

1. Cum arăta zona de vest a Bucureștilor în secolului XIX

Bucureștii, în epoca regulamentară, se întindeau spre vest până la drumul care va deveni după 1852 *Șoseaua Basarabilor* [Șoseau Orhideelor]. Zona era de puțin timp cuprinsă în oraș căci numai un veac înainte când "Constandin sin Maxim cupeț" ridica, izolată pe un ostrov al Dâmboviței, biserica Sf. Elefterie "Vechi" (1741- 1744) locul în care ctitorul își așezase lăcașul era considerat departe de oraș. De atunci tot mai multe parcele au intrat în posesia orașenilor, au început să se construiască case și mai ales biserici : Sf. Împărați Constantin și Elena / Livedea Gospod (1785) pe Podul de Pământ; Bărbătescu Vechi /Sf. Nicolae ot Filaret (1764, rezidită înainte de 1818) pe Podul Calicilor sau Cărămidarii de Sus-Grozăvești (1805 prima clădire, rezidită în 1848, 1872 și 1877 după incendiu) aflată pe Splaiul Independenței; bisericile Sfinții Voievozi Mihail și Gavril (1817, refăcută 1898) și Sf. Vineri Nouă (construită 1854) pe Calea Târgoviștei.



Planul Borroczyn, 1852 (Colecția MMB)

Între marile artere istorice ce defineau această parte din teritoriul Bucureștilor se afla Calea Târgoviștei (din 1878 numită Calea Griviței). Pod domnesc, citat încă la 1681 în documente, pe vremea când traseul său situat tot pe direcția est-vest și de acolo către Târgoviște, era plasat mult mai la sud întrucât și orașul nu se întinsese decât până la Mănăstirea Sărindari, artera la mijlocul veacului XIX asigura în continuare legătura pe direcția est-vest

dintre Podul Mogoșoaiei și bariera de vest-Bariera Târgoviștei. Traseul urmat de Calea Târgoviștei era situat la nord de balta Cișmigiului și ulița Fântânii, fiind parțial paralel cu aceasta dar continuând mai mult spre vest. Pornind de la Podul Mogoșoaiei întâlnea străzile Manea Brutarul, Soarelui și Sculpturii pe latura de sud și strada Sf.Voievozi pe latura de nord, traversa strada Berzei și se oprea tocmai la Șoseaua Basarabilor, șosea de centură a orașului atunci.

Calea Târgoviștei a fost și ea cuprinsă în planurile de aliniere, cele care încercau să fluidizeze circulația și să egalizeze prospectul străzilor prin rectificări ale traseului. Realizarea lor, ținând cont de dificultățile practice și de lungimea drumului s-a petrecut în mai multe etape. „*Plan de situație și aliniere de la Calea Târgoviștei*”¹¹⁰ [Cal.Griviței].1887, ridicat de ing. C. Bouvard și conductor arhitect I.Sibberg în 1887 cuprindea situația traseului dintre Podul Mogoșoaiei și clădirea Gării Târgoviște, indicând prin codul culorilor și aprecierea stării în care se găseau clădirile situate pe ambele laturi ale străzii. „*Plan de situație și aliniere a străzii Grivița*”¹¹¹, 1896 acorda o atenție specială părții de început a arterei, respectiv rezolvării urbanistice a legăturii dintre Calea Griviței și Calea Victoriei.

La sud un alt drum important ca lungime și rol în trama stradală, traversa teritoriul de vest al orașului. Podul de Pământ numit în secolul XIX, Calea Belvedere iar din 1878 Calea Plevnei, pornea de la Podul Mogoșoaiei, cobora spre Dâmbovița care curgea încă prin albia sa naturală, mergea relativ paralel cu aceasta pe direcția sud/est-nord/vest, trecea de Cazarma cavaleriei de la Malmaison și ajungea la Bariera Podului de Pământ acolo unde întâlnea traseul semicircular al Șoselei Basarabilor.

Pe lângă cele două artere în aceeași direcție, est-vest, de-alungul timpului s-au deschis alte ulițe cu trasee mai scurte. Astfel pornind tot de la Podul Mogoșoaiei strada Fântânii pleca până la Strada Berzei

Mai lungă era strada, relativ paralelă cu Strada Fântânii, cea care mergea până ce întâlnea Podul de Pământ și care va primi înainte de 1860 numele de strada Știrbei Vodă, denumire ce nu s-a modificat de-alungul timpului. Traseul pleca în direcția est-vest, tot de la axa vitală a orașului -

¹¹⁰ AN.DMB, Fond PMB-Alinieri, pl.20/1887. Pe plan erau notate astfel: roșu = casele în stare bună, galben = casele în stare mijlocie, negru = casele în stare proastă. După cum erau colorate pe plan, în epocă existau pe latura de nord a Căii Grivița, plecând de la str. Sf. Voievozi spre vest (nr.64-88): 8 clădiri în stare bună (nr. 80, 82, 84, 86, 88 etc) și 5 în stare mijlocie. Pe latura de sud a Căii Grivița, plecând de la str. Chimistului/sr.Iulia Hasdeu spre vest (nr.65-89)se găseau: 7 clădiri în stare bună (nr. 81, 83, 85, 89 etc.) și 4 în stare mijlocie, iar 2 erau neapreciate.

¹¹¹ Planul a fost aprobat de Consiliul Comunal în podința de la 3 aprilie 1896, de Ministerul de Interne cu adresa nr. 9490 din 3 aprilie 1896, cu Decret Regal nr. 2184 din 21 april.1895. (AN.DMB. Fond PMB-Alinieri, pl.22/1889).

Podul Mogoșoaiei - pe lângă latura de nord a clădirii Teatrului Național, cotea pe direcția sud-nord și apoi din nou o lua către vest, trecând pe lângă parcelele aflate la nord de grădina Cișmigiu acolo unde aveau proprietăți familii boierești de primul rang : Florescu, Assan, Văcărescu/Kretzulescu, traversa străzile Schitu Măgureanu la întâlnirea cu Popa Tatu și pe urmă strada Berzei, trecea la nord de biserica Sf. Ștefan "Cuibu' cu Barză" oprindu-se la întâlnirea cu Podul de Pământ/Calea Plevnei. Ulterior, în anii 1882-1884, Serviciul Tehnic al Primăriei a hotărât și modificarea traseului lung și întortochiat al străzii Știrbei Vodă¹¹². Noul traseu al străzii pornea, în direcția est-vest, tot de la Calea Victoriei dar acum de la nord de Palatul Regal și de strada Imperială. Apoi drumul prelua și îngloba fostul traseu al străzii Calvine până la locul unde aceea se intersecta cu traseul istoric al străzii Știrbei Vodă, mai departe continuând și păstrând direcția est-vest până când se oprea la întâlnirea cu Calea Plevnei.

În ce privește porțiunea veche a traseului străzii Știrbei Vodă care pornea de la Teatrul Național și se oprea la întâlnirea cu noua stradă Știrbei Vodă, aceasta a primit numele de strada Ion Câmpineanu .

Arterele menționate se încrucișau cu drumuri dispuse relativ perpendicular pe ele, pe direcția sud-nord. Era „*strada ce merge la Sf. Ștefan*” (Biserica Sf.Ștefan,„Cuibu' cu Barză” (1760), stradă care lega zona din jurul bisericii Sf. Ilie Gorgani cu Capul Podului, devenită apoi strada Berzei. Traseul său lung a variat, dar denumirea nu s-a schimbat vreodată. La început, conform documentelor scrise și cartografice din anii 1844-1871, strada Berzei era drumul dintre strada Schitu Măgureanu și strada Sevastopol, cel care trecând pe la vest de terenul numit Balta lui Dura Neguțătorul, tăia strada Știrbei Vodă și Fântânii, contura o piațetă nesistematizată aproape de întretărirea cu ulița Târgoviștei, acolo unde ajungeau străzile Francmazonă și Popa Tatu iar după ce traversa Calea Târgoviștei, urca mai departe spre nord, oprindu-se la strada Sevastopol. De acolo până la Capul Podului se numea ulița Buzzești. Întregul traseu era relativ paralel cu Podul Mogoșoaiei, fapt ce a contribuit de timpuriu la creșterea gradului de importanță a respectivei străzi, întrucât a preluat o parte a circulației majore a orașului pe direcția sud-nord.

