

DEFORTIFICAREA CETĂȚII TIMIȘOARA

Ciprian Glăvan*

Cuvinte cheie: *cetate, defortificare, dezvoltare urbană, Timișoara.*
Keywords: *fortress, demolition, urban development, Timișoara.*

The Demolition of the Fortress Timișoara (Abstract)

Shortly after the conquest of Timișoara by the Habsburg armies in October 1716, the building of a new bastioned fortification to replace the existing Turkish fortifications was considered necessary. The construction work started in 1732 and ended in 1765. When it was completed, the circuit of fortifications had an average width of 585 m and consisted of nine bastions and three access gates. Beyond the external line of fortifications lay the esplanade, a 949-m-wide plain subject to a construction ban. The fortress, built at high costs and with incredible efforts in order to stave off the raids of the Turks, was never attacked by them again, but in 1849 successfully withstood a siege by the Hungarian revolutionary army that lasted over 100 days. From that moment on, due to progress made in the military field, the fortress started losing its utility.

It is in this context that the local authorities took steps to revoke the city's official status of fortress and, implicitly, to tear down the fortifications, deemed to be a major hindrance to urban development because of the thick walls and narrow access gates and, in particular, the presence of the esplanade. Their first success came with the order of His Majesty, Emperor Franz Joseph, issued on November 10, 1868, to reduce the area under construction ban from 949 m to 569 m. Four years later, through a decision of His Majesty's, the Timișoara magistrate's request was approved and the demolition of the fortress walls could begin. The military commandment of the city and the civil authorities were to agree on the means of demolition and all the other aspects of the matter. The three gates, which were locked at night, slowed down the traffic between the city and its suburbs. The decision to remove them was carried through in a short period of time, so that they had already been pulled down by September 1891, when the emperor visited Timișoara on the occasion of a regional exhibition in Southern Hungary. Such measures, taken by mayor Telbisz and the city administration, resulted in His Majesty's decision of April 23, 1892, which officially cancelled the fortress status of Timișoara.

Given the complexity of the matter and the stakes involved in the defortification of the city and its subsequent development, the decision to cancel its fortress status was followed by lengthy negotiations, which were finally brought to an end by an agreement between the civil and the military authorities of the city, signed in 1905. According to the terms of the agreement, a surface of 138.460 m² was allocated to the city, in exchange for five replacement buildings for the army, 1.930.000 kronen worth, to be erected over an interval of five years. In urban development terms, the main priority was the connection of the city centre with the suburbs. For this purpose, the plots situated along the arterial roads, which would link the suburbs to the centre, were among the first to be sold and the following construction plan was proposed: ground floor and three stories, attached building system and monumental character. In economic terms, the city authorities aimed to capitalise as much as possible on the plots that had become available, which led to a total of 1.906.512 kronen being made from the sales in the first years after the demolition. Alongside defortification, the three regularisation plans drafted before World War I, as well as other urban works that contributed to the development of the city and the fluidity of traffic – for example the regularisation of the Bega Canal or the moving of the railways to Orșova (1902) and Baziaș (1933) – have left an indelible mark on the modern development of the city.

La scurt timp după cucerirea Timișoarei de către armatele habsburgice în octombrie 1716 s-a pus problema construirii unei noi fortificații bastionare, care urma să ia locul fortificațiilor turcești. În lumina ultimelor cercetări în

domeniu¹, anul 1732 se impune ca dată de început a construcției noii cetăți. Aceste lucrări s-au încheiat în anul 1765.

Construcția cetății a presupus un volum de muncă și materii prime considerabil, astfel că doar

* Muzeul Banatului Timișoara, Piața Huniade nr. 1, e-mail: cipi_gl@yahoo.com.

¹ Mihai Opriș, *Timișoara: Monografie urbanistică: descoperiri recente care au impus corectarea istoriei urbanistice a Timișoarei*, Timișoara (2007), 70.

în domeniul fortificațiilor își desfășurau activitatea concomitent un inginer conductor, mai mulți ingineri militari, maiștri și până la 180 de zidari², cărora li se alăturau numeroși civili care desfășurau diverse activități aferente edificării fortificațiilor. Pe lângă aceștia au fost folosiți deținuți militari și civili, a căror întreținere era clar reglementată³. Episodic s-a luat de asemenea măsura arendării prin contract a muncilor de construcție la fortificații⁴. Atunci când lucrările o cereau se lua măsura dărâmării unor clădiri, care împiedicau construcția fortificațiilor sau se aflau în zona cu interdicție de construcție. În astfel de cazuri clădirile dărâmate erau evaluate, iar proprietarii de case erau despăgubiți⁵.

