

**STUDIU PRIVIND DELIMITAREA ZONELOR,
SITURILOR SI OBIECTIVELOR PROTEJATE
Municipiul Giurgiu, 2009**



Vol. 1

STUDIU ISTORIC DE
FUNDAMENTARE

Elaborator studiu : arh. Sofian Niculescu
Istoric Emil Paunescu

Verificator studiu: conf. dr. arh. Sergiu Nistor

CUPRINS:

0	Necesitatea si scopul lucrarii.	Pag. 3
I.	Istoricul localitatii.	Pag. 4
II.	Evolutia statutului administrativ.	Pag. 12
III.	Intemeierea orasului modern.	Pag. 14
IV.	Evolutia urbanistica a orasului in perioada moderna	Pag. 16
V.	Fondul patrimonial al orasului	pag. 28
VI.	Concluzii	Pag. 32
VII.	Bibliografie.	Pag. 34

0. NECESITATEA SI SCOPUL LUCRARIII

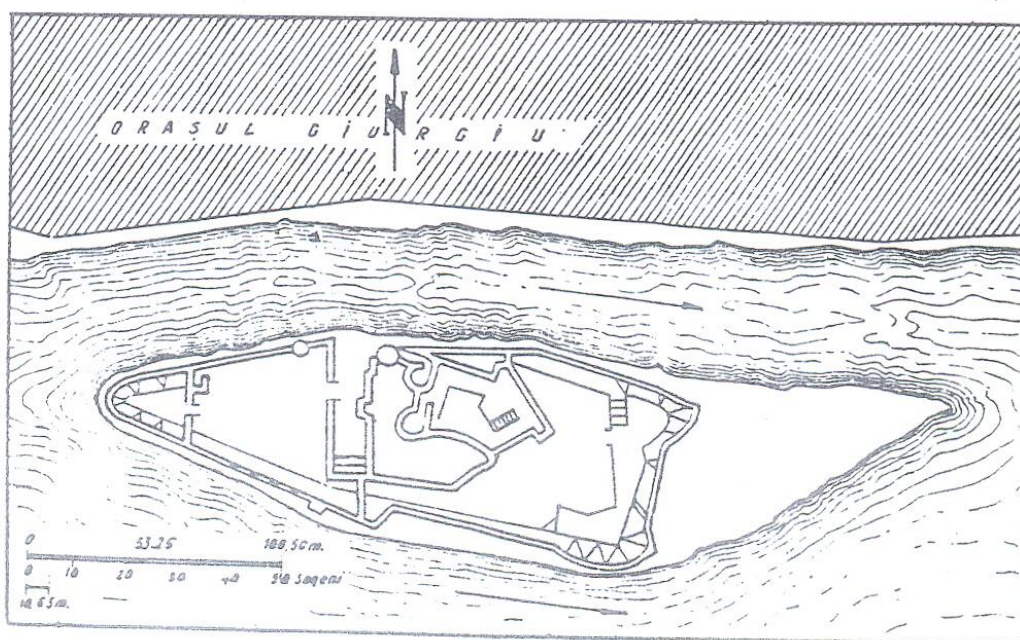
Lucrarea este necesara pentru actualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Giurgiu.

Scopul lucrarii este de a identifica valorile, zonele si obiectivele necesare sa faca obiectul unor reglementari speciale datorita valorii lor istorice, urbanistice, arhitecturale, memoriale si arheologice.

Studiul urmareste sa constituie o baza utila atat pentru actualizarea P.U.G.-ului, cat si pentru elaborarea diferitelor P.U.Z.-uri, alte studii urbanistice sau faze de proiectare prin precizarea elementelor privind evolutia localitatii si care pot conditiona atat evolutia localitatii in timp, cat si pentru eliberarea autorizatiilor de construire, in zonele de protectie a monumentelor istorice, in zonele protejate sau in zona fiind definita prin studiu ca zona orasului vechi.

I. ISTORICUL LOCALITATII

Atestarea documentara a localitatii o gasim prima data pe harta din Codex Latinus Parisinus, databila 1395, apoi in Tratatul de Alianta intre Mircea cel Batran si regele Poloniei, Vladislav Jagello (23 septembrie 1403).



La sfarsitul secolului al-XIV-lea, odata cu ridicarea primei cetati in insula de pe bratul Sf. Gheorghe, au aparut atributele vietii urbane, datorate infloririi asezarii de pe malul Dunarii. Aceasta a devenit targ permanent, punct de vama, sediul administrativ al judetului Vlasca, resedinta domneasca.

Cucerit in anii 1417-1420, orasul – impreuna cu teritoriul inconjurator avand o raza medie de 10 km – a fost transformat in Kaza otomana (numita impropriu „raia”). Timp de 400 ani a suportat nenumarate asedii si distrugerii, fiind recucerit pentru scurte perioade de Dan al-II-lea, Vlad Dracul, Vlad Tepes, Mihai Viteazul si Mihnea al-III-lea. In a doua jumatate a secolului al XVIII-lea a fost teatru de lupta principal in timpul razboaielor ruso-austro-turce, cel din 1828-1829 ducand la retrocedarea orasului catre Tara Romaneasca.

In vremea ocupatiei otomane localitatea si-a pastrat atributele de viata urbana, cu elemente specifice orientului. A continuat sa fie sediu militar, administrativ, judecatoresc, vamal si negustoresc. Din putinele date cunoscute pana acum, stim de existenta unui santier naval, unei biserici crestine

semiingropate, unor bai turcesti ctitorite de Matei Basarab, unor hanuri si unui put.

Fiind asezati pe linia sudica de hotar a Tarii Romanesti dezvoltati in jurul unei cetati pe fluviul Dunarea, Giurgiu a avut un puternic rol militar incepand cu Mircea cel Batran, Vlad Tepes, Mihai Viteazul, iar atingerea liniei Dunarii de catre armatele rusesti la mijlocul celei de a doua jumatare a secolului al XVIII-lea reuseste sa impuna atentiei situatia acestui oras Giurgiu, ale carui fortificatii trebuie acum mereu refacute si modernizare de catre otomani.

Prima lucrare de aparare a targului, un sant si tabii de pamant pentru tunuri, a fost facuta dupa anul 1659.

In 1770 generalul rus Staffel ii infrange pe turci la Giurgiu, arde cetatea, dar castelul San Giorgio ramane necucerit¹. Generalul Olitz in anii urmatori ia cu asalt din nou cetatea, dar abandoneaza repede intrega fortificatie, generalul Ponelman intra si el in celalalt an, 1773 in cetatea Giurgiu, dar vedem ca si in 1779 Castelul San Giorgio se afla tot in mainile turcilor, inca mai bine fortificat.

In 1807 intreaga cetate a Giurgiului se vede recuperata de turci si cu toate eforturilor lor rusii nu o mai pot recuceri.

Aceasta situatie ii determine pe turci sa refaca toate fortificatiile cetatii cu oameni rechizitionati din satele raialei, pentru mantelarii aducandu-se piatra de la sud de Dunare.

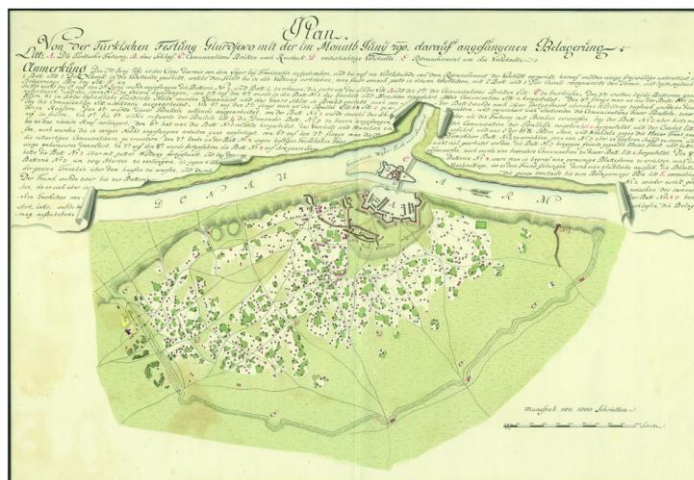
Din aceasta perioada se deduce ca Cetatea Giurgiului cuprindea in ansamblul sau trei randuri de santuri, pe cel mai apropiat dintre ele, spre partea orasului placat cu piatra aducandu-se piatra din Dunare. Spre Dunare, Cetatea se inconjura cu ziduri puternice de piatra in care se afla intrarea Portii de Fier, prin care se trecea de cealalta parte a fluviului. Alte trei porti asigurau legatura cu restul teritoriului, cu Bucuresti, ca drumul cel mai important. Urmele santului din mijloc si ale santului din afara, si ele pe unele locuri completate cu ziduri de piatra ne sunt bine cunoscute.

Aceasta cetate nu a cazut in timpul luptelor din 1828-1829 impreuna cu castelul San Giorgio, predarea fortului s-a facut mult timp in urma, dupa incheierea pacii, in 1831, romanilor atribuindu-se numai dupa ce s-au daramat toate zidurile si s-au astupat toate santurilor.

Dupa pacea de la KuciuK Kainargi (1774) turcii desavarsesc fortareata.