Traseul drumului a rămas nemodificat,dar înainte de anul 1882, strada Berzei rămâne porțiunea care pornind de la str. Schitu Măgureanu se încheia la întâlnirea cu Calea Griviței. De acolo mai departe traseul s-a numit strada Buzzești.

¹¹² Planul va fi legalizat prin Înaltul Decret Regal, nr. 18455 din 17 aprilie 1896 (AN.DMB. Fond PMB-Alinici, pl.296/1886).

În același timp s-a mai produs o modificare ca urmare a schimbării ponderii de interes a unor zone ale orașului odată cu evoluția lor urbanistică. Strada Berzei pornind de la Calea Griviței, numerotarea parcelor începea de aici deci pe latura de vest se aflau numerele cu soț iar pe cea de est, numerele fără soț. Din anul 1891/1892 s-a considerat mai importantă legătura cu noul bulevard realizat prin sistematizarea traseului și mărirea prospectului fostei străzi omonime, Bulevardul Schitu Măgureanu, drept care s-a schimbat și orientarea traseului, implicit numerotarea ce pornea acum de la sud, adică pe latura de est se aflau numerele cu soț, iar pe latura de vest, cele fără soț. Schimbarea reflecta și apariția unui interes accentuat pentru zona de sud-vest a orașului odată cu tăierea în anii 1870-1880 a marelui Bulevard Elisabeta.



Planul Vahnig, 1911

Ultima schimbare fundamentală a cca 1/3 din traseul Străzii Berzei s-a realizat la începutul secolului XX. Aceasta survenea în continuarea efortului pentru îmbunătățirea străzii din punct de vedere al intereselor urbanistice, efort care începuse în anii 1876. Atunci s-a urmărit în principal numai o mai bună aliniere a străzii Berzei¹¹³. El a continuat prin planurile

¹¹³ AN.DMB. Fond PMB-Aliniere, pl.58/1876; 35/1890.

din perioada 1890-1898 ce au propus două posibile modificări ale primului tronson din traseul străzii Berzei, ambele fixându-i pornirea de la Calea Plevnei ¹¹⁴.

Proiectul s-a reluat în anii 1906-1911 ¹¹⁵, noul traseu, ce corespunde celui actual, realizându-se până în anul 1923. Strada Berzei pleca acum de la sud, de la Calea Plevnei, direct în linie dreaptă către nord până când intersecta vechiul aliniament, traversa apoi strada Știrbei Vodă mergând mai departe pe traseul istoric până la încheierea ei odată cu întâlnirea Căii Griviței.

În aceeași perioadă s-a realizat și prelungirea traseului străzii Berzei către sud, peste Calea Plevnei până la bd. Elisabeta. Noul drum numit strada Vasile Pârvan a tăiat marea parcela sudică, având menirea de a deschide o cale rapidă de la strada Berzei, Calea Plevnei și strada Sf. Constantin la Bulevardul Elisabeta și implicit la axa est-vest a orașului.

În ce privește porțiunea din traseul anterior al străzii Berzei cea care cobora pe direcția sud-est până la Bulevardul Schitu Măgureanu, aceasta a devenit strada Grigore Cobălcescu.

De la strada Berzei un alt drum pleca pe direcția nord/est - sud-vest. Numit Strada Francmazonă el trecea pe lângă biserica Malmaison și Cazarma Malmaison și la mijlocul veacului XIX se oprea la Calea Belvedere chiar acolo unde se afla moșia lui Pharmazonu Urlățeanu. Mai târziu pe la 1871 Strada Francmazonă se va prelungi până la Dâmbovița. Marea schimbare a traseului va interveni însă în secolul XX ca urmare a unor majore modificări urbanistice a zonei.

În ce privește caracteristicile parcelarului și modul lui de ocupare acesta a evoluat diferit în funcție de interesele orașenilor, un factor decisiv fiind apariția unor construcții de interes public major, construcții ce atrăgeau o populație stabilă legată fie de funcționarea lor fie de alte oportunități pe care le deschideau prezența clădirilor respective. La mijlocul secolului XIX, traseul străzilor principale era apropiat de cel actual dar fără a fi rectiliniu, rezultat al constituirii sale prin trasare liberă. Pe ambele laturi ale străzilor erau constituite parcele ocupate în proporție de cca 20-25%, construcțiile fiind amplasate, de regulă, pe una din limitele lotului și având o latură, de obicei cea mai îngustă, la fața stradei.

¹¹⁴ Variantele puse în discuție erau: A. prelungirea de la Calea Plevnei direct spre nord până la întâlnirea cu str. Știrbei Vodă cu posibilă prelungire și spre sud până la intersectarea cu Bulevardul Elisabeta sau B. de la Calea Plevnei prelungire spre nord-est până la întâlnirea cu str. Eroului și mai departe spre nord pe traseul istoric.

¹¹⁵ AN.DMB. Fond PMB-Alinieri, pl. 654/1906

După porțiunea de teren ocupată de casă și curte, se întindeau parcele mari plantate, parcele a căror suprafață domina ocupând spațiul central ce reprezenta fundul de lot aflat între străzi paralele.

Calea Târgoviștei era intensiv ocupată până la întretăierea cu viitoarea stradă Berzei/Buzești. Mai departe de-a lungul arterei spre vest se întindeau parcele neconstruite, mai mici, urmate de parcele mari plantate printre care trec puținele drumuri de legătură existente în epocă. După acestea urma moșia Belvedere a boierilor Golești, moșie ce după parcelarea realizată în deceniul șase al secolului XIX, după anul 1852, va deveni cartierul Grant.

Urmează o perioadă deosebit de fertilă din punct de vedere urbanistic și constructiv. Între anii 1852 - 1895, o parte din terenul plantat de pe laturile de sud și nord ale Uliței Târgoviște/Căii Grivița, a fost parcelat și ocupat de construcții printre care, în primul rând s-a ridicat biserica ctitorită de negustorul Nicolae Eftimie și soția lui Florica, Sf. Vineri Nouă cu hramul Sf. Paraschiva (1854 - dărmată 1931), dovadă a extinderii așezării populației și în această zonă.

Concomitent teritoriul a fost ales pentru amplasamentul unor clădiri și construcții de interes public major. Prima, care va fi determinantă de altfel pentru evoluția zonei, a fost rețeaua liniilor de cale ferată și clădirile necesare funcționării celei de a doua gară a orașului de unde urmau să plece trenurile spre nord, nord-est și nord-vest. Tocmai prezența gării va conduce către construirea, tot în acest perimetru, a clădirilor pentru Școala de Poduri și Șosele (1884) și Școala de arte și meserii (1885).

Astfel zona a devenit un pol de interes al Bucureștilor.

II. Gara Târgoviștei – Gara de Nord

Etapa secolului XIX. De-a lungul Căii Târgoviște spre vest un amplu teren proprietatea marelui ban Dinicu Golescu a fost dat drept zestre fiicei sale Ana la căsătoria cu Alexandru Racoviță. Apoi același teren a devenit zestrea fiicei lor Zoe căsătorită cu secretarul legației Marii Britanii, Effingham Grant.

Soții Grant parcelează terenul și îl vând. Între anii 1847 - 1852 (cf. Planului Borroczyń ediția 1847 și 1852) pe latura de sud a Căii Târgoviște, la vest de ulița Berzei, se întindeau terenurile ocupate de plantațiile proprietarilor Ghiță Ioniță și Ianku Rosset. Parcelele de mari dimensiuni, în 1869, au fost cumpărate de stat fiind considerate terenul corespunzător pentru instalarea liniilor de cale ferată ce trebuiau să lege Capitala de nordul

gării, inițial de Ploiești, apoi de nord/est, de Roman și de nord/vest, de Pitești. Acest teren urma să fie locul de amplasare a liniilor de cale ferată, a clădirile funcționale necesare, inclusiv a gării pentru călători și mărfuri.

