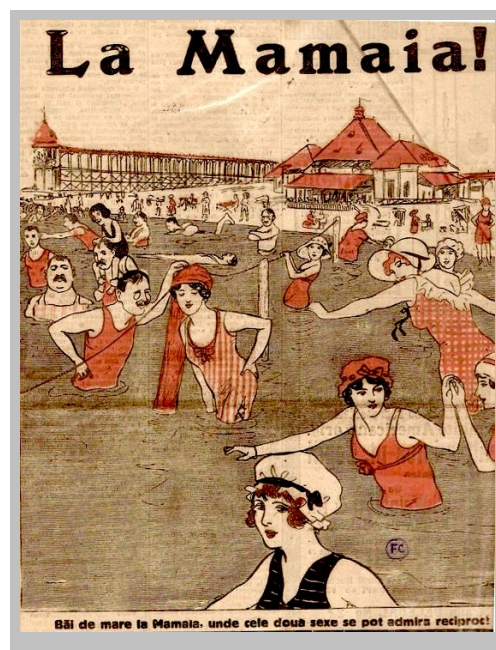


ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC ZONAL STAȚIUNEA MAMAIA
MODIFICARE H.C.L.M. NR. 285/18.05.2007

PR. NR. 103/2012

STUDIU ISTORIC DE DEZVOLTARE URBANĂ



CUPRINS

1. Caracterizare generală a stațiunii.....	2
<i>1.1 Repere fizice ale așezării.....</i>	<i>2</i>
<i>1.2 Originea numelui stațiunii.....</i>	<i>2</i>
2. Istoricul constituirii stațiunii Mamaia.....	4
<i>2.1 Evoluția formală, morfologică, funcțională. Etape de dezvoltare</i>	<i>4</i>
<i>2.1.1. Etapa 1905 – 1916.....</i>	<i>4</i>
<i>2.1.2 Etapa 1924 - 1940</i>	<i>9</i>
<i>2.1.3 Etapa de după 1955.....</i>	<i>15</i>
3. Planificare teritorială. Contextul dezvoltării așezărilor de pe litoralul românesc al Mării Negre.....	22
4. Protecția patrimoniului construit al stațiunii Mamaia	25
5. Concluzii asupra evoluției istorice a Stațiunii Mamaia. Realități actuale. Recomandări pentru reglementări urbanistice viitoare	27
<i>5.1 Concluzii asupra evoluției istorice</i>	<i>27</i>
<i>5.2 Realități actuale.....</i>	<i>27</i>
<i>5.3. Recomandări pentru reglementări urbanistice viitoare</i>	<i>29</i>
ANEXA 1	31
ANEXA 2	33
ANEXA 3	34
ANEXA 4	36
Bibliografie.....	37

1. Caracterizare generală a stațiunii.

1.1 Repere fizice ale așezării

Amplasată la malul vestic al Mării Negre, stațiunea turistică Mamaia aparține administrativ Municipiului Constanța, fiind legată de nordul localității. Coordonatele sale geografice sunt: 44°14'47" latitudine nordică, 28°37'22" longitudine estică.

Mamaia este situată pe cordonul de nisip care separă apele sărate ale mării de apele dulci ale lacului Siutghiol, având o lățime variabilă între 250 și 400 m. Plaja Mamaia este cea mai mare plajă a litoralului românesc, cu o lungime de cca. 5,2 km și o lățime ce variază între 100 și 200 m la nord și 30 - 100 m la sud. Fenomenul negativ al eroziunii plajei a determinat o îngustare progresivă a acesteia, fapt ce i-a diminuat parțial și gradul de atractivitate.

La nordul municipiului Constanța, lacurile Tăbăcărie și Siutghiol, amândouă cu apă dulce definesc împreună un complex lacustru prin interconectare. Pentru configurarea stațiunii Mamaia, lacul Siutghiol are o semnificație deosebită datorită limitării geometrice naturale pe care o realizează, dar și prin „oferta de peisaj” aflată în contrabalans cu cea a Mării Negre (lacul Siutghiol are o suprafață de 19 km², un volum de 88 milioane de metri cubi și o adâncime medie de 2,5 m)

1.2 Originea numelui stațiunii

Se afirmă că numele Mamaia ar fi fost pomenit întâia oară în anul 1799, într-o consemnare a lui Alexandre de Launay care, în traversarea Dobrogei spre Constantinopol menționa o localitate „Mamay”, regăsită cu această denumire pe o hartă rusească din 1855. Denumirea, de origine probabilă turcească a așezării era „Mamakioi” ceea ce s-ar traduce ca Mamaia Sat (Mamay Kyoi).



La conferința „Politica Mării Negre”, Nicolae Iorga afirmă însă că numele de Mamaia este de origine tătară, provenind de la numele Hanului Crimeii, Mamai care ar fi avut temporar o tabără prin aceste locuri, numele cătunului ospitalier devenind Mamachioi.

Atestarea documentară apare la nivelul anului 1906 când vorbim deja despre atestarea stațiunii.

2. Istoricul constituirii stațiunii Mamaia.

2.1 Evoluția formală, morfologică, funcțională. Etape de dezvoltare

2.1.1. Etapa 1905 – 1916

La sfârșitul secolului XIX, principala plajă a orașului Constanța era „Băile de la Vii” spre faleză sudică a orașului, plajă la care se mergea cu un tren care avea gara în dreptul actualului sediu al Tribunalului Constanța. După anul 1899 când au început lucrările de extindere ale Portului Constanța, de către inginerul Anghel Saligny a apărut și necesitatea dezvoltării capacității Constanței de a deveni o stațiune estivală pentru băi de mare. Băile de la Vii nu mai puteau să funcționeze. Anghel Saligny afirma în 1904: *"Pentru ca zona să prospereze ca stațiune balneară, va trebui ca orașul Constanța să aibă o plajă în apropiere, unde vizitatorii băilor să poată petrece toată ziua și chiar să locuiască în case de vară în apropierea mării, lucru care se impune mai cu seamă pentru copii și cum este cazul pentru plajele renumite din străinătate ca Ostende, Scheveningen și altele."*

Întemeietor al Mamaiei se consideră a fi profesorul Ion Bănescu, primar al Constanței între 1905 și 1907, la inițiativa și sub conducerea căruia Consiliul Comunal a hotărât în 1905 amenajarea unei viitoare stațiuni la nord de Constanța. Aceasta avea să fie construită pe perisipul dintre Siutghiol și mare și urma să ocupe o suprafață de 192 ha. Au fost efectuate demersurile necesare și s-a concesionat suprafața respectivă de la cătunul Mamaia Sat. S-au amenajat primele spații turistice, pe cordonul pustiu de nisip, acoperit cu dune ce atingeau chiar și 6-7 m înălțime. Plaja stațiunii urma să aibă o suprafață de peste 10 ha. cu o lățime apreciabilă și se întindea de la Capul Singol (actuala Pescărie) până la nord la Mamaia Sat (actualmente Hanul Piraților). Lățimea deosebită a plajei oferea avantajul esențial al unei posibile expunerii solare pe tot parcursul unei zile. Suprafața a fost parcelată în câteva sute de locuri și pusă la dispoziție pentru achiziție. 130 de personalități ale țării și localnici mai bogați au cumpărat loturi de pământ în noua stațiune, cu prețul de 30 de bani metrul pătrat.

La 21 august 1905 ziarul bucureștean "Dimineața" scria: *"Apogeul sezonului de băi din Constanța a fost atins și datorită lăudabilei inițiative a primarului Ion Bănescu, de a muta băile la superba plajă Mamaia"*. Stațiunea începea să fie denumită Băile Mamaia și trebuia să fie, după licitație publică, luată de un antreprenor. În urma licitației, primul antreprenor al Mamaiei devine o femeie, Ecaterina D. Ionescu. Administrația orașului avea obligația să supravegheze asigurarea condițiilor necesare favorizării unei bune funcționări. Întocmirea planului de sistematizare și parcelare a plajei a fost încredințat arhitectului francez Edouard Redont (1862 - 1942). Planul a fost publicat în ziarul "La Roumanie" din 27 august 1906, dar este evident că în afara pavilionului de băi, până la primul război mondial nu s-a construit aproape nimic.

