

BULEVARDUL GĂRII DIN FOCȘANI. CONTRIBUȚII

Ramona Miron

După momentul 24 Ianuarie 1859, orașul de pe malurile Milcovului și-a făcut, în chip măreț, intrarea în panteonul Istoriei, care i-a recunoscut meritul de a fi numit orașul Unirii Principatelor. De acum începea vremea marilor înfăptuiri în toate domeniile vieții celei noi: unirea administrativă a Focșanilor - Munteni cu Focșanii - Moldovei (1862), înființarea Grădinii Publice (1865), a unor școli noi, a bulevardelor etc. La începutul domniei lui Carol I, curente de progres, înnoire și organizare pornite din Capitală s-au răspândit în toate zonele țării ¹.

Promulgarea Legii nr. 591 / 26 martie 1879, prin care tronsonul de linie ferată Buzău - Mărășești era declarat ca fiind de utilitate publică, a adus focșănenilor mare bucurie, deoarece „*au văzut în ea un viitor și un progres al orașului nostru*” ².

În aceste împrejurări, atenția atât a autorităților, cât și a localnicilor s-a îndreptat spre necesitatea realizării unei căi de comunicație directă între Gară și restul orașului.

Însă, opiniile referitoare la traseul viitorului bulevard au fost numeroase și variate, dovadă stând, spre exemplu, un Memoriu semnat de 27 de focșăneni:

¹ I.M.Dimitrescu, *Însemnări cu privire la orașul Focșani*. Cu o prefață de G.G.Longinescu, Profesor Universitar. Tipărit cu prilejul congresului Ligii Culturale dela Focșani din 28 și 29 Iunie 1931, Extras din Revista „*Natura*”, Institutul de Arte Grafice < Bucovina >, I. E. Torouțiu, București, 1931, p. 43 - 44.

² Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Vrancea (în continuare se va cita: S.J.A.N.Vn.), fond Primăria Orașului Focșani, dosar nr. 24 / 1879, f. 15.

„Am aflat cu o vie mulțumire că acum în fine când și orașul nostru este pus în relațiune cu celelalte părți ale țării prin calea ferată, Domniei Voastre sunteți deciși ca de la gară să se facă un bulevard, sigur în scopul a lega centrul cu acest punct principal. Ideea este din cele mai nemerite, căci orice înfrumusețare într-un oraș nu este lux, ci o necesitate imperioasă, pentru că contribuie la salubritatea publică, prin urmare mult la igienă. Venind dar a arăta mulțumirile noastre onor Consiliu îl rugăm să binevoiască însă a da acestei lucrări toată atențiunea ca să se facă în așa mod ca să cărespundă cu trebuința, prin urmare să se lege cu cele existente... Să se aducă prin acele părți pe unde n-ar fi expropriațiuni mari de făcut. De la Gară până în strada Pastiești nu s-ar face multe exproprieri de clădiri ci de grădini și retrageri de zaplazuri; astfel se va uni bulevardul existent, și atunci va fi bulevardul mai drept liniat, lucrându-se prin aceste puncte și fără a costa mult pe comună, ... a da altă direcție sau a trece linia stradei ce trece pe lângă piața Domnească, niciodată nu se va putea construi un bulevard, fiindcă a expropria casele pe acea direcție, ar putea să coste de 1.000 de ori mai mult decât linia ce arătăm noi. Aduceți domnilor consilieri, la îndemâna arhitectului plătit de comună, linia ce propunem și atunci vă veți convinge câte foloase veți aduce orașului în privința igienei”³.

În mai 1879, un număr de 633 de comercianți din Focșani au semnat o Petiție pe care au înaintat-o Primăriei Orașului Focșani, fiind preocupați de amplasamentul Gării, doleanța acestora fiind ca locația să fie cât mai aproape de oraș:

„Ceva însă ce acum ne mai preocupă pe noi cetățenii și mai în special pe noi clasa comercianților este D-le Primar locul unde este a se stabili Gara, acolo unde are a deborda viajerul și baloturile noastre cu marfă; dacă gara va fi în drum, locu depărtatu de orașu sau de centrul lui, ne întrebăm care poate fi pentru noi avantajul căii ferate, pentru că I-iu ea nu ne va aduce nici un folosu de la viajerul trecător care din cauza depărtării de orașu el nu se va opri a ne

³ Ibidem, f. 21 - 22.

vizita”⁴. În vreme ce comercianții doreau ca localul să fie așezat cât mai aproape de oraș, unii localnici se pronunțau pentru construirea Gării în Bariera Cotești.

