Pavajul vechilor uliţe bucureştene

GEORGE POTRA

Ce vremuri în trecut! Ce deosebire mare între ceea ce a fost altădată şi civilizaţia de astăzi, nici nu se poate compara. Dacă ne întoarcem cu gîndul cu cîteva sute de ani în urmă, Bucureştii, din punct de vedere al locuitorilor şi al suprafeţei pe care se întindea, era într-adevăr un oraş, dar din punct de vedere urbanistic şi edilitar nu era decît un sat mare, în care răsăreau printre pomi sau deasupra lor numai bisericile şi casele boiereşti în mulţimea căsuţelor de lemn sau chirpici, ale oamenilor nevoiaşi.

Grădinile, arborii şi pomii fructiferi inundau totul, din primăvară pînă toamna tîrziu. Văzut de sus, oraşul părea o grădină imensă în care se ascundeau miile de case şi atenansele lor. Numai turlele bisericilor, acoperite cu şiţă şi mult mai tîrziu cu tablă, precum şi acoperişurile caselor boiereşti sau neguţătoreşti, acoperite tot cu şindrilă şi rareori cu olane, erau singurele care se mai puteau vedea în lumina soarelui. Încolo era numai verdeaţă şi iar verdeaţă. O grădină imensă, acesta era aspectul Bucureştilor de altădată. Un „oraş" mare în care aspectul urban nu se putea observa, fiindcă nu exista.

Casele nu erau construite la linie, ci la bunul plac şi interesul fiecăruia, uliţele, mari sau mici, erau întortocheate şi înguste, nemaivorbind de ulicioare şi fundături, acestea din urmă fiind cele mai numeroase, unele adevărate poteci de picior. Nici una din aceste uliţe nu era pavată, sub nici o formă, iar de trotuare nici nu se ştia. În ceea ce priveşte iluminatul, acesta era o problemă de viitor îndepărtat. Luna şi stelele erau singurele lampadare ale oamenilor de rînd.

După ploi, noroaiele şi băltoacele înglodau picioarele oamenilor şi ale vitelor, iar în timpul verilor secetoase, praful de pe uliţe era gros de un lat de palmă. Domnitorii şi conducătorii oraşului, precum şi clasa boierească, în general, erau prea ocupaţi cu treburile lor, nu se gîndeau la nevoile celor mulţi, cu toate că şi ei tot prin noroaie şi praf treceau, dar nu ca toţi ceilalţi pe jos, ci călare, sau în caleşti, rădvane şi căruţe.

Dacă mai amintim pe lîngă acest neajuns şi rîul Dîmboviţa – necanalizată şi rectificată – care curgea în nenumărate zig-zaguri, aproape la nivelul uliţelor, cu desele ei inundaţii care de multe ori năpăstuiau mahalale întregi, atunci avem un tablou trist şi jalnic asupra felului cum circulau locuitorii vechiului Bucureşti.

În ceea ce priveşte pavarea vechilor uliţe bucureştene distingem următoarele etape: pămîntul gol-goluţ cum era el de la natură, pavarea cu bîrne groase de stejar, pavarea cu piatră bolovani de rîu şi pavarea cu piatră cioplită, cubică,

www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro

adusă la început din cariere străine, îndepărtate și mai apoi și din cele din țară care s-au deschis destul de tîrziu.

Pavaj natural de pămînt. După o practică mai veche pe care am apucat-o și noi, în timpul copilăriei, pe străzile mai îndepărtate, din mahalalele periferice ale orașului, în locurile unde se făceau băltoace și gropi, se depozita moloz, rezultat din dărîmături, nisip, pămînt și chiar gunoi și așa, pentru o anumită perioadă, se mai putea merge pe uliţe. Dar acest procedeu inestetic și neigienic mai avea și un alt aspect, nivelul uliţelor se ridica mereu, iar în timpul ploilor provoca inundaţii în curţile oamenilor, unde apa verzuie și infectată dăinuia pînă în timpul căldurilor de vară.