La încheierea lucrărilor, odată cu relocarea canalului Bega în afara cetății, centura de fortificații avea o grosime medie de circa 585 m, cuprinzând 9 bastioane (Bastionul Francisc, Bastionul Theresia, Bastionul Iosif, Bastionul Hamilton, Bastionul Castelului, Bastionul Mercy, Bastionul Eugeniu, Bastionul Elisabetei, Bastionul Carol) și trei porți de acces în cetate, dispuse la un interval de câte trei bastioane (Poarta Transilvaniei, Poarta Petrovaradinului, Poarta Vienei)⁶.

Dincolo de limita exterioară a fortificațiilor se întindea esplanada, un câmp lat de 949 m supus interdicției de construire. Aceasta se întindea până la piața Coronini (actuala Piața Romanilor) în Fabric; strada Arany János (actuala stradă Ion Ghica) în Iosefin, iar casele din Elisabetin erau acceptate doar provizoriu. Proprietarii caselor din această zonă erau nevoiți să semneze un „revers”, un document prin care luau la cunoștință faptul că în caz de necesitate militară, casele le vor fi dărâmate fără despăgubiri. Abia după 1780 a fost introdusă prevederea conform căreia locuitorii din Elisabetin urmau să fie despăgubiți în cazul dărâmării caselor⁷. Astfel, datorită fortificațiilor și a esplanadei, cartierele exterioare se aflau la aproximativ 1700–2000 m de centrul cetății⁸, fapt care a influențat vizibil dezvoltarea urbanistică a orașului până la începutul secolului XX.

Cetatea, ridicată cu costuri și eforturi foarte mari pentru apărarea împotriva turcilor, nu a mai

fost atacată de aceștia, rezistând însă asediului de peste 100 de zile din partea armatei revoluționare maghiare în anul 1849. După acest moment, cetatea a început să își piardă utilitatea, datorită faptului că progresele făcute în domeniul militar făceau inutilă prezența centurii de fortificații, iar posibilitatea unei noi invazii turcești era practic eliminată.

În acest context, autoritățile orașului au început demersurile pentru ridicarea statutului de cetate a Timișoarei și implicit pentru dărâmarea fortificațiilor, cu atât mai mult cu cât prezența zidurilor și a porților înguste și mai ales a esplanadei era o piedică majoră în calea dezvoltării urbanistice moderne a orașului. De altfel, orașul Timișoara încheiase deja în 1859 un contract cu erariul militar privitor la dreptul de proprietate asupra suprafeței esplanadei⁹. Acest contract, reconfirmat în 4 martie 1868, cuprindea descrierea și evaluarea parcelelor atribuite autorităților militare, respectiv civile. Se menționau de asemenea drepturile și obligațiile, care decurgeau pentru acestea din dreptul de proprietate asupra parcelelor respective. În 1868 magistratul orașului înaintează comandamentului cetății o cerere, prin intermediul căreia este ilustrată situația grea a orașului prin existența cetății și se propune comandamentului zidirea de către oraș a unei cazarme de cavalerie pe cheltuală proprie în schimbul dărâmării cetății¹⁰. La rugămințile orașului, prin ordinul Majestății Sale împăratul Franz Josef din 10 noiembrie 1868 se dispune ca zona cu interdicție de construcție să fie redusă de la o distanță de 949 m la o distanță de 569 m. Conform dispozițiilor Ministerului de Război, aprobate și de guvernul maghiar, s-a stabilit ca până la încetarea caracterului de fortificație a cetății, în zonele eliberate de sub interdicția de construcție, străzile urmau să fie dispuse în formă radială dinspre cetate. Aceasta urma să permită o mai bună observație de pe zidurile cetății și în cazul unui eventual atac o apărare mai eficientă. În aceeași ordine de idei a fost păstrată și obligativitatea orașului, ca în caz de campanie, la somația comandamentului militar, parcurile aflate pe acest spațiu să fie defrișate, excluzându-se orice fel de pretenții de despăgubire din partea orașului sau a cetățenilor¹¹. Suprafața eliberată cu această ocazie a fost folosită imediat pentru construcția unor clădiri și a unor străzi noi, ca de exemplu: strada Ormós (actuala stradă Emanoil Gojdu), strada

² Mihai Opreș, *Timișoara. Mică monografie urbanistică*, București (1987), 38.

