

Elena Cristina MIHAI*

**ROLUL URBANISTIC AL COMBINATULUI
SIDERURGIC GALAȚI ÎN DEZVOLTAREA ORAȘULUI**

***The urban role of the Galați Steel Plant
for the development of the city***

Abstract: *The establishment and development of the Galați Steel Plant became a symbol of the Communist industrialisation policy in Romania. It was the largest industrial unit in the country and came to have in its later developmental phase (1989–1990) about 40,000 employees. The plant grew continuously during the period 1961–1989 by building new production capacities and by developing new facilities on the industrial platform. This growth also influenced the development of the city, from the demographic component to that of the infrastructure needed to house and provide services to workers and their families. It can also be said that the industrial area in the eastern part of the city, the port and the shipbuilding industry developed only for supplying the Steel Plant with raw and other necessary materials.*

Keywords: *Galați, Communism, industrialisation, metallurgy, urbanisation, urban planning.*

* * *

Marile pierderi suferite de economia românească în anii 1940-1943 s-au amplificat la începutul anului 1944¹. Ca urmare a evoluției frontului, autoritățile germane, în baza tratatelor militare și economice anterior încheiate, sporeau tot mai mult cererile față de autoritățile românești. La acestea se adăugau pagubele provocate de bombardamentele masive și tot mai frecvente ale aviației Puterilor Aliate. Legile adoptate în timpul războiului cu privire la accelerarea creșterii producției industriale, controlul prețurilor produselor industriale, agricole și ale celor din import, limitarea dreptului la beneficii al întreprinzătorilor sau înghețarea salariilor nu au

* Ph.D. Candidate, “The Lower Danube” University of Galați, Faculty of History, Philosophy and Theology, Romania; e-mail: crismodiga@yahoo.com

Date submitted: 21 February 2016

Revised version submitted: 02 May 2016

Accepted: 18 June 2016

¹ Cu privire la consecințele celui de-al Doilea Război Mondial asupra economiei românești, vezi: Lache & Țuțui 1978; Alexandrescu 1986; Constantiniu 1997; Irimiea 2002.

putut opri degradarea nivelului de trai al populației, fenomen care s-a agravat cu deosebire în a doua jumătate a anului 1944. Urmările celui de-al Doilea Război Mondial au fost pentru România dintre cele mai păgubitoare, sub aspect material, uman și politic.

Recensământul întreprinderilor economice efectuat la 15 octombrie 1947² a dat statului o imagine precisă asupra numărului, dimensiunilor și situației acestora, permițându-i să selecteze întreprinderile ce urmau a fi naționalizate. S-a constatat cu acest prilej că, din totalul de 36.729 de întreprinderi existente în țară, statul dispunea de 1.186 de întreprinderi industriale. Ponderele acestora, calculată după numărul salariaților, era în industria extractivă de circa 15%, iar în cea prelucrătoare de 21%. Statul era proprietarul tuturor întreprinderilor de produs tutun, sare, chibrituri, alcool, care erau monopoluri de stat. Iar în domeniul transporturilor deținea 94% din forța motrice și 92% din totalul personalului utilizat (din 5.711 întreprinderi de transport, 5.046 aparțineau statului). Proprietatea de stat era reprezentată, de asemenea, în domeniul agriculturii, în comerț, în sectorul financiar bancar.

Prin votul Marii Adunări Naționale de la 11 iunie 1948 era deschisă calea pentru impunerea modelului sovietic de dezvoltare economică. Prin legea adoptată la 11 iunie 1948 au fost naționalizate 8.894 întreprinderi industriale, din care 3.560 de interes local.

În 1949, este instituit monopolul statului asupra comerțului exterior, prin Decretul din 28 iulie 1949 pentru reglementarea operațiunilor de import, export și tranzit. Iar pentru facilitarea și coordonarea relațiilor economice externe ale României, în decembrie 1949 este înființată Camera de Comerț Exterior a României. Prin legea din 5 aprilie 1947, este înființat Ministerul Industriei și Comerțului, prin reorganizarea și contopirea Ministerului Economiei Naționale, a Subsecretariatului Aprovizionării, a Comisariatului Prețurilor, a Comisariatului pentru Comerț Exterior și a Subsecretariatului industriei de stat³.

Amplele mutații economico-sociale de după 1950, dictate de factorul politic, situau în centrul atenției dezvoltarea industriei grele și în special a siderurgiei, ca punct de pornire al unui veritabil „lanț trofic” conceput să asigure aprovizionarea cu oțel a industriei constructoare de mașini, iar de aici, cu mașini, utilaje și subansamble, a industriilor din aval. Această politică de dezvoltare economică prin investiții masive în industrie se încadra în linia generală de dezvoltare economică a tuturor țărilor din Estul Europei, intrate în Blocul comunist.

Impactul acestor investiții asupra sistemelor urbane a fost considerabil: urbanizarea a progresat rapid după 1945, fiind construite aproape 60 de orașe noi, fie în apropierea unor centre industriale deja

² Decizia Ministerului Industriei și Comerțului, în *Monitorul Oficial*, partea I, nr. 228, 3 octombrie 1947: 8909.

