

## O CRONOLOGIE A INTERVENȚIILOR ASUPRA DÂMBOVIȚEI

### 1775

După marea inundație din acest an, Domnitorul (Alexandru Ipsilanti) a încercat o sistematizare a Dâmboviței, prin săparea unui canal de derivație a apelor ei în râul Argeș. Canalul (proiectat de un specialist elvețian) începea în dreptul satului Lungulețu din județul Dâmbovița (de la această lucrare și satul se va numi un timp Șanțu). Pentru supravegherea bunei funcționări a canalului (șanțului) de derivație s-a înființat o dregătorie specială – “epistatul șanțului”, care asigura întreținerea sa, printr-un corp de “șanțari”, condus de doi vătafi.

Al. Ipsilanti a creat un nou organ administrativ – “Epitropia obștirilor”, format din opt boieri cu atribuții diverse, care configurau, în embrion, un consiliu orășenesc, ocupându-se cu probleme de edilitate (poduri, cișmele, curățenia ulițelor, regularizarea cursului Dâmboviței), de școli și de probleme de caritate (“cutia milelor”), dar și de securitatea orășenilor, organizarea străjilor, prevenirea incendiilor ș.a.

### 1779, octombrie 1

Domnitorul [Alexandru Ipsilanti] a captat izvoarele de la Tiptilești și, construind un apeduct cu olane, a înființat primele două cișmele din București, așezate, conform hrisovului din această zi, “una în Târgul Dinlăuntru, pe ulița ce se zice Boiangii [deci lângă Curtea-Vechi] și alta pe Podul Mogoșoaiei, la mahalaua sfintei Mănăstiri Sărindar”, hrisovul adăugând: “Însă cu apa din izvoare, adusă din depărtare, cu mare cheltuială, spre a se adăpa obștea în apă curată și limpede, mai ales în vremi zlotoase, cand gârla Dâmboviței, trecătoare prin acest oraș, curge turbure și cu multe necurățenii”.

### 1805

Dâmbovița s-a revărsat în două rânduri, “nimirind toată lunca și casele din ea”, cum se exprima cronicarul călugăr Naum Râmniceanu, în Istoria sa.

### 1816, octombrie 4

Joseph Hartl este orânduit, prin pitac domnesc, ca “arhitecton al Poliței”, însărcinat cu supravegherea construcțiilor noi de oraș și cu întocmirea șanțurilor de scurgere în Dâmbovița.

### 1855, februarie

Apele Dâmboviței au inundat mahalalele Izvorului și Mihai-Vodă, de pe malul drept al râului.

### 1858, ianuarie 16

Până la începutul secolului al XIX-lea, apele Dâmboviței au folosit, în același timp, ca apă de băut, apă de spălat, forță motrice pentru mori și canal deversor pentru gunoaiele orașului, situație ce se va schimba treptat. La 16 ianuarie “mecanistul fântânilor” adresa o reclamație “Onorabilului Consiliu Municipal” bucureștean pentru faptul că locuitorii de pe malul Dâmboviței aruncă bălegarul cailor în apă, “drept în fața canalelor de alimentație ale mașinilor de la fântânele orașului”, subliniind că aceasta faptă “n-ar putea fi tolerată în nici o parte a lumii”; se schimbă lumea, dar “mecanistul”... era neamț.

### 1862, martie

Vremea foarte ploioasă și călduroasă a dus la topirea rapidă a zăpezii, ceea ce a făcut ca toate râurile să iasă din matcă. În București, apele Dâmboviței au inundat toate mahalalele de pe malul stâng, de la Grozăvești la Grădina Cișmigiu. Sute de familii au rămas fără adăpost, sub biciul ploii; a fost prilej pentru domnitor să înfieze doi orfani – se pare, copiii săi – găsiți într-un coș plutind în apa râului. Mitropolitul țării a trimis o circulară episcopilor, egumenilor și protopopilor din județe pentru colectarea de ajutoare.