Se continua astfel acțiunea pornită din inițiativa Principelui Carol în 1868 în urma căreia s-a construit prima linie de cale ferată a țării, linia București-Giurgiu, la 19/31 oct. 1868 fiind inaugurată și prima gară de călători - Gara Filaret - lucrări care au fost executate de Societatea engleză J.T. Barkley-J.Staniforth. Clădirea de la Filaret a fost proiectată având drept model Gara de Est din Paris și Gara Anhalt din Berlin, dar mai redusă ca proporții.

În septembrie 1868 prin lege s-a concesionat Consorțiului dr. Henry Stroussberg și asociații, din Prusia, construirea și exploatarea unei părți din rețeau de căi ferate, respectiv liniile Roman-Galați, Galați-Brăila-Buzău-Ploiești-București-Pitești-Slatina-Craiova-Turnu Severin-Vârciorova și garile necesare, activitatea pornind în primul rând de la liniile care legau București de țară.

Urmarea a fost construirea între anii 1869-1870 a clădirilor și construcțiilor anexe funcționale ale celei de a doua gări a Bucureștilor Gara București-Ploiești dată în exploatare la 15 nov. 1870, la deschiderea provizorie a liniei București-Ploiești.

Noua gară va primi denumirea de Gara Târgoviște, după drumul de-a lungul căruia era amplasată - Calea Târgoviștei - iar ulterior va fi cunoscută sub denumirea de Gara de Nord.

Un an mai târziu, în oct. 1871, activitatea va înceta pentru o scurtă perioadă, întrucât falimentul firmei prusace a determinat anularea concesiunii Stroussberg, statul român reprezentat de Ministrul Lucrărilor Publice, Nicolae Kretzulescu, prefectul poliției și procurorul de stat, trebuind a pune sechestru pe căile ferate și materialul existent, inclusiv pe clădirile care formau Gara Târgoviștei, până la clarificarea juridică a statutului de proprietate. În perioada 1871/1872, s-a reușit răscumpărarea acțiunilor, drept care Gara Târgoviște, celelalte gări și liniile de cale ferată realizate până atunci, au trecut în proprietatea statului român, iar conducerea noii activități, ce însemna dezvoltarea în continuare a rețelei căilor ferate române și exploatarea lor, a fost încredințată unui Consiliu de Administrație din care face parte arh. Alexandru Orăscu, prințul Alexandru Știrbei și inginerul Yorceanu.



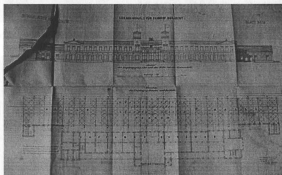
Planul Pappazoglu, 1871



Fațada Gării Târgoviște/Gara de Nord în sec. XIX (carte poștală, colecția MMB)

La doi ani de când fusese dată în exploatare provizorie, la 1/13 septembrie 1872, **Gara Târgoviștei** a fost inaugurată în mod oficial. Totodată cu darea în folosință a gării în 1872 s-au inaugurat și liniile de cale ferată: București-Buzău-Mărășești-Roman ; București-Galați-Brăila și București-Pitești cu ramificațiile Galați-Galați port; Brăila-Brăila port; Tecuci-Bârlad linii care însumau 641 Km. și aveau 39 stații.

Program nou de arhitectură, **Gara Târgoviște**, deși a fost de la început o gară finală, a fost concepută ca tip după modelul gărilor de trecere cu 6 linii, deci având intrarea și peronul pe latura de nord. Inițial era compusă din 4 linii pentru transportul de mărfuri și 2 linii pentru călători. Funcționarea căilor ferate era asigurată de clădirile și construcțiile adiacente amplasate pe terenul rezervat gării. Astfel, mergând de la vest spre est erau dispuse : rețeaua liniilor de cale ferată, clădirile necesare funcționării gării de călători, castelul de apă și remiza de locomotive.



Proiectul Gării Târgoviște – fațada nord și planul

Clădirea gării de călători cu fațada principală orientată spre nord către piațeta dispusă de-a lungul Căii Târgoviște avea lungimea de 93,40 m. și era o construcție parter și un etaj, formată dintr-un pavilion central prin care se făcea intrarea către peroane, două turnuri masive și două aripi laterale. Traveea centrală având 3 nivele ceea ce-i conferea un rol dominant, adică parter, etaj și etaj-atic, era marcată de cele trei deschideri mari de formă rectangulară continuate, deasupra copertinei, de ferestrele etajului în forma unor deschideri semi circulare subliniate de ancadrame pronunțate,

după care nivelul etajului atic era pus în valoare de șirul deschiderilor mici, dreptunghiulare având în centru ceasul, element nelipsit din decorul unei gări. Urmau cele 2 turnuri ce marcau importanța clădirii. Cu deschideri la parter, ferestre ample încadrate de pilaștri adosați care susțin frontonul ce le încununează la etaj, urmate la ultimul nivel de un spațiu având deschideri pe toate cele patru laturi și de acoperișul în patru ape în vârful căruia urmau să fluture steagurile, turnurile deveneau emblema Gării Târgoviște. Urmau aripile laterale având parter și etaj, părți de clădire tratate simplu și a căror fațade erau ritmate numai de alteranța plin/gol. Ele se încheiau cu două travee terminate cu câte un fronton.

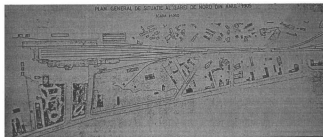
Proiectul gării și a instalațiilor a fost realizat de specialiști din Imperiul Prusac planșele având textele redactate în limba germană și fiind semnat de C.Bergmann.¹¹⁶

Complexul Gării Târgoviște era delimitat la nord de Calea Târgoviștei, la

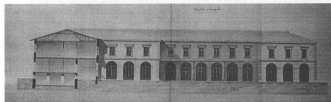
sud de parcele plantate, la vest liniile de cale ferată, iar la est, după remiza de locomotive care încheia Atelierele CFR, urmau loturi de mici dimensiuni. La piațeta din față denumită *curtea călătorilor* accesul era asigurat de un drum central având spre est și vest câte o peluză de flori, după care urmau drumurile laterale cu acces către alte spații funcționale.

Proiectul aprobat de Ministerul Lucrărilor Publice a suferit modificări până la inaugurarea oficială, inclusiv completări. Mai întâi s-a adăugat în perioada 1870-1871 o clădire tip hală acoperită, susținută de stâlpi și ferme metalice. Dispusă paralel cu fațada interioară a clădirii gării, și a cărei lungime o depășea cu 22 m, hala avea rolul de a acoperi liniile și peroanele pentru călători. Tot atunci s-au construit atelierele de reparații și magazia de mărfuri.

¹¹⁶ AN, Fond MLP, dos. 10/1870 ; 3/1890.



În anii următori s-au realizat alte succesive amplificări ale programului de arhitectură pentru care s-au achiziționat terenurile necesare. Astfel între 1873-1910, pentru o mai bună funcționare, construcției inițiale i se adaugă clădiri noi. Prima, din 1873, numită *«magazia pentru mărfurile de mare înțeeală»* era situată la capătul clădirii pentru călători acolo unde se găsea ieșirea din stație. Apoi în intervalul anilor



Corpul de est plasat pe locul actualei fațade principale, 1878

1874-1878 s-a realizat construirea Gării de Mărfuri urmată de mutarea remizei de locomotive și de realizarea unor instalații noi pentru acest tip de gară și pentru depoul de locomotive. Tot în anul 1878, pentru extinderea clădirii de călători, s-a mărit holul de intrare în gară și s-a adăugat aripa de est, compusă dintr-o clădire dispusă perpendicular pe corpul principal.

A urmat, între anii 1895-1896, construirea celei de a doua ferme metalice și a unei noi aripi a clădirii, amplasată la extrema sa vestică, perpendicular pe clădirea principală, gara căpătând o formă de L și eliminându-se partea de zonă verde din piațeta aflată spre Calea Griviței. Noua

clădire preia rolul holului de plecare, iar în fostul corp central situat între cele 2 turnuri, în locul intrării și holului de bilete, a fost amenajat *salonul regal*, în vederea vizitei împăratului Franz Joseph al Austro-Ungariei. Atunci



s-a introdus și linia de cale ferată specială pentru trenul regal, linie ce era intercalată între liniile de plecare și liniile de sosire ale trenurilor de călători și se prelungea până la salonul regal.

