



**Institutul Național al  
Patrimoniului**

Ministerul Culturii

---

**STUDIU DE FUNDAMENTARE PENTRU IDENTIFICAREA RESURSEI CULTURALE ȘI A POTENȚIALULUI DE (RE)CONVERSIE A PLATFORMEI INDUSTRIALE RULMENTUL DIN MUNICIPIUL BRAȘOV, DIN PERSPECTIVA EVOLUȚIEI ISTORICE A ZONEI ȘI A SEMNIFICAȚIEI PENTRU PATRIMONIUL TEHNIC ȘI INDUSTRIAL AL ORAȘULUI, ÎN VEDEREA STABILIRII RECOMANDĂRILOR DE INTERVENȚIE PROPUSE ÎN PROCESUL DE REABILITARE**

**BENEFICIAR: PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BRAȘOV**





**Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare**

**Institutul Național al Patrimoniului**

**Coordonare**

dr. arh. Ștefan Bâlici  
Director general

dr. arh. Irina Iamandescu  
Director adjunct monumente istorice



**Echipa de elaborare**

dr. arh. Ioana Maria Petrescu  
CȘIII, Direcția monumente istorice

arh. Raluca Bărbulescu,  
Arhitect, Direcția monumente istorice

arh. Lucia Leca  
Arhitect, Direcția monumente istorice

ist. Simina Stan  
CȘ, Direcția monumente istorice

peis. Alexandru Mexi  
CȘIII, Direcția monumente istorice



**Colaboratori:**

dr. arh. Irina Tulbure  
lector, Universitatea de Arhitectură și Urbanism „Ion Mincu”

**februarie – aprilie 2021**



---

**Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare**

<b>I</b>	<b>Obiectul studiului, metode de cercetare și instrumente de lucru</b>	<b>p. 3</b>
<b>II</b>	<b>Platforma industrială Rulmentul. Situația ansamblului la momentul întocmirii documentației</b>	<b>p. 5</b>
<b>III</b>	<b>Context general – abordarea patrimoniului industrial în practica internațională</b>	<b>p. 8</b>
<b>IV</b>	<b>Context local specific – Brașovul secolului XX</b>	<b>p. 15</b>
	<b>IV.1</b> Brașovul industrial	<b>p. 15</b>
	<b>IV.2</b> Repere arhitecturale	<b>p. 22</b>
<b>V</b>	<b>De la Flotila 1 Bombardament la întreprinderea Rulmentul. Scurtă istorie a locului</b>	<b>p. 27</b>
<b>VI</b>	<b>Construcții industriale și amenajări pe platforma Rulmentul</b>	<b>p. 37</b>
	<b>VI.1</b> Sediul Flotilei 1 Bombardament	<b>p. 37</b>
	<b>VI.2</b> Planul de dezvoltare și sistematizare a uzinei Rulmentul	<b>p. 40</b>
	<b>VI.3</b> Ultimele intervenții în perimetrul uzinei. Platforma Rulmentul în ultimii 30 de ani	<b>p. 46</b>
<b>VII</b>	<b>Evaluarea clădirilor, a instalațiilor tehnice și a amenajărilor de pe Platforma Rulmentul prin prisma vechimii, a valorii memoriale și a semnificației acestora pentru patrimoniul industrial</b>	<b>p. 48</b>
<b>VIII</b>	<b>O atitudine sustenabilă pentru viitorul Platformei Rulmentul și al Brașovului</b>	<b>p. 57</b>



**IX      **Recomandări de intervenție asupra clădirilor, a instalațiilor tehnice și a amenajărilor de pe Platforma Rulmentul, în vederea (re)conversiei****      p. 61

**Bibliografie**      p. 71

**Fișe de obiect pentru principalele construcții de pe amplasamentul studiat (C7, C12-C17, C21-C28, instalații)**

**Planșe:**

Planșa 1	Etape în evoluția fondului construit pe amplasamentul platformei Rulmentul	A3
Planșa 2	Evaluarea clădirilor, a instalațiilor tehnice și a amenajărilor de pe platforma Rulmentul din perspectiva resursei culturale și a semnificației pentru patrimoniul industrial	A3
Planșa 3	Evaluarea clădirilor, a instalațiilor tehnice și a amenajărilor de pe platforma Rulmentul din perspectiva potențialului de reconversie	A3
Planșa 4	Recomandări de intervenție în vederea (re)conversiei	A3

**Anexe:**

Anexa 1	Repere cronologice în evoluția amplasamentului	11 file
Anexa 2	Surse cartografice (planuri, schițe, aerofotogrametrii)	9 file
Anexa 3	Surse iconografice. Imagini de epocă	12 file
Anexa 4	Documentar fotografic	28 file
Anexa 5	(Re)conversia patrimoniului industrial în practica internațională.	



---

## **Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare**

### **I Obiectul studiului, metode de cercetare și instrumente de lucru**

Prezenta documentație, întocmită de Institutul Național al Patrimoniului – Direcția Monumente Istorice și Peisaje Culturale la solicitarea Primăriei Municipiului Brașov, are ca obiect evaluarea clădirilor, construcțiilor și amenajărilor de pe platforma Industrială Rulmentul și identificarea resursei culturale a acestora în raport cu semnificația lor pentru patrimoniul tehnic și industrial și stabilirea potențialului de (re)conversie. Primele construcții de pe platforma Rulmentul au fost realizate la sfârșitul perioadei interbelice, pentru sediul Flotilei I Bombardament; ansamblul s-a extins după 1959, când pe imobil a fost transferată Uzina Rulmentul. Întreprinderea a funcționat pe amplasament vreme de aproape cincizeci de ani. După 2007, când SC Rulmentul SA și-a încetat definitiv activitatea, proprietatea a fost dezmembrată, câteva loturi intrând în proprietatea privată. Cea mai mare parte a fostei platforme este în domeniul public al Primăriei Municipiului Brașov, respectiv al Statului Român. În prezent, zona este abandonată, lipsa utilizării curente și a întreținerii conducând la degradarea construcțiilor și a amenajărilor aferente.

În vara anului 2020, Primăria Municipiului Brașov a aprobat un proiect de reconversie a zonelor abandonate de pe platforma Rulmentul în zone verzi, a cărui primă etapă va consta în elaborarea Planului Urbanistic Zonal. Una dintre principalele direcții de acțiune vizează existentul, fond construit și neconstruit, și stabilirea modului optim de intervenție. În zona Rulmentul se conservă un fond construit cu semnificație deosebită pentru arhitectura industrială care poate fi valorificat și integrat în proiectele viitoare de dezvoltare. Demersul este mai mult decât necesar, având în vedere atât pericolele care amenință construcțiile industriale și marile pierderi pe care le-a suferit România în acest



domeniu, cât și caracterul de resursă neregenerabilă, definitorie pentru patrimoniul construit. Studiul de fundamentare pune la dispoziția beneficiarului concluziile privind evaluarea construcțiilor, instalațiilor și amenajărilor păstrate pe amplasament, din perspectiva semnificației acestora pentru patrimoniul industrial, însoțite de recomandări de intervenție care precizează unde sunt elemente posibil de desființat, ce componente se conservă pe sit și cum se poate interveni în perimetrul acestora.

Studiul a fost elaborat în intervalul februarie – aprilie 2021, prin parcurgerea următoarelor etape: deplasare la sediul beneficiarului pentru documentare și stabilirea modului de lucru și vizită pe teren, cu inspectarea vizuală a construcțiilor și a zonelor accesibile,<sup>1</sup> în lunile februarie și martie; etapa de cercetare, începând cu identificarea surselor bibliografice și culegerea informațiilor relevante pentru studiu; sintetizarea și prelucrarea datelor obținute în urma cercetării de teren și a cercetării surselor bibliografice; redactarea documentației – parte scrisă, parte desenată, fișe și anexe. Pe parcursul întocmirii studiului, echipa de elaborare a avut două consultații cu beneficiarul.

Sursele documentare cercetate provin din mai multe fonduri arhivistice: arhivele Primăriei Municipiului Braşov, unde au fost identificate autorizații de construcție eliberate în intervalul 1959-1990 pentru executare de lucrări pe platforma Rulmentul; Arhivele Naționale Istorice Centrale, care gestionează un fond documentar referitor la Industria Aeronautică Română și realizarea unor construcții pe aerodromul IAR Braşov; Arhivele Militare Naționale Române – Direcția Domenii și Infrastructuri, unde există un fond cu documente juridice pentru patrimoniul imobiliar al MAPN; Arhivele Militare Naționale Române – Depozitul central de arhivă (UM02405 Pitești), Fond 708, Flotila 1 Bombardament, Fond 5487, Subsecretariatul de Stat al Aerului. Nu a fost disponibilă pentru cercetare arhiva Uzinei Rulmentul, preluată de Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Braşov în cursul lunilor martie-aprilie.

Pentru definirea contextului general și a contextului local specific a fost cercetată literatura de specialitate. Evoluția urbanistică și extinderea zonei industriale a fost reconstituită, în mare parte, cu ajutorul surselor cartografice deținute de Cabinetul de Hărți al Bibliotecii Academiei Române.<sup>2</sup> Unele informații necesare descrierii clădirilor, ansamblului și evoluției acestora au fost preluate din documentele iconografice. Pentru construcțiile aflate în proprietatea Primăriei Municipiului Braşov au fost consultate dosarele de expertiză întocmite în anul 2016. Evaluarea obiectelor de patrimoniu industrial s-a realizat în conformitate cu legislația în vigoare și cu documentele internaționale din domeniu: Legea 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice; Legea 6/2008 privind regimul juridic al patrimoniului tehnic și industrial; OMCC 2260/2008 privind

<sup>1</sup> Precizăm că nu toate construcțiile de amplasament au fost accesibile la momentul efectuării vizitelor pe teren.

<sup>2</sup> Biblioteca Academiei Române deține trei planuri, format mic, ale oraşului Braşov în perioada interbelică, și câteva planuri turistice foarte schematice, din anii '70 și '80.



aprobarea Normelor metodologice de clasare și inventariere; Carta Patrimoniului Industrial adoptată la Moscova în 2003 de TICCIH (Comitetul Internațional pentru Conservarea Patrimoniului Industrial) și principiile comune TICCIH - ICOMOS (Consiliul Internațional al Monumentelor și Siturilor) – pentru conservarea siturilor, structurilor, zonelor și peisajelor industriale, adoptate în 2011. De asemenea, la stabilirea restricțiilor și permisivităților de intervenție ne-am raportat la principiile metodologice privind evaluarea impactului intervențiilor asupra patrimoniului - *ICOMOS Guidance on Heritage Impact Assessments for Cultural World Heritage Properties*, ICOMOS, 2011.

Documentația este structurată în nouă părți: capitolul introductiv, în care sunt descrise succint obiectul studiului, metodele și instrumentele de cercetare; prezentarea situației actuale a ansamblului; contextul general privind modul actual de abordare a patrimoniului industrial; prezentarea contextului local specific centrat pe orașul Braşov și pe evoluția sa în cursul secolului XX; istoria ansamblului din perspectiva celor două obiective care au funcționat pe amplasament; evoluția arhitectural-urbanistică a sitului; evaluarea fondului construit și neconstruit; definirea unei atitudini adaptate caracteristicilor amplasamentului; formularea recomandărilor de intervenție, în vederea prezervării resursei culturale și pentru prevenirea pierderii unor componente semnificative pentru evoluția patrimoniului industrial. Textul este însoțit de fișe de obiect pentru construcțiile situate în zona studiată (în proprietatea Primăriei și proprietatea Statului), partea desenată (planșe de analiză a evoluției, valorilor, potențialului de intervenție atitudine și recomandări) și anexe.

## **II Platforma industrială Rulmentul. Situația ansamblului la momentul întocmirii documentației**

Amplasamentul studiat se află în municipiului Braşov, pe strada 13 Decembrie nr. 96, și face parte din fosta platformă industrială Braşov nord, constituită în jurul întreprinderilor Tractorul și Rulmentul. Situl, aflat parțial în proprietatea municipalității Braşov, parțial în proprietatea Statului Român, are o suprafață de cca 32 ha și este delimitat de strada 13 decembrie, la V; de imobile dezlipite din parcela uzinei, trecute în proprietate privată, la N și la S; de strada Henri Coandă și albia râului Timiș, pe latura de NE și spre E. Pe amplasament se păstrează un patrimoniu imobil semnificativ din punct de vedere al arhitecturii industriale dar și al potențialului de (re)conversie, construit de-a lungul mai multor decenii (începând cu anul 1935 și terminând cu începutul anilor '90).

Conform Planului Urbanistic General al municipiului Braşov, platforma Rulmentul este inclusă în zona activităților productive (compusă din terenuri ocupate de



activități pentru producția de bunuri), subzona A1 – a activităților predominant industriale și de servicii. Din zona A fac parte unități care își mențin activitatea, unități aflate în proces de restructurare și terenuri rezervate unor activități productive și de servicii viitoare. Regulamentul local aferent PUG recomandă întocmirea planurilor urbanistice zonale sau de detaliu pentru identificarea infrastructurii tehnice, stabilirea circulațiilor publice, rutiere și feroviare și, acolo unde este necesar, re-lotizarea terenului. În cazul conversiei funcționale, regulamentul PUG recomandă reabilitarea și adaptarea clădirilor industriale abandonate, precum și identificarea și eliminarea surselor remanente de poluare sau contaminare a solului.

Situl se află într-o zonă în curs de (re)conversie. Uzinele Tractorul (unde a funcționat fabrica IAR Braşov înființată în anul 1925) care, alături de Rulmentul, a format zona industrială de nord, a făcut obiectul unui PUZ realizat în 2008-2009. Planul a urmărit dezvoltarea unui cartier oraşenesc, cu activități variate (locuire, agrement, servicii), conectat la centrul oraşului.

Societatea Comercială Rulmentul SA și-a încetat activitatea în anul 2007. În anul 2010, Guvernul a adoptat Hotărârea nr. 1136/2010 *privind transferul fără plată a unor imobile din domeniul privat al statului și administrarea Autorității pentru Valorificarea Activelor Statului, în domeniul public al statului și administrarea Consiliului Local al municipiului Braşov, județul Braşov* în vederea sprijinirii mediului de afaceri din municipiul Braşov. În nota de fundamentare a actului normativ se arată că platforma industrială pe care și-a desfășurat activitatea SC Rulmentul Braşov SA poate fi adaptată la noile cerințe de dezvoltare economică și competitivitate, fiind potrivit pentru crearea unui centru de afaceri, transfer tehnologic și incubator de afaceri – care să susțină sectoarele economice cu potențial de creștere și să stimuleze colaborarea în domeniul activității de cercetare – inovare.

Cinci ani mai târziu a fost emisă o altă Hotărâre de Guvern (HG 395/2015) pentru *reglementarea situației juridice a unor imobile, trecute în domeniul public al statului, situate în municipiul Braşov, județul Braşov*. Municipiul Braşov deținea calitatea de solicitant eligibil pentru obținerea unei finanțări nerambursabile prin Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară nr. 1 privind sprijinirea dezvoltării durabile a oraşelor - poli urbani de creștere pe Domeniul de intervenție 1.1 - Planuri integrate de dezvoltare urbană, proiecte de reabilitare a siturilor industriale poluate și neutilizate și pregătirea lor pentru noi utilizări economice.

Imobilele ce urmau să fie preluate de Primărie erau destinate sprijinirii mediului de afaceri. În privința funcțiunilor, nota de fundamentare a HG 395/2015, menționa realizarea de spații expoziționale pentru manifestări cu caracter permanent sau temporar; spații de birouri; spații destinate organizării conferințelor/eventimentelor de nivel regional/național; spații de mică producție/parc tehnologic/incubator pentru





următoarele domenii de activitate: industria prelucrării lemnului, industria auto (componente, subansamble), sectorul reciclării/valorificării materialelor refofosibile, producție multimedia, industrii creative și inovative, precum și spații pentru formarea profesională, școală de arte și meserii.

Ulterior, în primăvara anului 2018, Primăria Municipiului Braşov a încheiat un acord pentru servicii de asistență tehnică privind programul de Dezvoltare Urbană Braşov, cu Banca Internațională pentru Reconstrucție și Dezvoltare. Raportul întocmit în baza acordului cuprinde o analiză a pieței imobiliare, pentru stabilirea potențialului imobiliar al amplasamentului dar nu are la bază și un studiu al patrimoniului industrial propriu-zis, cu identificarea valorilor culturale și a componentelor care trebuie prezervate, care să fundamenteze propunerile. Documentația definește trei scenarii posibile de dezvoltare, cu păstrarea, în proporții diferite, a fondului construit de pe amplasament. În primul scenariu, se conservă 61% din clădirile existente; în scenariul 2, suprafața se reduce la 36%; în ultimul scenariu se ajunge la păstrarea unui procent de numai 8% (corespunzând fostelor hangare interbelice, pentru care Primăria a recomandat prezervarea, fiind clădiri istorice). Consiliul Local al Municipiului Braşov a aprobat proiectul *Reconversie zone abandonate în zone verzi -Zona industrială Rulmentul: Scenariul 3 din Strategia de Management al Activelor Braşov* propus de Banca Mondială în cadrul Acordului de Servicii de Asistență Tehnică rambursabile privind Programul de Dezvoltare Urbană Braşov (P166263) în baza HCL 367/31.07.2020. Precizăm că respectivul scenariu, în care se propune conservarea a unui procent de doar 8 % din fondul construit existent corespunde în foarte mică măsură obiectivelor privind sprijinirea mediului de afaceri și dezvoltarea de noi activități economice ale Hotărârilor de Guvern menționate din 2010 și 2015, funcțiunea net predominantă fiind schimbată. Documentația tehnico-economică a proiectului de Reconversie zone abandonate în zone verzi – Zona industrială Rulmentul, a fost propusă pentru finanțarea prin Proiectul Operațional de Asistență Tehnică (POAT), în care Municipiul Braşov este partener.

Elaborarea Planului Urbanistic Zonal, reprezentând prima etapă a documentației tehnico-economice, trebuie precedată de realizarea studiilor de fundamentare prevăzute de Ghidul privind metodologia de elaborare și conținutul cadru al Planului Urbanistic Zonal. Printre studiile absolut necesare pentru a formula reglementările pentru amplasamentul fostei Uzine Rulmentul se numără și cel de identificare a resursei culturale a construcțiilor (clădiri și instalații) și amenajărilor de pe platformă, care va stabili, în baza unei evaluări formulate pe mai multe paliere de analiză, ce obiective trebuie conservate, cum și în ce măsură se poate interveni asupra acestora, și care sunt elementele care se pot modifica, modifica substanțial sau desființa.



### III Context general – abordarea patrimoniul industrial în practica internațională

*We must recognize that industry with its enormous buildings is no longer a disturbing link in our townscape and our landscape, but a symbol of work, a monument of the town, which every citizen should present to the foreigner with at least the same pride as his public buildings.* Fritz Schupp, 1992

Începând cu anii '60 ai secolului trecut, odată cu extinderea perspectivei asupra obiectivelor ce înglobează valori culturale, siturile industriale devin o preocupare a domeniului conservării și protejării patrimoniului cultural. Formele istorice de recuperare a siturilor industriale au fost rezultatul operării continue, de cele mai multe ori prin re tehnologizare, sau al evoluției condițiilor socio-economice ce au impus schimbarea profilului industrial și, prin urmare, adaptarea tehnică, a forței de muncă, precum și deschiderea către alte piețe. Istoric, vorbim de fapt de un gest de „*bun simț și economie*”.<sup>3</sup> Astfel, teoretizarea și identificarea valorilor de patrimoniu ale siturilor industriale este determinată de societate, respectiv de relația dezvoltată între societate și zona industrială de-a lungul timpului.

Patrimoniul industrial a fost definit în 2003 prin Carta patrimoniului industrial, ca mărturie materială sau imaterială a culturii industriale, a modului de viață și a producției, în evoluția ei istorică. Conform documentului, protejarea patrimoniului industrial are la bază valorile universale ale acestei mărturii, permițând reconstruirea vieții de zi cu zi a oamenilor, dând astfel un important simț al identității. Valoarea tehnologică, științifică, precum și cea estetică sunt enunțate ca intrinseci siturilor, respectiv construcțiilor, mașinilor, dar și peisajului pe care îl creează. Astfel, supraviețuirea oricărui element care demonstrează procesele tehnologice sau tipologii de situri și peisaje contribuie substanțial la valoarea culturală, evidențiind raritatea obiectivului. Principiile comune ICOMOS - TICCIH pentru conservarea siturilor, structurilor, ariilor și peisajelor industriale, din 2011, sunt cele care au introdus explicit componenta de imaterial, definită ca *Know-how* tehnic și modalitate de planificare – organizare a muncii și a lucrătorilor, precum și ca moștenire socială și culturală care a modelat viața comunităților și a adus schimbări importante în organizarea socială a lumii în general.

Recuperarea patrimoniului industrial pornește de la înțelegerea (cercetarea) acestuia și este un proces complex, interdisciplinar și specializat, ce presupune o capacitate sporită de identificare și lecturare a tehnologiei, arhitecturii, sitului și peisajului. Din

---

<sup>3</sup> Benjamin Fragner, *Adaptive re-use*, în „Industrial heritage re-tooled. The TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation”, p.110.



practica internațională se pot identifica șase dimensiuni esențiale, transversale ce trebuie abordate în orice demers de intervenție asupra unui sit industrial.<sup>4</sup>

## 1. Dimensiunea tehnică

Triada energie-tehnologie-mașină este linia directoare la care se raportează toate celelalte componente ale unui sit industrial, amplasarea acestuia, amplasarea construcțiilor unele față de altele și relația acestora cu trenul, alcătuirea constructivă a diferitelor corpuri (structură, caracteristici volumetrice, iluminare, gabarit, materiale), toate depinzând direct de tehnologia folosită și cerințele funcționale implicite. În acest context, atunci când elementele tehnice originare sau aferente diferitelor etape de re tehnologizare sunt conservate în sit, lucrul care se întâmplă de cele mai multe ori accidental, acestea conferă sitului o valoare excepțională. Modificările tehnologice identificabile în decursul timpului pot, de asemenea da indicii importante cu referire la întregul sit deoarece o clădire, sau un ansamblu de clădiri industriale are formația și dimensiunile subordonate tehnologiei conținute.

**Modul de funcționare a unui sit industrial, de la tehnologiile utilizate până la procesul liniei de producție este astfel principala cheia de descifrare a unui sit industrial. Lipsa aprofundării acestui aspect produce pericolul lecturii eronate și, prin urmare, generarea unor intervenții greșite ce pot afecta grav valorile culturale.** Trebuie însă menționat și faptul că dimensiunea tehnică, cu necesitatea ei de reconsiderare permanentă, modernizare și transformare facilitează reutilizarea și adaptarea, justificând într-o anumită măsură intervenția contemporană de re tehnologizare sau modificări și inserții legate de noi funcțiuni.

## 2. Dimensiunea conexiunii teritoriale

Căile de transport existente pe sit, precum și infrastructura dezvoltată în teritoriu, reprezentau relația directă dintre situl industrial și celelalte elemente care permiteau/justificau funcționarea acestuia: furnizori de materii prime și combustibili, lucrători și, nu în ultimul rând, piața de desfacere pentru produsul finit. Relația dintre situl industrial și căile de transport este astfel una de co-dependență, multe dintre traseele căilor de transport fiind stabilite în funcție de necesitățile industriilor existente, iar amplasarea și alcătuirea multor industrii fiind determinată direct de accesibilitatea unui sistem de transport eficient.

---

<sup>4</sup> Vezi Irina Iamandescu, *Arheologia industrială, recuperarea patrimoniului industrial și problematica domeniului în România*. Teză de doctorat, Tiposcript, Universitatea de Arhitectură și Urbanism Ion Mincu, 2015.



**Prin urmare, în analiza oricărui sit industrial relația cu sistemul de transport este esențială iar păstrarea efectivă a acestuia sau cel puțin a urmelor existenței sale contribuie la coerența ansamblu. Un sit văduvit de această componentă va avea dificultăți de descifrare și interpretare și va fi rupt de contextul care l-a creat.**

### **3. Dimensiunea arhitecturală**

Așa cum am menționat anterior, arhitectura industrială este subordonată tehnologiei conținute sau deservite, funcția creând astfel forma și determinând rezolvările arhitecturale. În acest context, industria și-a format un limbaj arhitectural propriu, ce recurge la un mod de construcție funcțional și robust, direct conectat la mașinile și procesele tehnologice găzduite. Evoluția tehnicilor și a materialelor de construcție a definit arhitectura industrială, calitatea limbajului și inovația structurală depășind în timp utilitatea funcțională și contribuind semnificativ la bazele arhitecturii moderne și designului industrial. Schimbări vizibile la nivelul arhitecturii au fost generate de evoluția tehnicii, de la acționarea hidraulică la cea cu aburi și apoi la cea electrică, în paralel observându-se trecerea de la construcțiile din piatră, la cărămidă și lemn, metal și ulterior, beton.

Trebuie să menționăm și arhitectura destinată cerințelor sociale, conexe funcțiunii industriale o acompaniază accidental sau intenționat. Ne referim la o arhitectură dedicată pentru locuire, *loisir*, sau funcțiunii comunitare spirituale ce urmărește și completează estetica funcțiunii de producție și care avea ca scop fidelizarea forței de muncă și prezentarea industriei ca factor de progres social. „În cele mai multe cazuri arhitecturile ce acompaniază producția rămân singurele urme ale existenței industriei într-un teritoriu în care clădirile aferente activității industriale propriu-zise au fost deja demolate.”<sup>5</sup>

### **4. Dimensiunea urbanistică**

Impune înțelegerea modului în care orașele au fost transformate pentru a răspunde dezvoltării industriale ce a introdus un nou strat compus din fabrici și cartierele de fabrică, industria recrutându-și muncitori atât din lumea urbană, cât și din cea extraurbană. Adaptarea țesutului vechi la nevoia de utilizare a teritoriului pentru funcțiuni industriale și conexe acestora a fost făcută în moduri diverse, de la inserția industrială lângă centre istorice și densificarea, până la refuz, a acestora, la creșterea fără precedent a suprafeței orașelor prin adăugarea, în relație cu diferite căi de transport a unor noi zone,

---

<sup>5</sup> Irina Iamandescu, *Arheologia industrială, recuperarea patrimoniului industrial și problematica domeniului în România*, p. 115.



explicit industriale. Se creează astfel mecanismul specific social industrial casă/stradă/oraș la care ne vom referi când vom prezenta dimensiunea imaterială a fenomenului de industrializare. Apariția acestuia este generată de implementarea modelelor urbanistice dezvoltate la sfârșit de secol XVIII și începutul secolului al XIX-lea, culturalist și progresist, continuate apoi în varianta *company town*, dar mai ales de modelul orașului industrial bazat pe principii ca eficiență sau igienă urbană și împărțit în zone funcționale, model dezvoltat la extrem prin cel funcționalist ce l-a urmat.

## 5. Dimensiunea peisageră

Aceasta este generată de prezența în teritoriu a seriei de situri industriale inter-relaționate, ce formează o rețea complexă care conservă urme ale organizării producției de materii prime și bunuri, ale locuirii asociate, ale transportului și distribuției și, nu în ultimul rând, al impactului asupra mediului (poluării și schimbării de topografie). Deși fără echivoc siturile industriale pot fi prezentate într-o notă negativă, agresând natura și încorsetând individul, „în înțelegerea sa pozitivă peisajul industrial este o resursă istorică excepțională ce așteaptă să fie utilizată, având capacitatea de a regenera comunități, oferind identitate culturală și creând noi posibilități economice.”<sup>6</sup>

Identificarea peisajului industrial poate fi restudiată prin analiza relației de determinare; deși orice peisaj prezintă o componentă industrială, putem discuta despre peisaj industrial doar atunci când activitatea de producție este cea care l-a modelat. Desigur, noțiunea de peisaj industrial se poate aplica și mediului urban - cum este cazul studiului de față. Dezindustrializarea a avut deja un impact considerabil asupra teritoriului, analizele contemporane necesitând inclusiv înțelegerea peisajului postindustrial.

## 6. Dimensiunea imaterială

Completând tabloul de analiză realizat prin dimensiunile descrise anterior, dimensiunea imaterială se raportează la om, comunități întregi de indivizi care au contribuit explicit și documentat sau anonim la dezvoltarea industrială prin gândirea lor tehnică inovatoare, investiții industriale și acțiuni sociale vizionare sau muncă fizică nemijlocită. Dimensiunea imaterială presupune înțelegerea vieții de zi cu zi, a rutinei cotidiene și a obiceiurilor conexe activității industriale. Casa și locul de muncă sunt repere absolute ale rotației cotidiene, care comunică prin intermediul *străzii*,<sup>7</sup> triada formată generând o hartă funcțională cotidiană a cărei înțelegere dezvăluie relația localnicilor cu zonele industriale. Astfel, dincolo de valoarea intrinsecă a sitului industrial, acesta se

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 123.

<sup>7</sup> Ciprian Mihali, *Inventarea spațiului. Arhitecturi ale experienței cotidiene*, p. 9.



remarcă prin contribuția adusă în modelarea societății în care trăim. Tradiția folclorică muncitorească reprezintă o sursă importantă de descifrare a epocii industriale, facilitând accesul către percepția și asumarea populară și colectivă a fenomenului.

În acest context, implicarea lucrătorilor ce pot contribui prin cunoștințele lor privind atât rutina cotidiană, cât și modul de organizare și funcționare al fabricilor și uzinelor, este esențială pentru documentarea, înțelegerea, apoi recuperarea și punerea în valoare a siturilor industriale. Nu în ultimul rând trebuie înțeleasă percepția asupra locului, a acelora care nu au făcut parte direct din lumea industrială, dar care rețin aceste locuri ca repere ce duc către memoria bunicilor, nostalgia tinereții etc.

Pornind de la abordarea accidentală sau intenționată a dimensiunilor ce facilitează citirea siturilor industriale practica internațională de recuperare a acestora a generat diferite forme de intervenție ce pot fi grupate în funcție de prezența activității industriale la nivelul ansamblului în patru grupuri:<sup>8</sup>

- **Industria vie** - impune continuarea activității industriale în același sit, fiind metoda cea mai firească și autentică de păstrare a patrimoniului industrial atât fizic, cât și tehnologic, prin operare continuă și perpetuare continuă a *know-how*-ului. Se încadrează în această abordare siturile ce funcționează cu mijloacele tehnice inițiale precum și cele re tehnologizate ce ilustrează evoluția tehnică a domeniului respectiv. Continuitatea producției reprezintă în sine o valoare și un factor de conservare chiar dacă funcționarea până în prezent implică modernizări ale procesului de producție și inevitabile distrugerii ale unor etape istorice. Retehnologizarea nu înseamnă neapărat distrugerea urmelor tehnologiei anterioare, existând exemple de intervenții care au păstrat memoria locului în cadrul muzeelor de fabrică, funcțiune integrată activității industriale.

- **Utilizarea temporară** - este forma primară de salvare a siturilor dezafectate, prin ocupare spontană sau organizată și utilizare temporară. Fostele situri industriale reprezintă prin suprafețele lor ample, lumina naturală și posibilitatea de iluminat artificial, autenticitate, varietate și flexibilitate, dar nu în ultimul rând accesibilitate o resursă importantă de spațiu pentru o gamă largă de activități sociale, culturale, artistice, de *loisir*, mai ales pentru cele cu caracter „*nomad*”, necesare orașului contemporan.

- **Ruina industrială** - este rezultatul dezafectării și abandonării spațiilor industriale. Atât valoarea lor memorială, de documentare, cât și romantismul acestor locuri justificând în multe cazuri intervențiile de salvare în sensul stopării degradării și conservării unei stări de fapt. Problema înțelegerii dimensiunii tehnice este esențială în această abordare deoarece înțelegerea spațiului de către utilizator impune o interpretare specializată.

---

<sup>8</sup> Irina Iamandescu, *op.cit.*, p.



- **Conversia sau reutilizarea adaptată** - clădirile industriale „*adesea cu o construcție solidă, sobră și cu întreținere ușoară sunt ușor adaptabile normelor de utilizare actuale și se pretează unor folosințe multiple publice sau private*”, iar recuperarea lor „ține atât de conservarea istorică cât și de o economie logistică”. Astfel, acest tip de intervenție se referă la adaptarea unei clădiri sau a unui sit pentru a răspunde necesităților unei funcțiuni diferite de cea inițială. Este o operațiune integrată, complexă care implică atât conservarea/restaurarea componentelor valoroase identificate în sit cât și o intervenție contemporană, prin care să fie asigurate condiții moderne funcționale de rezistență și confort. Dozajul între conservare/restaurare și intervenția contemporană subordonată acestuia este foarte important pentru asigurarea autenticității și asigurarea calității demersului. Deși situl industrial este fără îndoială un teren ce se pretează experimentelor, mai ales pentru arhitectura în arhitectură, pentru conservarea valorilor culturale este necesar ca operațiunile de conversie să evite totuși compromisurile prea mari care să favorizeze net inserțiile contemporane.

Două cazuri particulare de conversie sunt cea „*industrială*”, care se referă la reutilizarea adaptată a unor spații industriale pentru o altă funcțiune, tot industrială, însă diferită de cea inițială și muzeul industrial, caz în care funcțiunea productivă este înlocuită de o funcțiune muzeală dedicată tematic respectivei industrii.

La acestea patru forme de intervenție se adaugă cele de la nivel teritorial care depășesc incinta închisă a fabricilor și uzinelor, fiind direct corelate cu dimensiunea urbană și cea a peisajului. Siturile industriale sunt de cele mai multe ori conectate, prin evoluția lor istorică, la organismul oraşului prin intermediul cartierelor de locuit și a zonelor de *loisir* proprii, precum și a căilor de transport dedicate. O abordare integrată a recuperării impune, pe lângă conversia sitului în sine, tratarea și recuperarea acestor zone conexe care contribuie la citirea corectă a fenomenului industrial în toată amploarea sa și evocă mecanismul social industrial casă - loc de muncă - stradă. În multe situații, ca urmare a dezindustrializării, orașele au fost puse în situația nu doar de a găsi soluții punctuale pentru integrarea în oraș a unor situri industriale izolate, ci de a gândi planuri strategice de regenerare urbană. Reușita unor astfel de intervenții este însă strict corelată cu implicarea tuturor factorilor interesați, ce poate fi facilitată prin stabilirea de colaborări inter-sectoriale sau chiar crearea de structuri de stat, private sau mixte. Intervențiile în peisaj reprezintă punerea în practică, prin abordarea în planurile de dezvoltare teritorială, a strategiilor regionale de conservare a unei identități a peisajului determinat de industrie. Acest tip de intervenție are ca scop principal punerea în valoare a sistemului industrial care a creat respectivul peisaj industrial.

Exemple internaționale, alese din diferite zone ale lumii, ce vizează cu precădere conversia sau utilizarea adaptată, precum și intervențiile urbane și în peisaj sunt prezentate în Anexa 5. Ele sunt relevante din punct de vedere al problematicii similare



(în proporții diverse) cu cea a sitului ce face obiectul prezentului studiu și ilustrează varietatea abordărilor posibile și a funcțiilor și soluțiilor arhitecturale rezultate precum și sustenabilitatea (în unele cazuri doar preconizată, proiectele fiind recente) respectivelor proiecte. Așa cum rezultă și din analiza acestor exemple și conform celor constatate de arhitect Irina Iamandescu în cercetarea citată, indiferent de abordarea aleasă pentru recuperarea unui sit industrial, demersul ar trebui să conducă la îndeplinirea unor obiective/deziderate generale ale intervenției:

- Caracterul industrial trebuie să fie lizibil.
- Este necesară explorarea dimensiunii tehnice prin conservarea, integrarea și punerea în valoare a unui număr relevant de elemente tehnice specifice.
- Inserțiile noi ar trebui să aibă un limbaj arhitectural contemporan de calitate creat în relație cu arhitectura sitului industrial, evitându-se însă mimetismul.
- Este necesară integrarea sitului în oraș și peisaj, din punct de vedere urbanistic, funcțional, social, economic.
- Este recomandată punerea în valoare a căilor de transport.
- Este importantă punerea în valoare a componentei vegetale, fie că discutăm de spații verzi proiectate sau vegetație spontană apărută după stoparea activității industriale.
- Pentru păstrarea identității locului este esențială conservarea valorilor imateriale în relație atât cu comunitățile care l-au creat cât și cu noii utilizatori.

Practica internațională a demonstrat că abordarea recuperării siturilor industriale conform dimensiunilor transversale descrise anterior generează, pe termen mediu și lung, trei tipuri de beneficii:<sup>9</sup>

**Sociale** - determinate de conservarea valorilor patrimoniale și implicit a celor identitare.

**De mediu și economice** - determinate de recuperarea și reutilizarea resurselor materiale și naturale, un demers de „*reciclare în situ*” ce se înscrie în parametrii economiei circulare, precum și a energiei necesare demolării și reconstruirii limitându-se inclusiv emisiile de CO<sub>2</sub>. Un calcul comparativ al investiției într-o clădire recuperată versus demolarea, decontaminarea terenului și construirea unei clădiri noi echivalente arată că avantajul financiar al recuperării este evident.<sup>10</sup> În plus, în multe cazuri s-a observat că

---

<sup>9</sup> Acestea sunt direct corelate cu cele trei componente prioritare ale Strategiei Patrimoniului Cultural European pentru secolul XXI, a Consiliului Europei: socială, de dezvoltare teritorială și economică și cea de cunoaștere și educație. Publicația este accesibilă în limba română la adresa: <https://patrimoniu.ro/images/ST21-ROMANA.pdf>.

<sup>10</sup> Demonstrație făcută de Mark Watson prin analiza a trei exemple de clădiri industriale reutilizate adaptat: un ansamblu de antrepozite din Scoția, o uzină textilă din Finlanda și o topitorie din Alsacia - Mark Watson, *Adaptive re-use*, în „Industrial heritage re-tooled. The TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation”.





decontaminarea (obligatorie) a solului eliberat de clădiri este mai scumpă decât cea a clădirilor existente.

**De imagine** - capitalul de imagine este crescut prin decizia de a investi în recuperarea de spații existente dezafectate, autoritățile sau instituțiile publice arată că sunt capabile de economisirea banului public, de buna gospodărire a imobilelor deținute printr-o abordare ecologică și sustenabilă, precum și de păstrare a identității culturale a comunității.

#### **IV Context local specific – Brașovul secolului XX**

În perioada interbelică, în Brașov are loc o dezvoltare semnificativă a industriei, reflectată de înmulțirea numărului de fabrici din oraș care, în decurs de două decenii, aproape se dublează, dar și de marea varietate a industriei. Procesul s-a continuat după terminarea celui de al Doilea Război Mondial, dar cu introducerea modificărilor impuse de noul regim politic, privind naționalizarea întreprinderilor și înlocuirea denumirilor de origine cu nume noi, agreeate de noua putere. În aceste vremuri marcate de dorința ștergerii identității și construirea unei lumi diferite, după modelul societății sovietice, Prezidiul Marii Adunări Naționale a RPR a adoptat Decretul din 22 august 1950 prin care Brașovul a devenit Orașul Stalin, nume care a fost în vigoare până la sfârșitul anului 1960. Ulterior varietatea ramurilor industriei din Brașov s-a diminuat, producția fiind orientată către industria de mașini și cea a materialelor de construcție.

În perioada socialistă, când lucrările de sistematizare a așezărilor au fost centrate pe problema industrializării, extinderea acestora a fost determinată în mare măsură de poziția zonelor industriale în localități. Brașovul nu a făcut excepție de la această regulă. Astfel, fabricile interbelice din zona periferică a orașului, preluate de stat, au devenit, după anii 60, un pol de creștere, terenurile libere din jur fiind ocupate de cartiere cu locuințe. Momentul de maxim avânt pentru reconstrucția socialistă a Brașovului industrial s-a înregistrat în preajma anilor '60.

##### **IV.1 Brașovul industrial**

În 1918, în orașul Brașov funcționau 40 de fabrici (metalurgică, ceramică, lemnului, pielărie, chimică, textilă, a celulozei și alimentară); acestea constituiau majoritatea industriilor de pe teritoriul întregului județ. Dacă până în 1926 numărul industriilor din județ era de 50, în acest an este indicată existența a peste 200 de fabrici, pentru ca, în 1939, după depășirea crizei economice, numărul acestora să crească la



aproape 300.<sup>11</sup> O importantă parte dintre acestea (aproximativ 70) se aflau în orașul Brașov, cuprinzând diferite ramuri industriale, în principal: metalurgică, chimică, materiale de construcții, lemn și textilă.

Industria existente în perioada interbelică au fost în mare parte dezvoltate din stabilimente industriale existente încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea, fie prin evoluția societăților fie prin preluarea vechilor societăți de către alți investitori. Dezvoltarea industriilor, prin diversificarea producției a însemnat extinderea suprafețelor de teren aferente acestor industrii, construcția de noi corpuri de clădiri și dotarea cu noi linii tehnologice. Acest proces a avut o creștere semnificativă până la începutul crizei economice, când o parte din industrii au stagnat. Relansarea în forță a industriilor din Brașov a avut loc în special după 1936,<sup>12</sup> prin reorientarea industriilor către o producție dedicată înzestrării armatei.

Dintre cele mai însemnate industrii interbelice ce continuau tradițiile anterioare erau cuptoarele de var *Frații Schmidt (fabrica de ciment Portland)*, fabricile de postav *Wilhelm Scherg*, *fabrica de mașini Frații Schiel*, *fabrica de vagoane Astra*, *Rafinăria Transilvană de Petrol*, *fabrica de bere Czell & Fii*, *fabrica de ciocolată Hess* etc. În ceea ce privește industriile existente și extinse în perioada interbelică nu se poate vorbi de o arhitectură spectaculoasă aparte în ansamblul său, ci doar de adăunări de corpuri care au presupus folosirea unor structuri și tehnici constructive noi. Între stabilimentele industriale din perioada interbelică, aparte este însă ansamblul fabricii de avioane *IAR* - unde, ca piese semnificative ale ansamblului industrial se detașează corpul administrativ, expus cu fațada principală către oraș, și Hangarul 1 -<sup>13</sup> și al celei de vagoane *Astra*, care au reprezentat, prin elementele constructive utilizate, și prin preocuparea pentru alcătuirea ansamblului, o excepție. De istoria acestor fabrici se leagă și numele unor arhitecți deveniți notorii: Octav Doicescu, respectiv, G.M. Cantacuzino.

În continuare sunt expuse pe scurt, câteva repere referitoare la industriile interbelice din Brașov: **Fabrica Frații Schiel** (1876/1877) înființată pe amplasamentul unui fost stabiliment industrial (lăcătușărie, forjă, turnătorie) cu extinderi succesive înainte de primul război mondial. În perioada interbelică fabrica și-a extins și diversificat producția, având o forjă și o turnătorie proprie cu 2 cuptoare electrice. **Farola** și **Metrom** au fost alte două fabrici metalurgice, care au stagnat în perioada crizei economice reintrând în funcțiune după 1936. **Fabrica Voina**, producătoare de vagoane, în 1936 și-a orientat producția către război, producând după 1937 branduri și munții. **Cuptoarele de**

<sup>11</sup> Florin Popovici, Nicolae Pepene (ed.), *Monografia județului Brașov:1948*, p. 154.

<sup>12</sup> Modernizarea fabricilor a presupus, în acel moment, schimbarea tipurilor de combustibili (combustibili lichizi în loc de cărbuni) și a motoarelor (motoare electrice individuale în locul celor pe benzină). Florin Popovici, Nicolae Pepene (ed.), *Op.cit.*, p. 155.

<sup>13</sup> Ovidiu Taloș (coord.), *Arhitectura industrială în Brașov 180-1940*, broșură, parte a proiectului *Arhitecți și Arhitectura în Brașov*.



**var Frații Schmidt**, fabrica „*Kronstädter Portlandzement Kugler & Cie Aktiengesellschaft*”(1890/1891 sub denumirea inițială de **Angele Hock & Kugler**) au reprezentat una dintre cele mai renumite **fabrici de ciment** de var din România întregită. La începutul secolului XX au fost instalate cuptoare înalte noi, pentru creșterea capacității de producție. În același scop, între 1924-1929 au fost instalate cuptoare înalte moderne, urmând ca într-o nouă etapă de modernizare (1929-1932) să fie utilizat un nou sistem de ardere prin cuptoare de tip *Lepol*. Această ultimă modernizare a însemnat o creștere exponențială a producției (200.000 tone de ciment / 100.000 tone de var). În 1941 a avut loc mecanizarea producției prin utilizarea excavatoarelor și a transportului cu locomotive.<sup>14</sup> **Fabricile de postav și țesături Wilhelm Scherg** (1823, Strada Noua) au avut modernizări succesive care au presupus cumpărarea de noi terenuri, adăugări de corpuri noi, modernizarea tehnologiei. În 1907 o extindere importantă și asocierea cu *Kugler & Co* (ciment) a adus înainte de Primul Război Mondial o altă creștere prin dotări cu noi utilaje și a însemnat totodată construcția pe terenul fabricii de postav a unei Centrale pentru energie industrială (*IKZ Industrie-kraftzentrale*). În 1923 a avut loc nouă etapă de creștere prin supraetajarea unuia dintre corpuri. În perioada războiului fabrica producea stofe pentru armată.<sup>15</sup> Cea mai importantă **fabrică de ciocolată** din Transilvania a fost **fabrica de fructe glasate și ciocolată „Hess”** (Hess – Erste Siebenbürgische Kanditen und Schokoladefabrik A.G.).<sup>16</sup> Deși existentă încă din 1899, producția fabricii a fost diversificată în 1921 și odată cu aceasta, au fost adăugate noi corpuri (pentru producția de ciocolată). Volumul de producție s-a dublat în foarte scurt timp (1927), moment în care terenul fabricii se extindea pe 1,5 hectare, iar construcțiile propriu-zise ale fabricii ocupau o treime din această suprafață.<sup>17</sup> **Fabrica „Stolwerck”** constituită în 1922, ca parte a „lanțului” de fabrici ale familiei Stollwerck, cu fabrici înființate începând cu 1871 (Viena) în întreaga lume. Fabrica, cu un turn în formă de piramidă, strada Lungă 108/Strada mijlocie 31 – există și astăzi, modernizată.<sup>18</sup> **Fabrica de bere Friedrich Zell & Söhne** înființată în 1892 prin transformarea și extinderea fostei fabrici de spirt, **Czell și Fii** (Dârste) avea în 1922 un număr de 130 de lucrători și o producție dublă față de momentul său de început.<sup>19</sup> Creșterea și diversificarea producției a presupus de-a lungul timpului extinderea ansamblului fabricii prin clădiri specifice: 17 linuri de fermentație din beton armat (1923), o nouă casă de fierbere (1930), fabrica de gheață (1930).

<sup>14</sup> Volker Wollmann, *Patrimoniul preindustrial și industrial în România*, Vol. II, pp. 190, 195-196.

<sup>15</sup> *Ibidem*, pp. 195, 327-330.

<sup>16</sup> Volker Wollmann, *Op. cit.*, Vol. III, p. 294.

<sup>17</sup> Produse diferite care presupuneau, în mod evident, tehnologii și linii de producție diferite, constituindu-se ca secții distincte. *Ibidem* p. 295

<sup>18</sup> *Ibidem*, pp. 296-297

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 314.



**Fabrica de avioane IAR**, fondată în 1925/1927 (la care participau Ministerul de Război, industrie și Comerț, Societate națională de Credit Industrial București, Astra S.A. Arad, Societățile Lorraine, Dietrich, Blériot și bănci românești) pentru producerea de avioane, celule și motoare, automobile, autocamioane s-a extins începând cu 1934.<sup>20</sup> În 1937 era prevăzută construcția unei noi clădiri centrale. Aceasta cuprindea birouri pentru conducere, tehnice și administrative, o cantină modernă și spațioasă, un serviciu medical, băi și sală de spectacole.<sup>21</sup> În 1937, prin orientarea producției către înarmare, IAR creștea producția și totodată numărul angajaților.

**Astra, fabrica de vagoane** a fost creată prin fuzionarea, în 1936, a trei societăți de construcții de vagoane și automotoare: Astra (Arad), Unio (Satu Mare) și Romloc (1921, fabrică de locomotive și vagoane, Brașov). După 1936-1938 atelierele de la Brașov au fost transformate în fabrică de armament (tunuri de câmp, tunuri antiaerene de mare calibru, material tras pentru artilerie, proiectile etc.).<sup>22</sup> Până la finele anului 1938, Astra Brașov prelua întreaga producție, fabricile de la Arad și Satu Mare încetând lucrul.<sup>23</sup>

În perioada interbelică deja majoritatea fabricilor erau mai mult sau mai puțin înglobate unui țesut urban mai dens sau mai puțin dens construit, iar ansamblurile industriale, alături de alte construcții publice semnificative, polarizau imaginea urbană.



Fotografiile arată în prim plan (marcate cu roșu transparent) fabrica de postav *Scherg* (ulterior *Partizanul Roșu*) str. Timișului nr. 6/str. Lucian Blaga și, la stânga, halele uzinei de mașini *Frații Schiel* (din 1948 *Strungul*, din 1961, *Hidromecanica*) situate în perioada interbelică în mijlocul unui fond construit bine definit. Cele două fotografii ilustrează deopotrivă extinderea fabricii de stofe, cu corpuri suplimentare. În fundal este marcat ansamblul uzinelor IAR. Fotografiile datează din perioada interbelică, între 1925-1939.<sup>24</sup>

<sup>20</sup> Volker Wollmann, *Op. cit.*, Vol. I, pp. 318-319.

<sup>21</sup> Carmen Popescu, *Spațiul Modernității Românești 1906-1947*, p. 67.

<sup>22</sup> *Enciclopedia Românei*, Vol. III, p. 867 și Florin Popovici, Nicolae Pepene (ed.), *Op.cit.* p. 155.

<sup>23</sup> *Viața Economică a circumscripției Camerei de comerț și industrie din Brașov în anul 1937*, p. 90.

<sup>24</sup> Fotografiile aparțin Landesarchive Baden-Württemberg, disponibile online, și sunt datate 1924, respectiv 1945. Cu toate acestea, datorită prezenței ansamblului IAR, considerăm anul 1925 de referință. Datarea corectă a celei de-a doua fotografii o considerăm 1939, conform Ovidiu Taloș (coord.), p. 23: foto Arhivele Naționale ale României – SJAN Brașov.



Câteva dintre stabilimentele industriale amplasate către zonele periferice au rămas, până după război, ansambluri izolate în teritoriu. Astfel, în sud-est, spre Dârste, de-a lungul canalului Timiș și paralel cu calea Ferată erau situate fabrica de ciment portland *Schmidt/Kugler*, uzinele metalurgice *Farola/Metrom*, fabrica de vagoane *Astra*; pe șoseaua Zizinului, în est, era amplasată fabrica metalurgică *Voina*; pe drumul spre Hărman/Sf. Gheorghe, în nord-est, se afla Rafinăria/fabrica de petrol, iar de-a lungul arterei ce se deschidea către nord fusese amplasată fabrica de avioane, *IAR*. Această amplasare a industriilor a creat premisele unei evoluții ulterioare, în teritoriu, într-un sistem radial.

Începând cu 11 iunie 1948,<sup>25</sup> marile industrii din Brașov au fost naționalizate, vechea lor identitate a fost anulată prin schimbarea denumirilor, iar unele dintre ansamblurile industriale au primit profile noi. Între schimbările denumirilor pot fi menționate: *IAR Brașov* > Tractorul, *Astra Brașov* > Steagul Roșu, Fabrica de ciment *Kugler* > Temelia, Frații *Schmidt* > Durabil, Fabrica de postav, *Scherg* > Partizantul Roșu, *Wilhelm Tell* > Drapelul Roșu, Fabrica *Hess* > Desrobirea, Frații *Schiel* > *Strungul* (1961: Hidromecanica) etc.

Schimbarea de regim politic, după cel de-al doilea război mondial a însemnat organizarea centralizată a industriei la nivel național și, prin aceasta, investiții importante în creșterea unor industrii existente sau reorientarea radicală a altora. Astfel, industria Brașovului a fost dirijată către construcția de mașini și, în acest sens, una dintre primele și cele mai importante transformări a fost cea a uzinelor de avioane în fabrică producătoare de tractoare. În plus, fosta fabrică *Astra/Steagul Roșu* producea autocamioane, fabrica *Ernst Thälmann* producea tractoare, fosta fabrică frații *Schiel/Strungul*, producea mașini-unelte, fosta fabrică *Voina/Bela Breiner*, producea mașini agricole.<sup>26</sup>

La sfârșitul deceniului șase, 40 % din producția industrială a regiunii Stalin<sup>27</sup> era susținută de industria constructoare de mașini.<sup>28</sup> La începutul anilor 60, Brașovul era considerat al doilea oraș industrial după București, cu 6,5% din întreaga producție industrială națională și 21,2% din cea a construcțiilor de mașini.<sup>29</sup>

---

<sup>25</sup> LEGE nr.119 din 11 iunie 1948 pentru naționalizarea întreprinderilor industriale, bancare, de asigurări, miniere și de transporturi.

<sup>26</sup> Mihail Hașeganu, *Geografia a Republicii Populare Române*, p. 447.

<sup>27</sup> Reformele administrativ teritoriale ale anilor 50 au presupus înființarea regiunilor în locul fostelor regiuni administrative. Atât orașul, cât și regiunea Brașov, au purtat în această perioadă denumirea *Stalin*. În acest sens, vezi și Corneliu Pintilescu, *De la Brașov la orașul Stalin: Construirea unei noi identități urbane (1950-1960)* în „Studii de istorie a orașelor”, Ed. Academiei Române, Brăila, 2017, pp. 158-172.

<sup>28</sup> Mihail Hașeganu, *Op. cit.*, p. 441. Alături de Brașov, alte centre din regiune, direcționate către construcția de mașini erau Sibiu, Râșnov, Mediaș, Tohanu.

<sup>29</sup> Union des Architectes de la RSR (ed.), *Nouvelles unites Residentielles dans la Republique Socialiste de Roumanie*, Le Comité d'État pour le bâtiment, L'Architecture et l'urbanisme, 1966.



Planificarea dezvoltării orașelor în raport cu creșterea industrială a fost una dintre temele predilecte ale proiectelor de sistematizare după 1948. La începutul anilor 1960 a fost realizat planul de sistematizare al Brașovului (135.000 de locuitori) iar direcțiile referitoare la dezvoltarea orașului decurgeau din orientarea industriei.<sup>30</sup> Situația „haotică” a zonelor industriale în oraș era considerată ca una dintre cele mai incomode probleme.<sup>31</sup> O parte dintre industriile interbelice erau situate în zone în care o dezvoltare de amploare era dificil de realizat (de exemplu: fosta Fabrică *Scherg/Partizanul Roșu* și fabrica de mașini *Schiel/Strungul*) iar pentru acestea prevederile urmăreau în primul rând crearea unor centre de cartier („Centru cultural orășenesc”) și extinderea zonelor de locuit aferente cu ansambluri de locuințe colective cu minime demolări (fondul construit *locuibil* existent, fiind considerat ca având valoare arhitecturală și istorică). Industriile existente încă din perioada interbelică și situate la limita teritoriului urban, au reprezentat însă un potențial de creștere atât a zonei industriale, și în consecință, al ansamblurilor de locuit (prin creșterea totodată a intravilanului). Astfel că, în anii 60, extinderea zonelor industriale era prevăzută în adiacența industriilor IAR/Tractorul (nord), Astra/Steagul Roșu-Metrom (sud-est), Voina/Bela Breiner (est) și în nord-vest, spre Zărnești.<sup>32</sup> Pozițiile cartierelor de locuințe asigurau o relație directă cu zonele industriale.<sup>33</sup>

O restructurare semnificativă a țesutului urban a fost făcută prin reorganizarea căii ferate, reamplasarea gării și sistematizarea zonei aferente acesteia. Această restructurare permitea utilizarea unui tipar de relații între elementele urbane, specific perioadei: gara cu o legătură directă cu o zonă industrială (în acest caz IAR/Tractorul), bulevardul gării (amplu) deschis către un centru civic nou (construit însă mult mai târziu). Legătura între centrul vechi al orașului (Parcul Rudolf – zona modernizată în secolul al XIX-lea) și noul centru civic urma să fie realizată de-a lungul unei artere (Calea Victoriei/Bd. 15 Noiembrie).