¹ In anul 1770 orasul intarit cu doua santuri de aparare este cucerit de rusi si dat prada focului. Un an mai tarziu este cucerita si cetatea din insula. Imediat dupa cucerire rusii incep sa ridice cel dantai fort pe tarm in fata vechii cetati. (N.A.)

Giurgiu este atacat din nou in anul 1790, de data aceasta de austrieci, care nu reusesc sa cucereasca fortareata.



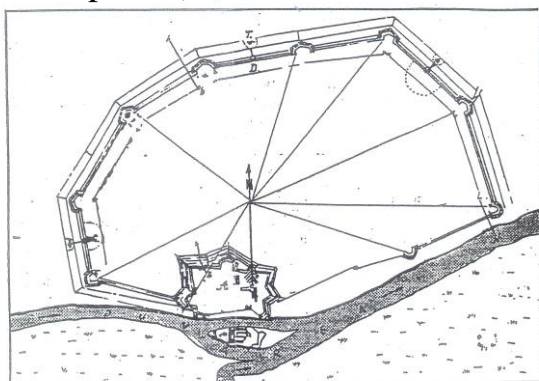
plan la anul 1790

Orasul din jurul fortaretei este aparat de un sant, iar in incinta se aflau strazi stramte si nepavate, pe care erau ridicate case in majoritate din lemn.

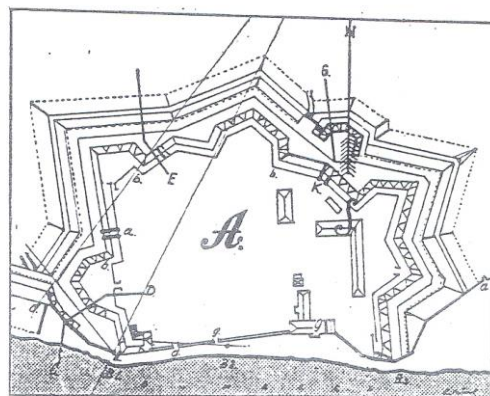
In timpul razboiului ruso-turc (1806-1812) Giurgiu este iar tinta unor atacuri armate. Orasul cade in mana rusilor, dar fortareata nu poate fi luata. Dupa pacea de la Bucuresti (1812) turcii dau pentru prima data o importanta mai mare targului din preajma fortaretei prin pietruirea santului de aparare cel mai apropiat si ridicarea unui zid de piatra.

Alt razboi, razboiul ruso-turc din 1828-1829, alt moment in dezvoltarea localitatii, de fapt momentul in care se poate spune ca se pun bazele realizarii orasului actual.

In 1829 ofiterii rusi, dupa plecarea turcilor, au intocmit o schita relevu a localitatii Giurgiu (cetatea din insula, fortareata si targul cu santurile si zidurile sale de aparare).



plan ridicat de ofiteri rusi la 1829



detaliu de plan

În urma eliberării orașului, generalul Kisselev da dispoziții să se dărâme zidurile cetății, să se asigure alinierea și largirea strazilor, să se extindă așezarea prin anexarea cîtlicului Smarda și să se desființeze celelalte sate turcești din jurul cetății, după care a trecut Giurgiu în stăpînire română, conform stipulațiilor tratatului de la Adrianopol.

Tot din porunca generalului Kisselev polcovnicul rus Nilson realizează în 1830 primul proiect de organizare urbanistică al localității Giurgiu, proiect aprobat în 8 ianuarie 1831.

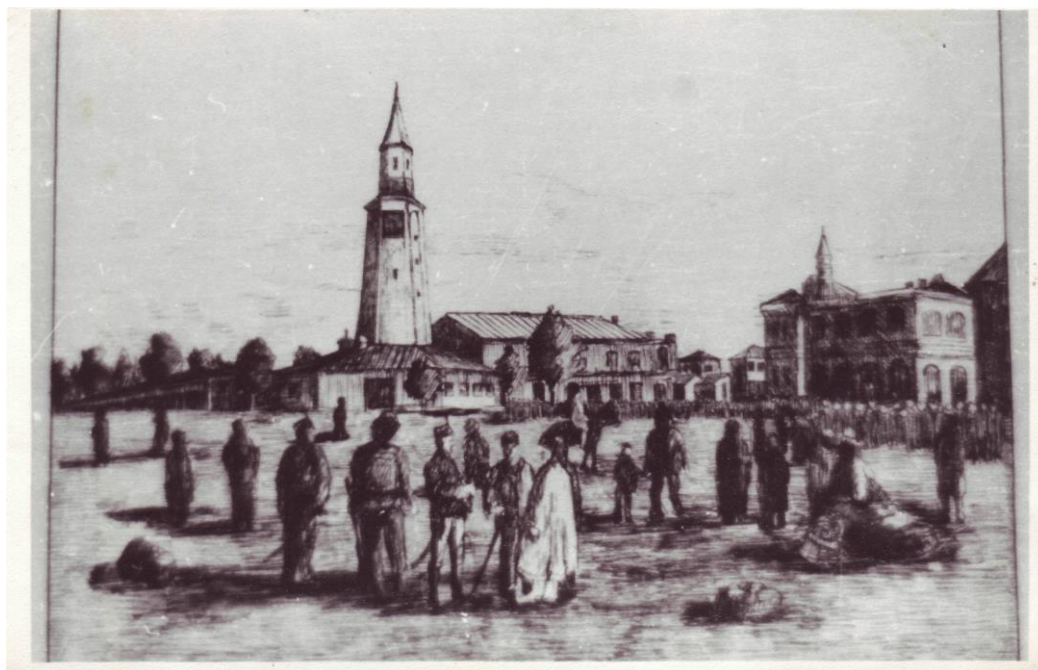
Se înființează la Giurgiu Comitetul de construcție pentru îmbunătățirile de adus și înfrumusețarea orașului. Sarcina acestui comitet, din care făcea parte și inginerul Moritz von Ott, era să stabilească alinierea ulițelor și planul clădirilor după proiectul aprobat. În același an 1831, inginerul Moritz von Ott se însărcinează cu ridicarea (trasarea) topografică a planului și navilației, care va sta la baza reconstruirii orașului Giurgiu.

Încă din 1830 începuse să se vînda către solicitanți loturi în vederea construirii după plan.

Se încheie convenția între proprietari și comitet prin care primii se obligă să construiască conform planului, iar lucrările să se termine până la sfîrșitul anului 1835.

În august 1831 are loc delimitarea izlazului și mărirea zonei de construcție cu introducerea unei porțiuni din Smarda. Până în 1837 o parte din izlaz au fost plantate cu vii, aceste suprafețe au crescut de la an la an.

Pe lângă clădirea turnului ceasornicului existent încă de pe vremea turcilor încep să apară o serie de clădiri ce vor deveni reprezentative pentru oraș.



turnul ceasornicului –sec xvii

Pana in preajma razboiului de la 1877², un alt moment istoric ce si-a spus cuvantul asupra existentei orasului, au aparut unele constructii importante, care s-au mentinut pana in zilele noastre:

- biserica Sf.Nicolae -1830; - biserica sf.Gheorghe - 1840;
- biserica Sf.Treime-1864;
- biserica Adormirea Maicii Domnului – 1852;
- biserica; biserica Buna Vestire (Greceasca) – 1864;
- scoala Ion Zalomit- 1868;
- Gara Giurgiu cu depoul, turnul de apa si instalatiile de carbune - 1870
- Spitalul Vechi – 1871;
- Cheiul de piatra 1876;



biserica sf.treime – 1864



biserica sf. niculae-1830

Dupa castigarea independentei s-a inceput inlaturarea stricaciunilor lasate de razboi si s-a continuat si mai intens realizarea de noi constructii din toate domeniile de activitate. Interesant este de urmarit aceasta diversificare de cladiri, ce vine sa sublinieze functiunile si directia de dezvoltare a orasului in perioada de timp 1877-1916.

Constructiile de locuinte au fost realizate urmarindu-se intens de organismele de resort ale primariei respectarea regulamentelor stabilite anterior.

Se dezvoltă învățământul local, apar școli cu profiluri diverse pentru care s-au construit lacasuri proprii. Dintre aceste școli s-au păstrat până astăzi școala elementară Sf. Gheorghe (1890), Gimnaziul (liceul) Ion Maiorescu (1896) și școala de pescuit și piscicultura (1900).

² In 1594, conform notelor ajutorului de cadu al raialei Giurgiu, Jbrahim Pecevi; „locuitorii cu femei și copii, erau de 3000-4000 suflete pentru ca în 1876 să ajungă la circa 15000 locuitori”.

Apar primele manifestari locale privind asistenta sociala, fapt dovedit prin construirea in anul 1900 a cladirii destinata „Orfelinatul Mihai Viteazul”.

Avantul activitatii economice a urbei are la baza atat comertul existent si in continuu progres prin realizarea noului port in insula Ramadan (1905), cat si aparitia unor unitati cu profil industrial, Fabrica de bere (1905) si atelierele de reparatii nave (1910).

Toate aceste activitati industrial-comerciale au necesitat si dezvoltarea sistemului de transporturi si comunicatii. Odata cu realizarea noului port se pune in folosinta podul Bizetz (1905) peste canalul Sf. Gheorghe. Tablierul B.1 al podului a fost proiectat ca pod de cale ferata si a fost primul pod curb de acest gen din Europa.

