

# ASPECTE ALE DEZVOLTĂRII EDILITARE A TÎRGOVIȘTEI LA SFÎRȘITUL SECOLULUI AL XIX-lea

*TOMA SVINȚIU*

În luna septembrie 1883 s-a terminat construirea liniei ferate București-Titu-Tîrgoviște, îndeplinindu-se astfel un important deziderat al locuitorilor orașului Tîrgoviște<sup>1</sup>. Prelungirea căii ferate pînă la Tîrgoviște a deschis bătrînului oraș de pe Ialomița o nouă epocă de dezvoltare economică. Ieftinirea considerabilă a transporturilor de mărfuri și călători, cît și o mai lesnicioasă aprovizionare a pieței cu materii prime și bunuri de consum, a dat un puternic impuls comerțului. Înviorarea economică ce a urmat și extinderea activității industriale în legătură cu exploatarea țiteiului au dat posibilitatea populației să-și reconstruiască orașul. Tîrgoviștea a fost astfel scoasă din uitarea de veacuri.

Pentru a se veni în ajutorul orașelor țării, care se aflau într-o situație economică critică, guvernul a hotărît să strămute în acele locuri unele din diviziile armatei. Astfel, în orașul Tîrgoviște a fost stabilit sediul teritorial al celei de a IV-a divizii. Cu acest prilej, Consiliul comunal, recunoscător măsurii guvernamentale încurajatoare, a hotărît să destineze din buget suma de 10.000 lei, cu care înțelegea să contribuie la construirea unui edificiu, corespunzător ca local, pentru comandamentul diviziei<sup>2</sup>. Cîrmuitorii orașului, și împreună cu ei însăși populația lui, nădăjduiau ca, odată cu instalarea diviziei, viața economică să se dezvolte și orașul să iasă astfel din stagnare.

Pînă la construirea bulevardului, comunicația cu gara se efectua prin strada Ciocîrlan, azi str. Alexandru Ioan Cuza. Gara fusese clădită în stînga barierei Argeșului, la o distanță de cîteva sute de metri, cărușarii fiind nevoiți să-și croiască drum, pînă la magaziiile căii ferate, prin livezile și grădinile mărginașe.

Pentru înlăturarea acestui neajuns în comunicația cu orașul, Consiliul comunal a aprobat construirea unei branșe de stradă de la gară

---

1 Arhivele Statului jud. Dîmbovița, fond Primăria orașului Tîrgoviște, dos. nr. 111/1882, f. 10.

2 Idem, dos. nr. 50/1883, f. 2.

și pînă la șoseaua Găiești — Tirgoviște, care intra în oraș prin bariera „Ciocîrlan”.

La începutul anului 1884, și în legătură cu necesitatea transportării călătorilor din oraș la gară, s-a organizat pentru prima oară în Tirgoviște transportul public, în care scop a fost alcătuit un regulament al trăsurilor de piață<sup>3</sup>. Acest regulament, inclus în „livretul” pentru trăsurii, pe care fiecare birjar avea datoria de a-l purta asupra sa, conținea 27 articole, unele privind obligații în legătură cu securitatea pasagerilor ori cu alegerea unui staroste, altele, ca art. 14, stabilind prețul curselor de la 0,50 lei pînă la 2 lei, pentru omnibuz și cursa de o oră, sau ca art. 26, care fixa punctele de staționare : în fața cișmelei de la Mitropolie, în piață, la Primărie și vizavi de hotelul Pitiș. Totodată, proprietarii de birje aveau obligația de a plăti orașului o taxă de 0,25 lei pe zi<sup>4</sup>.

Întîia lucrare a starostelui, ales de obștea birjarilor, a fost să alcătuiască, la cererea poliției, un tabel nominal al proprietarilor de trăsurii de piață. Din acest tabel rezultă că în anul 1884 erau unsprezece birjari, cei mai mulți avînd pe piață cîte o singură birjă. Mai existau și două omnibuze, unul dintre ele făcînd, vara, curse la băile de la Pucioasa. Tot în această vreme, un cupeu transporta de două ori pe săptămînă călători între Tirgoviște și Ploiești<sup>5</sup>.