³ Serviciul Județean Timiș al Arhivelor Naționale, *Fond Direcția Districtului de Fortificații Timișoara*, nr. 115, inv. 1259, doc. 50/aprilie-octombrie 1763.

⁴ *Ibidem*, doc. 5/26 februarie 1755.

⁵ *Ibidem*, doc. 88/5 mai 1780.

⁶ Josef Geml, *Alt-Temesvar im letzten Halbjahrhundert 1870–1920*, Timișoara (1927), 3.

⁷ Bela Schiff, *Unser „Alt-Temeswar“*, Timișoara (1937), 121.

⁸ Mihai Opreș, *Timișoara. Mică monografie urbanistică*, București (1987), 48.

⁹ Serviciul Județean Timiș al Arhivelor Naționale, *Fond Primăria municipiului Timișoara*, nr. 2, inv. 184, doc. 81/1859.

¹⁰ *Ibidem*, doc. 76/1868.

¹¹ Geml József, *Temesvár újkora*, în Borovszky Samu, *Magyarország vármegyéi és városai*, Budapest (1913), 121.

Török (actuala stradă Ady Endre), strada Missits (actuala stradă Zugrav Nedelcu), strada Horvát Boldizsár (actuala stradă Miron Costin) etc¹².

Autoritățile orașului și-au continuat ofensiva pentru dărâmarea zidurilor cetății, iar în data de 5 noiembrie 1872 primarul orașului Ferenc Steiner, pe baza hotărârii ultimei ședințe extraordinare a magistratului, a întreprins o călătorie la Budapesta și la Viena. În timpul acestei călătorii a obținut o audiență atât la Majestatea Sa, cât și la mareșalul baron Franz Kuhn von Kuhnfeld, ministrul comun de război, ocazie cu care a expus punctul de vedere al magistratului orașului Timișoara, în ceea ce privește problema defortificării¹³. Aceste eforturi nu au rămas fără ecou, astfel încât prin hotărârea împăratului s-a aprobat cererea magistratului timișorean și s-a dispus dărâmarea zidurilor cetății Timișoarei¹⁴. Comandamentul militar regional și autoritățile civile urmau să se pună de acord asupra modalităților de dărâmare și a detaliilor legate de această problemă, urmând ca mai apoi propunerile să fie înaintate ministerului de război.

O piedică majoră în calea traficului între cetate și suburbii o constituiau cele trei porți, care aveau o singură trecere îngustă pentru vehicule și o altă și mai îngustă pentru pietoni, acestea fiind închise în timpul nopții. Drumurile care duceau înspre/dinspre cetate treceau prin intervale lăsate în acest scop în zidurile fortificațiilor, având un traseu întortocheat, care trecea și peste câteva poduri șubrede de lemn¹⁵. Un prim pas pentru îndepărtarea acestui impediment l-a constituit deschiderea a două treceri noi pe lângă poarta Petrovaradinului și cea a Transilvaniei, pentru a permite trecerea tramvaiului cu cai. Ulterior s-a deschis un nou pasaj pentru vehicule, realizându-se astfel două fluxuri de sens unic pe lângă cel rezervat tramvaiului¹⁶. Inițial aceste străpungeri ale zidurilor s-au efectuat cu păstrarea porților, dar în urma tratativelor dintre primarul orașului și comandantul corpului de armată și cu acceptul ministerului de război comun s-a luat decizia de a se dărâma cele trei porți ale cetății¹⁷. Această decizie a fost salutăată de cetățeni, iar în semn de mulțumire autoritățile orașului i-au acordat baronului Johann Waldstätten, comandantul corpului de armată

local, titlul de cetățean de onoare al orașului¹⁸. Decizia de înlăturare a porților a fost pusă în aplicare într-un timp scurt, astfel că în timpul vizitei împăratului la Timișoara în septembrie 1891, cu ocazia expoziției regionale din Ungaria de sud, acestea erau deja dărâmate.