În fapt, situată la nord de Constanța, „plaja” Mamaia a fost parcelată pentru prima oară în 1905, ca „dotare” a orașului, de care era legată cu o cale ferată. Terenurile de mari dimensiuni (între 600-2000 mp) au fost reparcelate în 1925,

deoarece parcelarea anterioară „*nu mai corespunde timpului*”. Terenurile mai mici, până la 400 mp, au putut fi construite cu „*vile cu patru fațade*”. Terenurile nu s-au prea ocupat cu construcții până la nivelul anului 1916.

La 28 august 1906, culminând cu străbaterea drumului dintre Constanța și Mamaia de către două trenuri s-a produs, de fapt, inaugurarea oficială a stațiunii.

Înainte de Primul Război Mondial au apărut doar câteva vile și **Pavilionul de Băi care îndeplinea și funcția de gară**. Pavilionul era conceput de arhitectul Petre Antonescu. Stațiunea beneficia de calea ferată care o lega de Constanța, drumul având o durată de o oră și jumătate. Traseul avea câteva stații și mai multe halte, iar prețul biletelor era destul de ridicat (acest fapt îi determina pe unii să facă drumul cu trăsură).

Arhitectul Petre Antonescu (1873 – 1965) a proiectat Așezământul Băilor din Mamaia ca pe o construcție din lemn realizată în stilul unei case de munte, cu acoperiș foarte înalt, cu pantă mare, deși clima Dobrogei nu o prea justifica. Construcția avea și rol de gară.



Pavilionul Băilor

Două pavilioane lungi cu foișoare la capete se întindeau spre nord și spre sud având câte 56 de cabine. Mai existau 80 de cabine mobile (45 pentru bărbați și 35 pentru femei). Băile erau prevăzute cu funii de siguranță în zona de scăldat. Toate aceste dotări erau socotite foarte moderne.



Pavilionul Băilor - Gara



Pavilionul Băilor - Gara



Locul a început să devină interesant pentru diverși investitori, primele oferte de distracție materializându-se prin instalarea unui joc de noroc și a unui joc de călușei lângă halta de la băi.. Încă din 1905 fanfara formată din 42 de oameni ai Regimentului de Infanterie 34 cânta în fiecare săptămână la Mamaia.



Pavilionul Băilor



Pavilionul Băilor



Promenada



Spațiul deschis cu pasarelă de lemn din zona pavilionului central al băilor.



În zilele cu vânt și mare agitată băncile puteau fi protejate cu copertine și așezate cu spatele spre vânt.

La 1906 existau **restaurante cu profil pescăresc și cabine, toate din lemn**. Oamenii în costumații după moda La Belle Époque se schimbau în costume de baie cu mâneci. Dotată cu stâlpi de iluminat pe plajă, stațiunea putea fi vizitată toată ziua. În 1913 a fost amenajat și un mic parc. Până la primul război mondial se constată că zeci de mii de români vizitau anual Mamaia.



2.1.2 Etapa 1924 - 1940

Faptic, etapa 1924 - 1940 este cea mai bogată în realizarea unor obiective de referință, de nivel european ca stil și dotare.

În 1924 se reactualizează planul inițial de parcelare, cu reducerea loturilor la suprafețe de 300 – 500 mp și extinderea parcelării stațiunii spre nord, în etape succesive, până la localitatea Mamaia Sat.

O întâmplare nefericită a făcut ca la începutul deceniului al 2-lea (iarna anilor 1921 – 1922), pavilionul Băilor Mamaia să cadă pradă unui incendiu care a distrus clădirea centrală și o bună parte a aripilor laterale unde funcționau cabinele de plajă. În condițiile necesității refacerilor de după război și ale acestui incident nu s-au înregistrat activități de amplificare a rolului balneo – turistic al stațiunii.

Pentru reluarea ulterioară a funcționării stabilimentului Băilor Mamaia s-a ridicat o locație cu caracter "provizoriu" unde se putea desfășura pe perioada estivală funcțiunea turistică a acestuia. S-au repus în funcțiune cele două aripi ale cabinelor de plajă de la nordul și sudul Băilor și s-a procedat la o reconfigurare a terenului, inclusiv la mutarea căii ferate. Prin fața Băilor trecea acum șoseaua ce venea dinspre Constanța, iar linia ferată a fost construită spre malul lacului Siutghiol. Pavilioanele laterale s-au menținut în funcțiune, dar treptat, accesul în zona lor nu s-a mai restricționat prin garduri de separație.



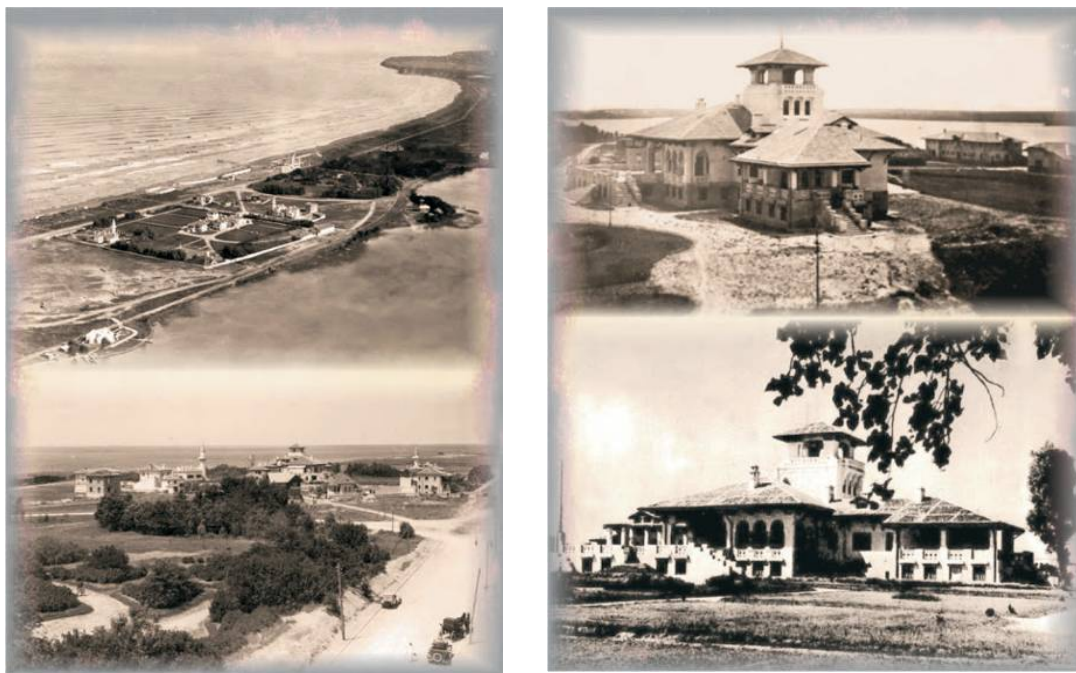
Proiectul șoselei de coastă din anul 1921,
sursa: Arhivă arh. Radu Cornescu

Pasarela de lemn își păstrase structura din perioada anterioară, oferind un agreabil loc de baie. În 1924 exista un bufet, un restaurant de clasă, o bodegă-patiserie, o șalupă confortabilă și luxoasă. Sesizabil este faptul că în "Ghidul Constanței și al Techirghiolului" din anul 1924 se face referire la Mamaia ca plajă, dar nu apare nicăieri vreo informație despre existența vreunui hotel.