Spre sfîrșitul secolului al XIX-lea, orașul Tirgoviște își lepăda vechea haină medievală, îmbrăcînd una nouă, de croială capitalistă. În epoca cuprinsă între anii 1870—1900 s-a reconstruit centrul orașului, cu mulțimea lui de prăvălii, depozite de mărfuri și ateliere meșteșugărești. Totul purta amprenta unei lente și modeste dezvoltări. Consilierii comunali, aleși de un număr restrîns de cetățeni cu drept de vot, repartizați în patru colegii (de abia 1008 alegători)<sup>6</sup>, erau copleșiți de cele mai urgente și costisitoare nevoi de întreținere a unui oraș în creștere. Cum fondurile adunate prin prestații erau insuficiente se recurgea adeseori la crearea de noi venituri, din cele permise de legea maximumului taxelor comunale. În acest fel s-a procedat și în ședința Consiliului comunal din 8 mai 1885, cînd a fost ridicată problema refacerii pavajului din centrul orașului, stricat „din cauza frecventării publice și mai cu seamă a birjarilor, care au tocmai aici punctul lor de concentrare și-și execută profesiunea ce au”. De aceea, la propunerea primarului și conform cu art. 1, alin. 38, al susmenționatei legi, consiliul a aprobat majorarea taxei percepute de la birjari, de la 0,25 lei la 0,50 lei pe zi, „cu care să se ajute la construcțiuni, reparațiuni și întreținere de pavaje”, iar unul

3 Idem, dos, nr. 13/1884, f. 1—3.

4 Ibidem, f. 7—9.

5 Ibidem, f. 15.

6 Arh. St. jud. Dimbovița, fond Primăria Tirgoviște, dos. nr. 60/1883, f. 50.

7 Idem, dos, nr. 70/1885, f. 34.

8 Idem, dos, nr. 60/1885, f. 100.

dintre consilieri, cuprins de un exces de zel, a propus majorarea taxei pentru omnibuz la 2 lei pe zi<sup>9</sup>. Pentru acel timp, dacă se ține seama de câștigul mediu al unui muncitor, care era abia de 30—40 de lei pe lună, o asemenea taxă părea exagerată. Cum era și de așteptat, birjarii au reacționat imediat, cerînd primăriei revenirea la taxa anterioară „pe motivul că încasările lor sînt foarte restrinse și cheltuielile de întreținere grele”. Intervenția lor a silit Primăria să amîne încasarea noii taxe. De abia la 1 octombrie 1885 li s-a pretins achitarea taxei majorate, cît și o datorie, echivalentă cu 35 zile din urmă, socotite de la publicarea majorării în Monitorul oficial. Birjarii s-au hotărît atunci să declare grevă și în consecință n-au scos nici o trăsură pe piață. Apoi au înaintat o nouă petiție semnată de toți posesorii de trăsură, iar doi dintre semnatori, printre care și cel ce avea unul din omnibuze, în semn de protest, și-au retras vehiculele de pe piață. Consiliul comunal le-a examinat petiția în ședința din 8 octombrie 1885<sup>10</sup>. În timpul discutării petiției au fost introduși înșiși birjarii, care se prezentaseră în corpore, pentru a-și susține și prin viu grai doleanțele. După audierea acestora, Consiliul comunal, continuîndu-și discuțiile, și-a fixat poziția față de acțiunea birjarilor. Hotărîrea pe care consilierii au luat-o cu majoritate de voturi, două voturi fiind contra, a fost motivată în felul următor: „Consiliul, delibărînd și avînd în vedere că astăzi birjarii, constituiți în grevă, n-au scos nici-o trăsură în stație, considerînd că a lua în seamă cererea lor ar fi a încuraja grevele și a-i lăsa în credință că totdeauna, prin astfel de intimidări, o să obțină ce vor, pentru aceste motive ajurnă rezolvarea cererii lor pentru cea dintîi ședință”. Li s-a admis, și acesta poate fi socotit ca un succes parțial al birjarilor, revendicarea de a nu li se pretinde o datorie bănească injustă, rezultată din aplicarea retroactivă a majorării. În ședința sa din 17 noiembrie, Consiliul comunal a recunoscut că iertarea datoriei „nu a făcut-o decît în vederea beneficiilor de care comuna profită de la dinșii, prin menținerea birjelor”<sup>11</sup>.

