

# CARTEA POȘTALĂ ILUSTRATĂ — ELEMENT DE RECONSTITUIRE A ATMOSFEREI BRĂILEI DE ODINIOARĂ

G. PRICOP

Cartea poștală ilustrată, alăturată documentelor, reprezintă un instrument de lucru prețios în reconstituirea unor imagini istorice de altă dată. Pornind de la această idee și de la setul de imagini deținut de Muzeul Brăilei după ilustrate vechi găsite la Biblioteca Academiei R.S.R., ne-am propus să refacem într-un cadru limitat, desigur, atmosfera Brăilei din a doua jumătate a sec. al XIX-lea și primele două decenii ale sec. XX.

Eliberarea Brăilei de sub dominația otomană — în urma războiului ruso-turc, 1828—1829 — și dărîmarea zidurilor cetății din ordinul comandamentului rus, impunea alcătuirea unui plan de reconstrucție a orașului dunărean. După cîteva încercări nereușite, în 1834 căpitanul baron Berroczyń prezenta spre aprobare generalului Kiseleff „planul și proiectul de ameliorare a străzilor și a amplasamentelor publice“<sup>1</sup>. Planul, asemănător altora referitoare la fostele raiale amplasate pe cursuri de ape, imagina construcția unei piețe centrale de la care porneau trei străzi radiale (Calea Silistrei — Calea Călărașilor ; str. Kiseleff — str. Republicii ; Calea Iașilor — Calea Galați), întretăiate de un mare Bulevard (b-dul Al. I. Cuza), trasat circular cu capetele pe malul Dunării, după cum s-au aliniat celelalte străzi, astfel încît, privite de sus, arterele orașului păreau ca o uriașă pînză de păianjen. A fost acordată o atenție deosebită amplasării atît a instituțiilor orașului, a magaziilor și danelor în port, a grădinilor și principalelor piețe cît și construcției de locuințe, acestea din urmă ridicîndu-se în locurile parcelate și aprobate printr-o autorizație specială de către municipalitate.

Cele cîteva imagini despre Brăila veche deținute de muzeu le-am împărțit pe zone ale orașului în ideea de a ușura urmărirea dezvoltării vieții urbanistice și comerciale.

Și pentru că Brăilei i-a fost dăruită „însușirea unică în tot cursul Dunării“<sup>2</sup>, șenalul navigabil adînc, favorabil acostării vaselor de mare tonaj, vom coborî în port, punct de care se leagă evoluția modernă a sa. Coroborînd datele furnizate de ilustratele vremii cu sursele scrise se poate deduce faptul că, în port, după 1829, nu erau decît un șir de ma-

1 Gh. T. Marinescu, Brăila veche, Brăila, 1929, p. 47, pl. XXIV.

2 *Ibidem*, p. III.

gazii de-a lungul Dunării, pescăriile care emanau un miros neplăcut, drumuri nepietruite. Pe vreme ploioasă, din cauza noroiului, viața comercială era paralizată din cauza imposibilității pătrunderii carelor cu mărfuri în port. Din loc în loc, erau așezate birne din lemn pentru a putea permite traversarea băltoacelor<sup>3</sup>.

Faptul că Brăila era socotită în acea vreme „un capăt de drum maritim“<sup>4</sup>, impunea ca primă necesitate refacerea portului. La numai trei ani de la Tratatul de la Adrianopol, vistiernicul Al. Villara propunea rezervarea anuală a unei sume de bani pentru construirea unui port în Brăila care să rivalizeze cu altele, europene. În primul rând pescăriile au fost mutate într-o latură a portului, loc unde în 1885 vor fi construite de către inginerul român Anghel Saligny, docurile (fig. 2). Tot în această perioadă sînt înălțate și magazinele de cereale, care au rezistat în timp și a căror capacitate este utilizată și astăzi. Se construiesc două pontoane, iar în a doua jumătate a sec. al XIX-lea, mai precis în 1852<sup>5</sup>, sub supravegherea unei comisii a cheiului încep lucrările sistematice de pavare a portului a căror cheltuială este suportată de proprietarul magaziiilor de aici.