³ *Monitorul Oficial*, partea I, nr. 89, 19 aprilie 1947: 3042.

existente, fie pe loc gol, ca urmare a implantării de investiții noi. În cele mai multe cazuri însă, investițiile industriale au fost localizate în orașe mici, cu funcție agricolă sau comercială (târguri), sau chiar în așezări rurale, fapt ce a determinat o creștere explozivă a acestora ca urmare a fluxurilor migratorii.

Orașele siderurgice românești se circumscriu pe deplin celor două tipuri de regiuni industriale din Europa Centrală și de Est: pe de o parte centrele siderurgice din Banatul Montan (Hunedoara, Reșița, Oțelu Roșu și Călan), dezvoltate cu precădere în a doua jumătate a secolului al XIX-lea pe baza resurselor autohtone (minereurile de fier din Munți Poiana Ruscă și cărbunii cocsificabili din Bazinul Petroșani și din Munții Banatului), iar pe de altă parte, noile centre siderurgice, construite pe baza importurilor.

În ambele cazuri, dezvoltarea industrială au avut un impact major asupra structurilor urbane care le-au găzduit, printr-o dezvoltare explozivă a acestora ca urmare a fluxurilor migratorii generate. O categorie distinctă o formează orașele dezvoltate pe baza relației dintre funcția administrativă și cea industrială (Galați, Târgoviște și Călărași), investirea acestora cu rolul de centre administrative atrăgând automat și localizarea combinatelor siderurgice.

1. Geneza Combinatului Siderurgic

În 1958 se discută pentru prima dată construcția unui mare combinat siderurgic în partea de Est a României, cu ieșire la Dunăre și/sau la mare, la o plenară a Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Român. Abia după doi ani, respectiv pe 8 iulie 1960, prin decretul nr. 924 al Consiliului de Miniștri se pune în practică și decizia. În prealabil, Congresul al VIII-lea al P.M.R. aprobase uriașa investiție, după o discuție furtunoasă. Inițial s-a vorbit despre construirea combinatului lângă Constanța, la Midia sau la Mangalia, dar până la urmă s-a optat pentru Galați. Combinatul Siderurgic Galați a fost așezat strategic în Galați într-o zonă avantajoasă din punct de vedere geografic pentru transporturile pe apă de materii prime și produse finite⁴.

Lucrările celui mai mare combinat siderurgic al țării, unul din cele mai mari și mai moderne la acea dată din Europa, au demarat în anul 1961. Un exemplu tipic de întreprindere industrială gigantică cu flux tehnologic integrat, constituită după modelul sovietic. Face parte din a doua generație de combinate siderurgice, mai noi, construite pe teren viran, la fel cum a fost construit și combinatul de la Nova Huta, de lângă Cracovia sau unele din marile combinate din Ucraina. Tehnologia folosită, la fel ca în cazul combinatului de la Nova Huta datează din anii 1960-70; fiind comparabil cu acesta și în ceea ce privește numărul de salariați (27.000 în 2001). Tot din această categorie fac parte și combinatele de la Kosice din Slovacia,

⁴ Transportul ales era pe Dunăre până la Marea Neagră prin Strâmtoarea Bosfor spre Marea Mediterană și prin Oceanul Atlantic. Dar și spre țările dunărene din Germania.

Eisenhüttenstadt (din fosta R.D. Germană) sau Kremcikovi de la vest de Sofia, toate acestea fiind însă de capacități mult mai reduse față de combinatul gălățean.

În contextul unei subordonări politice și economice tot mai evidente față de Moscova, s-a pus problema la nivelul conducerii de partid și de stat de atunci, construirii unui mare combinat siderurgic ce avea să asigure aprovizionarea cu materii prime a industriei constructoare de mașini românești, creându-se disponibilități și pentru export. Orientarea noii investiții trebuia făcută către un oraș portuar care să asigure, prin localizare și infrastructură, condiții optime de vehiculare a unor cantități imense de materii prime și semifabricate. La aceasta s-au adăugat legăturile de producție stabilite în cadrul CAER-ului⁵, concretizate prin importuri masive și pe termen lung de minereuri de fier de la Krivoi-Rog (Ucraina).

În aceste condiții, amplasarea combinatului trebuia făcută cât mai spre Est, într-un oraș mare, port pe Dunărea maritimă. Cum și profilul industrial deja existent al orașului o impunea (existența unui mare șantier naval, dar și a unor ateliere de reparație a materialului rulant și a altor unități ale industriei constructoare de mașini, ce necesitau mari cantități de tablă și laminate), s-a ales pentru viitoarea investiție orașul Galați, dată fiind și funcția sa de centru regional, ce trebuia să asigure o cât mai bună polarizare a unui spațiu geografic vast din actualul perimetru al județelor Galați, Brăila, Vrancea și din jumătatea vestică a județului Tulcea.

Astfel, construirea unei unități industriale ce avea să devină cea mai mare din țară, ajungând în unele perioade (1989-1990) să ocupe până la 40.000 de angajați a însemnat pentru un oraș de 107.248 locuitori, cât înregistra Galațiul în 1961 (locul 12 în ierarhia urbană), un adevărat moment de cotitură.