Înainte de începerea tratativelor sau a lucrărilor de demolare a fortificațiilor, armata avea un plan propriu, datând din 1875, de dărâmare a cetății construite în secolul XVIII, care nu mai corespundea exigențelor militare ale timpului. Acesta prevedea înlocuirea vechii cetăți cu una construită după „sistemul prusian nou”, care punea în aplicare experiențele câștigate în războiul Crimeei și în cel franco-german. Fortificațiile acestei cetăți ar fi urmat să se întindă până pe malul canalului Bega și să ocupe o parte din esplanadă. Conform aceluiași plan, gara principală urma să fie amplasată în incinta cetății pe locul actualii catedrale ortodoxe, iar pe teritoriul cartierului Elisabetin, pe celălalt mal al Begăi, era prevăzut un fort detașat având rolul unui cap de pod. Eventualele proiecte de sistematizare ar fi urmat să fie întocmite în așa fel încât să ofere tunurilor cetății un câmp de tragere fără impedimente¹⁹. O altă propunere, venită din partea lui Alexander von Feher, viza folosirea zonei șanțurilor și zidurilor cetății și îmbunătățirea stării sanitare a acestei zone. Această stare era precară datorită faptului că s-au format ochiuri de apă și mlaștini în canalele din jurul fortificațiilor întrucât acestea nu beneficiau de o scurgere corespunzătoare. În aceste locuri se adunau tot felul de resturi urât mirositoare pe care apa adusă din Bega pentru curățirea canalelor nu reușea să le îndepărteze în totalitate. Pentru a nu mai permite formarea ochiurilor cu apă stătută și materie organică în stare de putrefacție, Feher propunea câteva măsuri pentru implementarea unui sistem complet de purificare a acestor cloace, cum ar fi:

- a. transformarea canalelor prin amenajarea unor parcele și a mai multor canale mici care să se scurgă într-un canal mai mare de evacuare;
- b. plantarea micilor parcele, amintite anterior, cu plante a căror rădăcini să absoarbă materiile organice în descompunere și multă apă. Prin sistemul de canale urma să se împiedice formarea de acumulări de apă și să se distribuie spațial deșeurile.

Printre plantele care ar corespunde criteriilor enumerate mai sus, proiectul menționa salcia și

¹² Armin Barát, *Die königliche Freistadt Temesvár*, Timișoara (1902), 53.

¹³ *Temesi Lapok*, 13 noiembrie 1872, nr. 162, 3.

¹⁴ *Temesvarer Zeitung*, 8 aprilie 1873, nr. 81, 1.

¹⁵ Bleyer, Gheorghe, *Timișoara. Monografie urbanistică și arhitecturală*, Manuscris, Muzeul Banatului Timișoara, nr. inv. 8230, 91.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ Armin Barát, *op. cit.*, 53.

¹⁸ Geml József, *Temesvár újkora*, în Borovszky Samu, *Magyarország vármegyéi és városai*, Budapesta (1913), 122 și *Temesvarer Zeitung*, 25 noiembrie 1890, nr. 272, 1.

¹⁹ Bleyer, Gheorghe, *op. cit.*, 89.

vița de vie. Se estima că plantarea unui iugăr cadastral cu salcie ar presupune 40.000 de puieți și ar putea absorbi multă apă, eliberând în același timp oxigen. Un alt efect pozitiv era scontat din partea viței de vie, care urma să fie plantată și vertical pe ziduri, estimându-se că aceasta nu ar dăuna nici scopurilor de fortificație și nu ar priva materialul de construcție de aerul necesar. Plantarea zidurilor cu viță de vie și a șanțurilor cu salcie și alte plante, care absorb bine apa, urma să aibă un efect de îmborsărire a aerului, de înverzire și de răcorire în verile toride. La aceasta urma să se adauge recolta de struguri de masă și încurajarea industriei de împletire de coșuri. Autorul proiectului se declara pregătit să suporte costurile plantării din propriul buzunar în schimbul folosirii timp de 26 de ani a zonei zidurilor pentru cultura viței de vie și a șanțurilor pentru cultura salciilor. După 26 de ani, aceste plantații urmau a fi predate gratuit erariului militar. Era de asemenea de acord să renunțe la orice fel de cerere de despăgubire, în cazul în care autoritățile militare dispuneau dărâmarea zidurilor sau în cazul în care plantațiile trebuiau distruse datorită stării de război²⁰.