In anul 1881 exista in Giurgiu, dupa masuratorile efectuate de ing. Floru Pompiliu, 62 strazi si 6 pietele in lungime totala de 26 km, din care 6 km pavate.

In domeniul comunicatiilor se realizeaza in 1854 prima legatura Telegrafica din Tara Romaneasca intre Bucuresti si Giurgiu, iar in 1902 orasul este racordat la retelele telefonice.

Proba a interesului fata de dezvoltarea localitatii si a prosperei sale activitati economice o constituie aparitia sucursalelor principalelor banci, Banca Agricola (1897) si Banca Nationala (1888), ultima cu local propriu inca din 1908 (local nepastrat pana astazi) si a cladirii Administratiei publice in 1915.

Edilii orasului s-au straduit sa asigure si buna servire a populatiei, astfel in sept. 1911 se da in functiune alimentarea cu apa a orasului, uzina de apa fiind realizata inca din 1910.

Pentru infrumusetarea orasului se amenajeaza noi spatii verzi, Gradina din centru (1878), squarul Garii cu statuia Diana si squarul Poarta de fier cu statuia Apolo (ambele in 1897).



Diana

Apollo Belvedere

In razboiul din 1916-1918, cladirile din centrul orasului si cele situate pe str. Garii, turnul ceasornicului, biserica Sf. Nicolae si Adormirea Maicii Domnului suporta din plin efectele bombardamentelor si incendiului.

In afara refacerii cladirilor afectate de primul razboi mondial, se realizeaza noi constructii atat in principalele zone ale orasului cat si in zone noi lotizate.

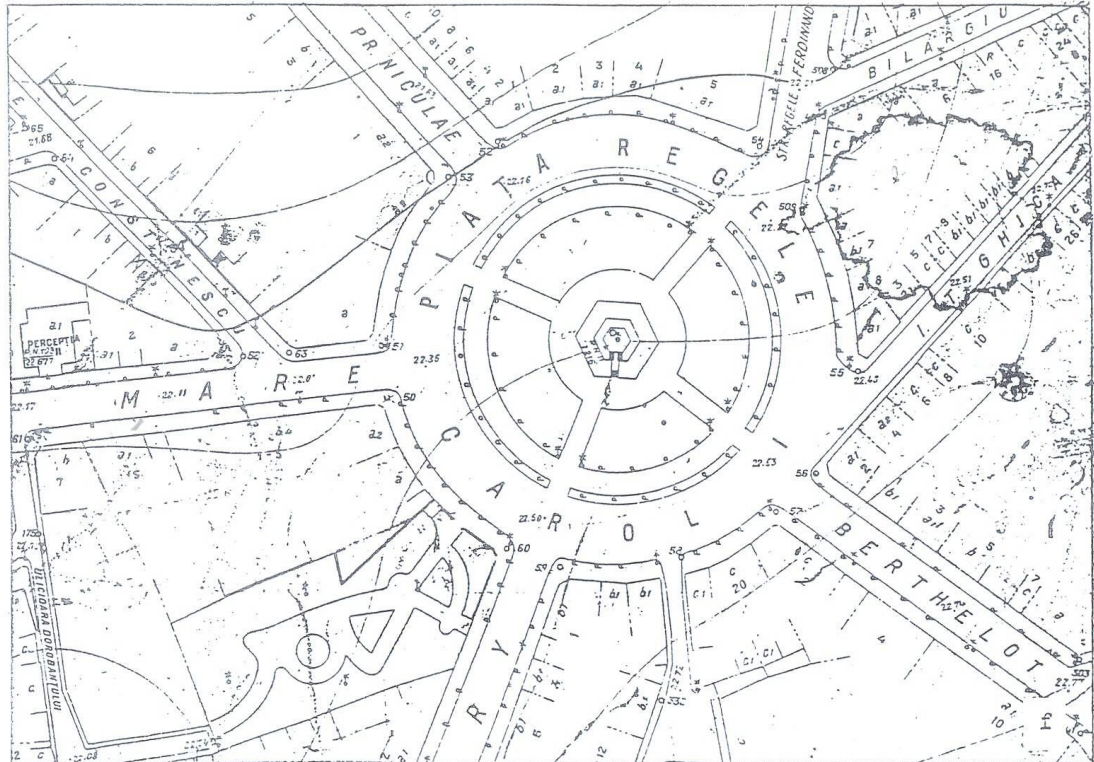
In intervalul 1935-1940 se dezvolta un nou cartier de locuinte cunoscut astazi de locuitorii giurgiuveni sub numele de cartierul Teatrul de Vara. Cum era si firesc in acelasi timp apare si furnizorul principalului material de constructie – fabrica de caramizi, din care se mai pastreaza numai fosta cladire a administratiei (1940).

Pe langa locuinte se dezvolta atat sectorul industrial fabrica de zahar Danubiana cu constructiile sale aferente (locuinte, club si dotari sportive – 1920), instalatia ferry – boat cu gara sa (1939), portul petrolier Cioroiu alimentat cu produse prin conducte (1940) cat si sectorul legat direct de servirea populatiei, baia publica (1930), tribunalul (1935), hala si administratia pietei comerciale (1937), cladirea postei si cladirea telefoanelor (1940), cladirea Ateneului (1940) si gara fluviala (1939-1945).

Orasul Giurgiu primeste in anul 1935 rangul de municipiu, titlu pastrat pana in anul 1950 si regastigat in 1968, iar intre 1950-1968 a avut rangul de oras regional, ambele titluri marcand importanta sa in ierarhizarea oraselor tarii.

De la terminarea celui de-al doilea razboi mondial pana in a doua jumatate a deceniului 7 din secolul nostru, cu exceptia construirii podului peste Dunare, a garii Giurgiu Nord, a soselei ce lega podul de DN5 si a construirii unor locuinte ieftine in afara vechilor bariere, orasul nu a avut dezvoltari semnificative ale fondului construit.

In 1963 s-a facut interventia brutala asupra pietei Centrale (farfuria). Sistemul inelar radial al acesteia a fost distrus prin aplicarea fortata a unui proiect de urbanism bazat pe sistemul rectangular al tramei stradale. Se construiesc primele locuinte in blocuri P+4 si cladirea Casei de Cultura (azi teatrul Valah).



Piata Carol I, „farfuria” - 1940, plan realizat de ing. Paul Zeodorescu

Cu aceasta s-a marcat o noua etapa in evolutia urbanistica a orasului caracteristica „epocii de aur”, de depersonalizare a orasului.

II. EVOLUTIA STATUTULUI ADMINISTRATIV

Pornind de la primele fortificatii ale targului care apar in jurul anului 1659, orasul s-a dezvoltat cunoscand ascensiuni si distrugerii de-a lungul timpului sub diverse regimuri administrative sau/si de ocupatie.

1. Domeniul raialei.

Se stie ca beii, pasalele, agalele, hangii si efenzii stapaneau terenuri intinse in raiaua Giurgiului, cuprinzand in total 35 asezari ciobanesti, tarle si case, pe toata zona de ses pana la drumul Banului cu satele: Branistea, Slobozia, Maziru, Turbatu, Malu, Vaidei, Balanoaia si Ghizdaru. Aceste sate sau cioflecure, asezari cu tarle si case, erau locul in care locuiau cei care munceau mosiile si viile stapanilor turci. Odata cu pacea din 1829 majoritatea citficurilor sau cioflecurilor formate din cateva constructii au fost desfiintate.



plan cu raiaua giurgiu 1791 -1792

Aria raialei cuprindea orasul propriuzis, izlazul orasului, viile orasului si mosia, care se intindea pe toata zona de ses pana la Drumul Banului, cu satele :

Branistea (un cioflec – sat mic – ajuns proprietatea unui bei turcesc), Slobozia, Naziru, Turbatu, Malu, Videi, Balanoaia si Ghizdaru

2. Orasul slobod

La 1831 domeniul orasului Giurgiu avea 22.404 ha si se intindea de la apus, de la hotarul mosiei Parapani mergand in josul Dunarii pana la apa Moarta de langa comuna Gostinu, cu o lungime de 25 km, iar latimea sa varia intre 10 si 12 km., incepand din marginea fluviului pana la drumul Banatului, care trecea pe vale pe la capetele de jos ale mosiilor Hodivoea, Stanesti, Gurbanu, Oncesti, Cosoveni, Balanoaia, Fratesti.

Orasul Giurgiu primeste statutul de „oras slobod’ (liber), devenind prin aceasta tinta imediata a polarizarii unei populatii din satele din jur, din alte orase ale tarii si din strainatate. In 1879, respectiv prin reforma din 1881 si 1882 se mai dau taranilor 1.300 hectare, iar in 1892 si 1896 inca alte 7.140 hectare.

3. Orasul contemporan

In 1915 se construiesc cladirea administratiei publice, in 1935 apare cladirea tribunalului, iar in 1940 cladirea telefoanelor.

Devenit in anul 1931 capitala fostului judet Vlasca, Giurgiu si-a legat intreaga dezvoltare economica de pozitia geostrategica favorabila. Aflat la intersectia marilor drumuri europene si considerat in epoca moderna ca „port al Bucurestiului”, municipiul Giurgiu si-a pastrat si amplificat de-alungul anilor importanta. Amplasat in sudul tarii, in lunca Dunarii, pe malul stang al acestui fluviu, municipiul Giurgiu ocupa o suprafata de 47,6 km², ceea ce reprezinta doar 1,25% din cea a judetului si are o populatie de 74.000 locuitori la 1 ianuarie 1995, concentrand aproape un sfert din populatia intregului judet.