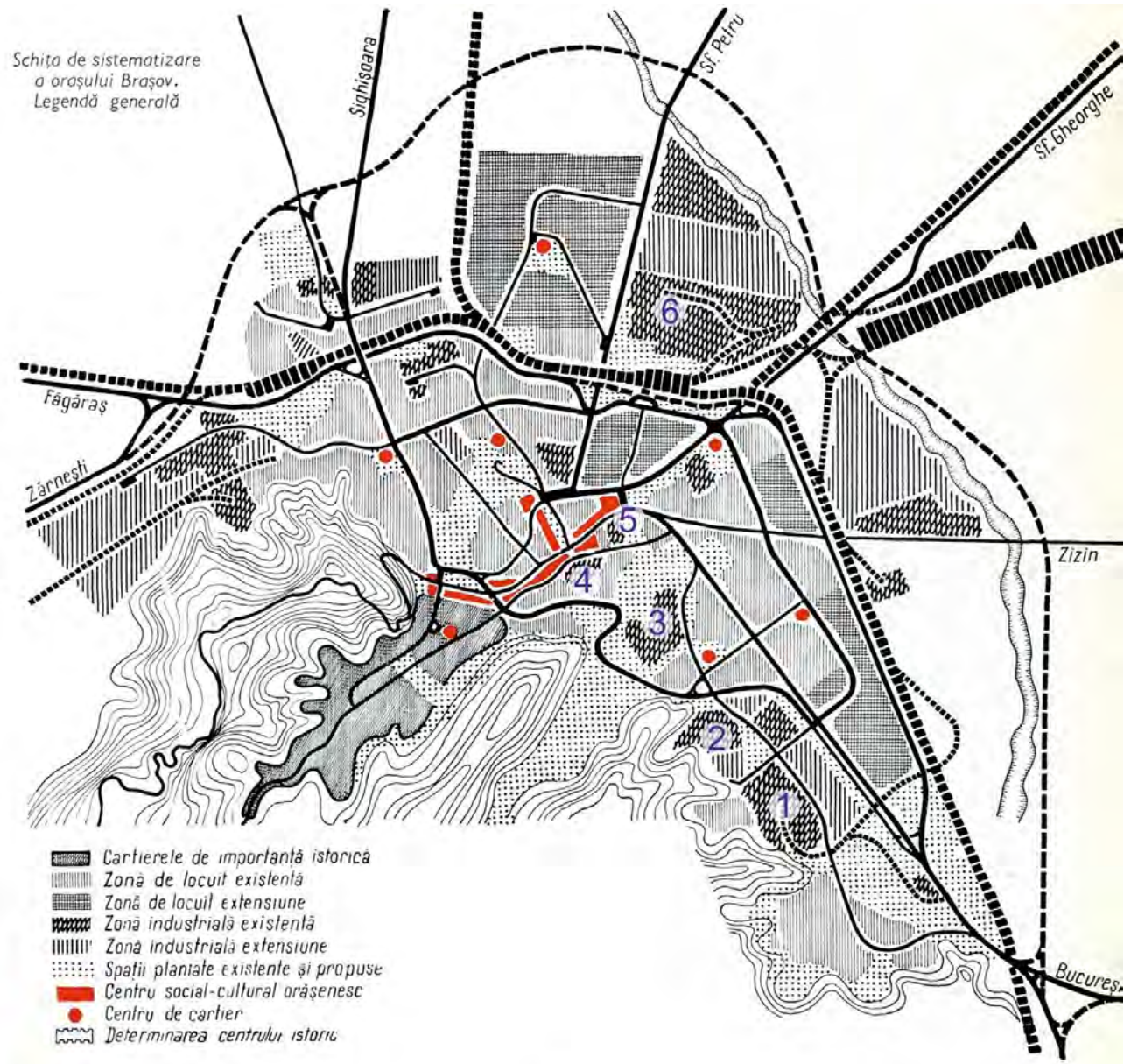
---

<sup>30</sup> În principiu, sistematizarea orașului era făcută în acord cu sistematizarea microregiunii Brașov și în funcție de profilul industrial al microregiunii. Vezi Gabriela Bertumé, *Câteva probleme ale sistematizării unor orașe din regiunea Brașov* în „Arhitectura”, nr. 2, 1965, pp. 4-5.

<sup>31</sup> Stenograma plenarei I a filialei Brașov. Sistematizarea microregiunii și a orașului Brașov. 18-19 iunie, 1961, Dosar 3/1961, Arhiva Uniunii Arhitecților din România, fila 22.

<sup>32</sup> Nu toate intervențiile de sistematizare propuse la începutul anilor 60 au fost puse în practică. Spre exemplu, marele cartier propus în nord, în vecinătatea IAR/Tractorul și care extindea ansamblul de locuințe început de IAR în perioada interbelică a fost construit doar parțial.

<sup>33</sup> Gabriela Bertumé, *Op. cit.*, p. 8.



Schița de sistematizare a orașului Brașov (Gabriela Bertumé, Șena Farb - ISCAS), publicată în *Arhitectura*, nr. 2/1965, p.7. Câteva dintre industriile interbelice la care se face referință în text sunt: 1. uzinele Astra > Tractorul; 2. Farola/Metrom > Metrom; 3. Kugler > Temelia; 4. Fabrica de postav Scherg > Partizanul Roșu; 5. Fabrica de mașini Schiel > Strungul > Hidromecanica; 6. IAR > Tractorul.

La începutul anilor 1970, sistematizarea Brașovului a fost din nou pusă în discuție iar dificultățile identificate în acel moment se refereau în primul rând la chestiunii privitoare la industrie. Una dintre problemele semnalate era existența unei forțe de muncă în scădere, determinată de industriile existente în regiune, fapt care se afla în contradicție cu situația expusă la jumătatea anilor 1960, și prin prisma căreia Brașovul era un oraș



industrial cu o „puternică atracție asupra forței de muncă din zona sa de influență”.<sup>34</sup> O a doua chestiune – care relua într-o oarecare măsură discursul anilor 1960 - viza anume distribuția dispersată a platformelor industriale și organizarea lor deficitară și, totodată, lipsa de legături între acestea (necesare cooperării între tipurile de industrii), fapt care conducea la o cerință specială privind sistematizarea zonelor industriale, având în vedere extinderi și limitări, reprofilări și modernizări ale platformelor industriale. O altă temă era direct referitoare la necesitatea eliminării industriilor poluante (fabrica *Temelia*, aflată în imediata vecinătate a zonelor de locuit).

După 1974, intervențiile la scară mare în oraș au însemnat extinderea zonelor de locuit și conturarea noului centru civic. Construcția noilor ansambluri de locuințe urmărea într-o oarecare măsură principiile schiței de sistematizare din anii 1960, dar introducea și elemente noi, precum ocuparea cu locuințe la poalele Dealului Melcilor, sud-vest de fabrica *Temelia* (cartierul *Răcădău/Valea Cetății*). Intervențiile pentru noul centru civic au însemnat în principal inserții de blocuri de locuințe de mare înălțime, fără ca însă demersul să se încheie înainte de 1989.

Variatatea industriei brașovene interbelice a fost atenuată după cel de al doilea război mondial, când politicile economice au redirecționat Brașovul către un profil industrial specific, al industriei constructoare de mașini și al materialelor de construcții. Cu toate acestea, dezvoltarea în teritoriu a rămas tributară organizării rețelei industriale coagulate în perioada interbelică. Creșterea capacității industriale făcându-se mai curând prin adăugarea de elemente noi (construcții și infrastructură) decât prin restructurarea radicală a siturilor industriale.

## IV.2 Repere arhitecturale

Deși arhitectura interbelică din Brașov a reprezentat mult prea puțin un teren de cercetare, se poate spune că pentru această perioadă există o serie de repere arhitecturale notorii, de arhitectură publică sau privată, precum: Hotelurile Aro (1937-1938) – arh. Horia Creangă și Haralamb Georgescu, Casa Armatei (1939-1940) – arh. Constantin Iotzu, Palatul Telefonoanelor (1939 - ?), Camera de comerț și Industrie (1927-1929) - arh. Moritz Wagner, Constantin Nănescu, Casa Asigurărilor Sociale (1937) – arh. Ion Ionescu, vilele de pe strada Iorga (*Șirul Iorga*), vilele private (aprox. 1930)- arh. Victor Smighelschi, Blocul Folosea (1935) – arh. Mihail Doliner, Casa profesorilor (1928-1929) – arh. Victor Ștefănescu, Vasile Moga, Casa Kocsis (1937-1941) – arh. Kálmán

---

<sup>34</sup> Ludmila Panaite, *Centrul industrial Brașov* în „Analele Universității București. Seria științele naturii”, nr. 1, 1966, p. 162.





Halász.<sup>35</sup> Acestea se înscriu în linii mari în caracteristicile și etapele generale de evoluție ale arhitecturii din România interbelică, unele reprezentând noduri ale unor rețele (private sau publice) cu o arhitectură de același calibru (seria excepție a construcțiilor pentru asigurarea românească – ARO,<sup>36</sup> seria caselor de asigurări sociale, cazinourile armatei - între care, cel proiectat de Constantin Iotzu, reprezintă un cap de serie). Altele, precum locuințele private (de mici dimensiuni sau blocuri cu apartamente împart terenul între arhitectura (până spre 1930) cu tradiție și cea modernă (mai ales după 1930). Cu toate acestea, o caracteristică aparte este dată de prezența unor arhitecți precum Kálmán Halász, cu o notă particulară a arhitecturii sale moderniste.

În Brașov, preocuparea pentru estetică sau coerență de ansamblu nu a fost o caracteristică specifică a arhitecturii industriale de până la finalul crizei economice. În dezvoltarea fiecăreia dintre industriile private au primat mai curând dezideratele economice, astfel că dezvoltarea venea în primul rând din extinderi ale construcțiilor existente. Excepție de la aceasta fac cele două mari ansambluri industriale: *Astra*, pentru care Arh. I. Costinescu proiectează Complexul administrativ (1933-1936) și *IAR* pentru care G.M. Cantacuzino este implicat în proiectarea halelor (1931-1933), iar Octav Doicescu în proiectul pentru Complexul administrativ și cazinoul *IAR* (1937-1938). În esență producția de arhitectură industrială românească a cunoscut un salt major în perioada interbelică având, fără discuție, drept primă referință clădirile proiectate de Horia Creangă. Față de acestea, ansamblurile interbelice *IAR* și *Astra* constituie parte a patrimoniului arhitectural, fiind consemnate ca reprezentative în perioada de construcție și ulterior.<sup>37</sup> Și, alături de acestea, sunt diferitele construcții de locuințe pentru angajații (de diferite categorii) ai acestor industrii, compuse în grupări (parcelări) adiacente zonelor industriale.

În ceea ce privește perioada postbelică, în Brașov au existat poate mai puține intervenții aparținând programelor publice de arhitectură de anvergură, notorii pentru arhitectura de după război, cum sunt ansamblurile caselor de cultură sau ale sediilor politico – administrative. Există însă, în raport cu fiecare dintre perioadele de referință ale evoluției arhitecturii din România comunistă câteva exemple de excepție. Două dintre acestea, foarte timpuriu construite sunt ansamblul de locuințe *Steagul Roșu* (arh. Nicolae

<sup>35</sup> Vezi mai pe larg Daniela Puia, *Arhitectura urbană în Transilvania în perioada interbelică*, Ed. Pro Cultura, 2020 și Gruia Hilohi, Anca Maria Zamfir, *Brașov. Un secol de arhitectură 1885-1984*, Ed. Pro Corona, 2010.

<sup>36</sup> În acest sens, a se vedea Ștefan Ghenciulescu, Diana Mihnea (ed.) *Horia Creangă. O monografie*, Ed. UAUM/Zeppelin, 2019.

<sup>37</sup> Ladislau Adler, după un prim moment, în preajma anilor 50, în care expune întreaga arhitectura industrială interbelică într-o cheie propagandistică – ca stând sub semnul „cosmopolitismului” (vezi Ladislau Adler, *Proiectarea clădirilor și ansamblurilor industriale*, pp. 48-51) re-evaluează în mod obiectiv arhitectura industrială interbelică, indicând ca ansambluri de referință industriile Malaxa-București și cele două ansambluri din Brașov. Vezi Ladislau Adler, *Arhitectura industrială în RPR. 20 de ani de realizări în domeniul construcțiilor industriale 1944-1969*, pp. 17-19.



Nedelescu, Titu Elian, Fl. Teodorescu, Dan Virgil Marinescu)<sup>38</sup> și *Orașul Ucenicilor* (ansamblul școlii profesionale), ambele construite în vecinătatea zonei industriale *Steagul Roșu*. Acestea pot fi înțelese astăzi drept repere particulare pentru perioada 1945-1952, o perioadă din care se mai păstrează pe teritoriul românesc un număr redus de exemple.

Dacă în alte orașe industriale (Hunedoara, Reșița), arhitectura realismului socialist al anilor 1950 a fost prezentă într-o mare măsură în construcții publice sau clădiri de locuințe, pentru Brașov exemplele din această perioadă sunt limitate. Se pot aminti în acest sens *cvartalul* de locuințe din Cartierul *Sovromtractor* sau clădirea teatrului.<sup>39</sup>

Momentul major de creștere industrială și de preocupare pentru „reconstrucția socialistă” a Brașovului industrial a fost în preajma anilor 1960.<sup>40</sup> Reorganizarea zonei feroviare aflate în oraș a reprezentat totodată un prilej pentru construirea unei noi clădiri de gări. Asemenea gării din Constanța, construită în aceeași perioadă, gara de călători din Brașov se dorea a fi un reper pentru regândirea funcțională a programului.<sup>41</sup> Un interes aparte în ceea ce privește construcția celor două gări constă în acoperirea specială a spațiului central cu pânze subțiri din beton armat. Din aceeași perioadă datează construcția cinematografului *Partizanul Roșu/ Patria* (arh. Ara Erețian), un exemplu remarcabil de arhitectură modernă a anilor 1960. Cele mai ample intervenții fiind însă cele de construcții de locuințe, fragmente ale cartierelor *Steagul Roșu*, *Tractorul*, *Piața Gării*, *Strungul*, *Partizanul Roșu* reprezintă exemple tipice de arhitectură șaizecistă.

Pentru perioada următoare pot fi amintite clădiri precum *Complexul comercial Steagul Roșu*, *Cinematograful Cosmos*, ansamblul Universității Brașov sau Magazinul Universal, *Casa de Știință și tehnică pentru tineret*. Cu toate că nu sunt lipsite de calități arhitecturale, aceasta nu reprezintă vârfuri în arhitectura ultimelor decenii comuniste.<sup>42</sup>

Pentru perioada postbelică deci, în ceea ce privește arhitectura urbană a Brașovului pot fi considerate relevante în mod special ansamblurile realizate până în 1950 și modernismul de început al anilor 1960, reprezentate prin arhitectură publică și prin cea a locuințelor.

În primii ani de după cel de-al Doilea Război Mondial, la Brașov s-a construit depozitul de locomotive (1947), cu acoperire conoidală (Mircea Mihailescu)<sup>43</sup> sau Halele

<sup>38</sup> Deși folosit ca subiect de propagandă (vezi romanul lui Ștefan Andrei, *Oraș Nou*) arhitectura ansamblului nu fost, din poziție oficială, unul dintre cele mai bine primite exemple.

<sup>39</sup> *Ibidem*, pp. 64-65.

<sup>40</sup> Preocupările, noile direcții și proiectarea propriu-zisă începe înainte de 1960.

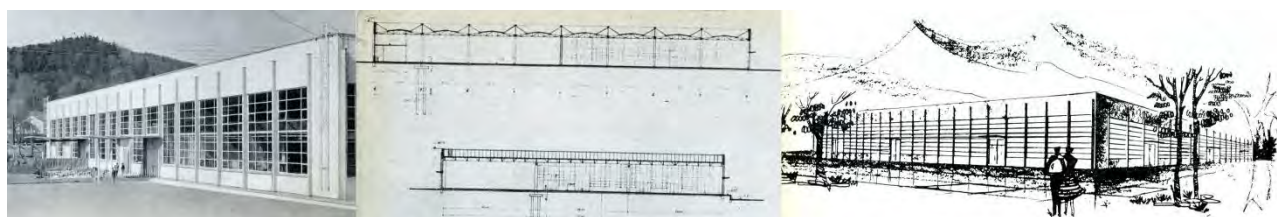
<sup>41</sup> Dumitru Iordănescu, Constantin Georgescu, *Construcții pentru transporturi în România*, Vol. 2, București, pp. 517-520 și Theonic Săvulescu, *Noua Gară de călători a orașului Brașov* în „Arhitectura”, nr. 6, 1962, pp. 8-15.

<sup>42</sup> În această scurtă expunere de repere nu a fost luată în considerare arhitectura dedicată turismului care reprezintă un capitol aparte.

<sup>43</sup> Adrian Pocanschi, *Un pionier al Betonului Armat. Mircea Mihailescu sau fascinația de a construi*, p. 22



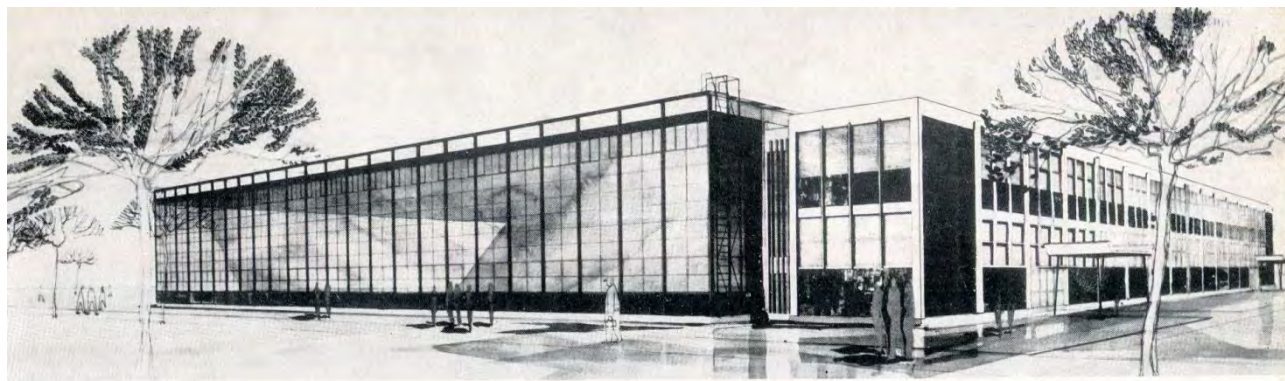
Noi ale rafinăriei *Vacuum Oil*<sup>44</sup> pentru care structura este alcătuită din arce ample de beton armat. Atari exemple sunt relevante pe de o parte pentru continuarea unor direcții anterioare, în care se explorează sisteme structurale speciale (și în aceeași perioadă pot fi amintite construcții precum *Pavilionul H* sau *Sala Floreasca*, ambele în București) și care, în anii următori va evolua într-un mod spectaculos în diverse exemple punctuale de arhitectură industrială (dar nu numai) care explorează posibilitățile folosirii elementelor curbe structurale sau de acoperire (în acest caz pot fi amintite: acoperirea cu ședuri de la hala Filaturii de Bumbac, București (1956), Pavilion Pipera (București), Fabrica de produse lactate (Constanța) dar și construcțiile de gări mai sus amintite etc.).



Hala pentru depozite la uzinele *Steagul Roșu*. Brașov (arh. Eleonora Călinescu). Proiectului i-a fost atribuită mențiune la secțiunea *premiu special pentru lucrări realizate de arhitecți tineri din DSAPC*, acordat de Uniunea Arhitecților RSR pentru anul 1964. Sursa imaginii: *Arhitectura*, nr. 1/1966, p. 42. Arhitecta este autor / co-autor al mai multor proiecte de arhitectură industrială din Brașov, anume: *Fabrica de jenți*. *Uzinele Steagul Roșu* (1961); *Institutul de cercetare și proiectare pentru autovehicule și tractoare* (1968-1969); *Turnătorul de fonte speciale, uzina Tractorul* (alături de Bartolomeu Orfanu și Emilian Preda) – clădire premiată de U.A. în 1975.

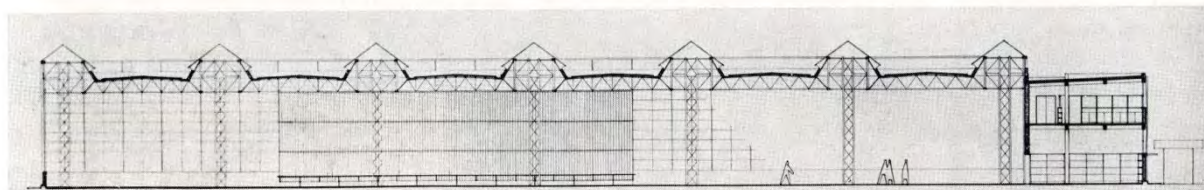
Până în 1960 câteva dintre construcțiile prin care se extind stabilimente industriale interbelice din Brașov sunt concepute într-o oarecare subordonare a esteticii arhitecturale față de ansamblul construcțiilor existente (de exemplu *sculăria* de la *IAR/Tractorul* sau *grupul social* al noilor hale de producție - *Steagul Roșu*). Utilizarea esteticii particulare obținute din combinarea fațadelor de cărămidă roșie contrastând cu structura pilelor sau stâlpilor verticali cu liniile drepte ale ancadramentelor / montanților verticali sau a unor profile orizontale a fost folosită în mare măsură pentru construcțiile industriale ridicate până în 1960, mai ales atunci când acestea completau ansambluri pre-existente (vezi *Clubul uzinelor de țevi - Laminorul/Republica* – București sau *Policlinica Grivița Roșie* – București, *uzina de utilaj petrolifer* – Târgoviște etc.).

<sup>44</sup> Gruia Hilohi, Anca Maria Zamfir, *Brașov. Un secol de arhitectură 1885-1984*, p. 64.



Perspectivă

Secțiune longitudinală



Fabrica de cuzineți subțiri *Rulmentul* - Brașov (Arhitecții Alexandru Fărcașiu, Sabina E. Pop – IPCM). Sursa imaginii: *Arhitectura*, nr. 5/1967, p. 21

Începând cu anii 1960 proiectarea tip a devenit din ce în ce mai mult utilizată, prin secțiuni tip sau chiar proiecte tip / prefabricarea și standardizarea elementelor de construcții (verticale / orizontale și de acoperire). Această direcție era deopotrivă în acord cu redeschiderea către gândirea funcționalistă și arhitectura modernă. Foarte caracteristică pentru extinderile halelor de producție industrială din Brașov este utilizarea unei astfel de arhitecturi, cu hale flexibile (stâlpi metalici, panouri prefabricate pentru ferme și grinzi arc) cu fenestraje de mari dimensiuni și luminatoare centrale. În ceea ce privește corpurile administrative sau laboratoarele, construcțiile sunt poate mai puțin spectaculoase și sunt tributare în mare măsură utilizării elementelor prefabricate uzuale, fără structuri de fațadă rigide speciale, fără subsansabluri particulare care să marcheze zonele de acces.<sup>45</sup>

<sup>45</sup> Vezi în acest sens: Oana Țigănea, *Lecturi interpretative ale proiectelor de arhitectură industrială în perioada postbelică* în „Arhitectura”, nr. 5-6, 2016, Ladislau Adler, *Arhitectura industrială în RPR. 20 de ani de realizări în domeniul construcțiilor industriale 1944-1969*; „Arhitectura” nr. 1, 1959, *Construcții industriale*; „Arhitectura” nr. 5, 1967, *Construcții industriale*; „Arhitectura” nr. 4-5, 1981, *Construcții pentru industrie*.



## V De la Flotila 1 Bombardament la întreprinderea Rulmentul Scurtă istorie a locului

În Brașov, primul „zbor cu mașina de zburat cu aviatori (zburători)” a fost pe șesul dinspre Stupini, pe 31 iulie 1910, cum anunța Gazeta Transilvaniei, iar următorul pe 19 octombrie 1913.<sup>46</sup> Aceste prime demonstrații aviatice marchează începutul unei adevărate tradiții pentru aviația civilă și militară în acest oraș. Aerodromul de la Stupini a fost amenajat cu un hangar tip Bessonneau<sup>47</sup> pentru Escadrila 1 Aviație, detașată la Brașov în 1921. Acesta era situat în apropierea viitorului aerodrom al fabricii IAR și al Flotilei 1 Bombardament.

Flotila 1 Bombardament și Baza Aeriană cu reședința în garnizoana Brașov, cu subunitățile și serviciile necesare funcționării sale, s-au înființat în aceeași zi, 1 ianuarie 1937, prin promulgarea Înaltului Decret nr. 3189 din 16 decembrie 1936. Primul comandant a fost Comandor aviator Nicolae Manolescu.<sup>48</sup>

Flotila 1 Bombardament a fost formată din unitățile de bombardament care au existat în compunerea fostei Flotile de Luptă. Înaltul Decret nr. 3189 prevedea împărțirea Flotilei de Luptă în Flotila de Bombardament și Flotila de Vânătoare. „*Flotila 1 Bombardament a fost dotată de la început cu toate mijloacele necesare organizării și funcționării fără însă a dezorganiza Flotila de Vânătoare. În planul de mobilizare Flotila 1 de Bombardament era compusă din: 1 Comand. Aero Armată (6 x.), 1 Comandă Flotilă de Bombardament, 1 Grup Bombd. de zi (Gr. 1), 1 Comandă Grup Bomb. de noapte (Gr. 2), 4 Escadrole Bomb. de zi (71, 72, 73, 74), 3 Escadrole Bomb. de noapte (81, 82, 83), 1 Parc Mobil (nr.6), 1 Companie construcții hangare (6), 1 Companie pregătire terenuri (6), 1 Secție auto-camioane (56), 2 Secții auto cisterne (5 și 6).*”<sup>49</sup> În afară de comandamentele, corpurile de trupă și serviciile de mai sus, Flotila 1 de Bombardament mobiliza: P.S. a Flotilei de Bombardament și o Escadrilă de legături.”<sup>50</sup>

La 20 februarie 1937,<sup>51</sup> Flotila avea în planul de încadrare și dotare: 8 ofițeri superiori, 96 ofițeri, 175 subofițeri, 97 maiștri, 855 soldați și 80 avioane: Potez 25, Potez 543 și Potez 65. Ulterior va deține o flotă cuprinsă între 100-120 de avioane.<sup>52</sup> Întrucât clădirile administrative și hangarele noii baze aeriene erau încă în construcție în ianuarie

<sup>46</sup> Horia Stoica, Dan Antoniu, *Industria Aeronautică Română I.A.R., 1925-1948*, p. 11.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 22.

<sup>48</sup> Arhivele Militare Naționale Române, colecția Armata Română în Războiul Antihitlerist, (f.708), Flotila 1 Bombardament, dosar 3/1937, fila 1. Menționăm că acest dosar denumit „*Dare de seamă cu activitățile Flotilei 1 Bombardament 1.01.1937-19.11.1943*” conține 6 file, însă ne-a fost pusă la dispoziție doar prima filă.

<sup>49</sup> *Idem*.

<sup>50</sup> *Idem*.

<sup>51</sup> *Idem*.

<sup>52</sup> Horia Stoica, Dan Antoniu, *Op. cit.*, p. 165.



1937, instrucția a continuat în cadrul Flotilei de Luptă de la Pipera, până la data de 1 martie 1937.<sup>53</sup>

Fotografiile de epocă<sup>54</sup> publicate pentru prima dată în volumul *Industria Aeronautică Română. I.A.R. 1925-1948* ilustrează cu generozitate aspecte ale bazei militare, ale activității Flotilei 1 Bombardament și ale fabricii IAR în perioada 1937-1948. Din aceste fotografii, unele datate, reiese situația din 1938-1939. Cele șase hangare ale bazei, dar și corpurile administrative erau construite în 1939.

Industria Aeronautică Română SAR se înființează în 21 noiembrie 1925, după promulgarea de către Regele Ferdinand, în 26 iunie 1925, a Legii speciale privitoare la întreprinderile industriale în legătură cu apărarea națională.<sup>55</sup> Doi ani mai târziu, în 11 octombrie 1927 este inaugurată Fabrica IAR de la Brașov.<sup>56</sup> Tot din anul 1927 datează intenția Ministerului de Război<sup>57</sup> de a înființa o bază aeriană militară aici. Prin Ordinul nr. 24340 din 28 iunie 1927 al Casei Centrale a Împroprietăririi, Direcțiunea Funciară, se predau 7 jugăre și 533 stânjeni din Rezerva agricolă a statului către Ministerul Războiului. Această împroprietărire cu teren în imediata apropiere a fabricii IAR indică această intenție.<sup>58</sup>

Însă primele informații despre baza aeriană de la Brașov sunt din 1935: schița ansamblu a aerodromului Brașov scara 1:100.000, schița de detaliu a aerodromului Brașov scara 1:10.000 și o fotografie aeriană scara 1:5000 (ulterioară anului 1935).<sup>59</sup>

Situația proprietăților Ministerului Apărării Naționale și a Societății IAR Brașov se clarifică parțial prin Decretul-lege nr. 1151 din 16 mai 1936 care autoriza schimbul de

---

<sup>53</sup> Arhivele Militare Naționale Române, colecția Armata Română în Războiul Antihitlerist, Fond 708, Flotila 1 Bombardament, dosar 3/1937, fila 1.

<sup>54</sup> Horia Stoica, Dan Antoniu, *Op. cit.*, pp. 124, 164, 167-178, 222-224, 230-231, 240. Fotografiile enumerate anterior care documentează acest studiu ne-au fost puse la dispoziție prin amabilitatea domnului Horia Stoica **exclusiv** pentru redactarea acestui studiu. **Ele nu pot fi reproduse, distribuite sau transmise fără acordul său.** Vezi. Anexa 3: Surse iconografice. Imagini de epocă.

<sup>55</sup> Actul constitutiv și statutul este publicat în Monitorul Oficial nr. 258 din 21 noiembrie 1925, file 13083-13099.

<sup>56</sup> Horia Stoica, Dan Antoniu, *Op. cit.*, p. 25. Fabrica IAR este inaugurată în prezența primului ministru Ionel Brătianu, a aviatorului Louis Blériot, a generalilor Henri Berthelot, Constantin Coandă, Paul Angelescu, ministru de război, a lui Valentin Bibescu, Președintele Aeroclubului Român, a primarului Brașovului dr. Moga, și a altor politicieni și ofițeri superiori ai Armatei.

<sup>57</sup> Acest minister a avut de-a lungul timpului diferite denumiri: Ministerul de Război (22 ianuarie 1862), Ministerul Armatei (7 iunie 1930), Ministerul Apărării Naționale (6 iunie 1932), Ministerul de Război (1 septembrie 1944), Ministerul Apărării Naționale (30 decembrie 1947), Ministerul Forțelor Armate (24 martie 1950), Ministerul Apărării Naționale (21 noiembrie 1972).

<sup>58</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor, fila 1. Procesul-verbal este semnat de colonel Virgil Rusu, șeful Serviciului Construcții și Domenii Militare al Corpului 5 Armată, Brașov.

<sup>59</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935, file 3, 4. Menționăm că pe coperta acestui dosar scrie „*Dosarul Aerodromului Operativ Brașov, 1937*” și că acesta conține 6 file, din care ne-au fost puse la dispoziție doar 2 file, Vezi Anexa 1: Repere cronologice în evoluția amplasamentului.



terenuri cu o suprafață de 7 jugăre. Conform „art. 3, terenul de 7 jugăre ce posedă Ministerul Apărării Naționale spre a servi fabricii IAR pentru mărirea aerodromului de aterisare și decolare și să primească în schimb de la Societatea IAR alt teren tot de 7 jugăre, situat tot în Brașov, lângă fabrica de avioane, însă cu altă situație așa cum s-a fixat în planurile alăturate”.<sup>60</sup> Ulterior Flotila 1 Bombardament „a mai ocupat o fâșie de 125.436 mp. (...) și apoi având nevoie de teren, pentru hangare și căi ferate conform procesului verbal din 19 iulie 1938 mai are nevoie de 120.330 mp. Astfel până în august 1938 Flotila 1 ocupase cca 250.000 mp. din terenul fabricii I.A.R.”.<sup>61</sup>

Programul pentru dotare al infrastructurii armatei cu construcții metalice executate prin Uzinele de Fier și Domeniile din Reșița a fost întocmit anterior anului 1932, regăsindu-se în tabelul care însoțește raportul nr. 17/1932 al Ministerului Apărării Naționale către Consiliul de Miniștri, raport aprobat de către Comitetul Superior al Țării în ședința din 22 februarie 1932.<sup>62</sup>

În anul 1932 Ministerul Apărării Naționale întocmește o listă de prețuri unitare<sup>63</sup> pentru construcții metalice agreată de Uzinele de Fier și Domeniile din Reșița. Prin Înaltul Decret nr. 3013 din 9 noiembrie 1934 se aprobă justificarea cheltuielilor pentru dezvoltarea infrastructurii aeronautice și dotării cu hangare pentru adăpostirea avioanelor de bombardament tip Potez 54, din Fondul Apărării Naționale - contul K1.

Referatul nr. 889 din 21.10.1935 al Subsecretariatului de Stat al Aerului, Direcția Aeronautică<sup>64</sup> și procesul verbal nr. 371 din 1.11.1935 al Delegației Ministeriale<sup>65</sup> se referă la acest „ansamblu de lucrări și materiale necesare apărării naționale pe care Consiliul de Miniștri le-a declarat cu caracter secret”.<sup>66</sup> În ședința din 12.11.1935, Consiliul Superior al Avocaturii Statului avizează favorabil contractul „prin învoială” prin care, Uzinele de Fier și Domeniile din Reșița, se obligă să construiască pentru Ministerul Apărării Naționale: 3 hangare metalice de 51 m deschidere, 1 hangar metalic de 100 m deschidere și două ateliere de avioane cu hală de montaj.<sup>67</sup>

Contractul nr. 1059 din 26.11.1935<sup>68</sup> încheiat cu UDR pentru execuția de hangare și ateliere de reparat avioane pe aerodromurile militare de la Buzău, Brașov, Galați Mediaș.<sup>69</sup> Contractul are atașat un „Caet de sarcini special pentru construcția,

<sup>60</sup> Monitorul Oficial nr. 117 din 23 mai 1936, p. 4393, vezi Anexa 1.

<sup>61</sup> SANIC, fond Industria Aeronautică, dosar 60/1938, fila 5.

<sup>62</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, fila 48.

<sup>63</sup> *Idem*, fila 59.

<sup>64</sup> *Idem*, file 48-49.

<sup>65</sup> *Idem*, file 50-51.

<sup>66</sup> *Idem*, fila 200.

<sup>67</sup> *Idem*, fila 200, aviz nr. 228 din 11 noiembrie 1935. În document nu sunt specificate orașele unde sunt amplasate aceste construcții.

<sup>68</sup> *Idem*, file 201-210.

<sup>69</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Fond Ministerul Aerului și Marinei, dosar 1061/ 1937, fila 173.



*furnizarea și montarea de hangare metalice, pentru a servi la adăpostirea materialului de zbor al aeronauticii*”,<sup>70</sup> și un „*Caet de sarcini pentru materialul ușor, necesar la executarea plafoanelor și pereților la construcțiile metalice*”.<sup>71</sup> În caietul de sarcini special se menționează că are atașat planuri și deviz<sup>72</sup> întocmite în cadrul Ministerului Apărării Naționale, „*toate lucrările trebuiesc executate conform desenelor ce însoțesc prezentul caet de sarcini. Cu toate acestea întreprinderea va verifica toate calculele de rezistență și stabilitate a scheletului metalic și fundațiilor neținând seamă de existența vreunei clădiri anexe, întreprinderea își ia asupra sa întreaga responsabilitate în ceea ce privește rezistența și durabilitatea construcției. Bazele de calcul pentru determinarea eforturilor în piesele hangarului se vor lua după prescripțiunile germane de încărcări și rezistențe admisibile din decembrie 1919, completate în 1922, în 1924 și 1925*”.<sup>73</sup>

Lucrările executate în baza contractului nr. 1059 din 26.11.1935, în garnizoana Brașov, pentru Flotila 1 Bombardament se referă la:

- 2 hangare metalice de 51 m deschidere prevăzute în procesul verbal de recepție provizorie nr. 112 din 3.12.1936<sup>74</sup>, acestea „*sunt conform planului general de situațiune dat de Minister și executate întocmai după cum se prevede în planurile și devizele aprobate de minister și semnate de Întreprinzător*”.<sup>75</sup> Recepția provizorie este semnată și de arhitectul Constantin Dragu. Recepția definitivă a lucrărilor executate de UDR la Flotila 1 Bombardament, compuse din 2 hangare metalice de 51 m deschidere s-a efectuat în baza procesului verbal nr. 180 din 14.02.1938 semnată și de arhitectul Petre Pandeale.<sup>76</sup>

Conform referatului nr. 3283 din 26.06.1938, valoarea devizului privind executarea construcțiilor celor 2 hangare metalice de 51 m la Brașov era de 798.126 lei<sup>77</sup>. Iar în documentul anexat cererii nr. 16814 din 3 iulie 1939 apare suma de 22.536.016 lei prin contract, iar după situația definitivă 23.351.679 lei.<sup>78</sup>

- 1 hangar metalic de 100 m deschidere prevăzut în procesul verbal de recepție provizorie nr. 153 din 2.10.1937, conform devizului estimativ.<sup>79</sup> Recepția definitivă a

<sup>70</sup> *Idem*, file 72-87, 131-135.

<sup>71</sup> *Idem*, file 90 - 93.

<sup>72</sup> *Idem*, file 95, 96.

<sup>73</sup> *Idem*, file 72-73.

<sup>74</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, filele 20, 69.

<sup>75</sup> *Idem*, fila 20.

<sup>76</sup> *Idem*, fila 23.

<sup>77</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, fila 53, „*în deviz nu a fost prevăzut executarea platformei în fața hangarelor, ridicarea coșurilor de la anexe până deasupra acoperișului, tencuiala exterioară a frontului, etc.*”.

<sup>78</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Fond Ministerul Aerului și Marinei, dosar 1061/ 1937, fila 173.

<sup>79</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, file 22, 24.





lucrărilor executate de UDR la Flotila 1 Bombardament, compuse din un hangar metalic de 100 m deschidere s-a efectuat în baza procesului verbal nr. 181 din 26.11.1938, semnat și de ing. Mateescu.<sup>80</sup> Valoarea contractului pentru acest hangar este de 20.000.000 lei, iar după devizul definitiv are 20.843.000 lei.<sup>81</sup>

Cel de-al doilea contract cu nr. 5258 din 21.12.1936<sup>82</sup> încheiat cu UDR pentru execuția a 11 hangare pe aerodromurile militare de la Pipera, Tecuci, Mamaia, Blaj, Iași, Galați, Băneasa, Otopeni, Brașov, Șomeșeni<sup>83</sup> este întocmit pe baza aprobării de către Delegația Ministerială prin procesul verbal nr. 1294 din 10 decembrie 1936 conform art. 5 din Înaltul Decret Regal nr. 3013 din 9 noiembrie 1934 și a Jurnalului Consiliului de Miniștri nr. 1832 din 29 august 1936. În art. 1 este menționat că Uzinele de Fier și Domeniile din Reșița SA se obligau, în cursul anilor 1936-1937, să construiască 1 hangar metalic de 100 m deschidere în garnizoana Brașov. Data recepției finale a fost 25 septembrie 1938.<sup>84</sup> În raportul UDR menționează că amplasamentul s-a dat la termen, dar au fost „opriți din lucru din cauză că organele Ministerului Aerului și Marinei nu erau hotărâte cum să execute frontonul, tencuiala exterioară și dalajul. La adresa noastră din 5.06. 1938 nr. 7983, M.A.M. răspunde la 9.07. 1937, deci o întârziere de 34 de zile. În timpul lucrului la 28 iulie dl. Comandat al Flotilei a ordonat băgarea avioanelor în hangar, nelăsând pe nimeni să se aproprie de hangar timp de 14 zile. Adăogând la termenul inițial de 15 august 1937 cele 48 de zile”.<sup>85</sup>

Costul celui de-al doilea hangar de 100 m deschidere de la garnizoana Brașov a fost în conformitate cu planurile și devizele care au servit la executarea hangarului similar din contractul nr. 1059/1935, inclusiv anexele de zidărie și fără anexa de fund, conform devizului respectiv cu prețul unitar de cca 21.800.000 lei.<sup>86</sup>

De supravegherea lucrărilor s-a ocupat Direcția Aeronauticii, Serviciul Infrastructură, întrucât procesele verbale provizorii sunt semnate de arhitecții Constantin

---

<sup>80</sup> *Idem*, fila 29.

<sup>81</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Fond Ministerul Aerului și Marinei, dosar 1061/ 1937, fila 173.

<sup>82</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Ministerul Aerului și Marinei, dos 1061/1937, file 197, 198, 199. Acest dosar cuprinde 532 de file, însă ne-au fost puse la dispoziție 18 file.

<sup>83</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Ministerul Aerului și Marinei, dos 1061/1937, fila 139,

<sup>84</sup> *Idem*.

<sup>85</sup> *Idem*, fila 141.

<sup>86</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Ministerul Aerului și Marinei, dos 1061/ 1937, fila 200.



Dragu<sup>87</sup> și Petre Pandele, din cadrul acestei direcții. Procesele verbale finale fiind semnate de comandantul bazei aeriene și ing. Mateescu.<sup>88</sup>

Relația dintre Flotila 1 Bombardament și fabrica IAR a fost una de parteneriat, însă și de beneficiar-client, întrucât o parte dintre „*avioanele flotilei au fost construite, reparate și întreținute la I.A.R.*”<sup>89</sup> De altfel, în perioadele în care fabrica era supraîncărcată cu producția de avioane pentru război sau nefuncțională din cauza bombardamentelor s-au folosit unele dintre hangarele Flotilei pentru efectuarea reparațiilor și a lucrărilor de întreținere a avioanelor aflate în dotarea aviației militare.

O dată cu începerea celui de-al Doilea Război Mondial, a Dictatului de la Viena și a intrării României în război, Flotila 1 Bombardament demonstrează rostul planificării și a pregătirilor pe timp de pace întreprinse de statul român. În 29 iunie 1940, când s-a decretat mobilizarea generală, Flotila de Bombardament a mobilizat: Comanda Flotilei de Bombardament; Grup 3 Bombardament cu două Escadrile (24 de avioane Potez); Grupul 4 Bombardament cu două Escadrile (24 de avioane PZL 37 Loos); Grupul 5 Bombardament cu trei Escadrile (36 de avioane germane Heinkel 111).<sup>90</sup>

La 17 iunie 1941 Flotila I Bombardament este mutată în vederea începerii campaniei împotriva Uniunii Sovietice. În data de 22 iunie 1941, la ora 4 dimineața, avioanele de bombardament ale Flotilei 1 de la Brașov au fost primele unități de luptă care au trecut Prutul marcând astfel începutul luptelor din cel de-al Doilea Război Mondial pentru România. În această campanie pe frontul de est au fost executate 226 de misiuni de luptă, 9 bombardiere din componența Flotilei 1 fiind doborâte. Între anii 1941 și 1943 avioanele acestei flotile au luptat la Stalingrad și Cotul Donului, unde au fost îndeplinite 547 de misiuni de luptă, 116 avioane inamice au fost distruse, 34 de bombardiere ale

---

<sup>87</sup> Constantin G. Dragu (1893-1981) absolvă École Nationale des Beaux Arts, Paris, în 1928. Este cunoscut pentru proiectele sale din domeniul infrastructurii aeronauticii. A fost arhitect în cadrul Direcției Aviației Civile (1930-1932). Apoi șef al Serviciului Lucrări Speciale pentru Aviație a Ministerului Apărării Naționale (1942-1946), arhitect la Direcția Domeniu Militar (1946-1948), șef al Serviciului Lucrări Speciale în Comandamentul Forțelor Aeriene Militare (1949-1950). Realizări: club sportiv al aviației și marinei din Herăstrău, fabrica de parașute Irving, șos. Măgurele, ateliere mecanice aeronautice - aerodrom Băneasa, plan de sistematizare a aeroporturilor civile de la Băneasa, Galați, Iași, Cluj; planuri de ansamblu pentru aeroporturile civile din Cernăuți, Balcic, Constanța, Ismail, Cetatea Albă, Arad; clădiri pentru aerogările din: Cernăuți, Balcic, Constanța, Ismail, Cetatea Albă, Arad; planuri generale de ansamblu pentru aerodromuri militare; pavilioane de comandament și administrație, dormitoare, săli de mase, garaje, ateliere.

Între 1940-1944 realizează baze de detectare pentru aviația de vânătoare de noapte, stații de triaj pe calea ferată, iar între anii 1947-1950 realizează planuri generale pentru noi aerodromuri. Între 1950-1953 întocmește pentru ministerul Metalurgiei planuri de sistematizare pentru: exploatarea miniere Baia de Arieș, a Uzinei de plumb 1 Mai, Baia Mare, a Uzinei Metal Zlatna, al exploatării miniere Iulia, Dobrogea. Între 1938-1940 a ținut cursuri despre Infrastructura aviației în cadrul Școlii speciale de perfecționare a comandamentului de aeroporturi civile. v. *Dicționar al arhitecturii românești moderne, sec. XIX, XX, XXI*, București, 2014, p. 44-45.

<sup>88</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, fila 29.

<sup>89</sup> Horia Stoica, Dan Antoniu, *Op. cit.*, p. 167.

<sup>90</sup> *Ibidem*, p. 165.



armatei române au fost doborâte, iar 35 de ofițeri, 19 subofițeri, 17 maiștri și submaiștri și 65 sergenți radio s-au numărat printre victime. Drapelul Flotilei 1 Bombardament a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” în grad de Cavaler.<sup>91</sup>

În timpul acestei grele perioade, pentru a putea susține efortul de război și, mai apoi, în timpul ocupației sovietice, se decide realizarea reviziilor și a reparațiilor în cadrul Administrației Stabilimentelor Aerului și Marinei (ASAM) în ateliere din fabricile din Cotroceni, Pipera, Brașov, Galați, Iași și Mediaș.<sup>92</sup>

În primăvara și vara anului 1944 Brașovul este bombardat de patru ori. Cel mai puternic fiind atacul din 6 mai 1944, când 350 de bombardiere americane atacă orașul, în 9 valuri succesive. Hangarele Flotilei 1 bombardament nu sunt afectate, însă clădirile fabricii IAR sunt în mare parte distruse.<sup>93</sup> Acum are loc amenajarea unei secții provizorii în Hangarul 6 al Flotilei de bombardament, pentru reparații ale avioanelor germane capturate, acesta fiind începutul Atelierului de Reparat Material Volant.<sup>94</sup>

Decretul Consiliului de Miniștri nr. 199/1949 privind organizarea întreprinderilor de stat organizează și activitatea Atelierelor de Reparat Material Volant nr. 2, având ca profil reparația de avioane, de motoare de avion și fabricația de avioane și motoare. Se dezvoltă astfel avionul IAR 811, care ulterior devine IAR 813, „*primul avion fabricat în serie după război. În Hangarul 2 s-au fabricat IAR 811, IAR 813, IAR-814, IAR-817, M-12, MR-2 și planoarele IS-2, IS-3, IS-3a, IS-3b, IS-3c, IS-3d, IS-3e, IS-3f, IS-3d/4, IS-7, IS-9 și Is-3d/10.*”<sup>95</sup>

Prin Decizia M. 5088 din 12 martie 1952,<sup>96</sup> Ministerul Forțelor Armate cedează Atelierului de Reparat Material Volant nr. 2, filiala Orașul Stalin: Hala 1 și Hala 2, în temeiul Decretului nr. 326 din 6 august 1949.<sup>97</sup> Doi ani mai târziu, prin Decizia M. 700<sup>98</sup> din 8 martie 1954, Ministerul Forțelor Armate cedează către întreprinderea economică Uzina de Reparat Material Volant nr. 3 (URMV3) filiala Orașul Stalin: clădirile, mașinile, instalațiile, uneltele, obiectele de inventar și mijloacele de transport, în total 194 de poziții în valoare de 23.286.101 lei. Enumerăm: Hangar nr. 2, Hangar nr. 3, Hangar nr. 4, remiză pentru pompieri din cărămidă, sala de mese la cantina (din scândură de brad), boxă pentru vehiculele angajaților (scândură de brad).<sup>99</sup>

<sup>91</sup> *Ibidem*, p. 167.

<sup>92</sup> *Ibidem*, p. 175.

<sup>93</sup> *Ibidem*, fila 237.

<sup>94</sup> *Ibidem*, fila 245.

<sup>95</sup> *Ibidem*, fila 167.

<sup>96</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor, file 135,136,137.

<sup>97</sup> *Idem*, fila 135.

<sup>98</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor, fila 130. Menționăm că nu am avut acces la acest inventar atașat Deciziei M. 5088, care are 194 de poziții.

<sup>99</sup> *Idem*, file 131-132.



Prin Decizia M. 769 din 14 decembrie 1957, Ministerul Forțelor Armate transmite de la Unitatea Militară 04761 în administrarea Uzinei de Reparat Material Volant nr. 3, filiala Oraşul Stalin, diferite clădiri în valoare de 11.070.579 lei. Enumerăm: Hangar nr. 1, clădire administrativă cu 4 camere, corp pază, clădirea Bancului de probă motoare, Turnătoria, clădire pentru instalare bancuri de probă cu o camera ecranată și laborator radio, centrală termică, atelier auto, atelier ME, magazine pentru depozitare de recipiente sub presiune, spațiu pentru depozitat pământ și nisip, uleiuri și lubrifianti, spațiu pentru depozitarea deșeurilor.<sup>100</sup>

În luna martie 1959 se înființează întreprinderea Rulmentul Braşov prin Hotărârea Consiliului de Miniştri nr. 228 din 3 martie 1959.<sup>101</sup> Iar în 29 mai 1959 Ministerul Forțelor Armate transfera, prin Decizia M 562, în administrarea Uzinei de Reparat Material Volant nr. 3, filiala oraşul Stalin, clădiri cu o suprafață construită totală de 10.069 mp, enumerăm: pavilion administrativ (2537 mp), hangar (3013 mp), hangar (4914 mp), post comandă (480 mp), magazine (535 mp), garaj (412 mp), stație meteo (188 mp), stație carburanți (279 mp), locuințe (248 mp).<sup>102</sup>

1 iulie 1959 este data desființării Uzinei de Reparat Material Volant nr. 3 și a aerodromului din Oraşul Stalin. Mijloacele fixe, clădirile și terenul URMV nr. 3, se transferă de la Ministerul Forțelor Armate la Ministerul Industriei Grele, începând cu data de 1 iulie 1959, cu excepția Hangarului 6, care se transferă pe data de 1 aprilie 1959. „Fabricația de avioane și planoare aflată în curs va fi continuată conform contractelor existente, în care scop se va folosi Hangarul 2, care va fi predat cel mai târziu pe 31 decembrie 1959”.<sup>103</sup> Primul proces-verbal de predare a clădirilor între URMV nr. 3 și Uzina Rulmentul este datat 7 iulie 1959, pentru: Hangarul 1, Hangarul 3, Hangarul 4.<sup>104</sup>

Primele autorizații de construcție<sup>105</sup> pentru Fabrica Rulmentul, strada Podului nr. 2, au fost emise pe 2 decembrie 1959, fiind eliberate de Secția de Sistematizare și Arhitectură, Oraşul Stalin, regiunea Stalin pentru: centrală de aer comprimat, centrală termică I și rețea de medie presiune, centrală termică II și rețea de joasă presiune, hala nr. 5 amenajare (tehnologie, construcții și montaje instalații în scopul producerii de rulmenți pentru secția strungărie a inelelor), gospodăria de strungituri, alimentarea fabricii cu gaz

<sup>100</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor, file 128-129. Menționăm că nu ne-au fost puse la dispoziție cele 14 schițe de clădiri la care face referire acest document, sau acestea nu s-au păstrat.

<sup>101</sup> *Idem*, fila 118.

<sup>102</sup> *Idem*, file 15-16. Menționăm că nu ne-au fost puse la dispoziție planurile orizontale anexe nr. 3-5 care fac parte din Decizia M. 562 din 29 mai 1959, sau acestea nu s-au păstrat.

<sup>103</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor, file 118-120.

<sup>104</sup> *Idem*, file 140-153. Documentele conțin descrierea detaliată a acestor construcții.

<sup>105</sup> Arhiva Primăria Municipiului Braşov, fondul Autorizații de construcție, file 82, 83, 84.



metan. Planurile au fost avizate de Institutul Tehnologic pentru Construcții de Mașini și Electrotehnice din Ministerul Industriei Grele ca proiectant principal.

Prin Ordinul nr. M. 796 din 7 august 1961, Ministerul Forțelor Armate trece în administrarea întreprinderii Rulmentul și ultimele construcții ale fostei baze aeriene pe care le mai deținea: un imobil compus din construcții în suprafață de 2390 mp (pavilion birou-dormitor, corp gardă, P.O.T. poartă, grajd, bucătărie, depozit, ghețarie, pivniță) și terenul aferent în suprafață de 1,6200 ha.<sup>106</sup> În 1964<sup>107</sup> este publicată o fotografie din interiorul Halei de fabricație Rulmentul Brașov, fiind menționați șef proiect ing. N. Soneriu, arh. L. Andor, ing. constructor E. Căciulă, Institutul de Proiectare IPCM (ITCME).

În 1976 este aprobat Decretul nr. 318/1976 pentru „Dezvoltarea Întreprinderii Rulmentul Brașov la capacitatea de 53 milioane bucăți/an” și „Dezvoltarea Centrului de Cercetare - Proiectare Rulmenți”.<sup>108</sup> În planul de investiții al Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini pe perioada 1976-1980 se prevede această dezvoltare<sup>109</sup> a întreprinderii, primul termen de punere în funcțiune parțială fiind luna decembrie 1977.<sup>110</sup> Prin actul normative se decide amplasarea halei de rulmenți cu ace și speciali, parțial în afara perimetrului construibil<sup>111</sup> al municipiului Brașov, potrivit planului de situație nr. 1 anexat documentației.<sup>112</sup> Astfel, indicele de ocupare totală a terenului crește de la 76,3% la 90,15%.<sup>113</sup> De asemenea, se aprobă construirea, în cadrul anexelor tehnico-sociale, a unei suprafețe de 150 mp pentru spații tehnico-administrative.<sup>114</sup> Tot prin acest decret se aprobă demolarea unor construcții cu o suprafață totală de 990 mp: magazie de material chimice din 1936, corp pază (spălătorie de rufe) din 1976 și șopron pentru materiale de construcție (baracă de lemn) din 1954.<sup>115</sup>

<sup>106</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor, file 77-80.

<sup>107</sup> Ladislau Adler, Zalman Solomon, M. Popovici, *Arhitectura Industrială în R.P.R.. 20 de ani de realizări în domeniul construcțiilor industriale. 1944-1964*, planșa XXXVII.

<sup>108</sup> SANIC, fondul Consiliul de Stat, dosar 702/ 1976, Decret nr. 318/1976, file 1-2.

<sup>109</sup> Indicele de valorificare a metalului comparativ cu cel realizat în prezent la acest obiectiv și la celelalte întreprinderi de rulmenți se prezintă după cum urmează: întreprinderea Rulmentul Brașov (actual) - 21.481 lei/ tonă; întreprinderea Rulmentul Brașov (după dezvoltare) - 26.377 lei/tonă; întreprinderea de rulmenți Bîrlad (actual) - 25.235 lei/ tonă; întreprinderea de rulmenți Alexandria (actual) - 39.883 lei/ tonă.

<sup>110</sup> SANIC, fondul Consiliul de Stat, dosar 702/1976, Decret nr. 318/1976, fila 10. Termene de puneri în funcțiune a sporului de capacitate: „6 mil. rulmenți/ an în decembrie 1977, 5 mil. rulmenți/ an în septembrie 1978, 10 mil. rulmenți/ an în decembrie 1981, 300 tone cuzineți/ an în decembrie 1981, 34 mil. mașini unelte/ an în iulie 1978”.

<sup>111</sup> SANIC, fondul Consiliul de Stat, dosar 702/ 1976, Decret nr. 318/1976, fila 1, întrucât se scoate din producția agricolă un teren de 20.600 mp, „Ministerul Industriei Construcțiilor de Mașini se obligă să recupereze terenul scos din producția agricolă, prin transformarea în arabii a unui teren neproductiv în suprafață de 20.600 mp, situat în județul Brașov, identificat potrivit planului de situație nr. 2 anexat, cel mai târziu până la 28 februarie 1977”.

<sup>112</sup> Anexele Decretelor Consiliului de Stat aflate în custodia SANIC nu se dau în cercetare.

<sup>113</sup> SANIC, fondul Consiliul de Stat, dosar 702/ 1976, Decret nr. 318/1976, fila 10 verso.

<sup>114</sup> Conform Decretului prezidențial nr. 44/1974.

<sup>115</sup> *Idem*, fila 5.



Proiectantul general este Institutul de Proiectări de Întreprinderi Constructoare de Mașini, București, din subordinea Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini. O parte dintre documentațiile de execuție vor fi elaborate de Centrul de cercetare - proiectare rulmenți, cuzineți și organe de asamblare Brașov (CIROA), ca sub-proiectant.