„Părintele ideologic” al combinatului siderurgic de la Galați, Gheorghe Gheorghiu-Dej, nu avea să mai apuce inaugurarea. Moare liderului de la București a survenit pe 19 martie 1965, în urma unui cancer galopant. În mentalul colectiv s-a înrădăcinat ideea conform căreia decesul lui Gheorghiu-Dej ar fi fost provocat de ruși, prin iradiere.

La inaugurare, panglica a fost tăiată de succesorul lui Gheorghiu-Dej, Nicolae Ceaușescu, în ziua de 14 septembrie 1966, la ora 17:56. Însă producția integrată avea să înceapă de-abia în 15 iulie 1968, când au fost finalizate toate capacitățile de producție siderurgice și a fost scoasă prima sarjă la Oțelăria nr. 1.

Extinderea continuă a Combinatului în perioada 1961-1989 prin construirea de noi capacități de producție și prin creșterea numărului de

⁵ Consiliul de Ajutor Economic Reciproc (CAER) a fost creat la inițiativa URSS în 1949 ca organizație economică a statelor comuniste europene pentru a constitui un echivalent al Comunității Economice Europene. CAER-ul a fost răspunsul la Planul Marshall. El avea misiunea de a stimula comerțul dintre țările din blocul estic.

salariați a avut o influență determinantă atât asupra evoluției demografice a orașului.

2. Rolul urbanistic al Combinatului Siderurgic Galați

Evoluția urbanistică a orașului Galați a avut câteva particularități. Din acest punct de vedere pot fi semnalati trei factori esențiali care au avut implicații majore asupra structurii urbane a Galațiului, pe durate diferite:

a. factorul geografic

Terenul pe care este așezat Galațiul este alcătuit, din punct de vedere geomorfologic din trei terase. Prima, în partea de est, este formată dintr-un grind fluvial, de-a lungul Dunării, iar în continuarea lui, până la lacul Brateș, se întinde lunca inundabilă a fluviului, cu altitudine de 5-7 m. Aici se află așa-numitul „oraș de jos”. Spre vest – nord-vest, până la valea și balta Cătușa, se dezvoltă un nivel superior de terasă, de 20-30 m, mai îngust între Brateș și Dunăre și mai lat spre vest. Terasa are variații de altitudine, între 37 m în dreptul grădinii publice și 20 m în dreptul hotelului „Dunărea”. Terasa următoare, cea superioară, este la o altitudine relativă de 35-55 m. „Orașul de sus” se dezvoltă pe terasa intermediară și, parțial, pe cea superioară (partea cea mai recentă a Galațiului). Acest relief accidentat a condiționat, de-a lungul timpului, configurația teritoriului urban, legăturile dintre platforme, respectiv dintre „Orașul de jos” și „Orașul de sus”, funcționalitatea diferită a teritoriilor diverse ale orașului etc.

b. cel de-al doilea este de natură juridică

Până după Primul Război Mondial dezvoltarea orașului s-a făcut pe terenuri care nu au aparținut municipalității, limitând, astfel, posibilitățile creșterii urbane. Extinderea rezultată din prevederile hrisovului lui Mihai Sturdza, din 1836, a ocupat întreaga suprafața de teren asupra căreia orașul avea dreptul de proprietate. La vest de șanț se afla moșia „stearpă” Ziglina (Țiglina), proprietatea mănăstirii Mavromol, iar în partea de est, platforma inferioară a aparținut Epitropiei Sf. Spiridon din Iași. Cu ambii proprietari municipalitatea a avut dispute privind utilizarea terenurilor, care s-au stins abia după 1920 când, prin exproprieri sau prin achiziții, municipalitatea a intra în posesia terenurilor pe care, de fapt, orașul avea deja funcțiuni importante, vitale chiar, pentru existența sa.

c. schimbare radicală a ponderii activității economice, care a avut loc după 1960;

De o activitate tradițională portuară, comercială și a unei mici industrii, Galațiul a trecut o industrie metalurgică de prim rang la nivelul țării, odată cu intrarea în funcțiune a Combinatului siderurgic. Așa cum se va vedea, acest fapt a determinat reorientarea dezvoltării generale urbane, pe lângă extinderea rapidă, consistentă, a suprafeței orașului.

După Primul Război Mondial, de fapt abia după anul 1920, se parcelează și începe construcția de noi cartiere, care se adăugă la vechiul intravilan: Țiglina – Demobilizați, pe versanții pârâului cu același nume, în vestul orașului; Galații Noi, între Calea Prutului și digul Brateșului;

cartierele Pavel (la nord de tunelul căii ferate) și Ghenea (dincolo de bariera Traian)⁶.

Până la al Doilea Război Mondial, orașul se dezvoltă mai ales pe orizontală, făcându-se sudura completă (dinspre sud-est și nord-vest) cu Vadul Ungurului, Bădălan, Izvor, până la Calea Prutului.

Între 1920-1930 se parcelează cea mare suprafață de teren dincolo de Calea Prutului, până la gara Brateș.