Prin obținerea statutului de porto-franco, Brăila devine un deșeu însemnat al comerțului european și asiatic.

Înființarea agențiilor de vapoare (una română și cinci străine : austro-ungară, engleză, franceză, rusă și italiană)<sup>6</sup>, au impulsionat dezvoltarea transportului fluvial. Statisticile vremii asupra cargourilor sosite și plecate în și din port, ilustrează faptul că puteau fi întâlnite vase sub cele mai diverse pavilioane : grecești, otomane, engleze, austriece, sard. olandeze, franceze și chiar norvegiene<sup>7</sup> (fig. 4).

Ziaristul Nae Vasilescu, contemporan renașterii comerciale a Brăilei, nota în primii ani ai sec. al XX-lea că, venind pe Dunăre dinspre Galați spre Brăila, pe malul drept te întâmpină bazinul docurilor cu depozitele de cărbuni și elevatoarele, Rizeria cu curățitoarele de orez (fig. 1) depozitele de petrol „Aurora“, care trag petrolul din șlepurile Societății direct în cazanele-depoziț. Pe mal se zăresc pescăriile (fig. 5), agențiile Freyssinet și Lloyd, Gara-Port și cele șase rînduri de magazine — construcții de zid —, printre care se află liniile de cale ferată. De la debarcader pînă la Agenția română se înșirau agențiile rusă și austro-ungară. Sub dealul orașului se înalță moara Violatos (fig. 6) de la care se întrezăresc cele cinci coșuri ale Fabricii de ciment Cantăcuțino. În piața portului, pavată modern, curățenie exemplară<sup>8</sup> (fig. 3).

Intensificarea activității portuare atrage în Brăila o numeroasă populație de negustori românească și străină, imprimînd orașului o notă

3 Nae Vasilescu, Orașul Brăila, Brăila, 1906, p. 10.

4 Gh. T. Marinescu, *op. cit.*

5 Nicolae Mocioiu, Orașul și județul Brăila în perioada 1859—1866, în Monografia județului Brăila, Brăila, 1971, p. 86.

6 C. C. Giurescu, Istoricul orașului Brăila, Ed. Științifică, București, 1968, p. 224.

7 Nicolae Mocioiu, *op. cit.*

8 Nae Vasilescu, *op. cit.*, p. 11 și urm.

caracteristică. Pe lângă englezi și francezi, care-și înființează viceconsulate<sup>9</sup>, vin greci, bulgari, evrei, lipoveni și italieni aceștia din urmă întemeindu-și case de comerț. Acestora li se adaugă un grup numeros de transilvăneni, care își fac loc în comerțul de manufactură, brașovenie și bogaserie.

Urcînd din port spre centru pe str. Împărat Traian (fig. 7), lăsînd în urmă, pe dreapta, strada Misitiilor (fig. 8), loc de neguțătorie și tocmeală (astăzi str. Ancorei), ne întîmpină Piața Sf. Arhangheli (P-ța Lenin) „un pătrat înconjurat de edificii în mijlocul cărora se află un parc englezesc”<sup>10</sup>, cu fosta geamie, astăzi biserica Sf. Arhanghel Mihail (fig. 9). Grădina Tiriplic, parc de elită al orașului, formată după 1860, era împrejmuită cu sîrmă, legată cu pari din lemn,<sup>11</sup>, avea aleile și împrejurimile pavate. Pentru înfrumusețarea ei au apărut pe rînd fîntîna arteziană (piesă în stil baroc de proveniență străină), grupul statuar Traian (1906), și Ceasul (1909)<sup>12</sup>. (fig. 10).

