 49.

³⁴ *Ibidem*, dosar nr. 38/1935, f. 25.

poate fi utilizat în acest scop, el fiind destinat încăperilor strict utilizate pentru traficul pasagerilor. Amenajarea dependințelor restaurantelor în subsoluri locuibile sau demisoluri este un procedeu normal la construcțiuni de natura Gării Maritime, Hotelul Rex, restaurantului Mamaia”³⁵.

Nu va fi singura problemă, asigurarea ventilației și a funcționării instalației de refrigerare a alimentelor se vor adăuga listei de preocupări a concesionarului restaurantului, căpitanul Nicolae Ștefan.

Anul 1940 marchează un moment nedorit în istoria construcției, ce a afectat nu numai Gara Maritimă, ci toate clădirile din zonă. Astfel, în noaptea de 9/10 noiembrie 1940 a avut loc un cutremur de pământ ce a fost resimțit în toată zona Constanței. Prin adresa Serviciului Maritim Român numărul 15990 din 19 noiembrie 1940, transmisă Direcțiunii Porturilor Maritime, au fost inventariate daunele produse clădirii, constatându-se că au fost afectați „pereții interiori și anume: în Birourile Serviciului Tehnic, Birourile Agenției și în hall-ul de la etajul II”³⁶. Totalul pagubelor se cifra la suma de 1.500 lei”³⁷. Lucrările necesare reparării daunelor pricinuite de cutremur, conform Devizului Estimativ, constau în: „repararea crăpăturilor în zidurile despărțitoare; repararea văruielilor la tavan și scafe; repararea zugrăvelilor în tapet la pereți”³⁸.

Pe lângă reparațiile curente, clădirea Gării Maritime a necesitat și reparații capitale impuse atât de deteriorări ale pereților și acoperișului, cât și de adaptarea din punct de vedere tehnologic a instalațiilor utilizate în mod curent. În plus, se impunea reconfigurarea spațiului interior, ca urmare a înființării unor noi compartimente și instituții ce urmau să-și desfășoare activitatea în clădire. În acest sens, în 1965 Direcția Regională a Navigației Civile solicita Direcției de Sistematizare, Arhitectură și Proiectarea Construcțiilor întocmirea unui proiect de reparație capitală a Gării Maritime, prima reparație capitală la care a fost supusă construcția de la inaugurarea sa. Astfel, în documentația tehnică solicitată erau prevăzute tencuieli interioare și exterioare, pardoseli din parchet și mozaic, tâmplărie metalică și de lemn la uși și ferestre, scări, lambriuri, placaje faianță, grupuri sanitare, spoieli, vopsitorii, instalații electrice ș.a. Termenul de întocmire a proiectului era fixat pentru data de 20 mai 1965.³⁹

³⁵ *Ibidem*, f. 67.

³⁶ *Idem*, dosar nr. 21/1940, f. 46.

³⁷ *Ibidem*, f. 43.

³⁸ *Ibidem*, f. 44.

³⁹ Arhiva Tehnică a CN APM SA Constanța, dosar 16A12, f. 328.

Premergător întocmirii proiectului de reparații capitale au avut loc două întâlniri între reprezentanții celor două instituții, Direcția Regională a Navigației Civile și Direcția de Sistematizare, Arhitectură și Proiectarea Construcțiilor, în data de 5 și, respectiv 19 mai 1965, cu prilejul cărora sunt stabilite diferite detaliile.⁴⁰ Memoriul justificativ privind modificările aduse clădirii din punct de vedere al rezistenței conținea elemente importante privind compartimentarea spațiului: „Astfel, cel mai important este desființarea scării centrale, în spațiul căreia urmează să se amenajeze încăperi. În locul scării se va executa planșee la fiecare nivel rezemate, pe zidurile existente și pe o grindă nou creată. [...] De asemenea, se consolidează planșeul peste parter acolo unde se desființează zidurile de la parter și etajul I. În hol se execută o închidere cu patru ziduri de 25 cm, care, deși sunt așezate pe grinzile existente ale planșeului, pentru o siguranță deplină se așează la capete, fiind ridicate de la pardoseală cu 2,0 cm. O operațiune importantă, care trebuie făcută cu grijă și conform indicațiilor din planșe, este montarea boiandrugilor în vederea creierii de noi holuri”⁴¹.

Modificări importante au fost aduse și instalațiilor de încălzire centrală⁴², precum și a instalațiilor electrice⁴³ din clădire, valoarea totală a lucrărilor de reparație fiind estimată la suma de 2.715.000 lei.