Funcția industrială se va dezvolta și între cele două războaie mondiale, în acest interval de timp ocupând terenuri în intravilan, o fabrică de țevi de plumb și un laminor de tablă, metalurgia începea astfel să atragă resursă umană în Galați.

După cel de-al Doilea Război Mondial, orașul, distrus în bună parte, trece mai întâi printr-o fază de reconstrucție în primii ani, apoi după 1950, au fost elaborate planurile de modernizare, prin extinderea teritoriului intravilan, dincolo de limitele existente. Astfel, orașul se mărește spre nord-vest, dincolo de Întreprinderea de sârmă, cuie și lanțuri (I.S.C.L.), printr-o nouă zonă industrială, de transporturi auto și mari depozite, în est, spre gura Prutului, printr-un nou bazin portuar, spre vest și sud-vest, reconstrucția Țiglinei⁷.

Încă din 1948 s-au elaborat studii premergătoare schițelor de sistematizare ale orașelor subordonate noilor direcții de dezvoltare economică, între acestea, pentru Galați poate fi menționată *Monografia geografică a orașului Galați*, realizată în 1948 de V. Sficlea, o lucrare nepublicată.

Aceste studii, realizate implicit pentru orașele din zonele industriale, au fost urmate în 1953 de primele schițe de sistematizare redactate în cadrul institutelor centralizate de proiectare, fiind consecința directă a Hotărârii Consiliului de Miniștri din 13 noiembrie 1952. „Schița planului general de sistematizare” a Galațiului a fost realizată în 1954 de către I.C.S.O.R. și aprobată în urma unor completări (studii de etapizare a investiției pentru 25 de ani) în 1955 de către Consiliul de Miniștri⁸.

Odată cu crearea colosului de la Galați, cel mai important obiectiv industrial al cincinalului, se va schimba radical concepția de ansamblu privind dezvoltarea orașului și a regiunii Galați.

Triplarea populației orașului în numai trei decenii a determinat perturbări majore la nivelul intravilanului printr-o creștere rapidă a fondului construit îndeosebi în jumătatea de vest a orașului concretizată prin construirea unor noi cartiere de blocuri (Mazepa, Țiglina, Aeroport, Dunărea, Siderurgiștilor, Micro 17, Aurel Vlaicu etc.).

⁶ Oancea 1973: 57.

⁷ Oancea 1973: 57.

⁸ Rău 1964: 51.

O caracteristică a schițelor de sistematizare concepute în perioada 1953-1958 este influența urbanismului sovietic, ce avea la bază în conceptul dezvoltării orașului câteva elemente cheie⁹:

- un pol industrial principal;
- zonă de locuințe colective alcătuită din „cwartale” de mari dimensiuni;
- instituții publice reprezentative adăpostite în construcții unicate;
- bulevarde largi plantate și zone verzi amenajate cu monumente de for public.

Primul plan de sistematizare a orașului a fost realizat în 1953, astfel că în 1956 s-a trecut la proiectarea ansamblului central al orașului¹⁰.

Centrul orașului Galați a fost unul dintre primele reconstruite după război principalul pretext fiind acela, că în urma bombardamentelor din timpul celui de-al Doilea Război Mondial mare parte din construcții au fost distruse. Pentru reconstrucția zonei centrale au fost realizate planuri de sistematizare începând din 1948, în 1952, 1953, 1955 și 1956, ultima variantă fiind pusă în aplicare între anii 1956-1960 aproape întocmai.

Printre autorii schiței de sistematizare din 1956 se numără arhitecții Iosif Bedeus, Victor Sebestyén, Constantin Furmuzache, Gheorghe Dorin și Aurel Tofan. Strategia de dezvoltare a orașului, în urma deciziilor luate la nivel politic, construcția Combinatului Siderurgic Galați a fost obiectivul economic cele mai important din anii 1960-70, astfel încât încă o dată planul de dezvoltare se va schimba.

Centrele de interes în dezvoltarea orașului vor fi redistribuite, zonele industriale, cea principală spre vest și una secundară spre nord (amplificarea industriei existente).

În schița de sistematizare a orașului, realizată în 1960/1962 de către I.S.C.A.S. extinderea orașului era orientată în principal spre vest, creându-se trei axe de legătură între oraș (în fapt, cartierele de locuit) și zona industrială (Combinatul siderurgic), în lungul străzii Zimbrului, al străzii Mihail Kogălniceanu/ Gheorghe Doja și al străzii Brăilei. Noile planuri cuprindeau măsuri necesare pentru a asigura raionarea orașului:

- Zona de locuit, ce se va dezvolta pe cele două terase superioare ale orașului, în timp ce unitățile industriale erau planificate a sa fie grupate în trei zone industriale¹¹;
- Zona Combinatului pe platoul situat între văile Malina și Cătușa;
- Zona industrială și portuara existentă în est;
- nouă zonă de deservire industrială în nord – vest;

⁹ Sebestyén 1963: 12.

¹⁰ Sebestyén 1963: 12.

¹¹ Sebestyén 1963: 30.