Constituiau mari puncte de atracție spre centrul orașului, pentru populația de elită, Grădina Mihai Bravu pe str. Galați, transformată mai apoi în cazinoul Nicoletto Armelin<sup>13</sup> — la sfîrșitul sec. XIX se construiește pe acest loc Hotelul Francez, devenit astăzi Muzeul Brăilei; teatrul Pasalaqua, (fig. 11), lângă Hotelul Francez, dărimat acum, pe locul său construindu-se un bloc modern cu o sală de cinematograf la parter: sala „Rally”, în latura de vest a pieții Sf. Arhangheli, proprietate a lui Dimitrie Ionescu. (fig. 16). Scenele acestora au fost onorate de participarea unor mari actori și cîntăreți români și străini.

Părăsind perimetrul Grădinii mici, urmînd liniile de tramvai (concesiune a Societății Helios din Colonia), care veneau din port și Calea Călărașilor, intrăm pe strada Republicii (fostă Calea Regală), unul din marile puncte comerciale ale orașului, aspect care s-a păstrat pînă astăzi (fig. 13). O primă observație care se impune în urma analizării ilustrațiilor este aceea că toate edificiile prezintă caracteristici asemănătoare: au două sau trei nivele — cele cu două nivele prezintă frontoane largi, în scopuri decorative și pentru supraîncălțarea clădirii —, sînt construite în spiritul eclectismului care domina la sfîrșitul secolului trecut, posedă frumoase piese de feronerie, cele mai multe de proveniență străină. Sistemul de construcție de pe str. Republicii este asemănător celui cuprins în perimetrul Grădina Publică (fig. 15) — str. Galați (fig. 12) — b-dul Al. I. Cuza. — Calea Călărașilor. (fig. 14). Aceasta se datorează restricțiilor impuse de municipalitatea brăileană în dezvoltarea urbanistică. Conform planului Berroczyń, orașul a fost împărțit pe zone — „mahalale” sau „vopsele”. Locuitorii primelor două zone cuprinse între Călărași — Republicii — Galați — b-dul Al. I. Cuza aveau norme speciale de construcție. Casele trebuiau să fie din zid, cu o înălțime sta-

9 Semilian, *Istoricul presei brăilene*, Brăila, 1927, p. 108.

10 Nae Vasilescu, *op. cit.*, p. 12.

11 *Ibidem*, p. 33.

12 Florin Anastasiu, A. M. Vicol, *Monumentele județului Brăila*, Brăila, 1976, p. 118, 83, 117.

13 Nae Vasilescu, *op. cit.*, p. 44.

bilită pentru cele cu un nivel și alta pentru cele cu două nivele, să aibă o anumită fațadă și să fie aliniată după configurația străzii. Acest sistem a determinat comasarea populației cu stare în centrul de astăzi al orașului, cei săraci fiind împinși dincolo de bariere, pe islazul comunal. În acest aspect intervine, desigur și caracterul cosmopolit al populației brăilene, starea materială foarte bună a protipendadei, fiecare proprietar dorind să-și epateze vecinul cu o construcție cât mai solidă și mai frumoasă.

Reîntorși pe strada Republicii ni se impune atenției distribuția pe nivele a clădirilor — parterul fiind folosit în general pentru spații comerciale, etajele pentru locuințe, instituții și organizații politice sau cluburi. În dreapta, de la intrarea dinspre Grădina Tiriplic, era clădirea sălii „Rally“ (astăzi Teatrul de Stat „Maria Filotti“) cu parterul rezervat unui oficiu bancar de scont. Înaintind spre Bulevard pe Republicii colț cu Petru Maior, se afla librăria lui Pandelescu și hotelul Traian în locul cărora se află acum o parfumerie și hotelul Delta. Pe stînga străzii, la întretăierea cu b-dul Cuza exista bazarul american, organizația locală a Tineretului țărănist român și Cinema Trianon (astăzi cinematograful „Popular“) (fig. 17). Vis-à-vis, clădirea hotelului Bulevard cu un magazin de confecții, edificiu demolat în deceniul VIII al sec. nostru, pe locul căruia s-a construit magazinul universal „Dunărea“ (fig. 18). În planul doi se profilează clădirea fostei Bănci a Brăilei — actualmente, la parter funcționează o curățătorie chimică, iar la etaj spațiu pentru locuit. Traversînd spre Bulevardul Carol (Karl Marx), în stînga și dreapta străzii Republicii, ni se prezintă imagini document pentru că aceste clădiri nu mai există, în locul lor înălțîndu-se blocuri în linii arhitectonice moderne. (fig. 19).