Defortificarea a rămas un punct prioritar pe agenda de zi a administrației orașului, pentru a permite o dezvoltare liberă a acestuia. Acest punct de vedere a fost susținut de primar cu ocazia vizitei efectuate în 1891 la Budapesta. Cu această ocazie a fost înaintat primului ministru memoriul orașului, menționându-se că acesta se bucură de acceptul generalului comandant al corpului de armată din Timișoara. Memoriul și noul plan de dezvoltare al orașului s-au bucurat de simpatia primului ministru și al miniștrilor din cabinetul său²¹. Aceste demersuri, întreprinse de primarul Carol Telbisz și de administrația orașului, au avut ca rezultat decizia împăratului din data de 23 aprilie 1892, prin care era ridicat caracterul de fortificație a Timișoarei²². Acest pas decisiv pentru dezvoltarea modernă a orașului a dat undă verde acțiunilor concrete de defortificare.

Magistratul orașului a încercat să obțină cât mai mult teren cu costuri cât mai mici, deoarece fondurile sale erau limitate de cheltuielile curente pentru întreținerea orașului. De aceea, acesta își exprima speranța că pretențiile autorităților militare vor fi echilibrate și în raport echitabil cu avantajele obținute de pe urma dărâmării fortificațiilor, permițând astfel o soluționare rapidă și eficientă a problemei²³. Reprezentanții orașului erau

conștienți, încă de la începutul tratativelor pentru obținerea suprafețelor ocupate de fortificații, de existența unei convenții guvernamentale din anul 1887, încheiată de guvernele austriac și maghiar privind imobilele aflate în administrarea armatei. Conform acestei convenții, imobilele ministerului de război comun trebuiau administrate în așa fel, încât valoarea totală a acestora să nu se diminueze și orice obiectiv să poată fi predat doar cu recuperarea valorii sale integrale. În acest context, orașul avea două variante: să își impună dreptul de proprietate exclusivă sau să negocieze cu visteria regală maghiară și cu conducerea militară, acceptând procedura prevăzută în convenția guvernamentală din 1887. În urma consultărilor s-a luat hotărârea ca orașul să își păstreze drepturile de proprietate, dar să încerce să respecte și procedurile prevăzute de convenția guvernamentală din 1887²⁴.

Propunerea primarului din octombrie 1892 de a se amenaja, cât mai repede posibil și fără a se ține cont de negocierile pentru terenuri acoperite de fortificații, două artere radiale de legătură a cetății cu cartierele Iosefin, respectiv Fabric s-a bucurat de susținerea autorităților locale. În acest context au fost desemnate suprafețele a căror dobândire constituia o prioritate absolută în vederea amenajării acestor artere sau a apropierei cartierelor de cetate. Se prevedea de asemenea ca edificiile militare, care urmau să fie construite în compensație pentru fortificațiile cetății, să fie amenajate în locații care să nu împiedice dezvoltarea viitoare a orașului²⁵. Autoritățile militare au fost de acord cu amenajarea celor două bulevarde radiale, insistând însă și asupra necesității întocmirii unui plan cuprinzător de regularizare a orașului. Acest plan a fost elaborat pe baza expertizei efectuate de inginerul regal Aladár Kovács-Sebestény în colaborare cu arhitectul budapestan Ybl Lajos. Pe baza acestui plan au continuat discuțiile privind defortificarea și regularizarea orașului, fiind prevăzute printre altele amenajarea unei rețele cuprinzătoare de apă și canalizare, introducerea tramvaiului electric, construirea unui spital general și a unui institut pentru surdo-muți, precum și a altor clădiri, menite să deservească instituții publice sau unități de învățământ²⁶.

Ținând cont de complexitatea problemei și de interesele mari legate de defortificarea orașului și viitoarea sa dezvoltare, negocierile începute după ridicarea statutului de cetate a Timișoarei au fost

²⁰ *Temesvarer Zeitung*, 19 aprilie 1889, nr. 92, 1.

²¹ *Ibidem*, 1 noiembrie 1891, nr. 250, 1–2.

²² Armin Barát, *op. cit.*, 54.

²³ *Temesvarer Zeitung*, 1 noiembrie 1891, nr. 250, 1–2.

²⁴ Geml József, *Temesvár újkora*, în Borovszky Samu, *Magyarország vármegyéi és városai*, Budapest (1913), 122.

²⁵ Armin Barát, *op. cit.*, 56.

²⁶ *Ibidem*, 57.