4. Municipiu resedinta de judet

Declarat municipiu in anul 1968 si reinvestit cu functia de resedinta de judet in 1981, Giurgiu este in prezent cel mai mare oras din judet, vizibil detasat de celelalte doua orase: Bolintin din Vale, cu 11,5 mii persoane si Mihailesti, cu 7,3 mii persoane, conform datelor recensamantului din 7 ianuarie 1992.

III. INTEMEIEREA ORASULUI MODERN

Dupa 1831, inginerul Ott este insarcinat sa faca masuratori pentru intemeierea orasului pe domeniile fostei raiale, pentru stabilirea raionului si izlazului lui. Suprafetele se stabilesc prin „analoghie” cu alte asezari, luandu-se in calcul si dezvoltarea lui, pornindu-se de la urmatoarele elemente:

- se considera necesar 25 pogoane si $\frac{1}{2}$ pentru hranirea a 5 vite;
- 10 oi sau capre consuma cat o vita mare;
- pogonul cvadrat = 28 stanjeni latura, sau 784 stanjeni patrati;
- orasul detine 3.000 vite mari, pentru care se cere un echivalent de 1.500 pogoane;
- perspectiva cere marirea ariei orasului prin dublarea numarului locuintelor si stabilirea unui izlaz aferent pentru 6.000 vite;
- raza (raionului) este linia din centru pana la hotarul izlazului ce desparte orasul de locul hasului, egala cu 1.100 stanjeni, incepand masuratoarea lor din santul cetatii, fara a se socoti intinderea pe care o are orasul;
- unele sate intra in cuprinsul hasului;
- ca unitate de masura se ia stanjenul rusesc, care este echivalent a sapte futuri (picioare) englezesti;
- suprafata domeniului este de 22.400 hectare, sau 44.800 pogoane.

Statului ii revin 8.664 hectare; restul de 14.403 hectare s-au dat orasului Giurgiu si taranilor de pe domeniul lui.

Unii dintre boieri revendica terenuri de pe acest domeniu dar nu probeaza cu acte si nu pot primi nimic.

Pe domeniile acestui oras in 1864 se vor impropietarii 942 locuitori clacasi. Bivolarii nu primesc pamant decat in 1892.

Intre noii veniti figureaza:

- satenii veniti din satul Bragadiru, din unele sate de langa Valenii de Munte, din Basarabia sau Serbia;
- bivolarii sarbi sau bulgari veniti din partile marginase ale Dunarii intre anii 1830 – 1840; ei se ocupau cu carausia in port si transportul in oras;
- israelitii spanioli, cei mai vechi dintre straini, veniti dupa 1812;
- israelitii occidentali (lesii), veniti dupa 1831;
- germanii, sositi intre 1834-1842, mai intai ca medici si farmacisti, apoi ca meseriasi;
- ungurii sunt cunoscuti ca tamplari, croitori, cizmari, fierari, mecanici;
- grecii nu figureau inainte de eliberare.

Existenta la 1831 a 143 inscrisi „cumpanisti” giurgiuveni fac din aceasta asezare un recunoscut oras comercial.

Faptul il atesta si prezenta negustorilor straini in numar mare, intre care figureaza si 16 evrei, a caror staroste era medic, fara a aminti apoi de meseriasii de tot felul, cu isnafurilor lor, reprezentati in acest oras de 12 deputati.

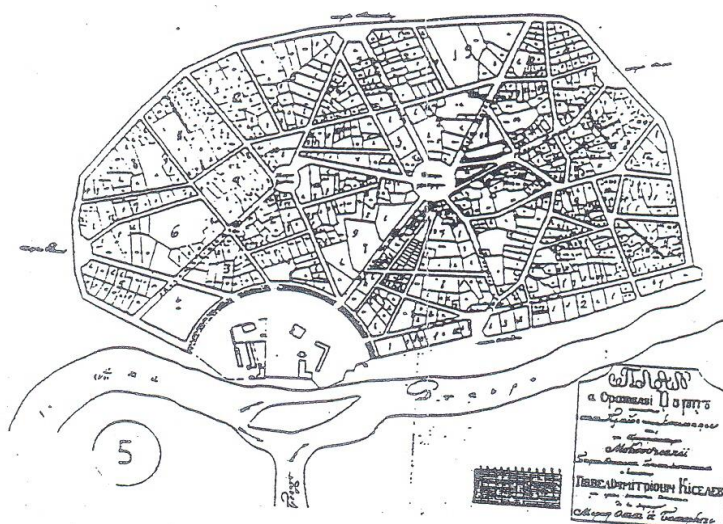
Trebuie sa amintim ca la 1831 ni se confirma ca ramasi in oras sunt doar 700 locuitori, iar numarul caselor se ridica pana la 600, din care se arata ca peste 20 de case sunt achizitionate prin vanzari sau inchirieri de catre boierii veniti.

IV. EVOLUTIA URBANISTICA A ORASULUI IN PERIOADA MODERNA

1. Fondarea orasului modern

Actul de nastere al orasului Giurgiu poate fi considerat Ofisul nr. 83 din 8 ianuarie 1831 prin care se aproba "proiectul pentru infrumusetarile ce trebuie facute orasului Giurgiu".

La baza reconstituirii orasului a stat ridicarea topografica a planului si nivelatiei realizata in 1831 de inginerul Moritz von Ott.



plan -1830
Moritz von Ott

Regulamentul de infrumusetare a orasului aparut in 1836 avea menirea de a completa planul lui Moritz von Ott si astfel s-a dat posibilitatea aparitiei unui plan unitar de masuri in ordonarea tramei stradale si a constructiilor.

Ca urmare a inundatiilor din 1840 s-a recurs la prima lucrare de indiguire care a durat intre 1845-1846.

Stabilirea raionului orasului are loc in anul 1847, din acest an exista si un plan prin care se prevedea marirea orasului prin includerea in suprafata sa a mahalalei Smarda (autor inginerul Ed. Jul. Rbssderfer).

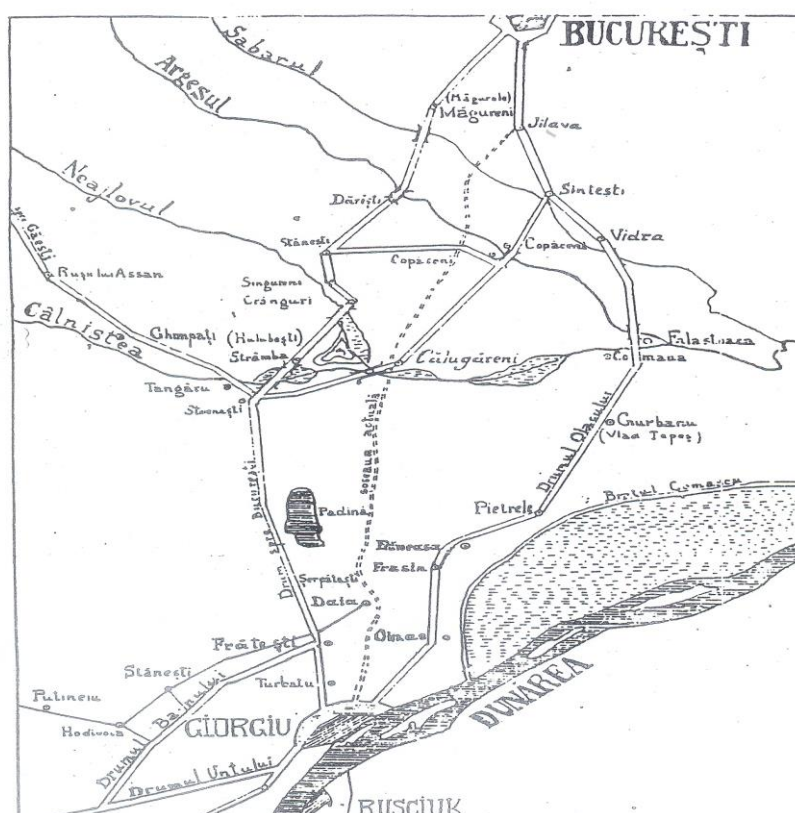
Sase bulevarde noi s-au format in anul 1864 pe locul santului vechi al orasului:

- B-dul Interior de Verde
- B-dul Interior de Negru
- B-dul Posta Veche
- B-dul Caili Ferate
- B-dul Exterior de Verde
- B-dul Exterior de Negru

2. Evolutia spatiala

a) Evolutia teritoriului utilizat

La jumatatea secolului XIX, Carmuirea judetului gaseste cu cale de a se face sosele sistematice in capatul a trei bariere principale ale orasului, in aceste lucrari intrand si astuparea batacurilor alaturate cu umplutura si impietruirea asemanator soselelor. Planurile prevad completarea pavajului pana la intalnirea cu soseaua ce vine de la Capitala, trasarea unui bulevard pe linia de margine a orasului, a carui arie se extinde cu locuri de vandut.



harta cu drumurile de intrare in oras

Lucrarea se aproba in principiu si arhitectul trebuie sa faca masuratori pentru toate locurile libere ale orasului.