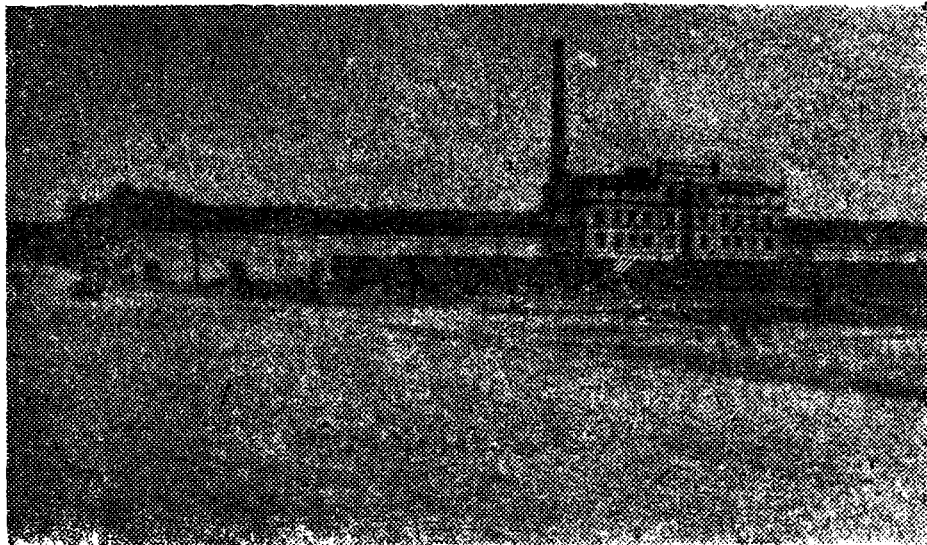
În general, aspectul străzii s-a păstrat, aproximativ cu aceeași destinație. Nevoile comerciale, dar mai mult, lipsa de atenție față de liniile arhitectonice vechi au făcut ca majoritatea clădirilor să capete un aspect ciudat. Nivelele superioare și-au păstrat forma nealterată, parterele au fost refăcute adăugîndu-li-se vitrine largi, în spiritul construcțiilor contemporane nouă.

Ne vom opri la marele Bulevard conceput a fi cea mai frumoasă stradă a Brăilei. Deși nu deținem decît trei imagini, de la intersecția cu str. Republicii, ele sînt suficiente pentru a ne da seama că, la sfîrșitul secolului al XIX-lea exista un pavaj modern, că pe mijloc se plantaseră trei șiruri de arbori și că, desigur, reprezenta artera de agrement preferată de localnici. Scria Nae Vasilescu în cartea sa că, zilnic, după ora prînzului cînta muzica gardei naționale, seara o înlocuiau două orchestre și că, de la str. Municipală (Dr. R. S. Campiniu) pînă pe Sfîntu Petru (Petru Maior) constituia un loc plăcut de promenadă<sup>14</sup>.