În perioada regimului comunist, clădirea a găzduit sediul unor instituții ale statului specializate în activitatea de transport maritim și fluvial. La începutul anilor '90, „datorită vechimii construcției, anul 1934, și datorită expunerii într-o zonă marină agresivă, imobilul a fost dus la un stadiu avansat de uzură”⁴⁴, dar și „îndeplinirea celui de-al doilea ciclu de funcționare (RK 2)”⁴⁵, s-a impus efectuarea unei noi reparații capitale a Gării Maritime. Lucrările complexe, începute în 1991, au pornit de la subsolul clădirii cu „operațiunea de scoatere a igrasiei. Pentru aceasta se va înlătura cauza ce a dus la creșterea umidității prin înlocuirea rețelei de canalizare, în special cea pluvială”⁴⁶.

Pentru parter și etajul I se stabilea respectarea tuturor „lucrările de finisaje specificate în planurile de arhitectură. Se va proteja pe toată durata execuției pardoseala existentă din marmoră, mozaic venețian și dale mozaicate, cu panouri din PFL”⁴⁷. Lucrări ample vor fi efectuate și la etajul II și podul clădirii unde „se

⁴⁰ *Ibidem*, f. 327.

⁴¹ *Ibidem*, f. 289.

⁴² *Ibidem*, f. 286.

⁴³ *Ibidem*, f. 287.

⁴⁴ *Ibidem*, dosar 16A5, f. 14.

⁴⁵ *Ibidem*, dosar 16A4, f. 20.

⁴⁶ *Ibidem*, dosar 16A6, f.15.

⁴⁷ *Ibidem*, f. 16.

recomandă repararea pereților din paianță, revizuirea pardoselei din dușumea și vopsirea acesteia, înlocuirea tâmplăriei deteriorate cu tâmplărie nouă U1 –U2 –F1, redimensionarea ușilor interioare cu gabarite prea mici, făcându-le funcționale, tipul U3”⁴⁸. Instalațiile electrică și cea termică, alimentarea cu apă, evacuarea apei menajere și a celei pluviale au fost reparate, asigurându-se astfel funcționalitatea clădirii.

O atenție deosebită a fost acordată amenajării și decorării salonului de protocol cu scopul „de a facilita primirea într-un cadru ambiental cât mai plăcut a diverselor delegații (chiar la nivel guvernamental) ce se vor contacta cu Administrația Portului Constanța”⁴⁹.

De la inaugurarea sa oficială, în 15 august 1934, clădirea Gării Maritime a găzduit mai multe instituții pentru ca, odată cu emiterea de către Guvernul României a Hotărârii numărul 517 din 24 august 2008, să devină sediul Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime S.A. Constanța

La finalul prezentului studiu, considerăm că trebuie să punctăm câteva idei: construirea unei Gări Maritime la Constanța a fost o necesitate dictată încă de la început de sistematizarea și dezvoltarea celui mai mare port al țării. De-a lungul timpului, clădirea a adăpostit și alte instituții, a căror activitate a fost conexă circulației maritime de bunuri și de persoane, rămânând totuși, în mod preponderent, alocată diferitelor birouri și direcții ale Serviciului Maritim Român și Direcției Porturilor Maritime.

Clădirea Gării Maritime Constanța este legată în mod indisolubil de evoluția portului și a tranzitului de persoane ce s-a desfășurat aici cu diferite intensități de-a lungul timpului, iar peste timp ea se proiectează ca fiind un adevărat simbol al Constanței.

⁴⁸ *Ibidem*, f. 17.

⁴⁹ *Ibidem*, f. 18.

ANEXA 1: Adresa nr. 393 din 16 octombrie 1931, SJANC, fond Direcția Navigației Maritime, Dosar nr. 17/1931-1933, ff.13-14.

„La poziția 29. Ferestre drepte duble, 2 rânduri; rândul de afară tocul și glaful de stejar, iar rândul dinăuntru de brad, incl. fierăria ca: forăibere, cremoane colțare să fie de cea mai bună calitate și de alamă. Parter-Etaj- Pod. 254,90 mp. a 1200 lei. La poziția 30. Geamuri semi-duble de 2-3 mm. Grosime, curate, fără defecte, 306 mp a 200 lei.....61.200 lei

La poziția 31. Uși exterioare de lemn de stejar în două canaturi și într-un canat cu supra lumină cu geamuri. În loc de tăblii, geamuri albe prevăzute cu ramă de fier de protecție incl. toată fierăria ca la art.29.....23mp. a 1400 lei...32200 lei.

La poziția 32. Uși interioare de brad în 2 canaturi sau 1, cu supraluminator cu geamuri albe, iar în loc de tăblii geam-gheață, în preț se cuprind pervazurile și toată fierăria ca la art.29 Subsol - Parter- Etaj....253 mp. a 870 lei...220110 lei.

