

ORAȘUL SEVERIN*

GABRIEL CROITORU, FLORIN NACU

Schimbările survenite în structura economică a Țării Românești la sfârșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea au avut importante repercusiuni în sectorul vieții sociale, juridice și, nu în ultimul rând, politice. Intensificarea comerțului, dezvoltarea în continuare a meșteșugurilor, creșterea producției și apariția unei industrii meșteșugărești pe scară mai largă, ca și reorganizarea principatului în timpul Regulamentului Organic, au dus, între altele, la o creștere mai rapidă a numărului populației în orașe, la o evoluție mai accentuată a unor centre urbane, la renașterea unor vechi orașe ca Giurgiu și Brăila și la apariția altora noi, precum Severinul și Alexandria¹. A crescut mult numărul populației în orașele de pe malurile Dunării, care deveniseră capitale de județ – Brăila, Giurgiu, Turnu Severin, Turnu Măgurele, în orașele din lungul principalelor căi de comunicație – Craiova, Ploiești, Buzău, Pitești – și în unele centre urbane din câmpie, regiune care începuse să se transforme din ce în ce mai mult în domeniu cerealier. În schimb, în unele așezări din zonele deluroase, care au stagnat (Baia de Aramă, Mavrodin) sau au decăzut în rândul așezărilor rurale, în prima jumătate a secolului al XIX-lea – Brădiceni și Petrești de Sus din județul Gorj, Brebu din Dâmbovița – populația scade². Același fenomen îl întâlnim și în orașul Cerneți. Trecerea funcției administrative și politice de la Cerneți la Turnu Severin a însemnat și începutul unei perioade de declin a acestui centru, care, din cauza poziției sale puțin marginale și reorientării vieții economice spre alte orașe, nu mai poate ține pasul cu ritmul de dezvoltare. Recensământul din 1859 îl înregistrează ca târg, iar de atunci și până în prezent este prins întotdeauna în rândul așezărilor rurale.

Cu toate că în prima jumătate a secolului al XIX-lea unele foste centre urbane decad și trec în rândul așezărilor rurale, iar altele stagnează, pierzându-și și rolul pe care l-au avut, totuși, populația urbană dintre Carpați și Dunăre a crescut numai în două decenii cu aproape 182.000 de locuitori, având un spor mediu anual de circa 50³.

* O primă variantă a textului a fost publicată în „Mehedinți. Istorie, cultură și spiritualitate”, 9-13 sept. 2008, vol. I, Drobeta Turnu Severin, Editura Didactică Severin, 2008, p. 509-513.

¹ Nicolae Iorga, *Istoria poporului român*, București, 1981, p. 321.

² Dragoș Bugă, *Orașele dintre Carpați și Dunăre în secolele XIX și XX. Repartiție teritorială și evoluția demografică*, București, 2005, p. 62.

³ *Ibidem*.

În anul 1831, când catagrafiile și rapoartele administrative s-au conturat într-o acțiune statală periodică și constantă, în Țara Românească erau, conform statisticii realizate de Fonton de Verrayon, 37 de orașe și târguri și 3.560 de sate. Din totalul populației, numărul celei urbane reprezenta un procent foarte mic de doar 9%, restul de 91% fiind țărani. La acest raport precizăm că numai în București, la anul 1831, se concentrau 45,1% din totalul familiilor orășenești din țară, iar în 1838, peste 60% din populația urbană a Țării Românești⁴.

În anul 1838, în Țara Românească, dintr-un total de 3.618 așezări umane, 34 erau considerate orașe sau târguri și 3.584 sate. La aceeași dată, în Oltenia au fost desemnate ca orașe Craiova, Caracal, Cerneți, Râmnic și Târgu Jiu, iar ca târguri Baia de Aramă, Drăgășani și Horezu. Dintre orașele oltene, Craiova număra 11.268 de locuitori (2.437 familii), fiind cel mai mare.

Orașul Turnu Severin, renăscut pe locul celui care a existat după anul 1524 ca un sat oarecare, rămâne etalonul noilor prefaceri din societatea românească din prima jumătate a secolului al XIX-lea, dar și al expansiunii Occidentului la gurile Dunării, începând cu Congresul de la Rastdt (1798), când s-a pus problema navigației și comerțului pe acest fluviu european.