# RECLAIMING THE RIVER

# BUCHAREST ● SECTOR 3

design competition

## Revitalizing Splaiul Unirii - Mărășești - Timpuri Noi – Mihai Bravu

### 1864, sfârșitul lunii mai

Ploile torențiale au făcut ca apele Dâmboviței să iasă din albie, fiind inundate mahalalele Antim, Broșteni, Izvor și cele apropiate lor, de pe malul drept al râului, apele revărsate atingând nivelul de 2 metri. S-au acordat ajutoare de urgență la sinistrați, iar M.Kogălniceanu, ministru de interne, a făcut apel la prefecți pentru deschiderea de subscripții. Societatea dramatică M.Pascali a dat, pe 17 iunie, o reprezentație la Teatrul cel Mare “în ajutorul familiilor inundate”.



Planul Bucureștiului - 1847 cu marcarea cursului Dâmboviței (marcat în cerc verde partea la care se refera aria de studiu a concursului)

### 1865, martie 1-8

Are loc cea mai catastrofală dintre “înecăciunile” care au bântuit Bucureștii. Pe ambele maluri ale Dâmboviței, de la Grozavești la Vitan, totul a fost acoperit cu un străt de apă care atingea și 3 metri înălțime. S-a întrerupt aprovizionarea



populației, circulația fiind împiedicată. Ziarul “Trompeta Carpaților” al lui Cezar Bolliac nu a mai putut apărea, clădirea redacției fiind cuprinsă de apă. Presa a criticat vehement autoritățile pentru neluarea măsurilor necesare în vederea punerii la adăpost a populației orașului, “pentru scăparea oamenilor care plătesc biruri peste biruri pentru niște case care se surpă și putrezesc în inundații”. Autoritățile fiind depășite, s-au întreprins măsuri de întraajutorare, din inițiativă particulară. S-a alcătuit un comitet compus din mitropolit, președintele Curții de Casație, primarul Capitalei și 7 negustori de frunte, pentru strângerea de fonduri. Domnitorul Țării, Al.I.Cuza, a trimis o scrisoare primului ministru, cerând să se ia măsuri urgente, care s-au regăsit în legea pentru desființarea morilor și zăgazurilor de pe apa Dâmboviței, care stabilea măsuri concrete, ce s-au pus operativ în aplicare: dărâmarea morilor de pe râu și a podurilor cu picioare în apa râului, înălțarea malurilor, lărgirea albiei până la 20 m, elaborarea unui studiu privind canalizarea Dâmboviței ș.a. Cu prilejul acestei inundații, Dimitrie Pappasoglu și G.Venrich editează un tablou cu titlul: “Marea vărsare a Dâmboviței de la 1/13 – 8/20 martie 1865, dedicat onor. Comitet de sauvetage”, în care se redă o hartă a Bucureștilor, pe care este reprezentată regiunea acoperită de apele revărsate. Tabloul a fost făcut “În memoria liberărei de inundațiune a Capitalei București, de la Boteni până la Budești, 1865 martie 27” și poartă emblema țării și a orașului. Marile lucrări care vor pune la adăpost orașul de furia apelor vor începe însă abia în toamna anului 1880.



Planul Bucureștiului - 1883 cu marcarea cursului rectificat al Dâmboviței (cu roșu e marcat cursul dinainte de recertificarea albiei)

### 1880, noiembrie 2

Sunt inaugurate, în apropiere de bariera Vitan, lucrările de rectificare și adâncire a cursului Dâmboviței, pe baza unui proiect întocmit de arh. Gr. Cerchez și executat de antreprenorul francez A. Boisquerin. Proiectul, pentru tronsonul Grozăvești-Abator, prevedea săparea unei tranșei adânci, în lungime de 4 km, care să fie terminată în 3 ani, tăindu-se unele cotituri ale râului, astfel că unele locuri care erau situate pe malul stâng au ajuns pe cel drept și invers; au dispărut astfel brațele secundare și ostroavele, prevenindu-se inundațiile și bălțirile permanente, cu efecte importante asupra sănătății locuitorilor. La inaugurarea lucrărilor, ce se vor termina în 1883, a fost de față domnitorul – care a dat prima lopata de pământ, cu un obiect de patrimoniu (o cazma de argint, având inscripționată data de 2 noiembrie, cu coada din lemn de abanos, aflată la Muzeul de Istorie a orașului) – , primarul D. Cariadgi și alte personalități. După săparea albiei, malurile s-au taluzat și s-au construit poduri peste râu (în 1889 erau 12 poduri, din care 7 de piatră și 5 de fier). Porțiunea Grozăvești-Ciurel a râului va fi canalizată între anii 1898-1900.