îndelungate, fiind încheiate abia în 1905 prin contractul dintre autoritățile orașului și cele militare.

Lucrările de demolare au început încă înainte de această dată. Astfel, tratativele începute pentru răscumpărarea suprafețelor ocupate de fortificații porneau de la premisa că orașul prelua suprafețele în starea în care se aflau, iar demolarea bastioanelor, umplerea șanțurilor și nivelarea suprafețelor cădeau în atribuțiile orașului. Pornind de la această premisă, lucrările de demolare și nivelare a bastioanelor și terenurilor dezafectate au început încă din 1898, oferind o oportunitate de muncă lucrătorilor de terasament stabiliți în oraș²⁷. La lucrările de defortificare, care presupuneau demolarea zidurilor, lucrări de terasamente, de curățire și stivuire a materialelor rezultate și transporturi de tot felul au luat parte atât muncitori locali, cât și muncitori sosiți din alte regiuni. Aceștia din urmă veneau de obicei împreună cu familiile lor, stabilindu-se în Timișoara în vederea acestor lucrări și a unor viitoare lucrări de construcții, printre ei numărându-se și așa-numiții cubicași, lucrători de terasament, care fuseseră folosiți la îndiguirea Tisei²⁸.

Odată cu ridicarea interdicției de construcție în zona din jurul cetății și apoi pe măsură ce zona acoperită de fortificații era redată circuitului public, activitatea constructivă din oraș a fost puternic impulsionată. Acest lucru era mai puțin vizibil în cetate unde demolarea masivă a fortificațiilor a început abia după semnarea contractului în 1905. Pe măsură ce loturile erau scoase la licitație între cetate și cartierul Fabric, respectiv Iosefin au început să apară grupuri de case și străzi noi. Printre cerințele pe care trebuiau să le îndeplinească noile clădiri se numărau respectarea unui anumit stil, o anumită consistență și durabilitate și respectarea cerințelor estetice și sanitare²⁹.

În timpul lucrărilor au fost desființate și câteva cimitire de urgență din perioada asediului din 1849, ocazie cu care au fost descoperite monede vechi, arme și diverse obiecte. Datorită faptului că aceste artefacte ajungeau deseori în mâinile nevizitaților s-a propus numirea unui reprezentant al societății muzeale, care să urmărească aceste lucrări din punct de vedere științific³⁰.

După negocieri care au durat mai mult de un deceniu, în 15 iunie 1905 a fost semnată forma finală a contractului prin intermediul căruia orașul prelua în proprietatea sa de la autoritățile militare

suprafața acoperită de fortificații. Din comisia de negociere a contractului, care a primit acceptul ministerului de finanțe și al celui de război, au făcut parte printre alții: primarul Carol Telbisz, inginerul militar maiorul Robert Wenko, intendantul militar Gustav von Wachsenhusen, maiorul Josef Krauss, căpitanul corpului de genști Karl Mader, avocatul Ernest von Barnay, vice-fiscalul cameral Julius von Latzkovich, notarul șef Josef Geml, fiscalul șef Emerich Rózsa, inginerul șef Emil Szilárd sau contabilul șef Heinrich Kratochwill³¹.

Conform prevederilor contractului, orașul urma să primească o suprafață de 138.460 m², în schimbul cărora urma să ridice într-un interval de 5 ani clădiri înlocuitoare pentru armată în valoare de 1.930.000 de coroane. Lucrările de construcții a acestor clădiri au durat până în primăvara anului 1911, ele fiind edificate la nord de centrul orașului unde nu era preconizată dezvoltarea urbană în acel moment. Printre aceste construcții se numărau închisoarea și tribunalul garnizoanei, depozitul de fân, diverse alte tipuri de clădiri, precum și o stradă în prelungirea străzii Sârbești (actuala stradă Gheorghe Lazăr), care să deservească aceste clădiri³².

Șanțurile cetății au fost acoperite cu pământul de umplutură și acoperire a meterezelor, iar cărămizile au fost curățate și depozitate pentru vânzare în loturi de câte 1000 de bucăți. Cărămizile sparte au fost folosite în infrastructura a circa 80.000 m² de drum cilindrat³³. În urma demolării au fost recuperate aproape 26.000.000 cărămizi întregi, din care 19.000.000 au fost vândute cu 20–24 de coroane/1000 de bucăți, iar restul au fost folosite pentru construcțiile proprii sau donate pentru clădirile cu caracter administrativ, socio-cultural sau umanitar. Deși aceste cărămizi erau bune pentru construcții, din motive de ordin sanitar, autoritățile au dispus folosirea lor doar pentru fundațiile clădirilor. Valoarea cărămizilor comercializate cu această ocazie a acoperit costurile presupuse de demolarea zidurilor cetății³⁴.