În vara anului 1879, Ministerul Lucrărilor Publice a delegat la Focșani o comisie pentru a stabili amplasamentul Gării în Bariera Florești, iar câteva luni mai târziu (octombrie 1879) construcția era aproape finalizată⁵.

La 4 iunie 1881, inginerul arhitect al Focșanilor a informat Primăria că a finalizat *„studiul pentru deschiderea stradei de comunicație cu magazia de mărfuri de la stațiunea locală a căii ferate”*⁶. Valoarea devizului estimativ al proiectului era de aproximativ 4.000 lei, punctul de pornire reprezentându-l Gara, de unde se continua până în strada Odobeștilor, cu o lungime de 254,70 metri liniari, lărgimea de 13 metri și trotuare late de 5 metri. Lucrarea avea termenul de predare 25 iunie 1881⁷.

În februarie 1881, autoritățile locale au transmis inginerului arhitect: *„A vă invita, de urgență, a ridica planul stradei Grigoriane, însemnându pe el alinierea ce credeți că este de trebuință a se da unei strade ca acesta, care este menită a deveni bulevardul Gareii locale, a forma procedeul necesar pentru executarea aceluși bulevard pe care mi-l depuneți în cel mai scurt timp posibil”*⁸.

La 20 aprilie 1881, Prefectura Județului Putna a cerut Primăriei Orașului Focșani să ia măsuri pentru ca bulevardul să se facă cât mai urgent: *„Cu ocasiunea punerii în lucrare a căii ferate Mărășești - Buzău, fiind de dorit ca Comuna Focșani să aibă un bulevard de la Gară în orașu mai alesu că s-a și afectat suma necesară pentru acest finit prin bugetul Comunei pe anul curent”*⁹.

⁴ Ibidem, f. 15 - 16.

⁵ Ibidem, f. 48.

⁶ Ibidem, f. 28 - 29.

⁷ Ibidem, dosar nr. 29 / 1881, f. 28 verso.

⁸ Ibidem, f. 3.

⁹ Ibidem, f. 20.

La 23 iunie 1881, prin Adresa nr. 303, inginerul arhitect a prezentat Primăriei proiectul traseului bulevardului care urma a se realiza:

*„Am onoarea a supune la aprobarea D-voastră proiectul de traseu ce am făcut bulevardului a se construi de la gara stațiunii locale a drumului de feru până în centrul orașului. Acest lucru prevede un singur bulevard, adică una singură linie dreaptă de la gară până-n strada Pastieștilor - așa dar este unu care nu se pote efectua pretulindeni și mai cu seamă în împrejurările în care ne aflăm față cu reclamațiunile foarte drepte ale orășenilor - având ramură care începând de la avuzul dupe strada grigoriană, trece până în strada mare la răspântea de la Trandafir - Ignat - Vasiliu - Raitembah, ramură de 14 metri lărgime într-o singură linie dreaptă până aproape de hotelu Pompieri și de acolo pe lărgimea ei actuală”*¹⁰.

În ședința extraordinară din 26 iunie 1881, Consiliul Comunal a aprobat planul propus de arhitectul Focșanilor, bulevardul având următorul traseu: *„a se face cu direcțiune între gară și biserica Sântului Nicolae Vechiu, precum și rectificarea stradei gregoriene pe toată întinderea ei”*¹¹.

La 22 iulie 1881, Ministerul de Interne a aprobat votul dat de Consiliul Comunal referitor la traiectoria viitorului bulevard, care va purta denumirea de Bulevardul Gării¹².