### 1893, aprilie 26

Dâmbovița, deși regularizată, inundă tot cartierul Grozăvești, cartierele Cotroceni, Cărmidari și Vitan, distruge Grădina Botanică; flagelul este însă general, cuprinzând toată țara.



Planul Bucureștiului - 1911 cu marcarea cursului Dâmboviței



# RECLAIMING THE RIVER

# BUCHAREST • SECTOR 3

design competition

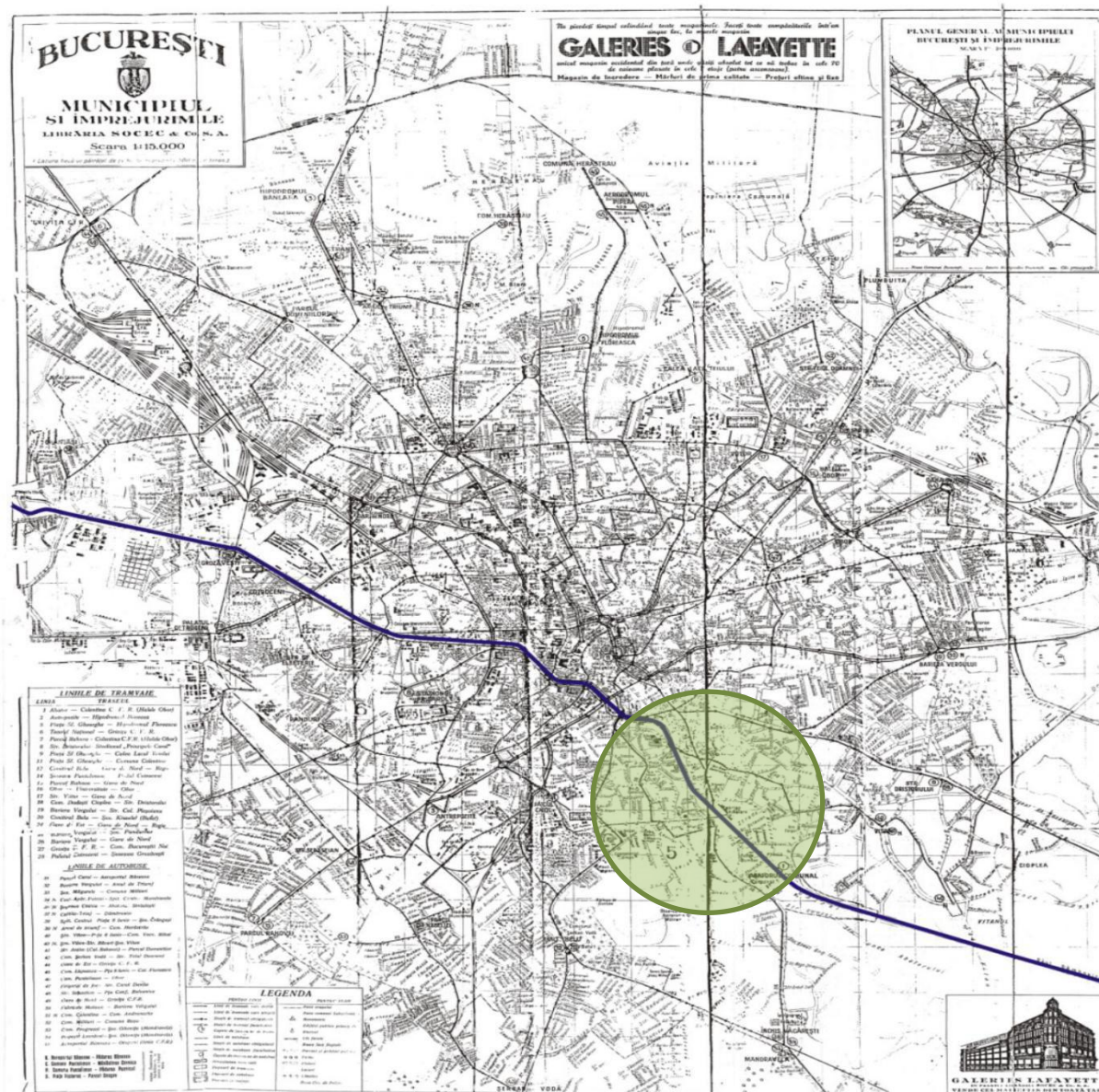
## Revitalizing Splaiul Unirii - Mărășești - Timpuri Noi – Mihai Bravu