Toate soluțiile constructive aveau în vedere necesitatea asigurării unei perspective cât mai aspectuoase spre Dunăre. În cuvântarea Secretarului General al Comitetului Central al Partidului Comunist Român din 26 februarie 1966, cu ocazia consfătuirii pe țară a lucrătorilor din construcții, se critica monotonia arhitecturală ce dănuia în construcțiile de locuințe:

Constructorilor și proiectanților le revin sarcina de cinste, de a pune în valoare, cu rezultate economice maxime, marile fonduri de investiții alocate de stat în acest cincinal, de a concretiza importantul efort material pe care îl face poporul nostru, în lucrări trainice de înalta calitate, care să sporească bogățiile patriei, apropiindu-se de țările avansate ale lumii¹².

Dezvoltarea rapidă și multilaterală a municipiului Galați s-a datorat modernizării și măririi vechilor unități industriale, a construirii întreprinderilor noi și în special Combinatului siderurgic. Această intensă industrializare a determinat schimbarea fizionomiei orașului și a oamenilor care lucrează în marile întreprinderi ale municipiului. În 1966 sunt revăzute planurile de sistematizare din 1965, după punerea parțială în funcțiunea Combinatului siderurgic și este realizat noul „profil socio-economic” al orașului. Următoarele schițe de sistematizare continuă ideea reorientării circulației rutiere spre vest și modificarea integrală a sistemului de circulație a căilor ferate prin înlocuirea gării principale cu o nouă gară situată între combinat și oraș (la Filești) și a unei stații de triaj la Barboși¹³.

În 1967 triajul de la Barboși era în curs de execuție, iar noua gară și aeroportul în faza de proiectare. Cele trei căi de circulație către Combinatul Siderurgic prevăzute prin schițele inițiale se vor modifica într-o oarecare măsură, accesul principal fiind realizat prin intermediul unui viaduct în lungul străzii Combinatului, prelungirea străzii Zimbrului/ Basarabiei, accesele secundare fiind la vest și la est de cel principal în lungul străzii Milcov și Calea Smârdan, care inițial făceau legătura cu centrul prin strada Tecuci/ 1Mai și respectiv, în lungul străzii Brăilei.

În schița de sistematizare din 1960, noul centru de greutate al orașului, propunea un „spațiu plantat cu dotări unicate” de formă alungită, pe direcția nord-sud, situat în lungul străzii Șanțului/ Coșbuc, între străzile Tecuci și Brăilei. Acesta urma să fie desfășurat pe o suprafață de 40 de hectare și cuprinzând construcții cu funcțiune politico-administrativă, comercială și social-culturală. La începutul anilor '70 a început construcția Casei de Cultură a Sindicatelor.

Atât realizarea zonei industriale din nord, cât și centrul civic din lungul bulevardului Coșbuc vor fi abandonate destul de repede. Zonele industriale au fost în mare concentrate astfel:

¹² Sebestyén 1963: 2.

¹³ Sebestyén 1963: 31.

- în vest industria siderurgică majoritară, dar și în nord prin laminatele finite pline, industria construcțiilor de mașini și prelucrării metalelor (a doua ca importanță, împreună cu Șantierul Naval);
- în est, industria textilă și alimentară, mai slab reprezentată în zona de nord;
- în centrul orașului alte câteva mici situri industriale, realizate prin extinderea unor industrii anterioare.

În paralel cu dezvoltarea și diversificarea profilului industrial al orașului s-au dezvoltat și instituțiile de învățământ superior, astfel încât Facultatea de Mecanică va deveni Institutul Tehnic și apoi Politehnic, ca în 1974 să se înființeze Universitatea din Galați. Astfel că „platforma universitară” devine un element cheie, situat aproximativ ca centru de greutate între Combinatul Siderurgic Galați și Șantierul Naval Galați, pe artera ce leagă cei doi poli industriali (Combinatului – Basarabiei/Zimbrului – Prutului).

Construcția cartierelor de locuințe a început în 1961 cu Țiglina I și Țiglina II din 1967. Sunt primele cartiere construite în imediata apropiere a orașului vechi, fără însă să necesite demolări ale fondului construit existent. Cartierul Mazepa, ridicat aproximativ simultan cu Țiglina II a fost suprapus țesutului anterior, necesitând demolarea unor construcții din imediata apropiere a ansamblului central (1956-1959). În etapa următoare, pentru a evita demolările cartierul Țiglina III a fost amplasat în apropierea Combinatului Siderurgic, la vest de parcelarea cu locuințe individuale ridicate între 1920-1955.

În cadrul cartierului Țiglina I din Galați, s-a executat pentru prima oară, în anul 1961, un nou tip de locuințe, pentru familiile de 1-2 persoane, această necesitate apărând în urma unor studii demografice făcute de I.S.C.A.S. În urma acestor studii rezulta necesitatea construirii unor blocuri pentru familii cu 1-2 persoane, familii ce urmau să crească ca procent în următorii ani, datorită accentului pus pe industrializare, implicit datorită fluxului mare de muncitori ce aveau să renunțe la viața de la țară, în detrimentul celei de la oraș.

Aceste apartamente vor fi construite ca unități de cazare, dotate cu strictul necesar, pentru locuirea unei familii de două persoane. Ca funcționalitate aceste apartamente erau completate cu un spațiu destinat vieții colective, prin care se asigura proprietarilor un surplus de spațiu util.

