

# **O AMINTIRE DINTR-UN BUCUREȘTI DISPĂRUT - PAVAJUL DIN STRADA COLONIEI**

**Dan Falcan**

Fiecare oraș își are propria sa personalitate, sinteză a devenirii lui, sumă a faptelor edilitare, instituțiilor, monumentelor și edificiilor sale, arterelor și caselor, străzilor și amintirilor pe care le adaugă odată cu trecerea timpului, în memoria noastră colectivă.

În acest context, modul în care este pavată o așezare urbană face și el parte integrantă din acest „eu” care o individualizează. Urbea noastră nu face nici ea excepție, demersul nostru teoretic încercând să surprindă o fărâmə regăsită a unui București demult dispărut.



La începutul veacului al XVIII-lea, în București existau patru mari artere de circulație sau, în terminologia vremii, „poduri” care făceau legătura între centrul orașului, coagulat treptat-treptat în jurul Curții Vechi și împrejurimi. Cele patru poduri principale erau: Podul Târgului de Afata (astăzi, Calea Moșilor), Podul Șerban Vodă (actuala Cale Șerban Vodă), Podul Mogoșoaiei (rebotezat după 1878 Calea Victoriei) și Podul Calicilor (după 1878, Calea

Rahovei). Aceste „poduri de pământ” își datorau denumirea atât acoperământului simplu de pământ, cât și faptului că erau înălțate față de proprietățile riverane, profil accentuat de cele două rânduri de șanțuri de pe margini.

Întreținere acestor patru principale artere de circulație cădea în grija statului, în timp ce restul ulițelor, toate din pământ și executate fără nici o aliniere, se află în sarcina administrației orășenești și a locuitorilor.

Dealtfel, până în 1895, încercările lui Alexandru Ipsilanti (1774–1782), Constantin Hangerli (1798–1799), precum și cele din timpul Regulamentului Organic (1831–1856), de a nu permite extinderea haotică a construcțiilor dincolo de limitele orașului, nu au avut efectele scontate. De abia în 1895 se trasează noile hotare ale Bucureștilor, suprafața acestora practic dublându-se, de la 3000 ha la 5614 ha.

Primul sistem de pavaj introdus în capitala Țării Românești va fi cel din lemn, constând din bârne groase de stejar, numite „podini”, lungi cât lățimea drumului (circa 8 m, atât cât era legiuit), groase de 25–30 cm și late în proporție. Dezavantajele acestui sistem de acoperământ a podurilor (slaba rezistență, mirosul pestilențial și dese accidente), au făcut ca, începând cu domnia lui Grigore al IV-lea Ghica (1822–1828) să se pună problema înlocuirii bânelor de lemn mai întâi cu piatră și bolovani de râu, ulterior cu piatră cioplită regulat, macadam și pavaje din asfalt turnat. Astfel, până în anii 1835–1837, se pavează cu piatră, străzi în suprafață de 64.380 m<sup>2</sup>. Profilul străzilor începe să se execute convex, scurgerea făcându-se pe margini. Toate aceste măsuri de reglementare și îmbunătățire a pavajelor bucureștene, se datoresc fără îndoială și activității nou-înființatului Birou al Pavajelor, în 1834.

După 1860, se introduce pavajul sistematic cu piatră cioplită, întrebuințându-se în acest scop granit din Scoția, și Italia, gresie din Belgia și Franța. Cu granit de Scoția s-a pavat, de exemplu, o parte din Calea Victoriei, porțiunea din fața Universității și străzile Academiei, Doamnei și Lipscani. S-a experimentat, de asemenea, pavarea străzilor principale cu granitul dobrogean extras din carierele de la Turtucoia și Iacob Deal, în 1879. În sfârșit, revine în actualitate și sistemul cu dale sau calupuri mici de lemn, în fond o reeditare sub altă formă a vechilor „poduri”. În acest mod se pavează în 1895, o porțiune a Căii Victoriei, cuprinsă între strada Regală și strada Episcopiei. Două dintre sistemele de pavaje din lemn au reținut atenția edililor capitalei: sistemul Norris și sistemul Trenaunay. Sistemul Norris s-a aplicat pe o porțiune din strada Lipscani, strada Sf. Ionică și, mai târziu, pe strada Elena Pherekyde, care asigura legătura între străzile Romană (astăzi M. Eminescu) și Tunari.

Descoperirea recentă, sub stratul asfaltic, a unui pavaj din lemn, pe strada Coloniei, ne-a făcut inițial să credem că și această arteră a fost inclusă în programul de reabilitare a drumurilor bucureștene cu sistemul Norris.

Acest ultim pavaj de lemn aplicat în metropola noastră era alcătuit din cilindri de lemn cu un diametru de 10–12 cm și lungi de 30–40 cm, așternuți vertical, unul lângă altul, pe un strat de nisip, având spațiile dintre ele umplute cu bitum, pentru consolidare. Deși acest tip de pavaj era mai silențios decât celelalte, căruțele și trăsurile nemaiproducând zgomotul specific șinelor de fier cu care erau încercuite roțile, sistemul nu s-a putut generaliza, fiind consumator

de mari cantități de material lemnos și, pe cale de consecință, ducând, cu timpul, la împușinarea pădurilor.

Îmbibarea cu petrol a pavelor de lemn descoperite în str. Coloniei ridică însă semne de întrebare referitoare la perioada în care a fost executat acest pavaj. De curând, însă, într-un număr al „Gazetei Municipale” din 6 octombrie 1935, am descoperit o notă a serviciului de pavaje al Primăriei Capitalei, în care se menționa efectuarea unui experiment de către inginerul Bogdan Alexandrescu, șeful cailor de comunicație de la sectorul Galben. Experimentul consta în executarea unui pavaj constituit din pavele de lemn tratate cu gudron și petrol, pe strada Elena Pherekyde, propusă fiind și strada Coțofeni.

Acest fapt ne sugerează ipoteza că și pavajul din str. Coloniei – aflată în apropiere – este posibil să fi fost executat în aceeași perioadă, deci în 1935, cu aproape patru decenii după ultimele informații pe care le posedăm în legătură cu existența acestui tip de pavaj. În acest fel s-ar putea explica și starea relativ bună în care au fost descoperite pavelele din lemn.

Și din acest motiv, descoperirea pavajului de lemn din strada Coloniei, artera care face legătura între alte două străzi cu personalitate ale vechiului București – str. Toamnei și str. Viitorului – reprezintă un eveniment nu numai arheologic și edilitar, ci și recuperator, în măsura în care edilii urbei vor ști să găsească cele mai potrivite mijloace în a-l conserva și oferi cercetării specialiștilor și curiozității cetățenilor bucureșteni.

Măsurile trebuie gândite imediat, și cu profesionalism, pentru a oferi bucureștenilor un colț de stradă cu parfum de epocă, fără a aștepta a unui București pe cale de dispariție.

### SUMMARY

#### *A Reminder of the Vanished Part of Bucharest – the Pavement of the Coloniei Street*

by Dan Falcan

*An old type of wooden pavement was discovered under the present layer, on the Coloniei street, in Bucharest. The street links two other thoroughfares that preserve the charm of the old Bucharest – the Toamnei street and the Viitorului street. The pavement must be dating from 1935.*