1934

Din cauza aspectului inestetic al apelor Dâmboviței, poluate de reziduri uleioase și alte aducțiuni ale canalelor orașului, s-a proiectat acoperirea albiei râului cu un planșeu de beton, operațiune realizată doar parțial, între Calea Victoriei și Podul Șerban-Vodă.

1935

Pentru a acoperi, cel puțin în zona centrală, imaginea dizgrațioasă, de “rana purulentă”, a Dâmboviței și sub pretextul fluidizării circulației, municipalitatea a acoperit-o cu un planșeu de beton, între Calea Victoriei și Calea Șerban-Vodă, pe o lungime de 800 m lineari, urmat apoi de alt “plasture” de 130 m, în zona bisericii Sf. Elefterie.



Planul Bucureștiului - 1935 cu marcarea cursului Dâmboviței



### 1952

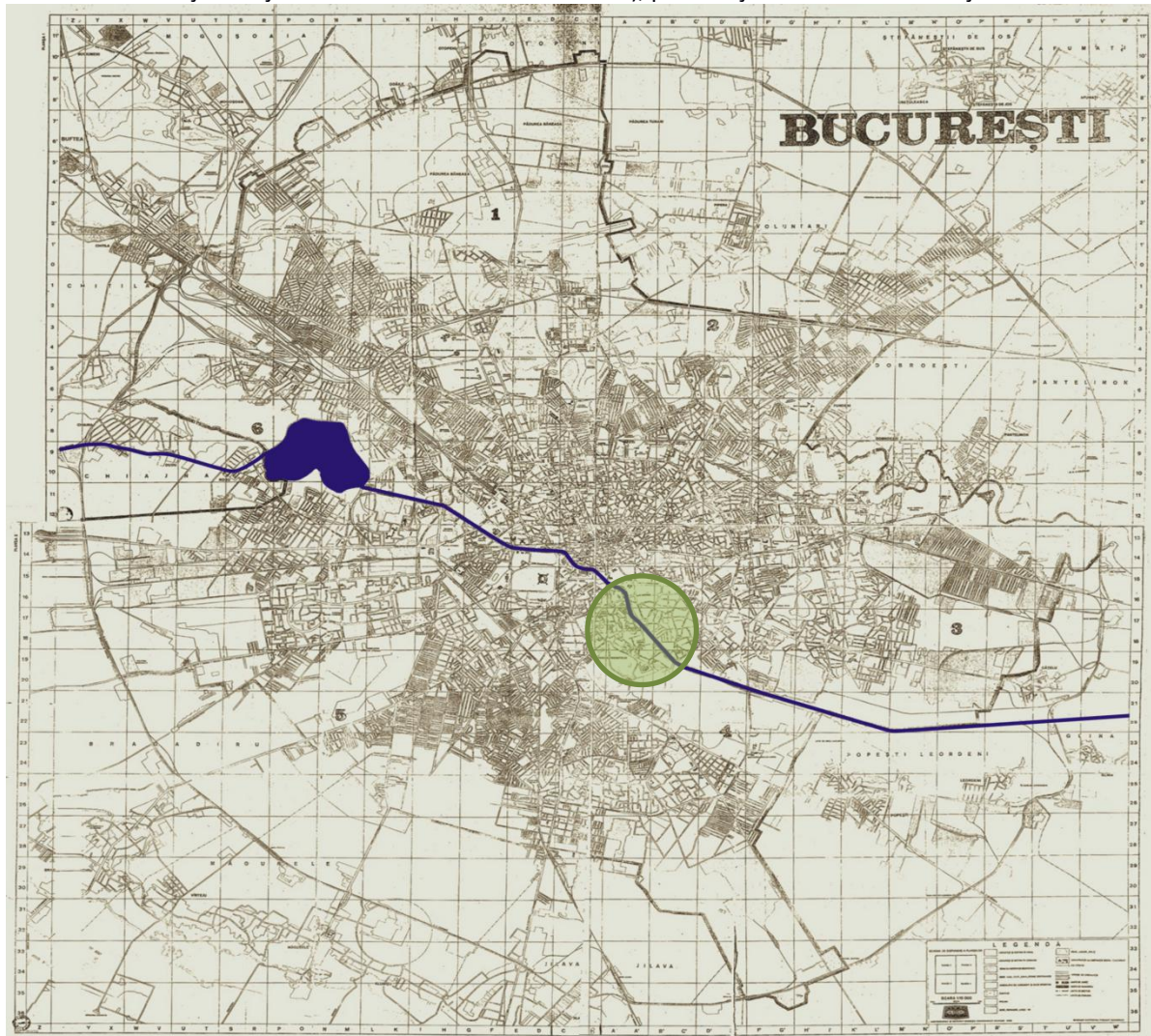
În ședința C.C. al P.M.R. din 13 noiembrie se subliniază: „Să se transforme râul Dâmbovița într-un râu navigabil, legat cu canalul navigabil București – Dunăre, prin lărgirea albiei sale actuale la cca 50-60m și crearea unui lac de acumulare la Ciurel”.