În trecut, pe marile artere ale orașului, pentru îndepărtarea gropilor și băltoacelor, mărturiile documentare sînt prea puţine și de-abia din secolul al XVIII-lea, dar ele ne arată că și atunci s-a procedat la fel ca în timpul copilăriei noastre. Așa ne-am explica și felul cum anumite biserici atunci cînd s-au construit au fost cel puţin la nivelul străzilor, dacă nu mai sus, iar după două-trei secole au ajuns să fie aproape cu un metru mai jos decît actualul nivel al străzii unde se găsesc (Biserica Doamnei de pe Calea Victoriei, Biserica Sf. Spiridon Vechi, de lîngă Operetă și Biserica Slobozia de pe magistrala Nord–Sud, în spatele statuii lui Dimitrie Cantemir).

De-abia pe la jumătatea secolului al XVI-lea, cînd numărul locuitorilor și al caselor s-a mărit simţitor, faţă de trecut, iar circulaţia a devenit mai intensă, stăpînirea de atunci s-a gîndit la anumite măsuri ce ar trebui luate.

Bănuim că atunci s-a acordat prima dată atenţie arterelor mai importante. Și acest lucru îl deducem din faptul că atunci cînd se fac anumite săpături mai adînci pentru diferite lucrări de canalizare, telefoane, curent electric etc., se poate observa, la circa 1 m adîncime, un strat de pietriș bine îndesat, compact, care n-ar fi altceva decît o primă pavare a marilor artere de circulaţie. Menţionăm că aceste importante artere erau: Drumul Brașovului (Calea Victoriei și Șoseaua Kiseleff), Drumul Craiovei sau Mehedinţilor (Calea Rahovei), Drumul Tîrgoviștei (Calea Griviţei), Drumul Giurgiului (Calea Șerban Vodă), Drumul Tîrgului de Afară (Calea Moșilor) și actuala Cale a Plevnei care s-a numit Podul de Pămînt pînă în a doua jumătate a secolului trecut.

Pavaj de lemn. Cea mai veche menţiune privind existenţa unui pavaj în București o avem din 1574 de la călătorul francez Pierre Lescalopier[1]. Acesta, împreună cu tovarășii săi de călătorie, în vara anului 1574, în cele două săptămîni cît au stat aici, au făcut mai multe plimbări prin oraș și împrejurimi, pentru documentare, iar în București au mers, desigur, pe multe străzi de pămînt, nepietruite, care primăvara și toamna se desfundau și dădeau un aspect jalnic orașului, iar bietelor animale de tracţiune, o oboseală în plus. Dar în afară de aceste uliţe se aflau și unele mai importante, după cum spune el, pavate cu „trunchiuri de copaci" care, de bună seamă, făceau ca roţile căruţelor și caleștilor să huruie puternic, iar în timpul cînd aveau apă îmbîcsită sub ele, să producă un miros grozav. Și, în afară de aceasta, la trecerea vehiculelor, din cauza apei murdare ce ţîșnea de sub acest pavaj, pereţii caselor dinspre uliţe erau stropiţi pînă deasupra ferestrelor.

La începutul domniei lui Matei Basarab, în documentul din 25 aprilie 1635, se amintește de un Oprea podarul[2], locuitor în București, deci acest meșteșug exista atunci și poate cu mult mai înainte și desigur nu era singurul meșteșugar care avea o asemenea îndeletnicire. Acest fapt, precum și mărturia călătorului Lescalopier ne

www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro

fac să credem că cel puţin de la jumătatea secolului al XVI-lea erau podari şi marile artere de circulaţie erau podite cu trunchiuri de copaci sau bîrne groase de stejar.

În timpul domniei lui Constantin Brîncoveanu marile artere ale oraşului sînt pavate tot cu grinzi de lemn, însă într-un mod mai sistematic şi oarecum mai durabil. Din cele constatate mai tîrziu, deducem că marile poduri aveau la acea dată şanţuri adînci pe margini, pentru scurgerea apelor, podişti de lemn peste şanţuri pentru trecerea oamenilor şi ţăruşi pe margini, mai ales în dreptul locurilor virane.