Un alt moment semnificativ al configurării unei părți din stațiune este **edificarea pe un teren de 4 ha. între lac și mare a unui mic palat proiectat în stil românesc pentru familia regală**. Terenul reprezenta un cadou făcut acesteia, după 1920, de către notabilitățile constănțene. În nordul și în sudul său, primăria a

parcelat câteva sute de terenuri pe care le-a vândut ulterior până în 1940. Pe terenurile respective au apărut mai multe vile și palate mici. Palatul regal conceput ca reședință de vară a familiei regale avea aerul unei vile cu mai multe corpuri, situată în mijlocul unui parc de peste 3,4 ha. Lucrările de construire au durat cca. 2 ani, finalizându-se în **1926**. I-a revenit arhitectului Mario Stoppa realizarea anteproiectului și a planurilor palatului. Execuția, aparținând tot unei firme italiene a fost supravegheată de arhitectul Constantin C. Dobrescu. S-au utilizat materiale bune de construcție, furnizate de firme cunoscute pentru calitatea produselor sau prin licitații. Palatul desfășurat pe trei niveluri principale s-a bucurat de cele mai moderne dotări și de o elegantă amenajare peisagistică a lotului aferent clădirii. La moartea regelui Ferdinand din 1927, clădirea a fost donată de către familie prințesei Elena, mama regelui Mihai I. Amenajarea parcului a fost modificată și din voința noii „proprietare”, dar și în urma dotării cu conducte de apă.





Palatul regal a fost construit în imediata vecinătate nordică a parcului Mamaia care delimita prima parcelare. Devenită ulterior Cazinoul ofițerilor aviatori, construcția a fost un element de valoare semnificativă care a influențat stilistic lucrările realizate în Mamaia până în 1940.

Din 1930, palatul va intra în posesia regelui Carol al II-lea care îl va utiliza ca reședință de vară. Regina Maria a păstrat doar cca. 3 000 mp din parc unde a dispus ridicarea Vilei Știrbey, foarte modern dotată și ea, dar pe care din ordinul ulterior al regelui (1932), a donat-o Flotilei de Hidroaviație din Mamaia.



Vila Știrbey (astăzi păstrată fără acoperișul în formă de minaret)

În 1930 a început construirea **Cazinoului Mamaia** și a **clădirii băilor**. Proiectul a fost atribuit spre execuție arhitectului Victor G. Ștephănescu care realizase anterior, în Constanța: Moscheea și Clădirea Primăriei din Piața Ovidiu. La **15 august**

1935 Cazinoul Mamaia fost inaugurat în prezența Regelui Carol al II-lea, a membrilor Guvernului și a notabilităților Constanței. Parcul Cazinoului a fost amenajat între clădirea stabilimentului de băi și noua cale ferată.

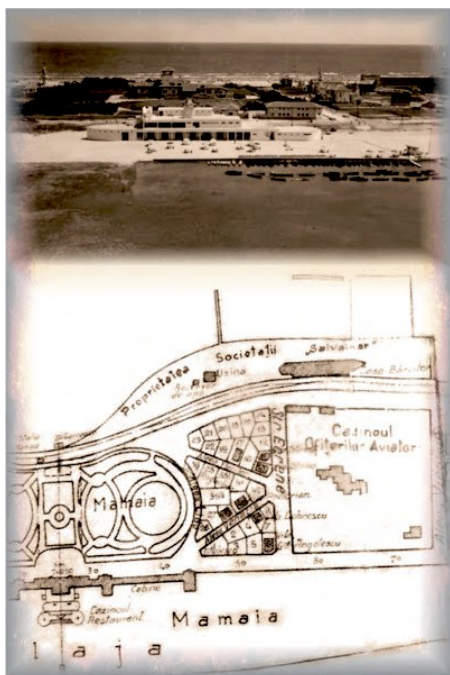


În primele zile ale anului 1936 a început executarea a **600 de cabine de băi** și **a unui pod din beton, cu tobogane maritime, la capătul căruia era proiectat un bar**. Pasarela de la Cazinoul din Mamaia reconstruită din beton și cu o platformă de o formă inconfundabilă a devenit un punct de atracție de necontestat, rămânând în timp, un adevărat reper/simbol al stațiunii. Cazinoul dispunea de spații moderne, cu o notă discretă de eleganță și confort. Construcția Cazinoului se realizează într-un stil modernist, personalizat cu influențe neo-românești.



Introducerea lacului Siutghiol în sfera de interes a activităților de profil ale stațiunii Mamaia s-a produs prin amenajarea bazei nautice de yachting din imediata vecinătate vestică a ansamblului de dotări balneo-turistice realizate în 1934. Baza

nautică era proprietatea Societății „Salvamar” și avea ca principală construcție-simbol „Casa Bărcilor”, edificată după planurile arhitectului G. M. Cantacuzino



Casa bărcilor (cu plan lotizare)



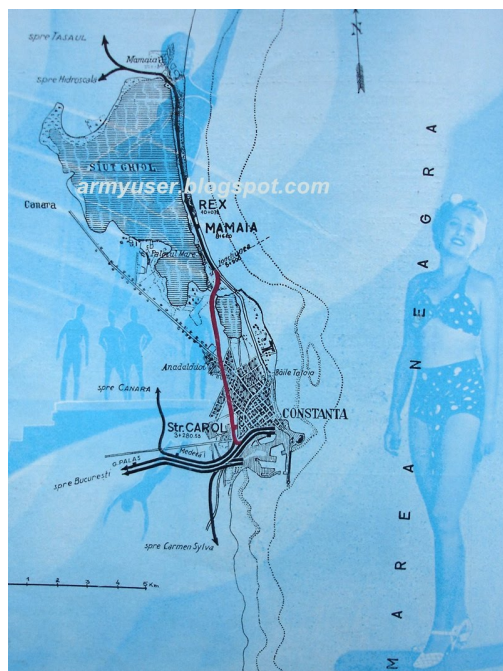
Casa bărcilor

Cerința de sporire a gradului de atractivitate a determinat Consiliul Local din Constanța să decidă, în 1935 construirea a două hoteluri de mare capacitate, chiar dacă nu avea un potențial financiar adecvat. În 1936 se și constată că realizarea proiectului implica angajarea primăriei în găsirea unei soluții de finanțare. Ea s-a asociat cu Oficiul Național de Turism și l-a angajat pe arhitectul G.M.Cantacuzino pentru elaborarea proiectului unui hotel de mare capacitate. Ulterior este cooptată și Regia Autonomă a Căilor Ferate Române. S-au suportat de către primărie costurile unor cheltuieli de amenajare complexă (drumuri, rețele, etc.) pentru alimentarea și accesarea viitorului hotel care devenea principalul lor utilizator.

În perioada 1925-1938 s-au construit cele mai multe clădiri de dinaintea celui de al Doilea Război Mondial. S-a început prin înălțarea a 35 de vile, cele mai multe în jurul Pavilionului Regal și al Cazinoului (construit în 1935), iar în 1934 este înălțată prima vilă cu regim de hotel, vila **Albatros**. Între 1936-1938 se edifică primul hotel: „**Grand Hotel Rex Mamaia**” (arh. G.M.Cantacuzino în colaborare cu arh. V.Arion). Acesta va fi cea mai spectaculoasă și mai bine dotată unitate de profil de pe litoral, fiind înzestrată la nivelul celor mai cunoscute hoteluri din București și din stațiunile europene. Amplasamentul hotelului ținea cont de ultimul plan de parcelare și organizare a stațiunii care prevedea o alternanță a spațiilor liniștite (zone de vile particulare) cu zone de concentrări de activități balneo-turistice, prin îmbinarea cu spații verzi generoase și bine organizate.



Planul întocmit în 1938 ilustrează o organizare a stațiunii perfect adaptată terenului îngust, cu „pachete” de terenuri destinate vilelor alternând cu spații plantate sau dedicate unor destinații speciale, cum este cel rezervat Palatului regal. Calea ferată, situată pe malul lacului Siutghiol este dublată prin propunerea unui nou bulevard-promenadă, similar celui dinspre mare, semnalând orientarea noii stațiuni spre cele două mari suprafețe de apă.