Conform Adresei nr. 428 / 2 septembrie 1881, Serviciul Tehnic al Orașului Focșani a solicitat Primăriei cele necesare pentru a demara acțiunea de trasare, în teren, a bulevardului: *„Având a începe de Juoi 3 septembrie la demarcarea liniei bulevardului pe facia pământului, vă rugăm D-le Primar să binevoiți a da ordini ca să mi se pună la dispoziție următoarele:*

¹⁰ *Ibidem*, f. 36.

¹¹ *Ibidem*, f. 37.

¹² *Ibidem*, f. 62.

1) *Una cărușă cu doi cai pentru transportul grinzilor și a țerușilor.*

2) *Patru sute țeruși de stejari de 0,10 diametru și 0,50 lungime.*

3) *Patru lanții de lemn de bradu și cuie.*

4) *Câte șase oameni pe zi* ¹³.

La 5 septembrie 1881, Poliția Urbei Focșani a transmis Primăriei că „am angajat șase oameni pentru rădicarea planului bulevardului Gării cu 2½ franci pe zi” ¹⁴, cerând în același timp „a ordona mandatarea unui scont de 60 franci până la terminarea lucrului” ¹⁵.

Însă, proiectul Bulevardului Gării implica și exproprierea proprietăților amplasate pe direcția noii căi de acces între Gară și restul orașului.

La 16 noiembrie 1881, primarul Focșanilor, Gheorge Orleanu ¹⁶, a prezentat lista localnicilor care urmau a fi expropriați în vederea realizării noului bulevard și rectificarea străzii Gregoriene, oricare dintre ei având posibilitatea de a-și exprima nemulțumirea în următoarele zece zile de la publicare. Planul exproprierii viza atât case, cât și dependințe din zid sau paiantă, livezi, teren sterp. Era vorba de 45 de proprietăți:

1. Ghiță Hristoviciu - 423 metri pătrați teren sterp, un șopron

2. Vasile Manoliu - 339,15 metri pătrați teren sterp, o prăvălie din paiantă acoperită cu șindrilă, o casuță din nuele

3. Paraschiva Ionescu - 176,40 metri pătrați teren sterp, o casă acoperită cu scânduri

4. Safta Dima Bratu - 297 metri pătrați teren sterp

5. Safta Dima Bratu - 352 metri pătrați teren sterp, o casă din lemn învelită cu stuf

¹³ *Ibidem*, f. 81.

¹⁴ *Ibidem*, f. 83.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ **Gheorge Orleanu**. Primar al Focșanilor între 25 martie 1880 - 15 decembrie 1881 (Maria Dumitrescu, Horia Dumitrescu, *Primarii din Focșani între anii 1862 - 1937 în Cronica Vrancei*, vol. III, coordonator: Horia Dumitrescu, Editura Pallas, Focșani, p. 219)

6. Dinu Șerban și Mihalache Dinu - 1.015 metri pătrați
7. 41 metri pătrați teren sterp cu două case din paiantă, învelite una cu stuf și una cu șindrilă
8. Preotul Miron - 1.344 metri pătrați teren sterp
9. Ștefan Popa și Radu Dascălu - 1.695,60 metri pătrați cu livadă și vie, o casă de zid, cu beci, învelită cu scânduri
10. Preotul Iacob - 82,25 metri pătrați cu livadă
11. Vasile Broșteanu - 144 metri pătrați cu livadă, o casă din paiantă, învelită cu scânduri
12. Ovanes Ohan - 765 metri pătrați teren sterp și 622,50 metri pătrați cu livadă, o șură veche de lemn
13. Hagica Manușag - 725 metri pătrați teren sterp și 825 metri pătrați cu livadă, o casă de zid veche
14. Ștefanache Codreanu - 1.694 metri pătrați teren sterp
15. Mardiros Vartan - 380 metri pătrați cu livadă
16. Ghiță Mărgărit - 1.022 metri pătrați cu livadă
17. Nicolae Roboviciu - 184 metri pătrați cu livadă
18. Catinca Mamoeanca
19. Costache Caramlău - 1.256 metri pătrați cu livadă, vie, plus dependințele din zid
20. Chircor Popoviciu - 800 metri pătrați cu livadă
21. Margos Ciomag - 920 metri pătrați cu livadă
22. Ștefan Pompic
23. Nadla Aslan - 360 metri pătrați cu livadă
24. Simon Simionoviciu - 800 metri pătrați cu livadă
25. Garabet Popoviciu - 323 metri pătrați cu livadă
26. Iancu Chesat - 297 metri pătrați teren sterp
27. Statul - 800 metri pătrați teren sterp
28. Elena I. Chesat - 640 metri pătrați teren sterp
29. Rucsanda Cenușescu și Efrosina Neguțu - 500 metri pătrați teren sterp, o casă din zid
30. Ghiță Trandafirescu - 142 metri pătrați teren sterp, o casă din zid
31. Garabet Ivanoviciu - 168 metri pătrați teren sterp