Construirea Gării Târgoviște și amploarea pe care o are datorită creșterii într-un timp scurt a rețelei de căi ferate a țării inclusiv a legăturilor cu vecinii apropiați sau mai îndepărtați va avea efect nu numai strict asupra parcelei rezervate gării ci și asupra peisajului urbanistic și arhitectural al zonei.

Una dintre măsurile imediate a fost refacerea legăturii dintre cele două tronsoane ale șoselei Basarab, întrerupte de rețeaua de linii. Pentru simplificarea circulației a fost construit un pasaj superior de trecere susținut cu arce de 6 m și având un tablier de 12 m deschidere, cu rampe de acces paralele cu liniile (pasaj demolat în 1925 și refăcut la noua dimensiune a rețelei feroviare).

În continuare au apărut o serie de străzi adaptate parcelarului special al locului datorat noii funcțiuni -gara-. După 1870 s-a tăiat strada Cameliei, dispusă pe axa nord/est-sud/vest la est de Gara Târgoviștei, de Atelierele CFR și parcelele limitrofe Ea pornea din spatele remizei de locomotive și mergea până la strada Francmazonă. Tot atunci s-a deschis și strada Atelierului, între Calea Griviței și strada Berzei, prin care se făcea accesul la Fundătura Atelierului ce lega Atelierele CFR de ambele artere, iar la nord de Gara Târgoviște, prin terenul fostă proprietate Polizu s-a deschis o stradă ce i-a preluat numele. Strada Polizu permitea o legătură directă, rapidă de la gară cu strada Occidentului și prin ea cu Calea Victoriei.

Câțiva ani mai târziu după 1880, pentru a delimita teritoriul gării și a simplifica circulația către vest, la sud de parcela ocupată de Gara de Nord,

s-a constituit o stradă a cărui nume inițial îi fixa cu exactitate poziția în oraș "Bulevardul Dosul Gării". Acesta ulterior a devenit *Bulevardul Dinicu Golescu*. Traseul la început avea menirea de a lega strada Francmazonă (azi R.Vulcănescu), de Șoseaua Băsarab, ulterior prelungindu-se până la strada Berzei.

Apar și unele drumuri scurte ce permit accesul în profunzimea lotului: Fundătura Francmazonă, Fundătura Atelierului. Străzile scurte ca și cele secundare cum erau str.Atelierului, str.Cameliei, str.Francmazonă erau mărginite de loturi de formă rectangulară, ocupate în proporție de 70-80% cu clădiri având funcțiune mixtă: locuință și ateliere meșteșugărești sau prăvălii, construcții majoritatea de calitate modestă pentru care de cele mai multe ori se emit autorizații fără a se cere planurile - deseori proprietarii solicitând chiar "*planul tip al Primăriei*".



Planul Gőbl, 1898

În ce privește artera principală Calea Griviței până la "Gara de Nord", punct de reper esențial al orașului, terenul a fost ocupat intensiv cu clădiri continuând tipologia existentă până aici pe ambele porțiuni ale Căii Grivița: parcele lungi, în care construcțiile sunt amplasate pe cca 70-85% din suprafața lotului, clădiri de calitate compuse din parter și un etaj și dispuse la frontul străzii pe una sau ambele laturi ale parcelei. Uneori fațada se întinde

pe întreaga limită a lotului către stradă, constituind astfel un front închis, continuu. Spațiul curții rămâne în planul doi accesul către ea făcându-se printr-un gang de intrare. Dominante erau clădirile cu dublă funcțiune: parter comercial și etajul locuință. Dacă partiul nu este prea variat individualizarea s-a realizat prin elementele de decorare ale fațadelor care folosesc repertoriul curent a stilului eclectic în general cu sobrietate și măsură. Apar la cumpăna secolelor XIX și XX și elemente din noile limbaje stilistice : neoromănesc și Art Nouveau.

A doua funcțiune ca importanță, legată direct de funcțiunea principală -gara de călători- au fost clădirile pentru hoteluri a căror prezență va crește spectaculos în prima jumătate a secolului XX. Ca expresie arhitecturală acestea s-au înscris de asemeni curentelor artistice frecvente în epocă..

Se adaugă la cele menționate clădirile de folos public, una dintre ele fiind Hala Grivița ulterior Hala Matache Măcelarul, după numele unui negustor al zonei. Amplasată la întretăierea străzilor: Berzei-Francmasonă-Atelierului-Grivița-Popa Tatu, Hala Grivița a fost construită între anii 1880-1890, în cadrul acestui tip de program ce a fost introdus și dezvoltat în mod accelerat în București în a doua jumătate a secolului XIX. Hala a fost reconstruită în 1920. În ce privește spațiul pieței comerciale libere, adiacente halei, acela nu va fi niciodată delimitat urbanistic în mod clar.

Transformări radicale în secolul XX, se petrec fiind determinate de mai mulți factori printre care cel ce va juca un rol major a fost amplificarea teritoriului de utilitate a Gării de Nord impusă de dezvoltarea semnificativă a rețelei de cale ferată în special după 1920 odată cu lărgirea orizontului național.

Dar modificările au fost precedate de inițiativa apărută deja la sfârșitul secolului XIX de a se construi o altă gară -Gara Centrală- amplasată mai aproape de zona care era considerată atunci centrul orașului, după modelul altor capitale europene. Proiectul era legat și de interesul de a da mai mare pondere noului bulevard trasat la 1870-1880 , Bulevardul Elisabeta, întrucât terenul de amplasare ales, fosta proprietate a Marghioalei Procopiu Canusi, se afla situat la limita de nord-vest a acestuia, înainte ca bulevardul să se oprească la întâlnirea cu Dâmbovița (azi terenul pe care se află Opera Națională din București).

În vederea construirii unei clădiri care să aibă calități arhitecturale, urbanistice și funcționale la standardul superior al epocii, în anul 1892, s-a lansat un concurs internațional de arhitectură. În urma deliberărilor comisiei din care făceau parte arhitecți străini și arhitecți români de prestigiu, Premiul I a fost acordat proiectului semnat de arhitecții A.Marcel (Paris) și Louis

Blanc (București). Ulterior, în urma expunerii rezultatelor, datorită informațiilor apărute, s-a descoperit plagierea de către premianți a proiectului arhitectului Eustache din Paris realizat pentru un program similar. Ca urmare arhitecții Ion Mincu și Grigore Cerchez, membrii ai juriului, și-au retras votul și au protestat cerând anularea rezultatelor. Totuși concursul a fost validat și terenul achiziționat. Din motive, ținând în special de finanțare proiectul nu s-a pus în operă.

Ideea construirii Gării Centrale s-a reluat mai târziu în anul 1909 dar, renunțându-se la soluția anterioară, au fost solicitați arhitectul Victor G.Ștephănescu¹¹⁷ și inginerul Alex. Periețeanu. În 1911 ei au realizat pentru amplasamentul din Bulevardul Elisabeta, un nou proiect adoptând tipul gării terminus și prevăzând ca

fluxurile de călători, venire și plecare, să fie separate. Studiul va fi reluat în 1920 și anteproiectul întocmit dar analiza economică a dovedit imposibilitatea realizării Gării Centrale întrucât era un proiect mult prea costisitor pentru starea financiară a țării.

Anul 1921 în istoria gării a fost marcat de incendiul major ce afectează aripa de plecare a clădirii. Ca urmare s-a impus ca intervenție imediată, în 1922 reconstruirea aripei de plecare. Tot atunci s-a ridicat și o nouă clădire anexă între aripa de plecare și Calea Griviței compusă din parter și patru etaje, cu funcțiunea de birouri inițial pentru Direcția Generală a Poștelor iar din 1936 pentru administrația Gării de Nord.

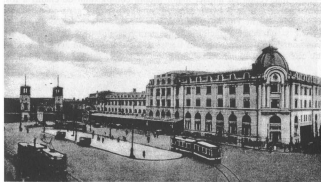
Necesitatea unei gări de mai mare amploare decât era vechea Gară de Nord devenise însă obligatorie în condițiile amplificării traficului feroviar pe care-l preluase aproape în totalitate, Gara Filaret rămânând o gară pentru micul trafic local. Ca urmare la inițiativa directorului general al CFR, inginerul Alex.Cottescu, s-a analizat posibilitatea transformării și amplificării Gării de Nord.