Apartamentele se compuneau dintr-o cameră cu suprafața locuibilă de aproximativ 16 m², o bucătărie de 1,8 m², o toaletă de 2,50 m² și un hol de 4,5 m², rezultând astfel un apartament cu o suprafață totală de 30 m²¹⁴. Până în anii '70 au fost evitate în mod deliberat atât demolările cât și construcțiile mai mari de patru niveluri, acceptate doar în cazuri rarisime.

¹⁴ Marinescu & Marinescu 2011: 84.

S-au ridicat cartiere noi chiar în zone insalubre, ca de exemplu Bădălan, care nu dispunea nici măcar de echipările elementare edilitare cu apă, canalizare, iluminat, casnic sau pavaj. După Țiglina I și II au urmat apoi cartierele Țiglina III și IV, apoi cartierul Dunărea.

Schimbarea proporțiilor în economie determina modificări și în structura populației în primul rând în procesul de urbanizare.

În 1960 populația urbană reprezenta aproximativ 30% din totalul populației județului, în 1970 aceasta reprezenta aproximativ 50%¹⁵. Dacă la sfârșitul celui de-al Doilea Război Mondial populația municipiului Galați era de 80.441 de locuitori, în 1979 populația municipiului a ajuns la 261.141 de locuitori. În 1979, la Galați populația dispunea de cartiere noi precum Țiglina I, Țiglina II, cartierul Dunărea, cartierul Aeroport. Acestea însumau 40.000 de apartamente din cele 50 000 care s-au construit în perioada cincinalelor.

În cartiere precum Ada Marinescu, Dunărea Siderurgiștilor și 1 Decembrie locuiau muncitorii de pe platforma Combinatului, aceste cartiere fiind amplasate în apropierea acestuia, tocmai pentru ca muncitorii să se deplaseze repede fără timp pierdut de la și la locul de muncă. În numai 15 ani, pe parcursul celor 3 cincinale, s-au construit 46.000 de apartamente în care locuiau mai mult de jumătate din populația orașului.

Se va dezvolta și traficul urban necesar pentru a lega zonele industriale de cartierele noi. Combinatul Siderurgic din Galați se va conecta cu cartierul Țiglina, cu zona centrală a orașului și zona industrială de vest, cu o linie de tramvai cu o mare capacitate de trafic cu lungime totală de 42 de kilometri. Pe lângă tramvaie, transportul în comun era asigurat și de autobuze, o statistica din anul 1980 ne relatează că au fost transportați 31 539.000 de călători cu tramvaiul și 72.929 000 de călători cu autobuzul.

Fondul de locuințe în cincinalul 1966-1970 s-a mărit cu număr de 15.292 de apartamente, în cincinalul următor 1971 -1975 s-au realizat alte 14.196 de apartamente urmând ca între 1976-1981 să se construiască alte 25.000 de locuințe.

Fondurile de investiții destinate construcțiilor de locuințe în cincinalul 1966-1970 s-au ridicat la 921 milioane de lei pentru întreg județul. La această sumă se vor mai adăuga alte 267 milioane de lei, din care s-au realizat lucrări precum: extinderea rețelei de distribuție a apei potabile, aproximativ 48 km conductei de aducțiune a apei din adâncime în lungime de 60 de km, extinderea rețelei electrice, extinderea străzilor, a drumurilor.

În 1978 se termină construcția celui mai nou și modern spital județean, cu o capacitate de 1.426 de paturi, cu o policlinică ce avea grijă de muncitorii de pe platformă, de populația orașului dar și de populația din județelor învecinate.

¹⁵ Brezneanu & Munteanu 1972: 298.

Asistență medicală a personalului din Combinat era acordată în peste 19 cabinete de specialitate aflate pe platforma acestea fiind dotate cu aparatură specializată; mai existau alte 21 de dispensare aflate la nivelul uzinelor, în care se lucra în cate două schimburi.

Astfel în domeniul sănătății se vor investi 118 milioane de lei în perioada anilor 1974-1980, mărindu-se baza materială și pe lângă spital și dispensare se va construi și un punct de recoltare a sângelui și un depozit de materiale farmaceutice¹⁶. În scopuri de recuperare a forței de muncă au fost amenajate și case de odihnă la Țigănești, în apropierea orașului Tecuci, cu 60 de locuri în serii săptămânale, o casa de odihna în pădurea Gârboavele și puncte de agrement pe malul Dunării.

În anul 1979 Combinatul patrona 7 creșe cu 640 de locuri și 7 grădinițe cu 1.345 locuri pentru copii. Până la sfârșitul anului 1979 existau în Galați și 12 cămine de nefamiliști în care locuiau 3.500 de oameni ai muncii din Combinat. Zece mii de mese calde pe zi erau servite în cea mai mare cantină, la care se adăugau o rețea de microcantine și bufete organizate în cadrul uzinelor¹⁷.