Primul pod, dintre cele patru, zise domneşti, care din ordinul domnitorului s-a podit din nou cu bîrne, a fost Podul Mogoşoaiei, în 1692. Această arteră lega Curtea domnească a lui Constantin Brîncoveanu, din centrul oraşului, cu frumosul palat pe care l-a construit în 1702 în satul Mogoşoaia, ca o reşedinţă de vară şi ca un scurt popas în drumul spre Tîrgovişte.

Calea Mogoşoaiei, înainte de a deveni *pod* era un drum mult mai întortocheat decît azi, încît voievodul a trebuit să „convingă", într-o formă oarecare, pe boierii mărginaşi ca să-şi retragă hotarul curţilor, să se mai lărgească uliţa şi cît de cît să se mai înlăture cîteva din numeroasele zig-zaguri ce avea. Podul Mogoşoaiei este prima stradă bucureşteană asupra căreia s-a exercitat o aliniere, pe cît a fost posibil la acea dată.

Nu se cunoaşte ce meşteri au făcut lucrarea, de unde s-au adus bîrnele de stejar, cît au costat ele şi manopera şi în cît timp s-a făcut pavarea. Documentele, care să ne lămurească această problemă, lipsesc.

Ştim însă, de mai tîrziu, că cele patru drumuri (poduri) care porneau toate de la Curtea domnească intrau în grija şi cheltuiala stăpînirii, *recte* a vistieriei statului şi a Sfatului orăşenesc, iar toate celelalte uliţe cădeau în sarcina cetăţenilor care locuiau pe ele şi le făceau, atunci cînd puteau, după ce strîngeau suma necesară, care nu era un lucru aşa uşor. Boierii care aveau curţi mari şi faţade întinse, în zgîrcenia lor întîrziau cu plata, unii locuitori mai săraci plăteau în rate, iar alţii nevoiaşi cu totul, neavînd de unde plăti, trebuia să plătească obştea pentru ei.

În altă ordine de idei, trebuie să spunem că datorită marilor cantităţi de lemne necesare poditului bucureştean, secularele şi întinsele păduri ale judeţelor Prahova şi în special Dîmboviţa au început să se rărească, să se împuţineze, iar sute şi sute de oameni care făceau *cislă*, adică muncă gratuită şi obligatorie, erau ocupaţi cu tăierea copacilor, fasonarea lemnelor (cioplitul cu barda) şi aducerea lor, după anotimp, cu carele sau cu săniile la Bucureşti.

Construirea pavajelor mergea pînă în pereţii caselor sau prăvăliilor, iar unde erau locuri virane pe margini se făceau parapete sau parmalîcuri care opreau căderea vehiculelor sau a vitelor de pe pod. Pe întreaga suprafaţă a podului mergeau atît vehiculele, vitele, cît şi pietonii; nu exista vreo demarcaţie sau trotuare.

Mai tîrziu, problemele urbanistico-edilitare au evoluat. Astfel, domnitorul Alexandru Ipsilanti (1774–1782), socotind necesar, înfiinţează *„vel-vornicia obştirilor"* care se ocupa de toate problemele edilitare în care intrau, în primul rînd, pavarea şi curăţenia străzilor, precum şi facerea sau repararea podurilor propriu-zise de pe cele două rîuri Dîmboviţa şi Colentina, în cuprinsul oraşului. Sub Nicolae Caragea (1782–1783), care-i urmează la domnie, se alcătuieşte o nouă dregătorie *„vornicia podurilor"* care era alimentată financiar din taxele ce se puneau pe mărfurile ce intrau în oraş.

Un exemplu de felul cum se proceda la pavarea unei uliţe obişnuite ni-l dă un document din 19 decembrie 1784. Astfel, după ce marele agă al oraşului, printr-o

www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro

anafora, arăta domnitorului ce uliță este necesar să se paveze, voievodul dădea ordin marilor boieri să se intereseze, să chibzuiască și să propună exact ce trebuie făcut. Marii boieri, la rîndul lor, orînduiau pe boierii epitropi ai drumurilor să poruncească „polcovnicului *za* pod" să facă măsurătoare, lungime și lățime, cîți stînjeni suprafață totalizează și care sînt cetățenii, mănăstirile sau hanurile ce trebuie să plătească pentru stînjenii pavați pe care-i aveau fațadă la proprietățile lor.