Proiectul inițial al arhitectului V.Gh. Ștephănescu, arhitect șef al serviciului de specialitate al CFR prevedea prelungirea liniilor peste amplasamentul atelierelor CFR și plasarea unei fațade noi în locul pieții Matache Măcelaru. Și la această soluție s-a renunțat din motive economice similare.

În 1932 se hotărăște amplificarea și schimbarea tipului de gară, alegându-

¹¹⁷ Victor Gheorghe Ștefănescu (1876-?) arhitect, a studiat la Școala superioară de arhitectură din București. Lucrări importante: Muzeul antelor/Muzeul Militar în Parcul Carol (în colab. Șt.Burcuș), Institutul geologic, Șos. Kiasleff în București, Moscheia Hunchiar și Primăria (azi Muzeu) la Constanța etc. Repertoriul stilistic abordat a fost expresia ecletică și cea neoromânească.

se o soluție care s-a dovedit posibil de realizat deși a implicat mai multe modificări constructive, arhitecturale și urbanistice.



BUCUREȘTI — PIAȚA GĂRI DE NORD

(Carte poștală, Colecția MMB)

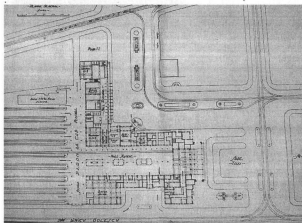
Proiectul realizat de arhitectul Victor G. Ștefănescu prevedea reconstruirea gării pe amplasamentul inițial cu următoarele date tehnice noi: gară terminus cu 16 linii, flux de călători separat deci 8 linii pentru sosire, 8 linii pentru plecare, păstrarea salonului regal, a liniei regale vechi¹¹⁸ și a unora dintre clădirile anterioare. Se modernizau însă condițiile prin introducerea celui mai nou tip de instalații de încălzire, iluminare, sanitare, telefoane și de radio. Proiectul prevedea folosirea materialelor de construcție de calitate a; a cum erau cele veritabile : piatra, fierul, sticla sau cele noi ca teranova pentru tencuieli.

Realizarea noului proiect a arhitectului Ștefănescu a început chiar în anul 1932 odată cu lărgirea terenul rezervat liniilor de cale ferată ceea ce a permis amplificarea numărului acestora. Lărgirea s-a realizat prin exproprierea parcelelor situate la nord de terenul proprietate al CFR, până la Calea Griviței, acțiunea incluzând și demolarea bisericii Sf.Vineri nouă. În al

¹¹⁸ Linia va dispărea iar salonul va deveni salon-oficial după anul 1938 când, pentru decongestionarea Gării de Nord, s-a construit Gara Băneasa, cu rolul de gară regală

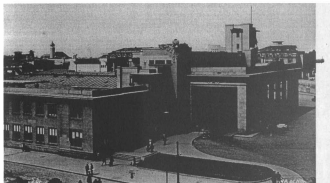
doilea rând au fost mutate Atelierele CFR în zona de vest a terenului Gării de Nord.

Intervenția cu impact major asupra complexului de clădiri a fost tratarea gării ca o gară terminus adoptându-se modelul gării cu peroanele secundare acoperite cu copertine duble de fier și tablă, peroane dispuse în pieptene și un peron principal dispus perpendicular pe acestea către est, peron acoperit cu o structură din fier și sticlă. Acest peron avea deschideri către cele două artere paralele Bulevardul Dinicu



Transformarea Gării de Nord – Planul general, arhitect V.G.Stefănescu

Golescu și Calea Griviței. Primul volum al gării compus din liniile de plecare/sosire, peroanele lor și peronul principal erau situate la vest de clădirea gării istorice. În continuare spre est s-a menținut vechiul hol de sosire dar și salonul regal cu linia specială, salon ce păstra ieșirea de nord către Calea Griviței, între cele două turnuri. Pe vechiul amplasament al gării s-a ridicat noua aripă formată din holul



Fațada și clădirea administrativă , la sud spre bd. Dinicu Golescu (Colecția MMB)

central acoperit cu o structură similară peronului principal, hol care înglobase la nord o parte din vechea clădire completată către nord și sud de noile spații rezervate sălilor de așteptare, restaurantului, iar la etaj sălii de conferințe, bibliotecii și în plus de acelea, pe ambele nivele, alte spații funcționale.

Corpul nou de clădire a devenit piesa dominantă a compoziției prin amploarea spațială a holului central și prin dispunerea, la extremitatea laturii de est a clădirii, a unei noi fațade monumentale a Gării de Nord Fațad a fost concepută de arhitect în expresia neoclasică modernă fiind dominată de porticul format din șase coloane colosale dispuse între cei doi stâlpi-finali de susținere. Porticul marchează intrarea/ieșirea principală din gară conducând către nou creata piață urbană Piața Gării de Nord.



Peronul principal și ieșirea către Calea Griviței (Colecția MMB)

S-a schimbat parțial și aspectul fațadei corpului istoric cel care era orientat către Calea Griviței prin renunțarea la cele două turnuri și egalizarea înălțimii clădirii la care domină acum linia orizontală. Acele accente au fost înlocuite cu un turn cu înălțimea de 20 m. dispus la colțul de nord-est al clădirii și pe care este plasat marele ceas electric.

În deceniile doi și trei a secolului XX se petrec și o serie de transformări urbanistice determinate de amplificarea teritoriului de utilitate a Gării de Nord și de reorientarea fațadelor ei. Pe de o parte, păstrându-se aceleași trasee, s-a schimbat denumirea unor străzi fie parțial pentru anumite porțiuni de stradă, fie total pentru întregul traseu. Astfel strada Cameliei era numele traseului care începe de la Bd. Dinicu Golescu și se termină la strada Berzei (înglobând ultima porțiune din strada Francmasonă). Strada Francmasonă a rămas doar stradela dintre Bd. Dinicu Golescu și str. Cameliei, stradelă care a primit după 1948 numele de strada Baldovin Părcălab. În ce privește porțiunea dintre Bulevardul Dinicu Golescu și Splaiul Independenței a străzii Francmasonă aceasta, după 1926, va primi denumirea de strada General Angelescu continuând traseul străzii omonime ce venea de la calea Griviței pe direcția nord/est – sud/vest (fosta stradă Sculpturei).

Pe de altă parte, la est de Gara de Nord pe terenul rămas liber după mutarea Atelierele CFR, teren mărginit de străzile Bd. Dinicu Golescu, artera nou tăiată între str. Cameliei și gară (adică strada Gărei de Nord) a fost constituită Piața Gării de Nord și în continuarea acesteia spre est, scuarul de 15.000 mp. Ulterior în deceniul patru, după aceste două spații va fi amplasat Palatul Administrativ C.F.R., azi Ministerul Transporturilor.

Tot pentru fluidizarea circulației în zona aceasta mult solicitată s-a tăiat Bulevardul Gh. D. Duca cu rol de a lega Calea Griviței/Gara de Nord cu Bulevardul Alexandru Ioan Cuza.



Planul Unirea, 1939 (Biblioteca MMB)

Urmează etapa ulterioară celui de al doilea război mondial, deci după anul 1950, când a fost radical modificată ocuparea unei porțiuni majore a Căii Grivița. Schimbarea s-a produs pe latura sudică începând cu strada Atelierului până la gară unde vechiul fond de clădiri a fost înlocuit cu blocuri de locuințe și un hotel. În continuare de-a lungul parcelei ocupate de instalațiile Gării de Nord au fost eliminate cu totul ultimele clădiri existente pentru a se permite în continuare amplificarea liniilor de cale ferată.

În ce privește latura de nord pornind de la clădirea Institutului Politehnic București, către vest de asemeni fondul construit a fost înlocuit cu blocuri de locuințe, unele ridicate deja în perioada interbelică. Numai

străzile secundare au păstrat în cea mai mare parte forma loturilor și gradul de ocupare dar înlocuindu-se multe din clădirile situate pe loturi.