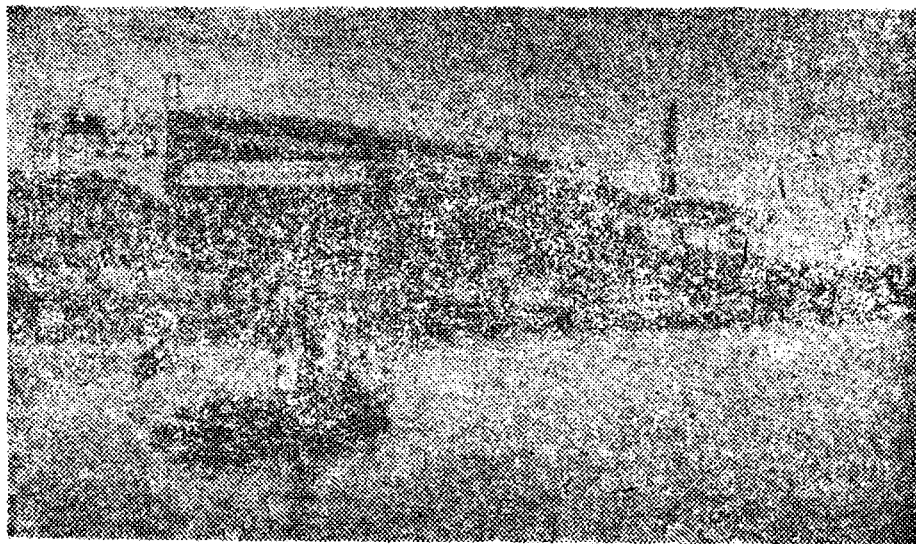
Din cele expuse mai sus se poate spune că, orașul Brăila a reușit să-și păstreze pînă astăzi personalitatea de oraș-port și vad comercial.

14 Nae Vasilescu, *op. cit.*, p. 36.

Aspectul urbanistic modern ca rezultat al unei permanente preocupări a municipalității din diferite etape, a fost impus de starea materială prosperă a protipendadei, de statutul de porto-franc al Brăilei și de grija din totdeauna a locuitorilor pentru orașul lor. Cu arhitectura veche bine păstrată și comasată pe un perimetru destul de larg, cu aerul său puțin arhaic, care te îndeamnă la meditație, Brăila rămîne un oraș cu o personalitate aparte.