După ce se întocmeau toate aceste pregătiri, domnitorul dădea poruncă marelui agă să strîngă banii necesari, iar boierilor epitropi să ducă lucrul la bun sfîrșit. Erau însă cazuri cînd unii cetățeni, cu bună stare materială, nu plăteau banii la timpul hotărît, după socoteala făcută și astfel se întîrzia începerea lucrării.

Împotriva acestora (dăm un singur exemplu), domnitorul Mihail Suțu, pe anaforaua primită la 31 martie 1785, prin rezoluția pusă, spune că a însărcinat un slujbaș anume „care să aibă volnicie cu aceasta domneasca noastră poruncă, după foaia ce ne arată dumnealor boieri epitropi în dosul aceștii anaforale de rămășiță, ce sînt mahalagii, să apuce cu strînsoare pă fieșcarele și fără a nu le primi nici un răspuns de pricinuire să împlinească de la toți, iar de la cel ce nu va vrea dă sineși a da banii, ce sînt arătați într-această foaie a epitropilor, să aibă volnicie a le lua trăsuri, ori calești, ori butcă, ori verice alt amanet, pînă va împlini"[3].

La foarte scurtă vreme după numire și sosirea în București, domnitorul Nicolae Mavrogheni văzînd că străzile mari și mici din oraș se găsesc într-o stare mizerabilă, încît „pe unele uliițe nu poate obștea să treacă nici călare", la 20 iunie 1786 a dat ordin către spătar și agă să oblige pe negustătorii și locuitorii care stau pe aceste străzi să le repare după cum au fost făcute, adică cu podine, iar în mahalalele pe unde sînt făcute „cu tufă și cu paie, să le repare cu de acestea"[4].

A pava străzile mahalalelor bucureștene cu nuiele și paie este de-a dreptul ceva de neînchipuit pentru zilele noastre. Astfel de pavaj, prin înseși materialele întrebuințate, nu putea să dureze și în afară de aceasta era cît se poate de inestetic.

Cum se va fi făcut pavarea acestor străzi nu știm, fiindcă ne lipsește documentarea, situația internă era destul de tulbure, iar oamenii în mare lipsă de bani. Aceeași situație se putea observa nu numai la micile uliițe, dar și la marile poduri care intrau în cheltuiala statului. Și acestea erau într-o stare deplorabilă, ca toate celelalte.

Între 1786–1789 pavarea și curățenia principalelor străzi ajunsese să fie neglijată de Epitropia casei podurilor, fiindcă îi lipseau fondurile necesare, boierii neplătindu-și taxele pe care trebuiau să le dea atunci cînd erau îmbrăcați cu caftanele noilor ranguri.

Pentru a curma acest neajuns, domnitorul Mavrogheni, la 24 martie 1789, dă un pitac prin care arată că ține seama de „cheltuielile grele"[5] prin care trece țara în vreme de război și scade taxele cuvenite la minimum posibil, pentru boieri, egumeni și ispravnicii județelor.

Bănuim că nici în urma acestei hotărîri nu s-a putut aduce la îndeplinire voința domnitorului, adică pavarea și buna întreținere a uliițelor, fiindcă împrejurările au fost cu totul nefavorabile.

De altfel, problema pavajului uliițelor bucureștene a rămas, în tot timpul, nerezolvată; s-au făcut mai mult reparații și cîrpeli și numai rareori pavaj nou pe vreuna din uliițele principale ale orașului.

Repararea podurilor sau facerea lor din nou suferea totdeauna mari întîrzieri prin neaducerea la timp a materialului lemnos și din cauza lucrătorilor podari care erau cam jumătate la număr din cîți ar fi trebuit să fie. Pînă se repara pavajul unei

www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro

străzi, se strica un altul sau mai multe, așa că orașul n-a avut niciodată un pavaj mulțumitor, o problemă de altfel foarte grea pentru toate timpurile, mai ales în epoca fanariotă cînd domnitorii se schimbau foarte des.