Nu putem considera acțiunea birjarilor sfîrșită odată cu încetarea grevei, care este și cea mai veche acțiune protestatară, semnalată pînă azi în orașul Tirgoviște, în perioada capitalistă. Noua formă de luptă adoptată de birjari a constat dintr-o critică aspră, expresie și a opiniei publice revoltate, față de atitudinea nepăsătoare a cîrmuitorilor orașului, pretinzîndu-li-se să-și îndeplinească corect îndatoririle. Aceasta se poate constata dintr-o nouă petiție, adresată forurilor administrative orășenești pe data de 9 noiembrie 1885, în care scriau: „În natura lucrului este că dacă pe noi birjarii ne-ați impus prin regulament la taxa specială și afară de aceasta (sîntem) obligați să facem cursa la gară și încă

9 Idem, dos. nr. 70/1885, f. 210.

10 Ibidem, f. 425.

11 Arh. St. jud. Dîmbovița, fond Primăria Tirgoviște, dos. nr. 70/1885, f. 477 v.

să fie curate trăsurile, apoi nu e mai puțin adevărat că și d-voastră urmează ca peticul de șosea națională sau cum veți voi a o numi, trebuiesc (a) fi reparată, căci în actualitate impracticabilă este comunicația pe dînsa, posedînd niște gropi îngrozitoare. Deci gara fiind, declarată în oraș, vă rugăm și de data aceasta (să) luați măsuri de reparare și prin consecință de bună întreținere...<sup>12</sup>. Semnau cei 9 birjari, iar Consiliul comunal, în ședința din 17 noiembrie 1885, aceeași în care au fost iertați de datorie, a rezolvat-o, dînd dispoziții serviciului tehnic ca reparația să fie trecută în planul de lucruri urgente ale comunei<sup>13</sup>.



La construirea ansamblului de lucrări : gară, magazii, linii de garaj, s-a ținut seamă de perspectiva continuării căii ferate spre Pucioasa, cît și de apropierea lor de principala șosea dintre Tirgoviște și Găiești. Așezarea gării în afara orașului, la o apreciabilă depărtare, a ridicat dintru început problema deschiderii unei comunicații directe și lesnicioase, alta decît aceea prin strada Ciocîrlan, care se abătea din direcția gării cu cîteva sute de metri.

Multe orașe din țară, printre cele dintîi fiind orașul Ploiești, și-au construit bulevarde largi, din centru spre gară, stîrnind invidia acelor care nu aveau fonduri suficiente pentru astfel de lucrări costisitoare. Tirgoviștenii și-au dorit și ei un bulevard, iar cîrmuitorii orașului, interpreți fideli ai aceste năzuințe, au și hotărît construirea lui, într-una din ședințele Consiliului comunal din cursul anului 1885. Bulevardul s-ar fi construit de la capătul străzii Libertății (azi : 30 Decembrie), în linie dreaptă, pînă la gara „Ciocîrlan“, lungimea lui fiind de 972 m., lărgimea din trotuar în trotuar de 22 m. și ar fi însumat o suprafață de 21.384 m.p. (213 ari și 84 cm.). Ar fi costat numai 36.720 de lei, în afara terenului expropriabil, evaluat și el la suma de 32.605 lei.

Din lipsă de fonduri, construirea bulevardului a fost amînată pînă în anul 1897, cînd s-a putut contracta un mare împrumut de la stat pentru lucrări de înfrumusețare a orașului<sup>14</sup>.

Înaintat prin Prefectura jud. Dimbovița Ministerului Lucrărilor Publice, proiectul bulevardului, opera arhitectului N. Bruncanu, a fost înapoiat cu indicația de a fi completat conform observațiilor Consiliului Tehnic Superior. A fost refăcut de către noul inginer al orașului, A. Condros, dar Consiliul comunal, prin încheierea sa din 8 februarie 1888, l-a respins, declarîndu-l prea costisitor<sup>15</sup>. În acest stadiu au rămas lucrările pînă în anul 1894, cînd s-a revenit asupra proiectului. Primăria, lipsită

12 Idem, dos. nr. 1/1885, f. 1.

13 Idem, dos. nr. 70/1885, f. 478.

14 Idem, dos. nr. 66/1885, f. 30.

15 Idem, dos. nr. 7/1894, f. 25.

pe atunci de un arhitect, s-a adresat Direcţiei Căilor Ferate, care a delegat un inginer din cadrele sale pentru verificarea şi completarea proiectului<sup>16</sup>. În anul 1895 s-a format o comisie de evaluare şi aceasta a supus spre aprobare Consiliului comunal un tabel, cuprinzînd 24 de proprietăţi — livezi, grădini, locuri de casă — supuse exproprierii, a căror valoare se ridica la suma de 55.000 lei.

