

Pavajul vechilor ulițe bucureștene

GEORGE POTRA

Ce vremuri în trecut! Ce deosebire mare între ceea ce a fost altădată și civilizația de astăzi, nici nu se poate compara. Dacă ne întoarcem cu gândul cu câteva sute de ani în urmă, Bucureștii, din punct de vedere al locuitorilor și al suprafeței pe care se întindea, era într-adevăr un oraș, dar din punct de vedere urbanistic și edilitar nu era decât un sat mare, în care răsăreau printre pomi sau deasupra lor numai bisericile și casele boierești în mulțimea căsuțelor de lemn sau chirpici, ale oamenilor nevoiași.

Grădinile, arborii și pomii fructiferi inundau totul, din primăvară pînă toamna târziu. Văzut de sus, orașul părea o grădină imensă în care se ascundeau miile de case și atenansele lor. Numai turlele bisericilor, acoperite cu șită și mult mai târziu cu tablă, precum și acoperișurile caselor boierești sau neguțătoarești, acoperite tot cu șindrilă și rareori cu olane, erau singurele care se mai puteau vedea în lumina soarelui. Încolo era numai verdeață și iar verdeață. O grădină imensă, acesta era aspectul Bucureștilor de altădată. Un „oraș” mare în care aspectul urban nu se putea observa, fiindcă nu exista.

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

După ploi, noroaiele și băltoacele înglodau picioarele oamenilor și ale vitelor, iar în timpul verilor secetoase, praful de pe ulițe era gros de un lat de palmă. Domnitorii și conducătorii orașului, precum și clasa boierească, în general, erau prea ocupați cu treburile lor, nu se gîndeau la nevoile celor mulți, cu toate că și ei tot prin noroaie și praf treceau, dar nu ca toți ceilalți pe jos, ci călare, sau în calești, rădvane și căruțe.

Dacă mai amintim pe lîngă acest neajuns și rîul Dîmbovița – necanalizată și rectificată – care curgea în nenumărate zig-zaguri, aproape la nivelul ulițelor, cu deseale ei inundății care de multe ori năpăstuiau mahalale întregi, atunci avem un tablou trist și jalnic asupra felului cum circulau locuitorii vechiului București.

În ceea ce privește pavarea vechilor ulițe bucureștene distingem următoarele etape: pămîntul gol-goluț cum era el de la natură, pavarea cu birne groase de stejar, pavarea cu piatră bolovani de rîu și pavarea cu piatră cioplită, cubică,

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

Pavaj natural de pământ. 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 dărâmături, nisip, pământ și chiar gunoi și așa, pentru o anumită perioadă, se mai putea merge pe ulițe. Dar acest procedeu inestetic și neigienic mai avea și un alt aspect, nivelul ulițelor se ridica mereu, iar în timpul ploilor provoca inundații în curțile 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 puține 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 puțin 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 lângă 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 simțitor, față de trecut, iar circulația 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 atenție 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 circulație. Menționăm că aceste importante artere erau: Drumul Brașovului (Calea Victoriei și Șoseaua Kiseleff), Drumul Craiovei sau Mehedinților (Calea Rahovei), Drumul Tîrgoviștei (Calea Griviței), Drumul Giurguiului (Calea Șerban Vodă), Drumul Tîrgului de Afară (Calea Moșilor) și actuala Cale a Plevnei care s-a numit Podul de Pământ pînă în a doua jumătate a secolului trecut.

Pavaj de lemn. Cea mai veche mențiune privind existența unui pavaj în București o avem din 1574 de la călătorul francez Pierre Lescapier¹. 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 pământ, nepietruite, care primăvara și toamna se desfundau și dădeau un aspect jalnic orașului, iar bietelor animale de tracțiune, o oboseală în plus. Dar în afară de aceste ulițe se aflau și unele mai importante, după cum spune el, pavate cu „trunchiuri de copaci” care, de bună seamă, făceau ca roțile căruțelor și caleștilor să huruie puternic, iar în timpul cînd aveau apă îmbicsită sub ele, să producă un miros grozav. Și, în afară de aceasta, la trecerea vehiculelor, din cauza apei murdare ce fișnea de sub acest pavaj, pereții caselor dinspre ulițe erau stropiți pînă deasupra ferestrelor.