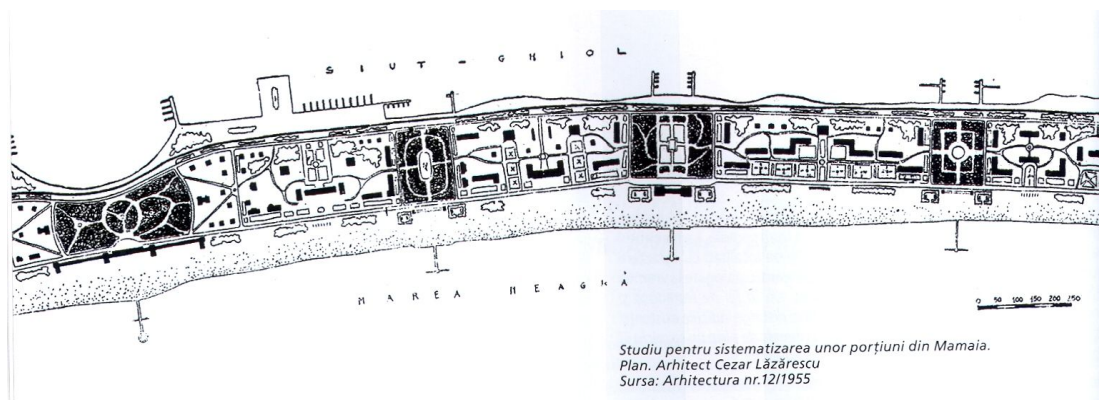


Harta liniei de cale ferată concepută ca linie urbană și suburbană, în lungime de 11 km., dintre Constanța și Mamaia, Rex (haltă). Linia s-a început în primăvara anului 1938 și a fost dată în exploatare în vara aceluiași an.

Războiul induce stagnarea activităților balneo-turistice, mare parte a clădirilor din stațiune fiind rechiziționate periodic pentru cazarea trupelor germane (hotelul Rex a fost dintre cele mai solicitate). În toamna anului 1944 toată stațiunea a fost rechiziționată pentru cazarea trupelor sovietice, multe construcții suferind deteriorări serioase, până la distrugere. În anul 1947, hotelul Rex care aparținea Regionalei 1 CFR a fost scutit de rechiziționare datorită stării sale proaste și propus pentru intervenții de reparare.

2.1.3 Etapa de după 1955

După al Doilea Război Mondial, stațiunea Mamaia a început, treptat, să capete o nouă înfățișare, rămânând mereu cea mai mare și mai bine dotată stațiune de pe litoral.



In 1956 s-a construit Hotelul București cu restaurant, iar în 1958 s-au reamenajat Hotelul Albatros și Restaurantul-bar Cazino.

Începuturile din 1958 au însemnat înălțarea terenului față de nivelul mării prin retragere și pompare de măr și nisip din lac și mare. Umplutura a depășit un cubaj de 500 000 metri cubi. Densitatea proiectată de ocupare a terenului era de 120 vizitatori pe hectar, cota de plajă aferentă unui vizitator fiind de 8 – 10 mp de plajă. Compoziția urbanistică impusă pe teren era bazată pe un ritm major format de blocuri înalte (10 – 13 etaje) dispuse la 200 metri distanță, între ele fiind amplasate hoteluri cu parter și 4 etaje, restaurante și alte clădiri cu funcțiuni mixte (comerț, cultură, agrement). Această dispoziție aerată permitea o corectă expunere a camerelor (spre nord și sud), asigurând circulația aerului și oferind o vedere liberă spre mare și lac. Circulația importantă era deplasată pe malul Siutghiolului, pe malul mării rămânând doar o alee pietonală. Intrarea în stațiune era marcată de două hoteluri înalte: Parc și Perla, întreaga compoziție fiind omogenă și clară.

In 1959-1962, s-au construit șoseaua și hotelurile Modern, Palas, Central, Pelican, Tomis, Midia, Histria, Aurora, Meridian, Doina, Flora, Victoria cu restaurantele lor. Acestor hoteluri înalte li s-au adăugat altele, mai mici (Neptun, Ovidiu, Select, Dacia, Pescăruș, Delfin, Lotus, Dunărea, Delta, Sulina) și Restaurantul Sirena. La intrarea în stațiune s-au impus două clădiri semnal, două hoteluri pe verticală - Parc și Perla. Acest ansamblu turistic a fost realizat sub coordonarea arhitectului Cezar Lăzărescu și a avut o importantă recunoaștere în lumea cotidiană, dar și în lumea specialiștilor urbaniști și arhitecți.



Au fost asanate o parte din mlaștinile și smârcurile de pe malul lacului Siutghiol și au fost demolate parte din vilele ce formau fosta stațiune Mamaia. Șantierele aveau, cele mai multe, un regim de muncă forțată. De-a lungul lacului Siutghiol s-a construit șoseaua, iar de-a lungul plajei s-a înălțat, în 1959, un "paranisp" de beton placat cu piatră de calcar. Abia după ce s-a deschis și partea dinspre mare a stațiunii prin terminarea ansamblului de hoteluri s-a trecut spre zona Lacului Siutghiol și a început amenajarea suprafeței de uscat precum și amenajarea spațiilor verzi și a malului cu o bordură betonată.)



Hotelurile Modern, Palas, Central, Pelican

Printre efectele legate de atitudini remarcăm că printre puținele vile care au reușit să supraviețuiască din Mamaia interbelică se află cea de lângă Hotelul Flora. (a

scăpat "la milimetru" de lama buldozerului, bordura bulevardului trecând pe lângă temelia vilei)



În anul 1959 la nord de Hotelul Rex (redenumit 1 Mai) au fost construite hotelurile Tomis, Midia și Histria.



Prin noile construcții ce au început să apară s-a instituit un curent al formelor ultra simplificate care răspundeau din ce în ce mai bine și cerințelor proiectării de construcții tipizate. Frecvent se evita depășirea limitei de 4 niveluri pentru a nu utiliza ascensoare. Hotelurile lamă au fost proiectate într-o dispunere care evidențiază curbura istmului Mamaia. S-a încercat o diminuare a efectelor de percepere a perspectivei dominate de cubismul construcțiilor cu ușoarele curbe ale bazinelor sau aleilor și a rondurilor de flori. Chiar și mozaicul pavimentelor încerca să preia prin curburi șocul inhibitiv al formelor drepte, repetate cu o pondere foarte mare.

Pentru obținerea unei perspective unitare, dispunerea clădirilor a fost de asemenea concepută cu rigoare și s-a alternat cu predilecție succesiunea volumelor mari cu cele mici, menite să se pună reciproc în evidență. Spațiile comerciale având un singur nivel alternau sub formă de paralelipiede vitrate larg, cu spații interioare care să confere iluminat pe cele patru laturi ale corpului modular.

Iluminatul public era bine susținut prin ansamblul stâlpilor cu corpuri duble care creau o imagine insolită a stațiunii pe timpul perioadei de întuneric. Stâlpii de iluminat de pe aleile pietonale aveau de asemenea forme geometrice simple și stereotipe.

În 1962 au fost terminate efectiv cele doua mari hoteluri cu câte 14 etaje, de la intrarea în Mamaia: Parc și Perla. Între ele au fost construite alte 5 hoteluri mai mici: Dacia, Pescăruș, Delfin, Lotus, Select. Hotelul Perla avea la parter un spațiu dedicat serviciilor și bineînțeles pentru locația proprie, un restaurant cu terasă. La ultimul etaj se afla chiar un bar ce oferea o perspectivă deosebită asupra stațiunii și a orașului. Complexul comercial de la Hotel Perla era un concept de monovolume modulate la care grinzile parasolar erau susținute de stâlpi metalici ce confereau o imagine de asemănătoare spalierele din culturile de vie.