Construirea bulevardului a început în primăvara anului 1896 şi s-a încheiat în vara anului 1897. Bulevardul, a cărui lungime era acum de 1015 m., a costat oraşul 102.000 lei. La propunerea Serviciului tehnic orăşenesc, Primăria a aprobat şi prelungirea cu încă 125 m. lungime, pînă în faţa palatului Diviziei, a Mitropoliei şi a intersecţiei străzii Poet Gr. Alexandrescu cu începutul Oborului de săptămîină. În consecinţă a trebuit să se mai exproprieze cîteva clădiri vechi şi ruinate, care dădeau un aspect urît intrării în oraş. Tot atunci, Primăria a aprobat şi proiectul de aliniere a străzii Libertăţii, creîndu-se astfel o cale de circulaţie, în linie relativ dreaptă, din faţa gării şi pînă în faţa Prefecturii judeţului<sup>17</sup>.

Antreprenorul care a construit bulevardul a fost Grigore Ghiţescu din Bucureşti, care, dintre toţi concurenţii, a oferit cel mai mare scăzămînt, 32,50 la sută sub deviz, la licitaţia care a avut loc pe data de 24 iunie 1896. În aprilie 1897, lucrarea era aproape terminată, rămînînd a se planta arborii spre a se forma „aleiul” şi a se aşterne nisip de-a lungul trotuarelor. Bordurile au fost făcute din piatră cioplită de Pietroşiţa şi au costat 13.756 lei. S-au plantat 359 castani sălbatici, azi în vîrstă de 73 ani. S-au aşezat pe o parte şi alta a bulevardului 25 de bănci şi s-au montat 60 de felinare de tinichea, pe stîlpi de fontă, care au costat 4.250 de lei<sup>18</sup>.

După expirarea termenului de garanţie de un an, la cererea antreprenorului, s-a făcut verificarea lucrării, comisia de recepţionare încheindu-şi procesul verbal pe data de 8 aprilie 1899, în care se menţiona că bulevardul a fost bine construit<sup>19</sup>.

Prin regulamentul de construcţii şi alinieri şi suplimentul lui s-a hotărît ca pe porţiunea dintre str. Libertăţii şi podul de peste Şanţul Călăii, clădirile să se facă din zidărie masivă, cu faţadele nu mai mici de 8 m., iar de acolo şi pînă la gară, construcţiile să fie retrase de la aliniere cu 6 m. şi aşezate paralel cu alinierea bulevardului. Împrejurimile trebuiau şi ele să fie făcute din grilaje de fier, puse pe socluri de cărămidă sau piatră, ori din zăbrele de lemn vopsite cu ulei, după planurile întocmite de către Serviciul tehnic al oraşului<sup>20</sup>.

16 Idem, dos. nr. 4/1895, f. 89.

17 Idem, dos. nr. 5/1897, f. 7.

18 Idem, dos. nr. 60/1897, f. 26.

19 Idem, dos. nr. 4/1899, f. 2.

20 Idem, dos. nr. 51/1897, f. 1.



Toate laturile activității unui oraș sînt interdependente. Nicăieri nu se pot aduce îmbunătățiri de ordin edilitar, sanitar sau cultural fără o creștere a veniturilor orășenești, care la rîndul lor depind de o neîntreruptă dezvoltare economică.

Prin noua lege comunală din 29 aprilie 1887, consiliile comunale și-au văzut lărgite atribuțiile, fără să se ajungă la o descentralizare, căci hotărîrile lor, fie de construire a unor clădiri comunale, hale, abatoare, fie de amenajare a unor piețe, bulevarde, grădini publice, erau supuse aprobării Ministerului de Interne. Chiar și sub această rezervă, consiliile comunale, alese după anul 1887, au dat dovadă de mai multă inițiativă în activitatea lor de modernizare a orașelor.

O dificultate aproape de neînălțurat, care a cauzat amînarea cu ani a unor proiecte importante de dotare a orașelor cu construcții de mare utilitate publică, cum ar fi canalizarea, ori asfaltarea străzilor centrale, a constituit-o existența unor bugete mici, cu o creștere înceată, asemănătoare dezvoltării economice a celor mai multe din orașele țării noastre la sfîrșitul sec. al XIX-lea. Astfel, bugetul orașului Tîrgoviște a fost în anul 1889 de numai 197.435,95 lei și de abia după 10 ani atîngea suma de 431.869,21 lei, încă insuficientă<sup>21</sup>. Cu asemenea bugete, primăriile puteau face față doar pavării străzilor, unui iluminat nocturn modest și unor mici reparații la clădirile comunale. Pentru proiecte mai costisitoare se recurgea la împrumuturi de stat pe termene lungi, obținute prin Casa de Depuneri și Consemnațiuni.