A fost evident impactul programului major de arhitectură existent în zonă -gara de cale ferată- care prin necesitatea permanentei modernizări a determinat regândirea urbanistică și arhitecturală a zonei. Clădirea Gării de Nord a păstrat permanent poziția de construcție dominantă în funcție de care s-au făcut sistematizările zonei.

III. Școala de Poduri și Șosele

Anul 1884, a fost anul în care inginerul Gh.D.Duca¹¹⁹ (1846-1899) numit de curând în funcția de director al *Școlii naționale de poduri și șosele*, a plecat să viziteze o

serie de școli din străinătate, pentru a se documenta asupra condițiilor necesare bunei desfășurări a unui învățământ tehnic de calitate.

Trecuseră douăzeci de ani din 1864 când s-a votat marele pachet de legi ce urmărea modernizarea instituțiilor țării, printre acestea aflându-se și Legea generală a învățământului, lege ce a rămas în vigoare până în 1898. Pe baza ei s-au înființat școli de diferite grade și niveluri și cele deja existente s-au modificat, pentru a putea contribui cât mai bine la formarea specialiștilor, atât de necesari într-o țară în plină evoluție și transformare. Tocmai acest rol îl aveau școlile de specialitate: *Școala de Belle Arte*, *Conservatorul de muzică și artă dramatică*, *Școala de agricultură*, *Școala de punți și șosele*, *mine și arhitectură* care a devenit în 1881 *Școala națională de poduri și șosele*.

Instituții de învățământ aflate sub conducerea unor profesioniști de prestigiu ca arhitectul Al.Orăscu, pictorul Theodor Aman sau inginerul Gheorghe Duca, preocupați de perfecționarea programei, de realizarea unui învățământ care să-i pună la curent pe tinerii din România cu ultimele informații din domeniul științei, tehnicii, culturii și artei, ființează însă din punct de vedere practic în condiții extrem de dificile. Fără localuri proprii erau silit să schimbe sediul în funcție de locațiile pe care reușea să le închirieze Ministerul Cultelor și Instrucțiunii Publice. În absența investițiilor pentru dotări corespunzătoare, imposibil de făcut în localuri temporare, cu tot efortul corpului profesoral, în genere de o bună pregătire, posibilitatea de a realiza un învățământ la nivelul exigențelor contemporane era extrem de redusă.

¹¹⁹ Gheorghe Duca, inginer, studii la Paris, a lucrat la linia de cale ferată Ploiești-Predeal. Director general al căilor ferate române 1888-1898, inginer-inspector al lucrărilor portului Constanța.

De altfel lipsa de sedii pentru instituțiile publice era generală și se punea cu acuitate. Prima instituție de învățământ ce și-a rezolvat situația a fost Universitatea din București a cărei clădire proiectată de Alexandru Orăscu în stil neoclasic s-a construit între anii 1857-1867, inaugurarea oficială făcându-se în 1869. Totuși nici măcar aceasta nu a beneficiat pe deplin de avantajele clădirii proprii întrucât pe lângă facultățile care funcționau în cadrul ei a trebuit să adăpostească o perioadă și alte instituții : Academia, Muzeul Național și Senatul.

După documentarea realizată în 1884, inginerul Duca a depus toate diligențele necesare și în urma acestor eforturi, prin Legea¹²⁰ votată de Cameră, între cele 16 clădiri pentru diferite instituții centrale prevăzute a fi construite sau terminate s-a inclus și Școala națională de poduri și șosele subordonată Ministerului Lucrărilor Publice, rezervându-se pentru aceasta un buget de 800.000 lei din exercițiul 1884/1885.

În aceeași perioadă directorul școlii ing. Duca a încercat a găsi terenul potrivit pentru amplasarea construcțiilor, după cum declara în adresa către ministrul Lucrărilor Publice, generalul Nicolaie Dabija, prin care solicita achiziționarea lui: "Pentru construirea localului Școlii de Poduri și Șosele am căutat a-l găsi pe cât s-ar putea în centrul orașului, însă prețul fiind mare în raport cu necesitățile ce trebuiesc întâmpinate cu ocazia clădirii unei asemenea școli speciale am ales un loc în Calea Griviței 116 cu prețul de 80.000 lei, proprietatea domnului Vasile Diamandi. Acest loc prezintă avantajul de a se găsi într-o parte sănătoasă a orașului, în apropiere de tramvai¹²¹ facilitând venirea la școală a externilor și în apropiere de Gara de Nord unde elevii pot vizita cu facilitate atelierul și alte instalațiuni. Acest loc deși destul de spațios dar având contur neregulat impropriu pentru o asemenea clădire trebuie a cumpăra un loc din strada Polizu proprietatea doamnei Leopoldina Gradovici cu prețul de 15000 lei." Gh.D.Duca¹²². Ministerul a apreciat avantajele și a acceptat propunerea drept care Consiliul Miniștrilor în ședința din 12 iulie 1884 „deliberând asupra propunerii domnului ministru [al] Lucrărilor Publice nr. 7274 prin care se propune a se încuviința ca asupra creditului de lei 800.000 deschis prin Legea din 5 iunie,

¹²⁰ Legea relativă la emisiunea de rentă pentru noi construcții necesare diferitelor ministere a fost sancționată prin Decretul Regal nr. 1750/5 iun.1884. În anexă erau menționate clădirile a căror construcție urma să fie finanțată printre care în afara Școlii de Poduri, Șosele și mine erau menționate următoarele : Biserica Catedrală din București : [pt.]Ministerul comerțului, agriculturii și domeniilor - Terminarea clădirii Palatului Regal din București : [pt.]Ministerul de Finanțe - Reconstruirea localului ministerului ; etc. (AN, Fond. MLP dos. 5/1884 fl.3)

¹²¹ Prima linie de tramvai [cu cai], din București, a funcționat din 1871 pe traseul:Gara Târgoviște - Cal.Târgoviște-str.Manea Brutarul-str.Luternă-str.Știrbei Vodă-Teatrul Național-str.Biserica Enei-str.Colței -Plaja Sf.Gheorghe

¹²² Date despre construcția din : AN. Fond Ministerul Lucrărilor Publice, dos. 5/1884

să se plătească 95.000 pentru cumpărarea locurilor ce s-a găsit în Calea Griviței...spre a se construi Școala de Poduri și Șosele....Terenul este pe Calea Griviței 116 și pe strada nouă formată pe locul domnului I.I.Polizu Micșunești.”¹²³



Planul cadastral,1895 (XI F)-detaliu,Gara și Școala de Poduri și Șosele
(Colecția MMB)

Urmează în continuare demersul directorului, inginerul Gh.D.Duca, care dorind “a însărcina cu redactarea planurilor pe un arhitect care ar fi dat probe incontestabile de știință și de talent” , cu autoritatea conferită de funcție și prestigiul de care se bucura, apelează la arhitectul considerat a îndeplini întru totul condițiile cerute. Colaborarea se concretizează , drept care prin adresa către minister din 19/31 ianuarie 1885 ing. Duca comunică pe de o parte alegerea făcută : “ Prin intermediul domnului [arhitect] Lecomte de Nouy am însărcinat pe domnul **Cassien Bernard arhitect** din Paris, cu redactarea planurilor și devizul clădirii Școalei de poduri și șosele pe prețul de 10.000 franci aur plătitibil la Paris ceea ce reprezintă o sumă mai mică decât 2% din valoarea lucrărilor, prețul fixat în regulamentul oficial al onorariilor arhitecților din Franța”, iar pe de altă parte anunță :” În diferite rânduri am primit planuri generale și de detaliu, astăzi tot proiectul fiind

¹²³ Tranzacția s-a făcut pe baza actelor de vânzare semnate de proprietari ca vânzători și de ing. Duca pentru MLP în calitate de cumpărător. Din acte reesă că ambele terenuri au fost înainte proprietatea lui I.I.Polizu Micșunești fiind vândute în 1872 și 1878 cu consimțământul mamei sale D-na Suțu

gata”. Ca urmare solicită a se face arhitectului Cassien Bernard, direct la Paris , plata finală de 8000 franci aur (2000 au fost dați ca avans), pentru munca sa, Arhitectul Cassien Bernard era deja o figură cunoscută ca profesionist în România întrucât împreună cu alt arhitect francez Albert Galeron era autorul proiectului clădirii Băncii Naționale a României, proiect mult apreciat în epocă și a cărui realizare începuse încă în anul 1882.