In 1963 s-a dat în folosință clădirea Teatrului de Vară. Peisajul general al Mamaiei anilor '60 era întregit de frumoase bazine cu apă (unele păstrate și azi), în jurul cărora se aflau lămpi și obiecte de artă decorativă și monumentală. Teatrul de vară a fost poate o primă încercare de evadare din structura de monovolum.



În anii '70-'80 a fost amenajat nordul Mamaiei, au fost construite hotelurile Caraiman, Alcor, Vega, Amiral, Ambassador, Savoy, Lido, cu arhitectura mai complicată decât a celor din sud, vrând să simuleze un "Miami-Beach românesc". De asemenea, au apărut pe harta stațiunii, restaurantele Orient, Vatra, Hanul Piraților; discoteca Sunquest; vilele bungalow din nord; popasurile turistice Mamaia și Hanul Piraților etc. În ceea ce privește agrementul, s-au construit: o pista de teleschi pe Lacul Siutghiol, mai multe debarcadere, terenuri de tenis și minigolf, baze nautice pentru windsurfing, s-au instalat tobogane acvatice etc.

Se mai poate adăuga că pentru a oferi posibilități de divertisment și a face o propagandă mai bună elementului tradițional folcloric românesc s-a construit, în extremitatea sudică, Satul de Vacanță. Ideea, generoasă de altfel, nu a fost însă decât un mod destul de brutal de implementare a rusticului și s-a denaturat și mai mult prin concentrarea caselor reprezentative pentru regiuni și dedicarea lor pentru a fi restaurante cu profil tradițional românesc.

După 1989 s-au modernizat numeroase hoteluri (Perla, Flora, Majestic, București-Iaki etc.); au apărut altele noi (Mamaia, Scandinavia, Bavaria etc.). S-a diversificat rețeaua comercială, iar posibilitățile de agrement s-au amplificat numeric și s-au diversificat. Se remarcă "Aqua-Magic" și telecabina construită în anul 2004, care permite survolarea părții de sud și centrale a Mamaiei (este adevărat că traseul telegondolei face ca relația Cazinoului și a Vilei Regale cu instalațiile acestea să creeze o imagine de ansamblu destul de defavorabilă tuturor obiectelor). De asemenea, amatorii de sporturi nautice și de zbor pot să-și satisfacă cu succes pasiunile sportive (dotările de pe Lacul Siutghiol și cele relaționate ocazional de mare).

A treia etapă de dezvoltare a contribuit cu un volum foarte mare de lucrări realizate (număr mare de construcții realizate și volum cantitativ, prin regim înalt de

construire). Urbanistic, organizările erau judicioase, alternanțele înălțimilor, ale amenajărilor și chiar ale materialelor de construcție au creat o imagine coerentă, spațiile publice și spațiile verzi au fost generoase și variate. Forma turismului de masă a indus însă o reală „supraproducție” de spații de cazare, alimentație, comerț și sănătate care s-a obținut, uneori în detrimentul confortului interior (spații de cazare mici, finisaje modeste, flexibilitate mică în transformare datorată construcțiilor pe structuri ingineresti rigide).

În egală măsură, s-au realizat dotări destul de bogate pentru sporturi specifice (schi nautic pe lacul Siutghiol, dar și tenis, minigolf, etc.). Să mai adăugăm la toate acestea faptul că plaja din Mamaia a avut o lățime impresionantă (100-200 metri la nord, 50-100 metri la sud), un nisip foarte fin, iar adâncimea apei la mal avea pe mare distanță, o creștere progresivă foarte ușoară, favorizând scăldatul și pentru cei mai puțin inițiați în sporturile nautice. Statistic, s-a constatat amplificarea numărului de turiști, ajungându-se la 352 000 în anul 1987. Dintre aceștia, 90 000 erau turiști străini

În concluzie, se poate menționa că între 1959 – 1965 s-a dezvoltat, cu precădere partea sudică a stațiunii (începând cu hotelul Parc), iar partea nordică a evoluat mai ales între 1965 – 1989. După 1989, adaptarea funcționării la exigențele economiei de piață, în condițiile unui proces accentuat de privatizare și de migrare a unei părți din populația Constanței pentru a locui în stațiune au adus serioase prejudicii bunei funcționări a acesteia.

3. Planificare teritorială. Contextul dezvoltării așezărilor de pe litoralul românesc al Mării Negre.

Începută încă înainte de primul război mondial, dezvoltarea stațiunilor de pe litoral se continuă în ritm alert în perioada interbelică și după al doilea război mondial. În această ultimă etapă, reorganizarea stațiunilor urmărește să se adapteze unui turism de masă aflat în plin avânt.

La începutul anilor '50, pe litoral se constata o înșiruire de localități variate din punct de vedere al caracterului: colonii de pescari, mici porturi sau stațiuni balneare considerate atunci ca niște „realități întâmplătoare”. Institutul Central de Sistematizări de Orașe și Regiuni (ICSOR) primește misiunea ambițioasă de a întocmi, în 1953, „Planul de Sistematizare a Litoralului Românesc”. Planul era prevăzut să aibă o concepție pentru o perioadă de 15 ani, apreciind ca necesară o compunere a litoralului din două mari zone distincte: una cu caracter balnear situată la sud de Constanța, incluzând localitățile: Eforie Sud, Eforie, Techirghiol și Agigea, iar cealaltă dezvoltată la nord de Constanța și destinată exclusiv odihnei și recreării. Planul părea să aibă, prin anvergura temporală de 15 ani, o misiune de declanșare a unui amplu fenomen de „vigorare” a urbanismului și arhitecturii românești.

Cristalizarea fenomenului caracteristic al activității de turism se produsese, cu precădere la sfârșitul secolului al XX-lea. Organizarea de către administrația românească, a Dobrogei a permis și chiar indicat dezvoltarea stațiunilor de pe litoral.

Până la izbucnirea Primului Război Mondial au fost integrate sistemului balnear toate stațiunile cu un anumit potențial, inclusiv „extinderea” acestora cu localitățile de pe litoralul Mării Negre - Eforie, Techirghiol și Mangalia.

Stațiunile balneare prezintă un caz aparte al planurilor de sistematizare. Ele s-au bucurat de un regim special din punct de vedere urbanistic încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea. Până în 1914 a avut loc modernizarea importantă a acestora; dezvoltarea spontană, organic dependentă de caracteristicile terenului și amplasamentului, ca și de amenajările balneare și de tratament, începe să fie completată cu primele intenții de organizare rațională, pe cale administrativă. Reglementările vizau atât modul general de exploatare a stațiunii, cât și cel medical, precum și anumite indicații privind modul de construire a spațiilor de cazare (vile și hoteluri), amenajarea parcurilor etc. (ex.: **„Regulamentul pentru administrarea și supravegherea stabilimentelor balneare din țară” din 1888 și „Regulamentul privitor la modul de construcție al clădirilor particulare la stațiunile de băi ale statului din 1892).**

După Primul Război Mondial reglementările specifice sunt incluse în structura legislativă modernă a României. O succesiune de reglementări și legi apărute până în preajma celui de-al Doilea Război Mondial, consacră, pe de o parte, mijloacele medicinei moderne și modul de practicare în diferite stațiuni balneare și, pe de alta, se racordează, prin prevederile conținute, la evoluția urbanismului. Astfel, se impune ca dezvoltarea localității să fie fundamentată pe un plan de sistematizare, iar toate amenajările, parcelările și clădirile realizate (locuințe, clădiri de cură sau de interes public), să decurgă din prevederile planului (vezi **„Regulamentul stațiunilor balneare și climaterice” din 1924, Legea balneară din 1926, proiectul de „Regulament pentru construcții în stațiunile balneo-climaterice” din 1928 etc).** În 1928 se decide ca toate planurile de sistematizare să fie aprobate atât de Ministerul Lucrărilor Publice, prin Consiliul Tehnic Superior, cât și de Ministerul Sănătății și Ocrotirilor Sociale, din punctul de vedere al măsurilor sanitare.