Pentru detalii se deplaseaza la Giurgiu arhitectul Orescu impreuna cu inginerul statului. Lor li se explica ca barierele actuale ale orasului au fost stabilite de la inceput in marginea din afara santului cetatii.

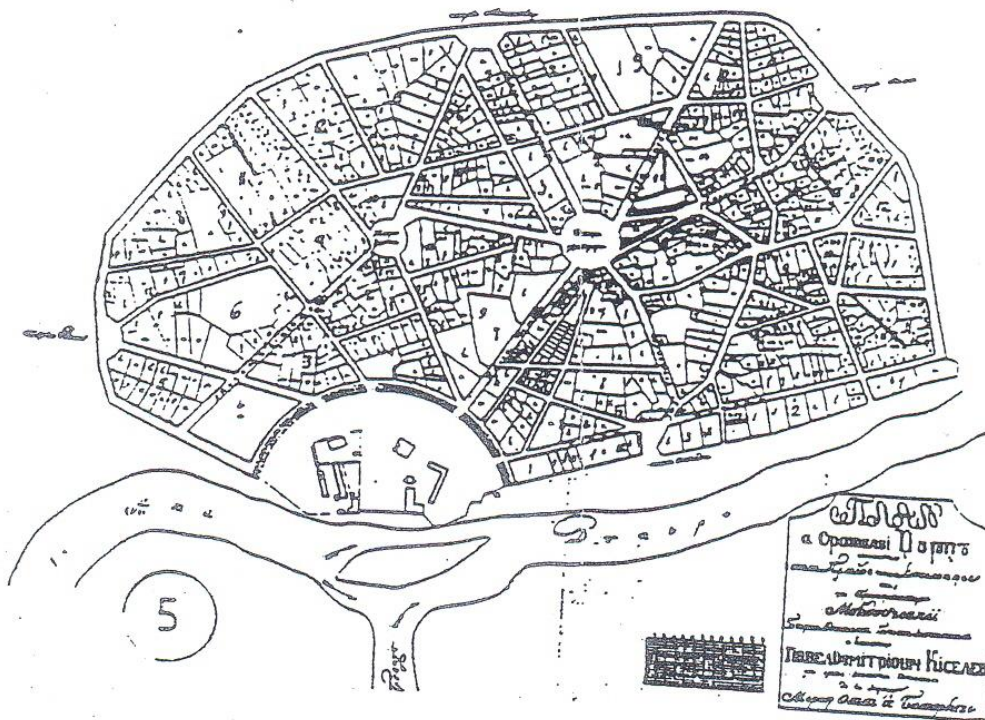
Urmeaza ca odata cu vanzarea locurilor din afara bulevardului sa se inchida si toate comunicatiile ce duc spre camp din proprietatile marginase. Se pune in discutie si vanzarea locurilor din santul cetatii dar nu se accepta extinderea orasului pana la barierele existente.

Rezolvarea bulevardului de la Giurgiu reproduce solutii asemanatoare atat la Braila cat si la Bucuresti.

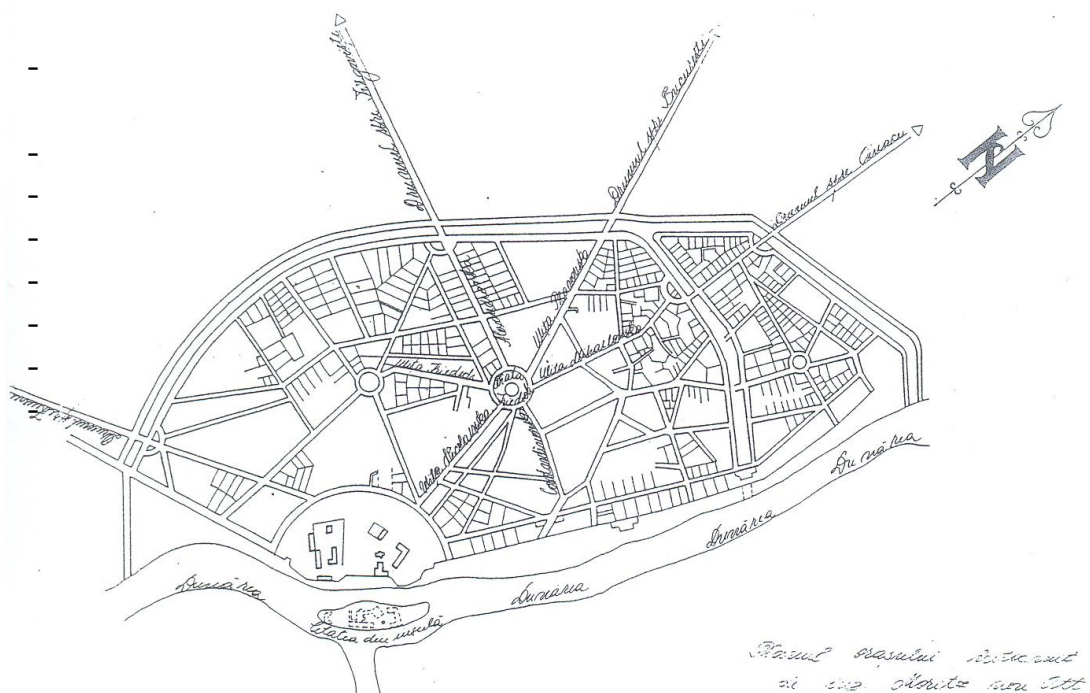
Procesul evolutiv al intravilanului a fost marcat in timp de o crestere a suprafetei ce a integrat pe rand portiuni adiacente orasului dinspre partea de nord si nord-est.

- La 1829 ofiterii rusi executa planul topografic al Cetatii Giurgiu.

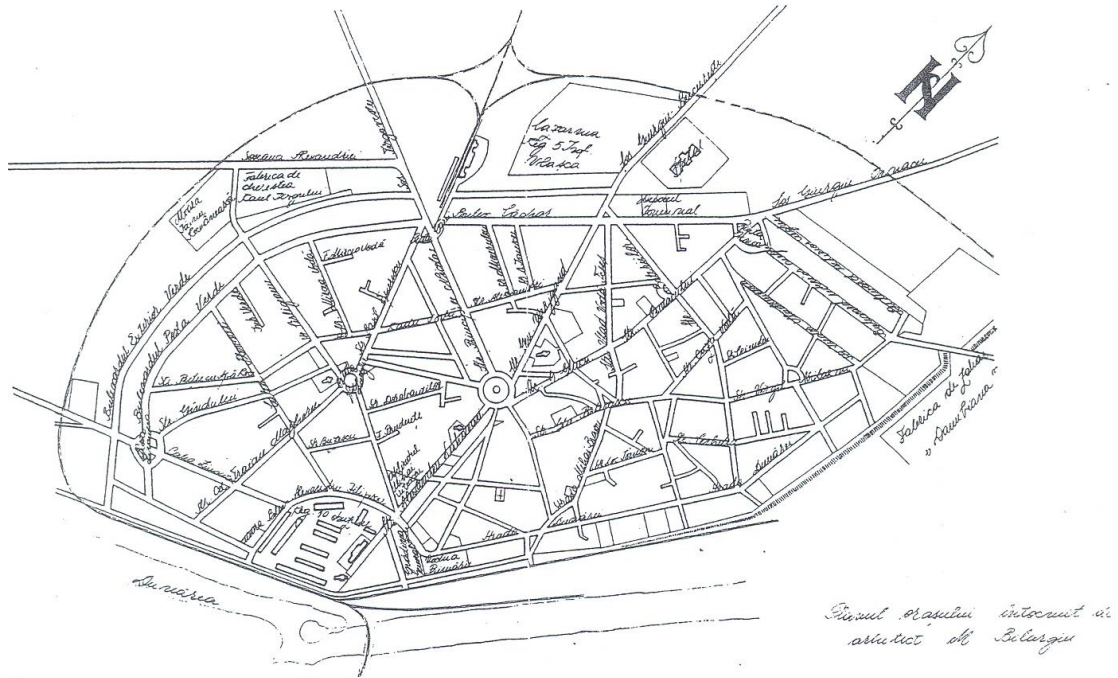
- Planul orasului la 1830 elaborat de ing. Moritz von Ott