În planul perioadei 1976 - 1980 sunt prevăzute investiții în valoare de 1.280.000 lei, din care 275.000 lei pentru construcții precum: amplificarea stației de 110/6 kV, sistematizarea albiei râului Timișul sec, amenajarea buclei de întoarcere a troleibuzelor, extinderea sursei de apă și extinderea stației de epurare a municipiului Brașov și contribuții la șoseaua industrială de centură.<sup>116</sup>

Organizarea tehnologică a producției este prevăzută pe linii de fabricație automatizate pentru reperate de mare serie sau pe grupe de mașini specializate pentru anumite operații. Se stabilesc limitele unor economii de materiale în viitorul apropiat: consumul anual redus cu „380 tone de combustibil convențional prin recuperarea căldurii din gazele arse la cuptoarele de încălzire și prin recuperarea parțială a căldurii din apa de răcire. De asemenea deșeurile rezultate din fabricația de rulmenți se vor valorifica integral prin colectarea metalelor, iar cele neferoase din fabricația de cuzineți se retopesc și se reintroduc în procesul de producție”.<sup>117</sup> Emulsiile și apele reziduale vor fi tratate în stații cu o capacitate de 12 litri/secundă ce se vor pune în funcțiune în septembrie 1978. Producția de la întreprinderea Rulmentul nu emana alte noxe.<sup>118</sup>

În 1977, prin Decretul 198/1977, era aprobat acordul de împrumut în valoare de 38.000.000 dolari pentru dezvoltarea Întreprinderii Rulmentul Brașov, încheiate între Banca Internațională pentru reconstrucție și dezvoltare și Banca de Investiții. Proiectul intenționa dezvoltarea capacității anuale de producție a întreprinderii la cca 33,5 milioane rulmenți (excluzând rulmenții speciali, cardanici și cu ace) și creșterea la 240 a numărului de dimensiuni de rulmenți produși.<sup>119</sup> Fondurile obținute prin împrumut aveau să servească la „Extinderea și modernizarea liniilor de producție existente, echiparea și construirea de noi linii și instalarea de echipamente astfel încât să se atingă capacitatea anuală de cca. 33,5 milioane de rulmenți, inclusiv instalarea unei linii automate de montaj cu o capacitate anuală de cca 5,5 milioane rulmenți”.<sup>120</sup> Și pentru „extinderea și modernizarea instalațiilor de producție pentru forje, inele, bile, role, colivii și alte servicii ale echipamentelor necesare funcționării instalațiilor descrise în anterior la nivelul de producție și de calitate amintită”.<sup>121</sup>

<sup>116</sup> SANIC, fondul Consiliul de Stat, dosar 702/ 1976, Decret nr. 318/1976, fila 7.

<sup>117</sup> *Idem*, fila 8 verso.

<sup>118</sup> *Idem*, fila 10 verso.

<sup>119</sup> SANIC, fondul Consiliul de Stat, dosar 245/ 1977, Decret nr. 198/1977.

<sup>120</sup> *Idem*.

<sup>121</sup> *Idem*.



## **VI Construcții industriale și amenajări pe platforma Rulmentul**

Așa cum am putut constata din cele prezentate mai sus, cele dintâi construcții de pe terenul pe care l-a ocupat uzina Rulmentul începând cu anul 1959 au fost realizate cu aproximativ două decenii înainte înființării acesteia. Evoluția ansamblului s-a derulat pe o perioadă de aproape șase decenii. Etapa cu cea mai intensă activitate constructivă a debutat după jumătatea anilor '60 și estimăm că a durat în jur de 15 ani.

Modul de dezvoltare a ansamblului poate fi reconstituit cu destulă precizie pe baza informațiilor provenite din mai multe tipuri de surse: ridicări topografice ale zonei, imagini aeriene din timpul războiului, documentele de arhivă. Prima fază, al cărei debut coincide cu realizarea dotărilor necesare funcționării Flotilei 1 Bombardament, se prelungește până după jumătatea secolului XX. Prin înființarea uzinei Rulmentul și instalarea sa pe amplasament, autoritățile vor face o serie de intervenții minore, care să permită buna funcționare a întreprinderii. O vreme, activitatea se va desfășura în fostele hangare adaptate activității. Sporirea suprafețelor tehnologice pentru lucru a devenit o necesitate odată cu creșterea randamentului fabricii. Extinderea Uzinei s-a realizat în mai multe etape, atent corelate cu planul de dezvoltare al capacității anuale a întreprinderii și cu diversificarea producției. Primele hale ridicate după realizarea proiectului de sistematizare (grupul din zona de SV a platformei și extinderea suprafeței hangarului 6) au fost puse în funcțiune în jurul anului 1970. Dezvoltarea fabricii a continuat pe toată durata deceniului următor. Cele mai recente construcții (extinderi ale celor existente) au fost ridicate la începutul anilor '90.

### **VI.1 Sediul Flotilei 1 Bombardament**

Flotila I Bombardament a fost instalată la nord de Fabrica IAR, la o distanță de aproximativ 1,5 km de aceasta, pe un amplasament care se desfășura pe direcția NV-SE, fiind mărginit de albia râului Timiș spre NE, de aerodromul fabricii IAR (folosit în comun, de fabrică și Flotilă) la S și de drumul care mergea spre Sânpetru, la V. Contractul pentru realizarea celor dintâi construcții (trei hangare metalice, două cu deschidere de 51m și al treilea cu deschidere de 100m) a fost încheiat în toamna anului 1935, lucrările începând probabil la scurt timp de la data semnării. Un al doilea contract, pentru un hangar mare, cu deschidere de 100m a fost semnat la sfârșitul anului 1936. Execuția lucrărilor a fost finalizată în cursul anului 1938 (luna februarie, pentru cele două hangare mici, septembrie și noiembrie, pentru hangarele mari). Pe lângă cele patru hangare, în contracte mai sunt



menționate două ateliere cu hală de montaj.<sup>122</sup> Concomitent cu hangarele, pe amplasament au fost realizate și alte construcții din dotarea Flotilei. Una dintre acestea este garajul pentru automobile realizat de Direcția Infrastructură din Secretariatul de Stat al Aerului pe aerodromul Brașov (garaj identificat de noi cu construcția situată în spatele pavilionului administrativ al Flotilei) unde a fost instalat, după înființarea Uzinelor Rulmentul, atelierul de întreținere auto.<sup>123</sup> Din aceeași epocă datează linia de cale ferată din partea de nord a amplasamentului.<sup>124</sup> Prin urmare, lucrările de execuție pentru sediul Flotilei 1 Bombardament trebuie să fi fost începute cel mai devreme la sfârșitul anului 1935, după semnarea primului contract, a continuat în anii următori, fiind finalizate în 1938.<sup>125</sup>

Modul de dispunere a construcțiilor (cel puțin în ce privește clădirile mari, pentru hangare și ateliere) a fost schițat încă din 1935.<sup>126</sup> Trasarea ansamblului (dispunerea clădirilor și a rețelei interioare de circulație) s-a raportat la șosea, de unde se realiza accesul pe amplasament, la râu și, evident, la aerodromul IAR. Hangarele (vom folosi această denumire pentru toate construcțiile cu deschideri mari, chiar dacă, știm că două dintre acestea, au avut inițial destinația de ateliere) și turnul de control, s-au amplasat la marginea pistei de zbor, fiind orientate către aceasta. Primele trei hangare (numărând de la V spre E) au fost așezate în lungul unui ax perpendicular pe șosea; următoarele trei au fost ușor rotite, astfel încât să se alinieze cu albia Timișului. Pavilionul administrației a fost construit cu latura lungă - fațada principală - spre drum. Pe lângă acestea, pe teren existau anexe (garaj, magazii, depozite) grupate în spatele administrației și în colțul de N al terenului, aproape de râu.

Hangarele au fost executate după proiecte tip elaborate la începutul anilor '30 utilizate și pe aerodromurile militare din București (Pipera, Otopeni, Băneasa), Tecuci, Mamaia, Blaj, Iași, Galați, Someșeni (Cluj). La Flotila I Bombardament s-a optat pentru două modele diferite, care se deosebeau prin dimensiune, proporții și sistem de acoperire. Hangarele 1, 3, 4 și 5 se înscriau într-un pătrat și erau acoperite cu ferme în două ape, dispuse paralel cu latura principală. Hangarele 2 și 6 (realizate după un model care s-a mai

---

<sup>122</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, fila 200. Probabil că două dintre ceea ce numim generic hangarele mici, au fost la origine hale de montaj. Având în vedere că nu știm care dintre construcții au avut destinația inițială de ateliere cu hală, vom utiliza denumirea de hangare (hangarul 1 – hangarul 6).

<sup>123</sup> SANIC, Fond Ministerul Lucrărilor Publice – Consiliul Tehnic Superior, dos. 1433/1936. Dosarul cuprinde proiectul garajului (construcție dreptunghiulară, cu proporții alungite, cu câte șase compartimente pentru autovehicule pe fiecare latură lungă); în urma cercetării de teren s-a putut constata că garajul construit în 1936 este actuala remiză de pompieri. Elementele care au servit la identificare au fost proporțiile, desenul elevațiilor și în special rezolvarea golurilor de garaj propriu-zise și sistemul de acoperire. Precizăm că garajul a fost extins între 1957 și 1970.

<sup>124</sup> În 1938, când Flotila preia de la fabrica IAR o fâșie de teren de aproximativ 120.000 mp, pentru hangare și linie de cale ferată.

<sup>125</sup> Vezi supra, capitolul V, datele istorice despre realizarea hangarelor Flotilei culese din fonduri arhivistice.

<sup>126</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935, fila 3. Vezi Anexa 2, Fig. 6.





utilizat la aerodromul Someșeni), aveau suprafață aproape dublă în raport cu celelalte.<sup>127</sup> Spre deosebire de primul model, erau acoperite într-o singură apă, înclinată spre spate. Modul de tratare a laturii principale era similar la toate hangarele: fațada principală flancată de turnuri cu secțiuni pătrată și goluri verticale pe toată înălțimea; deschidere amplă, pe toată lungimea laturii principale. Spațiile erau bine luminate, prin goluri mari, inserate în registre orizontale continue, așezate la partea de sus a pereților laterali și posteriori. Construcțiile aveau fundații din beton, pardoseală din beton, schelet metalic cu umplutură de cărămidă, ferme metalice și plafon din plăci ușoare (rumeguș cu ipsos / stufit).<sup>128</sup> Deschiderile dinspre aerodrom erau prevăzute cu portiere metalice montate pe șine rulante (24 la hangarele mici și 42 la cele mari).

Alături de hangare trebuie menționate turnul de control și pavilionul administrativ, unde era instalat sediul propriu-zis al Flotilei. Turnul de control era amplasat la marginea aerodromului, la V de hangarul 1. Construcția mai era reprezentată încă pe planul cadastral al Brașovului din 1974, fiind demolată, probabil, la scurt timp după aceea. Imaginea turnului de control ne este cunoscută din fotografiile de epocă: o construcție cu plan rectangular, compusă dintr-un volum cu un singur nivel, intersectat cu un al doilea corp central decroșat și cu înălțime mai mare decât restul clădirii. Centrul de control se situa la nivelul superior al corpului decroșat, unde fuseseră prevăzute goluri mari, dispuse perimetral, pentru o bună vizibilitate a pistei.

Pavilionul administrativ, constituind zona de reprezentare a Flotilei, a fost amplasat cu fațada principală spre șosea, dar retras de la drum cu aproximativ 70 m. Spațiul liber din față a fost amenajat ca grădină de fațadă. Clădirea era compusă dintr-un corp principal, intersectat cu alte trei corpuri dispuse perpendicular pe latura posterioară a sa. Construcția avea demisol, parter și etaj, cu excepția zonei mediane, care dispunea de un nivel suplimentar. În privința caracteristicilor arhitecturale, sediul administrativ al Flotilei se înscrie, atât prin modul de conformare a volumului, cât și prin natura sistemului decorativ (planuri juxtapuse și diferite elemente cu o geometrie foarte simplă și clară, desfășurate pe verticală, dând naștere unui joc discret de lumină și umbră), în curentul *Art Déco*.

Pe lângă clădirile menționate, pe amplasament au existat mai multe dotări tehnice, precum garajul menționat anterior, situat în spatele pavilionului administrativ, remiza din partea de E, și magazia de lângă garaj, ambele deserving linia de cale ferată, grupul de construcții din spatele hangarelor 2 și 3 sau cel din partea de N a

---

<sup>127</sup> Ambele tipuri de hangare aveau adâncime de cca 40 m; varia lungimea (peste 50 m la hangarele mici și peste 100 m la cele mari). Suprafața hangarelor mici se apropia de 3000 mp iar a celor mari de 5000 mp. Nu cunoaștem suprafețele inițiale exacte.

<sup>128</sup> AMNR, Direcția Domenii și Infrastructuri, filele 143, 153: Proces verbal încheiat între URMV 3 și Întreprinderea Industrială de Stat Rulmentul în data de 7 iulie 1959. A se vedea descrierile construcțiilor realizate în 1953.



amplasamentului (de pe malul Timișului). Revenind la conformarea ansamblului, remarcăm existența unei rețele interioare de drumuri al cărei ax dominant este circulația care deservea hangarele. Aceasta se desprindea din șoseaua spre Sânpetru, trecea printre hangarul 1 și sediul administrativ, oprindu-se în dreptul hangarului 6. Primul tronson era perpendicular pe șosea; în dreptul hangarului 4 drumul își schimba direcția, continuând paralele cu albia Timișului. Din circulația principală se desprindeau mai multe alei care făceau legătura între diferitele construcții de pe sit. Imaginile de epocă sugerează că drumurile interioare ar fi fost integral pavate, inclusiv căile de înaintare spre pistă.

Suprafețele neconstruite din vecinătatea clădirilor importante au făcut obiectul unor lucrări de amenajare peisageră. Zona care a beneficiat de cea mai mare atenție a fost spațiul liber din fața pavilionului administrativ. Analizând imaginile aeriene din perioada războiului observăm că între șosea și pavilion exista un scuar amplu, tratat sub forma unei grădini de fațadă, fără vegetație înaltă care să blocheze vederea clădirii; amenajarea consta într-un parter verde, cu borduri perimetrice și câțiva arbuști (sau arbori) solitari. În fotografiile făcute la începutul anilor '40 observăm apariția a două aliniamentele paralele de arbori în dreptul clădirii administrative, primul dispus la drum, al doilea în interiorul amplasamentului.<sup>129</sup> Intenția de amenajare peisageră mai este vizibilă și în spațiile neconstruite din imediata vecinătate a hangarelor, acolo unde aerofotografia din anul 1944 și o serie de imagini de epocă prezintă plantații de arbori, majoritatea tei. Deși în unele locuri se poate distinge intenția configurării unui aliniament, golurile de plantare și distanțele inegale dintre arbori sugerează că lucrarea a fost realizată fără un plan prestabilit, eventual fără un personal calificat. Totodată, se observă plantații aleatorii, probabil tot cu arbori, în spațiile dintre unele hangare. O mențiune specială necesită vegetația compactă, adiacentă râului Timiș, care se desfășoară pe aproape toată limita de NE a amplasamentului Flotilei. Imaginea aeriană din 1944 ilustrează o bordură alcătuită din arbori așezați la distanțe egale, un indiciu al faptului că vegetația din această zonă a fost plantată, și nu a fost rezultatul creșterii spontane.

## **VI.2 Planul de sistematizare a uzinei Rulmentul**

La scurt timp de la terminarea războiului, sediul Flotilei I Bombardament a fost preluat de Uzina de reparat material volant (URMV) nr. 3 care și-a desfășurat activitatea pe amplasament timp de un deceniu, până la data înființării întreprinderii Rulmentul. În acest interval, ansamblul pare să își fi păstrat neschimbată configurația inițială, lucru

---

<sup>129</sup> În aerofotografia din primăvara anului 1944 observăm că ambele aliniamente erau foarte tinere și compacte, fiind plantate, probabil, după începerea războiului, cu tei și/sau cu arbori rășinoși, cel mai probabil cu molizi.



sugerat de un plan topografic sovietic ridicat în 1957,<sup>130</sup> pe care este reprezentată zona în discuție. Momentul care a marcat a doua etapă de evoluție a amplasamentului – corespunzând constituirii și dezvoltării platformei industriale propriu-zise – a fost reprezentat de adoptarea documentului de constituire a unei uzine independente pentru producția de rulmenți și decizia instalării sale în clădirile fostei Flotile, unde funcționa, la acea dată URMV nr. 3.

Primele intervenții, pentru adaptarea clădirilor existente la noua destinație, s-au avizat la sfârșitul anului 1959. Erau lucrări punctuale, proiectate de Institutul Tehnologic pentru Construcții de Mașini și Electrotehnice din subordinea Ministerului Industriei Grele, ce se limitau la amenajarea hangarului 5 (C14a) pentru secția de strungărie a fabricii, construcția a două centrale termice (de joasă și medie presiune), prin amplificarea unor construcții existente, a unei centrale de aer comprimat în fostul banc de probă al URMV (probabil C2a), a gospodăriei de strunjituri și a alimentării cu gaz metan.<sup>131</sup> În vara anului 1960, s-au depus alte solicitări pentru amenajarea secției de montaj și a atelierului de role în hangarul 3 (C12), a atelierului de presat colivii în hangarul 2 (C11), completarea halei (hangarului) 5 și realizarea postului trafo 2<sup>132</sup> de unde aveau să se alimenteze mai multe hangare și clădiri din incintă.<sup>133</sup> Câteva luni mai târziu, au fost emise autorizații pentru extinderea și amenajarea halei (hangarului) 2, unde funcționa secția de prelucrat bile,<sup>134</sup> și executarea de lucrări de amenajare și completare a atelierului de întreținere și reparare auto-electrocare.<sup>135</sup> În aceeași perioadă s-au executat lucrări de amenajare a dispensarului medical al întreprinderii într-o construcție existentă, datând de pe vremea Flotilei.<sup>136</sup>

Lucrările propriu-zise de extindere a ansamblului au debutat la o dată necunoscută, primele construcții industriale fiind realizate anterior anului 1970.<sup>137</sup>

---

<sup>130</sup> Vezi Anexa 2, Fig. 10.

<sup>131</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Braşov, Anul 1959, Autorizațiile pentru executare de lucrări nr. 1531 – 1535 / 7 decembrie 1959.

<sup>132</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Braşov, Anul 1960, Autorizațiile pentru executare de lucrări nr. 540, 541 / 10 iunie 1960 și 629, 630 / 7 iulie 1960.

<sup>133</sup> Hangarul 2 (secția bile), hangarul 3, laboratorul central, centrala termică anexată la hangarul 2 și garajul. Hangarul 1, în care era instalată secția sculărie. Inițial se intenționase ca și hangarul 1 (secția sculărie) să se alimenteze tot la postul trafo 2.

<sup>134</sup> Vezi Arhiva Primăriei Municipiului Braşov, Anul 1960, Autorizația pentru executare de lucrări cu nr. 818 / 13 septembrie 1960.

<sup>135</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Braşov, Anul 1960, Autorizația pentru executare de lucrări cu nr. 1104 / 30 decembrie 1960. Este vorba despre fostul garaj al Flotilei, construit în 1936. S-au realizat construcții de beton armat și zidării de cărămidă. În urma intervenției s-a obținut o suprafață totală de 987 mp (375 mp descoperită) și o platformă descoperită pentru gararea autovehiculelor.

<sup>136</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Braşov, Anul 1962, Autorizația pentru executare de lucrări cu nr. 84 / 4 aprilie 1962. Construcția transformată în dispensar se situa în spațiul delimitat de fostul garaj (C5) și magazia centrală (C4).

<sup>137</sup> Arhiva uzinei Rulmentul a fost preluată de SJAN Braşov în cursul lunilor martie-aprilie 2021. Documentele nu au fost date spre cercetare pe durata întocmirii documentației. În inventarul publicat pe



Proiectul de sistematizare a fost corelat, după cum rezultă din documentele consultate, cu programul de producție și fazele stabilite prin studiile tehnico-economice. Primele două etape de dezvoltare, având ca obiectiv producerea, mai întâi, a 15 milioane și, ulterior, a 20 de milioane de rulmenți pe an, s-au derulat în cursul anilor '60. În mai 1970, Consiliul de Miniștri a RSR a adoptat Hotărârea 600/1970 pentru aprobarea principalilor indicatori tehnico-economici ai investiției „Dezvoltare uzinei Rulmentul Braşov – etapa 32 milioane rulmenți/an” și introducerea acesteia în planul de investiții pe anul 1970 al Ministerului Industriei Construcției de Mașini. Atingerea acestor praguri și pregătirea pentru etapele următoare presupunea investiții pentru sporirea suprafeței tehnologice, extinderea liniilor de producție și utilizarea acestora cu instalațiile necesare, forță de muncă calificată.

Modul în care a fost gândită dezvoltarea Uzinei și etapele de construcție reies din planul general al platformei elaborat de serviciul de proiectare al grupului de Uzine pentru fabricația de rulmenți – Braşov.<sup>138</sup> Desenul, întocmit în 1970, figurează clădirile existente, halele prevăzute pentru etapele următoare (I și II), precum și construcțiile subterane, drumurile și liniile de cale ferată (existente și proiectate). Datorită acestui document putem stabili un interval de datare pentru mai multe construcții de pe teren, pentru care nu au fost identificate autorizațiile de executare a lucrărilor. Astfel, constatăm că în primul deceniu de existență al Uzinei Rulmentul, și, mai probabil după aprobarea primelor etape de dezvoltare, pentru creșterea producției la 15 milioane, respectiv 20 de milioane de rulmenți pe an,<sup>139</sup> au fost realizate:

- în extremitatea de N a terenului (la N de pavilionul administrativ): centrala de aer comprimat; un atelier de întreținere mecanică, hala de turnătorie (C2a, C2c) și, la E de acestea, o hală pentru secția de mecanizări și automatizări (C3);
- în partea de E: extinderea hangarului 6 (C15a), unde funcționau forja și tratamentul termic primar, cu o hală dispusă în prelungirea clădirii existente (C15b) și construirea unei magazii pentru oțeluri trase (C16a);
- în partea de S: cantina,<sup>140</sup> dispusă spre șosea (C20), o construcție pentru secția de conservare, ambalare și livrări (C22a); laboratorul uzinal (C21), hala pentru secția de inele și rulmenți serie mare (C25a) și hala pentru

---

pagina Web a SJAN BV apar dosare de autorizare a lucrărilor de construcție pentru extinderea fabricii din anul 1968. Prin urmare, primele lucrări importante au fost realizate începând cu această dată.

<sup>138</sup> Planul atașat la Autorizația pentru executare de lucrări 144/28 iulie 1970, pentru sistematizarea și dezvoltarea Uzinei Rulmentul, etapa 32 milioane rulmenți / an.

<sup>139</sup> Încadrare generală: începând cu 1959, cel mai târziu 1970. După cum am văzut în text, în primii ani nu s-au făcut investiții importante. Procesul de dezvoltare a avut loc în a doua parte a anilor '60. Această etapă va putea fi aprofundată în studiile viitoare prin cercetarea documentelor preluate în primăvara anului 2021 de SJAN Braşov.

<sup>140</sup> Cantina a fost construită după un proiect tip între 1970-1971. A se vedea Autorizația pentru executare de lucrări nr. 168/13 mai 1977.



secția de bile, dispusă paralel cu aceasta (C25b); hala secției de cuzineți (C28a); o a treia centrală termică (C26) la N de secția cuzineți.

Sistemele de construcție adoptate la realizarea clădirilor au fost de mai multe tipuri. La extinderea hangarului 6 (C15b) și la cele două hale pentru secțiile de inele și bile (C25 a și b) s-a optat pentru schelet metalic și deschideri ample și înălțimi mari. Depozitul de oțeluri trase (C16) a fost construit integral din elemente prefabricate din beton armat. Construcția secției de conservare, ambalare și livrări, are structură și elemente de acoperire din beton armat monolit. Anexele tehnice și sociale alipite halelor, având mai multe niveluri, corpurile de laboratoare, prezintă stâlpi, grinzi și planșee din beton armat (elemente prefabricate sau monolit, în funcție de situație) și pereți de compartimentare din cărămidă.

Alături de clădirile importante, dotate cu anexe tehnice și sociale pentru muncitori, au fost executate o serie de instalații, a căror identificare precisă este mai dificil de realizat (magazii și depozite închise sau deschise, platforme, stații de pompare și reciclare, rezervoare etc). Instalațiile au fost grupate în special în lungul limitei de NE a terenului, în extremitatea de SE și pe latura de S.

Lucrările de extindere prevăzute pentru perioada următoare, în care Uzina trebuia să ajungă la o capacitate de producție sporită, sunt explicate în documentele care au servit la avizare planului de sistematizare și în raportul întocmit de Comitetul de Stat al Planificării, pe marginea Studiului tehnico-economic pentru etapa *32 milioane de rulmenți/an*.<sup>141</sup> Intervențiile se încadrează în trei categorii majore: construcții noi (extinderea halelor existente); modernizarea halelor de producție; lucrări de instalații.

Astfel, în anul 1970 au fost proiectate lucrări de reamenajare și turnare de fundații pentru montarea de utilaje în mai multe hale existente: forjă și tratament termic primar (fostul hangar 6 și extinderea acestuia); secția rulmenți serie mică (hangarul 5-C14a) și secția rulmenți cu ace (hangarul 4-C13); atelierul de întreținere de la secția transporturi (în perimetrul fostului garaj); dotarea laboratorului de încercări cu aparataj. A fost planificată extinderea mai multor anexe tehnice: prelungirea platformei de laminate (pe latura de NE) și a celei pentru discuri (pe limita de S); extinderea magaziei de utilaje, a gospodăriei de abrazivi și a depozitului descoperit de utilaje; extinderea diferitelor rețele și instalații din incintă și racordarea noilor construcții. De asemenea, s-a prevăzut realizarea unei noi linii de cale ferată și extinderea drumurilor interioare și a platformei uzinale pentru deservirea obiectivelor noi (în partea de S a amplasamentului).

---

<sup>141</sup> A se vedea documentele atașate la Autorizația pentru executare de lucrări 144/28 iulie 1970, pentru sistematizarea și dezvoltarea Uzinei Rulmentul, etapa 32 milioane rulmenți / an: Studiul Tehnico-Economic nr. 8859/1969 – etapa 32 milioane de rulmenți / an, aprobat prin HCM nr. 600/1970; procesul verbal de avizare; raportul CSP din martie 1970 pe marginea STE.



Cele mai importante investiții au constat în extinderea suprafeței tehnologice prin realizarea de noi hale de producție și a anexelor sociale aferente acestora:

- extinderea secției conservare ambalare și a magaziei de livrări cu 7 travee de 7.00 m și 2 deschideri de 18.00 m, cu structură de rezistență din elemente prefabricate de beton armat (C22b);
- construirea halei pentru secția de strungărie inele și extinderea secțiilor TRM (tratament, rectificare, montaj) și producție bile, în continuarea halelor realizate în etapa anterioară, în partea de sud a amplasamentului (C25c); proiectantul a propus adoptarea aceleiași trame constructive (travee de 12.00 m și deschideri de 24.00 m), dar cu structură pe stâlpi din b.a. și șarpantă metalică;
- realizarea unui pavilion pentru proiectare și cercetare, amplasat în piața preuzinală, legat printr-un corp de legătură la nivelul parterului cu hala de experimentări; pavilionul urma să aibă o suprafață desfășurată de 2580 mp (subsol parțial, parter+4 etaje+etaj 5 parțial), iar hala de experimentări 2300 mp suprafață desfășurată, fiind alcătuită din zece travee de 6.00 m și două deschideri de 18.00 m.<sup>142</sup>

Pe parcursul execuției, proiectul și studiul tehnico-economic au suferit unele modificări, precum schimbarea amplasamentului propus inițial pentru unele construcții sau a tipului de structură întrebuițat. De exemplu, în planul de dezvoltare era prevăzută realizarea unei hale de role cu ace în partea de SV a platformei; ulterior s-a hotărât ca zona respectivă să fie lăsată liberă – și restudiată abia după definitivarea studiului de circulație al oraşului, care nu fusese realizat încă. Noua hală pentru secția de rulmenți cu ace a fost amplasată în partea de SE, în afara incintei existente la acea dată. O altă modificare solicitată prin rapoartele întocmite pe marginea STE s-a referit la modificarea materialelor de construcție și a tipurilor de structuri utilizate. Ținând cont de sarcina de reducere a consumului de metal în construcții, Comitetul de Stat al Planificării a recomandat revizuirea soluției constructive în vederea realizării unei structuri de rezistență din elemente prefabricate de beton armat.

Planul cadastral al municipiului Braşov, ridicat în 1974, consemnează lucrările de construcție executate după avizarea studiului tehnico-economic: hala nouă a secției de conservare, ambalare și livrări; hala nouă pentru strungărie, amplasată în continuare halei TRM și bile; extinderea magaziei de oțeluri trase. În 1974 se întocmește proiectul pentru turnătoria de discuri, prin care se urmărea transformarea și extinderea turnătoriei

---

<sup>142</sup> Nu am reușit să identificăm construcția. Precizăm că principalul document utilizat pentru localizarea diferitelor construcții și secții a fost planul general din 1970. Pe măsură ce Uzina s-a dezvoltat, unele secții s-au extins și au fost transferate în alte clădiri; prin urmare, denumirile marcate pe planul general nu corespund întotdeauna dezvoltării ulterioare.



existente și înlocuirea unor construcții anexe degradate.<sup>143</sup> În aceeași perioadă se lucrează la planurile halei pentru secția de mașini-unelte specializate, o construcție cu suprafață de cca 6400 mp (structurată pe 16 travee de 6.00 m și 4 deschideri de 18.00 m) și anexă socială de 920 mp (C7), cu termen de punere în funcțiune în decembrie 1976<sup>144</sup> și la construcția din partea de SV a amplasamentului (C23), unde a funcționat secția de rulmenți speciali, al cărei contur este figurat în planul de situație din 1977, pentru construirea depozitului cantinei. După 1977 are loc demolarea fostului tur de control al Flotei, marcat încă pe planul cadastral din 1974; pe acel loc se va construi ulterior centru de studii prevăzut în planul de dezvoltare din 1970 (identificat de noi cu C9).

Pe planul general de dezvoltare întocmit în anul 1977, sunt marcate proiectele de construcție pentru următorul interval: extinderea secției TRM (C25d), extinderea secției forjă (hangarul 6) cu un nou spațiu tehnologic adăugat pe latura principală a construcției existente (C15c) și mărirea secției de cuzineți (C28). Remarcăm că planul din 1977 nu prevedea extinderea fostului hangar 5 (C14). Nu știm cu exactitate când au fost realizate aceste completări. Din documentele consultate rezultă că proiectul pentru completarea secției de cuzineți, unde urma să fie instalată secția de fabricație bucșe și cuzineți speciali, a fost avizat în toamna anului 1989<sup>145</sup> și revizuit în prima parte a anului următor, construcția începând, probabil, în 1990.<sup>146</sup>

O investiție importantă care trebuie menționată, deși s-a realizat în afara incintei întreprinderii, a constat în construirea unui grup școlar propriu cu termen de punere în funcțiune în cursul anului 1972. Deși dinamica de creștere a producției impunea existența forței de muncă calificate, conducerea întreprinderii se confrunța cu mari probleme în acoperirea necesarului mâinii de lucru. Pentru rezolvarea acestei probleme, autoritățile au prevăzut în planul de investiții pentru perioada 1971-1975 sumele pentru construirea unui grup școlar al întreprinderii Rulmentul, unde aveau să fie asigurate condițiile unei bune pregătiri profesionale, atât pentru necesarul propriu de muncitori, cât și pentru fabricile de rulmenți nr. 3 Alexandria și nr. 4 Focșani. Școala a fost dotată cu 12 săli de clasă, un atelier de 1000 mp și internat cu 600 de locuri.<sup>147</sup>

<sup>143</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Brașov, Anul 1974, Autorizația pentru executare de lucrări cu nr. 179/19 nov. 1974. Intervențiile constau în realizarea unei anexe cu două niveluri, pe fundațiile existente, pe latura de E; închiderea spațiului dinspre N printr-o structura formată din stâlpi de beton armat prefabricați și ferme metalice. Lucrările s-au realizat în perimetrul C2.

<sup>144</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Brașov, Anul 1974, Autorizația pentru executare de lucrări cu nr. 17/11 februarie 1975. Documentația s-a întocmit în baza studiului de dezvoltare a industriei Constructoare de mașini-unelte în perioada 1974-1980 întocmit de I.C.P.M.U.A.

<sup>145</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Brașov, Anul 1989, Autorizația pentru executare de lucrări cu nr. 157/19 sept. 1989.

<sup>146</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Brașov, Anul 1990, Autorizația pentru executare de lucrări cu nr. 44/3 iulie 1990.

<sup>147</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Brașov, Anul 1970, Avizul nr. 147 dat în ședințele din 28 februarie 1970 și 9 iulie 1970 pentru aprobarea studiului tehnico-economic nr. 6191/1970 *Centrul școlar profesional de la Uzinele Rulmentul*.



În privința amenajărilor peisagere, analizând planul sovietic menționat anterior constatăm că în 1957 situația nu era mult diferită de cea din etapa inițială. Pe ridicarea topografică sunt figurate simboluri pentru plantații pe aproape toată incinta dar singura zonă *amenajată* rămâne grădina de fațadă a pavilionului administrativ. Se păstrează plantațiile dintre hangare și masivele de pe malul râului. În zona de nord, spațiul plantat este redus la o porțiune de aliniament paralel cu drumul și la un fragment de masiv adiacent Timișului. Până în anii 1970, singura imagine în care se pot observa elemente vegetale este o fotografie din anii 1960, în care se observă 2 ploi, cel mai probabil apăruți spontan.

Pe planul din anul 1974 sunt figurate mai multe spații verzi, adiacente clădirilor. Se remarcă plantații perimetrare și de aliniament (cel mai probabil aliniamente cu arbori): în jurul pavilionului administrativ; în dreptul celor două anexe din spatele pavilionului administrativ; la vest de hangarul 1 (C10); în zona delimitată de hangare și malul Timișului. Componentele principale ale amenajării peisagere sunt scuarul din fața pavilionului administrativ și spațiul verde din fața hangarelor, care susține axul de compoziție definit de acestea (pe care s-au amplasat însă mai multe anexe tehnice) și grădina de fațadă a pavilionului administrativ.<sup>148</sup>

### **VI.3 Ultimele intervenții în perimetrul Uzinei Platforma Rulmentul în ultimii 30 de ani**

La sfârșitul anilor '70, cele mai multe construcții și instalații de pe platforma industrială Rulmentul erau construite și funcționale. În deceniul următor s-au realizat, probabil, o parte dintre construcțiile marcate pe planul din 1977 (extinderea secției TRM-C25d și a secției forjă-C15c). Tot acum este posibil să fi fost proiectat (și poate, realizat) adaosul pentru secția de rulmenți serie mică (C14b).<sup>149</sup> Cele mai recente construcții industriale de pe amplasament (hală în suprafață de 3300 mp pentru secția de bușe și cuzeți speciali-C28b), au fost aprobate prin Decretul Consiliului de Stat în anul 1988, fiind executate abia doi ani mai târziu.<sup>150</sup>

După 1990, la capătul unei etape de dezvoltare care durase trei decenii, evoluția uzinelor Rulmentul a luat o turnură neașteptată. Acumularea treptată a datoriilor

<sup>148</sup> Nu sunt figurați arbori, dar trebuie să fi existat o plantație cu rol decorativ.

<sup>149</sup> Nu am identificat nici un document referitor la construcția halei din completarea hangarului 5. Este posibil ca această construcție să fi fost realizată concomitent cu extinderea hangarului 6, din vecinătate, sau ulterior anului 1990, dar această ultimă ipoteză este mai puțin probabilă.

<sup>150</sup> Arhiva Primăriei Municipiului Brașov, Anul 1990, Autorizația pentru executare de lucrări cu nr. 44/3 iulie 1990 și toată documentația anexată.





coroborată cu mai multe încercări neizbutite de privatizare au condus, în 2007, la închiderea definitivă a întreprinderii. De experiența profesională a personalului încadrat la Rulmentul a beneficiat firma germană Schlaeffer (Schlaeffer România, din 2006) care intrase pe piața locală de rulmenți cu câțiva ani mai devreme.<sup>151</sup>

După desființare, proprietatea a fost dezmembrată. O parte a imobilelor rezultate în urma dezlipirii au fost cumpărate de investitori privați (terenurile și grupul de construcții din partea de N a amplasamentului, numerotate cu C1 - C6, C8 - C11), clădirea anexă situată la S de de fostul hangar 1, fosta cantină a întreprinderii (C20), hala unde se fabricau cuzineți (C28). Restul construcțiilor și terenul aferent aparțin Statului Român și Primăriei Municipiului Brașov. Construcțiile intrate în proprietatea privată au beneficiat de lucrări de întreținere, fie și minimale, unele dintre acestea făcând chiar obiectul unor operațiuni de schimbare a funcțiunii și renovare (corpurile identificate cu C8 și C9, în care este instalat un centru de fitness, sau fostul hangar 1 transformat în centru de conferințe și hotel Lux Divina). Spre deosebire de acestea, clădirile și terenurile Statului și cele ale Primăriei Brașov nu au mai fost utilizate, ceea ce a condus la degradarea construcțiilor și a instalațiilor (sub acțiunea directă a factorilor climatici și atmosferici, precum și a celor antropici).

Considerăm necesar să aducem în discuție investiția realizată în urmă cu câțiva ani în perimetrul fostului hangar 1, unde a funcționat secția mecanizări, aflat acum în proprietate Dacia Plant SRL. În anul 2014, deținătorul clădirii a comandat un proiect de reconversie în vederea transformării vechii hale în centru de conferințe cu săli de întruniri, expoziții, concerte, zonă de alimentație publică și cazare. Proiectul a înglobat și o fostă clădire anexă, amplasată la S de hangar. În urma lucrărilor au rezultat 55 de camere pentru cazare (la gradul de confort 3 stele) și 7 săli de evenimente cu capacități cuprinse între 60 și 2200 de persoane; cea mai mare sală a fost amenajată în hala fostului hangar.

Procesul de degradare observat în cazul fondului construit a afectat și elementul natural de pe amplasament. Pentru a urmări evoluția amenajărilor peisagere se poate face o comparație între situația actuală și cea ilustrată într-o imagine aeriană din 2008, dinaintea închiderii fabricii, similară probabil, celei anterioare anului 1990. În fotografia din 2008 se remarcă mai multe plantații de arbori în dreptul pavilionului administrativ, între hangare și la sud de acestea, pe spațiul care susține axa de compoziție a ansamblului. Plantațiile din dreptul administrației erau formate din aliniamente tinere de tei, câteva exemplare de salcie și de molid, precum și mai multe exemplare relativ tinere de arbori care nu pot fi identificați în imaginea aeriană. Între hangare există câteva exemplare de arbori dintre care se remarcă sălcii, plopi, tei și corcoduși roșii. În spațiului verde amplasat la sud de hangare se identifică un aliniament inegal de corcoduși roșii,

<sup>151</sup> Dorel Banabic (coord), *Istoria tehnicii și a industriei românești*, Vol. 1: „Mecanica, tehnicile de prelucrare și construcțiile”, Ed. Academiei Române, București, 2019, p. 208.



precum și două mici masive de salcie (în cele două extremități ale terenului). Mai pot fi observate exemplare izolate de sălcioară, corcoduș roșu, salcie și câțiva arbuști. Exceptând spațiile verzi care înconjoară pavilionul administrativ și în care intenția unei amenajări planificate este evidentă, în restul spațiilor cu vegetație arboricolă, aceasta pare a fi fost plantată, dar nu în baza unui proiect. Calitatea imaginii nu ne permite să apreciem dacă masivele de pe malul râului sunt încă neînfrunzite sau au fost defrișate.

După anul 2010 se observă o sălbăticire a spațiilor verzi și o colonizare a ansamblului cu specii de mur, curpen de pădure, viță-de-Canada ș.a. În prezent, constatăm o colonizare a întregului ansamblu industrial cu specii invazive de liane, arbori și arbuști. Se remarcă murul, curpenul de pădure, diferite specii de arțar, fals oțetar, tei ș.a. Se mai păstrează, și sunt vizibile, urme ale vechilor plantații de arbori rășinoși (în principal molizi și thuja), de sălcii și de tei, precum și fragmente de garduri vii. În ceea ce privește în mod particular sălciile, se observă degradări puternice ale coroanelor, precum și ramuri și șarpante desprinse sub acțiunea factorilor externi (ex.: vânt). Grădina de fațadă a pavilionului administrativ păstrează numeroși arbori bătrâni - martori ai vechilor amenajări, inclusiv fragmente din aliniamentele din anii 1940. Este necesară o carte a tuturor exemplarelor de arbori cu diametrul trunchiului de minimum 15-20 cm și o analiză a stării de sănătate a fiecărui exemplar matur.

## **VII Evaluarea clădirilor, a instalațiilor tehnice și a amenajărilor de pe Platforma Rulmentul prin prisma vechimii, a valorii memoriale și a semnificației acestora pentru patrimoniul industrial**

Procedura de evaluare este o etapă esențială în definirea viitorului plan de dezvoltare a platformei industriale Rulmentul, având rolul de a asigura identificarea tuturor elementelor semnificative pentru evoluția amplasamentului și pentru arhitectura industrială a zonei. Perimetrul urban în care se situează situl analizat s-a dezvoltat relativ târziu dar locul are o mare încărcătură memorială și simbolică. Ansamblul poartă amprenta a două etape semnificative pentru trecutul orașului, fiind martor al momentului în care Brașovul a fost un pol al industriei aeronautice și sediul Flotilei 1 Bombardament, precum și al perioadei când Brașovul a aspirat la statutul de centru industrial al țării. Conservarea și integrarea în viitorul program de dezvoltare a obiectivelor cu valoare culturală de pe platformă este nu numai un gest responsabil, care se aliniază la politicile actuale din domeniul protejării patrimoniului imobil și a celor privind sustenabilitatea mediului, ci și un act de cultură prin care se asigură prezervarea memoriei locului și asigurarea identității zonei.



În linii mari, analizarea resursei culturale în vederea stabilirii unei ierarhii valorice a construcțiilor și amenajărilor de pe sit se va raporta la două aspecte majore: vechimea construcțiilor și a amenajărilor și semnificația acestora pentru patrimoniul tehnic și industrial. Cercetările întreprinse au condus la identificarea succesiunii cronologice de edificare a clădirilor de pe platforma industrială Rulmentul. Totodată, sursele documentare disponibile, corelate cu informațiile culese pe teren cu ocazia inspecției vizuale a clădirilor accesibile, au evidențiat prezervarea *in situ* a unor elemente semnificative pentru evoluția istorică și arhitecturală a patrimoniul tehnic și industrial din spațiul românesc. Instrumentele de analiză utilizate în continuare, pentru evaluare, sunt preluate din legislația națională și internațională specifică și din studiile de specialitate.

Legislația națională din domeniul protejării patrimoniului industrial – Legea 6/2008 privind regimul juridic al patrimoniului tehnic și industrial – specifică în Art. 2. că *„prin patrimoniu tehnic și industrial se înțelege totalitatea bunurilor mobile, imobile și a unor ansambluri ale acestora, reprezentând mărturii semnificative ale activităților tehnice și de producție care au stat la baza evoluțiilor socio-economice ale societății umane, de la primele manifestări preindustriale și până în prezent.”* Carta Patrimoniului Industrial adoptată în 2003 de TICCIH (Comitetul Internațional pentru Conservarea Patrimoniului Industrial și consultantul de specialitate al ICOMOS – Consiliul Internațional pentru Monumente și Situri – cu privire la patrimoniul industrial) cu ocazia congresului de la Moscova definește patrimoniul industrial ca fiind constituit din *„mărturiile culturii industriale care au semnificație istorică, tehnologică, socială, arhitecturală și științifică”*, exemplificând diferite tipuri ale acestor mărturii: *„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.”*

Potrivit documentului menționat - dar și Principiilor comune ICOMOS-TICCIH privind conservarea patrimoniului industrial, 2011 - patrimoniului tehnic și industrial reprezintă mărturia unor activități care au avut și continuă să aibă consecințe istorice profunde. Operațiunea de protejare a patrimoniului industrial trebuie să pornească în primul rând de la necesitatea conservării unor valori cu caracter universal valabil, și nu doar de la intenția prezervării unicității unor situri excepționale. Patrimoniul industrial are o dimensiune socială deoarece contribuie la reconstituirea vieții de zi cu zi a unor categorii și grupuri de persoane, cărora le conferă un puternic simț al identității. Are valoare istorică, ilustrând evoluția tehnologiei și a științei, de la manufactură la inginerie, pentru diferite ramuri, precum și evoluția sistemelor structurale utilizate la construcțiile industriale. Patrimoniul industrial poate avea calități estetice datorită caracteristicilor arhitecturii, designului și concepției sale. Toate aceste valori aparțin atât sitului, în



integralitatea sa (structuri și diferite componente, maşini, utilaje definatorii pentru peisajul industrial) și mărturiilor documentare propriu-zise – documentele scrise care ajută la reconstituirea evoluției sale – cât și componentei intangibile a patrimoniului industrial, păstrate în prezentată în primul rând de memoria colectivă și în obiceiuri. Un alt aspect care trebuie luat în calcul la evaluarea patrimoniului industrial este raritatea, înțeleasă ca supraviețuire a unor procese tehnologice, tipuri de situri sau de peisaje, exemplele vechi sau de pionierat având o semnificație deosebită.

Literatura de specialitate nu pune la dispoziție o clasificare tipologică generală a patrimoniului industrial (demers deosebit de complex, dată fiind întinderea și varietatea domeniului), ci doar analize punctuale și concluzii parțiale, realizate prin studii tematice sau regionale. Încadrarea tipologică a construcțiilor de pe platforma Rulmentul va urma principiile generale de analiză a obiectelor de patrimoniu imobil, aplicabile și programului de arhitectură industrială, pornind de la prezentarea obiectivelor și a dotărilor principale de producție și încheind cu trecerea în revistă a instalațiilor și diferitelor anexe tehnice. Descrierea individuală a construcțiilor de pe amplasament, care fac obiectul prezentei documentații (mai precis cele aflate în proprietatea Primăriei Municipiului Braşov și a Statului Român) este inclusă în fișa individuală a fiecărui corp de clădire, respectiv zone, incluse în studiu.<sup>152</sup>

Referitor la stabilirea resursei culturale a construcțiilor de pe platformă, menționăm că legislația românească în vigoare nu definește o metodă de evaluare a patrimoniului tehnic și industrial. Criteriile de evaluare actuale, formulate în OMCC 2260/2008 (criteriul vechimii; criteriul referitor la valoarea arhitecturală, artistică și urbanistică; criteriul referitor la frecvență – raritate și unicitate; criteriul referitor la valoarea memorial-simbolică), dedicate monumentelor istorice, nu sunt neapărat elocvente pentru domeniu. Însă, în lipsa unei metode valabile de analiză și evaluare a patrimoniului tehnic și industrial local, ne vom lăsa ghidați de criteriile specificate în Normele metodologice pentru clasare și inventariere a monumentelor istorice. Pentru a ajunge la o identificare obiectivă a elementelor specifice care trebuie conservate și protejate, analiza se va sprijini pe observațiile și concluziile expuse în studii din literatura recentă de specialitate, internațională și națională.

Așadar, în baza Normelor metodologice pentru clasare și inventariere, corelate cu valorile enunțate în Carta Patrimoniului Industrial, putem formula direcțiile de analiză prezentate mai jos într-o manieră sintetică, direcții care servesc la stabilirea unei ierarhii valorice a construcțiilor ce fac parte din ansamblul analizat. Observațiile prezentate în continuare se referă doar la clădiri, nu și la instalații despre care avem mult mai puține

---

<sup>152</sup> Fișele individuale, însoțite de un tabel și un plan numerotat pentru identificarea corectă a construcțiilor și localizarea lor pe amplasament sunt inserate în documentație, după bibliografie. S-au făcut fișe doar pentru clădirile aflate în domeniul public.



informații. În linii mari, instalațiile și anexele tehnice sunt construcții de importanță secundară, cu rol funcțional.

**Vechime.** Cele mai vechi clădiri păstrate pe platforma Rulmentul au peste 80 de ani vechime iar construcțiile industriale, realizate pentru dezvoltarea fabricii, au cel mult 55 de ani vechime. Din perspectiva vechimii, clădirile care au aparținut Flotei 1 Bombardament, executate la începutul primei etape de dezvoltare (intervalul 1935-1938) au valoare mai mare decât halele de producție. Este posibilă realizarea unei ierarhii și pentru clădirile ridicate după înființarea întreprinderii Rulmentul, cele mai vechi fiind construite la sfârșitul anilor '60 iar cele mai noi în 1990.

Luând în considerare cele de mai sus considerăm că, din punctul de vedere al vechimii, pot fi definite trei grupe:

- **valoare mare**, în care se încadrează clădirile și dotările construite pentru Flotila 1 Bombardament, inclusiv amenajările peisagere;
- **valoare medie**, unde se integrează construcțiile industriale, instalațiile și amenajările realizate în etapele II-IV (post 1959-1977);
- **valoare mică**, cuprinzând construcțiile și amenajările realizate după 1977.<sup>153</sup>

**Valoarea urbanistică.** Normele metodologice analizează valoarea urbanistică laolaltă cu criteriul referitor la valoarea arhitecturală și artistică. În cazul de față, dat fiind specificul obiectivului analizat, am optat pentru o prezentare separată a calităților urbanistice și relației cu cadrul natural.

Platforma Rulmentul se situează în marginea de nord a orașului, fiind mărginită pe latura dinspre NE de abia râului Timiș. Existența acestui element natural în imediata vecinătate, precum și peisajul muntos pe care se profilează unele construcții de pe sit, conferă calități peisagere amplasamentului. În privința calității urbanistice, ansamblul prezintă un ax de compoziție major, constituit în perioada interbelică, păstrat și în perioada de dezvoltare a platformei industriale. Axul este susținut, pe toată lungimea sa, de cele șase hangare, la care se poate adăuga și magazia de oțeluri trase (C16) din partea de E, și, pe tronsonul vestic, de plantația din fața hangarelor și grupul de clădiri din colțul de SV (laboratorul C21, magazia de livrări C22 și hala C25a și 25c).

Grupul de construcții din partea de SV (C21 – C25) întrunește caracteristici care îi conferă valoarea urbanistică și ambientală. Deși este vorba de clădiri realizate în etape diferite (primele sunt făcute înainte de 1970 și ultimele intervenții după 1977) datorită modului de dispunere și a prezenței corpurilor de legătură, ele funcționează ca un întreg. Spațiile construite alternează cu spații libere, cu forme și proporții diferite, care

---

<sup>153</sup> Valoare mare: C1, C4, C5, C10 – C15; valoarea medie: C2, C3, C6 – C8; C16 – C25(a, b, c), C26, C27a, C28; valoare mică: C9, C14b, C15c, C25d, C27b.



oferă imagini variate și pitorești. Locurile dintre clădiri sunt percepute ca o succesiune de curți interioare care aduc intimitate și o dimensiune umană.

O altă zonă cu calități urbanistice și peisagere este cea din perimetrul fostului pavilion administrativ, prevăzut cu o grădină de fațadă dispusă spre șosea. Amenajarea a fost proiectată și realizată în prima etapă, fiind contemporană cu clădirea a cărei fațadă principală o pune în valoare prin spațiul verde adiacent și plantații.

Având în vedere cele arătate mai sus constatăm că au valoare urbanistică, peisageră și ambientală:

- Cele șase hangare construite la finalul perioadei interbelice (C10 – C15), a căror dispunere pe teren a determinat configurarea axului dominant de compoziție, și care susțin acest ax, fiind orientate cu fațadele principale către el. Modul de așezare (determinat de necesitatea alinierii construcțiilor la albia râului) a generat o imagine particulară și emblematică, prin intermediul căreia ansamblul (cel puțin zona hangarelor) este perceput ca un loc pitoresc, cu calități ambientale. Coerența imaginii este alterată de cele două adaosuri de pe fațadele hangarelor 5 și 6 (C14b și C15c).
- Grupul de construcții din partea de SV (C21 – C25), datorită alternanței dintre spațiile construite și spațiile libere, a fluidității curților interioare și a traseelor, precum și a potențialului de amenajare peisageră.
- Pavilionul administrativ și amenajarea perimetrală și în special grădina de fațadă și aliniamentele.
- Zona de nord est, cu instalații și anexe tehnologice, situate în apropierea râului Timiș, pentru potențialul de integrare în peisajul natural.

**Semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial** a fost asimilată, în studiul de față, valorii arhitecturale și artistice. Pentru schițarea unei ierarhii valorice a construcțiilor de pe amplasament s-au luat în calcul:

- performanțele tehnologiei utilizate (sistem constructiv, tipuri de elemente structurale verticale și orizontale, materiale și tehnici de execuție, dimensiunea deschiderilor) raportate la momentul realizării;
- calitățile arhitecturale ale construcțiilor (sisteme de închidere perimetrale / elemente de fațadă, sisteme de închidere și acoperire, sisteme de iluminare / shed-uri, elemente de acces).

Clădirile reprezentative din perspectiva patrimoniului industrial de pe platformă pot fi grupate în trei categorii. Prima dintre acestea corespunde hangarelor unde s-au utilizat structuri metalice, elemente de sprijin dispuse perimetral cu scopul eliberării spațiilor interioare, iluminat bun, prin goluri mari, așezate în bandouri orizontale la partea superioară, deschidere pe toată lungimea fațadei principale prevăzută cu portiere metalice.



A doua categorie este cea a clădirilor industriale realizate în etapa II-V, cu structură metalică integrală sau parțială, deschideri și înălțimi mari. Halele pentru secția TRM și fabricație bile (C25a și C25b), precum și prima extindere a hangarului 6 (C15b), toate realizate înaintea anului 1970, au structură metalică (stâlpi și grinzi zăbrelete). Ulterior, în urma adoptării unor dispoziții care prevedeau reducerea consumului de metal, s-a optat fie pentru structuri mixte, fie pentru elemente prefabricate de b.a., acolo unde era posibil. Secția de strungărie inele (C25c), construită între 1970 și 1974, avea stâlpi prefabricați din b.a. și sistem de acoperire metalic. Același tip de structură se va folosi la secția de rulmenți speciali (C23a) și la a doua extindere a hangarului 6 (C15c). Structurile metalice și cele mixte s-au utilizat doar în spațiile cu deschideri mari, care ajungeau la 24.00m; halele din această categorie au sisteme orizontale de închidere metalice, prevăzute cu shed-uri.

Construcțiile cu deschideri mici și medii (până la 18.00 m) construite integral din elemente prefabricate de b.a., acoperite cu chesoane, formează a treia categorie. Acest sistem se întâlnește la magazia de oțeluri trase (C16), construită înaintea anului 1970, și la extinderea sa, la extinderea secției de ambalaje și livrări (C22b) finalizată înainte de 1974, precum și la extinderea secției TRM (C25d) și la adaosul hangarului 5 (C24b).

Pe lângă aceste trei grupuri mai trebuie menționate anexele sociale și tehnice, precum și laboratoarele și clădirile pentru centrele de cercetare care nu pot lipsi de pe un sit industrial dar nici nu pot fi considerate reprezentative pentru acest tip de patrimoniu. Fac parte din această categorie pavilionul administrativ (C1), clădirile din piața preuzinală destinate cercetării (C8, C9), laboratorul (C21), anexa tehnică (C24), cantina (C20), precum și toate anexele sociale atașate spațiilor tehnologice.

Din punctul de vedere al performanțelor tehnice și al calității spațiilor, construcțiile de pe platforma Rulmentul nu se remarcă printre realizările arhitecturii industriale ale perioadei socialiste. Utilizarea sistemelor din elemente prefabricate de b.a., impusă după 1970, reprezintă semnul unei economii de mijloace și cheltuieli. Structurile realizate integral din b.a. prefabricat, acoperite cu chesoane, sunt mai modeste în privința dimensiunilor și a spațiilor rezultate. Au o valoare mai mare spațiile cu deschideri mari (24 m), unde s-au utilizat elemente metalice, cel puțin la sistemul de acoperire. Prezența unor elemente cu caracter de raritate la construcții similare (elemente de fațadă, sisteme de acoperire, elemente structurale) pot contribui la ierarhizarea unor construcții din aceeași categorie. Elementele adiționale de legătură (pasarelele) care contribuie la fluidizarea comunicării dintre corpuri sporesc, la rândul lor, valoarea corpurilor pe care le unesc. Ambianța luminoasă a spațiilor (modul în care intra lumina, cantitatea de lumină care pătrunde în spații, relaționat cu elementele de fațadă care determină forma golurilor) este un alt element care conferă valoare spațiului. Contribuie la creșterea valorii construcțiilor utilizarea coerența arhitecturală și structurală.