Valorificarea terenurilor obținute prin dărâmarea cetății bastionare s-a făcut ținând cont atât de factorul urbanistic, cât și de cel economic. Din punct de vedere urbanistic prioritatea o constituia legarea cât mai rapidă a centrului de suburbii. În acest sens, loturile situate de-a lungul arterelor care urmau să lege cartierele de centrul orașului au fost vândute

²⁷ Geml József, *Temesvár újkora* în Borovszky Samu, *Magyarország vármegyéi és városai*, Budapeșt (1913), 125.

²⁸ Bleyer, Gheorghe, *op. cit.*, 96.

²⁹ *Temesvarer Zeitung*, 1 ianuarie 1899, nr. 1, 2.

³⁰ *Ibidem*, 2 martie 1902, nr. 51, 2.

³¹ *Ibidem*, 17 ianuarie 1904, nr. 13, 9.

³² Josef Geml, *Alt-Temesvar im letzten Halbjahrhundert 1870–1920*, Timișoara (1927), 7–8.

³³ Bleyer, Gheorghe, *op. cit.*, 95.

³⁴ Josef Geml, *Alt-Temesvar im letzten Halbjahrhundert 1870–1920*, Timișoara (1927), 8.

printre primele, iar pentru clădirile ridicate aici a fost impus următorul regim de construcții: clădirile urmau să aibă parter și trei etaje, regim închis și caracter monumental³⁵. Din punct de vedere economic autoritățile orașului au încercat să valorifice terenurile devenite disponibile la un preț cât mai mare. Astfel în primii ani după demolarea zidurilor au fost vândute loturi în valoare de 1.906.512 coroane, care au intrat într-un „fond de dezvoltare a orașului”, acoperind costurile presupuse de edificarea clădirilor militare, prin care erariul militar era despăgubit pentru terenurile acoperite până atunci de fortificații și care fuseseră cedate orașului. În altă ordine de idei, sumele obținute din vânzarea loturilor au fost folosite pentru sistematizarea terenurilor obținute cu această ocazie, construcția mai multor clădiri de utilitate publică, precum și diverse măsuri ale magistratului orașenesc pentru impulsionarea dezvoltării economice și urbanistice a orașului. Prin această strategie de dezvoltare a orașului s-a reușit „realizarea legăturilor între centru și suburbii, stimularea activității de construcții, promovarea unei arhitecturi monumentale și realizarea unor ansambluri unitare, având aproape același stil – fiind construite în același timp”³⁶.

Se preconiza și fondarea unei societăți de construcții pentru construcțiile private, a cărui scop urma să fie achiziționarea suprafețelor eliberate de zidurile cetății și construirea succesivă și planificată a acestora cu ajutorul unor muncitori specializați și

a unor arhitecți profesioniști³⁷. O astfel de societate exista la momentul respectiv doar în Budapesta și se considera că existența ei ar aduce numeroase avantaje și urbei de pe Bega.

Primul plan de sistematizare, conceput de inginerul regal Aladár Kovács-Sebestény în colaborare cu arhitectul budapestan Ybl Lajos, a trebuit actualizat ținând cont de evoluțiile din teren și de progresele făcute în sistematizarea orașului. În acest context a fost elaborat al doilea plan de sistematizare, alcătuit de profesor inginer László Szesztay (1901) de la Politehnica din Budapesta. Spre deosebire de planul anterior, care se concentra mai ales asupra teritoriului fostei cetăți și a esplanadei, acesta aborda problema cetății și a suburbiilor ca un tot unitar. Totuși soluțiile propuse nu au fost considerate mulțumitoare, astfel că în anul 1911, sub conducerea inginerului șef Emil Szilárd și a inginerului orașului Bríger József a fost elaborat un plan director de sistematizare a Timișoarei, acesta influențând și în următoarele decenii dezvoltarea arhitectonică și urbanistică a Timișoarei³⁸.