În aceeași perioadă se va construi în Galați și o adevărată bază sportivă. Stadionul Portu Roșu, ce aparținea clubului sportiv universitar cu o capacitate de 8.000 de locuri și Stadionul Dunărea cu o capacitate de 25.000 de locuri, în apropierea stadionului construindu-se două trenuri pe care își desfășurau antrenamentele echipele locale. Sala Sporturilor din Galați este un alt edificiu construit în această perioadă cu o capacitate de peste 3.000 de locuri. Aceasta era destinată atât jocurilor de handbal, baschet, volei, gimnastică, precum și unor spectacole cu interes public sau de partid.

În toate cartierele muncitorești se găseau terenuri de sport construite tot de siderurgiști și pentru siderurgiști, unde doritorii puteau să joace tenis, volei fotbal handbal și baschet. Cel mai modern patinoar artificial de la acea vreme, va deveni unul din cele mai frumoase edificii din țară de la acea vreme, cu o capacitate de 5.000 de locuri, și o suprafață de gheață de 1800 m².

În domeniul învățământului, artei și culturii s-au construit două clădiri de licee cu câte 16 săli de clase, 24 de școli generale, 7 cămine culturale, Casa de Cultura a Sindicatelor, Liceul Pedagogic și Liceul nr. 6, precum și cinematograful „Doina”, cu o capacitate de 600 de locuri.

Volumul mare de investiții alocate județului Galați, a impus îmbunătățirea continuă a activității de construcții. Principalii constructori care au activat în județul Galați au fost:

- Întreprinderea de construcții și montaje siderurgice (I.C.M.S.G.);
- Întreprinderea 7 construcții – montaj;
- Trustul de construcții și îmbunătățiri funciare;

¹⁶ Marinescu & Marinescu 2011: 85.

¹⁷ Combinatul Siderurgic Galați pe coordonatele dezvoltării 1985: 187.

- Trustul județean de construcții.

Acestea sunt instituțiile care în perioada anilor 1966–1970 au realizat un volum de lucrări de aproape 10 miliarde de lei, aplicând totodată și politica partidului de modernizare generală, în toate domeniile de activitate. Cu totul aparte pentru arhitectura întregii perioade a fost cooptarea artiștilor plastici pentru realizarea construcțiilor și a spațiilor publice amenajate. Manifestările artiștilor au constat în realizarea de panouri decorative de mari dimensiuni finisate cu mozaicuri și amplasate pe suprafețele oarbe ale construcțiilor (blocurile de nefamiliști din cartierul Țiglina I, cele din preajma centrului comercial „Potcoava”, Cinematograful din Țiglina I, construcție în cadrul Combinatului Siderurgic) ori grupuri statuare de mici sau mai mari dimensiuni. În ultimul caz fiind realizate 24 de lucrări de artă monumentală în cadrul Simpozionului de sculptură în metal (edițiile 1976, 1977, 1991).

Această industrializare forțată, va schimba rapid aspectul orașului, în urma planurilor de sistematizare se vor contura cu precizie zona industrială, din valea orașului, cartierele de locuințe, Mazepa, apoi cele patru cartiere Țiglina, pe cea de-a doua terasă, urmând apoi cartierele Dunărea, Ada Marinescu și Siderurgiștilor. Odată cu construcția acestor cartiere, căile de acces în oraș sistemul de magistrale, spațiile verzi, se vor îmbunătăți și moderniza și ele.

Combinatul Siderurgic a dat avânt nu doar orașului, prin modernizarea și lărgirea acestuia, ci a dus și la dezvoltarea transporturilor și comunicațiilor, acestea din urma fiind pârghia spre asigurarea progresului întregii economii.

Se vor face investiții majore în transportul feroviar, cheltuindu-se între anii 1966–1970, și 145 milioane de lei pentru Județul Galați¹⁸. Majoritatea investițiilor feroviare vor fi folosite pentru îmbunătățirea traficului privind deservirea Combinatului Siderurgic, refacerea liniilor și modernizarea stațiilor. Tot pentru deservirea combinatului Siderurgic, se vor face investiții și în transportul pe apă, sporindu-se astfel traficul portuar și volumul mărfurilor transportate; navigația fluvială va prelua o sarcinile transportului de materii prime destinate combinatului.

Profilul industrial al orașului Galați se schimbă radical în anii '60 prin apariția de noi unități industriale, dar în special datorită apariției Combinatului Siderurgic, devenit în doar câțiva ani un simbol al socialismului. În anul 1980 Combinatul Siderurgic avea recordul de a produce 60% din producția țării.

¹⁸ *Combinatul Siderurgic Galați pe coordonatele dezvoltării 1985*: 307.

Concluzii

În perioada 1951-1989 dezvoltarea economiei, care s-a desfășurat pe baza planurilor cincinale, a fost centrată pe dezvoltarea industrială, prin care, potrivit strategiei și politicii oficiale a timpului, cu unele accente sau nuanțe diferite de la o etapă la alta, se urmărea transformarea României într-un stat industrial-agrar cu o economie eficientă, lichidarea decalajelor de dezvoltare economică dintre zone, regiuni, județe și apropierea nivelului dezvoltării economico-sociale a acestora, crearea unei structuri moderne a economiei în profil de ramură, departamental și teritorial, în care industria să aibă rolul central, atragerea și folosirea rațională în procesul dezvoltării a resurselor disponibile din fiecare zonă și unitate teritorială, în concordanță cu nevoile țării și ale zonei sau unității teritoriale. Specifică dictaturii național-comuniste instaurate de Ceaușescu a fost sistematizarea localităților urbane și rurale prin demolări în masă ale gospodăriilor țărănești și strămutarea familiilor afectate în apartamente de bloc.