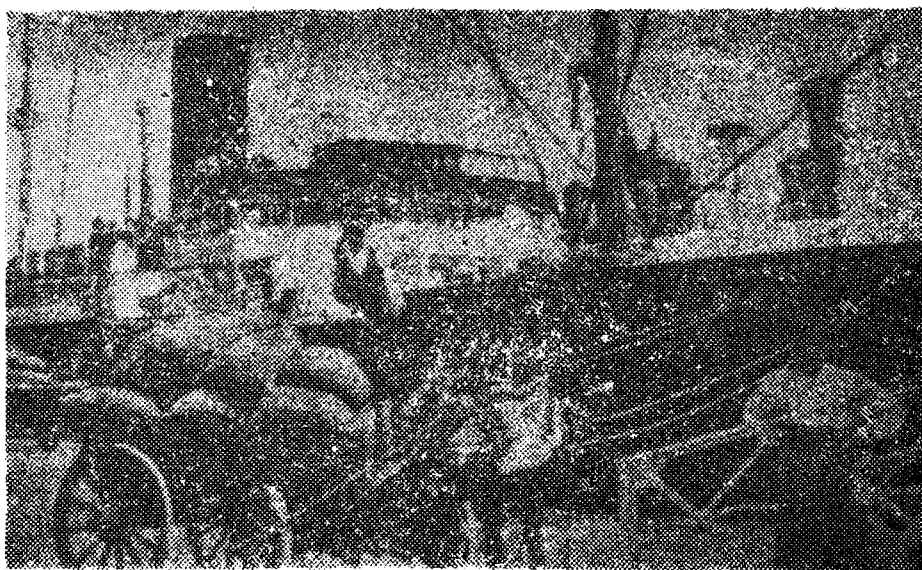
1. Rizeria



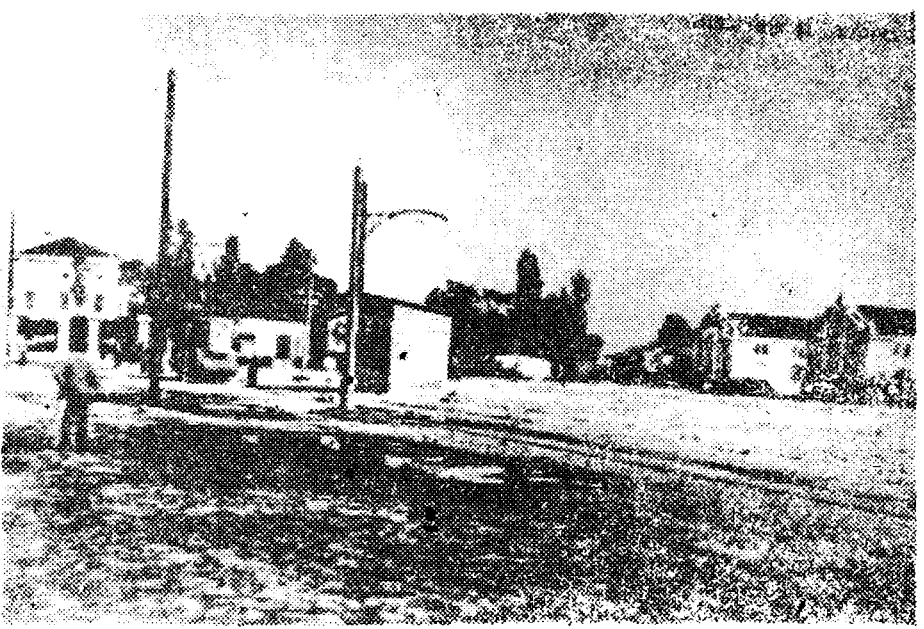
2. Bazinul docurilor



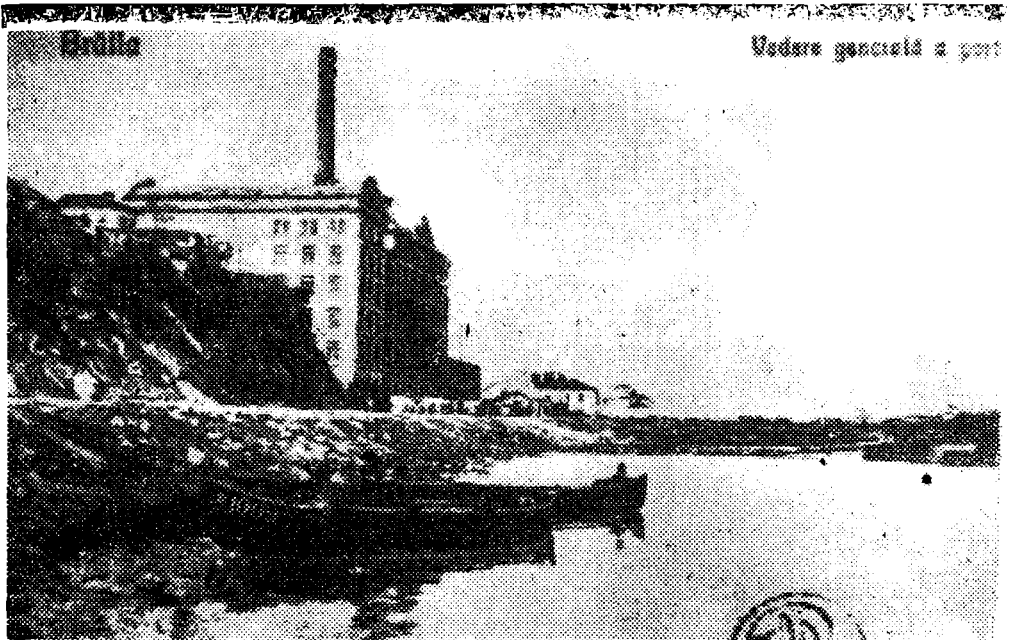
**3. Agenția fluvială română**



**4. Navă comercială**



5. Pescăriile și intrarea în docuri