32. Tinca Ștefan (Baciu) - 161 metri pătrați teren sterp
33. Chircor David - 117 metri pătrați teren sterp
34. Nicolae Ștefan - 64 metri pătrați teren sterp, un perete din grajd
35. Vartan Misir - rectificare simplă
36. Ștefan Ferhat - 312 metri pătrați teren sterp cu o uliță laterală
37. Eacob Ferhat - 234 metri pătrați teren sterp și 299 metri pătrați cu livadă, o casă din zid pe o lungime de 4 - 10 metri
38. Biserica Armeană - 380 metri pătrați cu livadă și curte
39. Preotul Iacob (armean) - 135 metri pătrați teren sterp
40. Anton Caramlău - 118 metri pătrați cu grădină și curte
41. Frații Pompiciești - 245 metri pătrați teren sterp și gura beciului
42. Sarchis Hanagic - 85 metri pătrați teren sterp
43. Chircor Misir - 110 metri pătrați teren sterp
44. Simion Simionovicir - 138 metri pătrați teren sterp, grajd din zid de 5 metri lungime
45. Ștefan Ferhat - 360 metri pătrați teren sterp
46. Margărit Baroncea - 210 metri pătrați teren sterp, grajd din zid de 9 metri lungime
47. Bohos Pompic - 90 metri pătrați teren sterp, grajd din zid de 7 metri lungime
48. Hacic Chircoreanu - 90 metri pătrați teren sterp, o casă veche
49. Biserica Armeană - 1.350 metri pătrați teren sterp din strada Gregoriană ¹⁷.

Bineînțeles, că acest proiect a generat și numeroase neajunsuri din partea localnicilor care se aflau pe lista de expropriere.

Spre exemplu, la 20 noiembrie 1881, Vasile Broșteanu a cerut Primăriei Orașului Focșani ca în schimbul exproprierii să i se ofere 3.525 lei „cu care se potu a-mi face proprietate la un alt locu” ¹⁸.

¹⁷ *Ibidem*. dosar nr. 43 / 1881, f. 7.

¹⁸ *Ibidem*, f. 8.

La 21 noiembrie 1881, Costache Caramlău a adresat Primăriei următoarele: „*Reclamațiunea ce aduc prin aceasta (și la care cred a se asocia toți acei ce au nenorocirea să cadă sub puteria planului menționat) în primul loc este: bulevardul ce se proiectează nu este de un interes general, căci nu deservește decât proprietățile unora din Membrii Consiliului Comunal, care din acest punct de vedere s-au și grăbit a-l vota, prin urmare chestiunea utilității publice singura care după art. 19 din Constituțiune se face admisibil planul Dvs.*”¹⁹.

Ștefan Ferhat a scris Primăriei că „*lucrarea D-lui Inginer - arhitect este mai mult decât arbitrară, dovedește sau o complectă ignoranță sau rea credință*”²⁰.

La 22 noiembrie 1881, un grup de proprietari care urmau a fi expropriați au reclamat edilului Gheorghe Orleanu: „*Dreptul de proprietate trebuie să fie respectat ca unul ce nu este nici creat, nici concedat de Guvern sau autoritatea comunală, credem că nu ni se va contesta că exproprierea (chiar sub o prealabilă despăgubire) nu este decât o derogare la principiul fundamental a respectului dreptului de proprietate*”²¹.