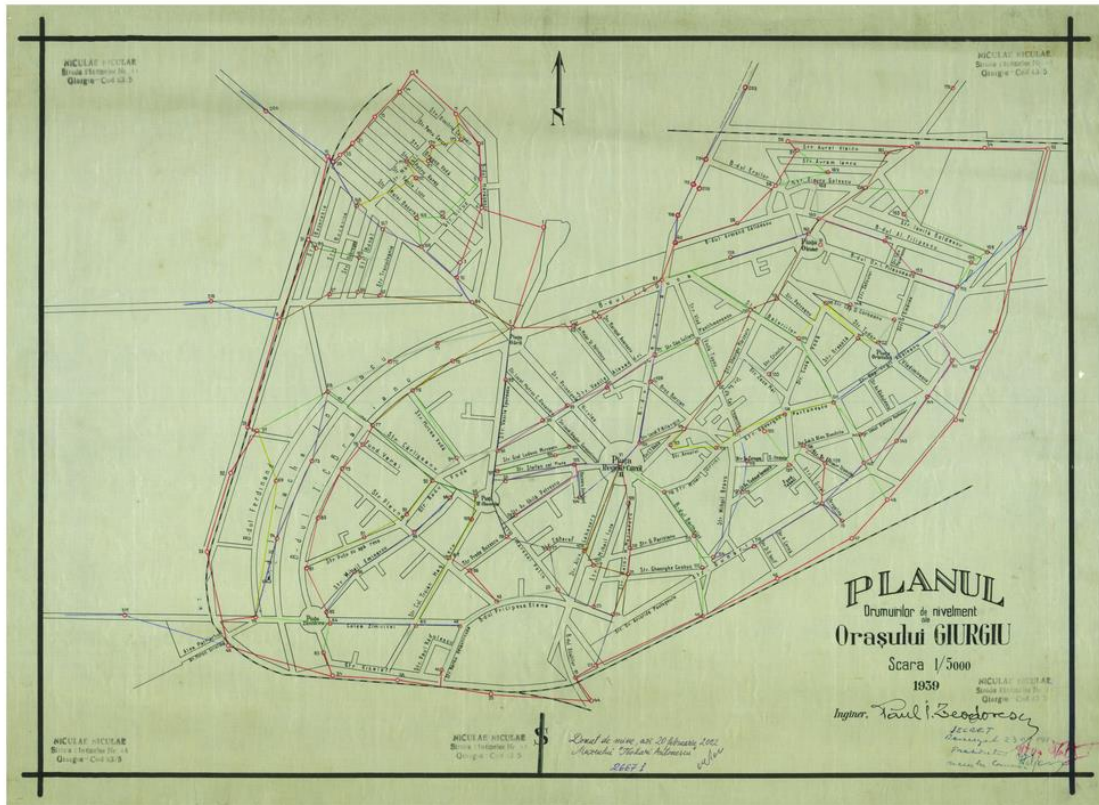
- In 1864 orasul se extinde incluzand cartierul Smarda.



- pentru ca in 1922 sa se contureze perimetrul urban prin delimitarea lui de catre calea ferata cu cele doua acces spre port si captare apa la bratul Smarda.

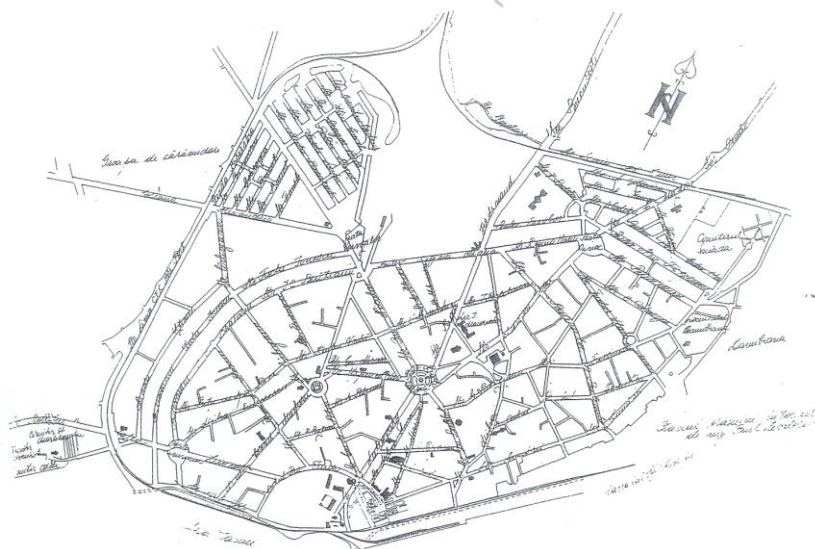


Cea de a treia extindere controlata a orasului a avut loc intre anii 1935 – 1940 in zona cuprinsa intre soseaua Alexandriei, calea ferata Giurgiu Oras – portul Ramadan si Gara Oras.



Planul orasului la 1939 – dupa ing. Paul Zeodorescu

In 1939 Giurgiului i se adauga o lotizare denumita azi Cart. Teatru de Vara.



Planul orasului – 1939

Dupa 1945, apar arii de organizare ale loturilor de tip spontan, pe principalele drumuri de acces in oras extanzand suprafata urbana. Nucleul urban ramanand intact pana in 1962.

b) Reteaua stradala

In ciuda conflictelor ce au afectat puternic orasul Giurgiu, trama stradala a orasului vechi a suferit putine modificari pana in anu 1963.

O comparatie intre situatia din perioada dintre 1834 si 1945 si cea de astazi arata clar ca majoritatea strazilor din cartierele: Sf. Gheorghe, Orientului, Centru, Portului, sunt prezente si astazi.

Ca zone reprezentative ale parcelarului vechi mentinute pana astazi putem evidientia partea de verde a celei de a doua extinderi si intreaga zona a ultimei extinderi controlata mentionata mai sus. Este important de mentionat faptul ca ambele zone sunt deja suprasaturate prin subimpartirea loturilor initiale. Numai in cartierul "Teatrului de Vara" se mai pot evidientia loturi corespunzatoare celor initiale.

De mentionat faptul ca in zona Centru s-au facut interventii urbanistice brutale prin desfiintarea pietii centrale radiale din jurul turnului cu ceas, unul din cele trei nuclee radiale ce constituiau structura de baza a tramei stradale marcata in planul orasului intocmit de Moritz von Ott inca din 1830.

3. *Evolutia zonelor functionale*

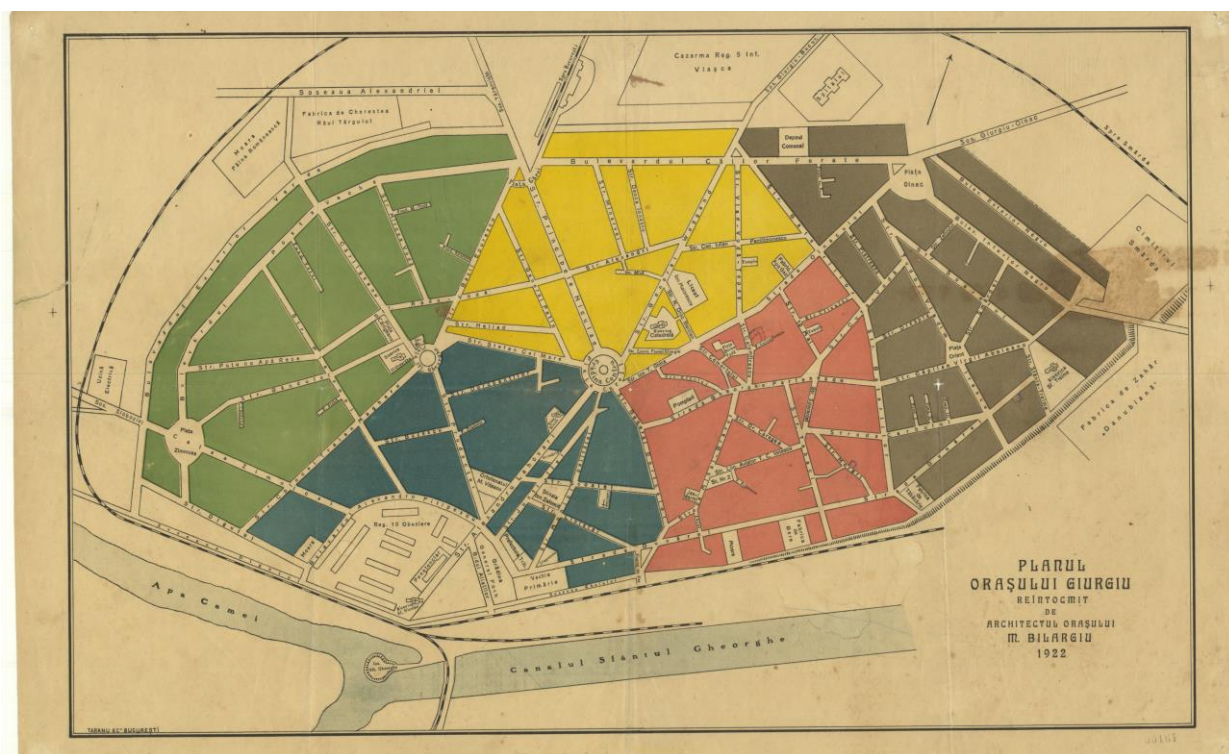
Zonele functionale din intravilan au evoluat in spatiu in paralel cu dezvoltarea urbanistica a localitatii.

a) *tipologia zonelor de locuit*

Orasul a reusit sa-si impuna unele trasaturi si valori proprii. Acest aspect fiind valabil mai ales pentru orasul vechi, mult mai clar definit ca:

- trama stradala;
- calitatea volumelor construite;
- parcelar;
- spatiul stradal.

Deosebim cu precadere perfectionarea in timp a sistemului radial stradal dezvoltat in jurul a trei nuclee – Piata Sf. Gheorghe, Piata Orient si Piata Regele Carol I (azi disparuta)



planul orasului giurgiu la 1922 – impartirea pe cartiere

Locuintele realizate in municipiu in diverse etape istorice fiind impartite in :

- zone cu locuinte de tip urban cuprinse in limitele intravilanului la 1939
- zone de locuinte cu functiuni complementare
- zone de locuinte in sistem lotizat
- zone de locuinte de tip rural cuprinzand cartierele marginase: Slobozia, Alexandriei, Ghizdarului, Obor.
- zona de locuinte colective aparute dupa 1962 si cuprinzand blocuri de locuinte P+4 (in majoritate) in cartierele Policlinica, Tineretului, Bucuresti si P+10 in centru si zona spital.