Există un evident transfer al reglementărilor urbane la cele ale stațiunilor, având însă accente particulare, care țin de absența mediului dens construit urban, de existența, în mare parte a acestor localități, a parcurilor centrale care le articulează și a unor mai mult sau mai puțin întinse zone de locuit temporar – vile sau hoteluri.

După Primul Război Mondial o dezvoltare rapidă caracterizează stațiunile de pe litoralul Mării Negre. Interesul pentru ele a apărut spre sfârșitul secolului al XIX-lea, după ce administrația românească a început organizarea Dobrogei. Mangalia este, probabil, prima localitate considerată a fi stațiune balneară, urmată de Techirghiol-Movilă. **În primii ani ai secolului următor a fost realizată o mare parcelare la Mamaia, de interes local, considerată a fi, în acel moment doar „plaja Constanței”, legată de oraș printr-o linie ferată.** Interesul era redus, în comparație cu stațiunile montane sau din zona de deal, care aveau deja o relativ îndelungată tradiție. La mijlocul deceniului 3 de exemplu, doar Mangalia, Techirghiol și Balcic figurau într-o clasificare a stațiunilor (Într-un clasament al stațiunilor după importanța lor, inclus în proiectul „Regulamentului de construcțiuni în stațiunile balneo-climaterice” din 1928, Techirghiol – Movilă figurează în clasa I, Mangalia în clasa II

și Balcic în clasa IV; AN-AIC, fond MLP-CTS, dosar 479/1928, f. 10., pentru ca un deceniu mai târziu să fie recunoscute cu acest statut și Mamaia, Eforie dar și mai îndepărtata Sulina (în anul 1938, Ministerul Sănătății și ONT includ, printre cele 166 stațiuni balneare sau climaterice și localitățile **Mamaia**, Mangalia, Eforie, Techirghiol, Sulina; Idem, fond Ministerul de Interne, dosar 892/1940, f. 1-7).

Ultimele reglementări semnificative sunt cuprinse în **Legea administrativă din 1936 prin care stațiunile balneare erau obligate să-și determine perimetrul necesar dezvoltării în viitor, în termen de 3 luni de la promulgarea legii.**

Constanța, al cărei plan de sistematizare a fost elaborat în 1940 a căpătat, ea însăși, prin orientările acestei legi, câteva direcții particulare: orientarea orașului spre mare, creșterea rolului important al portului și orașul ca centru al stațiunilor de pe litoral.

Au urmat reorientări legate de activitatea de turism. Inspirat de gândirea din Marea Britanie unde apăruse noțiunea de timp liber, turismul nostru se transformă semnificativ, trecând de la centrarea preocupărilor pe individ la manifestarea ca fenomen de masă.

Luând în considerare „**Planul de Sistematizare a Litoralului Românesc**” conceput în **1953** constatăm că noile ansambluri urmau să se amplaseze pe terenurile neconstruite adiacente localităților existente, ceea ce era exprimat și prin lipsa unei coerențe compoziționale pe întreaga stațiune. Erau vizate:

- trecerea treptată de la construcțiile izolate la marile ansambluri de 1000 – 2000 locuri de cazare, realizate prin organizare comună și prin cooperarea mai multor beneficiari
- separarea în construcții independente a funcțiunilor
- gruparea tipurilor de camere, diferențiate după grade de confort pe unități de cazare
- realizarea de cantine-restaurante de cca 1000 - 2000 de locuri, cu spații închise pentru asigurarea unui serviciu continuu.
- economisirea terenului prin gruparea serviciilor anexe de serviciu și cu amplasarea lor împreună cu blocurile alimentare
- asigurarea de dotări de toate tipurile
- compunerea ansamblurilor cu volume simple, diferențiate prin poziție, înălțime și culoare, așezate cât mai independent și aerat și lăsând loc pentru spații libere, plantate și agrementate (inclusiv cu obiecte de artă monumentală/monumente de for public) pentru conferirea caracterului specific
- reducerea la minim și gruparea lucrărilor edilitare exterioare pentru a asigura costuri reduse investițiilor
- prevederea celor mai simple soluții constructive pentru ușurarea proceselor constructive

Printre „țintele” principale ale întregului plan remarcăm creșterea semnificativă a numărului de locuri de cazare în localități, valorificarea plajelor, valorificarea maximă a lacului Techirghiol, sistematizarea localităților existente și crearea altora noi, organizarea unui sistem de transport în comun între localități, a unui sistem de lucrări edilitare, amenajarea de parcuri, grădini și perdele de protecție

și a unui element compozițional de excepție: bulevardul de cornișă între Eforie și Năvodari.

Pentru partea de sud a teritoriului aferent planului se prevedea unificarea localităților Vasile Roaită (ulterior Eforie Sud) cu Eforie și Techirghiol și îmbinarea funcțiunilor curative cu cele de odihnă (case de odihnă și vile), clădiri cu regim de înălțime de maximum 2-3 niveluri, înconjurare cu 3-4 hectare de verdeț, marcarea cu câteva construcții înalte pentru acuzarea reliefului, zone ample pentru tabere de vară și colonii, o rețea de parcuri și perdele de protecție, ca și mici porturi de navigație locală, realizate ca urmare a consolidării falezelor.

În partea de nord a Constanței (Constanța, Mamaia, Năvodari) era vizat un teritoriu de peste 20 km, cu funcțiuni sportive și de odihnă, crearea unei plaje la Constanța, dezvoltarea localității Mamaia până la Mamaia Sat, pentru atingerea unei capacități de cazare de 30 000-40 000 turiști. Se mai prevedeau: un bulevard principal susținut cu o linie de tramvai, ansambluri de hoteluri amenajate cu bună orientare, cu spații verzi și amenajări sportive. Media de înălțime era de 2-3 niveluri. Schița de sistematizare a Constanței a avut, la rândul ei în vedere, scoaterea căii ferate și a vechii gări din centrul orașului, degajarea și punerea în valoare a cornișei din fața portului, rectificarea și lărgirea profilurilor unor străzi, etc.

4. Protecția patrimoniului construit al stațiunii Mamaia

În acest moment, în stațiunea Mamaia sunt semnalate (a se vedea fișa **anexă 1 – extras din LMI 2010**),

în categoria **monumente istorice**:

- **Fosta vilă Regală, azi club "Castel"** – cod LMI CT-II-m-A-02896
- **Cazino** – cod LMI CT-II-a-B-21001
- **Pavilion central, restaurant** – cod LMI CT-II-a-B-21001.01
- **Corpuri laterale cu cabine** – cod LMI CT-II-a-B-21001.02
- **Pod cu bar maritim** – cod LMI CT-II-a-B-21001.02

De asemenea, s-a luat în considerare **necesitatea clasării pe lista monumentelor istorice a Hotelului Rex** pentru care s-au întreprins demersurile legale în conformitate cu anexa 2 din Legea nr.5/2000 pentru aprobare PATN, Secțiunea a III-a Zone protejate, anexa III I. Valori de patrimoniu cultural de interes național (monumente istorice de valoare națională excepțională). 1. Monumente și ansambluri de arhitectură.

În **fișele anexă 2, 3 și 4** sunt reprezentate grafic **zonele de protecție ale monumentelor clasate**.

Pe lista monumentelor istorice mai figurează **15 monumente de for public (statui, ansambluri de artă monumentală)**, toate de categoria B.

Anexat se prezintă și **fișele minimale de inventariere ale monumentelor istorice și de for public clasate și protejate**.