Și tot atunci, alți nemulțumiți precum Mihalache Dinu, Safta Dima Bratu, Nămoloiu Bratu sau Paraschiva Ionescu au transmis autorităților locale că viitorul bulevard, cu direcția Gară - Biserica „*Sf. Nicolae Vechi*”, nu urmează o linie dreaptă prin oraș, ci o linie șerpuită spre sud. În acest context, ei propuneau ca Bulevardul Gării să parcurgă următorul traseu: „*începându-se de la gară în linie dreaptă pe ulița existentă ce are lărgimea de peste 10 metri și luându-se câte 5 metri din amândouă laturile va forma un adevărat bulevard de 20 metri, noi proprietarii rămânem scutiți de pagube ce ne pricinuiește, iar comuna scutită de despăgubiri. Acest bulevardu se va face până unde va fi posibil o linie dreaptă, formându-se o mică grădină triunghiulară cum se vede în Brăila și alte Orașe și de aici se*

¹⁹ *Ibidem*, f. 9 - 9 verso.

²⁰ *Ibidem*, f. 11.

²¹ *Ibidem*, dosar nr. 43/1881, f. 13.

*poate deschide diferite uliși și bulevarde în a traversa diferitele părți ale orașului”*²².

La 22 decembrie 1881, Giță Trandafirescu specifica faptul că *„pretențiunea mea de despăgubire pentru locul și casa ce mi se ia sunt în valoare modestă de nouă mii franci (...) căci în caz contrar voi rămâne cu familia pe drum fără să-mi pot face sau cumpăra alte case de locuință”*²³.

Și astfel de reclamații au continuat să curgă, în cursul lunilor noiembrie și decembrie 1881, pe adresa Primăriei Orașului Focșani, cerându-se în schimbul exproprierii despăgubiri bănești.

La 12 decembrie 1881, conform art. 7 din Legea Exproprierii, a fost alcătuită o Comisie de Expropriere, din a cărei componență făceau parte: Demetre Gheorghiu, Hagi Costache Popoviciu, Grigore Bălănescu, Ghiță Misir, Ignat Racoviță, N. C. Săveanu, G. Ilie, N. Gaicu, N. Benea, I. Iaslovschi - inginerul comunei și Nicolae Pruncu - primarul Focșanilor²⁴.

Comisia de Expropriere s-a întrunit la 23 decembrie 1881, prilej cu care a analizat reclamațiile celor nemulțumiți de faptul că realizarea noului bulevard însemna exproprierea proprietăților lor. Prin răspunsul său, Comisia a punctat necesitatea înființării acestei căi de acces între Gară și restul Focșanilor: *„Considerând că atât din punctul de vedere al utilității cu priviri la înlesnirea comunicațiunei publice cât și din punctul de vedere al înfrumusețării orașului, este necesar facerea unui bulevardu care se pue în comunicațiune directă gara drumului de fier cu centrurile de populațiune și de comerciu a [le] orașului”*²⁵. Și cu toate acestea, proprietarii care urmau a fi expropriați nu au renunțat și au dat Primăria în judecată.

La 7 iulie 1883, prin Adresa nr. 2.795, Primăria Orașului Focșani a comunicat Ministerului de Interne că *„lucrările Bulevardului gării*

²² *Ibidem*, f. 15.

²³ *Ibidem*, f. 116 - 117.

²⁴ *Ibidem*, f. 100.

²⁵ *Ibidem*, f. 123.

aprobat de Dvs. cu No. 10.113 / 82 au ajuns în stadiul prevăzut de art.18 din legea de expropriere, care prescrie încercarea de împăcăciune prin bună învoială. Consiliul în ședința de la 2 - a curente, pentru a putea trata învoiala și oferi preciturile, a hotărât numirea unei Comisiuni din rândul seu, care mergând la fața locului se ficezeze preciturile”²⁶.