În orașe au fost construite noi cartiere muncitorești, iar vechile clădiri și biserici, unele din secolul al XIX-lea, au fost distruse pentru a face loc noilor construcții de tip socialist. Toate acestea au fost consecințe ale politicii de industrializare forțată.

Perioada de după cel de-al Doilea Război Mondial a fost marcată în România de dirijarea intereselor economice către dezvoltarea industriei, sub influența puterii sovietice. Schimbările datorate reorientării politice s-au făcut simțite la toate nivelurile societății și în cadrul tuturor cercurilor profesionale. Una dintre consecințe a fost adoptarea planurilor economice anuale și pentru cinci ani, alături de „profile socio-economice de dezvoltare” ale orașelor și schițe de sistematizare. În această perioadă au fost vizate preponderent spre restructurare orașele industriale sau cele cu potențial industrial, între acestea numărându-se și Galațiul.

BIBLIOGRAFIE

- Alexandrescu, I. (1986). *Economia României în primii ani postbelici (1945-1947)* București: Editura Științifică și Enciclopedică.
- Arhitectura gălățeană de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea (1991), *Revista Monumentelor Istorice LX(2)*, 91-96.
- Brezeanu, I. & Munteanu, N.G. (1972). *Județul Galați pe scara timpului*. Galați: Întreprinderea poligrafică.
- Brezeanu, I., Marinescu, C. & Vrabie, D. (1964). *Galați, Mic îndreptar turistic*. București: Editura Meridiane.
- Bucur, Mariana (1965). Cinematograf cu 800 de locuri la Galați, *Arhitectura RPR*, I, 24.
- Casa de cultură a tineretului – Galați (1987), *Arhitectura*, VI, 27.

- Cocioabă Ștefan (1968). Restaurantul „Pescarul” din Galați, *Arhitectura*, V, 50.
- Combinatul Siderurgic Galați pe coordonatele dezvoltării* (1985). Galați. Constantiniu, Florin (1997). *O istorie sinceră a poporului român*. București: Editura Univers Enciclopedic.
- Dăscălescu, Prof. Nicolae (1963). *Album Galați, colecția orașe și privești*. București: Editura Meridiane.
- Două microraiioane de locuințe în cartierul Țiglina II – Galați (1966), *Arhitectura*, IV.
- Grimberg, Boris & Popescu, Traian (1972), Studiu de optimizare a ansamblurilor de locuințe din Municipiul Galați, *Arhitectura*, V.
- Iordănescu, D. & Georgescu, C. (1986). *Construcții pentru transporturi în România 1881-1981*, vol. I. București: CCCF.
- Irimiea, M. (2002). *23 August 1944. Consecințe economice*. Ploiești: Editura Prahova.
- Lache, T. & Țuțui, Gh. (1978). *România și Conferința de pace de la Paris din 1946*. Cluj-Napoca: Editura Dacia.
- Lazarovici, Grigore & Stanciu, Ștefan (2004). *Galații: Istorie și contemporaneitate*. Galați: Editura Alma.
- Marinescu, Elena Stela, Marinescu Nicolae Aurel Constantin (2011). *Combinatul Siderurgic Galați: Construcția Combinatului Siderurgic Galați de la început (1962) - până în anul 1982*. Galați. *Monitorul Oficial*.
- Oancea, D. I. (1973). *Gruparea urbană Galați-Brăila. Studiu de geografie regională*. București: Editura Academiei R.S.R.
- Panait, Toader (1983). Dezvoltarea spațiilor de învățământ, cercetare și microproducție la Universitatea din Galați, *Arhitectura*, II, 35.
- Pisică, Steluța-Viorica (1991). Măsuri de modernizare a orașului Galați în secolul al XIX-lea, *Buletinul Comisiunii Monumentelor Istorice* II(2), 17-21.
- Rău, Romeo (1964). Plenara filialei Galați a Uniunii Arhitecților din RPR, *Arhitectura RPR*, III, 51.
- Săvescu, Constantin (1963). Centrul social-cultural și comercial al cartierului Țiglina I Galați, *Arhitectura RPR*, VI.
- Sebestyén, Victor (1956a). Cvartal de locuințe și cămine studențești la Galați, *Arhitectura RPR*, X, 2.
- Sebestyén, Victor (1956b), Studii de sistematizare a pieței centrale din Galați, *Arhitectura RPR*, XI, 3.
- Sebestyén, Victor (1959). Studii de sistematizare centrului orașului Galați, *Arhitectura RPR*, IV, 3.
- Sebestyén, Victor (1962). Cartierul Țiglina I Galați, *Arhitectura RPR*, II, 20.
- Sebestyén, Victor (1963). Apartamente pentru familii de 1-2 persoane la Galați, *Arhitectura RPR*, II, 12.