Corelând elementele menționate, putem schița o ierarhie a valorilor, dar diferențele nu sunt semnificative, cel puțin în ce privește clădirile cu semnificație mare pentru patrimoniul industrial:

- Au **valoare foarte mare** construcțiile cu structuri metalice și deschideri mari. Cele șase hangare (C10-C15) se situează pe o treaptă superioară față de halele construite ulterior, dat fiind că deși sunt anterioare acestora, performanțele tehnice și constructive sunt superioare (deschideri cu cca 15 m mai mari, spații interioare fără elemente de sprijin intermediare);
- Au **valoare mare** construcțiile metalice cu deschideri mari, elemente verticale metalice sau din prefabricate de b.a. și acoperiri metalice cu shed-uri (C15b, C15c, C23a, C25a, C25b, C25c și, parțial, C28). Introducem în aceeași grupă valorică, deși au caracteristici diferite, magazia și hala secției de ambalare și livrări (C22a și C22b) și centrala termică 3 (C26). Magazia se distinge de restul clădirilor prin utilizarea unui sistem de acoperire și luminare zenitală cu o structură și plastică arhitecturală deosebite (trunchiuri de piramidă cu luminatoare). Hala, având deschideri medii (18.00 m) prezintă o fațadă cu elemente prefabricate verticale, în care sunt inserate fâșii de goluri, care imprimă un ritm alert exteriorului și contribuie totodată la crearea unei ambianțe luminoase speciale a interiorului. Centrala termică 3 (C26) se deosebește prin plasticitate arhitecturală și utilizarea unui tip de ferme prefabricate din b.a. pe care nu le regăsim la alte construcții.
- Au **valoare medie** clădirile cu structură din b.a. (cu excepția celor menționate anterior), cu deschideri mici și medii, unde constatăm coerență structurală și arhitecturală: corpul etajat al secției de rulmenți speciali (C23b), magazia de oțeluri trase (C16), secția pentru tratamente de suprafață (C28), hala mașini-unelte (C7), secția prototipuri (C3).
- Au **valoare mică** construcțiile anexe (magazii, depozite, garaje etc.) precum și construcțiile industriale care, prin adaosuri și modificări succesive și-au pierdut coerența (C2, C4-C6, C17).

Pe amplasament există clădiri care formează un grup distinct: construcțiile pentru proiectare și cercetare, laboratoarele, clădirile administrative și anexele tehnice și sociale (C1, C8, C9, C20, C21, C24 și toate anexele tehnice și sociale atașate halelor și hangarelor). Fac parte din ansamblul de construcții industriale dar se deosebesc de clădirile de producție specifice atât prin funcțiune, cât și prin structură (materiale, deschideri, tehnologia întrebuințată) și rezolvări arhitecturale (mai multe niveluri, spații de dimensiuni mici și medii). Pentru acest grup este necesară o evaluare pe alte criterii decât cele enunțate mai sus. În acest scop distingem două tipuri majore: al clădirilor





independente, și al construcțiilor alipite unor spații de producție. Prima categorie prezintă mai mult interes, o parte dintre clădiri prezentând elemente de plastică arhitecturală semnificative la exterior și, probabil și la interior (C1, C8, C9), iar celelalte fiind incluse într-un circuit funcțional intern complex (C21, C24).

În vederea stabilirii resursei culturale trebuie aduse în discuție încă două criterii de analiză: valoarea de raritate-unicitate și valoarea memorial simbolică. În stadiul actual al cercetării patrimoniului tehnic și industrial din România, o apreciere obiectivă a criteriului privind **valoarea de raritate-unicitate** nu poate fi făcută. Există două paliere diferite de analiză: raritatea – unicitatea construcțiilor de pe platforma Rulmentul în raport cu construcțiile industriale din spațiul românesc și, în particular, cu cele realizate în aceeași perioadă; raritatea – unicitatea construcțiilor de pe platforma Rulmentul în raport cu ceea ce s-a păstrat din producția de arhitectură industrială din acea epocă. Cunoașterea în domeniu este într-un stadiu incipient atât în privința producției arhitecturale din spațiul românesc, cât și în stabilirea corectă a patrimoniului industrial care a supraviețuit distrugerilor din ultimele decenii. Faptul că platforma Rulmentul este singurul sit industrial din Brașov pe care nu s-a intervenit încă, conservându-și în mare parte integritatea, conferă ansamblului caracter de raritate. Referitor la obiectele individuale, am luat în considerare existența unor elemente care corespund criteriului rarității-unicității la evaluarea semnificației pentru patrimoniul industrial (C22a – acoperirea cu trunchiuri de piramidă; C22b – fațada din prefabricare cu nervuri verticale, C26 – plastica arhitecturală, spațialitatea interiorului și tipul de ferme).

**Valoarea memorial-simbolică** poate fi evaluată global, pe tot ansamblul. Amplasamentului îi sunt asociate două etape majore de evoluție. S-a constituit ca sediu al Flotei 1 Bombardament, înființată în urmă cu peste 80 de ani. Toate clădirile importante construite pentru Flotilă (pavilionul administrativ și cele șase hangare) se păstrează. S-a dezvoltat, ulterior, sub patronajul Uzinelor Rulmentul – una dintre cele mai importante Întreprinderi din perioada socialistă și principalul producător de rulmenți din țară – fiind, în acest moment, unul dintre ultimii martori ai Brașovului industrial. La valoarea memorială propriu-zisă se adaugă dimensiunea simbolică și cea socială, ansamblul fiind simbolul unei epoci și locul unde și-au desfășurat viața, zi de zi, generațiile părinților și bunicilor generației prezente. Aceste calități nu pot fi decelate pe fiecare obiectiv în parte, dar contribuie la o evaluare de ansamblu și pledează pentru conservarea memoriei locului prin păstrarea unui număr cât mai mare de construcții – clădiri și instalații.

În continuarea evaluării fondului construit de pe amplasament vom prezenta o **evaluare preliminară a spațiilor verzi și plantațiilor**. Compozițiile vegetale regăsite pe teren prezintă atât valori istorice/culturale, cât și valori naturale/ecologice.

- Spațiul verde adiacent pavilionului administrativ prezintă valori culturale și naturale mari. Acesta păstrează urmele unor plantații mai vechi, inclusiv fragmente din



cele două aliniamente din anii 1940. Pe lângă aceste plantații istorice se mai regăsesc câteva exemplare de arbori și arbuști plantați în diferite perioade de timp și vegetație arboricolă, arbustivă și erbacee spontană și cu caracter invaziv. Prin diversitatea speciilor și prin vârsta înaintată a unor arbori se poate aprecia și o valoare naturală (valoare de habitat pentru specii de plante, animale mici, insecte) ridicată.

- Aliniamentul situat la sud de pavilionul administrativ și la nord de hangare prezintă valori culturale mari, ce constau în păstrarea unor fragmente reprezentative de plantațiile istorice și valori naturale mici, spațiul fiind lipsit de o diversitate de specii de plante și de un teren suficient de mare pentru construcția naturală a unor habitate.

- Spațiul verde aflat la sud hangarul 1, (fosta secție mașini, mecanizări, automatizări, astăzi centrul de conferințe Lux Divina prezintă valori culturale mici și valori naturale medii. În ceea ce privește valoarea istorică/culturală precizăm că există mici fragmente ale unor posibile vechi intenții de amenajare, năpădite însă de vegetație spontană de talie mică și medie.

- Spațiul verde aflat la sud de hangarele 2, 3 și 4 (C11, C12, C13) prezintă valori culturale medii și valori naturale mari. În ceea ce privește valoarea culturală, acest spațiu păstrează numeroase exemplare de arbori din amenajări mai vechi, în zona centrală evidențiindu-se fragmente din aliniamentele istorice, iar în extremitatea estică păstrându-se plantația de sălcii. Valori naturale sunt mari grație diversității speciilor și a fizionomiei elementului de peisaj (diversitatea mare de plante erbacee, arbuști și arbori), suprafeței relativ mari de teren, apropierea de un spațiu verde cu trăsături și valori naturale similare (spațiul adiacent pavilionului administrativ) care contribuie la conturarea unor conexiuni ecologice între habitate asemănătoare.

- Spațiul verde din extremitatea estică a sitului (între magazia de oțeluri trase, gospodăria de abrazivi, depozitul de lubrifianți, stația de transformare și șopronul de Cherestea și rumeguș). Dezvoltat de jur-împrejurul unor linii de cale ferată, acest spațiu prezintă valori cultural-istorice mici, dar valori naturale mari. Terenul este ocupat de vegetație spontană și invazivă și nu prezintă urme ale unor amenajări/intenții de amenajare istorice, însă prezintă un interes deosebit din punct de vedere al conectivității ecologice, dezvoltându-se ca parte dintr-un sistem de spații verzi cu caracteristici mai mult sau mai puțin asemănătoare (vezi spațiul verde adiacent pavilionului administrativ sau cel aflat la sud de hangarele 2, 3 și 4. Este posibil ca o parte din acest teren să conțină suprafețe degradate din punct de vedere ecologic.

- Spațiul verde adiacent râului Timiș are valori culturale și naturale medii. Acesta mai păstrează numai câteva fragmente din plantațiile istorice. Totodată, în ciuda proximității față de un curs de apă, ca urmare a reducerii suprafeței plantate și a apropierii de două surse de poluare majore (gropile de gunoi), valoarea ecologică estimată este destul de redusă în raport cu potențialul ecologic pe care acest spațiu ar putea să îl aibă.



- Alte spații verzi din ansamblului industrial sunt lipsite de valori culturale, însă au importanță ecologică prin prisma capacității lor de a crea conexiuni ecosistemice între zonele cu potențial ecologic ridicat.

### **Concluziile și sinteza evaluării**

Zonele unde se concentrează obiective cu resursă culturală și care necesită o atenție sporită sunt dispuse după cum urmează:

- în lungul axului de compoziție dominant, clădiri, amenajări și plantații, cu existența unor elemente nocive, care alterează percepția (extinderile de pe fațadele hangarelor 5 și 6);
- nucleul din zona de SV, unde se observă o succesiune de spații construite semnificative pentru patrimoniul tehnic și spații neconstruite și unde au fost identificate inclusiv elemente cu caracter de raritate – unicitate;
- în lungul limitei de NE, paralel cu Timișul, unde este o zonă cu calități peisagere, pe care sunt realizate mai multe instalații, unele dintre acestea recomandate pentru păstrare.

## **VIII O atitudine sustenabilă pentru viitorul platformei Rulmentul și al Brașovului**

Stabilirea unei atitudini corecte privind (re)conversia trebuie să se înscrie în politicile actuale din domeniul protejării patrimoniului cultural, în mod particular cele referitoare la patrimoniul tehnic și industrial, precum și în cele din domeniul dezvoltării durabile și presupune un proces amplu prin care patrimoniul industrial să fie înțeles de la nivel de obiect, la nivel teritorial. Pentru aceasta este necesar un demers etapizat care să atingă următoarele stadii:<sup>154</sup>

1. Înțelegerea sitului avându-se tot timpul în vedere inclusiv viitoarea nevoie de interpretare a sitului.
2. Evaluarea resursei culturale, atât a tuturor componentelor, precum și a contextului urbanistic cu care situl industrial este conectat.
3. Identificarea problemelor care afectează conservarea valorilor, precum și a nevoilor de transformare înțelese în relație directă cu contextul socio-economic local.

În acest context, propunem ca prim pas în creionarea unei atitudini sustenabile aprofundarea studiului istorico-arhitectural și rafinarea evaluării resursei culturale, astfel

---

<sup>154</sup> Vezi Irina Iamandescu, *Arheologia industrială, recuperarea patrimoniului industrial și problematica domeniului în România*. Teză de doctorat, Tiposcript, Universitatea de Arhitectură și Urbanism Ion Mincu, 2015.



încât acesta să abordeze concludent toate cele șase dimensiuni esențiale, transversale, necesare înțelegerii corecte a unui sit industrial. Conform prezentului studiu, axat pe înțelegerea dimensiunii arhitecturale și evaluarea culturală prioritar din acest unghi și având în vedere faptul că în prezent ne aflăm la cel de al doilea proces de conversie a sitului industrial dorim să punctăm următoarele aspecte.

Studiul de față a atins problematica urbanistică, precum și pe cea peisaj dar considerăm că o aprofundare a acesteia este necesară pentru asigurarea unei dezvoltări integrate a întregii platforme Braşov nord, împreună cu zonele conexe dedicate locuirii și activităților sociale, precum și a căilor de transport. Astfel, chiar dacă prin prezenta documentație a fost analizată relația zonei de studiu cu întreaga arie pe care era așezată Uzina Rulmentul, indiferent de fragmentarea încă puțin evidențiată în sit determinată de existența mai multor proprietari, înțelegerea dimensiunii urbanistice a sitului industrial trebuie să fie rezultatul abordării unui teritoriu mai amplu care să permită citirea și interpretarea relației acestuia cu țesutul oraşului anterior introducerii funcțiunii industriale. Abordarea dimensiunii urbanistice printr-un proiect de recuperare a sitului industrial necesită un plan zonal coordonator care să integreze dezvoltarea aflată în implementare realizată pe amplasamentul fostei Uzine Tractorul Braşov. De asemenea, considerăm necesară identificarea și punerea în valoare a peisajului industrial din care face parte Uzina Rulmentul prin studiul rețelei de situri industriale din Municipiului Braşov și localitățile vecine. Conservarea urmelor organizării producției de materii prime și bunuri, ale locuirii asociate, ale transportului și distribuției și nu în ultimul rând al impactului asupra mediului va potența capacitatea de regenerare a comunității și teritoriului ce se va realiza prin intervenția de (re)conversie a platformei Rulmentul.

Din punct de vedere al dimensiunilor tehnice și de conectare teritorială, se impune reluarea celor două componente prin documentarea mai amplă și realizarea de analize specializate privind procesele tehnologice ce au existat pe sit, precum și căile de transport. Având în vedere că funcțiunea originară de aerodrom dotat cu hangare a fost înlocuită în perioada socialistă cu cea de producție de rulmenți, considerăm necesară aprofundarea ambelor etape de transformare, văduvirea sitului de elementele care păstrează memoria acestora putând genera dificultăți de descifrare și interpretare a sitului, precum și ruperea de contextul în care cele două etape s-au desfășurat, rezultând o intervenție ce poate afecta negativ inclusiv valorile culturale identificate prin intermediul prezentului studiu. În lipsa unei documentații consistente privind procesele tehnologice în cele două faze de existență, înțelegerea acestora poate fi consolidată prin implicarea foștilor lucrători în procesul de documentare al sitului. Având în vedere dimensiunea socială de recuperare a unui sit industrial considerăm necesară cooptarea acestora, alături de persoane care deși nu au făcut parte direct din activitatea industrială, consideră aceste locuri repere ale memoriei, inclusiv în procesul de creionare a intervenției. Pentru



facilitarea procesului de co-creație un prim pas ar putea fi activarea temporară a sitului cu activități socio-culturale care să redeschidă uzina către toți cei interesați. De asemenea, utilizarea temporară, parțială, chiar dacă nu este constantă poate asigura paza și facilita conservarea elementelor sitului sau a sitului în ansamblu.

Dimensiunea arhitecturală a constituit elementul principal al prezenței evaluării culturale, situl prezentându-se aproape ca o serie de exemple „de curs” dedicat înțelegerii structurilor de metal și beton. Cu toate acestea propunem rafinarea evaluării făcute prin integrarea concluziilor referitoare la elementele tehnice și căile de transport. Propunem de asemenea, dar pentru o etapă viitoare de intervenție pe platforma industrială Braşov nord, abordarea integrată a tuturor elementelor de arhitectură, inclusiv cele industriale încă prezente pe platforma Tractorul, cele aferente locuirii - Cartierul Tractorul - , precum și identificarea celor de loisir existente sau dispărute.

În ceea ce privește **resursa culturală analizată**, viitoarea strategie de dezvoltare trebuie să garanteze și să asigure conservarea elementelor identificate ca fiind valoroase în raport cu criteriile enunțate în analiză. În linii generale, patrimoniul industrial românesc nu a făcut obiectul unor cercetări susținute și este puțin cunoscut, observație valabilă și pentru arhitectura industrială din Braşov. Lipsa unor studii de specialitate împiedică realizarea unor evaluări obiective a acestei categorii de patrimoniu imobil. Pe de altă parte, în ultimele decenii, patrimoniul industrial românesc a suferit daune considerabile, a căror amploare nu este nici ea cunoscută. Neavând o cunoaștere corectă a arhitecturii industriale românești (ne referim inclusiv la cea din perioada socialistă), a evoluției și valorii sale și, pe deasupra, neștiind ce s-a mai păstrat din această categorie de construcții, este recomandabil ca luarea oricărei decizii privind păstrarea sau desființarea clădirilor industriale să fie analizată cu multă responsabilitate. În acest sens, **este necesară prezervarea, măcar fragmentară, a fiecărui tip de structură identificată pe amplasament având valoare certă de utilizare** (structuri metalice sau mixte cu deschideri foarte mari și mari, structuri cu deschideri medii și mici din b.a., clădiri pentru laboratoare, cercetare și anexe tehnico sociale etc.), **chiar dacă din analiză rezultă că resursa culturală atașată acestora este mică**. Evaluarea culturală va fi coroborată cu potențialul de conversie, prin care înțelegem măsura în care un obiectiv poate fi adaptat unor noi utilizări, și varietatea utilizărilor pe care le poate primi. Astfel, transformarea funcțională a clădirilor aflate pe sit va putea echilibra corect dozajul între restaurare și intervenția contemporană, prin raportarea atât la necesitățile de conservare cât și la nevoile socio-economice ale Braşovului secolului XXI.

O atitudine sustenabilă presupune pe lângă identificarea, conservarea și valorificarea elementelor culturale ale fostului sit industrial, o abordare economică și ecologică care să se înscrie în direcțiile Pactului Verde European pentru Patrimoniu



Cultural<sup>155</sup> și Noului Bauhaus European<sup>156</sup>. În acest context, dorim să subliniem următoarele idei:

- Mobilizarea sectorului industrial în abordarea unei economii circulare curate poate fi impulsionată de promovarea unei administrări etice a siturilor și obiectivelor de patrimoniu, precum și a demersului de reutilizare ca element al tranziției verzi. În acest context, trebuie menționată și afirmația emisă în cadrul sesiunilor de co-creație a Noului Bauhaus European, „generarea de deșeuri este o eroare de proiectare”.
- Reabilitarea și realizarea de construcții noi trebuie să fie eficiente din punct de vedere energetic și economic, dar atente la conservarea valorilor culturale. De asemenea, trebuie menționat că la nivelul discuțiilor referitoare la Noul Bauhaus European se dezbate ideea conform căreia eficiența economică trebuie ponderată cu eficacitatea demersului.
- În vederea atingerii obiectivelor propuse prin Pactul Verde European este necesară mobilizarea cercetării și promovarea inovării, inclusiv prin valorificarea cunoștințelor și aptitudinilor tradiționale fiind nevoie să folosim ce știm deja pentru a inova.
- Calitatea spațiului public poate fi obținută prin regândirea și reconectarea acestuia într-o manieră integrată ce utilizează experiența localnicilor și vizitatorilor.
- Conceptul de „frumos” este redefinit în Noul Bauhaus European ca fiind inclusiv (spații unde dialogul între culturi, discipline etc. devine o oportunitate de imaginare a unui loc mai bun pentru toți și economie în care bogăția este distribuită și spațiul este accesibil), sustenabil (promovează soluții care rează dialog între mediul construit și ecosistemul planetar) și o experiență ce ne îmbogățește prin faptul că răspunde nevoilor noastre dincolo de dimensiunea materială.
- Realizarea de noi construcții trebuie să valorifice relația cu natura prin integrarea cât mai multor componente verzi.
- În discuțiile referitoare la Noul Bauhaus European se discută despre rețele albastre și verzi care să revoluționeze strategiile de mobilitate și să definească relația omului cu mașina.
- Pentru obținerea sustenabilității demersurilor noastre este necesară orientarea procesului de proiectare către limitarea impactului nostru asupra naturii sens în care trebuie folosit și progresul tehnologic.

---

<sup>155</sup> Pactul Verde European pentru Patrimoniu Cultural poate fi accesat la adresa: [https://issuu.com/europanostra/docs/20210322-european\\_cultural\\_heritage\\_green\\_paper\\_fu](https://issuu.com/europanostra/docs/20210322-european_cultural_heritage_green_paper_fu)

<sup>156</sup> Informații referitoare la Noul Bauhaus European pot fi accesate la adresa: [https://europa.eu/new-european-bauhaus/index\\_en](https://europa.eu/new-european-bauhaus/index_en).



## **IX      Recomandări de intervenție asupra clădirilor, a instalațiilor tehnice și a amenajărilor de pe platforma Rulmentul, în vederea (re)conversiei**

Tipurile de intervenții permise asupra construcțiilor (clădiri și instalații) și a amenajărilor de pe amplasament vor fi adaptate specificului fiecărui obiectiv în parte. Se vor face recomandări de intervenție doar pentru obiectivele aflate în proprietatea Primăriei Municipiului Braşov și a celor care aparțin statului român, care fac obiectul documentației. Având în vedere însă că partea aflată în prezent în proprietate privată a făcut parte atât din ansamblul Flotilei 1 de Bombardament, cât și din platforma industrială, evoluând laolaltă cu restul construcțiilor, considerăm obligatorie integrarea acestora în programul de dezvoltare, cel puțin prin funcțiuni și trasee (permisiunea circulației interioare libere) și, în măsura în care este posibil, expresie arhitecturală.

Recomandările formulate în continuare decurg din valoarea globală a obiectivelor de pe amplasament, prezentată anterior, fiind corelate cu atitudinea generală față de adoptarea unei politici de dezvoltare durabilă adaptată caracteristicilor amplasamentului și, pe o scară mai largă, necesităților oraşului. În linii mari, acolo unde au fost identificate elemente cu valoare ridicată, semnificative pentru evoluția amplasamentului și pentru patrimoniul industrial, este obligatorie păstrarea, conservarea și punerea în valoare. Desființarea este o acțiune permisă în procente și moduri diferite, în funcție de natura construcțiilor (structură, elemente de închidere, valoarea acestora și potențialul de conversie) și poate merge de la desființări parțiale (deschideri locale ale unor elemente de închidere verticale sau orizontale) până la demolări totale (acolo unde nu au fost identificate valori care să necesite conservarea în sit). De asemenea, vor fi posibile reorganizări și amenajări ale spațiilor interioare prin introducerea unor structuri, elemente diverse de compartimentare, volume construite, instalații, vegetație, cu respectarea unor condiții specifice, dictate de caracteristicile construcțiilor.

Prezenta documentație constituie un punct de pornire pentru studiile viitoare (expertize tehnice, studii de fundamentare detaliate pentru intervenții pe obiect, studii de peisaj, studii pentru stabilirea gradului de poluare a terenului și recomandarea soluțiilor de decontaminare, studii sociologice/antropologice privind funcționarea fabricii și viața comunității), care urmează să se realizeze în vederea elaborării proiectului de (re)conversie propriu-zis. Recomandările enunțate în ultimul capitol al studiului nu au caracter definitiv, ele putând suferi modificări dictate de analizele viitoare și concluziile lor. În linii mari, recomandăm ca expertizele tehnice să țină cont de obligativitățile formulate în studiul de fundamentare (elementele obligatoriu de conservat și pus în valoare etc.) și, acolo unde este cazul, să facă sugestii de intervenție în vederea prezervării obiectivelor pentru care se



impune prezervarea. Pentru construcțiile unde nu se recomandă păstrarea (ex. anexele sociale) concluziile expertizelor tehnice pot contribui la luarea unei decizii de intervenție (consolidare, remodelare, re-funcționalizare sau desființare).

Prin proiectul de (re)conversie a platformei se vor pune în valoare elementele și zonele cu resursă culturală atașată, identificate în analiză. Primul dintre acestea este axul central de compoziție al ansamblului și elementele care îl definesc, mai precis fostele hangare ale Flotilei 1 Bombardament, spre N, la care trebuie adăugată magazia pentru oțeluri trase și plantația de pe latura de sud, inclusiv estacada de susținere a culoarului de rețele. Pentru valorificarea acestei zone, a calităților arhitecturale, urbanistice și peisagere vor trebui eliminate toate elementele parazitare, care împiedică percepția fațadelor principale ale clădirilor istorice și volumul lor iar proiectul de amenajare a zonei plantate va lăsa suficiente culoare de vizibilitate pentru a permite percepția succesiunii hangarelor și a direcției definite de acestea pe tot traseul marcat de axul central și indiferent de direcția de mers. Magazia de oțeluri trase (C16) este ultimul punct de pe traseu și ajută la susținerea direcției pe tronsonul final, din extremitatea de SE a amplasamentului dând și mai multă coerență compoziției urbanistice. Datorită acestei caracteristici este recomandabilă explorarea unor scenarii de conservare (cel puțin fragmentară) și integrare în proiectul de (re)conversie.

Al doilea grup de obiective cu resursă culturală atașată este nucleul din partea de SV a ansamblului, constituit în jurul cantinei (C20) laboratorului uzinal (C21), al clădirilor secției de ambalare și livrări (C22a și C22b), secției de rulmenți speciali (C23), halei mari (C25) și anexei tehnico-sociale (C24), caracterizat prin varietatea arhitecturală și a tipurilor structurale utilizate dar și prin fluența deosebită a spațiilor, datorată modului de dispunere a volumelor și pasarelelor de legătură dintre corpuri, și alternanța zonelor construite cu cele neconstruite. Prin conformarea grupului de clădiri, acest perimetru poate funcționa independent de restul amplasamentului. Soluția de (re)conversie va trebui să pună în valoare fluiditatea spațiului prin amenajarea zonelor libere existente și crearea altora noi, prin desființări parțiale (părți de construcție, elemente de închidere perimetrare sau orizontale) conservarea elementelor de legătură și identificarea unor noi posibilități de relaționare a diferitelor componente care trebuie să comunice între ele. Fondul construit – compus din spații cu caracteristici diferite, variind de la hale cu deschideri și înălțimi mari, cu structură flexibilă și posibilități multiple de intervenție, la corpuri de clădire cu mai multe niveluri și deschideri și înălțimi mici, ideale pentru desfășurarea activităților din sectorul terțiar – pot fi adaptate unor utilizări foarte diferite.

Are un caracter aparte, cu valoare peisageră și un mare potențial de dezvoltare, zona situată în partea de NV a amplasamentului, paralelă cu albia râului Timiș, pe care sunt construite grupuri de instalații și anexe tehnice. Prin proiectul de (re)conversie va trebui studiată posibilitatea amenajării spațiului verde și al extinderii viitoare spre Timiș.





Pentru păstrarea memoriei locului, vor trebui conservate o parte din instalații, mai precis turnurile de răcire și martori ai estacadei paralele cu limita proprietății.

În privința instalațiilor de pe amplasament, în linii mari, nu se poate afirma că ele dețin o valoare culturală propriu-zisă deși o parte dintre acestea, precum linia de cale ferată din partea de NE, au fost martori la evoluția ansamblului. Documentația a identificat grupuri de instalații care pot fi desființate fără riscul pierderii unor elemente cu semnificație pentru arhitectura industrială, dar și a unor echipamente și instalații care au valoare memorială și potențial de integrare, care ar trebui conservate în vederea prezervării unor martori ai ambianței ansamblului industrial (turnurile de răcire, estacada pentru susținerea culoarelor de rețele, eventual rezervoarele metalice din partea de SE). De asemenea, se pot integra în amenajarea exterioară toate platformele de depozitare în aer liber și de încărcare.

O altă zonă cu valoare culturală, care nu face însă obiectul prezentei documentații este pavilionul administrativ. Deși din punctul de vedere al regimului de proprietate nu mai face parte din ansamblu, construcția nu poate fi separată de contextul adiacent, fiind martor la evoluția amplasamentului încă de la realizarea primelor clădiri. Pentru asigurarea unui demers coerent, strategia de reconversie a zonei va trebui să propună soluții de integrare a construcției în ansamblu, cel puțin în ce privește includerea într-un circuit comun cu restul obiectivelor, marcarea unor trasee interioare și adoptarea unei utilizări compatibile cu cea a zonei conexe. De asemenea, este necesar ca proiectul de amenajare a spațiilor plantate să cuprindă inclusiv zona verde din perimetrul pavilionului administrativ. Aceste observații ar trebui extinse la toate construcțiile aflate acum în proprietate privată.

Vom detalia, în continuare, recomandările individualizate pentru fiecare grup de clădiri, instalații și amenajări identificate.

### **Intervenții asupra fostelor hangare 3 – 6 (C12, C13, C14, C15)**

- Este obligatorie conservarea tuturor elementelor structurale verticale și orizontale.
- Este obligatorie păstrarea elementelor de închidere perimetrare originare, cu posibilitatea practicării unor goluri suplimentare în acestea (pereții laterali).
- Este obligatorie păstrarea tipului de învelitoarea originală.
- Este posibilă desfacerea planșeului; în cazul în care cercetările ulterioare vor demonstra că la origine, structura de acoperire nu era aparentă, se recomandă păstrarea planșeului.



- Este obligatorie punerea în valoare a fațadelor principale ale hangarelor și a elementelor definitorii pentru acestea (turnuri).
- Este obligatorie păstrarea deschiderilor de pe laturile principale; este posibilă înlocuirea elementelor actuale de închidere a deschiderilor cu un alt sistem de închidere, fix sau mobil, parțial ori total.
- Este obligatorie eliminarea tuturor elementelor parazitare (diferite construcții anexe), alipite construcției originare și degajarea volumului original (în acest scop va fi necesar un studiu al fiecărei construcții în parte).
- Este posibilă desființarea anexelor sociale, în cazul în care acest lucru rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații.
- Este recomandată desființarea corpului C14b, în vederea eliberării laturii principale a hangarului 5 (C14a).
- Este permisă desființarea corpului C15c, în vederea eliberării laturii principale a hangarului 6 (C15a). Lucrările de desființare pot fi totale sau doar parțiale (ex: elemente de închidere verticale și orizontale, cu degajarea structurii; desființarea totală a părții de construcție din dreptul hangarului).
- Se recomandă păstrarea corpului 15b.
- Este posibilă realizarea unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări) cu condiția ca inserțiile din interior să nu obtureze în totalitate imaginea ansamblului și să permită percepția spațiului și a scării sale.

### **Intervenții asupra halei mari – strungărie inele, bile, TRM (C25)**

- Este obligatorie conservarea elementelor structurale verticale și orizontale în C25a, C25b, C25c.
- Este obligatorie păstrarea elementelor perimetrare de închidere specifice arhitecturii industriale (pereții de fațadă cu goluri ample și elemente verticale ritmice corespunzători laturilor E și V ale C25a și C25b).
- Este permisă desființarea parțială a elementelor orizontale de acoperire.
- Este obligatorie păstrarea și punerea în valoare a circulațiilor orizontale și a corpurilor de legătură (pasarele interioare, pasarele de legătură între diferitele corpuri) și verticale (scări) de pe latura de V a C25a și C25b.
- Se recomandă desființarea anexei sociale de pe latura de E.
- Este permisă desființarea anexei sociale de pe latura de N a C25a dacă acest lucru rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații și este justificat și prin soluția de (re)conversie.
- Se recomandă păstrarea anexelor sociale de pe latura de S a C25b.



- Este obligatorie desființarea tuturor elementelor parazitare alipite construcției.
- Este permisă desființarea C25d, cu condiția păstrării unor martori pentru conservarea unor mostre de tipuri structurale cu caracter de unicitate, acolo unde este cazul.
- Este permisă desființarea elementelor de compartimentare a interioare actuale și realizarea unor elemente de separare noi, conform soluțiilor oferite prin proiectele viitoare de (re)conversie, cu condiția păstrării unor martori pentru acele elemente caracteristice spațiilor industriale.
- Este posibilă realizarea unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări).
- Este permisă realizarea unor spații interioare descoperite, cu dimensiuni și proporții diferite, izolate sau grupate, riguros delimitate sau alveolare, în prelungirea spațiului exterior și în contact cu acesta, punctuale sau definind un traseu continuu.
- Este permisă extinderea zonei verzi în C25, plantarea în spațiile interioare și amenajarea unor sere, locale sau generale.

### **Intervenții asupra clădirii laborator și a secției de ambalare și livrări – balotare (C21, C22)**

- Este obligatorie păstrarea volumului existent al celor două corpuri de clădire, C21 și C22.
- Este obligatorie conservarea elementelor cu rol structural.
- Este obligatorie desființarea tuturor elementelor parazitare alipite construcțiilor.
- Este obligatorie punerea în valoare a luminatoarelor sub formă de trunchi de piramidă din corpul C22a.
- Este obligatorie păstrarea elementelor de închidere perimetrare pe limitele existente.
- Este obligatorie conservarea și punerea în valoare a fațadei corpului C22b, din elemente verticale prefabricate de beton armat, cu posibilitatea înlocuirii tâmplăriei golurilor.
- Este posibilă intervenția asupra fațadelor corpurilor C21 și C22a, cu condiția păstrării și punerii în valoare a elementelor majore de compoziție (ex: modul de grupare a golurilor, în bandouri orizontale sau fante verticale).
- Este obligatorie păstrarea corpului de legătură existent cu hala C25.
- Este obligatorie păstrarea gangului de acces al C21 spre curtea interioară.



- Este recomandată păstrarea fluxului de circulație interior existent între corpuri.
- Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare din corpurile C21 și C22a și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie.
- Este posibilă realizarea, în corpul C22b, a unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări) cu condiția ca inserțiile din interior să nu obtureze în totalitate imaginea ansamblului și să permită percepția spațiului și a scării sale.

### **Intervenții asupra clădirilor secției de rulmenți speciali (C23)**

- Se recomandă păstrarea volumului existent al celor două corpuri de clădire, C23a și C23b.
- Este obligatorie conservarea elementelor structurale verticale și orizontale.
- Este obligatorie desființarea tuturor elementelor parazitare alipite construcției.
- Este permisă desființarea anexelor tehnice și sociale de pe laturile de N și V dacă acest lucru rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații și este justificat și prin soluția de (re)conversie propusă prin proiectele viitoare.
- Este posibilă intervenția asupra fațadelor cu condiția păstrării și punerii în valoare a elementelor majore de compoziție (ex.: alternanța registrelor orizontale la corpul C23b).
- Este permisă desființarea elementelor de compartimentare a interioare actuale și realizarea unor elemente de separare noi, conform soluțiilor oferite prin proiectele viitoare de (re)conversie.
- În corpul C23a este posibilă realizarea unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări).

### **Intervenții asupra anexei tehnice (C24)**

- Se recomandă păstrarea volumului existent.
- Este obligatorie conservarea elementelor cu rol structural.
- Este obligatorie păstrarea corpurilor de legătură existente, cu hala C25.



- Este posibilă intervenția asupra fațadelor, cu condiția păstrării și punerii în valoare a elementelor majore de compoziție (ex: modul de grupare a golurilor).
- Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie.

### **Intervenții asupra centralei termice (C26)**

- Este obligatorie păstrarea volumului existent.
- Este obligatorie conservarea elementelor cu rol structural și punerea în valoare a fermelor din beton care susțin acoperirea.
- Se recomandă restaurarea fațadelor.
- Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie.
- Este posibilă realizarea unor instalații, structuri deschise, elemente de separare, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări), cu condiția să nu se obtureze în totalitate vederea liberă spre sistemul de acoperire.
- Este obligatorie păstrarea și integrarea vizuală a coșului de fum din vecinătate.

### **Intervenții asupra secției pentru tratamente de suprafață (C28)**

- Este posibilă păstrarea volumului existent, dacă necesitatea conservării sale rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații și este justificat și prin soluția de (re)conversie propusă prin proiectele viitoare.
- Se recomandă conservarea elementelor cu rol structural.
- Este posibilă intervenția asupra fațadelor, cu condiția păstrării și punerii în valoare a elementelor majore de compoziție.
- Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie.
- Este permisă desființarea anexei sociale.



### **Intervenții asupra magaziei de oțeluri trase (C16)**

- Este recomandată păstrarea volumului existent.
- Este recomandată conservarea tuturor elementelor cu rol structural.
- Este posibilă intervenția asupra fațadelor (înlocuirea elementelor de închiderea perimetrală; desființarea parțială sau totală a elementelor de închiderea perimetrală).
- Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie.
- Este permisă desființarea anexei tehnico-sociale.

### **Intervenții asupra halei pentru mașini-unelte (C7)**

- Este recomandată păstrarea volumului existent.
- Este recomandată conservarea tuturor elementelor cu rol structural.
- Este posibilă intervenția asupra fațadelor (înlocuirea elementelor de închiderea perimetrală).
- Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie.
- Este permisă desființarea anexei tehnice.

### **Intervenții asupra liniilor de transport marfă, instalațiilor și anexelor tehnice**

- Se recomandă păstrarea, în fiecare zonă a amplasamentului, a unor martori care să conserve memoria perioadei în care amplasamentul a avut destinație industrială.
- Este obligatorie păstrarea infrastructurii feroviare existente pe sit și integrarea ei în propunerile de amenajare; se recomandă conectarea ei la infrastructura de transport public a orașului.
- Este obligatorie păstrarea și integrarea în amenajarea ansamblului a unor porțiuni din structura de susținere a instalațiilor (estacada) de pe culoarul de rețele. Se recomandă conservarea elementelor amplasate pe axul central, la E de C25 și la NE de fostul hangar 6.
- Este recomandată păstrarea și (re)conversia anexelor tehnologice (turnurile de răcire) de pe latura de NE a terenului, conform recomandărilor din fișe.
- Este recomandată păstrarea și integrarea în amenajarea ansamblului a platformelor de depozitare în aer liber de pe amplasament.



- Este posibilă păstrarea și integrarea în amenajare a rezervoarelor metalice din partea de SE.
- Este posibilă desființarea tuturor construcțiilor, anexelor și instalațiilor nefuncționale care constituie prezențe parazitare.

## **Recomandări privind intervențiile asupra spațiilor verzi**

### **1. Studii necesare aprofundării cunoașterii spațiilor verzi, a valorilor culturale și ecologice**

- Un studiu de peisaj care să cuprindă în mod obligatoriu: istoricul evoluției ansamblului industrial în raport cu peisajul exterior, istoricul evoluției construcțiilor și legătura lor cu peisajul exterior și cu amenajările interioare, istoricul plantațiilor și al intențiilor de amenajare a spațiului, conuri de vizibilitate și relația acestora cu fondul vegetal, specificul peisajului cultural și natural local etc.
- Un studiu comparativ cu reconversii peisagere ale unor spații industriale și/sau gropi de gunoi din afara țării. Exemple: Landschaftspark Duisburg-Nord (Duisburg, Germania), Bethlehem SteelStacks Arts + Cultural Campus (Bethlehem, Pennsylvania, SUA), Ariel Sharon Park (Tel Aviv, Israel) ș.a.
- Un relevu calitativ și cantitativ cu inventarierea tuturor arborilor de pe teren, indiferent de starea lor de sănătate.
- O analiză ecologică a spațiului în care să fie inventariate speciile de arbori, arbuști, liane și plante erbacee și capacitatea lor de a crea mici ecosisteme stabile, analiza faunei care folosește spațiile verzi din interiorul sitului și din imediata sa vecinătate, analiza solului și analiza degradării unor terenuri cum sunt cele din extremitatea estică a sitului, identificarea potențialului ecologic al unor arbori bătrâni, uscați sau chiar prăbușiți.

### **2. Recomandări de intervenție asupra spațiilor verzi**

- Se recomandă păstrarea plantațiilor cu valoare istorică/culturală și a acelor zone cu potențial și/sau valori ecologice ridicate.
- Se recomandă studierea unor soluții de restaurare a terenurilor degradate.
- Se recomandă păstrarea unor zone sălbatice, greu sau chiar inaccesibile publicului, în vederea conservării și valorificării micilor ecosisteme locale.
- Se recomandă studierea posibilității valorificării arborilor bătrâni și/sau uscați în vederea păstrării/creării unor habitate naturale.



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Braşov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al oraşului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

- Se recomandă studierea posibilității introducerii artificiale a unor mici zone umede (bălți de cca 3 m diametru, maximum 50 cm adâncime) pentru dezvoltarea faunei.
- Se recomandă introducerea de specii de plante autohtone și reducerea introducerii de specii exotice sau care nu sunt specifice peisajului cultural și natural local.
- Nu este recomandată gazonarea terenurilor.





## **BIBLIOGRAFIE**

### **I Planuri și hărți**

Planul Brașovului , sc. 1:10.000, G. Lehmann, Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de hărți

Planul Brașovului , sc. 1:17.600, Unirea, 1922, Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de hărți

Planul Brașovului , 1938, Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de hărți

Baza aeriană de la Brașov, schița la scara 1:100.000, Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935

Baza aeriană de la Brașov, aerodromul și fabrica IAR, schița la scara 1:10.000. Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935

Schiță a proprietăților Ministerului Apărării Naționale și a Societății IAR Brașov inclusă în Decretul-lege nr. 1151 din 16 mai 1936, Monitorul Oficial nr. 117 din 23 mai 1936

Schiță de recunoaștere a armatei americane a bazei aeriene a Flotilei 1 de Bombardament din anul 1944. National Archives and Records Administration (NARA), Washington

Planul sovietic din 1957

Schița de sistematizare a orașului Brașov, *Arhitectura*, nr. 2/1965

Planul cadastral al orașului Brașov din anul 1970

### **II Documente de arhivă**

Arhivele Militare Naționale Române, colecția Armata Română în Războiul Antihitlerist, (f.708), Flotila I Bombardament, dosar 3/1937

Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor

Arhivele Militare Naționale Române, fond Ministerul Aerului și Marinei, dosar 1061/1937

Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935,

Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935,

Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, ani 1959, 1960, 1961, 1962, 1970, 1974, 1976, 1977, 1980, 1983, 1989, 1990

SANIC, fondul Consiliul de Stat, dosar 702/ 1976, dosar 245/1977,

SANIC, Fond Ministerul Lucrărilor Publice – Consiliul Tehnic Superior, dos. 1433/1936

Arhiva Uniunii Arhitecților din România, Stenograma plenarei I a filialei Brașov. Sistematizarea microregiunii și a orașului Brașov. 18-19 iunie, 1961, dosar 3/1961

### **III Documente iconografice**

Horia Stoica, Dan Antoniu, *Industria Aeronautică Română I.A.R., 1925-1948*, ed. Host



Models, 2019, Fotografiile care documentează acest studiu ne-au fost puse la dispoziție prin amabilitatea domnului Horia Stoica exclusiv pentru readactarea acestui studiu. Ele nu pot fi reproduse, distribuite sau transmise fără acordul său.

Baza aeriană de la Brașov, fabrica IAR și vechea gară din oraș într-o fotografie aeriană la scara 1:5000, Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935

Interiorul halei, Ladislau Adler, Zalman Solomon, M. Popovici, *Arhitectura industrială în RPR. 20 de ani de realizări în domeniul construcțiilor industriale 1944-1969*, Ed. Tehnică, București, 1955, planșa XXXVII

Fabrica de cuzețeți subțiri *Rulmentul - Brașov*, *Arhitectura*, nr. 5/1967

#### IV Articole

Bertumé, Gabriela, *Câteva probleme ale sistematizării unor orașe din regiunea Brașov* în „Arhitectura” nr. 2, 1965

*Construcții industriale* în „Arhitectura” nr. 1, 1959

*Construcții industriale* în „Arhitectura” nr. 5, 1967

*Construcții pentru industrie* în „Arhitectura”, nr. 4-5, 1981

Fragner, Benjamin, *Adaptive re-use*, în „Industrial heritage re-tooled. The TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation”

Panaite, Ludmila, *Centrul industrial Brașov* în „Analele Universității București. Seria științele naturii” nr. 1, 1966

Pintilescu, Corneliu, *De la Brașov la orașul Stalin: Construirea unei noi identități urbane (1950-1960)* în „Studii de istorie a orașelor”, Ed. Academiei Române, Brăila  
Săvulescu, Theonic ș.a. *Noua Gară de călători a orașului Brașov* în „Arhitectura”, nr. 6, 1962

Țigănea, Oana, *Lecturi interpretative ale proiectelor de arhitectură industrială în perioada postbelică* în „Arhitectura” nr. 5-6, 2016

Watson, Mark, „Adaptive re-use”, în *Industrial heritage re-tooled. The TICCIH guide to Industrial Heritage Conservation*, Carnegie House, Lankaster UK, 2012

#### V Cărți

\*\*\**Enciclopedia Românei*, Vol. III, *Economia națională. Circulație, distribuție și consum*, Ed. Asociația Științifică pentru Enciclopedia României, București, 1938

\*\*\* Union des Architectes de la RSR (ed.), *Nouvelles unites Residentielles dans la Republique Socialiste de Roumanie*, Le Comité d'État pour le bâtiment, L'Architecture et l'urbanisme, 1966.

\*\*\* *Viața Economică a circumscripției Camerei de comerț și industrie din Brașov în anul 1937*

\*\*\* *Uzina Tractorul Brașov*

Adler, Ladislau, Solomon, Zalman, Popovici, M., *Arhitectura industrială în RPR. 20 de ani de realizări în domeniul construcțiilor industriale 1944-1964*, Ed. Tehnică, București, 1955



- Adler, Ladislau, Enescu, Mircea, Baiculescu, Emilian, *Arhitectura industriei contemporane. Probleme economice*, ed. Tehnică, București, 1971
- Banabic, Dorel (coord), *Istoria tehnicii și a industriei românești*, Vol. I „Mecanica, tehnicile de prelucrare și construcțiile”, Ed. Academiei Române, București, 2019
- Bogdan, Tiberiu (coord), *Procesul de urbanizare în România. Zona Brașov*, Ed. Politică, București, 1970
- Choay, Francoise, *Alegoria patrimoniului*, Ed. Simetria, București, 1998
- Ghenciulescu, Ștefan, Mihnea, Diana (ed.) *Horia Creangă. O monografie*, Ed. UAUIM/Zeppelin, 2019
- Hașeganu, Mihail, *Geografia a Republicii Populare Române*, Ed. Științifică, 1957
- Hilohi, Gruia, Zamfir, Anca Maria *Brașov. Un secol de arhitectură 1885-1984*, Ed. Pro Corona, 2010
- Iordănescu Dumitru, Georgescu, Constantin, *Construcții pentru transporturi în România*, Vol. II, București, Ed. CCCF, 1986
- Mihali, Ciprian, *Inventarea spațiului. Arhitecturi ale experienței cotidiene*, Ed. Paideia, București, 2001
- Pocanschi, Adrian, *Un pionier al Betonului Armat. Mircea Mihailescu sau fascinația de a construi*, Ed. Casa Cărții de Știință, Cluj, 2011
- Popescu, Carmen, *Spațiul Modernității Românești 1906-1947*, Ed. Fundației Arhitext design, București, 2011
- Popovici, Florin, Pepene, Nicolae (ed.), *Monografia județului Brașov:1948*, ed. Biblioteca Județeană „George Barițiu”, Brașov, 2013
- Puia, Daniela, *Arhitectura urbană în Transilvania în perioada interbelică*, Ed. Pro Cultura, 2020
- Stoica, Horia, Antoniu, Dan *Industria Aeronautică Română I.A.R, 1925-1948*, ed. Host Models, 2019
- Taloș, Ovidiu, (coord.), *Arhitectura industrială în Brașov 180-1940*, proiectul Arhitecți și Arhitectura în Brașov
- Teodorescu, Sidonia (coord.), *Dicționar al arhitecturii românești moderne, sec. XIX, XX, XXI*, București, 2014
- Wollmann, Volker, *Patrimoniul preindustrial și industrial în România*, Vol. I-III, Ed. Honterus, Sibiu, 2012

## **VI Manuscrise, studii nepublicate, teze de doctorat**

- Iamandescu, Irina, *Arheologia industrială, recuperarea patrimoniului industrial și problematica domeniului în România*. Teză de doctorat, Tiposcript, Universitatea de Arhitectură și Urbanism Ion Mincu, 2015.
- ing. Ioan, Radu A., *Aspecte privind poluarea industrială în atmosfera municipiului Brașov*, Teză postuniversitară, Institutul de Arhitectură Ion Mincu, 1973

## **VII Surse legislative**

- Legea nr.119 din 11 iunie 1948 pentru naționalizarea întreprinderilor industriale, bancare,



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

de asigurări, miniere și de transporturi  
Monitorul Oficial nr. 258 din 21 noiembrie 1925  
Monitorul Oficial nr. 117 din 23 mai 1936

## **VII Bibliografie web**

*Strategia Patrimoniului Cultural European pentru secolul XXI, a Consiliului Europei: socială, de dezvoltare teritorială și economică și cea de cunoaștere și educație.*

<https://patrimoniul.ro/images/ST21-ROMANA.pdf>

<https://foto.agerpres.ro/foto/detaliu/4049802>

<https://foto.agerpres.ro/foto/detaliu/4049799>

<https://altmarius.ning.com/profiles/blogs/ce-am-avut-si-nu-mai-avem-uzina-rulmentul-brasov>

<http://sanuuitam.blogspot.com/2015/09/ce-am-avut-si-am-pierdutla-brasov-1.html>



**Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare**

## **FIȘE DE OBIECT**

Însoțite de tabelul cu indici ai clădirilor de pe amplasament și planul de situație pentru identificare și localizare



Informațiile cuprinse în document trebuie citite împreună cu planșa pentru localizarea construcțiilor de pe amplasament anexată.

Indicativ	DENUMIRE / DATE DE IDENTIFICARE*	OBSERVAȚII	DATA CONSTRUCȚIEI
1	Pavilionul administrativ al Flotilei 1 Bombardament	Pavilion tehnico- administrativ Aripa dinspre sud: Atelier / standuri de probă / experimentare	Etapa I (1935-38)
2a	Centrala de aer comprimat. Întreținere energetică și tâmplărie	La jumătatea anilor '70, cu ocazia extinderii turnătoriei de discuri, corpurile de clădire C2a, C2b și C2c au fost reunite într-un singur volum	Etapa II (1959-70) Modificări etapa IV (1974-77)
2b	Întreținere mecanică electrică și anexă		Etapa II (1959-70) Modificări etapa IV (1974-77)
2c	Turnătorie		Etapa II (1959-70) Modificări etapa IV (1974-77)
2d		Completare; reconfigurarea relației construcțiilor de la p-ctul 2	Etapa IV (1974-77)
3	Secția mecanizări / automatizări anexe	În 1975 hala de prototipuri	Etapa II (1959-70)
4a	Magazia centrală	Extinderi după 1959	Etapa I (1935-38)
4b	Magazie SDV edile și laminare		Etapa V (după 1977)
5	Garaj	În 1970 atelier întreținere auto și electrocare	Etapa I (1935-38)
6	Remiză PCI		Etapa II (1959-70)
7	Secția de mașini-unelte	În planurile anterioare, pe acel loc existau mai multe sere demolate pentru construirea halei	Etapa IV (1974-77)
8	Centrul de proiectare	Nu deținem informații care să confirme destinația clădirii	Etapa III (1970-74)
9	Centru de studiu (conf. plan 1970)	Construit pe locul unor clădiri din perioada interbelică demolate, probabil, după 1974; una dintre clădiri era fostul turn de control de pe aerodrom	Etapa V (1977-90)
10	Hangarul 1 Mașini, mecanizări, automatizări, după 1959  În prezent Centrul de	Extindere pe laterală a construcției inițiale, în etapa II	Etapa I (1935-38) Extindere în etapa II (1959- 70)  Reabilitare 2015

\* Denumirile au fost preluate din planul pentru sistematizarea și dezvoltarea platformei industriale Rulmentul întocmit în 1970 și din documentele de arhivă consultate.



	conferințe <i>Lux Divina</i>		
11	Hangarul 2 Secția sculărie, după 1959	Extindere pe laterală și spate a construcției inițiale, în etapa II	Etapa I (1935-38) Extindere în etapa II (1959-70)
12	Hangarul 3 Secția colivii, după 1959	Extindere pe laterală și spate a construcției inițiale, în etapa II	Etapa I (1935-38) Extindere în etapa II (1959-70)
13	Hangarul 4 Secția rulmenți cu ace, după 1959	Extindere pe laterală și spate a construcției inițiale, în etapa II	Etapa I (1935-38) Extindere în etapa II (1959-70)
14a	<i>Hangarul 5 (C14a)</i> Secția rulmenți serie mică și speciali, după 1959  Posibil ca destinația inițială să fi fost cea de atelier de montaj	Extindere pe laterală și spate a construcției inițiale, în etapa II	Etapa I (1935-38) Extindere în etapa II (1959-70)
14b	Secția rulmenți serie mică și speciali	Adaos pe latura de SV al clădirii interbelice în etapa V	Extindere în etapa V (1977-90)
15a	<i>Hangarul 6 (C15a)</i> Forjă și tratament termic primar, după 1959  Posibil ca destinația inițială să fi fost cea de atelier de montaj	Extindere spre sud-est (C15b), pe laterale și spate prin adăugarea unor construcții anexe	Etapa I (1935-38) Extindere în etapa II (1959-70)
15b	Forjă și tratament termic primar	Extinderea clădirii interbelice prin construirea unei hale noi, în prelungire	Etapa II (1959-70)
15c	Forjă și tratament termic primar	Extinderea construcțiilor C15a și C15b, spre SV	Extindere în etapa V (1977-90)
16a	Magazia de oțeluri trase	Extins în etapa III, spre SE (C16b)	Etapa II (1959-70)
16b	Extindere - magazia de oțeluri trase		Extindere în etapele III (1970-74) și IV (1974-77)
17	Gospodărie de abrazivi (conf. plan 1970)	Pare să fie amplasată pe locul unei construcții interbelice	Etapa I (1935-1938) Incert  Etapa II (1960-70)
18	Anexă tehnică		Etapa V (1977-90)
19	Clădire cu destinație inițială necunoscută	Face parte din centrul de conferințe <i>Lux Divina</i>	Etapa V (1977-90) Reabilitare 2015
20	Cantină	Renovată / modernizată recent	Etapa II (1959-70)
21	Laboratoare uzinale; grup social	Comunică cu C 25a printr-o pasarelă și cu C22a  Nu a fost accesibil pe durata vizitei	Etapa II (1959-70)
22a	Secția conservare – ambalare – magazie livrări	C22a formează o compoziție unitară împreună cu corpul pentru laboratoare uzinale C21	Etapa II (1959-70)
22b	Secția conservare – ambalare – livrări	Hală în continuarea magaziei existente	Extindere în etapa III (1970-74)
23a	Secția rulmenți speciali – hala tehnologică	Anexe tehnico-sociale pe V și N	Etapa III (1974-77)



23b	Secția rulmenți speciali – clădire multietajată		Etapa III (1974-77)
24	Anexa tehnico-socială	Comunică cu 25b prin două pasarele	Etapa II (1959-70)
25a	Secția inele și rulmenți montaj serie mare		Etapa II (1959-70)
25 b	Secția bile		Etapa II (1959-70)
25 c	Strungărie inele, fabricație role, bile	Etapa a doua, prin care s-au unit halele C25a și C25b	Etapa III (1974-77)
25 d	Extindere tratament, rectificare, montaj	Între C25a, C25b și C25c	Etapa V (1977-90)
26	Centrala termică 3		Etapa II (1959-70)
27a	Secția de cuzineți		Etapa II (1960-70)
27b	Secția buçe cu auto-lubrifiere și cuzineți	Extindere pe laterala dinspre E a secției cuzineți	Etapa V' (post 1990)
28	Tratamente de suprafață	Extindere – corpul din colțul de SE (tratament suprafață; atelier pregătire) – etapa V'	Etapa V (1977-90)



**Legendă:**

- Construcție existentă
- - - - - Construcție inexistentă / neidentificată *in situ*
- Platforme / Spații descoperite pentru depozitare
- ++++ Cale ferată
- Estacade
- Zone cu instalații
- Spații verzi
- Limita de proprietate (Primăria Municipiului Brașov și Statul Român)



**PLANȘA 0**

**PLATFORMA INDUSTRIALĂ RULMENTUL**  
NUMEROTAREA COPURILOR

**ADRESA**

Str. 13 Decembrie nr. 96,  
municipiul Brașov, județul Brașov

verificat: arh. Irina Iamandescu,  
specialist MC

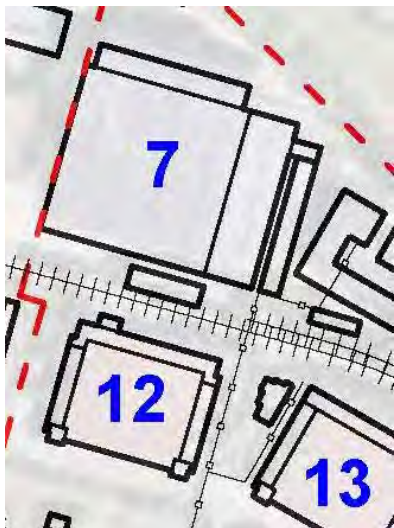
echipa de elaborare:  
arh. Ioana Maria Petrescu  
specialist MC

arh. Raluca Bărbulescu  
ist. Simina Star

desenat: arh. Lucia Leca

data: martie-aprilie 2021





1	Identificarea corpului de clădire	Indicativ – C26*	
	Denumire	1938	-
		1970	-
		1977	Hala de mașini-unelte
		Actuală	-
	Localizare	În partea de nord a amplasamentului, între fostul hangar 3 și limita de NE a proprietății	
	Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român	
	Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu se știe
		Destinație actuală	Nu este cazul
	Inspecție vizuală	Vizită pe teren	15 martie 2021
		Exterior	Da
		Interior	Nu
2	Datare și evoluție		
	Data construcției	Între 1974 și 1977 (autorizație pentru organizare de șantier emisă în 1975)	
	Datarea intervențiilor ulterioare	Nu se cunosc. Posibile adaosuri pe latura de E	
	Evoluția construcției	Nu se cunoaște	
3	Descrierea clădirii		
	Clădirea nu a fost accesibilă când s-a efectuat vizita pe teren. Hală cu plan rectangular, cu deschideri de 19 m și anexă tehnico-socială cu două niveluri pe latura de N. Pentru realizarea construcției au fost desființate mai multe sere de pe amplasament.		
4	Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu		
	Evaluarea resursei culturale	Medie Valoare istorică - medie Valoare urbanistică - mică Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – medie Valoare memorială - medie	
	Potențial de conversie	Mediu (estimat, în lipsa unor informații mai detaliate)	
5	Intervenții recomandate		

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

	<p>Este recomandată păstrarea volumului existent. Este recomandată conservarea tuturor elementelor cu rol structural. Este posibilă intervenția asupra fațadelor (înlocuirea elementelor de închiderea perimetrală). Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie. Este permisă desființarea anexei tehnice.</p>
<b>6</b>	<b>Observații</b>
	Nu este cazul



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

## Imagini exterioare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





1		Indicativ – C 12*	
Identificarea corpului de clădire	Denumire	1938	Hangarul 3
		1970	Secția colivii
		1977	-
		Actuală	Atelier 490 – colivii
Localizare	În partea central-vestică a amplasamentului, între fostele hangare 2 (secția scularie) și 4 (Secția 480 - Role), cu acces dinspre aleea centrală.		
Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român		
Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu	
	Destinație actuală	Nu este cazul	
Inspecție vizuală	Vizită pe teren	25 februarie 2021	
	Exterior	Da	
	Interior	Da	
2		Datare și evoluție	
Data construcției	1935-38		
Datarea intervențiilor ulterioare	Extinderi pe părțile laterale și pe partea posterioară, între 1959 și 1970. Posibile intervenții asupra acestor zone și după 1970.		
Evoluția construcției	Construcția a fost realizată la sfârșitul perioadei interbelice, pentru Flotila 1 Bombardament din garnizoana Brașov, numărându-se printre cele patru hangare mici de pe amplasament. A fost transformat la sfârșitul anilor '50, pentru a putea găzdui una dintre secțiile uzinei de Rulmenți înființată în anul 1959 și instalată în fostele hangare ale Flotilei. Extinderile (completări ale părților laterale și posterioară) realizate la o dată necunoscută dar probabil anterioară anului 1970, au condus la modificarea volumului și aspectului inițial.		
3		Descrierea clădirii	
Construcție compusă dintr-un singur corp – fostul hangar cu adaosuri pentru anexele sociale			

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



	<p>și tehnice. Hangarul, construit după un proiect tip utilizat la dotările aeronautice românești (proiect elaborat în 1931), consta într-un volum cu plan rectangular, cu structură metalică, dispusă perimetral, acoperită cu ferme metalice în două ape.</p> <p>Latura principală (SV), orientată și deschisă spre aerodrom, era flancată de două turnuri cu goluri desfășurate pe verticală.</p>	
<b>4</b>	<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>	
	Evaluarea resursei culturale	Foarte mare. Parte componentă a ansamblului inițial, construit de Flotila 1 Bombardament Valoare istorică - mare Valoare urbanistică - mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – foarte mare Valoare memorială - mare
	Potențial de reconversie	Mare Spațiul interior, prin dimensiuni și conformare se pretează unor tipuri variate de intervenții și amenajări, în vederea reconversiei.
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	<p>Este obligatorie conservarea tuturor elementelor structurale verticale și orizontale.</p> <p>Este obligatorie păstrarea elementelor de închidere perimetrare originare, cu posibilitatea practicării unor goluri suplimentare în acestea (pereții laterali).</p> <p>Este obligatorie păstrarea tipului de învelitoare originar.</p> <p>Este posibilă desfacerea planșeului; în cazul în care cercetările ulterioare vor demonstra că la origine, structura de acoperire nu era aparentă, se recomandă păstrarea planșeului.</p> <p>Este obligatorie punerea în valoare a fațadei principale și a elementelor definitorii (turnuri).</p> <p>Este obligatorie păstrarea deschiderii de pe latura principală; este posibilă înlocuirea elementelor actuale de închidere a deschiderii cu un alt sistem de închidere, fix sau mobil, parțial ori total.</p> <p>Este obligatorie eliminarea tuturor elementelor parazitare (diferite construcții anexe), alipite construcției originare și degajarea volumului originar.</p> <p>Este posibilă desființarea anexei sociale, în cazul în care acest lucru rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații.</p> <p>La interior, este permisă realizarea unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări) cu condiția ca inserțiile din interior să nu obtureze în totalitate imaginea ansamblului și să permită percepția spațiului și a scării sale.</p>	
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
	Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.	