### 1976-1979

Se construiește, în lungul râului, tronsonul de metrou Semănătoarea-Timpuri Noi, aferent magistralei M1, cu 6 stații și cu o lungime de 8,1 km.

### 1985-1987

Se realizează „Amenajarea Complexă a Râului Dâmbovița”, incuzând construirea unui canal colector în lungime de 10km, a unei cuve de beton de suprafață, cu adâncimi între 2 și 5m și lățimi între 28 și 38m, se taluzează malurile, se fragmentează traseul râului în 7 trepte despărțite de stăvilare, se refac toate podurile și se realizează acumularea Lacul Morii (250ha, adâncime între 5 și 10m și volum cca 25 milioane metri cubi), precum și cuva Lacului Văcărești.



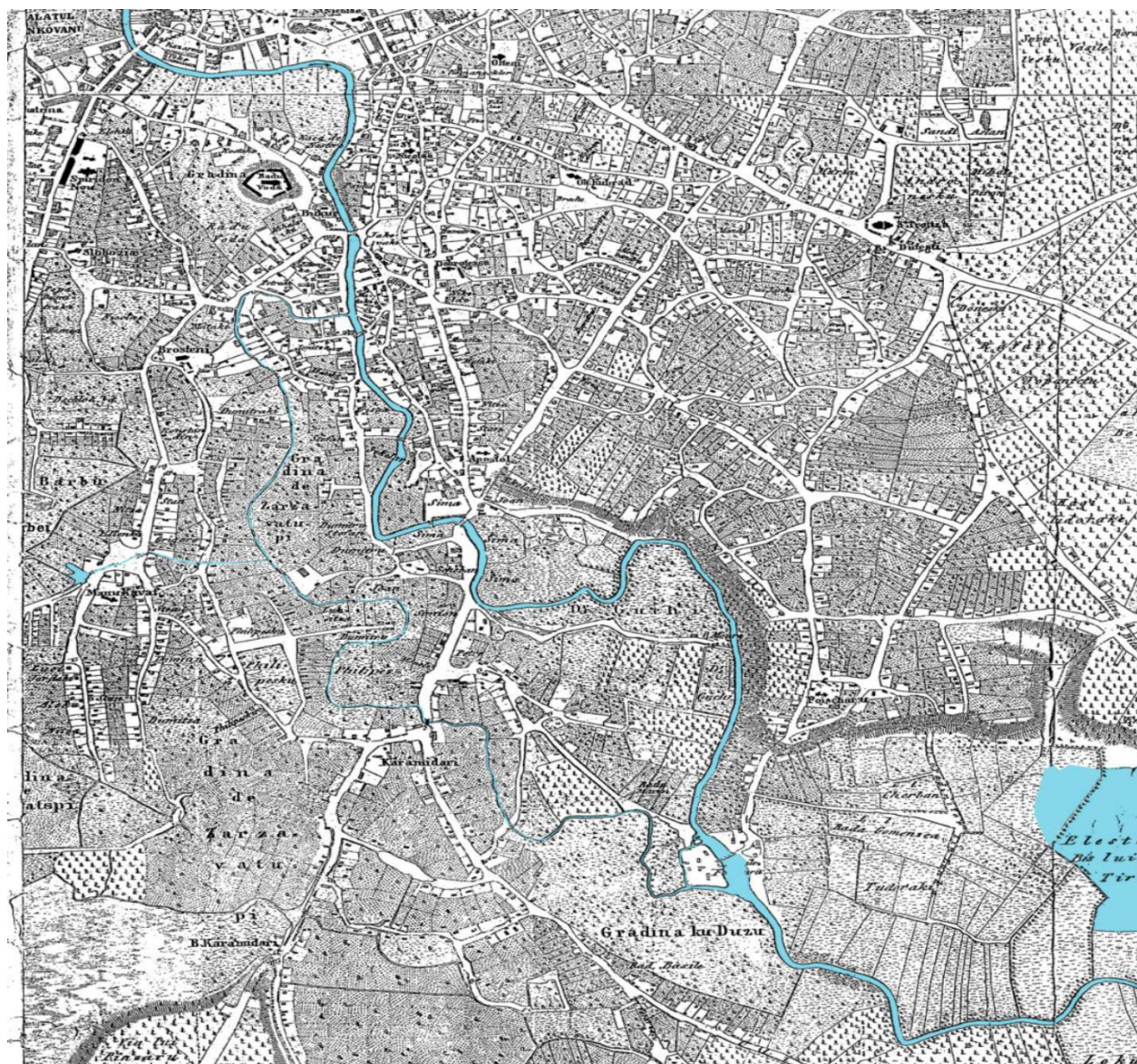
Planul Bucureștiului în 1989 cu marcarea cursului Dâmboviței



### ZONA TIMPURI NOI

Numele de Timpuri Noi definind în principal podul peste râu și intersecția dintre Splaiul Unirii, Strada Nerva Traian și Bulevardul Șincai își are originea în prezența alăturată a Uzinelor “Timpuri Noi” (demolate în 2010) și inițial numite “Lemaitre”.

Însa, la vremea planului Borroczyn (1847) Dâmbovița încă nesistematizată genera o zona mlăștinoasă, periferică, cu gardini și mori de apă (de unde și numele Străzii Morilor) și cu o trecere peste râu generată de legătura dintre Dudești și mai spre nord Foișorul de Foc și mahalaua Căramidarilor în sud, legătură ce va deveni în timp Strada Nerva Traian.



Detaliu din planul Borroczyński (1852) - zona dintre Radu Vodă și mahalaua Căramidarilor, actualmente purtând numele de “Timpuri Noi”