Din punct de vedere al parcelarului se disting urmatoarele:

Caracteristici proprii de delimitare:

- Arii de organizare de tip spontan a parcelarului (la intrarile Sloboziei, Ghizdarului, Caramidari, Oinac),
- Arii in tranzitie, caracterizate prin trecerea spre geometrizarea tramei (Mereni),
- Arii cu organizare pe plan prestabilit (Sf. Gheorghe, Orient, Portului, Teatrul de vara),
- Arii aferente locuintelor colective,
- Loturi izolate.

Aspectele dimensionale ale parcelarului:

Parcele mici, de sub 300 mp (Mereni, Caramidari, Orient)

Parcele medii, intre 300 si 500 mp (Teatrul de Vara, Sf. Gheorghe, Portului)

Parcele mari, intre 500 si 1000 mp (Sloboziei, Alexandriei, Ghizdarului)

Parcele foarte mari, peste 1000 mp (Sloboziei, Alexandriei).

Marimea fronturilor este intre 8 si 15 m. Cu o medie de 12.00 m. Proportiile loturilor sunt intre $\frac{1}{2}$ si $\frac{1}{4}$ exceptie facand cartierele Sloboziei si Alexandriei cu un raport ce poate merge pana la $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{8}$.

b) evolutia zonelor industriale si de depozitare

Avantul activitatilor economice a fost marcat si a cunoscut un continuu progres incepand cu anul 1905 odata cu aparitia noului port in insula Ramadan, in acelasi an orasul este legat de accesul la Dunare prin constructi Podului Bizetz peste Canalul Sf. Gheorghe.



Orasul se dezvoltă economic prin apariția

- fabricii de bere (1905),
- atelierele de reparatii navale (1910),
- fabrica de zahar (1920) pentru ca interesul fata de activitatile economice

sa creasca odata cu aparitia primelor banci:

- Banca Agricola (1897) si
- Banca Nationala (1888).

Se mai construiesc:

- instalatia de FERRY-BOAT (1933),
- Portul Petrolier (1940).

c) *instalatiile portuare si evolutia lor istorica*

Pana in anul 1870 singurul port al orasului se afla pe canalul Sf. Gheorghe in dreptul parcului Alei.

Vasele intrau in Dunare pe Bratul Veriga, acostau in port si isi continuau drumul pe Bratul Sf. Gheorghe si ieseau din nou in fluviu fie pe legatura aflata inainte de Insula Mocanu fie pe bratul Smarda.

Datorita maririi traficului de marfuri si a apelor mici existente vara in vechiul port intre 1870-1906 s-a amenajat si portul Smarda care era deservit si de calea ferata. In 1876 se realizeaza cheiul de piatra din portul mic.

Ineficienta celor doua porturi existente face ca incepand din anul 1902 sa se treaca la construirea unui port direct la Dunare. Cronologic in 1902 se ataca soseaua Giurgiu – Ramadan, in 1905 se da in folosinta podul Bizetz, soseaua, calea ferata, cheiul pietruit al portului (2 km. lungime) si cladirile portului, iar in 1907 bazinul de iernat (folosit si astazi de santierul naval).

In anul 1939 se pune in functiune instalatia ferry-boat-ului si gara acestuia. Instalatia a fost folosita pana la darea in exploatare a podului Giurgiu-Ruse - 1954 dupa care a fost trecuta in conservare. Ultimul port construit in Giurgiu a fost portul petrolier din insula Cioroiu, dat in folosinta in 1940.



Gara



Instalatia ferry - boat

V. FONDUL PATRIMONIAL AL ORASULUI GIURGIU

In comparatie cu zestrea altor orase din tara in ceea ce priveste obiectivele arhitecturale de protejat sau de pus in valoare, fondul monumental existent al municipiului Giurgiu este sarac.

Exceptand cetatea din insula, zidul Tabiei si Turnul Ceasornicului celelalte constructii valoroase, ce s-au pastrat pana in zilele noastre, sunt realizate dupa anul 1830

Actiunile distructive umane, ca demantelarea fortificatiilor orasului ordonate prin pacea de la Adrianopol din anul 1829, bombardamentele din 1877, 1916, 1943, 1944, incendiile din 1835, 1836, 1916, demolarile ireponsabile din perioada 1960-1980, cat si catastrofele naturale reprezentate de inundatiile din 1840, 1942 si cutremurile din 1838, 1940, 1977, au avut efecte directe asupra cladirilor orasului.

1. Valori arheologice

In urma unor sapaturi ocazionale putem delimita urmatoarele zone cu potential arheologic:

- situl arheologic (20.000 i. Hr. – sec . X d. Hr.) cu santier deschis aflat in zona Malul Rosu pe DC 25 Giurgiu – Oinacu prin valoarea sa speciala constituie un sit de importanta nationala.
- Cetatea din insula (Mircea cel Batran)
- zona Cornisei – terasa inalta cuprinsa intre cimitirul Smarda inclusiv si parcul Alei pentru epoca bronzului si cea dacica;
- teritoriul cuprins intre fostele ziduri ale orasului si epoca feudala;

2. Valori arhitecturale

Unele din cladirile valoroase au suportat in timp lucrari de refacere si reconstituire cu efecte discutabile asupra valorilor, altele necesita si astazi lucrari de consolidare si restaurare.

Majoritatea valorilor arhitecturale se concentreaza in aria orasului realizat dupa 1830, in perimetrul fostelor ziduri (Turnul Ceasornicului, biserica Sf.Nicolae -1830, biserica sf.Gheorghe – 1840, biserica Sf.Treime-1864, biserica Adormirea Maicii Domnului – 1852, biserica Buna Vestire (Greceasca) – 1864, scoala Ion Zalomit- 1868).

Cu cateva exceptii in zone ca Piata Sf. Gheorghe si str. Stefan cel Mare, Str. Mircea cel Batran, Gara C.F. Giurgiu Oras, obiectivele de valoare

arhitecturala sunt dispersate in toata aceasta suprafata, grupandu-se cate doua, trei, cel mult patru, destul de putine inasa pentru a putea fi declarate ca ansambluri de arhitectura.

O mentiune trebuie facuta pentru patrimoniul industrial, prezent la limita (Gara, Fabrica de bere, podul Bizetz) sau in exteriorul zonei istorice (Santierul naval, Fabrica de zahar, instalatia de ferry-boat, etc.)

3. Valori arhitectural-urbanistice

O parte din valorile arhitecturale, luate in considerare impreuna cu alte elemente valoroase din punct de vedere urbanistic determina zone de patrimoniu arhitectural-urbanistic:

- Piata Unirii si str. N.Droc Barcian;
- Str. Parcului – G. Cosbuc, str. Hristov Botev, str. General Bertholt, str. Portului, N. Balcescu, Tabiei, Dunarii,
- Fabrica de Zahar, cu locuintele si dotarile social sportive;
- Cladirile vechi ale santierului naval si instalatia ferry-boot cu gara sa;
- Portul de pasageri Ramadan cu cheiul sau.

Pentru ansamblurile arhitectural-urbanistice o exceptie notabila este strada Garii, o zona in care s-a intervenit foarte putin in perioada comunista.

4. Valori memoriale

Constructiile ce urmeaza a fi protejate sau de pus in valoare pe motive de ordin memorial se leaga direct de personalitatile importante legate direct de orasul Giurgiu.

Aceste obiective sunt: Memorialul osatsilor din primul razboi mondial, Casa dr. Alexandru Vianu, casa N.N. Condeescu si casa D. Varbanescu – valori memoriale.

Cladirilor li se adauga monumente de for public cu valoare memoriala: Aleea eroilor cu cele 23 de busturi comemorative pentru eroii din primul razboi mondial.

5. Zone de maxima concentrare a valorilor patrimoniale

Un lucru evident il constituie faptul ca majoritatea valorilor arheologice, arhitecturale, urbanistice, memoriale, artistice (monumente de for public) se concentreaza in aria orasului realizat dupa 1830, in perimetrul fostelor fortificatii.