La începutul domniei lui Matei Basarab, în documentul din 25 aprilie 1635, se amintește de un Oprea podarul², 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 Lescapier ne

fac să credem că cel puțin de la jumătatea secolului al XVI-lea erau podari și marile artere de circulație erau podite cu trunchiuri de copaci sau birne groase de stejar.

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

Primul pod, dintre cele patru, zise domnești, care din ordinul domnitorului s-a podit din nou cu birne, a fost Podul Mogoșoaiei, în 1692. Această arteră lega Curtea domnească a lui Constantin Brîncoveanu, din centrul orașului, cu frumosul palat pe care l-a construit în 1702 în satul Mogoșoaia, ca o reședință de vară și ca un scurt popas în drumul spre Tîrgoviște.

Calea Mogoșoaiei, înainte de a deveni *pod* era un drum mult mai întortocheat decît azi, încît voievodul a trebuit să „convîngă”, într-o formă oarecare, pe boierii mărginași ca să-și retragă hotarul curților, să se mai lărgească ulița și cît de cît să se mai înlăture cîteva din numeroasele zig-zaguri ce avea. Podul Mogoșoaiei este prima stradă bucureșteană asupra căreia s-a exercitat o aliniere, pe cît a fost posibil la acea dată.

Nu se cunoaște ce meșteri au făcut lucrarea, de unde s-au adus birnele de stejar, cît au costat ele și manopera și în cît timp s-a făcut pavarea. Documentele, care să ne lămurească această problemă, lipsesc.

Știm însă, de mai tîrziu, că cele patru drumuri (poduri) care porneau toate de la Curtea domnească intrau în grija și cheltuiala stăpînirii, *recte* a vistieriei statului și a Sfatului orășenesc, iar toate celelalte ulițe cădeau în sarcina cetățenilor care locuiau pe ele și le făceau, atunci cînd puteau, după ce strîngeau suma necesară, care nu era un lucru așa ușor. Boierii care aveau curți mari și fațade întinse, în zgîrcenia lor întîrziu cu plata, unii locuitori mai săraci plăteau în rate, iar alții nevoiași cu totul, neavînd de unde plăti, trebuia să plătească obștea pentru ei.

În altă ordine de idei, trebuie să spunem că datorită marilor cantități de lemne necesare poditului bucureștean, secularele și întinsele păduri ale județelor Prahova și în special Dîmbovița au început să se rărească, să se îpuțineze, iar sute și sute de oameni care făceau *cislă*, adică muncă gratuită și obligatorie, erau ocupați cu tăierea copacilor, fasonarea lemnului (cioplitul cu barda) și aducerea lor, după anotimp, cu carele sau cu sâniile la București.

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

Mai tîrziu, problemele urbanistico-edilitare au evoluat. Astfel, domnitorul Alexandru Ipsilanti (1774–1782), socotind necesar, înființează „*vel-vornicia obștirilor*” care se ocupa de toate problemele edilitare în care intrau, în primul rînd, pavarea și curățenia străzilor, precum și facerea sau repararea podurilor propriu-zise de pe cele două riuri Dîmbovița și Colentina, în cuprinsul orașului. Sub Nicolae Caragea (1782–1783), care-i urmează la domnie, se alcătuieste o nouă dregătorie „*vornicia podurilor*” care era alimentată financiar din taxele ce se puneau pe mărfurile ce intrau în oraș.

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

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 anafora primită la 31 martie 1785, prin rezoluția pusă, spune că a însărcinat un slujbaş 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 ulițe nu poate obștea să treacă nici călare”, la 20 iunie 1786 a dat ordin către spătar și agă să oblige pe neguțătorii 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 nuiiele 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 ulițe, 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 ulițelor, fiindcă împrejurările au fost cu totul nefavorabile.