În afară de cele spuse mai sus, unele străzi al căror pavaj era destul de deteriorat, cu gropi și bălți, nu se pot repara la timp, fiindcă unele biserici, mănăstiri, hanuri sau locuitori nu vor să dea banii stabiliți pentru stînjenii ce trebuie pavați. Documentele timpului înregistrează foarte multe cazuri de acest fel și, cu toate sancțiunile date de stăpînire, lucrurile rămîn pe jumătate nefăcute.

Pentru creșterea venitului casei podurilor, încă din 1801, pe lîngă alte dări dinainte stabilite, se pusese o anumită taxă pe tescovina care era adusă în București. Mihai Suțu, socotind că acest nou venit este insuficient, la 27 aprilie 1802, poruncește ca și pentru vin și orice fel de băuturi spirtoase care intră în oraș să se dea „plată de podărit", indiferent dacă cei care aduc astfel de băuturi vor fi cărăuși, negustători sau boieri și chiar supușii străini *(sudiții)* ai diferitelor „Aghenții". Este pentru prima dată cînd *sudiții* sînt supuși la o astfel de taxă, fiindcă domnitorul socotește că buna pavare a străzilor și circulația pe ele este și în folosul lor.

S-a mai hotărît, de asemenea, să se rețină cîte o para la fiecare leu din salariile tuturor slujbașilor din țară. Cu toate acestea, sumele încasate erau insuficiente pentru repararea și întreținerea marilor poduri. Mai tîrziu, în 1819, tot pentru mărirea veniturilor necesare la facerea pavajelor, Eforia cere să se fixeze zeciuiala asupra acelora care aduc țigle în București, precum și asupra celor care scot nisip din gropile din interiorul orașului, așa cum plătesc și aceia care aduc olane și nisip din afară.

Boierii divanului aprobă zeciuiala pentru țigle, dar scutesc de orice taxă pe aceia care scot nisip din locul lor, necesar construcțiilor lor. Nu se spune nimic despre ceilalți care ar comercializa nisipul din interiorul orașului pentru diferite construcții. Este cazul să amintim că, în decursul timpului, toți cei care au ocupat slujbe de conducere în Epitropia obștirilor, pentru facerea pavajelor, nu s-au mulțumit numai cu leafa primită, fiindcă constatăm că averea lor a crescut repede, majoritatea făcîndu-și case mari pe arterele importante ale orașului, ba chiar cumpărînd și unele moșii (Radu Golescu, Iordache Slătineanu, Constantin Știrbei, Stoica Urlățeanu, Grigore Romanit, Filip de Lenș etc.). Și slujbașii mai mici și antreprenorii lucrărilor n-au fost în pierdere, s-au ales și ei cu venituri frumușele.

Din timpul domniei lui Constantin Ipsilanti avem două informații foarte interesante. Potrivit uneia dintre ele, problema poditului străzilor este o chestiune care obligă pe anumiți oameni să creadă că dînd o sumă de bani pentru acest lucru își găsesc o ispășire a greșelilor din timpul vieții lor. Așa este cazul negustorului Panait Gheorghiu care, prin testament, lasă o sumă importantă pentru pavarea Podului de Pămînt (Calea Plevnei), poate pentru că locuia el pe această uliță.

O altă informație interesantă pentru procurarea de venituri la cutia (casieria) podurilor de la Epitropia obștirilor este aceea din 4 aprilie 1803. În documentul dat de domnitor se spune că serdarul Gheorghe Deșliu, contravenind dispozițiilor oficiale, a vîndut zaherea la niște negustători turci, veniți din Bosnia, cu scop să o scoată afară din țară. „Pentru acest fel de netrebnică urmare și vinovăție a lui"[6] a fost obligat să plătească 1 000 taleri pentru cheltuiala mumbașirului care l-a descoperit și adus și 2 000 taleri amendă drept „ajutor la facerea podurilor mari".