La 31 octombrie 1883, inginerul arhitect al Focșanilor a informat autoritățile despre stadiul lucrărilor la Bulevardul Gării. Astfel, „începând de la bariera Florescilor și până la respântea de la havuzu inclusiv până la 30 Sept”²⁷, s-au efectuat lucrări de pământ, pavare și pietruire care au însumat 1.242 metri liniari de borduri și 2.080 metri pătrați pavați. La acel moment, „terasamentele sunt cu desăvârșire terminate pe toată linia; tot astfel este pavagiul cu piatra Primăriei și bordurile trotuareloriu. În ceea ce privește pietrișul, cantitatea aprovizionată de la ultima situațiune încoace s-ar afla în condițiunile celui primit cu restricțiunile făcute ca antreprenorul să aducă - până la îndeplinirea grosimei stratului prescris de pietriș - piatră ciuruită care să se pună peste cel primit, în grosime de la 0,08 - 0,15”²⁸.

De asemenea, inginerul arhitect al orașului mai preciza că „spre a se putea prezerva împietrirea dupe bulevardul gării de deteriorarea la care ar fi supusă din cauza noroiului importat dupe stradele laterale ce dă într-ânsul, este necesitate a se pava capetele lor cu piatră pe lungime de 30 m, cel puțin fiecare. Dl. C. Cimbrescu fiind întreprinzătorul împietririi, iar Dl. V. Georgiescu , antreprenorul pavagelorlu fiind împovărat cu lucrare a mai multor străzi, este în avantajul comunei a se da această lucrare unei alte persoane. Acea persoană este D-l Ivanciu Mihail. Cantitatea m.p. fiind de 2.400 m. p. costul ei este de 2.832 lei”²⁹.

²⁶ *Ibidem*, dosar nr. 40 / 1883, f. 34.

²⁷ *Ibidem*, f. 96.

²⁸ *Ibidem*, f. 96 verso.

²⁹ *Ibidem*, f. 97.

Inaugurarea căii ferate Buzău - Mărășești la 18 / 30 noiembrie 1881 a ocazionat și deschiderea Bulevardului Gării, momentul fiind marcat de vizita regelui Carol I și a reginei Elisabeta³⁰.

În septembrie 1883, Primăria a cerut inginerului arhitect „a ne refera câți arbori trebuie pe ambele trotuare a Bulevardului de la gară la Havuzul din armenime socotind a avea între dâșii aceeași distanță care o au arborii de pe Bulevardul Sf. Ioan”³¹. În răspunsul acestuia se arăta că era nevoie de un număr de 260 arbori, care să fie dispuși la o distanță de șase metri unul față de altul, comisarul comunal fiind însărcinat „a tocmi patru sau mai mulți oameni cu sape și casmale și a procede imediat la săparea gropilor pentru punerea arborilor pe Bulevardul gării sub conducerea D-lui grădinar. Se va emite un mandat de 10 franci pentru a se da arvonă la oamenii ce-i va tocmi D-l Comisar”³².

Grădinarul C. C. Botez, la rândul-i, a comunicat Primăriei Orașului Focșani că „în corespondență cu cassile de Horticultură din București, Iassy și Brașov m-am pus mai din nainte de a primi adresa Domniei Voastre; asemenea măsurătorii ce am făcut-o, numărul castanilor se urcă la 506, plus un număr de 20, ce avem necesitate pentru bulivard”³³.

La 10 noiembrie 1883, C. C. Botez a solicitat autorităților locale ca polițaiul comunal să ia măsuri deoarece, „inspectând noul bulevard plântat de noi cu castani, am observat că un număr dintre dâșii sunt rupți de coajă și această rupere nu provine din altceva ci numai de trăsurile nocturne care se aglomerează pe bulevard și astfel face ca să lovească dâșii castanii. Pentru acei copaci rupți am luat măsuri imediat pentru legatul lor cu excremente de vită cornută”³⁴.

³⁰ Ionuț Iliescu, *Calea ferată Buzău - Mărășești - Adjud (1881 - 1948)* în *Cronica Vrancei*, vol. X, coordonator: Horia Dumitrescu, Editura Pallas, Focșani, 2011, p. 246.

³¹ S.J.A.N.Vn., fond Primăria Orașului Focșani, dosar nr. 40 / 1883, f. 104.