De altfel, problema pavajului ulițelor bucureștene a rămas, în tot timpul, nerezolvată; s-au făcut mai mult reparații și cîrpeli și numai rareori pavaj nou pe vreuna din ulițele 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

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 când 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 stînjienii 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, neguțători 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 acelor 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 frumusele.

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 neguțătorului 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 neguțători 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 amenziile (*strafurile*) ce trebuiau să le dea anumiți indivizi care încălcau legile și dispozițiile stăpînirii.

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 constatare 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, revenindu-le între 9–10 lei stînjenu l 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 acelor 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. Licitatiile se făceau prin baterea tobei, iar mai tîrziu prin anunțuri afișate sau publicate în „Monitorul Oficial”.

În 1835, Blarembeg, inginerul statului, propune pavarea din nou a celor patru străzi principale (Mogoșoaia, Șerban Vodă, Tîrgul de Afară și Calicilor sau Calîji), 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.

Inginerul Maxențianu, care avea o viziune a viitorului în raport cu diferitele bogății ale țării, propune Sfatului orășenesc și altor instituții să deschidă cariere de piatră în diferite locuri din munții arătați 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 munților României” să se deprindă cu o muncă ce poate deveni o bogată industrie a țării.

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

Podul sau Calea Mogoșoaiei pe care s-a făcut o canalizare sistematică, superioară celeia de pe străzile Germană și Franceză, introdusă în 1864, între Piața Victoriei (unde era barieră și se numea Capul Podului până după primul război mondial) și Ministerul de Finanțe (Muzeul colecțiilor de artă), a început să fie pavat cu piatră cubică de granit și gresie adusă din Scoția⁸.

În zadar a arătat atunci inginerul Maxențianu că piatra adusă din Scoția, datorită drumului lung pe apă și pe uscat, costă de două–trei ori mai mult decât aceea adusă din Munții Carpați. Ea era transportată cu vapoarele pînă la Brăila și apoi cu șlepurile pe Dunăre pînă la Giurgiu sau Oltenița și de aici cu carele cu boi pînă în București.

În al doilea rînd, calitativ, ea era inferioară celeia din țara noastră, dar, probabil, politicienii de atunci amestecați în această afacere au avut un avantaj substanțial și n-au vrut să accepte propunerile pe care le-a prezentat inginerul Maxențianu în raportul său înaintat Primăriei Capitalei și Ministerului Lucrărilor Publice.

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

Calea Mogoșoaiei s-a pavat deci cu piatră din Scoția și, deoarece făcea parte din cele patru mari artere de circulație, cădea în sarcina Ministerului Lucrărilor Publice, iar acesta a dat executarea pavajului unei firme creată ad-hoc, – „Fătu și Dimitrie A. Cantacuzino” –, cu obligația 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 înființarea carierei Turcoaia-Granit, a furnizat cea mai mare cantitate de piatră pentru străzile Capitalei, iar pentru ușurarea lucrărilor s-au adus din Germania un compresor și un concasor pentru spargerea pietrei de râu.

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

Iată deci, în linii mari, situația pavajului în București pînă în jurul anului 1880. De atunci încolo, treptat-treptat, multe străzi din centrul orașului s-au pavat cu

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

Un pas înainte în pavarea orașului s-a făcut la începutul secolului nostru. Atunci și până 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 până după 1940.

Acest ultim pavaj de lemn însă nu era alcătuit ca altădată din birne 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 lângă altul pe un strat de nisip, aveau spațiile dintre ele umplute cu bitumen pentru consolidare.

Căruțele și trăsurile când 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, mais du point de vue urbanistique et ediltaire, ce n'était 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 à paver les rues avec de la pierre de rivière.

Entre 1860 et 1862 sont exécutés, sur de petites distances, les premiers pavages systematiques à l'aide de pierre cubique.

Au début du XX^e siècle, l'asphaltage constituait 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 Lescaplier în Țara Românească și Transilvania la 1574*, în „Studii și materiale de istorie medie,” IV (1960), p. 433–463.

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 Blaremborg*, 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.