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini exterioare







Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





1	Identificarea corpului de clădire	Indicativ – C13*	
	Denumire	1938	Hangarul 4
		1970	Secția rulmenți cu ace
		1977	-
		Actuală	Secția 480 Role
	Localizare	În partea centrală a amplasamentului, între fostele hangare 3 (secția colivii) și 5 (secția rulmenți serie mică și speciali), cu acces dinspre aleea centrală	
	Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român	
	Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu
		Destinație actuală	Nu este cazul
	Inspecție vizuală	Vizită pe teren	25 februarie 2021
		Exterior	Da
		Interior	Da
2	Datare și evoluție		
	Data construcției	1935-38	
	Datarea intervențiilor ulterioare	Extinderi pe părțile laterale și pe partea posterioară între 1959 și 1970. Posibile intervenții asupra acestor zone și după 1970.	
	Evoluția construcției	Construcția a fost realizată la sfârșitul perioadei interbelice, pentru Flotila 1 Bombardament din garnizoana Brașov, numărându-se printre cele patru hangare mici de pe amplasament. A fost transformat la sfârșitul anilor '50, pentru a putea găzdui una dintre secțiile uzinei de Rulmenți înființată în anul 1959 și instalată în fostele hangare ale Flotei. Extinderile (completări ale părților laterale și posterioară) realizate la o dată necunoscută dar probabil anterioară anului 1970, au condus la modificarea volumului și aspectului inițial.	
3	Descrierea clădirii		

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



	<p>Construcție compusă dintr-un singur corp – fostul hangar cu anexe tehnico-sociale. Hangarul, construit după un proiect tip utilizat la dotările aeronautice românești (proiect elaborat în 1931), consta într-un volum cu plan rectangular, cu structură metalică, dispusă perimetral, acoperită cu ferme metalice.</p> <p>Latura principală (SV), orientată și deschisă spre aerodrom, era flancată de două turnuri cu goluri desfășurate pe verticală.</p>	
<b>4</b>	<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>	
	Evaluarea resursei culturale	Foarte Mare: Parte componentă a ansamblului inițial, construit de Flotila 1 Bombardament Valoare istorică - mare Valoare urbanistică - mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – foarte mare Valoare memorială - mare
	Potențial de reconversie	Mare Spațiul interior, prin dimensiuni și conformare se pretează unor tipuri variate de intervenții și amenajări, în vederea reconversiei.
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	<p>Este obligatorie conservarea tuturor elementelor structurale verticale și orizontale.</p> <p>Este obligatorie păstrarea elementelor de închidere perimetrare originare, cu posibilitatea practicării unor goluri suplimentare în acestea (pereții laterali).</p> <p>Este obligatorie păstrarea tipului de învelitoare originar.</p> <p>Este posibilă desfacerea planșeului; în cazul în care cercetările ulterioare vor demonstra că la origine, structura de acoperire nu era aparentă, se recomandă păstrarea planșeului.</p> <p>Este obligatorie punerea în valoare a fațadei principale și a elementelor definitorii (turnuri).</p> <p>Este obligatorie păstrarea deschiderii de pe latura principală; este posibilă înlocuirea elementelor actuale de închidere a deschiderii cu un alt sistem de închidere, fix sau mobil, parțial ori total.</p> <p>Este obligatorie eliminarea tuturor elementelor parazitare (diferite construcții anexe), alipite construcției originare și degajarea volumului originar.</p> <p>Este posibilă desființarea anexei sociale, în cazul în care acest lucru rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații.</p> <p>La interior, este permisă realizarea unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări) cu condiția ca inserțiile din interior să nu obtureze în totalitate imaginea ansamblului și să permită percepția spațiului și a scării sale.</p>	
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
	Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.	





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini exterioare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





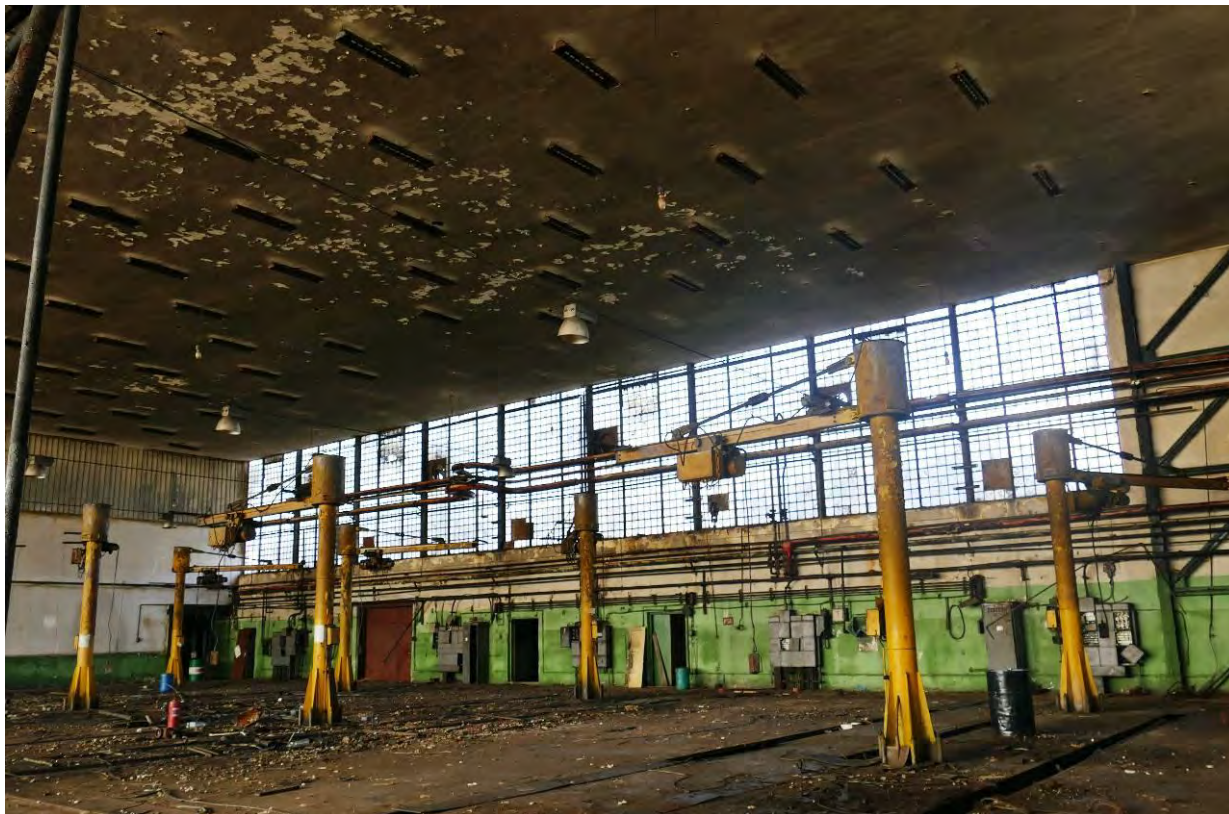
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





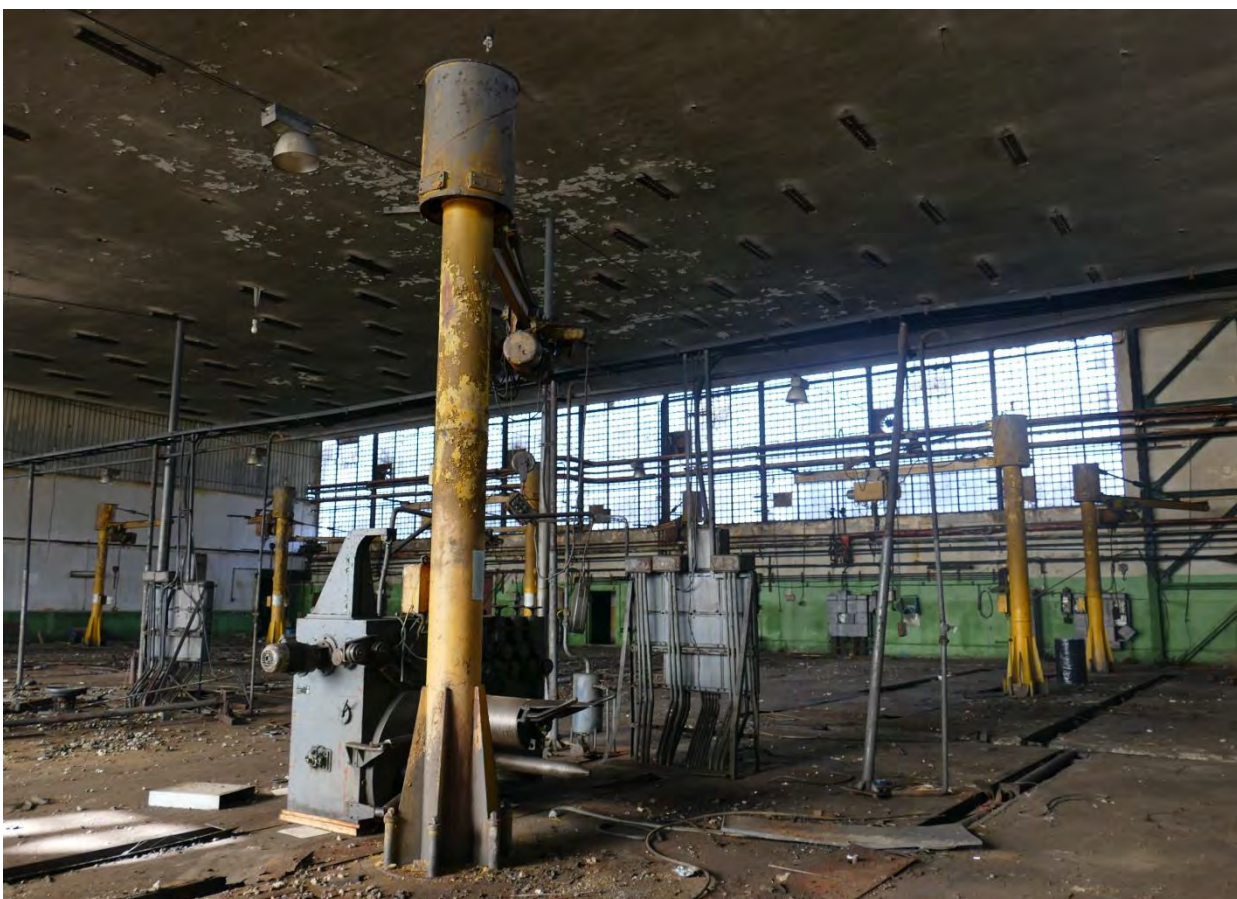
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





1		Indicativ – C14 (cu C14a și C14b)*	
Identificarea corpului de clădire	Denumire	1938	Hangarul 5
		1970	Secția rulmenți serie mică și speciali
		1977	-
		Actuală	-
	Localizare	În partea centrală a amplasamentului, între fostele hangare v (Secția 480 - Role) și 6 (Secția 420 - Fojă), cu acces dinspre aleea centrală	
	Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român	
Funcțiune / utilizare		Utilizată	Nu
		Destinație actuală	Nu este cazul
Inspecție vizuală		Vizită pe teren	25 februarie 2021
		Exterior	Da
		Interior	Da
2		Datare și evoluție	
	Data construcției	1935-38	
	Datarea intervențiilor ulterioare	Extinderi pe părțile laterale și pe partea posterioară între 1959 și 1970. Posibile intervenții asupra acestor zone și după 1970. Adăugarea unui corp pe latura de SV, după 1977 (dată de construcție necunoscută).	
	Evoluția construcției	Construcția (C14a) a fost realizată la sfârșitul perioadei interbelice, pentru Flotila 1 Bombardament din garnizoana Brașov, numărându-se printre cele patru hangare mici de pe amplasament. A fost transformat la sfârșitul anilor '50, pentru a putea găzdui una dintre secțiile uzinei de Rulmenți, înființată în anul 1959 și instalată în fostele hangare ale Flotei. Extinderile (completări ale părților laterale și posterioară) realizate la o dată necunoscută dar probabil anterioară anului 1970, au condus la modificarea volumului și aspectului inițial. După 1977, pe latura principală s-a realizat un nou adaos	

\*Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



		(C14b), constând într-o hală cu structură din prefabricate de b.a..
<b>3</b>	<b>Descrierea clădirii</b>	
	Construcție compusă din două corpuri alipite: fostul hangar, realizat în perioada interbelică (C14a), cu adaosuri pentru anexele sociale și tehnice, și hala adăugată după 1977 (C14b). Hangarul, construit după un proiect tip, utilizat la dotările aeronautice românești din (proiect elaborat în 1931), consta într-un volum cu plan rectangular, cu structură metalică, dispusă perimetral, acoperită cu ferme metalice în două ape. Latura principală (SV), orientată și deschisă spre aerodrom, era flancată de două turnuri cu goluri verticale.	
<b>4</b>	<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>	
	Evaluarea resursei culturale	<p>C14a Foarte mare. Parte componentă a ansamblului inițial, construit de Flotila 1 Bombardament Valoare istorică - mare Valoare urbanistică - mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – foarte mare Valoare memorială – mare</p> <p>C14b Mică. Adaos construit după 1977, care blochează vederea laturii principale a hangarului și alterează modul de percepție al acestuia. Valoare istorică - mică Valoare urbanistică – foarte mică (prezență nocivă) Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – mare Valoare memorială – medie</p>
	Potențial de reconversie	<p>C14a Mare. Spațiul interior, prin dimensiuni și conformare se pretează unor tipuri variate de intervenții și amenajări, în vederea reconversiei.</p> <p>C14b Mediu</p>
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	<p>Este obligatorie conservarea tuturor elementelor structurale verticale și orizontale. Este obligatorie păstrarea elementelor de închidere perimetrale originare, cu posibilitatea practicării unor goluri suplimentare în acestea (pereții laterali). Este obligatorie păstrarea tipului de învelitoarea originar. Este posibilă desfacerea planșeului; în cazul în care cercetările ulterioare vor demonstra că la origine, structura de acoperire nu era aparentă, se recomandă păstrarea planșeului. Este obligatorie punerea în valoare a fațadei principale și a elementelor definitorii (turnuri). Este obligatorie păstrarea deschiderii de pe latura principală; este posibilă înlocuirea elementelor actuale de închidere a deschiderii cu un alt sistem de închidere, fix sau mobil, parțial ori total. Este obligatorie eliminarea tuturor elementelor parazitare (diferite construcții anexe), alipite construcției originare și degajarea volumului originar. Este posibilă desființarea anexelor sociale, în cazul în care acest lucru rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații. Este recomandată desființarea adaosului (C14b), în vederea degajării laturii principale a hangarului 5. La interior, este posibilă realizarea unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări) cu condiția ca inserțiile din interior să nu obtureze în totalitate imaginea ansamblului și să permită percepția spațiului și a scării sale.</p>	
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
	Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.	



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini exterioare







Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





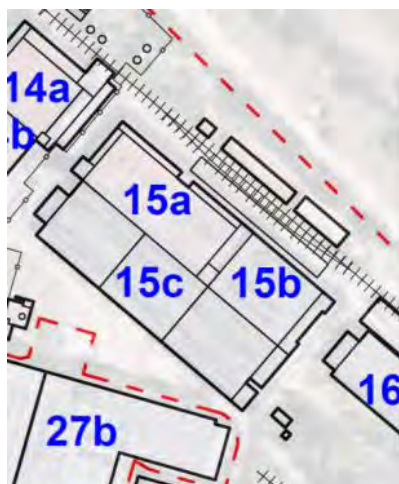
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





1		Identificarea corpului de clădire		Indicativ - C15*	
	Denumire	1938	Hangarul 6		
		1970	Forjă și tratament tehnic primar		
		1977	-		
		Actuală	-		
	Localizare	În partea central-estică a amplasamentului, între fostul hangar 5 (Secția Rulmenți serie mică și speciali) și Magazia de oțeluri trase, cu acces dinspre aleea centrală			
	Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român			
	Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu		
		Destinație actuală	Nu este cazul		
	Inspecție vizuală	Vizită pe teren	25 februarie 2021		
		Exterior	Da		
		Interior	Da		
2		Dată și evoluție			
	Data construcției	1935-38			
	Data intervențiilor ulterioare	Extinderi pe laterale și pe partea posterioară și adăugarea unui corp pe latura de SE între 1959 și 1970, în prima etapă de extindere a platformei industriale Rulmentul (probabil spre finalul intervalului). Adăugarea, după 1977 (dată necunoscută), a unui corp pe latura de SV, prin care suprafața tehnologică disponibilă a fost dublată.			
	Evoluția construcției	Construcția a fost realizată la sfârșitul perioadei interbelice, pentru Flotila 1 Bombardament din garnizoana Brașov, numărându-se printre cele două hangare mari de pe amplasament. A fost transformat la sfârșitul anilor '50, pentru a putea găzdui una dintre secțiile uzinei de Rulmenți înființată în anul 1959 și instalată în fostele hangare ale Flotilei. Extinderile (completări pe latura de NV și pe cea posterioară) realizate la o dată necunoscută, dar și adăugarea unui corp, cu structură metalică și suprafață amplă, pe latura de SE (aproape jumătate din volumul			

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.





		hangarului 6), au condus la modificarea volumului și aspectului inițial. După 1977, pe latura principală s-a realizat un nou adaos cu structură mixtă (elemente verticale din beton și elemente orizontale metalice) constând într-o hală ce a dublat volumul rezultat anterior.
<b>3</b>	<b>Descrierea clădirii</b>	
	<p>Construcție compusă din trei corpuri alipite: fostul hangar (15a), realizat în perioada interbelică, cu adaosurile sale, hala adăugată ante 1970 pe latura de SE (15b) și hala adăugată post 1977, pe latura de SV a fostului hangar (15c).</p> <p><i>Hangarul</i> (15a), construit după un proiect tip utilizat la dotările aeronautice românești (proiect tip, elaborat în 1931), consta într-un volum cu plan rectangular, cu structură metalică, dispusă perimetral, acoperită cu ferme metalice într-o singură apă. Latura principală (SV), orientată și deschisă spre aerodrom, era flancată de două turnuri cu goluri desfășurate pe verticală. Turnul de NV se observă din exterior, iar turnul de SE este vizibil și accesibil din spațiul interior.</p> <p>Hala adăugată pe latura de SE (15b) prezintă un sistem constructiv format din stâlpi și grinzi metalice, cu șarpantă din ferme metalice. Are un sistem de acoperire din panouri prefabricate din beton precomprimat. Conformarea shed-urilor este individualizată față de alte sisteme de iluminare ale halelor din sit.</p> <p>Hala adăugată pe latura de SV (15c) are sistem constructiv mixt, din stâlpi prefabricați din B.A., cu șarpantă din ferme metalice, pe care sprijină acoperirea metalică și shed-urie (de asemenea individualizate față de alte sisteme de iluminare ale halelor din sit).</p>	
<b>4</b>	<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>	
	Evaluarea resursei culturale	<p>C15a Foarte mare. Parte componentă a ansamblului inițial, construit de Flotila 1 Bombardament Valoare istorică - mare Valoare urbanistică - mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – foarte mare Valoare memorială – mare</p> <p>C15b Mare. Adaos construit în prima perioadă de dezvoltare a uzinei, în continuarea hangarului, susținând axul de compoziție al ansamblului. Valoare istorică - medie Valoare urbanistică - mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – mare Valoare memorială – medie</p> <p>C15c Mică. Adaos construit după 1977, care blochează vederea laturii principale a hangarului și alterează modul de percepție al acestuia. Valoare istorică - mică Valoare urbanistică – foarte mică (prezență nocivă) Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – mare Valoare memorială – medie</p>
	Potențial de reconversie	Mare (per ansamblu, inclusiv pentru C15a) Spațiul interior, prin dimensiuni și conformare se pretează unor tipuri variate de intervenții și amenajări, în vederea (re)conversiei.
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	Este obligatorie conservarea tuturor elementelor structurale verticale și orizontale. Este obligatorie păstrarea elementelor de închidere perimetrare originare, cu posibilitatea practicării unor goluri suplimentare în acestea (pereții laterali).	



	<p>Este obligatorie păstrarea tipului de învelitoarea originală.</p> <p>Este posibilă desfacerea planșeului; în cazul în care cercetările ulterioare vor demonstra că la origine, structura de acoperire nu era aparentă, se recomandă păstrarea planșeului.</p> <p>Este obligatorie punerea în valoare a fațadelor principale ale hangarelor și a elementelor definitorii pentru acestea (turnuri).</p> <p>Este obligatorie păstrarea deschiderilor de pe laturile principale; este posibilă înlocuirea elementelor actuale de închidere a deschiderilor cu un alt sistem de închidere, fix sau mobil, parțial ori total.</p> <p>Este obligatorie eliminarea tuturor elementelor parazitare (diferite construcții anexe), alipite construcției originare și degajarea volumului original (în acest scop va fi necesar un studiu al fiecărei construcții în parte).</p> <p>Este posibilă desființarea anexelor sociale, în cazul în care acest lucru rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații.</p> <p>Este permisă desființarea corpului C15c, în vederea eliberării laturii principale a hangarului 6 (C15a). Lucrările de desființare pot fi totale sau doar parțiale (ex: elemente de închidere verticale și orizontale, cu degajarea structurii; desființarea totală a părții de construcție din dreptul hangarului cu conservarea unor martori pentru anumite elemente, părți de construcție și integrarea acestora în amenajare).</p> <p>Se recomandă păstrarea corpului 15b (se va studia posibilitatea degajării spațiului în vederea percepției fostului hangar).</p> <p>Se va reface fațada fostului hangar cu respectarea principiului de diferențiere a intervenției față de existent.</p> <p>Este obligatorie păstrarea unor martori reprezentativi pentru sistemele de iluminare a spațiilor (C15b, C15c, în zonele păstrate, dacă vor fi prevăzute în proiect).</p> <p>Este posibilă realizarea unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări) cu condiția ca inserțiile din interior să nu obtureze în totalitate imaginea ansamblului și să permită percepția spațiului și a scării sale.</p>
<b>6</b>	<b>Observații</b>
	<p>Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.</p>



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

## Imagini exterioare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare







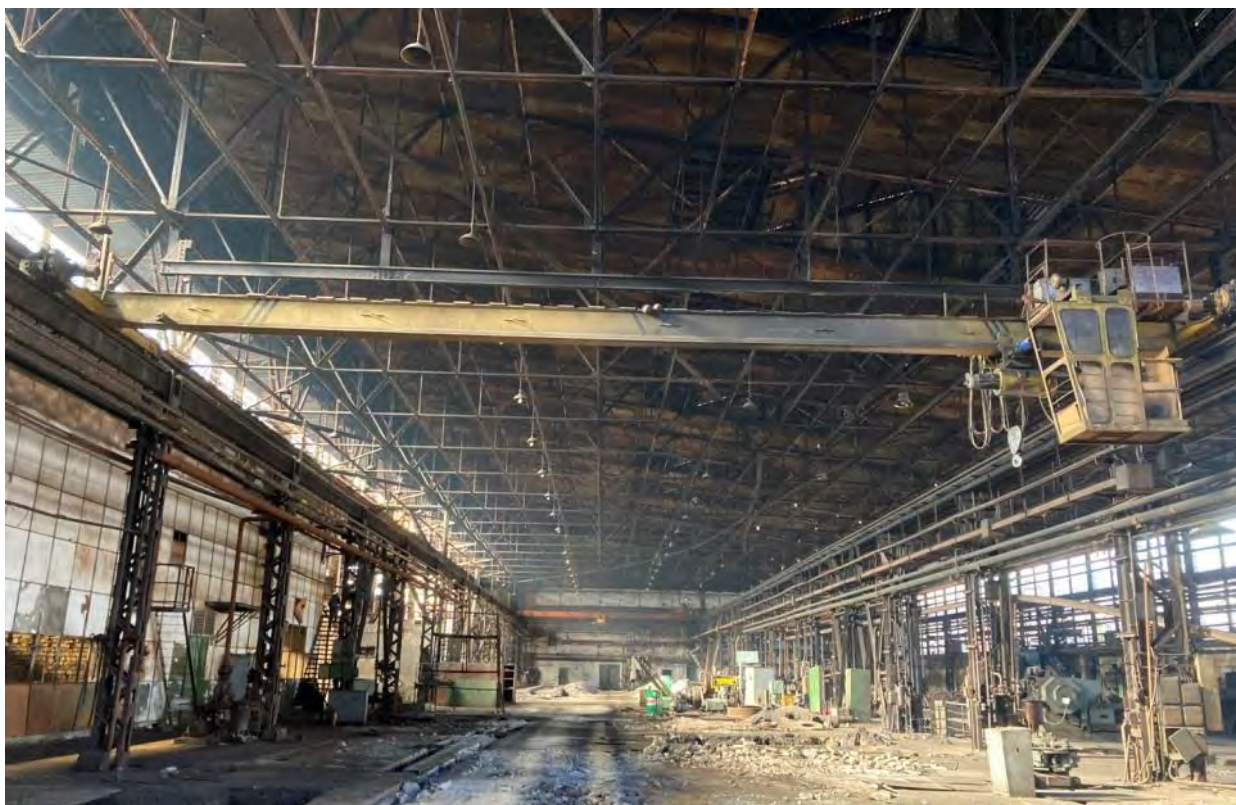
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare – fostul hangar 6 (C15a)



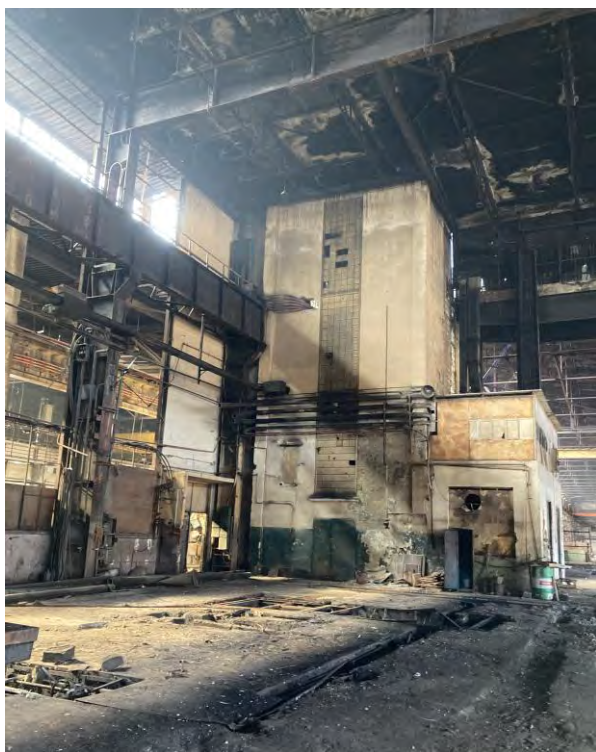


Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



**Imagini interioare – C15b**





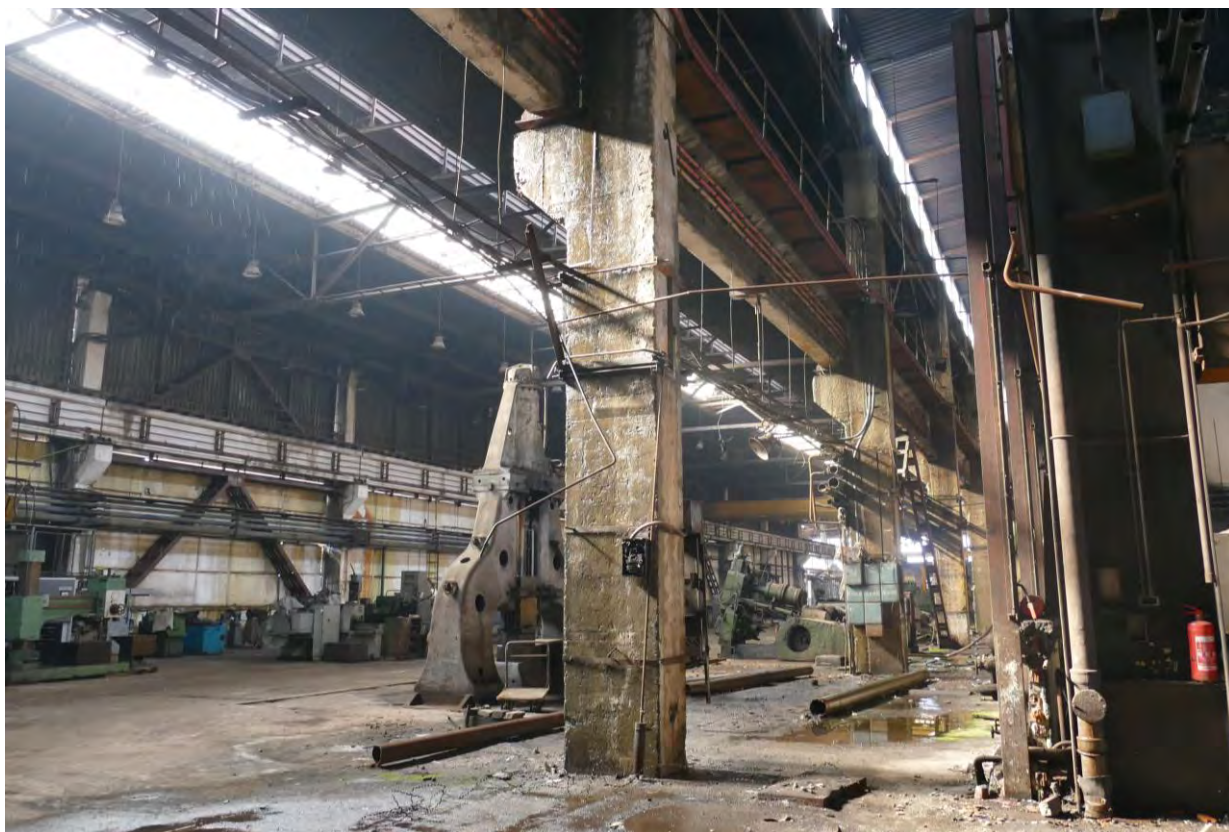
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare – C15c





1	Identificarea corpului de clădire	Indicativ - C16*	
	Denumire	1970	Magazia de oțeluri trase
		1977	-
		Actuală	-
	Localizare	În partea estică a amplasamentului, între fostul hangar 6 (forjă și tratament termic primar) și depozitul de carburanți. Acces la depozit pe laturile lungi; accesul la anexa tehnico-socială pe latura scurtă SV.	
	Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român	
	Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu
		Destinație actuală	Nu este cazul
	Inspecție vizuală	Vizită pe teren	25 februarie 2021
		Exterior	Da
		Interior	Da
2	Datare și evoluție		
	Data construcției	În intervalul 1959-1970 (probabil spre finalul perioadei)	
	Datarea intervențiilor ulterioare	Extindere între 1970 și 1974.	
	Evoluția construcției	Construcția, având funcțiunea de magazie, a fost realizată în perioada 1960 și 1970, în prima etapă de extindere a platformei Rulmentul (dată necunoscută de edificare). Între 1970 și 1974 clădirea a fost extinsă prin realizarea unui corp cu caracteristici similare, alipit pe latura de SE, în continuarea celui existent.	
3	Descrierea clădirii		
	Construcție compusă din două corpuri alipite: prima magazie, cu anexa tehnico-socială (C16a), și extinderea magaziei, cu un depozit în aer liber protejat de o copertină pe latura de NE (C16b). Magazia inițială (C16a) consta într-un volum cu plan rectangular, format dintr-o hală cu structură din beton armat prefabricat (stâlpi, grinzi și chesoane prefabricate din beton armat) și o anexă tehnico-socială (pe latura de NV). Pentru suplimentarea suprafeței de depozitare, după 1970 hala magaziei propriu-zise a fost extinsă; adaosul (C16b) a preluat caracteristicile halei existente (tip de structură și materiale de construcție, deschideri, lățime și înălțime).		

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



<b>4</b>	<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>	
	Evaluarea resursei culturale	Medie Spațiu de depozitare datând din prima etapă de dezvoltare a uzinei Rulmentul, specific, ca tip constructiv, zonelor industriale. Valoare istorică - medie Valoare urbanistică - medie Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – medie Valoare memorială – medie
	Potențial de conversie	Mediu Construcția se pretează mai multor tipuri de intervenții în vederea refuncționalizării și integrării în amenajarea viitoare
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	Este recomandată păstrarea volumului existent. Este recomandată conservarea integrală sau fragmentară a elementelor cu rol structural. Este posibilă intervenția asupra fațadelor (înlocuirea elementelor de închiderea perimetrală; desființarea parțială sau totală a elementelor de închiderea perimetrală). Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie. Este permisă desființarea anexei tehnico-sociale.	
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
	Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.	





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

## Imagini exterioare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





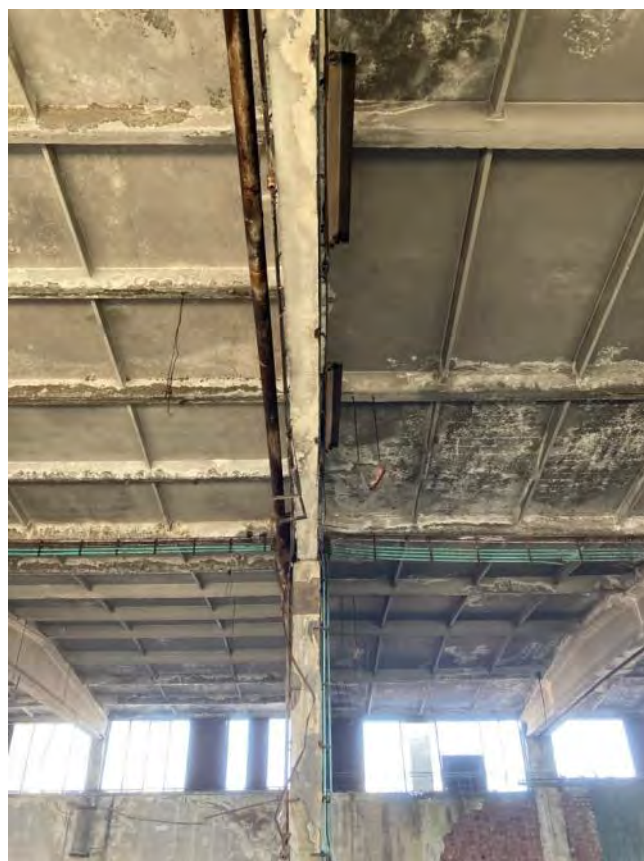
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

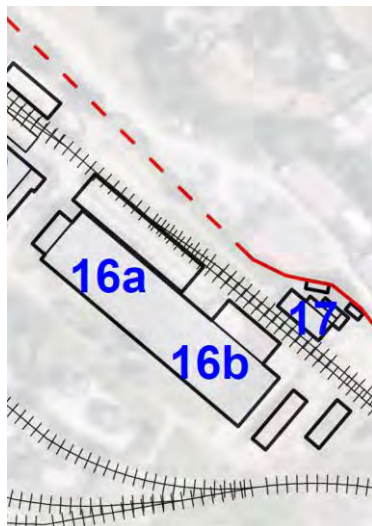




Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare





1		Indicativ - C17*	
Identificarea corpului de clădire	Denumire	1938	?
		1970	Gospodăria de abrazivi?
		1977	?
		Actuală	-
Localizare	În partea de SE a amplasamentului, în dreptul magaziei de oțeluri trase și a depozitul de carburanți, orientată spre linia de cale ferată uzinală.		
Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român		
Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu	
	Destinație actuală	Nu este cazul	
Inspecție vizuală	Vizită pe teren	15 martie 2021	
	Exterior	Da	
	Interior	Nu	
2		Datare și evoluție	
Data construcției	Necunoscută. Pare să fi fost construită în perioada interbelică		
Datarea intervențiilor ulterioare	Nu se cunosc		
Evoluția construcției	Nu se cunoaște. Posibil să fie vorba despre o clădire realizată în perioada interbelică, modificată ulterior (a se vedea imaginile aeriene vechi). În 1970, pe amplasamentul respectiv – cu o oarecare aproximație – era reprezentată o construcție de dimensiuni similare, având destinația de depozit pentru abrazivi.		
3		Descrierea clădirii	
Construcție cu un nivel, cu latura principală orientată spre linia de cale ferată. Structură necunoscută; pereți din zidărie de cărămidă. Platformă de descărcare și copertină cu grinzi transversale aparente, pe latura principală.			
4		Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu	
Evaluarea resursei culturale	Mică Valoare istorică - mare Valoare urbanistică - mică		

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

		Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – mică Valoare memorială - medie
	Potențial de conversie	Mic Poate deservi linia de cale ferată, la momentul repunerii în funcțiune
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
		Este recomandată păstrarea pentru deservirea liniei de cale ferată. Se permite desființarea în cazul în care studiile viitoare vor demonstra că nu a făcut parte din ansamblul Flotilei
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
		Nu este cazul



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini exterioare





1		Indicativ - C21*	
Identificarea corpului de clădire	Denumire	1970	Laboratoare uzinale - grup social
		1977	-
		Actuală	-
	Localizare	În partea de sud-vest a amplasamentului, în piața preuzinală, între fosta cantină (C20) și secția de inele și rulmenți montaj serie mare (C25a) cu care comunică printr-o pasarelă. Mai multe puncte de acces, dinspre piața preuzinală; prevăzut cu gang de trecere în curtea interioară, în partea de V.	
	Regim juridic de proprietate	Proprietatea Municipiului Brașov	
Funcțiune / utilizare		Utilizată	Nu
		Destinație actuală	Nu este cazul
Inspecție vizuală		Vizită pe teren	25 februarie 2021 15 martie 2021
		Exterior	Da
		Interior	Nu
2		Dată și evoluție	
	Data construcției	În intervalul 1959-1970 (dată necunoscută)	
	Data intervențiilor ulterioare	Nu se cunosc	
	Evoluția construcției	Construcție realizată în prima etapă de extindere a platformei Rulmentul, în perioada 1959-1970 (cel mai probabil spre sfârșitul intervalului), pentru laboratoare uzinale și grup social. Presupunem că pasarela de legătură cu secția de inele și rulmenți montaj serie mare, care funcționa în C25a să dateze din aceeași perioadă.	
3		Descrierea clădirii	
	Construcție de tip bară (80 m lungime). Desfășurarea clădirii este accentuată de registre horizontale continue, în care sunt inserate golurile ferestrelor. Clădirea laboratorului intersectează corpul magaziei de ambalaje și livrări, formând împreună o compoziție volumetrică coerentă, care conferă identitate zonei de acces în incintă.		

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.





	În extremitatea de vest există un gang desfășurat pe toată înălțimea parterului, care permite accesul în curtea interioară formată de clădirile care adăposteau funcțiuni sociale. Clădirea este prevăzută cu mai multe intrări distribuite spre piața preuzinală, sau curtea interioară, fiind legată și cu hala C25a printr-o pasarelă.	
<b>4</b>	<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>	
	Evaluarea resursei culturale	<b>Medie - mare</b> Clădire cu funcțiune conexă, realizată în prima etapă de extindere a platformei industriale Rulmentul Medie Valoare istorică - medie Valoare urbanistică - mare Valoarea arhitecturală – mare (datorită relației funcționale și compoziționale cu construcțiile învecinate) Valoare memorială – medie
	Potențial de reconversie	Mediu Spațiul interior, prin dimensiuni și conformare se pretează doar anumitor tipuri de intervenții și amenajări, în vederea conversiei.
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	Este obligatorie păstrarea volumului existent. Este obligatorie conservarea elementelor cu rol structural. Este obligatorie desființarea tuturor elementelor parazitare alipite construcției. Este obligatorie păstrarea elementelor de închidere perimetrare pe limitele existente. Este posibilă intervenția asupra fațadelor, cu condiția păstrării și punerii în valoare a elementelor majore de compoziție (ex: modul de grupare a golurilor, în bandouri orizontale). Este obligatorie păstrarea corpului de legătură existent cu hala C25. Este obligatorie păstrarea gangului de acces spre curtea interioară. Este recomandată păstrarea fluxului de circulație interior existent între corpuri. Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare din corpurile C21 și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie.	
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
	Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.	



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





1	Identificarea corpului de clădire	Indicativ – C 22*	
	Denumire	1970	Conservare-ambalare și magazie livrări
		1977	Conservare-ambalare și magazie livrări și
		Actuală	Secția Balotare
	Localizare	În partea de sud-vestic a amplasamentului, între perimetrul delimitat de cantină (C20), laboratorul uzinal (C21), hala mare (C25), anexa tehnico-socială (C24) și secția rulmenți speciali (C23)	
	Regim juridic de proprietate	Proprietatea Municipiului Brașov	
	Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu
		Destinație actuală	Nu este cazul
	Inspecție vizuală	Vizită pe teren	15 martie 2021
		Exterior	Da
		Interior	Da
2	Datare și evoluție		
	Data construcției	Primul corp (C22a) a fost construit în perioada 1959-1970 (probabil spre finalul intervalului)	
	Datarea intervențiilor ulterioare	Corpul nou (C22b), a fost adăugat pe latura de sud a primului corp, în intervalul 1970-1974.	
	Evoluția construcției	Construcție realizată în două etape: corpul C22a, în prima etapă de dezvoltare a Uzinei Rulmentul; corpul C22 b în etapa următoare. Nu se știe dacă cele două construcții au făcut obiectul unor intervenții ulterioare.	
3	Descrierea clădirii		
	Clădirea secției de conservare, ambalare și livrări este compusă din două corpuri realizate în etape diferite, deosebite din punctul de vedere al soluțiilor arhitecturale și structurale adoptate. Magazia C22a (construită concomitent cu laboratorul uzinal C21 alături de care formează un volum unitar) a fost realizată din beton monolit și prezintă un sistem acoperire și luminare zenitală unic pe platformă (trunchiuri de piramidă în care sunt inserate luminoare). Hala nouă C22b (formată dintr-un volum cu plan rectangular, prelungit în		

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



	partea de SE printr-un corp rezultat din continuarea tramei structurale), alipită laturii de sud a magaziei, a fost realizată din elemente prefabricate de b.a. (stâlpi, grinzi și chesoane). Se distinge prin fațada din elemente prefabricate cu nervuri verticale și golurile înalte care contribuie la crearea unei ambianțe luminoase deosebite în spațiul interior.	
<b>4</b>	<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>	
	Evaluarea resursei culturale	<p>C22a Mare Spațiu de depozitare datând din prima etapă de dezvoltare a uzinei Rulmentul, prezentând elemente cu caracter de raritate - unicitate Valoare istorică - medie Valoare urbanistică - mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – foarte mare Valoare memorială – medie</p> <p>C22b Mare Spațiu de depozitare datând din a doua etapă de dezvoltare a uzinei Rulmentul, specific, ca tip constructiv, zonelor industriale, prezentând elemente cu caracter de raritate - unicitate. Valoare istorică - medie Valoare urbanistică - mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – foarte mare Valoare memorială – medie</p>
	Potențial de reconversie	Mare (per ansamblu) Spațiul interior, prin dimensiuni și conformare se pretează unor tipuri variate de intervenții și amenajări, în vederea conversiei.
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	<p>Este obligatorie păstrarea volumului existent al celor două corpuri de clădire, C22a și C22b. Este obligatorie conservarea elementelor cu rol structural. Este obligatorie desființarea tuturor elementelor parazitare alipite construcțiilor. Este obligatorie punerea în valoare a luminatoarelor sub formă de trunchi de piramidă din corpul C22a. Este obligatorie păstrarea elementelor de închidere perimetrare pe limitele existente. Este obligatorie conservarea și punerea în valoare a fațadei corpului C22b, din elemente verticale prefabricate de beton armat, cu posibilitatea înlocuirii tâmplăriei golurilor. Este posibilă intervenția asupra fațadei corpului C22a, cu condiția păstrării și punerii în valoare a elementelor majore de compoziție (ex: modul de grupare a golurilor, în bandouri orizontale sau fante verticale). Este recomandată păstrarea fluxului de circulație interior existent între corpuri (C22a-C22b; C21-C22a). Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare din corpul C22a și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie. Este posibilă realizarea, în corpul C22b, a unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări) cu condiția ca inserțiile din interior să nu obtureze în totalitate imaginea ansamblului și să permită percepția spațiului și a scării sale.</p>	
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
	Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.	