Protecția legală a monumentelor clasate impune determinarea unor zone de protecție pe limite cadastrale, respectarea - în limitele acestor zone - a condițiilor de protejare și punere în valoare a acestora (atât cât mai permit astăzi „ofertele” reale ale cadrului fizic), păstrarea, redarea sau atribuirea funcțiilor originare sau a unor funcțiuni adecvate obiectelor sus menționate, recompunerea unor „peisaje” înconjurătoare pentru evidențierea calităților ambientale ale obiectivelor clasate, emiterea unor recomandări pentru asigurarea condițiilor de protejare și valorificare arhitectural-urbanistică (la nivelul unor documentații urbanistice sau de investiții).

Nu în ultimul rând, **documentațiile cu caracter areal (PUG municipiul Constanța – inclusiv stațiunea Mamaia, PUZ) vor lua în considerare un tip de conservare zonală integrată, acolo unde sunt grupate mai multe monumente clasate (a se vedea zona Casino – Vila Regală – centrul stațiunii) sau acolo unde identitatea unor ansambluri de referință pentru urbanizarea și modernizarea stațiunii se mai păstrează (ansamblurile de hoteluri proiectate după 1955, zone teatrului de vară, zona de acces a hotelului Parc și Perla, zona satului de vacanță).**

5. Concluzii asupra evoluției istorice a Stațiunii Mamaia. Realități actuale. Recomandări pentru reglementări urbanistice viitoare

5.1 Concluzii asupra evoluției istorice

Cele trei etape semnificative de evoluție urbanistică ale stațiunii Mamaia relevă:

- apartenența administrativă și determinarea funcțională perpetuă a acesteia de municipiul Constanța pe care îl „sprijină” necondiționat în afirmarea vocației de așezare costieră la Marea Neagră, în dezvoltarea turismului balnear ca activitate complementară, generatoare de reputație, dar și de venituri;
- prezervarea, chiar și în condiții dificile, impuse fie de distrugerile întâmplătoare sau degradările din timpul războaielor, fie de o ideologie nouă care a exacerbât într-o anumită măsură virtuțile turismului „de masă”, punând accent pe o ofertă cantitativă de cazare și servicii, a unui **centru de greutate al stațiunii**, marcat prin persistența unor clădiri de importanță patrimonială, cu valoare simbolică deosebită
- efectele de „aglutinare” datorate dezvoltării etapizate a stațiunii, fapt care a făcut ca unele ansambluri obținute să aibă, în funcție de concepțiile de organizare a spațiului și funcțiunilor, logici diferențiate, generatoare ale unui „eclectism” urbanistic și arhitectural;
- aplicarea unor experimente arhitectural-urbanistice (îndeosebi după 1955 când un curent modernist apreciat pe plan internațional s-a afirmat, impregnând un caracter recognoscibil și astăzi) și relaționarea directă cu mediul urban al marelui oraș Constanța care au avut ca efecte benefice: crearea unui statut de stațiune „de lux”, cu un caracter urban accentuat de existența unor dotări unice de nivel suprateritorial (teatrul de vară - găzduind mult timp un recunoscut festival muzical național, satul de vacanță, bazarul, telegondola, Aqua Park-ul, etc.);
- efecte negative produse de transformările generate, în special de problemele de proprietate și de prioritățile funcționale de după 1990 cum ar fi: degenerarea coerenței ansamblurilor construite, degradarea prin delăsare și/sau indiferență a patrimoniului construit, estomparea logicilor urbanistice (fie și punctuale sau zonale) ale unor ansambluri cu vocație, datorită unor îndesiri de construcții, a ocupării ilegale a plajelor sau falezei, a ocupării aproape integrale (în partea de nord a stațiunii) a malului lacului Siutghiol, a nerespectării condițiilor de protecție a monumentelor și a zonei costiere, etc.

5.2 Realități actuale.

Actualmente, Mamaia se află în căutarea unei noi identități a cărei forță de exprimare are nevoie de un suport temeinic de logică și fermitate.

Relația cu Municipiul Constanța îi impune o dezvoltare care să reflecte necondiționat o imagine coerentă de așezare personalizată – stațiune de lux cu dotări adecvate ce sprijină vocația municipiului de pol de creștere și de oraș-port (cel mai

mare port românesc și cel mai semnificativ port maritim național), „revizuirea” zonei de sud pe care se află un număr destul de mare de construcții inadecvate și ilegale pe plajă, reconsiderarea potențialului urbanistic al zonei de nord (legătura cu orașul Năvodari fiind inconsistentă), recompunerea cadrului arhitectural – urbanistic al segmentului central care cuprinde și cele mai importante clădiri monument istoric.

În acest moment:

- Se conservă informații concrete legate de dezvoltarea stațiunii și evoluția „vieții” ei specifice
- Se conservă zone cu morfologie urbană unitară care reflectă concepții acordate unor necesități generate în etape succesive
- Se păstrează, fie și cu transformări, un fond construit consistent care ilustrează concret etape de edificare, de la începuturile constituirii stațiunii și până în zilele noastre
- Se conservă un semnificativ fond de utilizare turistică în unități de cazare apte de regenerare
- Se conservă, chiar în stare de degradare relativă, obiective de utilitate publică a căror regenerare fizică și funcțională poate susține o structură de dotare complementară fondului de cazare a turiștilor de sezon și/sau a vizitatorilor de weekend
- Se păstrează obiective de patrimoniu clasate ca monumente istorice sau monumente de for public

În mod negativ se constată:

- Carențe în întreținerea curentă a fondului construit existent și neglijarea aspectelor de restaurare a fondului construit valoros (patrimoniu clasat sau construcții/ansambluri cu valoare de acompaniament) sau a cadrului fizic al monumentelor de for public
- Ocuparea abuzivă a plajelor cu construcții definitive și construcții neadecvate volumetric, arhitectural, stilistic
- Ocuparea multor spații proiectate inițial ca spații libere sau verzi cu construcții (densificări excesive)
- Inexistența unei vegetații specifice zonei și apariția nefirească a unor specii străine de plante, arbuști, arbori
- Degradarea relațiilor vizuale și funcționale cu marea și cu lacul Siutghiol prin ocuparea plajelor și a malului lacului cu construcții izolate sau cu ansambluri/fronturi construite de locuințe colective
- Lipsa unor elemente de unificare a spațiilor publice urbane și a unei rețele de spații verzi
- Distribuția sporadică a unor dotări de agrement specific în relație indiferentă cu cadrul natural și construit
- Prezența, uneori aleatorie, a unor grupări de obiective de interes turistic și de agrement care să pună în valoare cadrul natural specific
- Lipsa unei siluete urbane sesizabile atât de pe mare, cât și de pe lacul Siutghiol
- Lipsa unor accente volumetrice care să marcheze relația urbanistică cu Municipiul Constanța și cu Orașul Năvodari

5.3. *Recomandări pentru reglementări urbanistice viitoare*

Propunerile prezentului studiu conduc spre:

- Inițierea de documentații urbanistice la nivelul întregii stațiuni sau al unor unități urbanistice omogene care să genereze reglementări adecvate, flexibile în raport cu problemele derivate din evoluția activităților și a potențialului economic și funcțional, calibrate la scara localității și a rolului său
- Inițierea unor operațiuni de restaurare/regenerare a fondului construit valoros (monumente, construcții cu valoare ambientală), ca și a spațiilor publice și a spațiilor verzi care întregesc ansambluri și constituie puncte sau areale de interes urbanistic
- Adecvarea/readecvarea funcțională generală a clădirilor și îndeosebi a obiectivelor de patrimoniu
- Oprirea proceselor de îndesire necontrolată a ansamblurilor construite sau ocuparea intensivă cu construcții definitive/provizorii a unor terenuri ce constituie un cadru fizic personalizat pentru monumente clasate sau ansambluri cu valoare ambientală (zone de protecție ale monumentelor sau zone cu caracter protejat, determinate în urma unor analize detaliate pe țesuturi omogene); adecvarea indicatorilor urbanistici în funcție de țesuturile constituite sau, după caz, de zonificări noi, coerente
- Utilizarea, pe cât posibil, a unor materiale de construcție și finisare de bună calitate, cu aspect neostentativ, atât la operațiuni de restaurare, cât și în operațiuni de edificare nouă
- Delimitarea, dacă este cazul, a unor trasee de transporturi neconvenționale care să nu afecteze coerența unor imagini ale cadrului constituit (peste sau prin zone cu monumente, intersectări de relee, cabluri suspendate, telecabine, etc.)
- Crearea unor perdele verzi de-a lungul stațiunii care să acompanieze o promenadă continuă, proiectată în lungul coastei litorale
- Crearea unor cadre de vegetație care să susțină punerea în valoare a unor construcții de patrimoniu sau a unor construcții/ansambluri cu valoare ambientală
- Inițierea unor studii peisagistice complexe de amenajare a spațiilor verzi, ale plajelor și falezelor mării și lacului Siutghiol, cu utilizarea/punerea în evidență a vegetației specifice zonale și a relațiilor apă - uscat
- Realizarea unor studii de siluetă și de altimetrie în profil longitudinal și în profiluri transversale pe întreaga stațiune, pentru determinarea zonelor cu posibile amplasări de accente volumetrice și de înălțime
- Inițierea unor studii complexe de fundamentare pentru dotări specifice de agrement, turism, detentă în vederea utilizării corecte a potențialului natural și construit al stațiunii
- Inițierea pe etape, a unor studii de profil funcțional, adecvate cerințelor în schimbare ale utilizatorilor stațiunii (sezonalitate și extrasezonalitate,

tipologii de turism, capacitate balneară, complementaritate cu municipiul Constanța, etc.)

Întocmit,

Arh. Doina-Mihaela BUBULETE
Expert atestat Ministerul Culturii

ANEXA 1

LISTA MONUMENTELOR ISTORICE 2010

Nr. crt.	Cod LMI 2010	Denumire	Adresa	Datare
595	CT-II-m-A-02896	Fosta vilă Regală, azi club "Castel"	In centrul stațiunii Mamaia	1926
-	CT-II-a-B-21001	Cazino	B-dul Mamaia	1930-1935
-	CT-II-a-B-21001.01	Pavilion central, restaurant	B-dul Mamaia	1930-1935
-	CT-II-a-B-21001.02	Corpuri laterale cu cabine	B-dul Mamaia	1930-1935
-	CT-II-a-B-21001.03	Pod cu bar maritim	B-dul Mamaia	1930-1935
		Hotelul Rex		1936 - 1940
654	CT-III-m-B-02942	Statuia "Pe valuri"	Hotel "IAKI", curtea interioară spre Promenadă	1963
655	CT-III-m-B-02943	Arta monumentală "Artele"	Restaurant "Central"	1962
656	CT-III-m-B-02944	Statuia "Fata la mare"	Hotel "Central", spatiu verde spre Promenada	1961
657	CT-III-m-B-02945	Statuia "Sirena si delfinul"	Hotel "Doina" Bazin spre Promenada	1961
658	CT-III-m-B-02946	Statuia "In soare"	Hotel "Dacia", spatiu verde spre Promenada	1962
659	CT-III-m-B-02947	Grup statuar "Confidenta"	Hotel "Ovidiu", in spatiul verde spre Promenada	1963
660	CT-III-m-B-02948	Statuia "Rasaritul"	Hotel "Pelican", spatiu verde spre Promenada	1961
661	CT-III-m-B-02951	Grup statuar "Maternitatea"	Hotel "Select" in spatiul verde spre Promenada	1956
662	CT-III-m-B-02952	Statuia "Nufarul"	Hotel "Sulina" in bazinul spre Promenada	1962
663	CT-III-m-B-02954	Statuia "Jucatoare de tenis"	Hotel "Sulina" in spatiul verde spre Promenada	1961
664	CT-III-m-B-20163 (disparută)	Statuie "Fata cu caprioara"	Cinema "Albatros"	1964
665	CT-III-m-B-20164 (dispărută)	Statuia "Fecioara cu marul"	Hotel "Cazino"	1943
666	CT-III-m-B-20165 (disparute)	Grup statuar "Nou nascut"	Hotel "Rex"	1958
667	CT-III-m-B-20166 (dispărut)	Bustul lui Ovidiu	Hotel "Ovidiu"	1958
668	CT-III-m-B-20167 (dispărut)	Grup statuar "Primavara"	Hotel "Ovidiu"	1964

ANEXA 2

ZONA DE PROTECȚIE DELIMITATĂ FOSTA VILĂ REGALĂ, AZI CLUB "CASTEL"



Monument

Limita parcela monument

Limita zonei protejate

ANEXA 3

ZONA DE PROTECȚIE DELIMITATĂ
CAZINO



Monument

Limita zonei protejate

ANEXA 4

**ZONA DE PROTECȚIE DELIMITATĂ
HOTEL „REX”**



Monument

Limita parcela monument

Limita zonei protejate

Bibliografie

- Asociația Prietenii MNIR, (2009) *Monumentele istorice din Romania*, proiect interactiv, <http://www.monumenteromania.ro/index.php/monumente/detalii/ro/>
- M. Cazacu, (2006), *Turismul balnear și de agrement, în România interbelică (Interbellum Romania)*, Editura NOI Media Print.
- V. Coman, C. Cheramidoglu, N. Grigore, M. Oboroceanu, M. Pîrvan, A. Pop, coordonatori V. Coman, C. Cheramidoglu, (2012), *CONSTANȚA – MĂRTURII DOCUMENTARE, vol. I., Regulamente ale administrației locale (1879-1949)*, Serviciul Județean Constanța al Arhivelor Naționale.
- R. Cosrnescu, fotografii
- A. Dragomir, (2012), *Castelul din Mamaia al reginei Maria*, [www.romanialibera.ro/actualitate /locale/castelul-din- mamaia-al-reginei-maria-270352](http://www.romanialibera.ro/actualitate/locale/castelul-din-mamaia-al-reginei-maria-270352).
- A. Lăpușan, Ș. Lăpușan, G. Stănescu, (2006), *Album cu amintiri Mamaia 1906-2006*, Editura Dobrogea
- C. Lăzărescu, (1955), *Studii pentru sistematizarea localităților de pe litoralul Mării Negre*, Revista Arhitectura 12/1955
- Mamaia 360.ro, www.facebook.com/media/set/comments/
- Ministerul Culturii și Patrimoniului Național, Institutul Național al Patrimoniului, (2010), *Lista Monumentelor Istorice, 2010*, Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.670bis/1.X.2010.
- Plutonia, La MAMAIA (partea a II-a - 1920 - 1940) sau de la Palat la REX
- Plutonia, *Constanța de odinioară*, (2012), <http://constanta-imagini-vechi.blogspot.ro/2012/08/la-mamaia>
- L. Popa, 2010, *Casele de vis ale Reginei*, <http://jurnalul.ro/special-jurnalul/casele-de-vis-ale-reginei-557751.html>
- V. Roșulescu, (2012), *Mamaia 2 Istoric al băilor și al cazinoului*, vladimirrosulescu-istorie.blogspot.ro/2012/09/mamaia-2-istoric
- Societatea arhitecților români (1924), *ARHITECTURA - Anul III 1924*
- www.historia.ro/exclusiv_web/general/articol/concediu-1912-baile-mare
- www.imagoromaniae.ro/imagini/cazinoul-i-plaja-mamaia.html
- www.okazii.ro/romania-dupa-1920/ilustrata-
- www.skyscrapercity.com/
- www.ziuaconstanta.ro/rubrici/actualitate/
- *** Monumentele Municipiului Constanța (2010), Editura Boldăș, Constanța