Deci, în afara unor dări și venituri obișnuite, casieria podurilor mai primea și amenzile *(șrafurile)* ce trebuiau să le dea anumiți indivizi care încălcau legile și dispozițiile stăpînirii.

www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro

Grigore Ghica, primul domn pămîntean, după epoca fanariotă, însărcinează pe inginerii străini Freiwald și Hartel să înlocuiască la două artere importante pavajul de bîrne printr-un pavaj de piatră, cu bolovani de rîu. Lucrarea începută în 1824 a fost terminată în 1836.

După încheierea păcii de la Adrianopol se renunță total la sistemul de pavare a ulițelor cu bîrne de stejar, fiindcă acestea se procurau din ce în ce mai greu, în cantitate necesară și, în al doilea rînd, se constatase că acest pavaj are multe inconveniente și o durată scurtă.

Între 1830–1831 s-au pavat cu bolovani de rîu mai multe străzi din centrul comercial al orașului, totalizînd 4 500 stînjeni pătrați. Antrepriza a fost executată de un oarecare Popovici, iar plata s-a făcut de către locuitorii acelor străzi, revenindule între 9–10 lei stînjenul pătrat.

Profilul străzilor, la acea dată, era concav, cu scurgerea apelor pe mijloc. Nu existau nici trotuare, nici borduri, iar pavajul, ca și cel de lemn, se întindea de o parte și de alta, pînă la marginea construcțiilor sau a locurilor virane.

După 1834, cînd se înființează *Biroul pavajelor,* profilul străzilor se face convex, iar scurgerea apelor de ploaie nu mai este pe mijloc, ci pe margini. De aici înainte pietrele de rîu se vor așeza pe un strat de pietriș, avînd deasupra un înveliș de nisip de circa 5 cm grosime. După ce se aranja piatra în muchie, se bătea bine cu maiul (pentru a avea o putere mai mare de batere, partea inferioară era înfășurată într-o garnitură grea de fier), apoi se așternea un strat subțire de nisip.

De la 1834 încoace, antrepriza pavajului nu se dădea decît acelora care depuneau o garanție de 5% sau 10% din valoarea lucrărilor, și prezentau, un certificat dat de comisia sectorului respectiv, prin care se evalua averea mobilă și imobilă a solicitantului. Licitațiile se făceau prin baterea tobei, iar mai tîrziu prin anunțuri afișate sau publicate în „Monitorul Oficial".

În 1835, Blaremberg, inginerul statului, propune pavarea din nou a celor patru străzi principale (Mogoșoaia, Șerban Vodă, Tîrgul de Afară și Calicilor sau Caliții), dar nu cu piatră de rîu, ci cu piatră cioplită, cubică, de gresie sau granit, extrasă din Munții Carpați. Atunci se anunță, pentru prima dată, că este nevoie să se facă trotuare pe marginea străzilor pentru circulația și siguranța pietonilor.

Neexistînd cariere de piatră, iar pavajul trebuind să se facă cît mai repede, deoarece cel vechi era foarte deteriorat, s-a folosit tot piatră de rîu. Și așa s-a continuat și pentru celelalte străzi pînă în anul 1860. Singura inovație în această perioadă a fost cilindrarea străzilor pietruite cu un compresor cumpărat din Germania, prin 1845.

De altfel, pavajul numit „sistematic", adică executarea cu piatră cioplită, din gresie sau granit, a fost propus prima dată în 1824 de arhitecții Freiwald și Hartel, dar punerea lui în practică nu s-a putut face decît mult mai tîrziu.

În vara anului 1860, primăria orașului însărcinează pe inginerul I. N. Maxențianu să se ducă pe văile rîurilor și prin munți, să cerceteze pe unde se găsește cea mai bună piatră pentru pavarea străzilor din București. Tot acest inginer, constatînd că pietrarii de atunci nu sînt buni lucrători în pavaje, a căutat să formeze „corpuri de pietrari comunali" români care să fie permanent la dispoziția serviciului tehnic, secția pavaje.