De pe vremuri, vechiul local al Primăriei, dărăpănat și cu un număr insuficient de încăperi, se afla în piața orașului (Oborul de săptămîină). În anul 1896 au fost cumpărate casele lui N. Zenide, situate într-o poziție centrală, în care au fost mutate provizoriu casieria, percepția și „accizele”. Clădirea, cu fațada spre str. Gr. Alexandrescu, avea un pronunțat grad de stricăciune<sup>22</sup>.

Consiliul comunal, încă din ședința sa din 24 noiembrie 1889, a dispus exproprierea a șapte proprietăți din centrul orașului, care însumau o suprafață de 2.169,72 m.p., în scopul construirii unui „ospel” comunal, corespunzător necesităților<sup>23</sup>. De atunci, ideea construirii unui palat administrativ a reținut an de an atenția edililor, silindu-i să caute calea realizării ei, cu atît mai mult cu cît se simțea nevoia efectuării unor lucrări care să schimbe aspectul urît al orașului. Cînd s-a pus chestiunea cumpărării unui al doilea local, el a fost cumpărat în vecinătatea terenului expropriat (casa cu etaj a lui N. Zenide), pentru lărgirea lui. Nu mult după această achiziție au început tratativele pentru obținerea unui împrumut de stat, în sumă de 300.000 de lei. Încasarea lui s-a făcut în

21 Idem, dos. nr. 66/1890, f. 48 ; dos. nr. 154/1899, f. 95.

22 Idem, dos. nr. 40/1896, f. 1,17.

23 Idem, dos. nr. 36/1889, f. 3.

două tranșe, prima de 200.000 de lei, la 16 septembrie 1896, a doua, de 100.000 de lei, după un an<sup>24</sup>.

În anul încasării primei rate, s-a semnat și contractul construirii unui palat administrativ, după planurile antreprenorului de origine italiană, Baltazar Vignossa Giovani<sup>25</sup>. Devizul estimativ s-a ridicat la suma de 124.000 de lei, ulterior simțitor depășită<sup>26</sup>. Lucrările au fost începute spre sfîrșitul anului și, muncindu-se intens, zidurile au fost ridicate pînă la acoperiș. Clădirea a rămas neacoperită în tot timpul umed, din care cauză interiorul s-a îmbibat de apă, provenită mai ales de la ploile torențiale din primăvara anului 1897. Ca să poată fi reluate lucrările, a trebuit să se aștearnă un strat de pămînt argilos uscat. În cursul anului 1897, s-a lucrat la acoperiș, apoi la tencuielile interioare, astfel că la 5 ianuarie 1898 s-a putut face predarea provizorie a construcției<sup>27</sup>. În primăvara anului 1898 s-a trecut la zugrăvirea interiorului, care, neîntrînd în sarcina lui Vignossa, a fost repartizată prin licitație unui antreprenor din București și a costat 8.559,95 lei.

Antreul, vestibulele, cabinetul primarului și sala de ședințe au fost zugrăvite în ulci, celelalte încăperi — în culori de apă, zise cu clei. Pereții din sala de ședințe au fost împodobiți cu panouri picturale, reprezentînd orașul și împrejurimile lui. La tavanele din unele camere, ciubucăriile de gips au fost poleite în aur veritabil, argint, aluminiu și bronz și decorate cu picturi de mină în diferite tonuri, iar pe marginea scafelor — cu coronamente, în care s-a așezat cîte o rozetă, lucrată artistic<sup>28</sup>. Văruirea exterioară a fost efectuată în culori de apă, cu săpun și lapte în loc de clei. Apoi s-au instalat 14 sobe de teracotă, dintre care una de faianță, ală, dar care nu era decît tot teracotă, însă de Saxonia<sup>29</sup>.