³² *Ibidem*, f. 106 - 107.

³³ *Ibidem*, f. 110.

³⁴ *Ibidem*, f. 129.

La capătul Bulevardului Gării a fost construit, în zidărie de cărămidă, un viaduct cu parapete din piatră cioplită de Buzău, a cărui valoare se ridica la 7.500 lei ³⁵.

La 24 aprilie 1912, Serviciul Tehnic al Oraşului Focşani a transmis Primăriei proiectul de pavare cu piatră cubică a Bulevardului Lascăr Catargiu (fost Bulevardul Gării), al cărui cost se ridica la suma de 146.000 lei ³⁶.

În conformitate cu Jurnalul Consiliului Tehnic Superior din 25 mai 1912, s-a înlocuit articolul nr. 2 din caietul de sarcini cu următorul:

„art. 2. Peatra cubică pentru pavaj va fi din Dobrogea Turcoia sau similară, va fi cioplită paralelipipedică cu dimensiunile: 16 - 20 cm lungime, 10 - 12 cm lăţime şi 12 - 14 cm înălţimea sau grosimea în pavaj. Va fi cioplită pe faţa superioară în suprafaţă plană, fără depresiune mai mare de un centimetru. Suprafaţa feţei de jos a pavelelor va fi cel puţin 2 / 3 din suprafaţa feţei de sus. Butisele vor avea o lungime de una dată şi jumătate lungimea pavelelor curente”
³⁷.

Pentru darea în antrepriză a pavării Bulevardului Lascăr Catargiu, Primăria Oraşului Focşani a organizat mai multe licitaţii. La 3 octombrie 1912, Primăria a încheiat contractul cu antreprenorul Michel Daniel, termenul de realizare al lucrării fiind de patru luni, iar cel al garanţiei de un an ³⁸.

La 6 martie 1913, Michel Daniel a comunicat Primăriei că *„începând cu despietruirea şi facerea patului necesar al pavagiului cubic din Bulevardul Lascăr Catargiu la Focşani (...) am început a aşeza pietrişul pe trotuare spre a fi ridicat de căruţele Primăriei. Ori, în afară de pietriş, care nu este decât într-un strat de circa 15 cm grosime, mai iese şi pământ din mai adânc, pe care onor serviciul*

³⁵ *Ibidem*, f. 114.

³⁶ *Ibidem*, dosar nr. 42 / 1912, f. 1.

³⁷ *Ibidem*, f. 14.

³⁸ *Ibidem*, f. 58.

„Iehnic nu dorește să-l depun pe trotuare. Lucrarea neputându-se opri, am început cu transportarea acestui pământ și vă rog însă bine voiți a dispune ca cantitățile viitoare să se ridice cu căruțele onor Comunei Focșani, deoarece acest transport nu este prevăzut a se face de antrepriză”³⁹.

La sfârșitul lunii mai 1913, lucrarea de pavare a Bulevardului Lascăr Catargiu era finalizată, acesta fiind redat circulației⁴⁰.

„(...) trebuie recunoscut că Focșanii au avut primari pricepuți și buni gospodari, nu atât că au făcut cele câteva bulevarde a căror podoabă de castani impresionează plăcut pe orice străin de localitate și nici pentru grădina publică - destul de frumoasă - ci mai ales pentru că s-au îngrijit înaintea celor mai multe orașe, înaintea capitalei chiar, de alimentarea cu apă, de care depinde sănătatea și averea locuitorilor. Strada Mare a Unirei, strada Centrală, o parte din B-dul Gărei au fost printre cele dintâi străzi din Focșani care s-au pavat cu piatră de granit, iar trotuarele cu plăci de bazalt”⁴¹.



Bulevardul Lascăr
Catargiu (fost
Bulevardul Gării)
1911

³⁹ *Ibidem*, dosar nr. 35 / 1913, f. 15.

⁴⁰ *Ibidem*, f. 20.

⁴¹ Teodor Rădulescu, *Focșanii în Milcovia*. Revistă Regională de Studii, An I, vol. I, Tipografia „Cartea Putnei”, Focșani, 1930, p. 64.