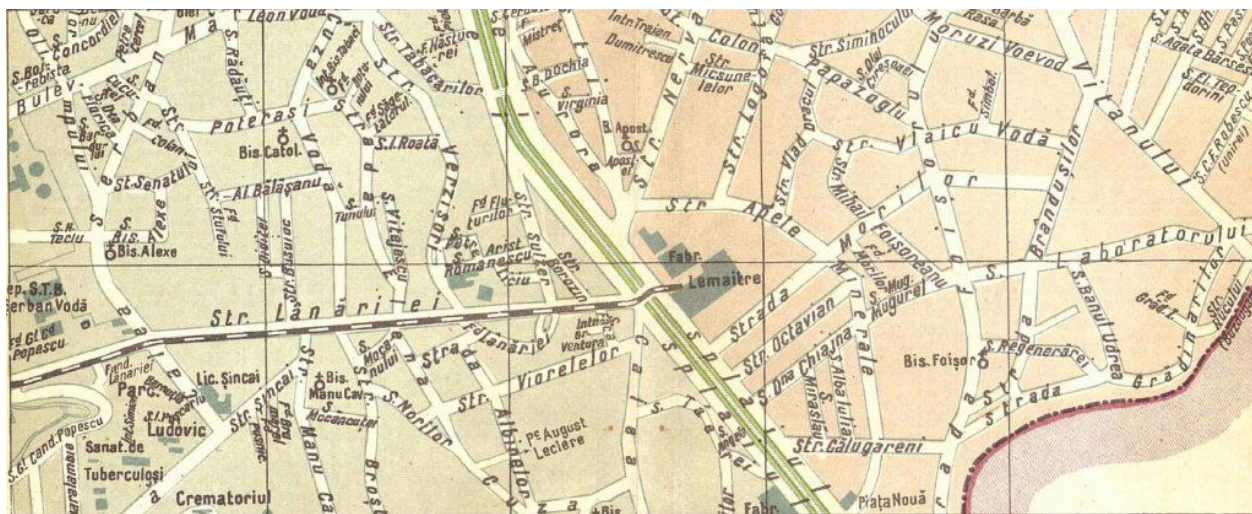


## design competition

## Revitalizing Splaiul Unirii - Mărășești - Timpuri Noi – Mihai Bravu

Trecerea zonei de la a fi preponderent agricolă sau găzduind mici industrii la una dintre principalele zone industriale ale Bucureștiului s-a făcut în perioada 1863-1865, când antreprenorul francez Luis Lemaitre construiește o spălătorie, obținând un contract pentru "întreținerea, reînnoirea, reparației și spălării lingeriei spitalului militar". Pentru aceasta, în 1865 este construită o spălătorie mecanică, iar ulterior, în 1873 este clădită alături și turnătoria, care va desemna profilul ulterior al fabricii.

Producând inițial obiecte de fonta precum bănci sau capace de canale, uzinele se dezvoltă ajungând în secolul XX să producă locomotive și vagoane. Impactul urban al acestei creșteri s-a simțit prin dezvoltarea în perioada interbelică a Străzii Lănăriei și a prezentei unei cai ferate de-a lungul Străzii Lănăriei (și apoi trecând printr-o laterală a Parcului Carol), unind Uzinele Lemaitre cu Gara Filaret (cale ferată ce a rezistat până la începutul anilor 1950).



*Extras din harta Bucureștiului, 1934*

Fără a insista asupra istoriei detaliate a acestei industrii, redenumite după naționalizare “Timpuri Noi”, trebuie menționat ca ele au definit caracterul predominant industrial al zonei, completat, peste râu, de fabricile textile și de încălțăminte (Industria Bumbacului, Pionierul).

În perioada comunistă este construit cartierul Tineretului în locul fostei mahalale a Cărmădarilor, totuși zona imediat adiacenta râului păstrându-și și chiar dezvoltându-și caracterul industrial. Într-un proiect din anii 1980 este rasă pe o suprafață mult mai extinsă trama stradală tradițională, largându-se străzile Nerva Traian și Șincai și creând actuala configurație a intersecției Timpuri Noi. Strada Lănăriei este scurtată și își pierde gradul de importanță. Într-un proiect din anii 1980 este rasă pe o suprafață mult mai extinsă trama stradală tradițională, largându-se străzile Nerva Traian și Șincai și creând actuala configurație a intersecției Timpuri Noi. Strada Lănăriei este scurtată și își pierde gradul de importanță. Într-un proiect din anii 1980 este rasă pe o suprafață mult mai extinsă trama stradală tradițională, largându-se străzile Nerva Traian și Șincai și creând actuala configurație a intersecției Timpuri Noi. Strada Lănăriei este scurtată și își pierde gradul de importanță.