Deci contractul ca și plățile s-au făcut la Paris către arhitectul Cassien Bernard în calitatea sa de autor al proiectului. Planurile indică însă dubla participare la conceperea și redactarea lor întrucât cartușul are mențiunea: „*Dressé par les architectes soussignes..., Paris 26 decembrie 1884, Lecompte de Nouy , Cassien Bernard*”.

Odată proiectul redactat, pentru a deveni o clădire semnificativă a orașului, s-au urmat demersurile legale, directorul școlii inginerul Duca depunând cererea la Primăriei orașului București pentru a obține autorizația de construcție¹²⁴. Se menționa în actul respectiv : “alături pe lângă aceasta planul terenului și fațadei și vă rog a-mi da cuvenitul bilet de voie”, bilet care preciza : “... se autorizează construcția cu trei etaje pe suprafața totală de 2.789 m2 conform planurilor prezentate și aprobate. Construcția va fi din zid masiv învelită cu fier”.

Planurile, două la număr, cu legendele redactate în limba franceză conțineau: “Fațada spre Calea Griviței și spre str. Polizu-Elevația principală”, “Secțiunea longi tudinală”cu indicarea diferitelor funcțiuni ale spațiilor pe etaje, “Secțiunea transversală” și separat “Planul parterului”, fiecare având indicat în cartuș *Dressé par les architectes soussignes...*,

Analiza stilistică și planimetrică evidențiază apartenența clădirii la ceea ce în istoria arhitecturii a fost denumit ca “stilul raționalist”, stil apărut în Franța ultimilor decenii a secolului XIX ca răspuns la eclectismul dominant, și a cărui teoretician de prestigiu a fost Viollet le Duc, tocmai arhitectul ce l-a recomandat pe Lecomte de Nouy autorităților române pentru lucrări de restaurare ce se doreau realizate, lucrări la care participarea arhitectului francez prin concepția puristă distructivă a fost mult contestată. Dar proiectarea unei clădiri moderne cu program strict funcțional va constitui un subiect la care arhitecții își vor putea etala știința și talentul.

Adaptându-se forme neregulate a terenului, Cassien Bernard și Lecomte de Nouy au organizat clădirea în jurul “curții de onoare” și a altor patru curți, unele cu rol de serviciu și altele pentru elevi. Armonizând

¹²⁴ AN.DMB. Fond PMB-Tehnic, dos. 16/1885 fl.51

circulația interioară concepută a fi lesne de realizat în mod rapid și în toate sensurile, cu o maximă folosire a spațiilor, s-a avut în vedere destinația acestora în mod clar, logic și în raport direct cu importanța avută în desfășurarea activităților specifice.

Partiul grupa varietatea de spații funcționale, astfel: în aripa dispusă spre Calea Griviței – tratată ca aripa principală -, porțiune de clădire care era despărțită de



Proiectul Școlii – arh. C.Bernard și Lecomte de Nouy, Planul parterului

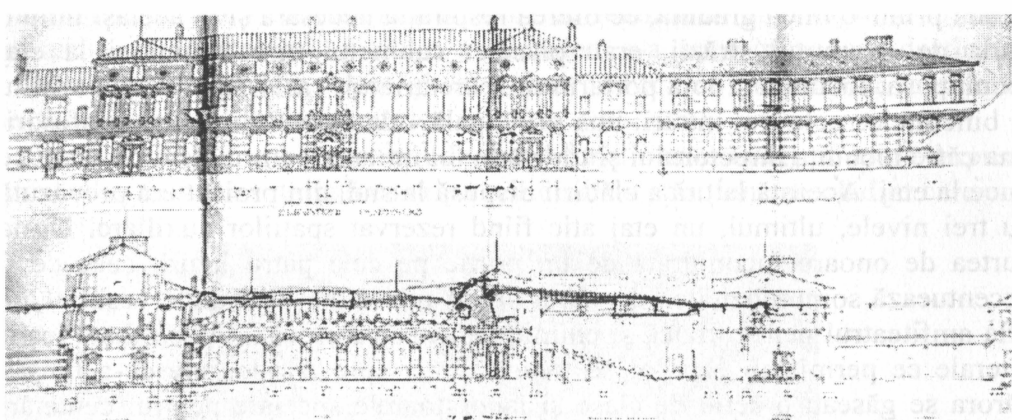
stradă printr-o mică grădină, ce oferea respirația necesară și în același timp o izola de zgomotul străzii, erau plasate: cabinetul directorului și la etaj locuința sa, locuința și loja portarului, secretariatul, casieria, sala de consiliu și bineînțeles cele trei intrări: una principală - de onoare și pentru profesori, una către locuința directorului și tratată la fel intrarea pentru elevi cu scara ce duce la etaj. Această latură a clădirii dispusă la sud, din proiect era prevăzută cu trei nivele, ultimul, un etaj atic fiind rezervat spațiilor auxiliare. Urma curtea de onoare înconjurată de un portic pe cele patru laturi, ceea ce îi accentuează somptuozitatea. În partea opusă precedată de marele vestibul, se afla amfiteatrul pentru fizică și chimie, amfiteatrul prevăzut și cu două ieșiri laterale ce permiteau elevilor să treacă direct spre coridoarele de-a lungul cărora se găseau o serie de clase și laboratoarele speciale pentru: cercetări științifice, industriale, cabinetul de mineralogie, cabinetul de fizică, cabinetul de optică etc. În dreapta curții de onoare se află sala pentru elevii începători care-i pregătea pentru viitoarele specializări, iar pe latura stângă, aproape de cabinetul directorului se situa *Muzeul școlii și colecțiile sale* loc menit a demonstra activitatea practică a școlii. Clădirea se termina spre nord cu sala de mese pentru elevi, bucătăria și camerele servitorilor dispuse în jurul curții de serviciu, care pe o latură are un pasaj acoperit menit să facă o legătură lesnicioasă între sala de mese și bucătărie, iar pe latura opusă era deschis pentru a permite circulația trăsurilor de serviciu.¹²⁵

Folosind la maximum amplasamentul chiar dacă rezultau spații având forme diferite și mărimi reduse, spații care devin debarale sau mici magazii, autorii au știut să valorifice întrutotul parcela existentă. De asemeni curțile interioare devin spații de trecere dar și loc de testare a unor aparaturi ce trebuia folosită în aer liber. Independent de aceste posibilități circulația este rezolvată cu ajutorul coridoarelor.

Deși planul etajului lipsește, indicațiile pe cele două planuri ale secțiunilor indică dispunerea la etaj a infirmeriei, dormitoarelor elevilor interni, altor săli de clasă și bibliotecii plasată în aripa de N-E.

125

Partiul indicat pe plan conține la parter spațiile: în aripa de sud -Vestibule, Escalier du directeur, Cabinet de directeur, Logement de portier, [intrarea principală], Caisse, Salle du conseil, Vestibule, Escalier des élèves, WC, degagement - ; aripa sud/est - [4] Salle de cours, Magasin; aripa nord/est, laboratoarele – salle de manipulation pour 12 élèves, salle de balance, salle pour recherche scientifique, pour les essais industriel, preparation de cours, Cabinet de minéralogie; între aripile elevilor – cour des élèves [și] Manipulation en plein aires; spre vest – Ecole préparatoire, Salle de dessin des élèves, Cour d'honneur, Salle de Musée et collections, Cabinet de physique; la nord – Grande Vestibule, Amphithéâtre de physique et de chimie [între 2] Passage couvrir [și 2] Cour; la nord, în continuare – Cabinet de professeur, Office, Réfectoire 56 élèves, cour de service, Cuisine, Logement de domestique , Entré de voiture de service.