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

## Imagini exterioare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare







Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare (22b)





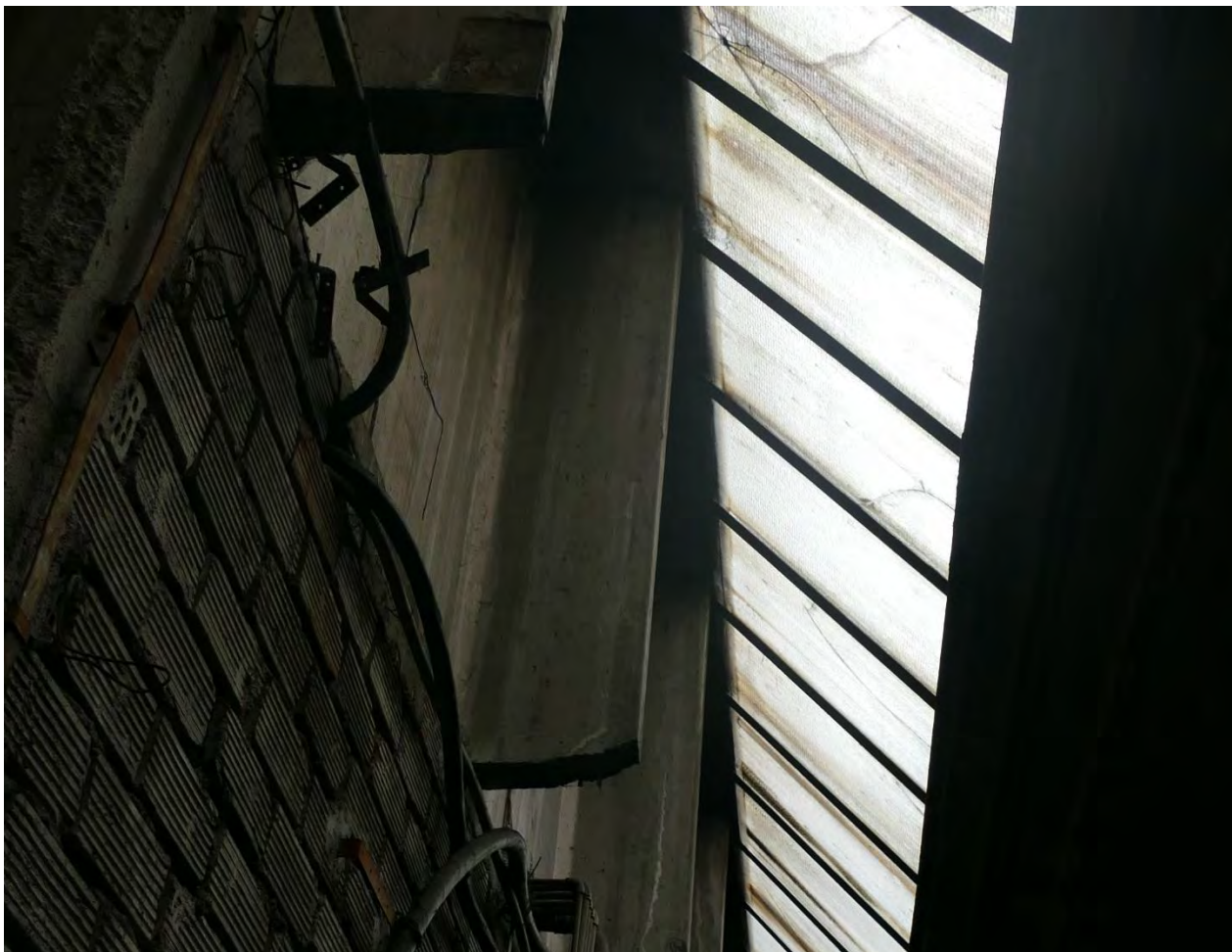
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare (22a)





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





1		Indicativ – C23*	
Identificarea corpului de clădire	Denumire	1977 Actuală	Rulmenți speciali -
	Localizare	În extremitatea sud-vestică a amplasamentului, la V de Anexa tehnico-socială, cu acces pe latura de NV.	
Regim juridic de proprietate	Proprietatea Municipiului Brașov		
Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu	
	Destinație actuală	Nu este cazul	
Inspecție vizuală	Vizită pe teren	15 martie 2021	
	Exterior	Da	
	Interior	Da	
2		Datare și evoluție	
Data construcției	1974-1977		
Datarea intervențiilor ulterioare	Nu au fost identificate		
Evoluția construcției	Nu au fost identificate etape constructive distincte		
3		Descrierea clădirii	
<p>Construcție compusă din două corpuri alipite, cu caracteristici diferite: hala tehnologică (C23a), cu deschideri și înălțimi mari, prevăzută cu două anexe tehnico-sociale amplasate pe laturile de N și V și un corp cu două etaje (C23b), cu spații tehnice în parter și, probabil, ateliere de proiectare la etaj.</p> <p>Hala de producție are structură mixtă (stâlpi din beton armat și ferme metalice cu zăbrele și învelitoare cu luminatoare triunghiulare).</p> <p>Anexele au parter și un etaj și au structură din beton armat.</p> <p>Corpul 23b, are trei niveluri, cu nodurile de circulație verticală exprimate pe fațadele de SE și NE. Pe latura de SV se învecinează cu hala de producție (23a). Corpul are structură din elemente prefabricate de beton armat, planșee din fășii cu goluri și închidere cu structură de ferme metalice peste ultimul etaj. În arhitectura fațadelor se remarcă alternanțe registrelor orizontale formate în care sunt inserate golurile ferestrelor și parapetele acestora.</p>			
4		Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu	
Evaluarea resursei culturale	C23a Mare Spațiu de producție cu deschideri mari realizat la finalul		

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



		<p>perioadei celei mai intense de dezvoltare Valoare istorică - medie Valoare urbanistică - mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – mare Valoare memorială – medie</p> <p>C23b Medie Spațiu cu deschideri și înălțimi mici raportat la construcțiile industriale; plan liber și iluminat perimetral continuu Valoare istorică - medie Valoare urbanistică - mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – medie Valoare memorială – medie</p>
	Potențial de reconversie	<p>C23a Mare (cu excepția anexelor) Spațiul interior, prin dimensiuni și conformare, se pretează doar anumitor tipuri de intervenții și amenajări, în vederea conversiei.</p> <p>C23b Mediu Spațiul interior este flexibil și permite utilizări și compartimentări variate, în limitele impuse de tipul de deschideri și dimensiuni.</p>
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	<p>Se recomandă păstrarea volumului existent al celor două corpuri de clădire, C23a și C23b. Este obligatorie conservarea elementelor structurale verticale și orizontale. Este obligatorie desființarea tuturor elementelor parazitare alipite construcției. Este permisă desființarea anexelor tehnice și sociale de pe laturile de N și V, dacă acest lucru rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații și este justificat și prin soluția de (re)conversie propusă prin proiectele viitoare. Este posibilă intervenția asupra fațadelor cu condiția păstrării și punerii în valoare a elementelor majore de compoziție (ex.: alternanța registrelor orizontale la corpul C23b). Este permisă desființarea elementelor de compartimentare a interioare actuale și realizarea unor elemente de separare noi, conform soluțiilor oferite prin proiectele viitoare de (re)conversie. În corpul C23a este posibilă realizarea unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări).</p>
<b>6</b>	<b>Observații</b>	<p>Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.</p>



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini exterioare





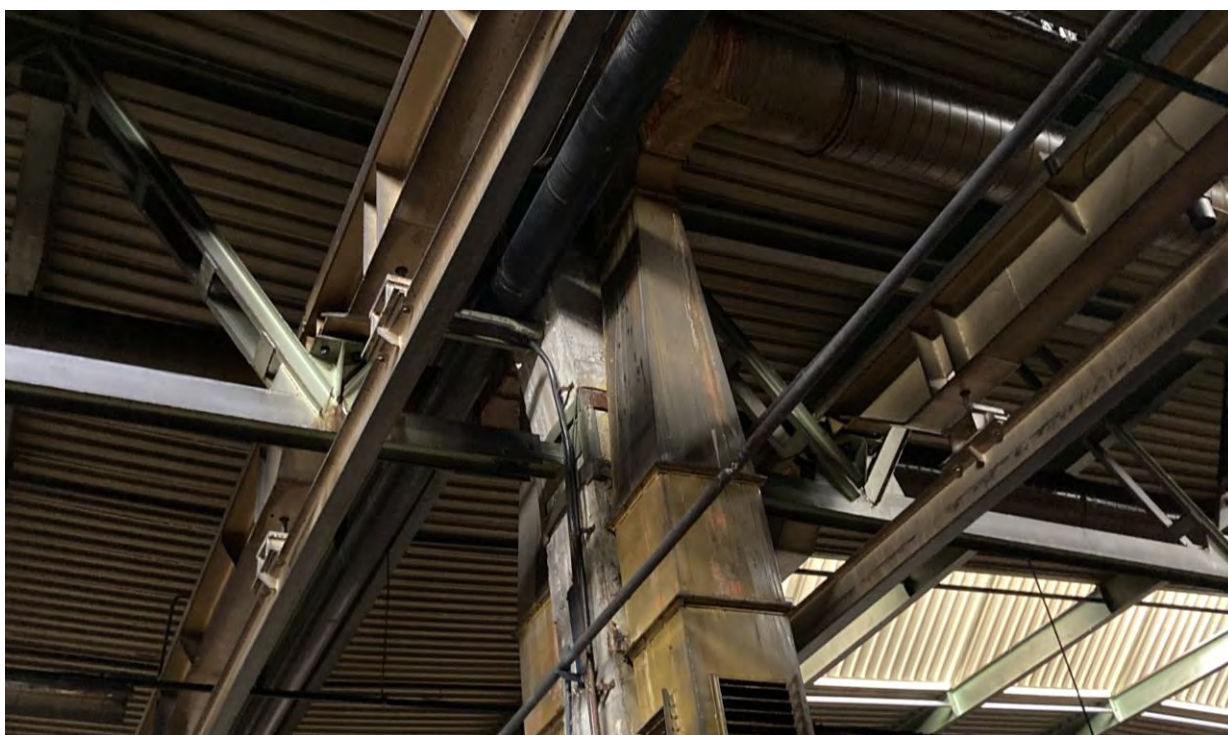
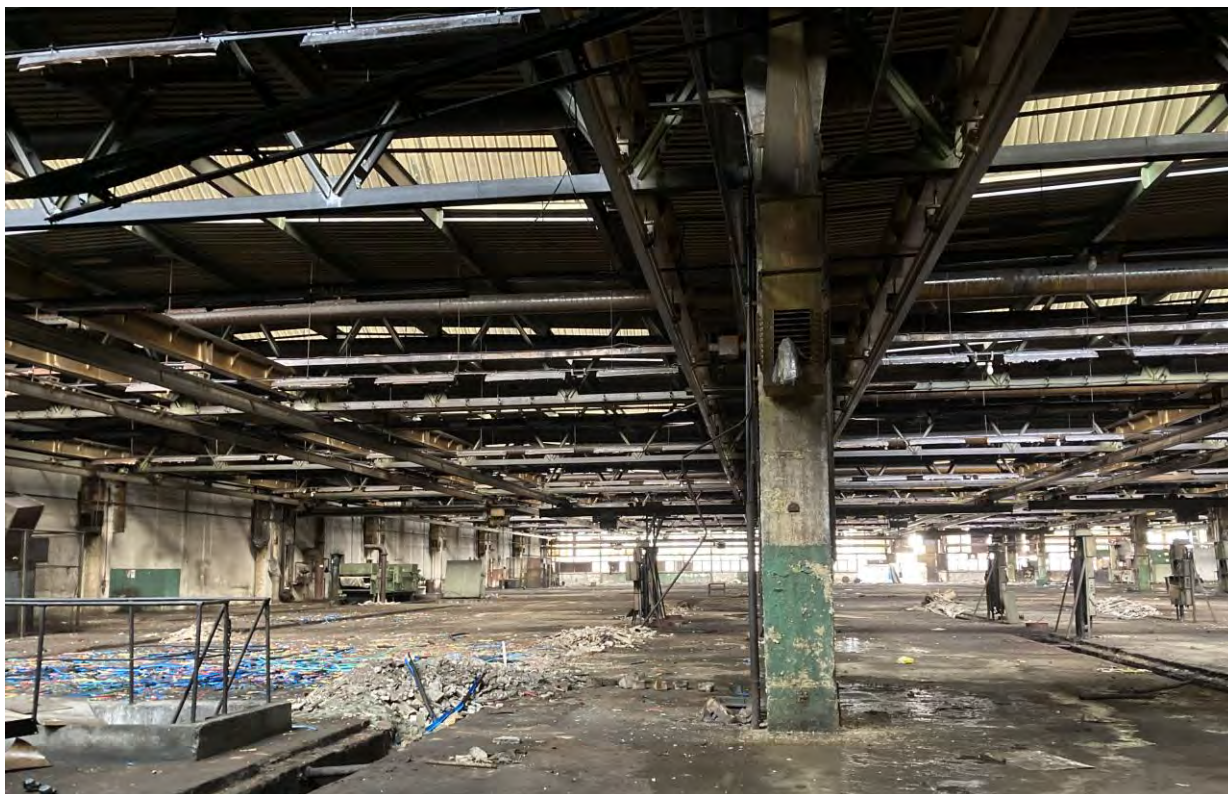
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

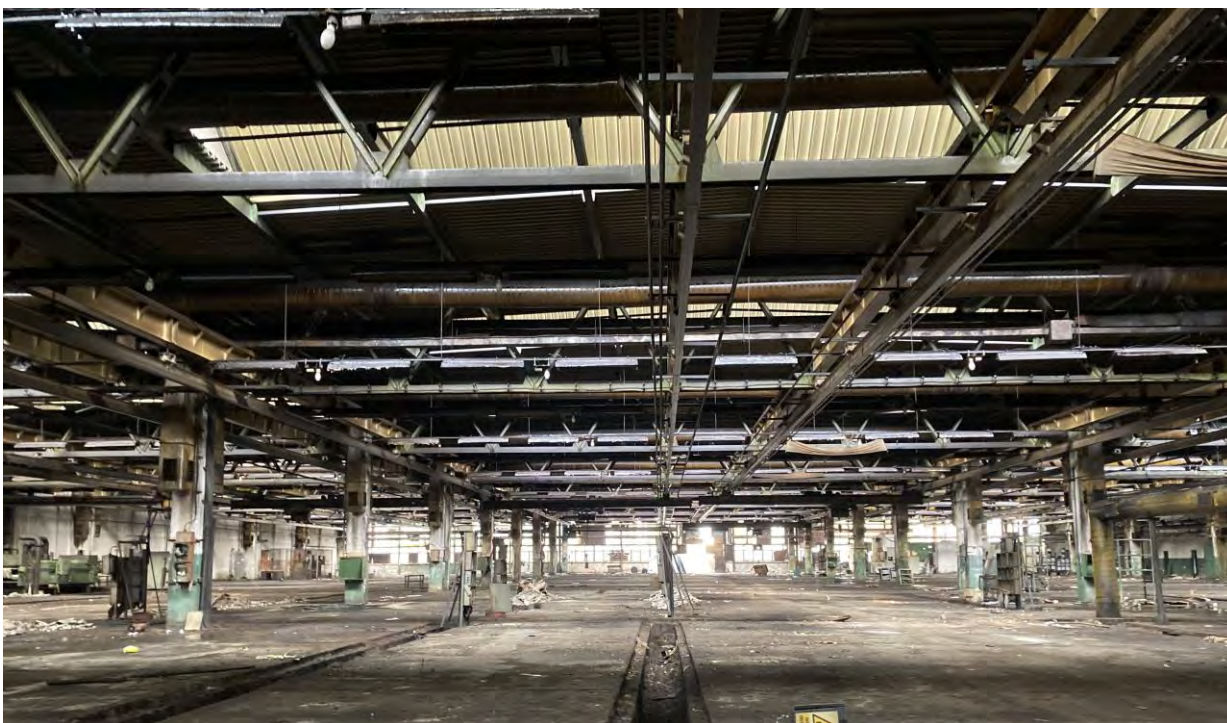
### Imagini interioare – C23a







Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Imagini interioare – C23b



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





1	Identificarea corpului de clădire	Indicativ - C24*	
	Denumire	1970	Anexa tehnico-socială
		1977	-
		Actuală	-
	Localizare	În partea de sud-vest a amplasamentului, între secția Rulmenți speciali (C23a) și secția bile (C25b); comunică cu C25b prin două pasarele.	
	Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român	
	Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu
		Destinație actuală	Nu este cazul
	Inspecție vizuală	Vizită pe teren	15 februarie 2021
		Exterior	Da
		Interior	Da
2	Datare și evoluție		
	Data construcției	1959-1970	
	Datarea intervențiilor ulterioare	Nu au fost identificate intervenții ulterioare.	
	Evoluția construcției	Construcția a fost realizată în prima etapă de extindere a platformei industriale Rulmentul.	
3	Descrierea clădirii		
	Construcția având destinația de anexă tehnico-socială constă dintr-un singur corp, realizat între 1959-1970 (cel mai probabil spre sfârșitul intervalului). A fost construită concomitent cu laboratorul uzinal (C21), magazia secției de ambalare și livrări (C22a) și respectiv halele secțiilor de inele și rulmenți montaj serie mare (C25a) și bile (C25b), cu aceasta din urmă comunicând prin intermediul a două pasarele amplasate la extremități. Construcție de tip bară, desfășurată pe direcția N-S, cu structură din beton armat. Fațadele lungi sunt ritmate cu stâlpi ornamentali verticali; parapetele ferestrelor sunt placate cu mozaic ceramic.		
4	Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu		
	Evaluarea resursei culturale	Medie	Clădire cu funcțiune conexasă, realizată în prima etapă de extindere a platformei industriale Rulmentul Valoare istorică - medie

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



		Valoare urbanistică - mare Valoarea arhitecturală – medie Valoare memorială – medie
	Potențial de reconversie	Mediu Spațiul interior este flexibil și permite utilizări și compartimentări variate, în limitele impuse de deschideri și dimensiuni.
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	Se recomandă păstrarea volumului existent. Este obligatorie conservarea elementelor cu rol structural. Este obligatorie păstrarea corpurilor de legătură existente, cu hala C25. Este posibilă intervenția asupra fațadelor, cu condiția păstrării și punerii în valoare a elementelor majore de compoziție (ex: modul de grupare a golurilor). Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie.	
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
	Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.	



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini exterioare









Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare





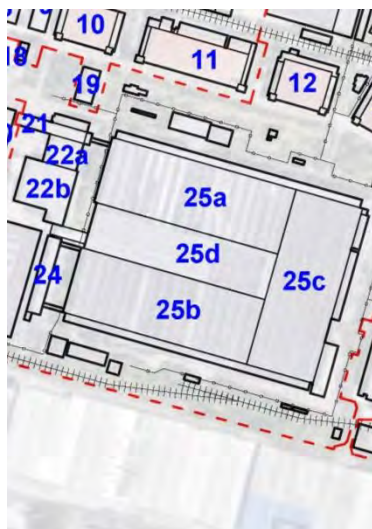
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare





1		Indicativ – C 25*	
Identificarea corpului de clădire	Denumire	1938	Nu exista
		1970	Secția inele și montaj rulmenți serie mare (C25a) Secția bile (C25b) Secția strungărie inele și fabricație role (C25c) Montaj, rectificare, tratament (extindere – C25d)
		1977	-
		Actuală	Secția 430 – strungărie (25c)
Localizare	În partea de vest a amplasamentului, la sud de aleea centrală, între 22 (secția de ambalare și livrări), 23 (secția pentru rulmenți speciali) și, respectiv, 27 (secția de cuzineți)		
Regim juridic de proprietate	Primăria Municipiului Brașov		
Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu	
	Destinație actuală	Nu este cazul	
Inspecție vizuală	Vizită pe teren	25 februarie 2021	
		15 martie 2021	
	Exterior	Da	
	Interior	Da, parțial	
2		Datare și evoluție	
Data construcției	Între 1959 și 1970		
Datarea intervențiilor ulterioare	Extindere spre E, între 1970 și 1970 Completarea zonei centrale, după 1977 (dată necunoscută).		
Evoluția construcției	Prima etapă a constat în construirea a două hale asemănătoare (structură similară și aceleași dimensiuni) cu plan dreptunghiular, ambele dispuse paralel cu fostele hangare 1 – 3 de care erau despărțite prin aleea centrală.		

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



		<p>În a doua etapă s-a realizat un corp perpendicular pe primele două construcții, care unea extremitățile estice ale acestora. În a treia etapă s-a completat și închis spațiul rămas liber între cele trei clădiri.</p> <p>Anexele tehnico-sociale s-au construit, probabil concomitent cu corpurile la care sunt adosate (cu excepția laturii de E, unde par să existe unele completări).</p>
<b>3</b>	<b>Descrierea clădirii</b>	
		<p>Etapele de construcție diferite sunt vizibile în arhitectura părților componente ale construcției. Primele două hale (C25a și C25b) au structură metalică integrală (stâlpi metalici din patru corniere, legate cu zăbrele; grinzi metalice, ferme metalice) cu deschideri și înălțimi mari (deschideri de 24.00m, travee de 12.00m, înălțime liberă sub talpa grinzii 7.50m). A treia hală (C25c) are structură mixtă (stâlpi prefabricați din b.a. și ferme metalice). Cele trei corpuri prezintă luminatoare cu secțiuni triunghiulară, dispuse în lungul grinzilor transversale. A patra hală (C25d) este realizată integral din elemente prefabricate de b.a. (stâlpi, grinzi și elemente curbe de acoperire). Se caracterizează prin deschideri medii (deschideri de maxim 14.70m; travee de 12.00m); înălțimea atinge 6.00m sub grindă. Anexele sociale adosate laturilor dinspre N, E și S au două niveluri și sunt realizate pe structură din beton armat (elemente prefabricate sau monolit), cu compartimentări și închideri perimetrice din zidărie de cărămidă.</p> <p>Închiderile perimetrice dinspre V ale secțiilor pentru montaj rulmenți serie mare și bile (C25a și C25b) și cea dinspre E a secției de strungărie inele (C25c) sunt realizate din panouri de sticlă pe rame metalice. Vitrajul este întrerupt de stâlpi verticali decorativi, care ritmează fațada. Primele două hale comunică cu laboratorul uzinal (C21) și anexa tehnică (C24) amplasate la V, prin trei pasarele realizate pe cadre din beton cu stâlpi înclinați și închidere cu tâmplărie metalică.</p>
<b>4</b>	<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>	
	Evaluarea resursei culturale	<p>C25a, C25b, C25c Mare. Semnificativ pentru arhitectura industrială. Construcția este reprezentativă pentru evoluția platformei industriale, fiind începută în primul deceniu de la înființarea uzinei și transferarea producției de rulmenți pe amplasament. Au Valoare istorică - medie Valoare urbanistică – foarte mare Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – mare Valoare memorială – medie</p> <p>C25d Mică. Valoarea scăzută, raportat la obiectul analizei, completarea din partea centrală, realizată după 1977, și corpurile cu două niveluri, alipite la laturile exterioare ale halelor. Valoare istorică - mică Valoare urbanistică – mică Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic și industrial de pe amplasament – medie Valoare memorială – medie</p>
	Potențial de reconversie	<p>Mare (C25a, C25b, C25c) Spațiul interior, prin dimensiuni și conformare se pretează unor tipuri variate de intervenții și amenajări, în vederea reconversiei. Mediu (C25b) Deschiderile, mai mici decât la celelalte corpuri, tipul de structură întrebuițat, nivelul scăzut de luminare, limitează posibilitățile de reutilizare. Mică (anexele sociale)</p>



		Spații cu deschideri și înălțimi mici și tramă rigidă, în care se pretează doar anumite tipuri de activități.
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	<p>Este obligatorie conservarea elementelor structurale verticale și orizontale în C25a, C25b, C25c.</p> <p>Este obligatorie păstrarea elementelor perimetrare de închidere specifice arhitecturii industriale (pereții de fațadă cu goluri ample și elemente verticale ritmice corespunzători laturilor E și V ale C25a și C25b).</p> <p>Este permisă desființarea parțială a elementelor orizontale de acoperire.</p> <p>Este obligatorie păstrarea și punerea în valoare a circulațiilor orizontale și a corpurilor de legătură (pasarele interioare, pasarele de legătură între diferitele corpuri) și verticale (scări) de pe latura de V a C25a și C25b.</p> <p>Se recomandă desființarea anexei sociale de pe latura de E.</p> <p>Este permisă desființarea anexei sociale de pe latura de N a C25a dacă acest lucru rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații și este justificat și prin soluția de (re)conversie.</p> <p>Se recomandă păstrarea anexelor sociale de pe latura de S a C25b.</p> <p>Este obligatorie desființarea tuturor elementelor parazitare alipite construcției.</p> <p>Este permisă desființarea C25d, cu condiția păstrării unor martori pentru conservarea unor mostre de tipuri structurale cu caracter de unicitate, acolo unde este cazul.</p> <p>Este permisă desființarea elementelor de compartimentare interioare actuale și realizarea unor elemente de separare noi, conform soluțiilor oferite prin proiectele viitoare de (re)conversie, cu condiția păstrării unor martori pentru acele elemente caracteristice spațiilor industriale.</p> <p>Este posibilă realizarea unor instalații, structuri deschise, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări).</p> <p>Este permisă realizarea unor spații interioare descoperite, cu dimensiuni și proporții diferite, izolate sau grupate, riguros delimitate sau alveolare, în prelungirea spațiului exterior și în contact cu acesta, punctuale sau definind un traseu continuu.</p> <p>Este permisă extinderea zonei verzi în C25, plantarea în spațiile interioare și amenajarea unor sere, locale sau generale.</p>	
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
	<p>Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.</p> <p>În cazul desființării unor porțiuni de construcție din elemente prefabricate (hala de completare) se recomandă recuperarea elementelor de construcție respective.</p>	



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini exterioare



Anexa tehnico-socială (C25a) și pasarela de legătură cu laboratorul uzinal (C21)



Drum uzinal la V de hala mare (C25), cu vederea pasarelelor de legătură a halelor (C25a și C25b) cu laboratorul uzinal (C21) și anexa tehnică (C24)



Fațada halei pentru secția TRM (C25d)



Pasarelă între hala mare (C25b) și anexa tehnică (C24)





Pasarelă între hala mare (C25b) și anexa tehnică (C24)



Pasarelă între hala mare (C25b) și anexa tehnică (C24)



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Anexa tehnico-socială (C25b)



Anexa tehnico-socială (C25b)



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Anexa tehnico-socială (C25b) și hala secției strungărie (C25c)



Hala secției strungărie (C25c). Detaliu de fațadă



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Hala secției strungărie (C25c). Detaliu (latura E)



Hala secției strungărie (C25c). Colțul NE



Hala secției strungărie (C25c). Latura E



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Hala secției strungărie (C25c). Colțul NE



Anexa tehnico-socială (C25a)



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Anexa tehnico-socială (C25a)



Anexa tehnico-socială (C25a)



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini interioare



Acces în secția de strungărie (C25c)



Secția de strungărie (C25c)



Secția de strungărie (C25c)

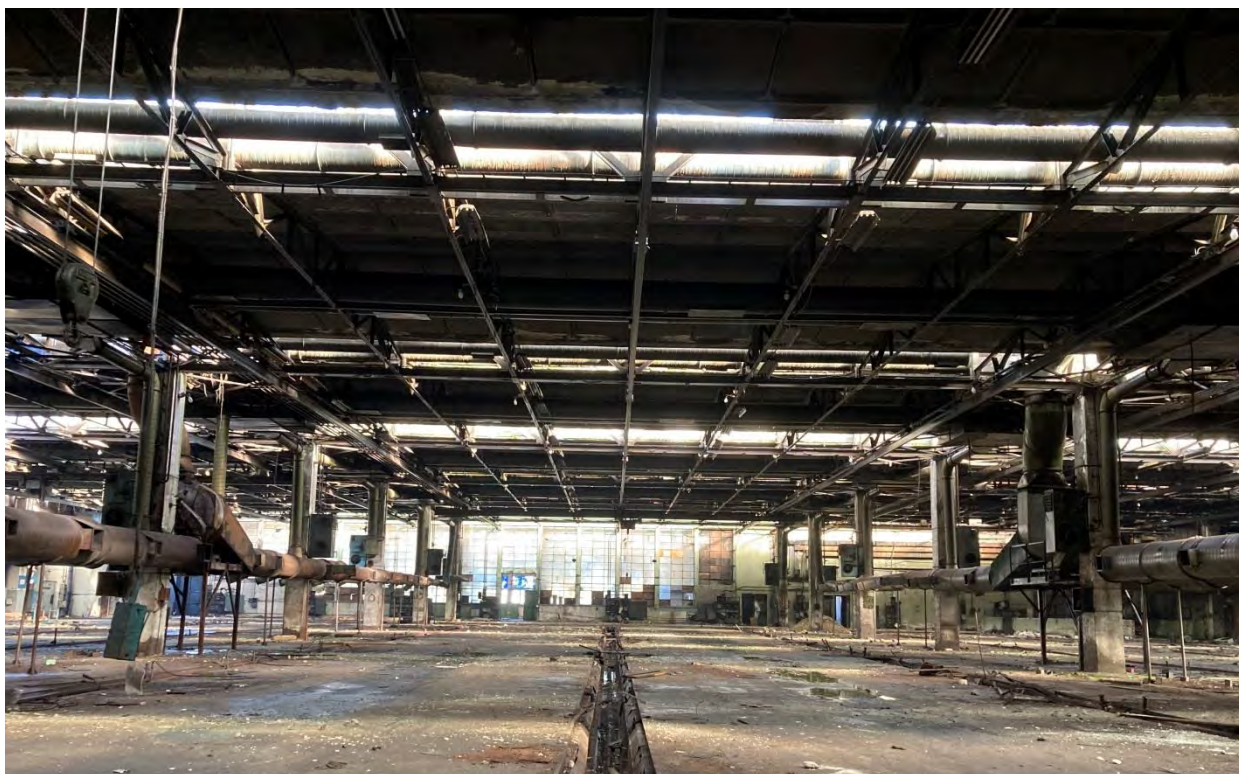


Secția de strungărie (C25c)





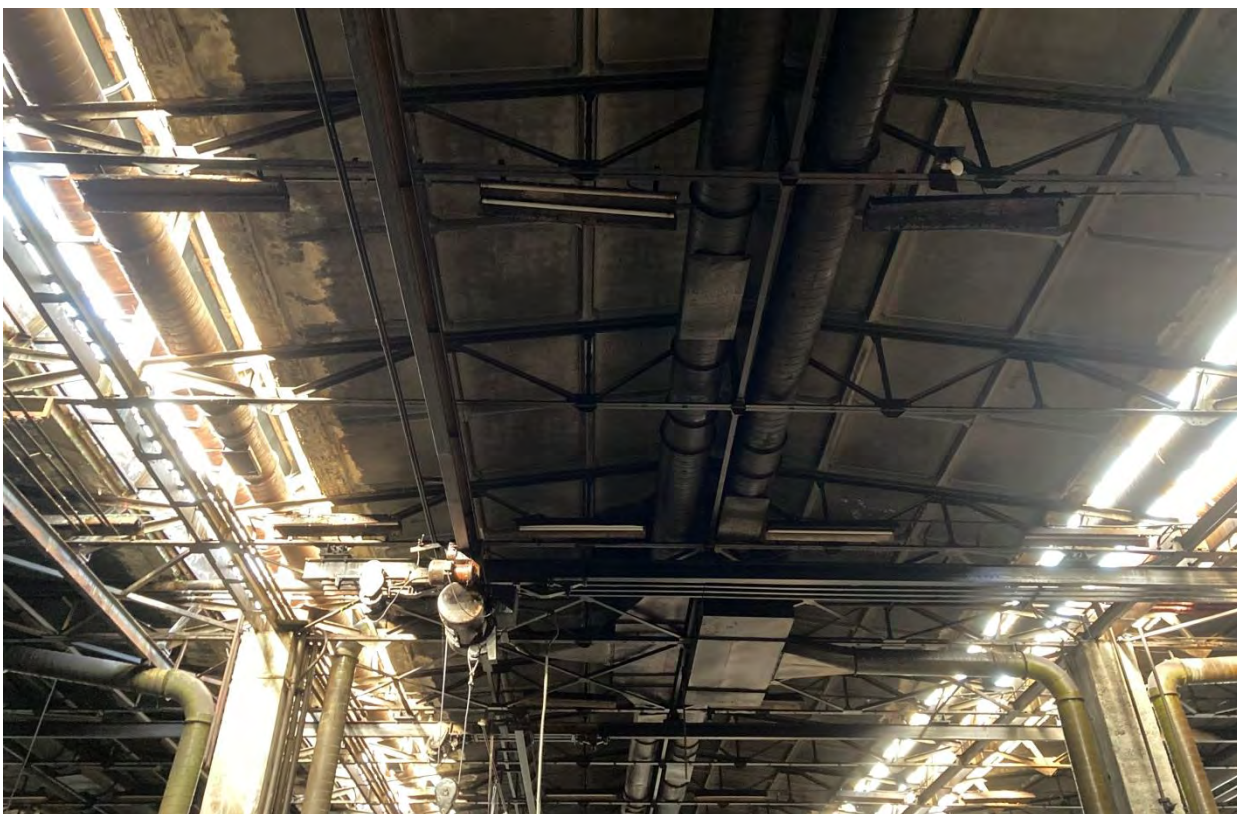
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



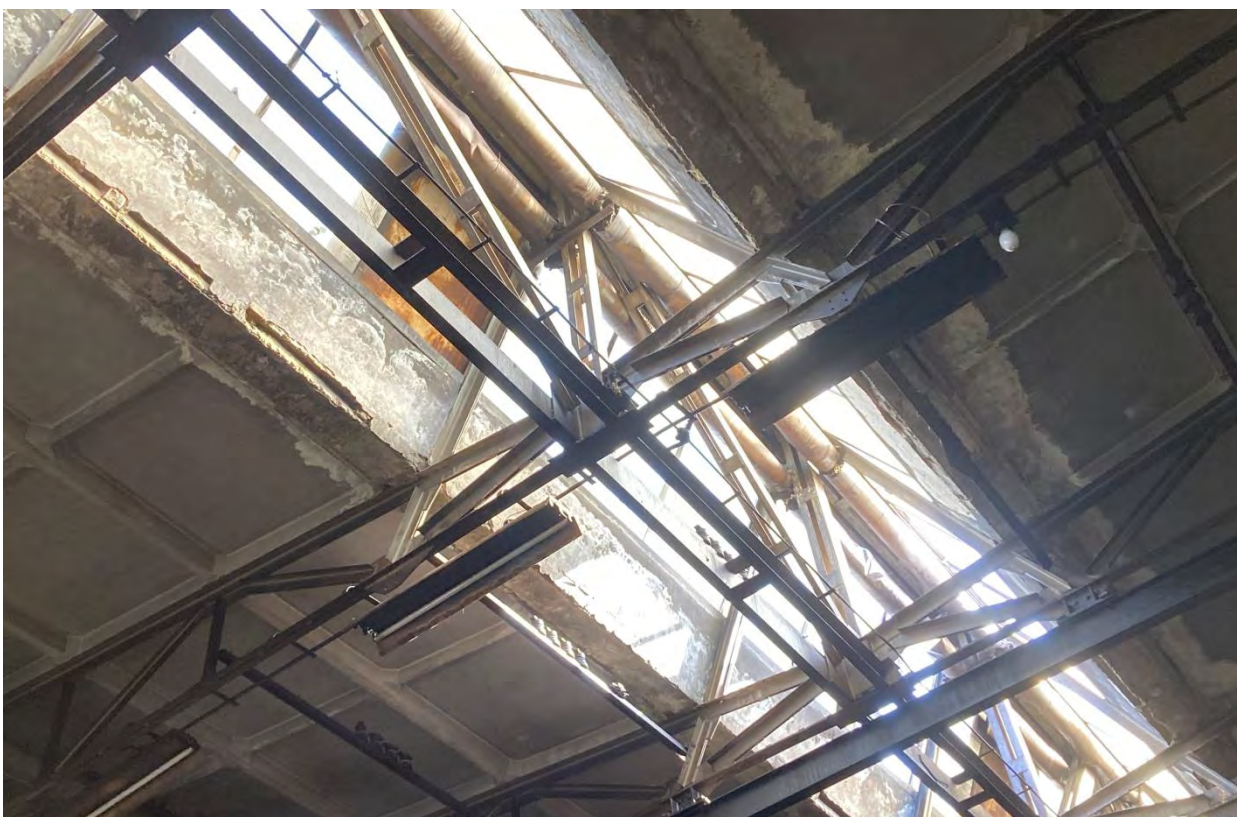
Secția de strungărie (C25c)



Secția de strungărie (C25c)



Secția de strungărie (C25c). Detaliu cu sistemul de acoperire



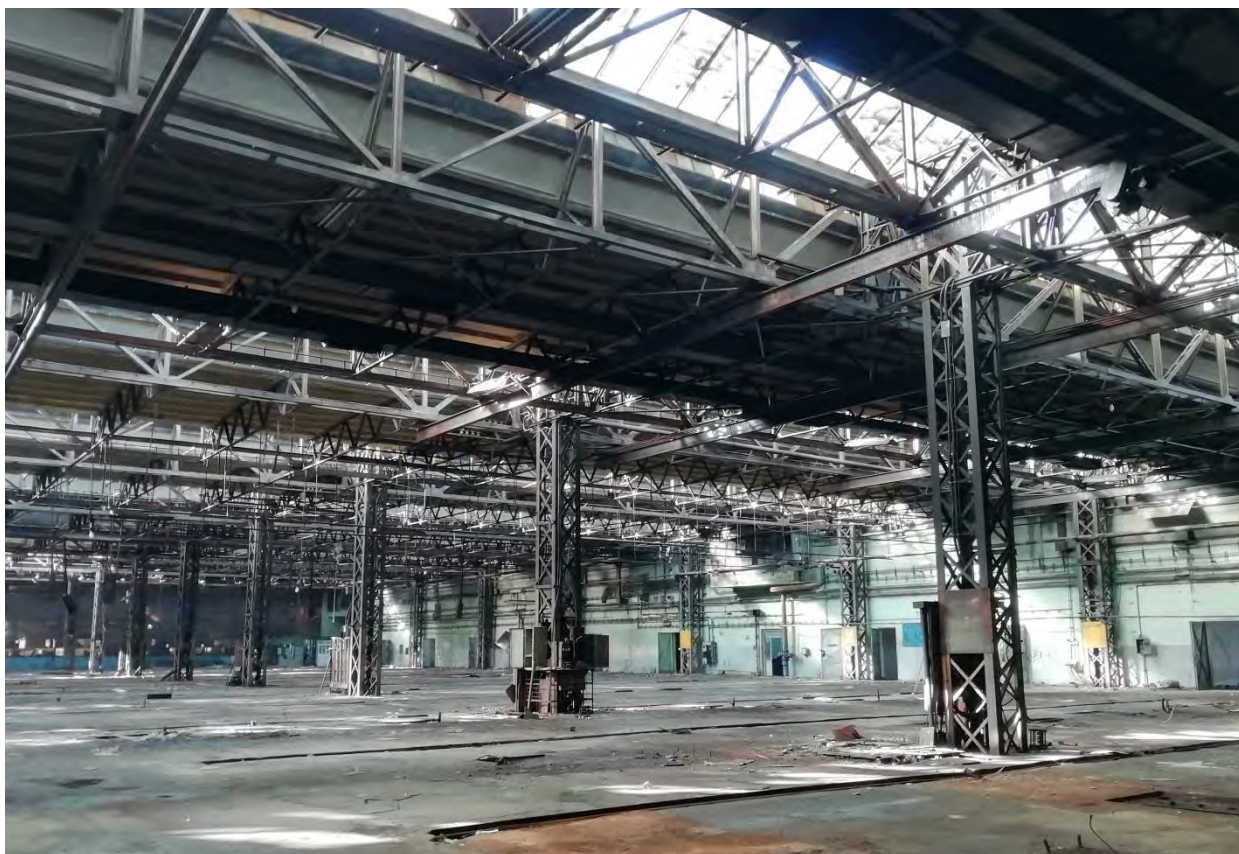
Secția de strungărie (C25c). Detaliu de luminator



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Secția pentru montaj rulmenți serie mare (C25a)



Secția pentru montaj rulmenți serie mare (C25a)



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Secția pentru montaj rulmenți serie mare (C25a)



Secția pentru montaj rulmenți serie mare (C25a)



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



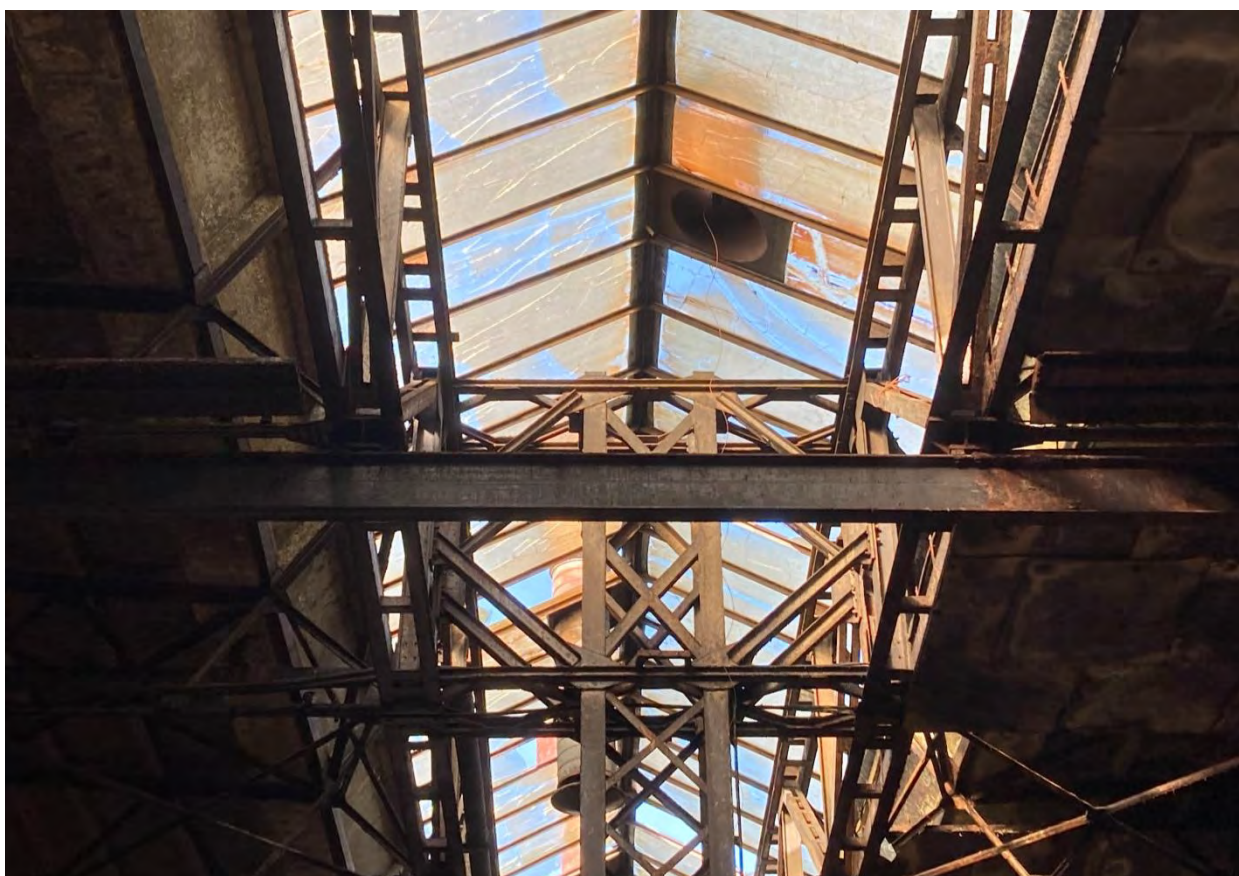
Secția pentru montaj rulmenți serie mare (C25a). Pasarela de legătură cu laboratorul uzinal (C21)



Secția pentru montaj rulmenți serie mare (C25a). Extremitatea de V



Secția pentru montaj rulmenți serie mare (C25a). Detaliu sistem de acoperire



Secția pentru montaj rulmenți serie mare (C25a). Detaliu luminator



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Secția de fabricație bile (C25b)



Secția de fabricație bile (C25b)



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Secția de fabricație bile (C25b)



Secția de fabricație bile (C25b). Acces spre pasarela de legătură cu anexa tehnică (C24)





Secția de fabricație bile (C25b). Pasarelă pe latura de V



Secția de fabricație bile (C25b). Pasarelă pe latura de V



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Secția de fabricație bile (C25b). Scara de acces pe pasareală



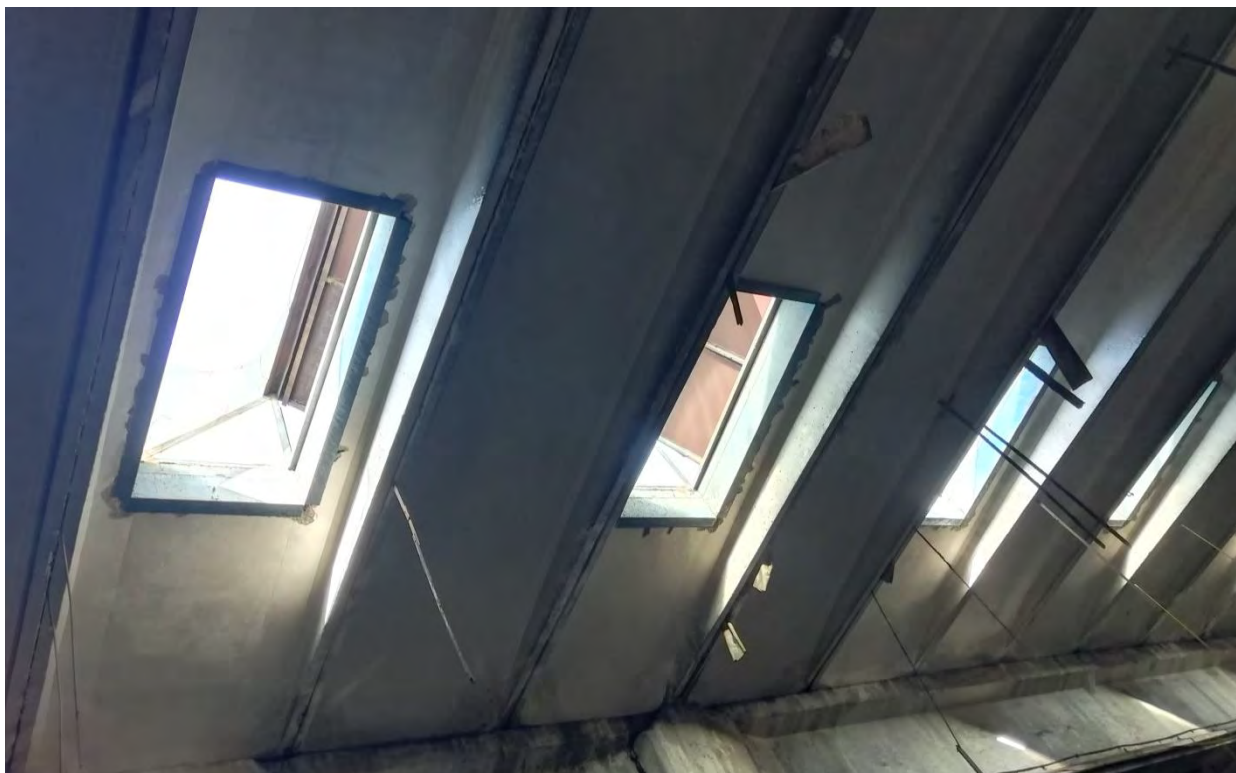
Pasarela de legătură între secția de fabricație bile (C25b) și anexa tehnică (C24)



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



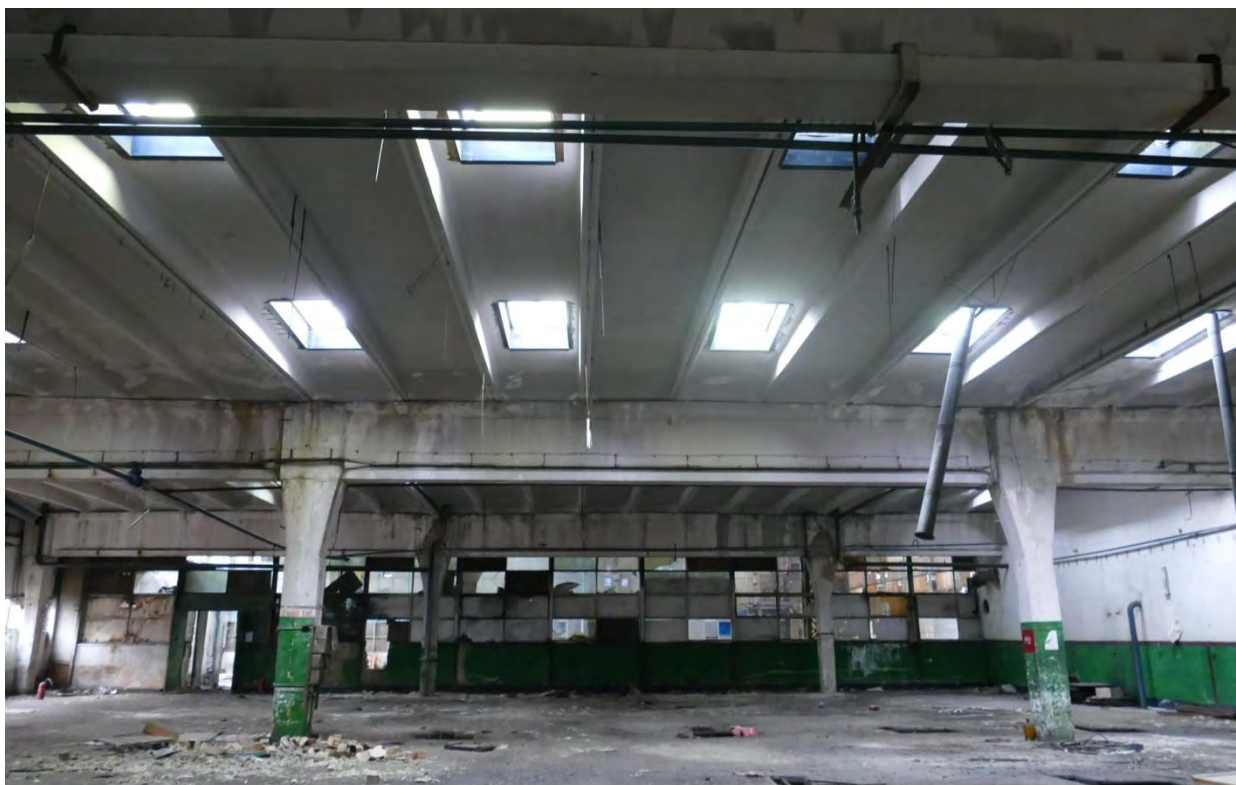
Secția TRM (C25d)



Secția TRM (C25d). Detaliu cu sistemul zenital de luminare



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Secția TRM (C25d)



Secția TRM (C25d)



1		Indicativ – C26*	
Identificarea corpului de clădire	Denumire	1938	-
		1970	Centrala termică 3
		1977	-
		Actuală	-
Localizare	În partea centrală a amplasamentului, pe terenul situat la E de secția strungărie (C25c) și la N de hala pentru cuzineți (C28)		
Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român		
Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu	
	Destinație actuală	Nu este cazul	
Inspecție vizuală	Vizită pe teren	25 februarie și 15 martie 2021	
	Exterior	Da	
	Interior	Nu	
2		Datare și evoluție	
	Data construcției	Între 1959 și 1970 (cel mai probabil spre finalul intervalului)	
	Datarea intervențiilor ulterioare	Nu se cunosc	
	Evoluția construcției	Nu se cunoaște	
3		Descrierea clădirii	
	Clădire cu volum paralelipipedic, fără compartimentări interioare; structură din beton armat; structura acoperișului este din ferme prefabricate din b.a., cu zăbrele. Se distinge prin modul de tratare a fațadelor (compoziția vitrajelor și culoarea albastră a sticlei; aticul cu panouri decorative din bare subțiri de metal, cu motive geometrice, similare balustradelor din clădiri). Menționăm și coșul amplasat în vecinătate clădirii.		
4		Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu	
	Evaluarea resursei culturale	Mare Valoare istorică - medie Valoare urbanistică - mare (amplasată într-o zonă cu vizibilitate bună, volumul se percepe de la distanță; un reper de parcurs semnificativ) Valoarea privind semnificația pentru patrimoniul tehnic	

\* Indicativul obiectivului conform planșei *Numerotarea corpurilor de pe platforma industrială Rulmentul*.



		și industrial de pe amplasament – mare Valoare memorială - medie
	Potențial de conversie	Mediu Se pretează mai multor tipuri de întrebuințări dar posibilitățile de reutilizare sunt limitate de dimensiuni și caracteristicile construcției (suprafețe vitrate ample).
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
		Este obligatorie păstrarea volumului existent. Este obligatorie conservarea elementelor cu rol structural și punerea în valoare a fermelor din beton care susțin acoperirea. Se recomandă restaurarea fațadelor. Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie. Este posibilă realizarea unor instalații, structuri deschise, elemente de separare, volume închise, amplasate la diferite cote, a elementelor de circulație orizontală suspendate sau verticale (ascensoare, platforme, escalatoare, scări), cu condiția să nu se obtureze în totalitate vederea liberă spre sistemul de acoperire. Este obligatorie păstrarea și integrarea vizuală a coșului de fum din vecinătatea centralei.
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
		Nu este cazul



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini exterioare

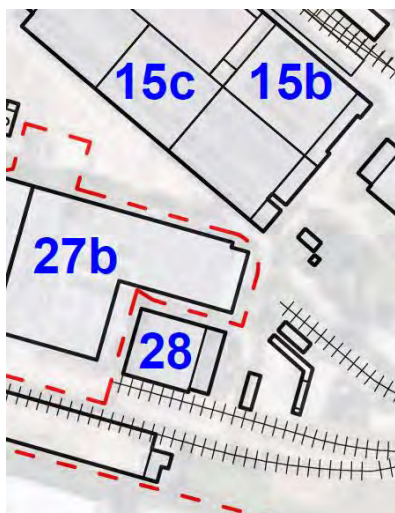




Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare







<b>1</b>		<b>Identificarea corpului de clădire</b>		<b>Indicativ – C28</b>	
	Denumire	1990	Hala tratamente suprafață	Actuală	-
	Localizare	În partea de SE a amplasamentului, la limita proprietății; se învecinează, spre N și V, cu hala construită în 1990 pentru secția de bucse cu autolubrifiere (C27b), aflată acum în proprietate privată			
	Regim juridic de proprietate	Proprietatea Statului Român			
	Funcțiune / utilizare	Utilizată	Nu	Destinație actuală	Nu este cazul
		Inspecție vizuală	Vizită pe teren	15 martie 2021	Exterior
			Interior	Nu	
<b>2</b>		<b>Datare și evoluție</b>			
	Data construcției	Între 1977 și 1990			
	Datarea intervențiilor ulterioare	Nu se cunosc			
	Evoluția construcției	Nu se cunoaște			
<b>3</b>		<b>Descrierea clădirii</b>			
	Clădirea nu a fost accesibilă cu ocazia vizitei pe teren. Observațiile următoare sunt făcute doar în baza observațiilor făcute din exterior. După forma planului și caracteristicile elevațiilor presupunem că se compune dintr-o hală (probabil patru deschideri de 9.00 m) și o anexă tehnico-socială, amplasată pe latura de E a halei.				
<b>4</b>		<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>			
	Evaluarea resursei culturale	Mică Hală de producție construită anterior anului 1990, aparent fără caracteristici constructive semnificative Valoare istorică - mică Valoare urbanistică - mică Valoarea arhitecturală – mică Valoare memorială – medie			
	Potențial de reconversie	Mediu Dimensiunile halei relevă un spațiu interior cu deschideri relativ mici, comparativ cu alte hale de pe sit caracteristică care limitează posibilitățile de reutilizare, în vederea conversiei.			



<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>
	<p>Este posibilă păstrarea volumului existent, dacă necesitatea conservării sale rezultă din studiile ce se vor realiza după finalizarea prezentei documentații și este justificat și prin soluția de (re)conversie propusă prin proiectele viitoare.</p> <p>Se recomandă conservarea elementelor cu rol structural.</p> <p>Este posibilă intervenția asupra fațadelor, cu condiția păstrării și punerii în valoare a elementelor majore de compoziție.</p> <p>Este posibilă eliminarea elementelor interioare de compartimentare și refacerea acestora pe alte poziții, în funcție de soluțiile propuse în proiectele de (re)conversie.</p> <p>Este permisă desființarea anexei sociale.</p>
<b>6</b>	<b>Observații</b>
	<p>Se pot face unele derogări de la recomandările de mai sus în cazul în care soluția propusă solicită acest lucru și doar în baza unor argumente fundamentate.</p>



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Imagini exterioare





<b>1</b>	<b>Instalații și anexe tehnice</b>	
<b>2</b>	<b>Datare și evoluție</b>	
	Data construcției	Începând cu anul 1959, după transferarea Uzinei Rulmentul pe amplasament
	Datarea intervențiilor ulterioare	Intervenții pe toată durata funcționării întreprinderii
	Evoluția construcției	Nu este cazul
<b>3</b>	<b>Oportunitatea integrării construcției în viitorul ansamblu</b>	
	Există atât instalații care pot fi desființate fără riscul pierderii unor elemente cu semnificație pentru arhitectura industrială, cât și echipamente și instalații care au valoare memorială și potențial de integrare, care ar trebui conservate în vederea prezervării unor martori ai ambianței ansamblului industrial (turnurile de răcire, estacada pentru susținerea culoarelor de rețele, eventual rezervoarele metalice din partea de SE). De asemenea, se pot integra în amenajarea exterioară toate platformele de depozitare în aer liber și de încărcare.	
<b>5</b>	<b>Intervenții recomandate</b>	
	Se recomandă păstrarea, în fiecare zonă a amplasamentului, a unor martori care să conserve memoria perioadei în care amplasamentul a avut destinație industrială. Este obligatorie păstrarea și punerea în funcțiune a liniilor de cale ferată de pe amplasament, și legarea acestora la rețeaua publică de transport metropolitan. Este obligatorie păstrarea și integrarea în amenajarea ansamblului a unor porțiuni din structura de susținere a instalațiilor (estacada) de pe culoarul de rețele. Se recomandă conservarea elementelor amplasate pe axul central, la E de C25 și la NE de fostul hangar 6. Este recomandată păstrarea și (re)conversia anexelor tehnologice (turnurile de răcire) de pe latura de NE a terenului, conform recomandărilor din fișe. Este recomandată păstrarea și integrarea în amenajarea ansamblului a platformelor de depozitare în aer liber de pe amplasament. Este posibilă păstrarea și integrarea în amenajare a rezervoarelor metalice din partea de SE. Este posibilă desființarea tuturor construcțiilor, anexelor și instalațiilor nefuncționale care constituie prezențe parazitare.	
<b>6</b>	<b>Observații</b>	
	Nu este cazul	



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### **Estacade montate pe culoarele de rețele**



Între hangarele 3 și 4



Pe spațiul verde de pe axul central



Pe spațiul verde de pe axul central



Pe spațiul verde de pe axul central



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Între secția strungărie (C25c) și centrala termică 3 (C26)



Între secția strungărie (C25c) și centrala termică 3 (C26)



Între secția strungărie (C25c) și centrala termică 3 (C26)



Pe latura dinspre NV a amplasamentului





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Pe latura dinspre NV a amplasamentului



Pe latura dinspre NV a amplasamentului



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

### Turnuri de răcire



În spatele hangarului 4 (C13)



În spatele hangarului 5 (C14)



În spatele hangarului 5 (C14)



În spatele hangarului 5 (C14)



Depozitul de uleiuri



Depozitul de uleiuri



Depozitul de uleiuri (rezervoare metalice)



Depozitul de uleiuri (rezervoare metalice)



Coșul centralei termice de pe latura posterioară a hangarului 1



**Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare**

## **PLANȘE ȘI ANEXE**



- Legendă:**
- Construcție existentă
  - Construcție inexistentă / neidentificată *in situ*
  - Platforme / Spații descoperite pentru depozitare
  - - - - - Limita de proprietate (Primăria Municipiului Brașov și Statul Român)
  - Etapa 1 (1935-1938)
  - Etapa 2 (1959-1970)
  - Etapa 3 (1970-1974)
  - Etapa 4 (1974-1977)
  - Etapa 5 (1977-1990)
  - Etapa 6 (? - 1990)
  - +++++ Cale ferată 1935-1938
  - +++++ Cale ferată post 1959
  - Spații verzi

NOTĂ: Prezenta planșă se citește împreună cu Capitolul VI. Construcții industriale și amenajări pe Platforma Rulmentul din Studiul de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare.



**PLANȘA I**

**PLATFORMA INDUSTRIALĂ RULMENTUL**  
EVOLUȚIA PLATFORMEI

**ADRESA**

Str. 13 Decembrie nr. 96,  
municipiul Brașov, județul Brașov

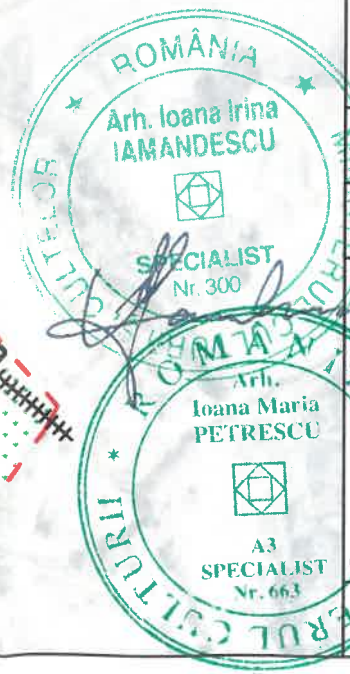
verificat: arh. Irina Iamandescu,  
specialist MC

echipa de elaborare:  
arh. Ioana Maria Petrescu  
specialist MC

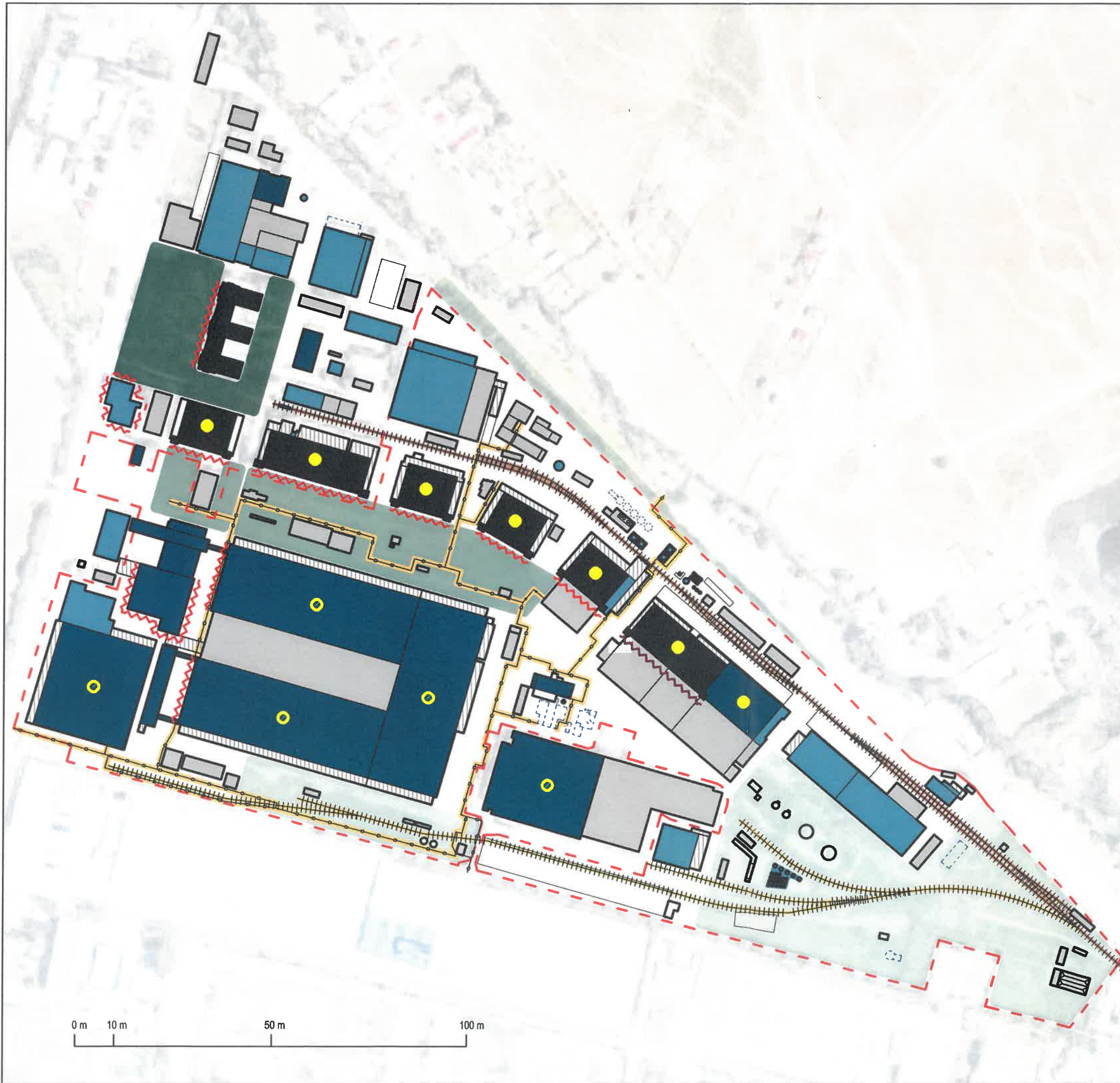
arh. Raluca Bărbulescu  
ist. Simina Stari

deseinat: arh. Lucia Leca

data: martie-aprilie 2021







**Legendă:**

- Valoare culturală foarte mare
- Valoare culturală mare
- Valoare culturală medie
- Valoare culturală mică
- Anexe tehnico-sociale și alte structuri
- Elemente de fațadă cu plastică arhitecturală deosebită
- Spații cu deschideri foarte mari
- Spații cu deschideri mari
- Cale ferată - Valoare culturală foarte mare
- Estacade și Cale ferată - Valoare culturală mare
- Amenajări cu potențial cultural foarte mare
- Amenajări cu potențial cultural mare
- Amenajări cu potențial cultural mediu
- Construcție existentă
- Construcție inexistentă / neidentificată *in situ*
- Platforme / Spații descoperite pentru depozitare
- Limita de proprietate (Primăria Municipiului Braşov și Statul Român)

NOTĂ: Prezenta planșă se citește împreună cu Capitolul VII. Evaluarea clădirilor, a instalațiilor tehnice și a amenajărilor de pe Platforma Rulmentul prin prisma vechimii, a valorilor memoriale și a semnificației acestora pentru patrimoniul industrial din Studiul de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Braşov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al oraşului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare.