In prezent sunt evidentiaste conf.LMI 2004 – urmatoarele ansambluri:

- Ansamblul urban str.Garii
- Ansamblul urban str.Mircea cel Batran
- Ansamblul urban str.Stefan cel Mare
- Ansamblul urban Parcul Alei
- Ansamblul urban Cartierul Fabricii de Zahar
- Ansamblul Santierului naval

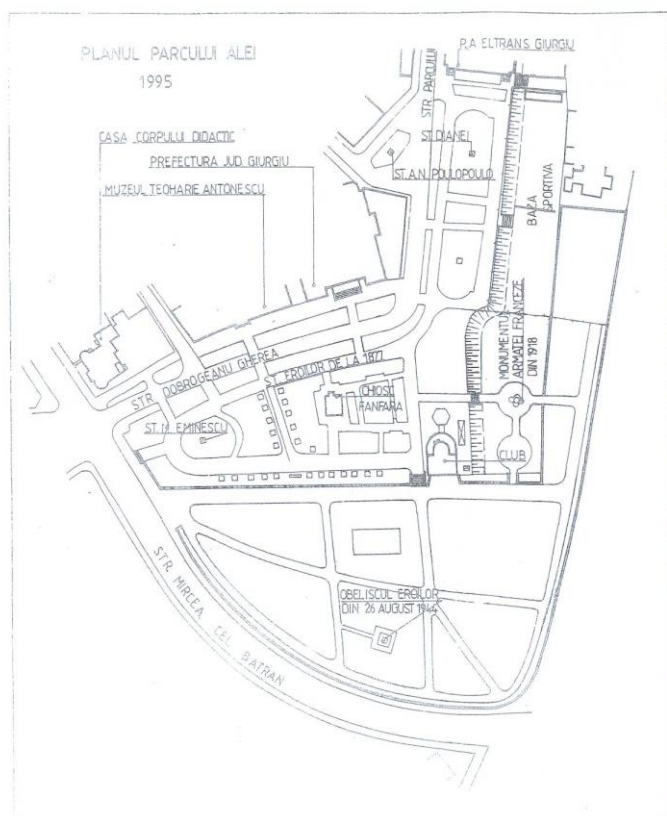
Din acestea 4 (Garii, Mircea cel Batran, Stefan cel Mare, Alei) se gasesc amplasate in perimetrul orasului proiectat de Moritz von Ott.

Din cele 78 de monumente in Lista Monumentelor istorice 60, iar din cele 2 situri istorice, 1 se afla in acelasi perimetru.

Rezulta ca orasul in limitele sale date de proiectul lui Moritz von Ott reuneste 2/3 din fondul sau monumental vizibil. La aceasta se adauga in mod evident si potentialul arheologic al terenului, dat fiind suprapunerea orasului regulamentar peste orasul otoman, medieval.

6. Valori peisagere: parcuri, scuar-uri si amenajari spatii verzi

Orasul este dotat cu foarte putine zone verzi amenajate.



In 1859 arhitectul Cutake elaboreaza schita de plan de langa gradina publica , azi Parcul Alei.

Gradina din centru apare in 1878, scuarul Garii cu statuia Diana si scuarul Poarta de Fier cu statuia Apollo (1897).

In 1920 langa Fabrica de Zahar se construiesc o colonie muncitoreasca ce cuprinde un club si dotari sportive incluzand si stadionul de fotbal Olimpia.

Impartite in trei categorii de importanta spatiile verzi amenajate ele pot fi prezentate dupa cum urmeaza:

a) *parcuri*

Principalul parc al orasului se numeste "Aleii" si datorita obiectivelor sale istorice, comemorative, artistice si peisagiste, impreuna cu constructiile limitrofe si cu obiectivele aflate in imediata apropiere, Cetatea din insula, podul Bizetz si cheiul Sf. Gheorghe poate fi cuprins intr-o zona declarata rezervatie.

Al doilea parc al orasului este parcul delimitat de sos. Alexandriei cu str. Garii si str. Transilvaniei – un parc amenajat, aflat in atentia Directiei Administratiei Domeniului Public in ceea ce priveste ingrijirea sa.

b) *scuar-uri*

Din aceasta categorie de importanta a spatiilor verzi, putem enumera:

- Scuar – ul cuprins intre teatrul Valah, cladirea telefoanelor, str. Mircea cel Batran si str. Maresal Foch.
- Scuar-ul din Piata Unirii – important datorita faptului ca mai pastreaza inclus in el cativa tei si o portiune din trotuarul exterior al vechii pietre circulare a turnului ceasornicului.
- Scuar-ul delimitat de biserica Adormirea Maicii Domnului, liceul Ion Maiorescu si str. Bucuresti. Importanta sa consta in faptul ca pune in valoare cele doua cladiri arhitecturale si prin faptul ca din 1995 a primit amplasamentul bustului N. Iorga.
- Scuar-ul in jurul caruia au fost amplasate locuintele salariatilor fabricii de zahar Danubiana (1920).
- Scuar-ul "Poarta de fier" realizat in 1897 adaposteste si astazi statuia Apollo.
- Scuar-ul aflat la intersectia bulevardului CFR cu str. Vlad Tepes – situat pe locul uneia din fostele porti ale orasului.
- Scuar-ul din fata tipografiei in cartierul Oinac pe str. 1 Decembrie 1918 – realizat odata cu dotarile cuprinse in organizarea de santier a podului peste Dunare (cca. 1953).
- Scuar-ul aflat la intersectia str. Bucuresti cu str. Vasile Alecsandri are o importanta foarte mare deoarece ajuta la punerea in valoare a liceului Ion Maiorescu. Scuar-ul ar putea primi statuia lui T. Vianu, anuntand posibila casa memoriala a acestuia.

c) *spatii verzi in pietele de circulatie*

Aceste spatii au fost prevazute in pietele Carol, Sf. Gheorghe si Orient odata cu inceperea construirii orasului (1830 – 1897).formand in acelasi timp si nucleeele majore ale retelei stradale de tip radial

VI. CONCLUZII

Evoluția urbanistică a orașului Giurgiu prezintă faze de stabilitate și echilibru, de dezvoltare între zonele funcționale, între social și economic, după cum arată și perioade de criză sau disfuncționalitate urbanistică.

În perioada când orașul s-a definit în perimetrul de la 1939-1940 modul de viață era legat de funcțiile economice; trama strădala corespundea perfect perioadei respective putând satisface necesitățile de trafic și relaționare între diversele zone urbane – există de asemenea un raport echilibrat între secțiunea străzii și volumele construite, între omogenitatea fondului construit și ambiant. Piața Regele Carol I - fosta farfurie - cu Turnul Ceasornicului, portul, ferry-boat-ul, șantierul naval, erau punctele forte, caracteristice orașului Giurgiu.

Astăzi orașul se găsește pradă unor disfuncții evidente precum:

- contradicții și discrepante între zonele funcționale (zonele industriale au „sufocat” orașul rupându-l complet - izolându-l - de Dunăre și creând numeroase disfuncționalități);
- cartierele de locuințe nu au ținut pasul cu dezvoltarea industrială în exces;
- dezvoltarea necontrolată a zonelor de locuit adiacent orașului vechi;
- pierderea scării tramei strădale, care nu se mai potrivește în anumite zone ale orașului textura sa tradițională (zona Centru, șoseaua București, Caramidari).

Analiza istorică a evoluției orașului reliefează câteva direcții de acțiune pentru încadrarea dezvoltării orașului pe o traiectorie care să salveze, să protejeze și să pună în valoare patrimoniul său arhitectural, urbanistic și natural.

1. Instituirea unei zone de protecție specială, care să cuprindă nucleul istoric, pe traseul vechilor fortificații (de la Piața Zimnicei – azi 1907 – din cartierul „verde” la ansamblul Fabrica de Zahăr din cartierul „Smârda” sau „negru”, trecând prin Piața Gării, Piața Tricolorului și Piața Oinac).
2. Un regim special ar trebui să aibă și vechile necropole ale orașului (Cimitirul „Smârda”, cu sectorul rezervat alogenilor; Cimitirul „Ceair”, cu sectorul rezervat altor religii; vechiul cimitir evreiesc din spatele Spitalului de urgență).
3. Ansamblurile urbane s-ar cuveni mai bine studiate și definite mai precis.

4. Măsuri urgente de clasare și protecție (până nu este prea târziu) pentru patrimoniul industriale, de istoria tehnicii și comunicațiilor.
5. Imbunatatirea evidenței patrimoniului, pentru care s-a făcut prea puțin, și conștientizarea locuitorilor și autorităților.
6. Intregirea ansamblului str.Garii incluzand in continuare imobilele de pe ambele laturi pana la teatrul de vara.
7. Includerea in lista monumentelor de noi obiective, pe care le consideram reprezentative pentru orasul Giurgiu din punct de vedere istoric, arhitectural, tehnic. (La vremea alcătuirii primei Liste a Monumentelor Istorice s-a pledat pentru situația specială a orașului Giurgiu (aflat patru secole sub dominație otomană) și s-a acceptat argumentul prin care toate bisericile creștine din secolul al XIX-lea au fost declarate monumente. În mod inexplicabil în L.M.I. 2004 nu mai apare Biserica Sf. Haralambie de la cimitirul Ceair, drept care propunem reincluderea ei in lista):

- Biserica Sf. Haralambie din Cimitirul Ceair - 1869
- Gara Giurgiu oras - 1869 cu depoul, castelul de apa , instalatia de incarcare carbune gara in care a sosit primul tren pe prima cale ferata din Romania construita intre bucuresti filaret si Giurgiu.
- Gara Giurgiu Nord si Podul Prieteniei construite impreuna in anii 1952 -1954 au inaugurat prima trecere peste Dunare a unui pod rutier si cale ferata facand legatura cu Bulgaria
- Instalatia ferry –boat si gara – data in folosinta in anul 1940 in functiune pana la construirea Podului Prieteniei 1954. La data constructiei a fost cea mai mare instalatie din Europa.

Urmeza ca fundamentarea documentara pentru clasarea acestora in lista mon.istorice conf. cu criteriile de evaluare sa fie facuta de Directia pentru cultura culte si patrimoniu national a jud. Giurgiu, impreuna cu Muzeul Judetean.