Mobilierul, procurat de la o firmă din București, a costat 6.000 de lei. În toate camerele s-au așezat perdele de pluș, transperante, mese, birouri de stejar, fotolii și scaune, de asemenea de stejar sculptat și îmbrăcate cu piele<sup>30</sup>. Ultima lucrare a fost construirea trotuarului din jurul localului, făcut din cărămidă<sup>31</sup>. Încă se mai lucra în interior și au și fost mutate mai multe servicii<sup>32</sup>. Cam în același timp, toate clădirile dărăpănate din jurul localului nou, cu excepția Poliției, au fost demolate, realizîndu-se un spațiu larg, destinat Grădinii publice<sup>33</sup>. Astfel, orașul Tîrgoviște a fost înzestrat cu un palat administrativ asemănător con-

24 Idem, dos. nr. 51/1898, f. 7.

25 Idem, dos. nr. 41/1896, f. 98.

26 Idem, dos. nr. 64/1897, f. 93 : dos. nr. 14/1897, f. 15.

27 Idem, dos. nr. 2/1898, f. 33.

28 Idem, dos. nr. 40/1898, f. 10, 283.

29 Idem, dos. nr. 49/1898, f. 41—47.

30 Idem, dos. nr. 52/1898, f. 46.

31 Idem, dos. nr. 46/1898, f. 5.

32 Idem, dos. nr. 40/1898, f. 42—104.

33 Idem, dos. nr. nr. 48/1898, f. 7.

strucțiilor comunale din orașele din nordul Italiei, primul de această inspirație.

Mai rămăsese de cumpărat și instalat un ceasornic, căci în acele vremuri nu putea fi conceput un palat comunal fără orologiu, și, ca atare, antreprenorul îi rezervase locul în frontonul clădirii. Au trecut însă câțiva ani pînă să se realizeze și acest deziderat. După licitația din primăvara anului 1902, la care au participat câțiva ceasornicari din Capitală, Consiliul comunal, consultînd lista de modele, a ales modelul 12 C, care a fost comandat la o firmă din Leipzig. În toamna aceluiași an se puteau auzi în oraș bătăile ceasului. Mașinăria sa se întoarce la opt zile și are un cadran de aramă, cu cifre romane în negru, pe un fond alb, cu diametrul de 1,04 m și grosimea de 1½ mm. Deasupra frontonului, într-un adăpost lucrat artistic din fier forjat, au fost așezate două clopote de bronz, turnate „fin“, unul de 100 de kg. și celălalt de 50 de kg., pentru indicarea sonoră a orelor, a jumătăților și a sferturilor. Întreaga instalație a costat Primăria 2.700 de lei<sup>34</sup>.

Pe locul rămas liber prin demolarca clădirilor vechi a fost amenajată Grădina publică, de dimensiuni modeste. S-au efectuat săpături și nivelări pentru scurgerea apelor, s-au plantat 60 de brazi, s-a construit împrejmuirea pe un soclu din piatră de Albești, ridicat pe o fundație de beton hidraulic. În față, spre strada Libertății (azi str. 30 Decembrie) a fost instalat un grilaj de fier forjat, iar pe laturi sirmă împletită, înrămată cu șipci de stejar și fixată pe stâlpi groși, tot de stejar, avînd înălțimea de 1,50 m.<sup>35</sup> S-au procurat din Capitală 8 stâlpi de fontă pentru lămpi și 30 de picioare de fontă pentru bănci și canapele de grădină. Ultima lucrare a fost construirea din lemn a unui bufet lung de 9,20 m. și lat de 5,60 m., unde vara se puteau consuma bere rece, înghețată și tot felul de dulciuri, în sunetele muzicii militare. Pentru procurarea florilor necesare Grădinii publice a fost reconstruită sera de flori a orașului de la podul Mihai Bravu (1899)<sup>36</sup>.

Totalul cheltuielilor pentru construirea palatului administrativ al orașului Tirgoviște s-a ridicat la importanta sumă de 170.000 de lei. Mijloacele bănești au fost obținute printr-un mare împrumut, dar sumele plătite timp de douăzeci de ani pentru amortizarea lui au provenit din banii contribuabililor, astfel că aceste construcții — palat administrativ, bulevard, grădină publică — reprezintă muncă locuitorilor, transformată în bunuri durabile de folos obștesc.

34 Idem, dos. nr. 59/1902, f. 1—25.

35 Idem, dos. nr. 12/1896, f. 1, 10, 43, 47 și 61.

36 Idem, dos. nr. 42/1896, f. 3—4; dos. nr. 2/1896, f. 100.