Zona (coincizând cu *Aria de studiu* din Tema Concursului) este însă departe de a fi clar constituită. Dispariția sau mutarea industriilor către zone mai periferice ale orașului au dus la ocuparea spațiilor industriale cu funcțiuni noi sau la demolarea acestora, precum e cazul înseși a Uzinelor Timpuri Noi, pe locul cărora s-au ridicat imobile cu funcțiunea de birouri. Fără a mai asista la modificări radicale ale tramei stradale, loturile foste industriale sau comasate ale locuințelor mici fac loc acum unor imobile de dimensiuni mai mari atât de locuințe cât și de birouri.



# RECLAIMING THE RIVER

# BUCHAREST ● SECTOR 3

design competition

## Revitalizing Splaiul Unirii - Mărășești - Timpuri Noi – Mihai Bravu

---



*Podul Radu Vodă (actual Mărășești) înainte de 1880*



*Podul pietonal din fața Uzinelor Lemaître*



*Podul pietonal din fața Uzinelor Lemaître (înainte de demolarea în anii 1980)*



*Uzinele Timpuri Noi în anii 1980*



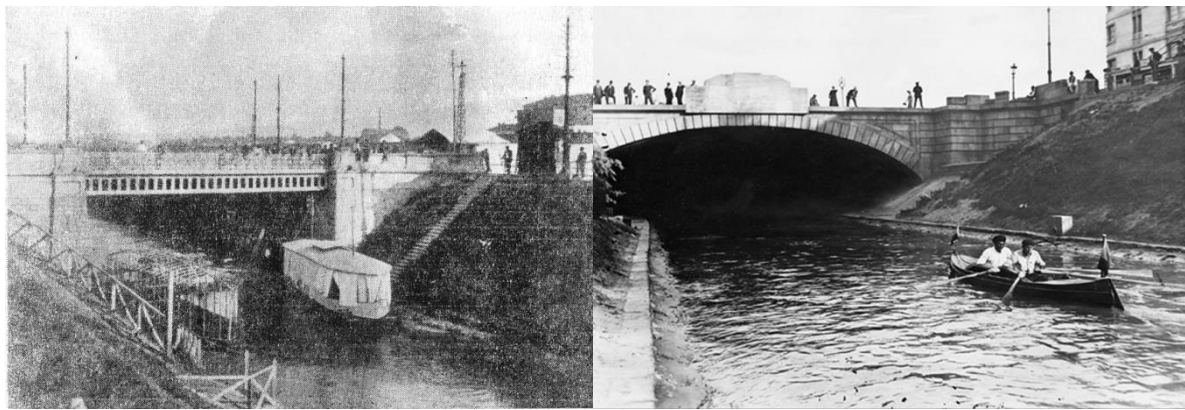
*Splaiul Unirii în zona dintre Piața Unirii și Podul Mărășești înainte de demolările și reamenajarea cursului râului din anii 1980.*

# RECLAIMING THE RIVER

# BUCHAREST ● SECTOR 3

design competition

## Revitalizing Splaiul Unirii - Mărășești - Timpuri Noi – Mihai Bravu



Înainte de lucrările din anii 1980, Dâmbovița putea fi parcursă de ambarcațiuni mici



Șantierul de transformare a cuvei Dâmboviței în anii 1980

Imaginea Dâmboviței și a demolărilor din anii 1980

Lucrări consultate pentru redactarea cronologiei:

PONTA Radu Tudor , POPESCU Toader, Dâmbovița— date istorice și sensibile, stART Dâmbovița, Editura Universitara "Ion Mincu, București, 2006  
STEMATU Dan, TEODORESCU Dan, Raul Dâmbovița în București - sistemul de apărare împotriva inundațiilor  
OLTEANU, Radu, Bucureștii în date și întâmplări, Ed. Paideia, București, 2002.  
OLTEANU, Constantin, dr., File din istoria Bucureștilor, însemnările unui primar general, Ed. ALDO, București, 2004.  
GEORGESCU, Florian, CEBUC, Alexandru, DAICHE, Petre, Probleme edilitare bucureștene, Muzeul de Istorie al Orașului București, București, 1966.

Întocmit din partea organizatorului:  
Ordinul Arhitecților din România, filiala București  
În parteneriat cu Ordinul Arhitecților din România

Arh. Raluca Vișinescu