Aceste planuri de regularizare cu prevederile lor amănunțite, precum și realizarea altor lucrări edilitare, care au înlesnit dezvoltarea orașului și fluidizarea traficului (de exemplu regularizarea canalului Bega sau mutarea liniilor de cale ferată spre Orșova (1902) și spre Baziaș (1933), și-au pus, alături de defortificare, o puternică amprentă asupra dezvoltării moderne a orașului*.

³⁵ Bleyer, Gheorghe, *op. cit.*, 96.

³⁶ *Ibidem*, 97.

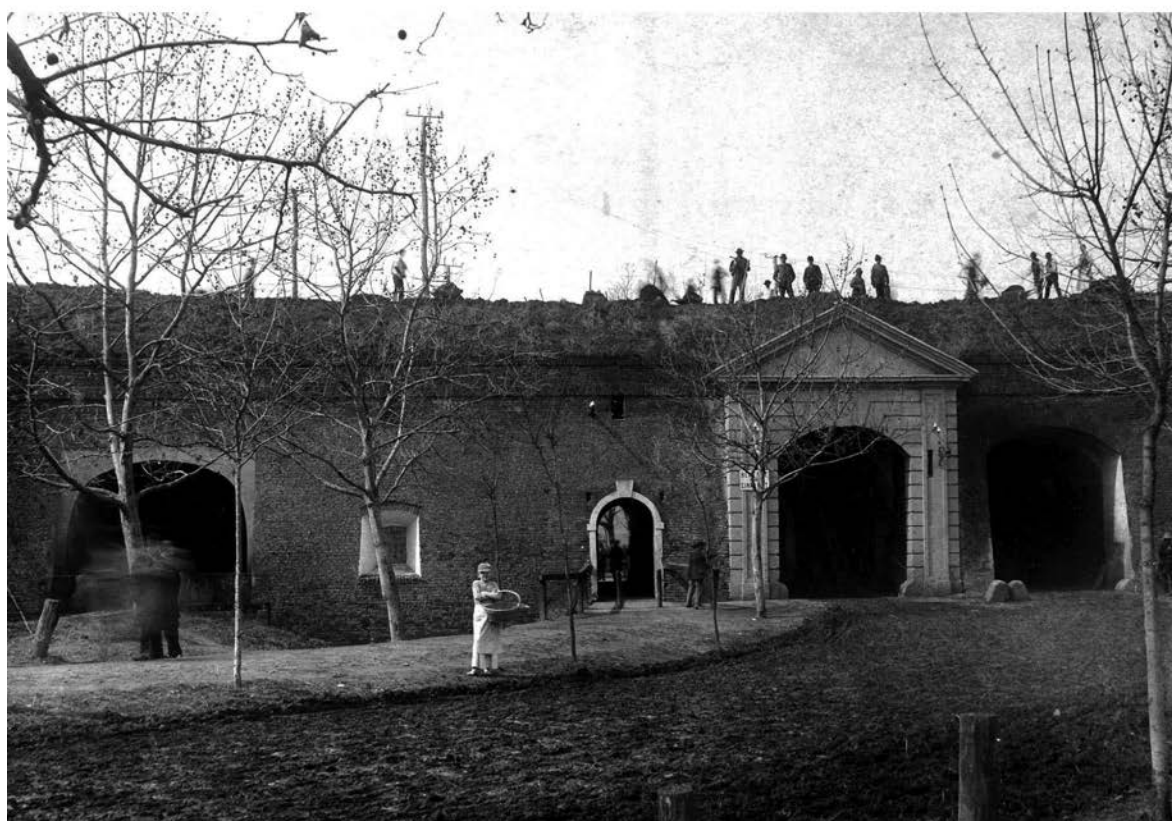
³⁷ *Temesvarer Zeitung*, 16 mai 1909, nr. 111, 1–2.

³⁸ Bleyer, Gheorghe, *op. cit.*, 100–101.

* *Fotografiile din componența planșelor fac parte din colecția Muzeului Banatului Timișoara.*



1



2

Pl. I. 1. Poarta Vienei; Poarta Transilvaniei. / 1. Vienna gate; 2. Transylvania gate.



Pl. II. Demolarea zidurilor cetății. / *Demolition of the fortress walls.*



Pl. III. Demolarea zidurilor cetății. / *Demolition of the fortress walls.*



Pl. IV. Demolarea zidurilor cetății (detaliu). / Demolition of the fortress walls (detail).