**PLANȘA II**

**PLATFORMA INDUSTRIALĂ RULMENTUL  
EVALUAREA RESURSELOR CULTURALE**

**ADRESA**

Str. 13 Decembrie nr. 96,  
municipiul Braşov, județul Braşov

verificat: arh. Irina Iamandescu,  
specialist MC

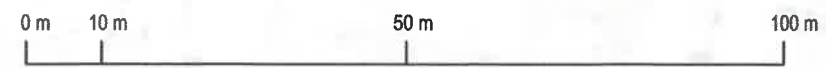
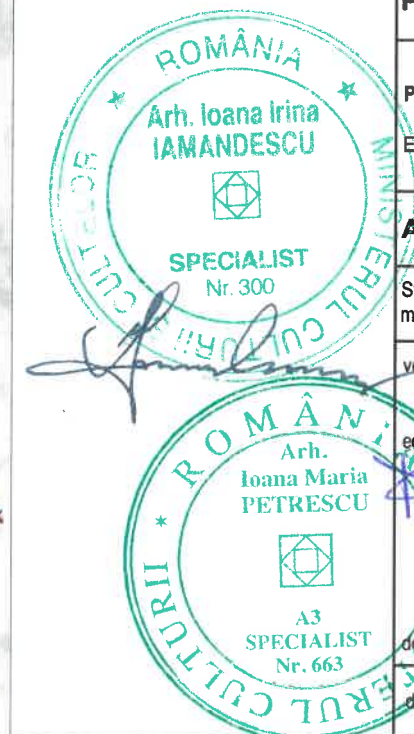
echipa de elaborare:  
arh. Ioana Maria Petrescu  
specialist MC

arh. Raluca Bărbulescu

ist. Simina Stan

desenat: arh. Lucia Leca

data: martie-aprilie 2021



Legendă:

- Construcție existentă
- - - - - Construcție inexistentă / neidentificată *in situ*
- Platforme / Spații descoperite pentru depozitare
- Limita de proprietate (Primăria Municipiului Brașov și Statul Român)
  
- Potențial de reconversie mare
- Potențial de reconversie mediu
- Potențial de reconversie mic
- Clădirile au făcut obiectul unei intervenții / conversii
- Potențial de integrare a unor elemente ce conferă caracter de sit industrial (calea ferată, estacade, rezervoare, platforme descoperite, pergole)
- Spații verzi cu potențial de integrare



PLANȘA III

PLATFORMA INDUSTRIALĂ RULMENTUL

ANALIZA POTENȚIALULUI DE (RE)CONVERSIE A CLĂDIRILOR

ADRESA

Str. 13 Decembrie nr. 96, municipiul Brașov, județul Brașov

verificat: arh. Irina Iamandescu, specialist MC

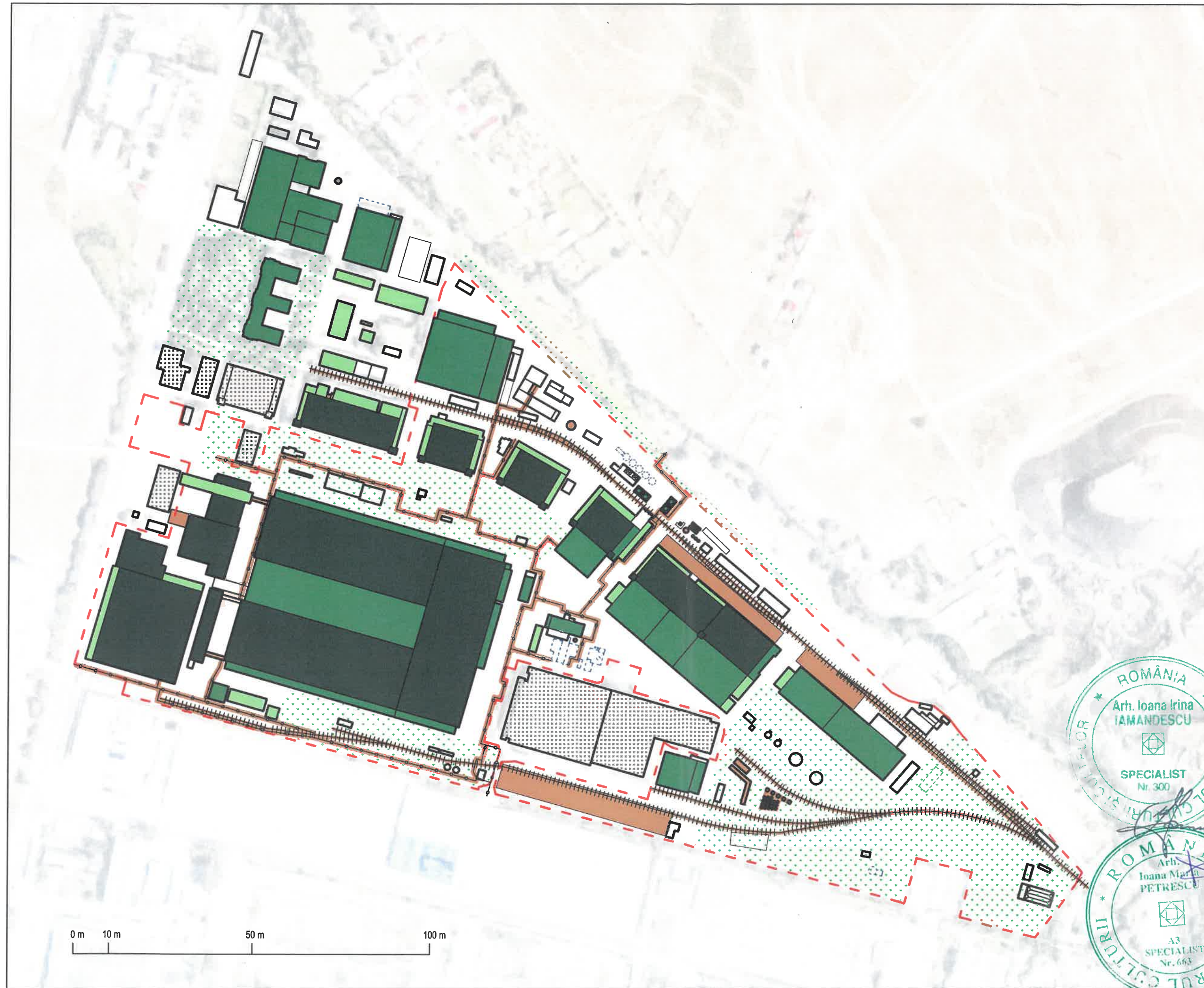
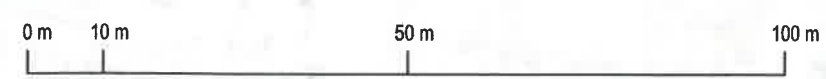
echipa de elaborare: arh. Ioana Maria Petrescu specialist MC

arh. Raluca Barbulescu

ist. Simina Stan

desenat: arh. Lucia Leca

data: martie-aprilie 2021





**Legendă:**

**GRAD DE PROTECȚIE MARE**

- Conservare-restaurare și punere în valoare obligatorie (elemente de structură, elemente de închidere) cu posibilitatea intervenției în spațiul interior, în condițiile formulate în capitolul IX
- Conservare-restaurare parțială obligatorie cu preservarea elementelor cu rol structural; desființări parțiale/locale ale elementelor de închidere și a sistemelor de luminare zenitală; se permit intervenții de (re)compartimentare și amenajare a spațiului interior
- Păstrarea și punerea în valoare a spațiilor verzi compacte în relație cu perceperea elementelor valoroase ale sitului - arbori bătrâni, biomasă vegetală, arbuști, mai multe specii de păsări cuibăritoare etc.; se recomandă studii de specialitate, în condițiile formulate în capitolul IX
- Elemente de fațadă obligatoriu de conservat și pus în valoare
- Instalații care se vor integra în amenajare în condițiile formulate în capitolul IX

**GRAD DE PROTECȚIE MEDIU**

- Punere în valoare obligatorie cu păstrarea volumului, a elementelor de structură, a elementelor valoroase identificate; se permit intervenții de (re)compartimentare și amenajare a spațiului interior; se permit intervenții la fațade, în condițiile formulate în capitolul IX
- Se recomandă păstrarea parțială (elemente de structură, sisteme de luminat zenital - fragmentar sau integral) și integrarea componentelor prezervate în amenajarea propusă
- Păstrarea spațiilor verzi și intervenții de punere în valoare; se potențează aportul lor socio-cultural și valorile ecologice; se recomandă studii de specialitate, conform capitolului IX

**GRAD DE PROTECȚIE MIC**

- Se permite desființarea parțială sau totală cu condiția păstrării fragmentare a unor martori pentru fiecare tip de construcție/ structură
- Se recomandă desființarea
- Căldiri în proprietate privată care au făcut obiectul unor lucrări de (re)conversie

- Construcție existentă
- - - - - Construcție inexistentă / neidentificată *in situ*
- Platforme / Spații descoperite pentru depozitare
- - - - - Limita de proprietate (Primăria Municipiului Brașov și Statul Român)

**NOTĂ:**  
Prezenta planșă se citește împreună cu Capitolul IX. *Recomandări de intervenție asupra clădirilor, a instalațiilor tehnice și a amenajărilor de pe platforma Rulmentul, în vederea (re)conversiei din Studiul de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare.*

Proiectele de (re)conversie vor avea ca suport recomandările din studiul menționat și concluziile tuturor expertizelor care urmează să se realizeze în vederea (re)conversiei - tehnice structurale, de analiză a fluxului tehnologic la nivelul platformei și interdependența între clădiri, analize de ecologizare etc.



**PLANȘA IV**

**PLATFORMA INDUSTRIALĂ RULMENTUL**

**RECOMANDĂRI DE INTERVENȚIE**

**ADRESA**

Str. 13 Decembrie nr. 96, municipiul Brașov, județul Brașov

verificat: arh. Irina Iamandescu, specialist MC

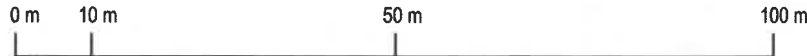
echipa de elaborare: arh. Ioana Maria Petrescu specialist MC

arh. Raluca Bărbulescu

ist. Simina Slăvescu

desenat: arh. Lucia Leca

data: martie-aprilie 2021





## Repere cronologice

### Anul 1910

În 18/31 iulie 1910 este organizat primul miting aviatic în Brașov,<sup>1</sup> pe șesul dinspre Stupini, în apropierea viitorului aerodrom al Flotilei 1 de Bombardament și al fabricii I.A.R., ceea ce marchează începutul unei tradiții pentru aviație în această zonă a Brașovului.

### Anul 1921

În 1921 aerodromul de la Stupini este amenajat cu hangar tip Bessonneau<sup>2</sup> pentru Escadrila 1 Aviație, detașată la Brașov. Acesta era situat în apropierea viitorului aerodrom al fabricii I.A.R. și al viitoare baze aeriene.

### Anul 1925

În 21 noiembrie 1925 se înființează Societatea Anonimă Română „Industria Aeronautică Română”, după promulgarea de Regele Ferdinand, la 25 iunie 1925, a Legii privitoare la întreprinderile industriale în legătură cu apărarea națională.<sup>3</sup>

### Anul 1927

În 28 iunie 1927 Casa Centrală a Împroprietăririi, Direcțiunea Funciară, prin Ordinul nr. 24340 predă 7 jugăre și 533 stânjani din Rezerva agricolă a statului către Ministerul Războiului. Procesul-verbal este semnat de colonel Virgil Rusu, șeful Serviciului Construcții și Domenii Militare al Corpului 5 Armată, Brașov.<sup>4</sup> Această împroprietărire cu teren în imediata apropiere a fabricii I.A.R. (atunci în construcție) denotă intenția Ministerului Apărării Naționale de a înființa o bază militară.

11 octombrie 1927<sup>5</sup> este inaugurată fabrica I.A.R. Brașov în prezența primului ministru Ionel Brătianu, a generalului H. Berthelot, a aviatorului Louis Blériot, a generalului Constantin Coandă, a generalului Paul Angelescu, ministru de război, Valentin Bibescu, Președintele Aeroclubului Român, a primarului Brașovului, dr. Moga, și a altor oameni politici și ofițeri superiori ai armatei.

### Anul 1932

În 22 februarie 1932 este aprobat programul național pentru dotare al infrastructurii armatei cu construcții metalice executate prin Uzinele de Fier și Domeniile din Reșița, pentru care se întocmește o listă de prețuri unitară. Proiectul a fost întocmit anterior anului 1932.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Horia Stoica, Dan Antoniu, *Industria Aeronautică Română I.A.R., 1925-1948*, ed. Host Models, 2019, p. 11.

<sup>2</sup> *Ibidem*, p. 22.

<sup>3</sup> Monitorul Oficial nr. 258 din 21 noiembrie 1925, p. 13083-13099.

<sup>4</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor, fila 1.

<sup>5</sup> Horia Stoica, Dan Antoniu, *Op. cit.*, p. 25.

<sup>6</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, fila 48.



## Anul 1934

În 9 noiembrie 1934, prin Înaltul Decret nr. 3013 se aprobă justificarea cheltuielilor pentru dezvoltarea infrastructurii aeronautice și dotării cu hangare pentru adăpostirea avioanelor de bombardament din Fondul Apărării Naționale - contul K1.

## Anul 1935

Primele informații care fac referire la aerodrom și baza aeriană de la Brașov sunt: schița ansamblu a aerodromului Brașov scara 1:100.000 și schița de detaliu a aerodromului Brașov scara 1:10.000.<sup>7</sup>

26 noiembrie 1935 este încheiat contractul nr. 1059,<sup>8</sup> cu UDR pentru execuția de hangare și ateliere de reparat avioane pe aerodromurile militare de la Buzău, Brașov, Galați Mediaș.<sup>9</sup> Contractul are atașat caietul de sarcini special se menționează că are atașat planuri și deviz<sup>10</sup> întocmite în cadrul Ministerului Apărării Naționale. Lucrările executate în baza contractului nr. 1059/26.11.1935, în garnizoana Brașov, pentru Flotila 1 se referă la: 2 hangare metalice de 51 m. deschidere, 1 hangar metalic de 100 m.

## Anul 1936

La 16 mai 1936, Decretul-lege nr. 1151<sup>11</sup> autoriza schimbul de terenuri cu o suprafață de 7 jugăre între Ministerul Apărării Naționale și Societatea I.A.R. Brașov. Conform „art. 3 terenul de 7 jugăre ce posedă Ministerul Apărării Naționale spre a servi fabricii I.A.R. pentru mărirea aerodromului de aterisare și decolare și să primească în schimb de la Societatea I.A.R. alt teren tot de 7 jugăre, situat tot în Brașov, lângă fabrica de avioane, însă cu altă situație așa cum s-a fixat în planurile alăturate.”<sup>12</sup> Ulterior Flotila 1 Bombardament „a mai ocupat o fâșie de 125.436 mp. (...) și având nevoie de teren, pentru hangare și căi ferate conform procesului verbal din 19 iulie 1938 mai are nevoie de 120.330 mp. Astfel până în august 1938 Flotila 1 ocupase cca 250.000 mp. din terenul fabricii I.A.R.”<sup>13</sup>

3 decembrie 1936 - recepție provizorie a celor două hangare de 52 m deschidere<sup>14</sup> care „sunt conform planului general de situație dat de Minister și executate întocmai după cum se prevede în planurile și devizele aprobate de minister și semnate de Întreprinzător”.<sup>15</sup> Construirea garajului (Corp 4) din cadre de beton pentru automobile<sup>16</sup> pe aerodromul Brașov, de antrepriza inginerului Gheorghe Ignat pentru Direcția Infrastructurii, Subsecretariatul de Stat al Aerului din Ministerul Apărării Naționale. Lucrarea este efectuată în exercițiul financiar 1936-1937.

**16 decembrie 1936** este înființată Flotila 1 de Bombardament și baza aeriană din Brașov, prin Înaltul Decret Regal nr. 3189.<sup>17</sup>

La 21 decembrie 1936 este încheiat cel de-al doilea contract cu nr. 5258<sup>18</sup> cu UDR, pentru execuția a unui hangar de 100 m deschidere pe aerodromul de la Brașov.

<sup>7</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935, filele 3, 4. Menționăm că pe coperta acestui dosar scrie „Dosarul Aerodromului Operativ Brașov, 1937” și că acesta conține 6 filele, din care ne-au fost puse la dispoziție doar 2 file.

<sup>8</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, filele 201-210.

<sup>9</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Fond Ministerul Aerului și Marinei, dosar 1061/ 1937, fila 173.

<sup>10</sup> *Idem*, filele 95, 96.

<sup>11</sup> Monitorul Oficial nr. 117 din 23 mai 1936, p. 4392-4393.

<sup>12</sup> *Idem*, p. 4393.

<sup>13</sup> SANIC, fond Industria aeronautică, dosar. nr. 60/1938, fila 5.

<sup>14</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, filele 20, 69.

<sup>15</sup> *Idem*, fila 20.

<sup>16</sup> SANIC, fond Ministerul Lucrărilor Publice, Consiliul Tehnic Superior, dosar nr. 1433/1936. Alte documente referitoare la construcții pe aerodromul Brașov nu sunt în acest fond.

<sup>17</sup> Horia Stoica, Dan Antoniu, *Op. cit.*, p. 165.



## Anul 1937

La **20 februarie 1937** Flotila 1 bombardament era încadrată la Brașov cu 8 ofițeri superiori, 96 de ofițeri, 175 subofițeri, 97 maiștri, 85 soldați, și 80 de avioane Potez 25, Potez 543 și Potez 65.<sup>19</sup> Ulterior Flotila 1 bombardamente va avea o flotă cuprinsă între 100-120 de avioane.

În 2 octombrie 1937 - recepție provizorie a hangarului cu deschidere de 100 m conform devizului estimativ prevăzut în contractul nr. 1059 din 26.11.1935.<sup>20</sup>

În septembrie 1937 - recepție provizorie a hangarului cu deschidere de 100 m conform devizului estimativ prevăzut în contractul nr. 5258 din 21.12.1936.

## Anul 1938

Din informațiile pe care le-am identificat până în prezent reiese că între anii 1936-1938 s-au desfășurat lucrări ample de construcții pe terenul bazei militare aeriene, cât și a fabricii IAR Brașov.

## Anii 1940-1944

La 17 iunie 1941 Flotila I Bombardament este mutată în vederea începerii campaniei de război împotriva Uniunii Sovietice. În data de 22 iunie 1941, la ora 4 dimineața, avioanele de bombardament ale Flotilei 1 de la Brașov au fost primele unități de luptă care au trecut Prutul marcând astfel începutul luptelor din cel de-al Doilea Război Mondial pentru România.

Pentru a putea susține efortul de război se decide realizarea reviziilor și a reparațiilor în cadrul Administrației Stabilimentelor Aerului și Marinei (A.S.A.M) în ateliere din fabricile din Cotroceni, Pipera, Brașov, Galați, Iași și Mediaș.<sup>21</sup>

În primăvara și vara anului 1944 Brașovul este bombardat de patru ori. Cel mai puternic fiind atacul din 6 mai 1944, când 350 de bombardiere americane atacă orașul, în 9 valuri succesive. Hangarele Flotilei 1 bombardament nu sunt afectate, însă clădirile fabricii I.A.R. sunt în mare parte distruse.<sup>22</sup> În această perioadă are loc amenajarea unei secții provizorii în Hangarul 6 al Flotilei de bombardament, pentru reparații ale avioanelor germane capturate, acestea fiind începutul pentru înființarea Atelierului de Reparat Material Volant.<sup>23</sup>

## Anul 1949

Decretul Consiliului de Miniștri nr. 199/1949 privind organizarea întreprinderilor de stat organizează și activitatea Atelierelor de Reparat Material Volant nr. 2, ce avea ca profil reparația de avioane, de motoare de avion și fabricația de avioane și motoare.<sup>24</sup> Se dezvoltă astfel avionul IAR 811, care ulterior devine IAR 813, „primul avion fabricat în serie după război. În Hangarul 2 s-au

<sup>18</sup> Arhivele Militare Naționale Române, fond Ministerul Aerului și Marinei, dos 1061/1937, filele 197, 198, 199. Acest dosar cuprinde 532 de file, însă ne-au fost puse la dispoziție 18 file.

<sup>19</sup> Horia Stoica, Dan Antoniu, *Op. cit.*, p. 165.

<sup>20</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 801/1935, filele 22, 24.

<sup>21</sup> *Idem*, fila. 175.

<sup>22</sup> *Idem*, fila. 237.

<sup>23</sup> *Idem*, fila. 245.

<sup>24</sup> *Idem*, fila. 167.



fabricat IAR 811, IAR 813, IAR-814, IAR-817, M-12, MR-2 și planoarele IS-2, IS-3, IS-3a, IS-3b, IS-3c, IS-3d, IS-3e, IS-3f, IS-3d/4, IS-7, IS-9 și Is-3d/10.”<sup>25</sup>

#### Anul 1952

În 12 martie 1952, prin Decizia M. 5088, Ministerul Forțelor Armate cedează Atelierului de Reparat Material Volant nr. 2, filiala Orașul Stalin: Hala 1 și Hala 2, în temeiul Decretului nr. 326 din 6 august 1949.<sup>26</sup>

#### Anul 1954

În 8 martie 1954, prin Decizia M. 700,<sup>27</sup> Ministerul Forțelor Armate cedează către întreprinderea economică Uzina de Reparat Material Volant nr. 3 (URMV 3) filiala Orașul Stalin: clădirile, mașinile, instalațiile, uneltele, obiectele de inventar și mijloacele de transport, în total 194 de poziții în valoare de 23.286.101 lei. Enumerăm:<sup>28</sup> Hangar nr. 2, Hangar nr. 3, Hangar nr. 4, remiză pentru pompieri din cărămidă, sala de mese la cantina (din scândură de brad), boxă pentru vehiculele angajaților (scândură de brad).

#### Anul 1957

În 14 decembrie 1957, prin Decizia M. 769, Ministerul Forțelor Armate transmite de la Unitatea Militară 04761 în administrarea Uzinei de Reparat Material Volant nr. 3, filiala Orașul Stalin diferite clădiri, în valoare de 11.070.579 lei. Enumerăm:<sup>29</sup> Hangar nr. 1, clădire administrativă cu 4 camere, corp pază, clădirea Bancului de probă motoare, Turnătoria, clădire pentru instalare bancuri de probă, cu o camera ecranată și laborator radio, centrală termică, atelier auto, atelier ME, magazii pentru depozitare de recipiente sub presiune, spațiu pentru depozitat pământ și nisip, uleiuri și lubrifianți, spațiu pentru depozitarea deșeurilor.

#### Anul 1959

La **3 martie 1959** este înființată întreprinderea Rulmentul Brașov prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 228.<sup>30</sup>

În 29 mai 1959, prin Decizia M. 562, Ministerul Forțelor Armate transmite în administrarea Uzinei de Reparat Material Volant nr. 3, filiala orașul Stalin: clădiri cu o suprafață construită totală de 10.069 m.p.<sup>31</sup>

La 1 iulie 1959 este desființată Uzina de Reparat Material Volant nr. 3 și aerodromul din Orașul Stalin. Mijloacele fixe, clădirile și terenul URMV nr. 3, sunt transferate de la Ministerul Forțelor Armate la Ministerul Industriei Grele, începând cu data de 1 iulie 1959, cu excepția Hangarului 6, care se transferă pe data de 1 aprilie 1959. „Fabricația de avioane și planoare aflată în curs va fi continuată conform contractelor existente, în care scop se va folosi Hangarul 2, care va fi predat cel mai târziu pe 31 decembrie 1959.”<sup>32</sup>

<sup>25</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor, fila 135.

<sup>26</sup> *Idem*, fila 130. Menționăm că nu am avut acces la acest inventar care are 194 de poziții.

<sup>27</sup> *Idem*.

<sup>28</sup> *Idem*, filele 131-132.

<sup>29</sup> *Idem*, filele 127-128. Menționăm că nu ne-au fost puse la dispoziție cele 14 schițe de clădiri la care face referire acest document.

<sup>30</sup> *Idem*, fila 118.

<sup>31</sup> *Idem*, fila 15. Menționăm că nu ne-au fost puse la dispoziție planurile orizontale anexe nr. 3-5 care fac parte din acest ordin.

<sup>32</sup> *Idem*.



În 7 iulie 1959 este data încheierii procesului verbal de predare a clădirilor: Hangarul 1, Hangarul 3, Hangarul 4 între URMV nr. 3 și întreprinderea Rulmentul.<sup>33</sup>

În 15 august 1959 și 14 septembrie 1959 sunt înaintate documentațiile pentru obținerea autorizațiilor de construcție.<sup>34</sup>

În 21 noiembrie 1959 toate proiectele au fost vizate de Institutul Tehnologic pentru Construcții de Mașini și Electrotehnice din Ministerul Industriei Grele ca proiectant principal și aprobate de Consiliul Superior cu avizul nr. 2752 din 21.11.1959.

În 2 decembrie 1959 sunt eliberate autorizații de construcție<sup>35</sup> pentru Fabrica Rulmentul, strada Podului nr. 2, pentru: Centrală de aer comprimat, Centrală Termică I și rețeaua de medie presiune, Centrală Termică II și rețeaua de joasă presiune, Halei nr. 5 amenajare (tehnologie, construcții și montaje instalații în scopul producerii de rulmenți pentru secția strungărie a inelelor), Gospodăria de strungituri, alimentarea fabricii cu gaz metan. Toate planurile au fost avizate de Institutul Tehnologic pentru Construcții de Mașini și Electrotehnice din Ministerul Industriei Grele ca proiectant principal.

Autorizație pentru executare de lucrări nr. 1531/7 decembrie 1959, ca urmare a cererii adresate de Fabrica Rulmentul cu sediul în localitatea Orașul Stalin, regiunea Stalin, înregistrată sub nr. 52821/3394. Construcție centrală aer comprimat. Lucrări de bază: construcții și montaj utilaje.<sup>36</sup>

Autorizație pentru executare de lucrări nr. 1532/7 decembrie 1959, ca urmare a cererii adresate de Fabrica Rulmentul cu sediul în localitatea Orașul Stalin, regiunea Stalin, înregistrată sub nr. 52821/3395. Centrală termică I și rețeaua de medie presiune. Lucrări de bază: instalații, construcții.<sup>37</sup>

Autorizație pentru executare de lucrări nr. 1533/7 decembrie 1959, ca urmare a cererii adresate de Fabrica Rulmentul cu sediul în localitatea Orașul Stalin, regiunea Stalin, înregistrată sub nr. 52821/3396. Centrală termică II și rețeaua de joasă presiune. Lucrări de bază: instalații, construcții.<sup>38</sup> Amplificarea fostei centrale mici a U.R.M.V. cu încă un cazan tip TUBAL care să deservească cinci edificii cu energie termică necesară încălzirii și în scop tehnologic.<sup>39</sup>

Autorizație pentru executare de lucrări nr. 1534/7 decembrie 1959, ca urmare a cererii adresate de Fabrica Rulmentul cu sediul în localitatea Orașul Stalin, regiunea Stalin, înregistrată sub nr. 52821/3397.<sup>40</sup> Amenajarea Hangarului nr. 5 în scopul producerii de rulmenți pentru secția Strungărie constând în lucrări de construcții, instalații și montaje utilaje. Scopul și capacitatea lucrării: strunjirea inelelor.<sup>41</sup>

Autorizație pentru executare de lucrări nr. 1535/7 decembrie 1959, ca urmare a cererii adresate de Fabrica Rulmentul cu sediul în localitatea Orașul Stalin, regiunea Stalin, înregistrată sub nr. 52821/3398.<sup>42</sup> Constr. gospodăria de strungituri, o groapă amenajată cu utilajul necesar pentru depozitarea și transportul șpanului rezultat de la secția hangarului 5.<sup>43</sup> Lucrări de bază: construcții și montaj utilaje.

---

<sup>33</sup> *Idem*, filele. 140-153. Documentele conțin descrierea acestor clădiri.

<sup>34</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1959, fila 94.

<sup>35</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1959, fila 82, 83, 84

<sup>36</sup> *Idem*, an 1959, fila 82.

<sup>37</sup> *Idem*, an 1959, fila 83.

<sup>38</sup> *Idem*, fila 84.

<sup>39</sup> *Idem*, fila 90.

<sup>40</sup> *Idem*, fila 85.

<sup>41</sup> *Idem*, fila 91.

<sup>42</sup> *Idem*, fila 86.

<sup>43</sup> *Idem*, fila 92.





Autorizație pentru executare de lucrări nr. 1536/7 decembrie 1959, ca urmare a cererii adresate de Fabrica Rulmentul cu sediul în localitatea Orașul Stalin, regiunea Stalin, înregistrată sub nr. 52821/3398. Alimentarea cu gaz metan. Lucrări de bază: instalații.<sup>44</sup>

Autorizație pentru centrală termică I și rețeaua de medie presiune. Centrala existentă amplificată pentru a des. Necesitățile termice ale fabricii pentru asigurarea căldurii pentru majoritatea fabricii.<sup>45</sup>

## Anul 1960

În 1 ianuarie 1960 este întocmit procesul verbal de predare a Hangarului 2.

La 10 iunie 1960 sunt eliberate autorizațiile nr. 540 și nr. 541 pentru lucrări de bază: construcții, montaj și instalații în vederea amenajării Halei 3 (secția montaj și atelierul de role)<sup>46</sup> și a Halei 12 (sic!) de presat colivii.<sup>47</sup>

În 7 iulie 1960 sunt eliberate autorizațiile nr. 630 pentru completări la Hala 5 strunjire inele<sup>48</sup> și nr. 629 pentru post transformator nr. 2 din cărămidă lipit de clădirea hangarului, care să asigure alimentarea pe joasă tensiune a hangarelor 1 (sculărie) și 3 (secția montaj și role). Proiectul a fost întocmit având la bază studiul „IH” întocmit de ITCME pentru mutarea fabricii Rulmentul în locul URMV 3 precum și minuta încheiată la fabrica Rulmentul în ziua de 5.04.1960. Postul trafo nr. 2 urmează să alimenteze următoarele obiecte: Sculăria (Hangarul 1), Secția bile (Hangarul 2), Secția montaj și role (Hangarul 3), Laboratorul central (clădirea 13), Centrala termică (anexă Hangarul 2) și garajul (clădirea 17).<sup>49</sup>

În 13 septembrie 1960 este eliberată autorizația nr. 818<sup>50</sup> pentru amenajarea și extinderea Halei II de prelucrat bile.

La 30 decembrie 1960 este eliberată autorizația nr. 1104<sup>51</sup> pentru secția transporturi și stația electrocare (H 15-H17-H59), pentru amenajarea și completarea atelierului de întreținere și reparare autoelectrocare, încărcarea bateriilor de acumulatori și garare. Suprafața construită totală este de 987 mp., din care descoperită 375 mp. S-au executat lucrări de construcție din beton armat și zidării de cărămidă.

## Anul 1961

În 7 august 1961 prin Decizia M. 796, Ministerul Forțelor Armate transmite în administrarea Întreprinderii Rulmentul ultimele construcții pe care le deținea din fosta bază aeriană, în suprafață de 2390 m.p. și teren aferent de 1,6200 ha.<sup>52</sup>

## Anul 1962

În 4 aprilie 1962 este eliberată autorizația nr. 84<sup>53</sup> ca urmare a cererii adresate de Fabrica Rulmentul cu sediul în localitatea orașul Stalin, regiunea Stalin, înregistrată sub nr. 27364/1003 din 1962, pentru amenajarea dispensarului în clădirea nr. 33 în apropierea porții 1.

<sup>44</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1959, fila 87.

<sup>45</sup> *Idem*, fila 89.

<sup>46</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1960, fila 182.

<sup>47</sup> *Idem*, fila 184.

<sup>48</sup> *Idem*, fila 43, 55.

<sup>49</sup> *Idem*, filele 113, 117, 118-147, 152.

<sup>50</sup> *Idem*, fila 222.

<sup>51</sup> *Idem*, filele 52, 55.

<sup>52</sup> Arhivele Militare Naționale Române, Direcția Domenii și Infrastructuri, Arhiva documente juridice aferente cazărmilor, fila 77.



În 15 mai 1962 este eliberată autorizația nr. 95<sup>54</sup> ca urmare a cererii adresate de Asociația sportivă „Rulmentul” înregistrată sub nr. 6741 din 1969, pentru construcția unei săli sport pentru arena popice cu patru piste, vestiare, birouri și magazine. O construcție cu lățimea de 10 m și lungime de 50 m. cu un singur nivel, cu fundație din beton, cărămidă și calupi din beton la Uzina Rulmentul Brașov amplasată la NV de Uzină, pe terenul viran de lângă podul de pe șoseaua Brașov Sânpetru, peste Timișul Sec paralel cu șoseaua. „Este un teren unde nu se întrevide nicio construcție; extinderea uzinei este programată în partea opusă la est și sud-est.”<sup>55</sup>

## Anul 1970

În 28 iulie 1970 este eliberată autorizația nr. 144, ca urmare a cererii înregistrate sub nr. 24869 din 21.VII.1970<sup>56</sup> pentru sistematizarea și dezvoltarea Uzinei Rulmentul, etapa 32 milioane de rulmenți, aprobată prin HCM 600/1970,<sup>57</sup> în urma studiului tehnico-economic nr. 8859/1969.<sup>58</sup>

### Obiective:

- Forjă și tratament primar unde se execută fundații grele pentru utilaje și instalații electrice, termice și hidrotehnice. Utilajele se montează în spațiul existent.
- Strungărie, se prevede o hală nouă în suprafață de 6300 mp cu o anexă tehnologică și socială de 1500 mp. a cărei structură de rezistență va fi alcătuită din stâlpi din b.a. prefabricați, ferme.
- Tratament termic, rectificare, montaj. Se execută fundații, montaje de noi utilaje și instalații.
- Conservare, ambalare, livrări, se extinde cu 1800 mp. Clădirea se va executa din stâlpi, ferme și chesoane de b.a. prefabricat, cu două deschideri de 18 și 8 travee de 6 m.
- Secția rulmenți cu ace - se execută fundație instalații și montaj la noile utilaje.
- Fabricație de bile – se extinde hala existentă de 12 m și 3 deschideri a 24 m în suprafață de 1530 mp., structura de rezistență este alcătuită din stâlpi prefabricați, șarpante metalice și chesoane.
- Fabrica de role. Construcție cu două deschideri și două travee de 12 m. structura de rezistență va fi din stâlpi de b.a. și șarpantă metalică.
- Tratament de suprafețe și pregătire materiale. Suprafața halei va fi de 3200 mp., se execută din b.a. prefabricat (stâlpi, ferme, chesoane).
- Sculărie și tratament sculărie. Instalații și utilaje noi.
- Turnătorie de discuri.
- Laborator de încercări va fi dotat cu aparataje.
- Pentru stație de încercat acumulatori - se prevede o construcție nouă.<sup>59</sup>
- Platforma laminate existentă se va prelungi.
- Magazia centrală – se va prelungi pe o lungime de 40 mp, suprafață 1900 mp., structura de rezistență va fi din cadre b.a. cu planșee turnate monolit.
- Depozitul de chimicale și lubrifianți, cu o suprafață de 1000 mp, cu structură rezistență din elemente prefabricate din b.a.
- Depozitul de CO<sub>2</sub> – azot, oxigen și carbon.
- Depozit de carburanți și păcură, o construcție semi-îngropată.
- Gospodăria de abrazivi se extinde.
- Șopronul depozitare cherestea și rumeguș va avea o suprafață de 1700 mp.
- Magazia utilaje existentă se extinde.
- Platformă discuri, pilit, bile existentă se extinde. Structura va fi din elemente prefabricate.
- Crematoriul de deșeuri.
- Centrul de cercetare și proiectare. Structură din b.a., planșee din b.a. turnate monolit.

<sup>53</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1962, filele 215, 216, 218, 220.

<sup>54</sup> *Idem*, fila 155.

<sup>55</sup> *Idem*, fila 153.

<sup>56</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1970, fila 277.

<sup>57</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1970, fila 287.

<sup>58</sup> *Idem*, fila 275.

<sup>59</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1970, fila 278 și verso.



- Pavilion TA existent .

Magazii diferite:

- Depozit de oțeluri trase: se extinde , având o suprafață de 1944 mp cu structură din elemente prefabricate din b.a.

- Depozit descoperit laminate se extinde la 4500 mp., va fi dotat cu o macara.

Transporturi - utilaje.

- La secția transporturi și atelierul de întreținere sunt prevăzute amenajări și utilaje.

- Drum și platformă uzinală – se va completa pentru deservirea tuturor obiectivelor noi.

- Căi ferate uzinale și remiză de locomotive: se prevede construcția unei linii ferate ce va trece pe lângă noua hală de bile.

- Instalații și centrale de telecomunicații. Extinderea rețelei telefonice.

- Centrala de aer comprimat. Amenajări la centrala existentă.

- Centrala nr. 3 tehnologică.

- Rolele electrice interioare se completează la noua structură

- Rețele etc.<sup>60</sup>

Comitetul de stat al planificării întocmește un raport<sup>61</sup> în care face observații pe marginea studiului tehnico-economic, martie 1970, precum: „*majorarea suprafeței tehnologice a secției de bile cu cca 4200 mp, prin folosirea zonei cuprinse între hala de bile și strungărie. (...) Pentru extinderea halei de tratament-rectificare-montaj și a secției de bile se va reexamina soluția constructivă prevăzută cu o structură de rezistență alcătuită din stâlpi de beton armat prefabricat și șarpantă metalică, în scopul realizării unei structuri de rezistență integral din elemente prefabricate de beton armat, ținând seama de sarcina de reducere a consumului de metal în construcții.*”<sup>62</sup>

Principalele extinderi și construcții noi prevăzute a se realiza în această etapă:<sup>63</sup>

- Extinderea halei TRM (tratement, rectificare, montaj) și a secției de bile cu câte 7 travee a 12m și 3 deschideri a 24 m precum și a anexelor sociale aferente. În extinderea halei TRM se va organiza secția de strungărie inele; s-a adoptat aceeași tramă constructivă ca la halele existente, însă în ceea ce privește structura de rezistență se propune adoptarea stâlpilor din beton armat prefabricat și șarpantă metalică (halele existente au structura integral metalică).

- Extinderea secției conservare ambalare și a magaziei de livrări cu 7 travee a 7m și 2 deschideri a 18 m, cu structură de rezistență integral din elemente de beton armat prefabricate.

- Hală nouă pentru secția de rulmenți cu ace și secția role ace, cu o suprafață de 6700 mp, inclusiv anexa socială cu două nivele și o suprafață desfășurată de 1500 mp, amplasată în colțul de sud-est al uzinei, în afara incintei actuale. Hala se va realiza cu structură de rezistență integral din elemente de beton armat prefabricat cu 4 deschideri de 18 m și travee de 6m.

- Pavilionul pentru proiectare și cercetare, legat printr-un corp de legătură la nivelul parterului cu hala de experimentări amplasat în piața preuzinală conform prevederilor studiului de detaliu elaborat de DTAPC – Brașov și avizat. Pavilionul va avea o suprafață desfășurată de 2580 mp (subsol parțial, parter+4 etaje+etaj 5 parțial), iar hala de experimentări 2300 mp suprafață desfășurată (10 travee de 6m și două deschideri de 18m). Planul general a fost rezolvat în conformitate cu soluțiile de dezvoltare și organizare la etapele anterioare (15-20 milioane rulmenți).

- Instalațiile electrice, termoelectrice și hidroelectrice au fost dimensionate pentru a satisface cerințele impuse de tehnologie și consumurile rezultate pentru programul de 32 milioane de rulmenți pe an.

Avizarea studiului tehnico-economic nr. 6191/1970 pentru înființarea Centrul școlar profesional de la Uzinele Rulmentul „*pentru echilibrarea și activizarea balanței de import export, precum și*

<sup>60</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1970, fila 279 și verso.

<sup>61</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1970, fila 298.

<sup>62</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1970, fila 302.

<sup>63</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1970, fila 324.



*pentru acoperirea necesarului pe economie, se prevede accelerarea ritmului de dezvoltare a producției de rulmenți RSR, astfel încât în 1975 să se ajungă la o producție de 80 mil rulmenți pe an, față de 23,7 milioane planificat pentru 1970.*

*Dinamica de creștere a producției amintită impune asigurarea forței de muncă calificate corespunzătoare și pentru aceasta în planul de investiții pe perioada 1971-1975 se prevede realizarea unei școli profesionale cu 12 săli de clasă, 1000 mp atelier școală, internat cu 600 locuri și cantina pe lângă Uzina Rulmentul Brașov, care deși este cea mai mare fabrică de rulmenți din țară nu are un grup școlar profesional propriu”.<sup>64</sup> La uzină sunt asigurate toate condițiile pentru o bună școlarizare, atât a necesarului propriu de muncitori, cât și pentru fabricile de rulmenți nr. 3 Alexandria și nr. 4 Focșani. Lucrările de construcție încep în februarie 1972.*

## Anul 1974

În 19 noiembrie 1974 este eliberată autorizația pentru executare de lucrări nr.179, ca urmare a cererii adresate de Întreprinderea Rulmentul Brașov înregistrată sub nr. 28695/1974 pentru turnătorie de discuri. „Proiectul tratează dezvoltarea atelierului de turnătorie de la Întreprinderea Rulmentul Brașov, astfel încât să satisfacă programul de producție arătat în partea de tehnologie. În atelier se vor turna discurile din fontă pentru mașinile de rectificat și lepuit bile, care se folosesc la I.R. Brașov și I.R. Alexandria. Prezentul atelier de turnătorie face cu greu față sarcinilor prezente. Capacitatea va trebui sporită mai ales la turnarea discurilor; aceste piese sunt din fontă modificată, după o soluție proprie a I.R. Brașov, obținându-se discuri de o calitate superioară celor din import. Elaborarea fontei și turnarea discurilor se realizează după o tehnologie specială care nu se poate organiza în serie, ceea ce nu face posibilă o colaborare cu alte turnătorii din țară. Această situație a condus la menținerea și dezvoltarea în continuare a turnătoriei existente”.<sup>65</sup>

Principalele lucrări noi de construcții sunt:

- În partea de E a turnătoriei, pe locul unei anexe șubrede și neîncăpătoare, se va construi o anexă pe două nivele, respectând și folosind aproape fundațiile existente.
- În partea de N se va închide spațiul dintre turnătoria veche și bobinaj. Structura este formată din stâlpi de beton armat prefabricați și ferme metalice. Învelitoarea este o tablă cutată protejată anticoroziv, peste care se suprapun straturile de termo-hidroizolație. Termoizolația este din polistiren.
- Spațiul nou acoperit va fi dotat cu un pod rulant pe o estacadă cu grinzi de rulare tipizate din beton armat prefabricat, care reazemă parțial pe stâlpii halei și parțial pe stâlpi prefabricați din beton armat, independenți.
- În hala existentă se va extinde estacada metalică existentă.
- În actualul grup social se va înlocui planșeul de lemn cu un planșeu din beton armat.
- Construcțiile speciale și fundațiile de mașini cuprind și cuvele necesare pentru utilaje noi și platforma necesară pentru ventilații.

Proiectul este întocmit de Centrala Industrială de Rulmenți și Organe de Asamblare – Brașov.

## Anul 1975

În 11 februarie 1975 este eliberată autorizația pentru executare de lucrări nr.17, ca urmare a cererii adresate de Centrala industrială de rulmenți și organe de asamblare - Brașov înregistrată sub nr. 5442/1975, pentru Secția mașini-unelte special de la Întreprinderea Rulmentul Brașov.<sup>66</sup>

Documentația s-a întocmit în baza studiului de dezvoltare a industriei Constructoare de mașini unelte în perioada 1974-1980 întocmit de I.C.P.M.U.Do.A. STE aprobat prin HCM 600/1970. Tema

<sup>64</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1970, fila 134.

<sup>65</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1974, fila 16, 18

<sup>66</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1974, fila 77.



de proiectare IR Brașov.<sup>67</sup> Varianta adoptată rezolvă necesarul de suprafață tehnologică pentru secția de mașini unelte specializate prin construirea unei hale noi de 6390 mp având 4 deschideri a 18 m și 14 travee de 6m. Anexa tehnico-socială este adosată halei pe latura de N în suprafață de cca 920 mp, construcția având 8 travee a 6m și o deschidere de 9m. Termen de punere în funcțiune decembrie 1976.

#### Anul 1976

Decret 318/1976 privind unele măsuri pentru realizarea investițiilor „Dezvoltarea Întreprinderii Rulmentul Brașov la capacitatea de 53 milioane bucăți/an” și ”Dezvoltarea Centrului de Cercetare - Proiectare Rulmenți, Cuzineți și Organe de Asamblare - Brașov”.<sup>68</sup>

Se aprobă amplasarea halei de rulmenți cu ace și speciali de la Întreprinderea Rulmentul Brașov parțial în afara perimetrului constructibil al municipiului Brașov. În scopul realizării halei se aprobă scoaterea din producția agricolă a terenului în suprafață de 20.600 mp. Se aprobă demolarea construcțiilor cu o suprafață totală desfășurată de 990 mp. Proiectant general al investiției este Institutul de proiectări de întreprinderi constructoare de mașini, București din subordinea Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini.

#### Anul 1977

Decret 198/1977 privind aprobarea acordurilor de împrumut de 38.000.000 dolari încheiate între Banca Internațională pentru reconstrucție și dezvoltare și Banca de Investiții pentru dezvoltarea Întreprinderii Rulmentul Brașov. Proiectul constă în dezvoltarea capacității anuale de producție a Întreprinderii Brașov, ș.a cca 33,5 milioane rulmenți (excluzând rulmenții speciali, cardanici și cu ace) (...) și creșterea la 240 a numărului de dimensiuni de rulmenți ce pot fi produși.<sup>69</sup>

În 13 mai 1977 este eliberată autorizația pentru executare de lucrări nr.168,<sup>70</sup> ca urmare a cererii adresate de centrala industrială de rulmenți și organe de asamblare înregistrată sub nr. 9144/1977, pentru depozit subteran pentru cantină în incinta întreprinderii Rulmentul. Cantina a fost realizată în anii 1970-71<sup>71</sup> în baza unui proiect tip, dispunând de o serie de magazine de zi, pentru depozitarea scurtă, și prepararea de alimente, dar concepută în ideea aprovizionării ritmice, fără posibilități de stocare.

În 13 decembrie 1977 este eliberată autorizația pentru executare de lucrări nr. 466, ca urmare a cererii adresate de centrala industrială de rulmenți și organe de asamblare înregistrată sub nr. 46622/1977 pentru sală de gimnastică grup școlar Rulmentul Brașov.<sup>72</sup>

#### Anul 1980

În 6 noiembrie 1980 este eliberată autorizația pentru executare de lucrări nr.324 pentru amplificarea stației de 110 KV.<sup>73</sup>

#### Anul 1983

În 19 aprilie 1983 este eliberată autorizația pentru executare de lucrări nr. 47 pentru extindere centrală termică la întreprinderea Rulmentul.

<sup>67</sup> Idem, fila 78.

<sup>68</sup> SANIC, fondul Consiliul de Stat, dosar 702/ 1976, Decret nr. 318/1976

<sup>69</sup> SANIC, fondul Consiliul de Stat, dosar 245/ 1976, Decret nr. 198/1977.

<sup>70</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1977, fila 83.

<sup>71</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1977, fila 91.

<sup>72</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1977, fila 219.

<sup>73</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1980, fila 277.



### Anul 1989

În 19 septembrie 1989 este eliberată autorizația pentru executare de lucrări nr. 157, ca urmare a cererii adresate de IACIM înregistrată sub nr. 40563/1989. Organizare șantier secția fabricație bușe cu autolubrifiere și cuzineți speciali.<sup>74</sup>

### Anul 1990

În 3 iulie 1990 este eliberată autorizația pentru executare de lucrări nr. 44, ca urmare a cererii înregistrate sub nr. 38547/1990, pentru Secția fabricație bușe cu autolubrifiere și cuzineți speciali.<sup>75</sup> Autorizația revocă și înlocuiește autorizația cu nr. 43/7493/31.03.1990.

Construcție în prelungirea unei hale existente. Proiect de execuție care prevede realizarea unei suprafețe de hală industrială de 3300 mp, din documentația aprobată prin DCS nr. 316/1988. La realizarea detaliilor de execuție s-au constatat mai multe deficiențe (lipsa vestiarelor/spațiilor sociale, fluxuri deficitare, evacuare defectuoasă). Proiectantul general împreună cu beneficiarul investiției au elaborat un nou proiect de amplasare a utilajelor tehnologice, care să asigure o desfășurare normală a fluxurilor de fabricație și să elimine deficiențele constatate, ceea ce a condus la necesitatea construirii unei suprafețe suplimentare de hală industrială de 1900 mp și un grup tehnico social de 600 mp pe două nivele, din care 300 mp suprafață socială necesară, conform planului de situație. Proiect realizat de CITPCM.<sup>76</sup>

### Anul 2007

SC Rulmentul SA și-a încetat definitiv activitatea, proprietatea a fost dezmembrată, câteva loturi intrând în proprietatea privată. Cea mai mare parte a fostei platforme este în domeniul public al Primăriei Municipiului Brașov, respectiv al Statului Român. În prezent, zona este abandonată, lipsa utilizării curente și a întreținerii conducând la degradarea construcțiilor și a amenajărilor aferente.

<sup>74</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1989, fila 15.

<sup>75</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1990, fila 168.

<sup>76</sup> Arhiva Primăria Municipiului Brașov, fondul Autorizații de construcție, an 1990, fila 172.



Fig. 1. Planul G. Lehmann. Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de hărți.  
Marcată cu albastru strada Fabricii, în partea de E a orașului, în zona unde era trasată linia de cale ferată.

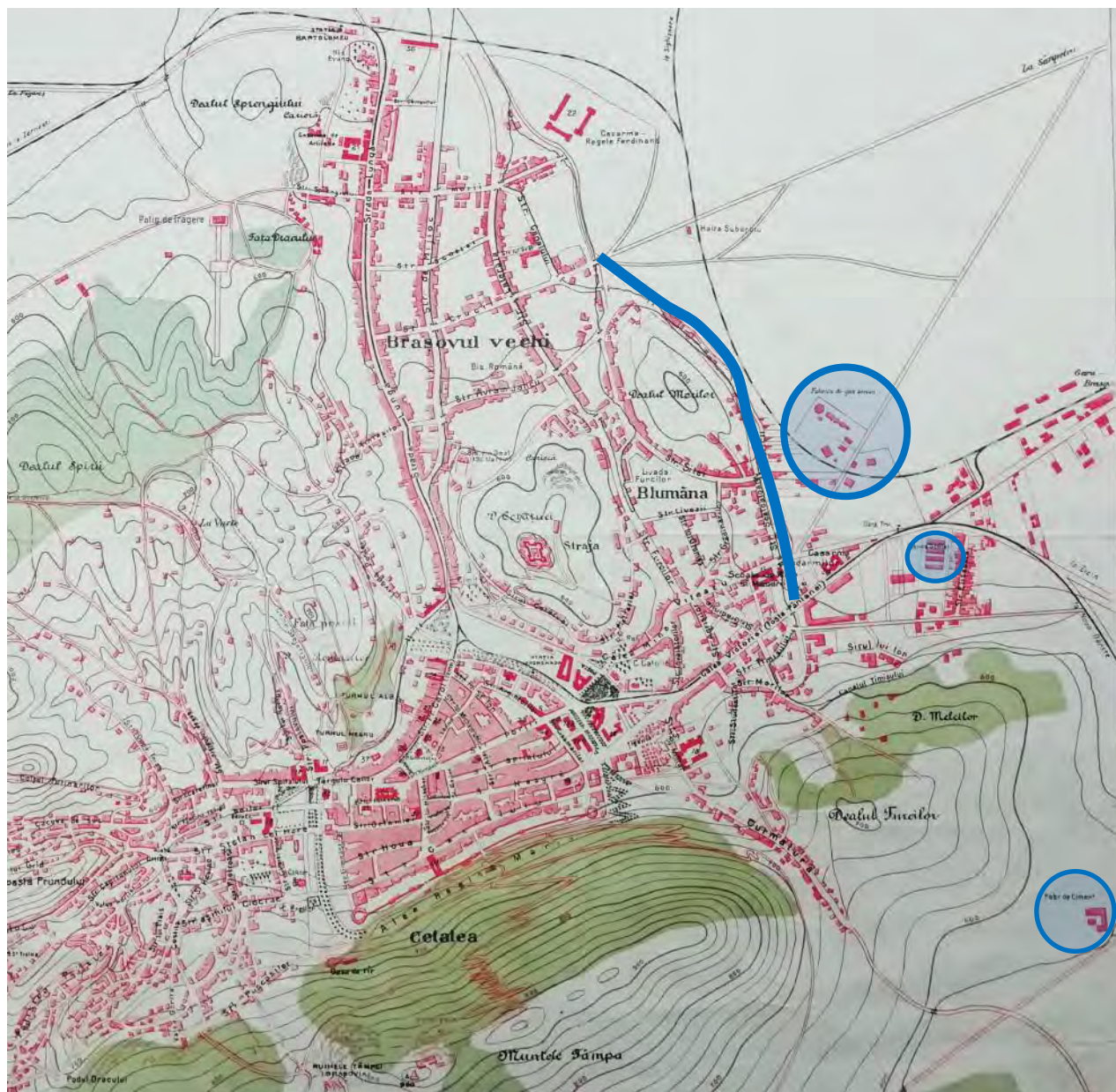


Fig. 2. Planul Unirea, 1922, Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de hărți.  
Cu linie albastră, strada Fabricii. De sus în jos și de la stânga la dreapta: fabrica de gaz aerian; fabrica Schiel; fabrica de ciment. Pe plan sunt consemnate trei industrii amplasate în estul orașului.