Pentru străzile mai îndepărtate de centrul orașului a introdus pavajul *macadam* care se compunea dintr-un strat gros de amestec de nisip cu piatră măruntă (sfărîmătură), udat și bine bătut cu maiul. Acest fel de pavaj avea două avantaje: folosea o bună parte din materialul care pînă la acea dată se prăpădea și aducea o mare economie pentru bugetul primăriei.

www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro

Inginerul Maxenţianu, care avea o viziune a viitorului în raport cu diferitele bogăţii ale ţării, propune Sfatului orăşenesc şi altor instituţii să deschidă cariere de piatră în diferite locuri din munţii arătaţi de el. Cheltuielile, spunea el, vor fi relativ mici în raport cu marile beneficii ce vor urma pe timp nelimitat. În afară de aceasta carierele vor da posibilitatea „pentru fiii munţilor României" să se deprindă cu o muncă ce poate deveni o bogată industrie a ţării.

Între 1860–1866 s-au pavat cu bolovani de rîu cîte 50 străzi în fiecare culoare (sector), adică în total 250 străzi, ceea ce pentru 20 000 locuinţe şi 150 000 locuitori era un început bun şi promiţător de mai mult, în viitor. Tot în această vreme, între 1860–1862, s-au făcut, pe porţiuni mici, primele pavaje sistematice pe străzile Germană şi Franceză (actualmente Str. Smîrdan şi Str. Iuliu Maniu), cu piatră cioplită, cubică, adusă de la Comarnic şi Văleni, unde s-au deschis primele cariere de piatră, necesare pavării străzilor din Bucureşti.

Podul sau Calea Mogoşoaiei pe care s-a făcut o canalizare sistematică, superioară aceleia de pe străzile Germană şi Franceză, introdusă în 1864, între Piaţa Victoriei (unde era barieră şi se numea Capul Podului pînă după primul război mondial) şi Ministerul de Finanţe (Muzeul colecţiilor de artă), a început să fie pavat cu piatră cubică de granit şi gresie adusă din Scoţia[8].

În zadar a arătat atunci inginerul Maxenţianu că piatra adusă din Scoţia, datorită drumului lung pe apă şi pe uscat, costă de două–trei ori mai mult decît aceea adusă din Munţii Carpaţi. Ea era transportată cu vapoarele pînă la Brăila şi apoi cu şlepurile pe Dunăre pînă la Giurgiu sau Oltenița şi de aici cu carele cu boi pînă în Bucureşti.

În al doilea rînd, calitativ, ea era inferioară aceleia din ţara noastră, dar, probabil. politicienii de atunci amestecaţi în această afacere au avut un avantaj substanţial şi n-au vrut să accepte propunerile pe care le-a prezentat inginerul Maxenţianu în raportul său înaintat Primăriei Capitalei şi Ministerului Lucrărilor Publice.

Politicienii protestau că nu avem cariere, că nu sînt fonduri pentru deschiderea lor, că nu sînt lucrători şi unelte şi mai apoi, un lucru şi mai greu, că nu avem drumuri şi nici mijloace de transport pentru a o aduce în Capitală.

Calea Mogoşoaiei s-a pavat deci cu piatră din Scoţia şi, deoarece făcea parte din cele patru mari artere de circulaţie, cădea în sarcina Ministerului Lucrărilor Publice, iar acesta a dat executarea pavajului unei firme creată ad-hoc, – „Fătu şi Dimitrie A. Cantacuzino" –, cu obligaţia ca lucrarea să fie executată pînă la 6 august 1867.

În 1869, pentru a avea piatră cubică pentru pavarea altor străzi, se deschide cariera Belia (pe Valea Prahovei) care, pînă la înfiinţarea carierei Turcoaia-Granit, a furnizat cea mai mare cantitate de piatră pentru străzile Capitalei, iar pentru uşurarea lucrărilor s-au adus din Germania un compresor şi un concasor pentru spargerea pietrei de rîu.

Cu piatră de granit din Scoţia, în afară de Calea Mogoşoaiei, între 1864–1873, s-au mai pavat străzile Academiei, Doamnei, Lipscani şi bulevardul nou creat din faţa Universităţii construită de arhitectul Alexandru Orăscu (1817–1894) care, în 1867, a construit şi Grand Hotel du Boulevard, cea mai mare şi mai frumoasă clădire din Bucureşti din acea vreme şi care şi astăzi, renovată, se află în foarte bună stare.