Proiectul Școlii – arh. C. Bernard și Lecomte de Nouy-Fațada de sud și secțiune

Partiul structurat într-o concepție funcționalistă-armonioasă, a fost subliniat și prin modul de rezolvare a fațadelor clădirii în general tratate sobru dar nuanțat în funcție de importanța corpului respectiv de clădire. Fațada către Calea Griviței a fost tratată ca fațadă principală, dominantă, prin înbrăcarea întregii suprafețe în cărămidă aparentă. Din același material prin schimbarea registrului coloristic, s-au realizat și motivele decorative geometrice care decorează suprafețele. S-a adăugat decorația cu ajutorul plăcilor de faianță colorată și tratarea intrărilor într-un mod mai fastuos ele fiind subliniate de frontoane, coloane și alte elemente care să detașeze respectiva travee cum este în cazul intrării principale, subliniată și prin prezența la etaj a unui balcon la care accesul se face printr-o ușă terminată în partea superioară cu un fronton spart. Celelalte fațade, mult mai simple, au suprafețele ritmate de alternanța plin/gol. În ansamblu, domină sobrietatea și punerea în valoare a funcției interioare prin decorul exterior.

Proiectul a fost realizat datorită strădaniei depuse în continuare de inginerul Duca care a preluat în regie realizarea clădirii: „Consiliul [Ministrilor] încuviințează propunerea făcută de Dl. Ministru [al] Lucrărilor Publice și-l autorizează să facă în regie prin Direcția Școalei săpăturile de zidărie la fundamentele clădirii până la fața pământului, în marginile sumei de 75.000 lei cât sunt evaluate lucrările în devizul general”. Conducerea școlii va alege ca antreprenor firma Luigi Giulini și ^{Comp.}, care prin contract s-a angajat “să respecte condițiunile generale pentru întreprinderi de lucrări publice și condițiile pentru executarea lucrărilor de artă” prevăzute de

regulamentele de construcție elaborate de Ministerul Lucrărilor Publice. A fost desigur meritul concepției inginerului Gheorghe Duca acela de a impune prin contract tratarea clădirii școlii ca o construcție de utilitate publică, dar considerând-o și operă de artă ce va contribui la înfrumusețarea orașului.

Inaugurată oficial în 1886 școala devine curând neîncăpătoare.

Venit la Direcție, inginerul Scarlat Vârnav reia tratativele cu Ministerul Lucrărilor Publice solicitând fonduri pentru mărirea clădirii. Între îmbunătățirile cerute sunt¹²⁶ : construirea unei noi clădiri, în completarea celei vechi, pe suprafața de 264 m², dotată cu mobilierul corespunzător cerințelor, închiderea porticului ce mărginește curtea de onoare, deoarece frigul prea mare al iernii și neputința de a se închide spațiul deschis direct spre birouri sau săli de clasă creează condiții improprii de lucru. Abia în 1890 se primește creditul de 110.000 lei pentru construirea noii aripi a școlii. De data aceasta antrepriza lucrării o are directorul Scarlat Vârnav, personalitate de prestigiu și om de aleasă cultură “cel a cărui colecție de tablouri va sta la baza pinacotecii de artă universală a Muzeului ieșean”, care preluând această funcție cere să se respecte expresia artistică în care a fost concepută prima clădire, deci să se păstreze unitatea stilistică dar fără copierea primei soluții ce-și păstrează originalitatea.

Inginerul Scarlat Vârnav, cel care mulți ani fusese președinte al Societății Române de Construcții, în noua calitate de director al Școlii de poduri și șosele, apelează pentru realizarea proiectului aripei noi la arhitectul Louis Blanc, Autor și a altor importante clădiri publice din București..

Blanc a respectat opera înaintașilor săi, a cărei valoare nu avea motive să o conteste, realizând o clădire neutră dar care se armonizează cu soluția originală, clădire amplasată de-a lungul străzii Polizu. Pentru închiderea porticului, încă din contract s-a prevăzut: “se va face cu ferestre pe parapet de zidărie, identic fațadei muzeului”.

În ce privește materialele de construcție folosite, pentru faianță, în țară neexistând meșteșugul manufacturizat la un înalt nivel, se recurge la firma din Paris *Manufactură și faianță decorativă, Jules Loebnitz & fiul*, dar pentru cărămidă se încheie contractul cu inginerul Nicolaie Cuțarida, unul din principalii producători ai acestui tip de materiale.

¹²⁶Date din documentele aflate la : AN. Fond M.L.P., dos. 9/1891-1892
construcțiune a noii aripi a localului școlii. Se cere din nou avizul Primăriei *, de data aceasta de către arhitectul Louis Blanc, pentru “case de locuit de zid masiv lucrate cu mortar de var acoperite cu metal și calcan de zid la vecini în conformitate cu planurile prezentate și aprobate... și o reparație radicală, casele existente legându-se cu cele ce se construiesc din nou la *Școala de poduri și șosele*”. Lucrările s-au terminat în anul 1892.

_____ * AN.DMB, Fond PMB+Tehnic, dos. 49/1891 fl.328.

Ca și predecesorul său, Vârnăv preia conducerea lucrărilor, dar de data aceasta Ministerul Lucrărilor Publice, prin ministrul Olănescu, îi comunică “aprobând propunerea din raportul D-voastră nr. 611 vă încunoștiințez că vi se acordă o indemnizație de 20 lei pe zi pentru direcțiunea și supraveghierea lucrărilor de

Un teritoriu al orașului București, o lungă perioadă rămas într-o evoluție lentă, s-a modificat radical pe parcursul unui veac datorită amplasării unor clădiri ce aparțin programelor de arhitectură noi vehiculate în secolul XIX, programe în dezvoltare care au avut impact urbanistic, arhitectural și constructiv asupra lui. Au contribuit direct la aceasta politica de modernizare dusă în mod constant de autorități, specialiștii care au fost implicați în realizarea ei și interesului orașenilor pentru locul în care își duc traiul cotidian.

Surse bibliografice și documentare

MUCENIC, Cezara *“Construcția Școlii naționale de poduri și șosele- date inedite”* Sesiunea jubiliară *“Centenarul Școlii naționale de poduri și șosele”*, Institutul Politehnic București, 1981;

NOICA, Nicolae Șt. „*Tradiții românești în construcțiile de lucrări publice*” București, Ed. ALL, 1997

NOICA, Nicolae Șt. „*Banca națională a României și personalități din istoria construcțiilor*” București, Ed. Mașina de Scris, 2006

SNCFR *Amintiri despre o veche gară românească. 125 de ani de la inaugurarea Gărei de Nord.* Centrul de perfecționare a CFR, 1997.

SOCULESCU I.N. *Concurs internațional pentru proiectele Gării Centrale și otelului administrației Căilor Ferate Române.* În : *Analele arhitecturii și ale artelor cu care se leagă*, nr.5, 1893, fil.57

STEPHĂNESCU V.G. *Transformările Gărei de Nord din București* În : *Revista tehnică C.F.R.*, anul XIX,nr.11-12, dec. 1932. pg. 337.

STĂNCULESCU Irina *“Apariția și evoluția denumirilor de străzi din București”* În: București.Materiale de istorie și muzeografie XIV,2000

Planul Bucureștiului ridicat din porunca prea înălțatului domn stăpânitor Barbu Dimitrie Știrbei V.V. de Maior Rudolf Artur BORROCZYN în 99 planșe, 1847

Planul Bucureștiului ridicat din porunca prea înălțatului domn stăpânitor Barbu Dimitrie Știrbei V.V. de Maior Rudolf Artur BORROCZYN. 1852

București capitala României – Maior D.PAPPAZOGLU – 1871

Planul Orasului Bucuresti lucrat de Institutul Geografic al Armatei pentru Primaria Capitalei, în al XXX- lea an al Domniei M.S.Regelui CAROL I. 1895.

Planul orașului București , Edit. Institutului de arte grafice Carol GÖBL, 1898;

1911 București , de F. VAHNIG , Kartograf, Ed.E.Boerner și F.Vahnig ;

Planul Unirea, Municipiul București și împrejurimile, 1939;

Summary

The article deals with the metamorphoses of the north-western part of the Romanian Capital - mainly with the building of the North railroad station. Like any other city, Bucharest kept growing, so that areas which were, once, considered out of its territory have been englobed and have become, in years, districts and quarters vital to the city life. The 19th and 20th centuries brought accelerated changes in the studied area, due to its importance in the urban life.