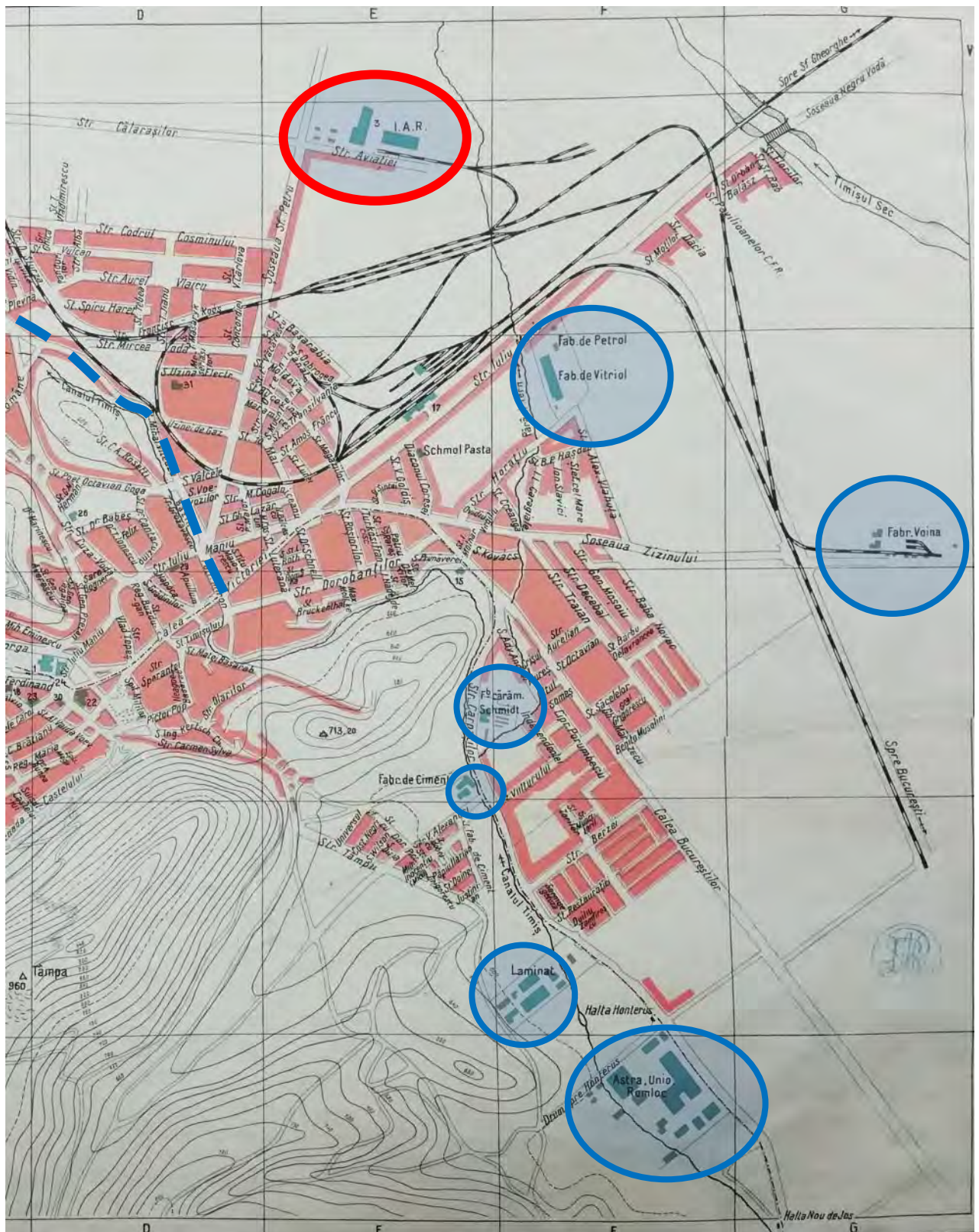


Fig. 3. Planul Brașovului 1938. Biblioteca Academiei Române, Cabinetul de hărți. Numărul industriilor marcate pe plan crește. În estul orașului sunt marcate cel puțin opt fabrici diferite. Remarcăm fabrica IAR, marcată cu roșu, în partea de nord. Strada care trecea pe la sud de amplasamentul fabricii IAR era denumită strada *Aviației*. Cu linie albastră punctată, fosta stradă a fabricii, care și-a modificat numele.

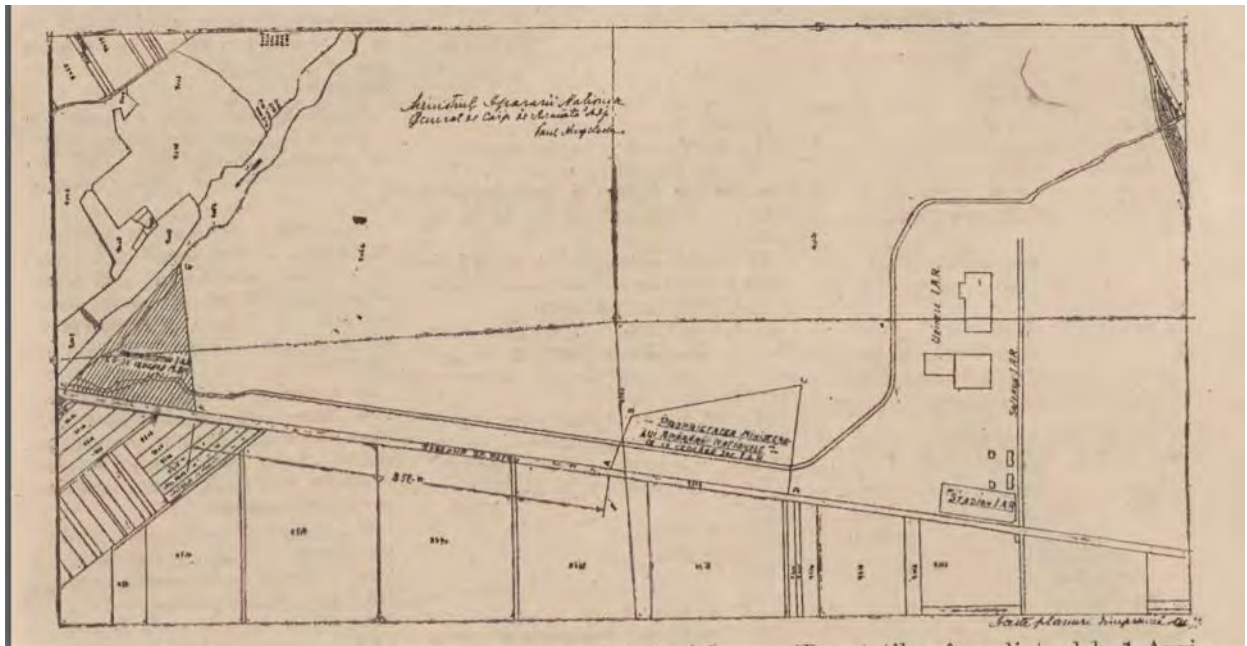


Fig. 4. Situația proprietăților Ministerului Apărării Naționale și a Societății IAR Brașov clarificată prin Decretul-lege nr. 1151 din 16 mai 1936 care autoriza schimbul de terenuri cu o suprafață de 7 jugăre. Monitorul Oficial nr. 117 din 23 mai 1936, p. 4093.

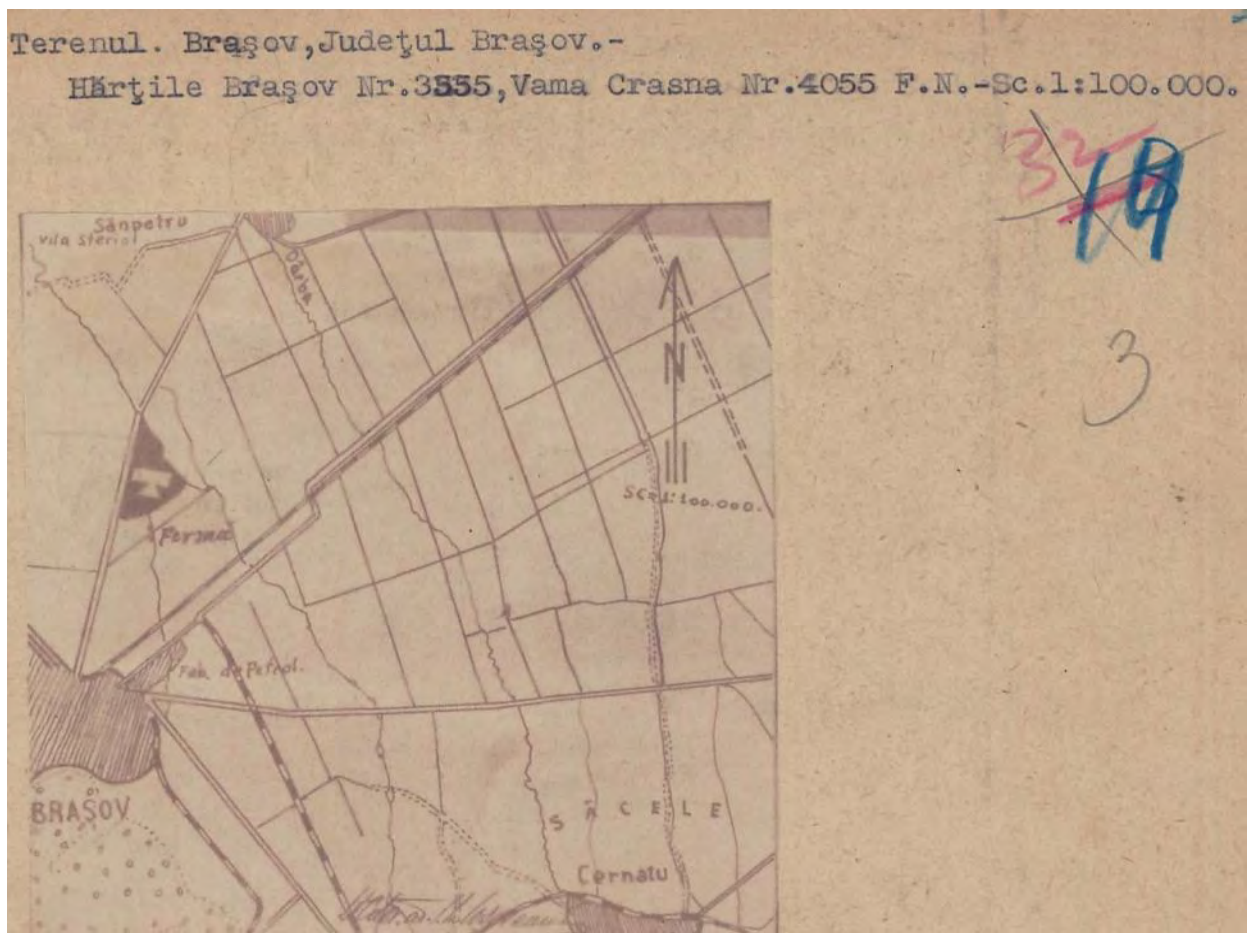


Fig. 5. Baza aeriană de la Brașov, schița la scara 1:100.000. Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935, file 3.

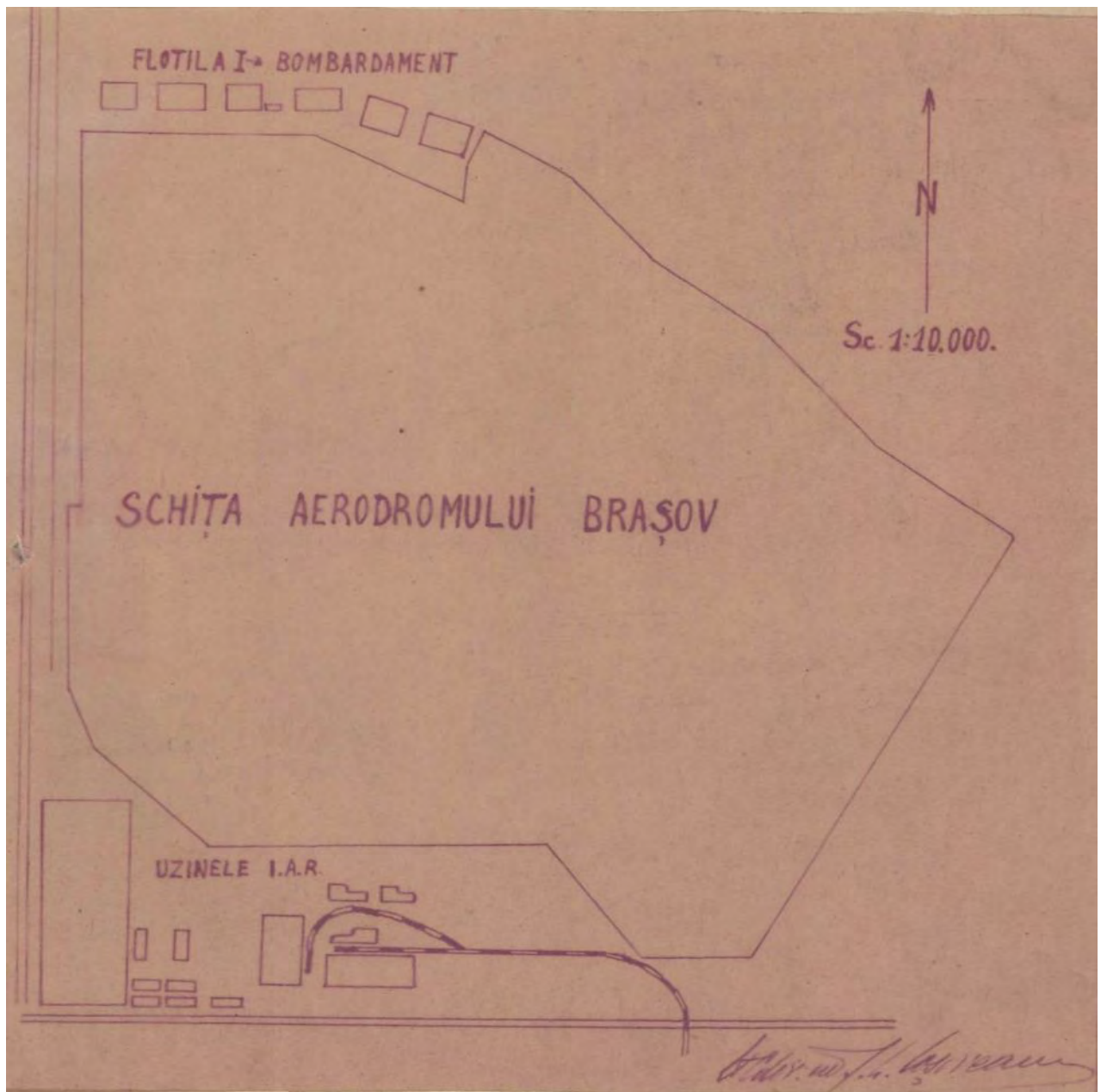


Fig. 6. Baza aeriană de la Brașov, aerodromul și fabrica IAR, schița la scara 1:10.000. Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935, fila 3. Disponerea construcțiilor mari (hangarele) era stabilită încă din 1935, după cum se poate observa din schiță de mai sus.



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

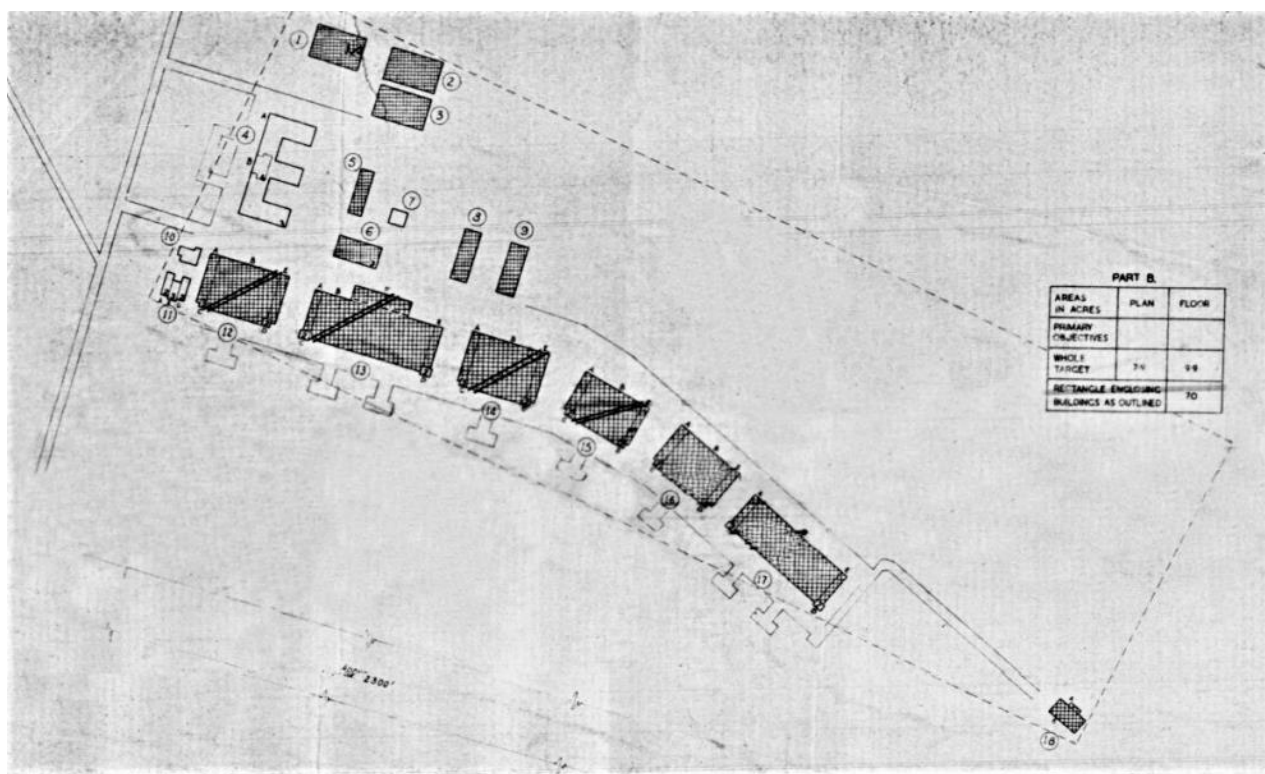


Fig. 7. Schiță de recunoaștere a armatei americane a bazei aeriene a Flotilei 1 de Bombardament din anul 1944. National Archives and Records Administration (NARA), Washington, pusă la dispoziție prin amabilitatea domnului Cristian Greill.

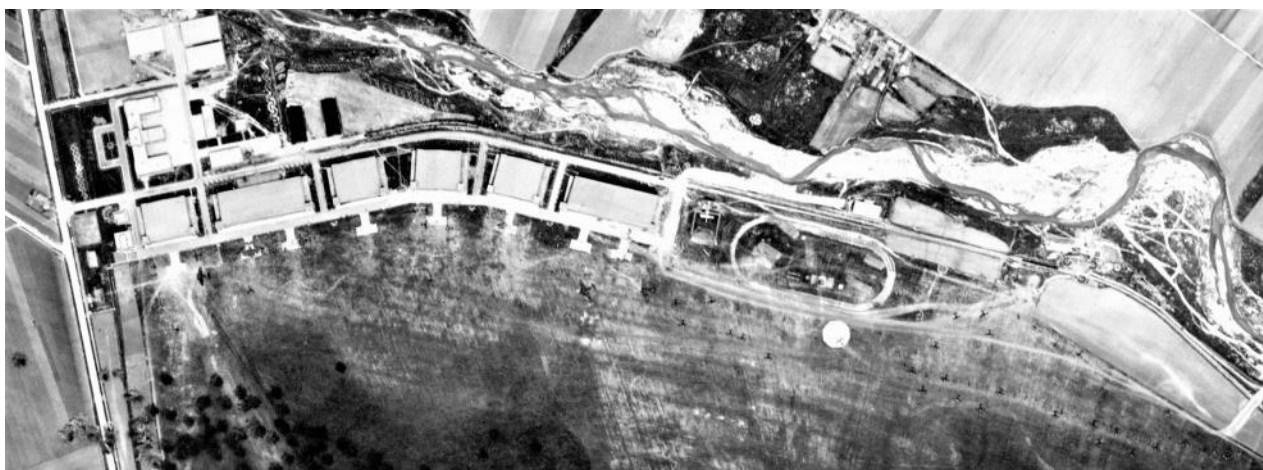


Fig. 8 Fotografie aeriană a bazei Flotilei 1 în timpul bombardamentelor din 6 mai 1944, pusă la dispoziție prin amabilitatea domnului Horia Stoica.



Fig. 9. Baza aeriană de la Brașov, fabrica IAR și vechea gară din oraș într-o fotografie aeriană la scara 1:5000. Arhivele Militare Naționale Române, fond Subsecretariatul de Stat al Aerului, (f. 5487), dosar 897/1935, fila 4.

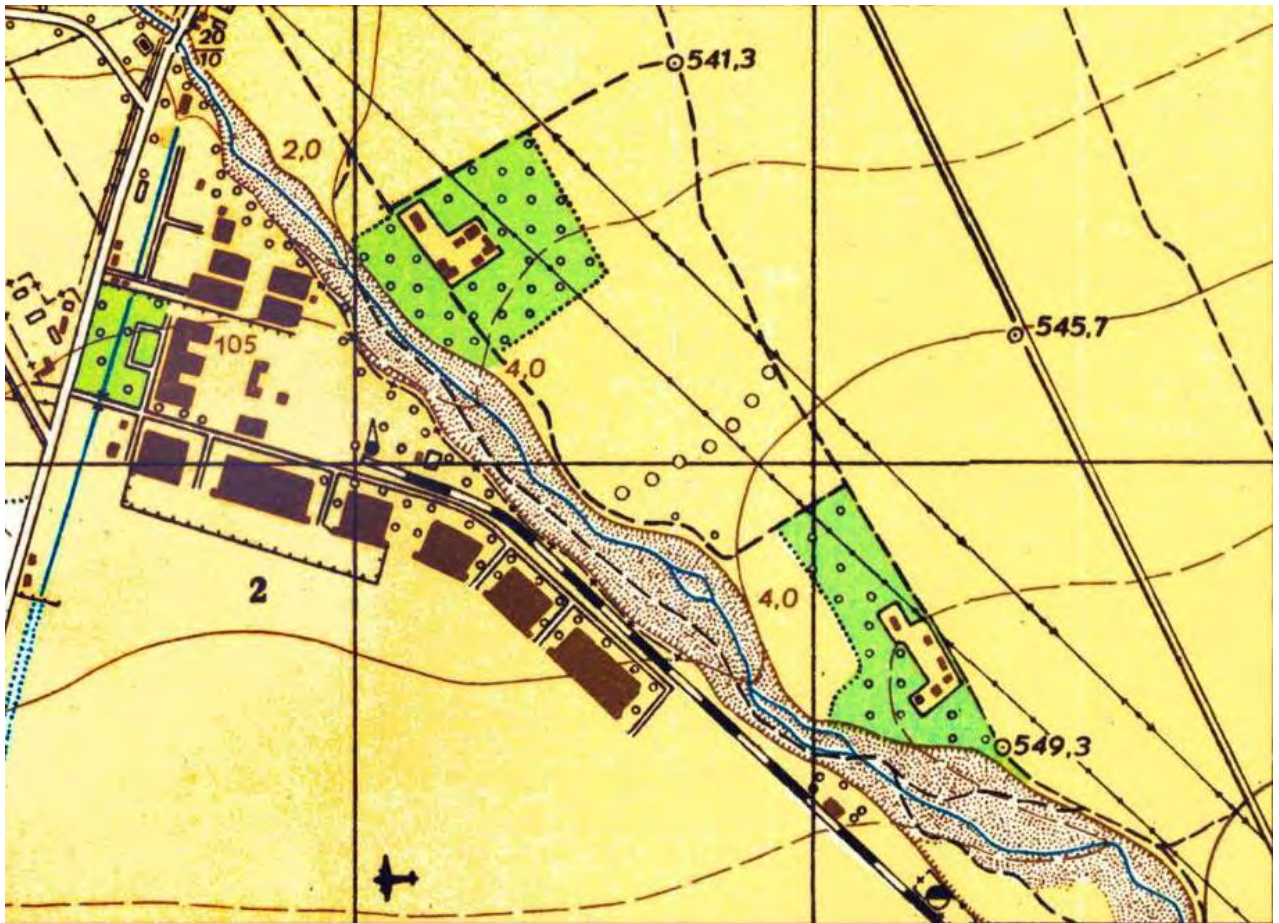


Fig. 10. Planul sovietic din 1957 pus la dispoziție prin amabilitatea domnului arh. Gruia Hilohi.

Începând din anul 1949 Ministerul Forțelor Armate cedează treptat, către întreprinderea economică URMV, filiala Orașul Stalin: clădirile, mașinile, instalațiile, uneltele, obiectele de inventar și mijloacele de transport, Uzina de Reparat Material Volant (URMV) avea ca profil reparația de avioane, de motoare de avion și fabricația de avioane și motoare.

La data redactării documentului, ansamblul nu suferise nicio modificare semnificativă (observăm că fuseseră păstrate clădirile Flotei și nu se realizaseră alte lucrări de construcție, cu excepția unei întreprinderi în dreptul hangarelor 1-3).

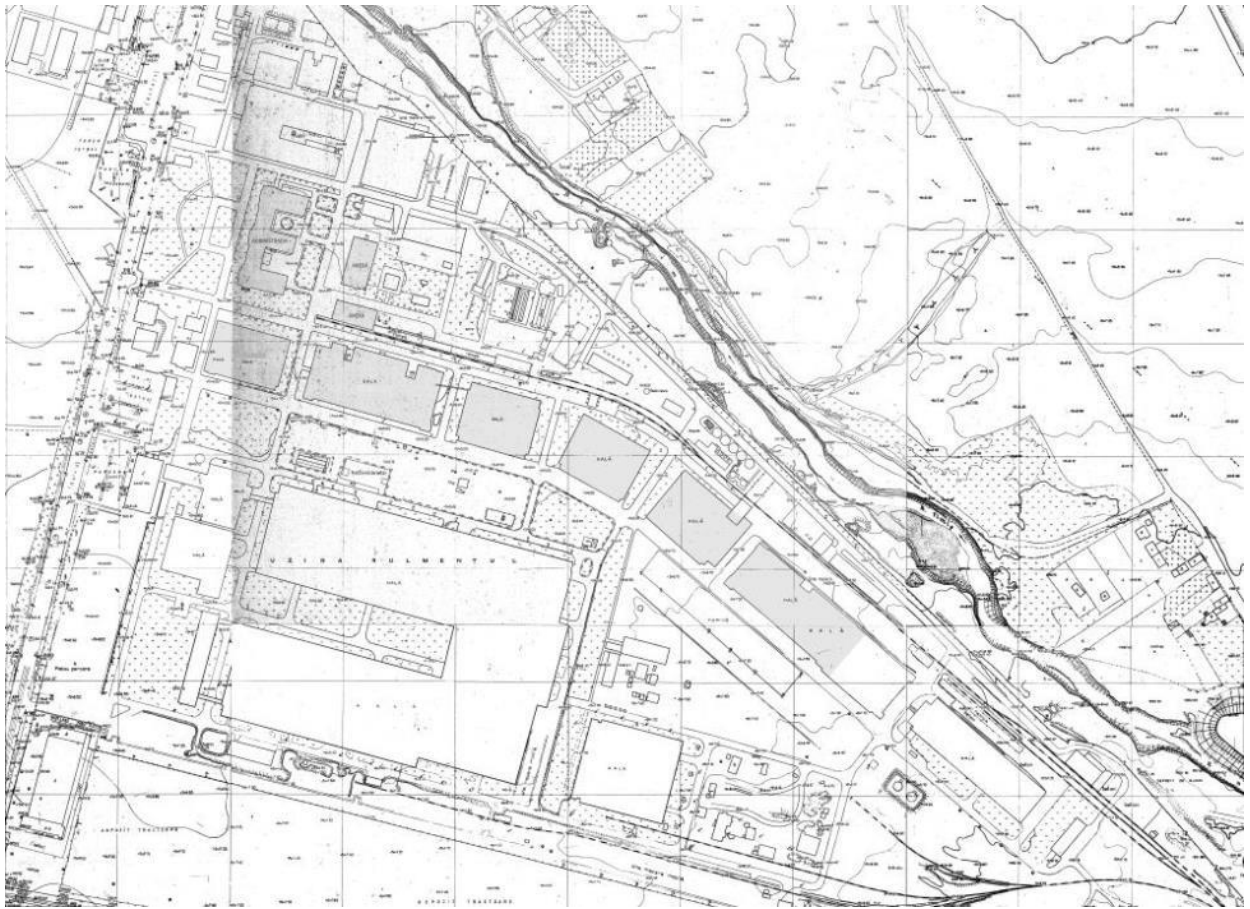


Fig. 11. Planul cadastral al Brașovului ridicat în 1974

Pe ridicarea topografică sunt figurate, alături de clădirile Flotilei, mai multe hale tehnologice și dotări construite în prima etapă de dezvoltare: (de la stânga la dreapta și de sus în jos) centrala de aer comprimat, atelierul de întreținere mecanică și electrică, turnătoria, secția de mecanizări (toate în partea de N), un corp al centrului de proiectare, spre șosea, extinderea secției forjă și tratament termic primar (fostul hangar 6), magazia de oțeluri trase (partea de E), cantina, laboratorul uzinal, magazia și hala secției de ambalare și livrări, secția de inele și rulmenți – montaj serie mare, secția strungărie, secția bile, anexa tehnică (zona de SV), hala pentru cuzineți, centrala termică 3 (partea centrală).

Între secția de mașini, mecanizări, automatizări (fostul hangar 1) și centrul de proiectare este marcat fostul turn de control al Flotilei.

Din punctul de vedere al dispunerii construcțiilor realizate pe platformă începând cu sfârșitul anilor '60, proiectul de sistematizare s-a raportat la caracteristicile ansamblului interbelic, preluând direcțiile majore de compoziției existente.

Pe planul cadastral se observă că la jumătatea anilor '70 spațiul verde din lungul aleii centrale (ax dominant de compoziție) era constituit.



Fig. 1. Panoramă a orașului Brașov realizată la începutul anilor '30. În depărtare se observă construcțiile fabricii IAR Brașov.



Fig. 2. Panoramă a orașului Brașov realizată la sfârșitul anilor '30. În fundal se zăresc construcțiile din dotarea Flotei 1 Bombardament (hangarele și atelierelor pentru montaj și turnul de control, în stânga hangarului 1). Între clădirile Flotei și fabrica IAR se întindea aerodromul.



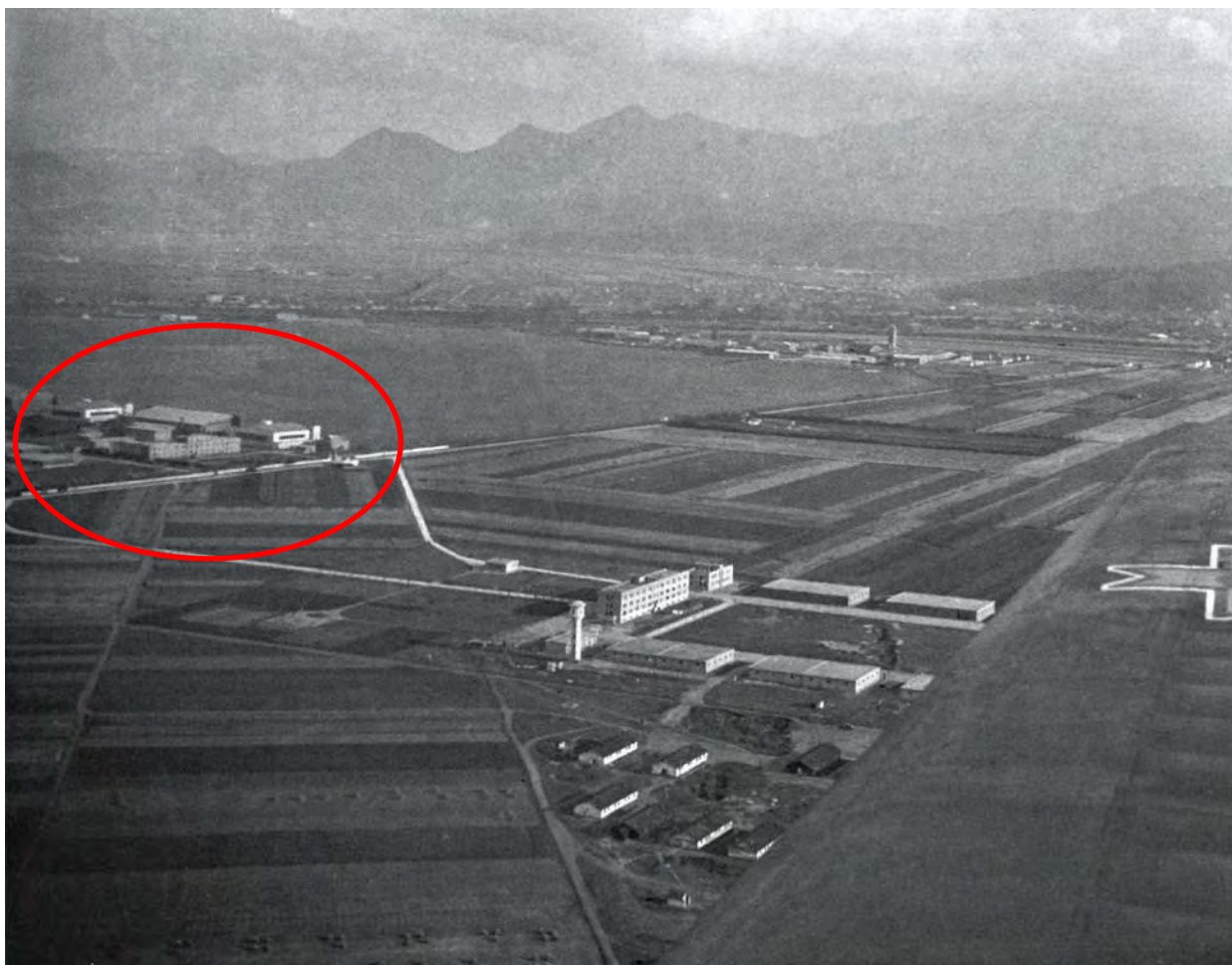


Fig. 3. Imagine aeriană în care se poate observa partea de V a construcțiilor Flotilei; în fundal, spre oraș, se zărește fabrica IAR



Fig. 4. Aterizare forțată. În plan secund se observă Pavilionul administrativ și turnul de control (partea dreaptă a imaginii)



Fig. 5. Pavilionul administrativ al Flotilei 1 de Bombardament

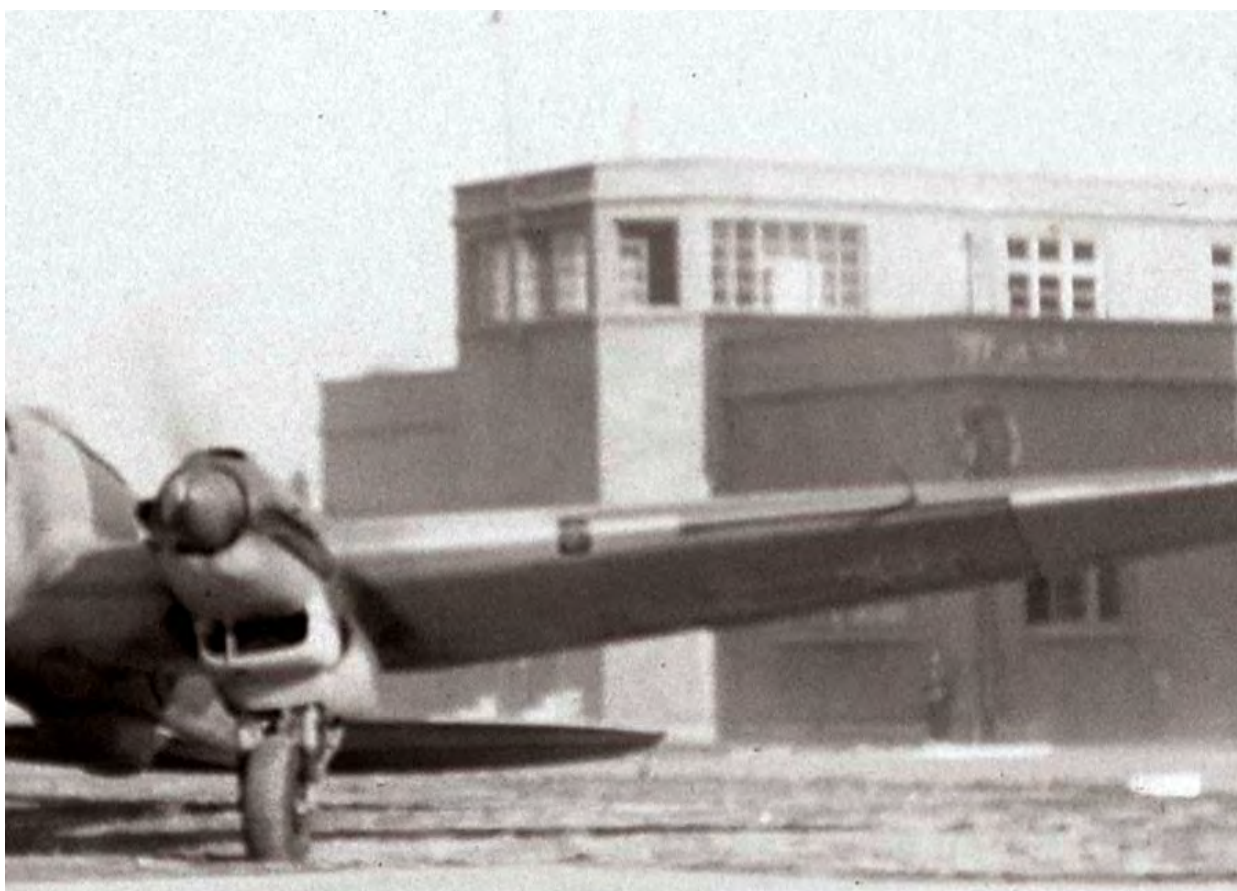


Fig. 6. Turnul de control situat la V de hangarul 1. Clădirea a fost demolată după anul 1974, pe locul ei fiind construit centrul de studii.



Fig. 7. Aerodromul IAR cu vederea hangarelor și a atelierelor de montaj în fundal.



Fig. 8. Hangarele 5 și 6 ale Flotilei.



Fig. 9. Construcții pe amplasamentul Flotilei. În prim plan se vede pavajul din dreptul hangarelor; în plan secund, vegetația tânără, recent plantată, dintre hangare



Fig. 10. Aleea din fața hangarelor



Fig. 11. Unul dintre hangare. Prin deschidere se observă structura de rezistență



Fig. 12. Unul dintre hangare. Sistemul de susținere a acoperișului nu este aparent, fiind închis cu un plafon fals



Fig. 13. Interiorul unuia dintre hangare (unde funcționa, probabil, unul dintre atelierelor de montaj). Sunt vizibile elementele de structură verticale, modul de tratare a suprafețelor pline verticale și a plafonului și modul de luminare (bandă continuă de ferestre).



Fig. 14. Hangar transformat în hală de producție. Peretele din spatele bancurilor de lucru corespunde laturii principale (vitraj amplu, care închide deschiderile de pe latura orientată spre fostul aerodrom, la origine prevăzute cu portiere mobile).



Fig. 15. Hangar transformat în hală de producție. Peretele din stânga corespunde laturii principale (vitraj amplu, care închide deschiderile de pe latura orientată spre fostul aerodrom, la origine prevăzute cu portiere mobile).





Fig. 16. Panoramă a orașului Brașov la sfârșitul anilor '60 începutul anilor '70.



Fig. 17. Panoramă a orașului Brașov la sfârșitul anilor '60 începutul anilor '70. Detaliu Marcată cu roșu, Uzina Rulmentul. Hangarul 6 fusese deja extind prin construirea halei situate în prelungirea construcției interbelice. Se percepe grupul de construcții din partea de SV a amplasamentului (hala secției de bile, anexa tehnică, cantina) și hala secției de cuzineți în dreptul fostelor hangare 5 și 6. Se observă o tendință de extindere a orașului spre zona industrială constituită în jurul uzinelor Rulmentul și Tractorul; zona dintre cele două întreprinderi este parțial construită.



Fig. 18. Platforma industrială Rulmentul în 2008.



Fig. 19. Fabrica Tractorul. Amenajarea spațiului verde din incinta uzinei.



### Sursa ilustrațiilor

- Fig. 1. Panorama Brașov G. Lehmann, începutul anilor 1930, Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019, p. 8.
- Fig. 2. Fotografie aeriană a bazei Flotilei 1 de bombardament și a fabricii I.A.R., la sfârșitul anilor 1930, Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019
- Fig. 3. Fotografie aeriană Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019, p. 164.
- Fig. 4. Clădiri de pe baza Flotilei 1 de bombardament, în prim plan un avion PZL P-37b nr. 212, aterizare forțată, 1 aprilie 1940, Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019, p. 222.
- Fig. 5. Clădire administrativă a Flotilei 1 de bombardament, de la sfârșitul anilor 1930, Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019, p. 170.
- Fig. 6. Turnul de control în 1942. Fotografie obținută prin amabilitatea domnului arhitect Gruia Hilohi
- Fig. 7. Hangare 1, 2, 3, 4, 5, 6, pe 16 mai 1940, în prim plan avionul Bristol Blenheim nr. 26, Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948 ed. Host Models, Brașov, 2019, p. 222.
- Fig. 8. Hangare 5, 6, avion Focke-Wulf, Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019, p. 172.
- Fig. 9. Hangare 3, 4, în prim plan avionul PZL 37 Los, Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019, p. 173.
- Fig. 10. Hangare 2, 3, post 1941, reparații la aripa avionului Focke-Wulf 58, Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019, p. 171.
- Fig. 11. Interior Hangarul 2, ASAM\_ Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019, p.175.
- Fig. 12. Piloți în fața unui Hangar, Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, ed. Host Models, Brașov, 2019, p. 167.
- Fig. 13. Interior Hangarul 2, ASAM\_ Horia Stoica, Dan Antoniu, Industria Aeronautică română I.A.R, 1925-1948, ed. Host Models, Brașov, 2019, p.175.
- Fig. 14. Sala de asamblare a fabricii Rulmentul în 1962, Petre Sălcudeanu (prefață), Orașe și Priveliști. Brașov, ed. Meridiane, București, 1962, p. 14.
- Fig. 15. Fabrica Rulmentul Brașov, interiorul unei hale de fabricație, Ladislau Adler, Zalman Solomon, Arhitectura industrial în R.P.R.. 20 ani de realizări în domeniul construcțiilor industriale 1944-1964, ED. Tehnică, București, 1964, planșa XXXVII.
- Fig. 16. Panoramă a orașului Brașov la sfârșitul anilor '60 începutul anilor '70. <https://orasulmemorabil.com/wp-content/uploads/2014/10/img030m.jpg>, consultat în aprilie 2021
- Fig. 17. Panoramă a orașului Brașov la sfârșitul anilor '60 începutul anilor '70. Detaliu. <https://orasulmemorabil.com/wp-content/uploads/2014/10/img030m.jpg>, consultat în aprilie 2021
- Fig. 18. Imagine aeriană a Platformei industriale Rulmentul în 2008. Fotografie obținută prin amabilitatea domnului arhitect Gruia Hilohi
- Fig. 19. Uzina Tractorul Brașov. Album. Întreprinderea Poligrafică Sibiu, Sibiu, f.a.



Pavilionul administrativ (C1). Partea dinspre SV



Pavilionul administrativ (C1). Intrarea principală



Pavilionul administrativ (C1). Latura posterioară. Aripa centrală



Pavilionul administrativ (C1). Latura posterioară. Aripa de S



Corpul C2c, latura de S



Corpurile C2c și C2b. Latura de E



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Aleea dintre corpurile C2c, C2b (stânga) și C3 (dreapta)



Corpul C3, latura de N



Aleea dintre corpurile C3 (stânga) și C6 (dreapta), de la N la S



Aleea dintre corpurile C3 (dreapta) și C6 (stânga), de la N la S





Aleea din spatele pavilionului administrativ. Vederea spre S



Corpurile C6 (stânga), C5 (dreapta) și C7 (în fundal)



Corpul C6. Latura de S



Corpul C5. Partea din față corespunde garajului Flotilei, construit în 1936



Aleea din spatele pavilionului administrativ, spre N. Se văd corpurile C4, C5 și C6



Aleea din spatele hangarelor, de la V la E



Spațiul cuprins între Corpul C7 și C4



Latura posterioară a hangarului 2 (C11)



Aleea din spatele *hangarelor* în dreptul pavilionului administrativ (stânga) și centrul de conferințe Lux Divina (dreapta), de la V la E



Centrul de conferințe Lux Divina amenajat în fostul hangar 1 (C10)



Aleea din spatele *hangarelor* în dreptul hangarului 2 (C11), de la E la V



Fosta magazie centrală (C4) și linia de cale ferată din perioada interbelică



Aleea din spatele *hangarelor* în dreptul hangarului 2 (C11), de la V la E



Aleea de pe limita de NE a proprietății, cu vederea turnurilor de răcire



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Aleea din spatele *hangarelor* în dreptul hangarelor 4 (C13) și 5 (C14), de la NV la SE



Aleea din spatele *hangarelor* în dreptul hangarului 6 (C15), de la SE la NV, cu vederea laturii posterioare a hangarului 5 (C14) și a turnurilor de răcire





Aleea din spatele *hangarelor* în dreptul hangarului 6 (C15), spre SE



Aleea din spatele *hangarelor* în dreptul hangarului 6 (C15), spre NV



Aleea din spatele *hangarelor* în dreptul magaziei de oțeluri trase (C16), spre NV



Latura posterioară a magaziei de oțeluri trase (C16) și magazia în aer liber



Magazia de oțeluri trase (C16) și depozitul de carburanți



Magazia de oțeluri trase (C16) și rezervoarele gospodăriei de păcură



Extremitatea de SE a amplasamentului, în zona accesului secundar pe proprietate



Extremitatea de SE a amplasamentului, în zona accesului secundar pe proprietate



Fosta hală a secției de cuzineți (C27), azi proprietate privată



Accesul spre fosta hală a secției de cuzineți (C27), azi proprietate privată



Spre anexa tehnico-socială a secției forjă (C15), în dreptul magaziei de oțeluri trase (C16)



Rezervoarele gospodăriei de păcură



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



În dreptul secției forjă (C15c), spre V



În dreptul secției forjă (C15c), spre SE



În zona centrală, vedere spre hangarul 4 (C13)



Aleea dintre secția strungărie (C25c) și centrala termică 3 (C26), de la S spre N





Aleea pe lângă centrala termică 3 (C26), de la N la S



Aleea dintre secția strungărie (C25c) și centrala termică 3 (C26), de la N spre S



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Adaosurile C14b și C15c văzute de pe aleea centrală, de la V spre E



Aleea centrală, în fața anexei tehnico-sociale de pe latura de N a halei mari (C15) de la V la E



Alea centrală, în fața anexei tehnico-sociale de pe latura de N a halei mari (C15) de la V la E



Alea centrală, în fața anexei tehnico-sociale de pe latura de N a halei mari (C15) cu vederea parțială a hangarelor 2 (C11) și 3 (C12), în fundal



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Hangarul 2 (C11) din aleea centrală



Hangarul 2 (C11), cu vederea hangarelor 3 (C12) și 4 (C13) în fundal, de pe aleea din fața hangarelor, de la V la E



Hangarelor 4 (C13) și 5 (C14) de pe aleea din fața hangarelor, din dreptul hangarului 3 (C12), de la V la E



Hangarelor 4 (C13) și 3 (C12) de pe aleea din fața hangarelor, de la E la V



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Hangarelor 2 (C11) și 1 (C10) de pe aleea din fața hangarelor, de la E la V



Clădire aparținând de centrul de conferințe Lux Divina în partea centrală, la intrarea pe sit



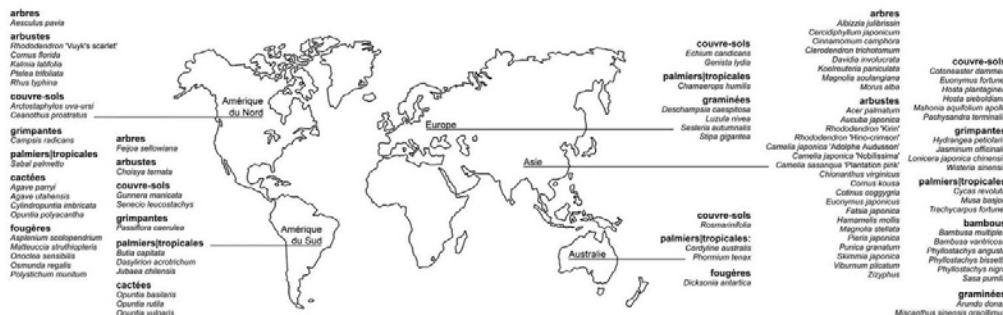
Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare



Centrul de conferințe Lux Divina amenajat în fostul hangar 1 (C10)

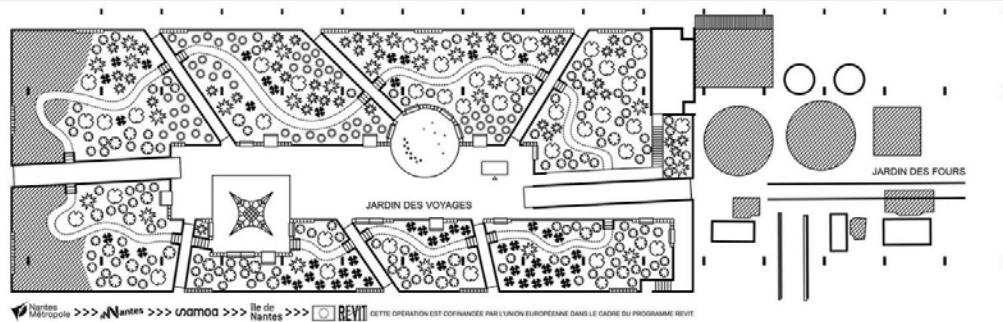


Centrul de conferințe Lux Divina amenajat în fostul hangar 1 (C10), cu vederea celorlalte hangare



LE JARDIN DES VOYAGES

Les essences du JARDIN DES VOYAGES ont été rapportées des grandes expéditions botaniques des 16<sup>e</sup>, 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles. Hollandais, Anglais, Espagnols, Portugais et Français ont, pour des raisons économiques, commerciales, mais aussi de prestige, importé ces végétaux aujourd'hui présents dans nos jardins. Les noms de James Cook, Louis-Antoine de Bougainville ou la Pérouse évoquent ces aventures océaniques. Plantes voyageuses, plantes des voyageurs, originaires d'Asie, des Amériques, d'Afrique, d'Océanie, elles ont été introduites en Europe depuis les grands ports de la Côte Atlantique, dont Nantes.



Cette petite collection est une invitation au rêve, à l'ailleurs, au départ. Symboles d'acclimatation et d'adaptation, parfois d'épidémie et de malheur, les fleurs et les arbres de ce jardin parlent d'exil, d'accueil, et de "terres d'échanges".

Le JARDIN DES FOURS, où les traces conservées de l'industrie du lointain se mêlent aux graminées et aux bambous, offre un temps d'embarquement à ce voyage végétal singulier.

<b>1</b>	<b>Informații de identificare</b>	
	Denumire	„Grădinile turnătoriei” - reabilitarea vechii turnătorii Atlantic și transformarea acesteia în grădină acoperită
	Localizare	Nantes, Franța
	Proiectant	ADH Doazan+Hirschberger
	Data realizării	2009
	Buget	5 milioane euro
	Suprafață	23.000 mp
<b>2</b>	<b>Descrierea proiectului</b>	
	<p>„Turnătorie Atlantic”, localizată pe Ile de Nantes a fost fondată în 1908. Compania a fost inițial specializată în fier și fontă și a fost extinsă în perioada interbelică la prelucrarea cuprului. Turnătorie a devenit cunoscută pentru realizarea de elice pentru pacheturi; a fost grav afectată de criza petrolului din ani '50-'60 care a generat scăderea producției de nave la nivel național și european. După 30 de ani de încercări de salvare a companiei, acesta a fost achiziționată de un investitor privat, producția fiind mutată într-un alt district al orașului Nantes. Fosta activitate industrială este lizibilă în teritoriu prin prezența structurilor, a cuptoarelor industriale, a căilor de transport și a trei puțuri.</p> <p>După dezindustrializare, Ile de Nantes a devenit unul dintre cele mai mari proiecte urbanistice din Franța. Proiectul de dezvoltare urbană, ce acoperă 350 de hectare și vizează întreaga insulă din centrul orașului a propus transformarea fostei zone industriale compusă din fabrici și depozite într-un cartier amplu, destinat locuirii și serviciilor.</p> <p>Proiectul „Grădinile turnătoriei” propune o grădină urbană așezată în centrul insulei, departe de râu, într-o zonă suburbană cu locuințe sociale și fabrici. Acesta constă în reabilitarea clădirii și a spațiului public dimprejurul complexului fostei „Turnătoriei Atlantic”. Structura metalică a fost restaurată iar învelitoarea a fost înlocuită pentru a oferi transparență. Spațiul acoperit este protejat de acoperiș și clădirile ce o înconjoară, creându-se un efect de seră care nu permite scăderea temperaturii sub 3, 4 grade Celsius. Vegetația plantată, formată chiar</p>	





	<p>din specimene exotice este udată cu ajutorul unui sistem de colectare și distribuire a apei din precipitații.</p> <p>Grădina este compusă din două părți:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- „Grădina cuptorului” este așezată în zona fostelor cuptoare, aici fiind introduse plante cățărătoare ce vor crea coloane verzi în apropierea noilor rezervoare de apă. Grădina va deveni un fel de galerie a mașinilor, acestea fiind păstrate pe poziție ca exponate.</li><li>- „Grădina călătorilor” ocupă mare parte a sitului industrial și este construită la 1,5 m înălțime față de nivelul inițial de călcare deoarece pământul poluat avea nevoie de stabilizare. Tema călătorilor este ilustrată cu o colecție de plante care au intrat în Europa prin portul Atlantic în secolele XVI, XVII și XVIII. Aceste esențe au fost importate și aclimatizate ca urmare a expedițiilor științifice și economice peste ocean.</li></ul>
<b>3</b>	<b>Viziunea de recuperare</b>
	<p>Viziunea de dezvoltare a Ile de Nantes a avut la bază 2 principii:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- valorificarea structurilor existente și prevenirea demolărilor;</li><li>- integrarea istoriei și a geografiei locului, precum și a contextului social.</li></ul> <p>Viziunea de reabilitare a vechii turnătorii:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- crearea unui spațiu acoperit, verde destinat utilizării zilnice pentru activități de socializare, care să evidențieze fosta activitate industrială.</li><li>- păstra memoriei locului prin oferirea unui tribut trecutului industrial și vieții muncitorilor, mulți dintre localnici având o legătură sentimentală puternică ca angajați ai companiei.</li></ul>
<b>4</b>	<b>Lecții de urmat pentru</b>
	<p>În primul rând dorim să evidențiem viziunea de recuperare a zonei industriale la nivel urbanistic și să propunem o analiză aprofundată a acesteia în relație cu un viitor plan integrat de regenerare a întregii zone industriale din care face parte zona de studiu, zonă compusă din platformele Rulmentul și Tractorul, precum și cartierul Tractorul și peisajul înconjurător.</p> <p>Proiectul „Grădinile turnătoriei” pune accent pe intervenția punctuală asupra fostei turnătorii, aceasta remarcându-se prin negocierea relației dintre pe de o parte necesitatea contemporană de transformare și integrare într-un nou context socio-economic și pe de altă parte istoria amplasamentului și componenta naturală. Proiectul pune accent pe componenta imaterială a sitului industrial, evocând contribuția localnicilor la dezvoltarea și transformarea zonei și tratând cu sensibilitate memoria omului de rând, a angajatului. Procesul tehnologic este de asemenea pus în valoare prin conservarea „in situ” a elementelor ce formau linia de producție, de la căi de transport la cuptoare. Chiar dacă acestea sunt păstrate doar ca exponate spațiul nu este muzeificat, acesta fiind utilizat zi de zi de către comunitatea locală pentru activități de loisir.</p>
<b>5</b>	<b>Surse</b>
	<p>Text: <a href="http://www.fai-nantes.com">www.fai-nantes.com</a> <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a></p> <p>Imagini: Hervé Abbadie și ADH prin <a href="http://www.landezine.com">www.landezine.com</a></p>



Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

## Imagini





Studiu de fundamentare pentru identificarea resursei culturale și a potențialului de (re)conversie a platformei industriale Rulmentul din municipiul Brașov, din perspectiva evoluției istorice a zonei și a semnificației pentru patrimoniul tehnic și industrial al orașului, în vederea stabilirii recomandărilor de intervenție propuse în procesul de reabilitare