Iată deci, în linii mari, situaţia pavajului în Bucureşti pînă în jurul anului 1880. De atunci încoace, treptat-treptat, multe străzi din centrul oraşului s-au pavat cu

www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro

piatră cubică, dar cele mai numeroase, din mahalale, au fost așternute, chiar și trotuarele, cu piatră din bolovanii de rîu.

Un pas înainte în pavarea orașului s-a făcut la începutul secolului nostru. Atunci și pînă în preajma primului război mondial, Calea Victoriei, o parte bună din Strada Lipscani și Strada Olari (situată între Bulevardul Ferdinand (Gh. Dimitrov) și Calea Moșilor) au fost asfaltate. Și tot în această perioadă s-au făcut de probă și trei pavaje de lemn, pe o porțiune din Strada Lipscani și în întregime pe Strada Sf. Ionică (azi desființată) ce cobora din Calea Victoriei spre Strada Ion Cîmpineanu și mai apoi pe Strada Elena Pherekyde care lega Strada Romană (M. Eminescu) cu Strada Tunari; pavajul de lemn de pe această stradă a dăinuit pînă după 1940.

Acest ultim pavaj de lemn însă nu era alcătuit ca altădată din bîrne groase de stejar, lungi de 6–8 m, ci din lemne de formă cilindrică, cu un diametru de 8–12 cm și lungi de circa 30–40 cm care, așternute vertical unul lîngă altul pe un strat de nisip, aveau spațiile dintre ele umplute cu bitumen pentru consolidare.

Căruțele și trăsurile cînd treceau pe un astfel de pavaj nu mai produceau zgomotul și huruitul propriu șinelor de fier cu care erau încercuite roțile. Pavajul acesta nu se putea generaliza, fiindcă necesita prea mult lemn ce ar fi dus la distrugerea pădurilor care și așa se împuținaseră mult prin vechile pavaje din trecut, apoi prin incendierea lor pentru a obține cenușă (potasiu) și prin exportarea de lemn brut în diferite țări mai apropiate sau mai îndepărtate.

Le pavage des anciennes rues bucarestoises

Résumé

Du point de vue du nombre d'habitants et de la superficie, Bucarest pouvait passer pour une ville, mains du point de vue urbanistique et edilitaire, ce n'etait qu'un grand village.

Les anciennes rues bucarestoises ont été pavées au cours de plusieurs étapes, en commençant par le pavage naturel en terre et par celui en bois attesté pour la première fois par des documents de 1574.

En 1635 on mentionne un certain Oprea podarul (Oprea le paveur). A partir de Constantin Brîncoveanu, la plupart des princes régnants du pays accordent une grande attention à ce genre de travaux et à l'entretien des rues; n'empêche que ces travaux sont toujours reportés , buttant constamment sur des difficultés et se résumant le plus souvent à des rafistolages.

En 1824 on commence a paver les rues avec de la pierre de riviére.

Entre 1860 et 1862 sont éxecutés, sur de petites distances, les premiérs pavages systematiques a l'aide de pierre cubique.

Au début du XXe siècle, l'asphaltage constituie un important pas en avant pour ce qui est du trafic et de l'entretien des rues de la ville.

Note

1. Paul Cernovodeanu, *Călătoria lui Pierre Lescalopier în Țara Românească și Transilvania la 1574*, în „Studii și materiale de istorie medie," IV (1960), p. 433–463.

www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro

2. George Potra *Documente privitoare la istoria orașului București (1594–1821)*, București, 1961, p. 93.
3. V. A. Urechia, *Istoria românilor*, seria 1780–1800, tom.III (vol.X) București, 1892, p. 71.
4. *Idem*.
5. *Idem*, p. 70.
6. V. A. Urechia, VIII, p. 678.
7. *Vladimir Blaremberg*, de origine belgian, stabilit în Muntenia în 1828; colonel, inginer șef al Statului și inspector al Domeniilor; căsătorit cu Profira, sora domnitorului Alexandru Dim. Ghica.
8. P. I. Săndulescu, *op. cit.*, p. 41–43.

www.muzeulbucurestiului.ro / www.cimec.ro