6. Moara Violatos

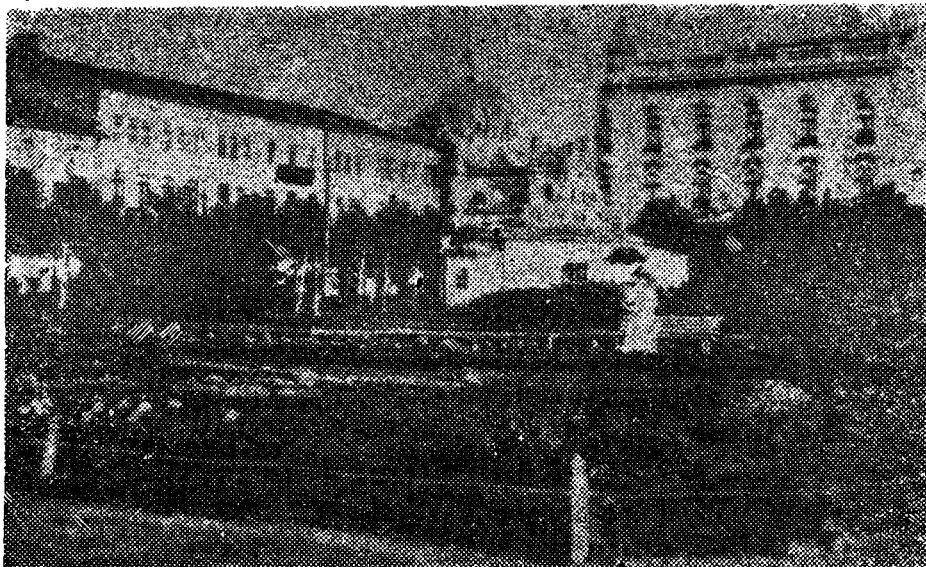




7. Str. Împărat Traian



8. Strada Misitiilor



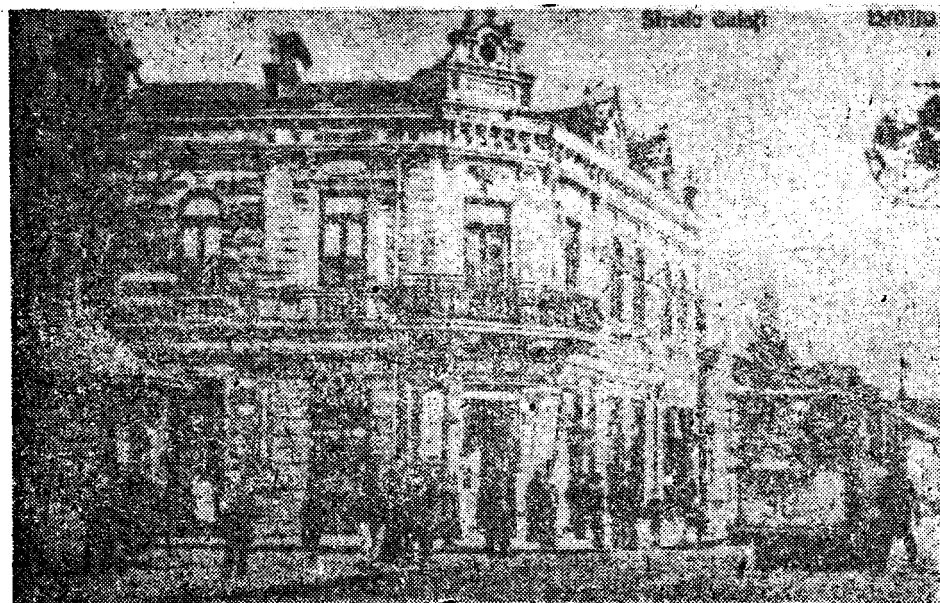
9. Piața Sf. Arhangheli (Piața Lenin)