La art.33. Uși și ferestre la sala de revizie, conform desenului ce se va da incluzând grundul și vopsitul de 2 ori cu culoare verde veronez. Partea de sus cu o fereastră mobilă 89 mp. a 2000 lei178.000 lei

La art.34. Vopsitorie la ferestre cu culoare albă și pe afară cu ulei cu puțină culoare, 765 mp. a 60 lei.....45.900 lei

La art.35. Idem la uși pe ambele părți cu alb mat și ulei de stejar, 550 mp. a 60 lei33.000 lei

La art.38. Geamuri duble la ușile de fier și ferestrele dela sala de revizie.....89 mp. a 300 lei....26.700 lei

Total general.....903.110 lei

Din devizul înaintat de Șantier se vede că prețurile au fost întrecute. Astfel ușile revin la cca. 1250 lei/mp. în loc de cca.950 lei, iar ferestrele cca. 1930/mp. în loc de cca. 1460 lei/mp, prețurile șantierului fiind fără armături care mai dau un spor de cca. 430 lei/mp”.

ANEXA 2: Plan de lucrări întocmit de Serviciul Construcției și Exploatării Porturilor Maritime și trimis conducerii S.P.M. la 20 martie 1933, SJANC, fond Direcția Navigației Maritime, Dosar nr. 17/1931-1933, f. 21.

„Pentru executarea lucrărilor de terminare a Construcției Gării Maritime în această campanie de lucru, avem onoarea a vă înainta programul ce propunem pentru executarea diferitelor lucrări:

1/ Instalația de încălzire centrală. Se va executa printr-o casă de specialitate; licitația a fost publicată pe bază de caiet de sarcini avizat de O.R.N și va avea loc în ziua de 20 Aprilie a.c. Lucrările de zidărie se vor executa în regie directă.-

2/ Lucrările de alimentare cu apă și canalizare. S-a înaintat spre avizare la O.R.N. caietul de sarcini. Termenul de ținerea licitației aproximativ 5 Mai a.c.. Se scoate la licitație întreaga instalație, material și manoperă. Lucrările de zidărie precum și executarea gropilor septice și puțurilor de vizitare se vor face în regie directă.-

3/ Iluminatul electric, soneria și telefonul. Se vor executa prin casă de specialitate. Se studiază proiectul și caietul de sarcini. Licităția se va ține aproximativ la 4 Mai a.c.-

4/ Lucrările de tencuieli exterioare și mozaicul la soclul clădirei. Se vor executa prin antrepriză (material și manoperă). Caietul de sarcini este în studiu. Licităția cu termen de 15 zile va avea loc la 1 Mai. Varul și schelăria se vor preda de Serviciul Porturilor Maritime. Aceste lucrări se scot în licitație înaintea celorlalte lucrări de tencuieli și mozaicuri din interior, spre a se putea executa cât timpul este încă favorabil.-

5/ Tencuieli interioare, tencuieli pe rabbitz, profile la grinzi, frize, pardoseli de mozaicuri și gresie, lambriuri de faianță albă sau colorată, se vor executa prin antreprenori sau case de specialitate (material și manoperă). Caietul de sarcini este în studiu. Licităția va avea loc aproximativ la 20 Mai a.c.-

6/ Pardoseli de parchete și dușumele de stejar. Se vor executa în întregime (material și manoperă) în antrepriză. Caietul de sarcini este în studiu.-

7/ Lucrările de tâmplărie și fierărie se vor executa în regie directă de Atelierele S.P.M.-

8/Lucrările de vopsitorie se vor executa în acord.

Unele din aceste lucrări trebuiau în orice caz să fie executate de case de specialitate, precum: caloriferul, alimentarea cu apă și canalizarea, lumină electrică, soneria și telefonul, mozaicuri, pardoseli cu plăci de gresie lambriuri de faianță.-

Altele din ele s-ar fi putut executa în regie directă, după cum sunt: tencuielile exterioare și interioare”.

A SYMBOL BUILDING - MARITIME STATION FROM PORT OF CONSTANȚA

Abstract: The present study aims to review the various stages and moments in the construction and evolution of the Maritime Station in Constanța, located inside the Port. The study is based on documents from the Maritime Navigation Directorate Fund, accessible to the public, as well as documents from the Archive of the National Company of the Maritime Ports Administration SA Constanța, completed with photographic documents illustrating the construction stages of the building. The Maritime Station had an evolution closely related to the port development and the permanent transit of people, becoming over time not only a symbol of the Port, but a symbol of Constanța.

Keywords: Constanța Maritime Station, Maritime Navigation Directorate, Victor Cotovu, passenger transit.



Fotografie ce ilustrează perioada de debut a construcției Gării Maritime Constanța