10. Ceasul și grupul statuar Traian



11. Teatrul Passaluqua



12. Aspect de pe str. Galați



13. Str. Republicii (fostă Calea Regală)

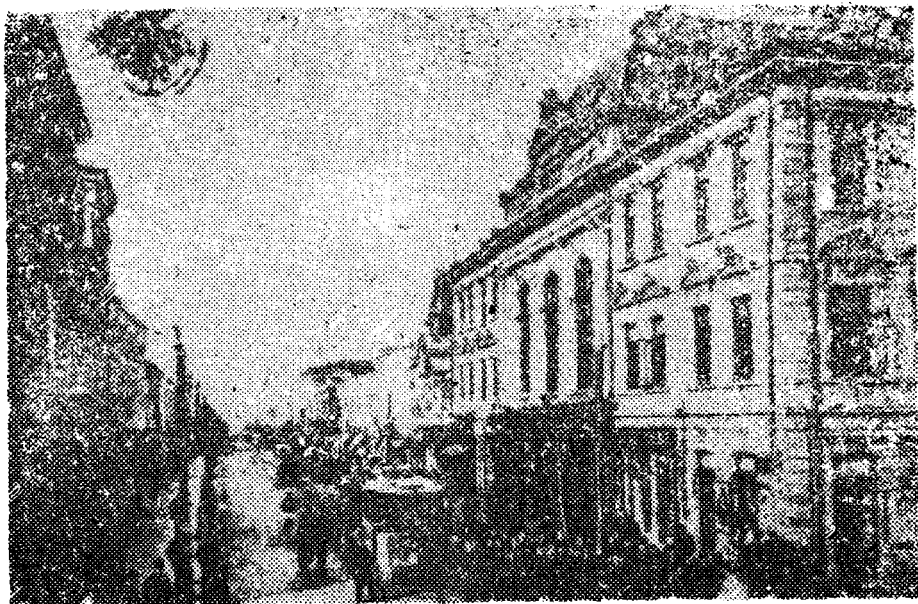


14. Perimetrul Grădinii publice



15. Calea Călărașilor

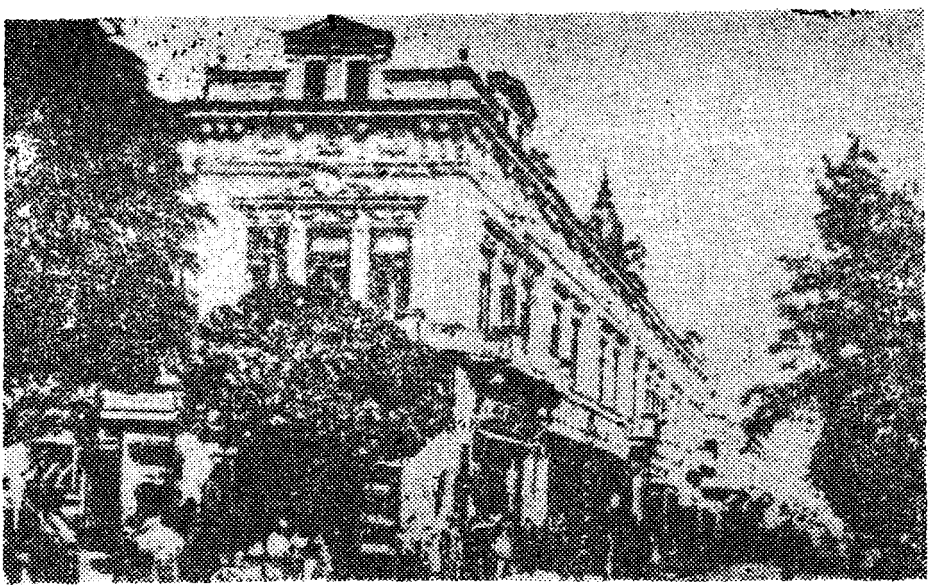




16. Sala Rally (Teatrul de Stat „Maria Filotti“)



17. Str. Republicii (Cinema „Trianon“; Bazarul american, organizația „Tineretul țărănist“ — azi cinematograful „Popolar“)



18. Hotelul Boulevard



19. Imagini document de pe str. Republicii