Un proiect de reînființare a Severinului a fost conceput în 1718-1739, când austriecii au stăpânit Oltenia. Acest prim proiect prevedea ca orașul să fie reconstituit sub denumirea de Caropolis, de către un grup de negustori bulgari de religie catolică. În urma păcii de la Belgrad (1739), când Oltenia a revenit sub stăpânire turcească, proiectul a fost abandonat⁵.

Războiul ruso-turc din anii 1828-1829, încheiat prin pacea de la Adrianopol (2/14 septembrie 1829), a avut urmări dintre cele mai importante pentru evoluția socială și economică a Principatelor Române. În urma acestui tratat, Dunărea va deveni o mare arteră de circulație a produselor și bunurilor.

Noile condiții, generate de pacea de la Adrianopol, vor duce nu numai la renașterea unor orașe vechi ca Giurgiu și Brăila, dar și la apariția altora noi: Severinul, Alexandria, Calafatul⁶.

Dorința Rusiei de a contracara influența Austriei la Dunărea de Jos, unde deja, în anul 1830, a început navigația cu primul vapor austriac, „Franz I”⁷, conjugată cu necesitatea existenței unui port în aval de Cazane, unde apele sunt liniștite iar vasele să poată ierna și să facă lucrări de reparații, au creat posibilitatea apariției unui oraș pe Câmpul Severinului⁸.

Astfel că, în luna martie 1833 guvernatorul general al Principatelor Române, Pavel Kiseleff, vizitează ruinele Drobetei și apoi orașul Cerneți, care,

⁴ Ana Croitoru, *Orașul Drobeta Turnu Severin în prima jumătate a secolului al XIX-lea*, în „Oltenia. Studii. Documente. Culegeri”, seria a III-a, an I, 1997, nr. 1, p. 108.

⁵ C. Pajură, D. T. Giurescu, *Istoricul orașului Turnu Severin (1833-1933)*, Turnu Severin, 1933, p. 49.

⁶ Nicolae Iorga, *op. cit.*, p. 321.

⁷ C. Pajură, D. T. Giurescu, *op. cit.*, p. 51.

⁸ Nicolae Iorga, *op. cit.*, p. 580.

nu fusese refăcut după ce a fost ars de turci, la 6 august 1828 și care, în plus, a fost lovit de inundațiile Topolniței câteva primăveri la rând. Locuitorii veniți să-l întâmpine pe guvernator i-au solicitat strămutarea orașului Cerneți în Câmpia Severinului, în jurul castrului roman. Realizând importanța mare pe care o avea înființarea unui oraș în această parte a țării, generalul Pavel Kiseleff, printr-un ofis, înregistrat cu numărul 19, din 22 aprilie 1833, către Sfatul Administrativ al Țării Românești, solicita „înființarea orașului de negoț Turnu Severin, prin strămutarea locuitorilor orașului Cerneți în Câmpia Severinului după a lor dorință”. Cu executarea lucrărilor era însărcinat Magistratul orașului Cerneți și o comisie de înființare, formată din președintele magistratului Cerneți și negustorii cernățeni Gheorghe Opran și Ion Gărdăreanu, cărora, în acest scop, le erau puse la dispoziție veniturile domeniului și pescăria de la Dunăre a Valahiei Mici, iar banii rezultați din vânzarea loturilor de case din moșia Severinului urmau să fie cheltuiți pentru construirea unei case a magistratului, a unui tribunal, a unei școli, a unei închisori, a unei biserici și a unui birt.

Sfatul Administrativ era obligat să pună la dispoziția Magistratului din Cerneți harta moșiei Severinului și două planuri necesare construirii noului oraș, planuri și hartă trimise la 27 aprilie 1833 de către Departamentul din Lăuntru⁹.

La 9 mai 1833 se semnează actul de vânzare-cumpărare la judecătoria județului Mehedinți. Între Bălașa Fratoștițeanca și Ion Severineanu, proprietari-vânzători și Magistratul orașului Cerneți, în calitate de cumpărător, cu prețul de 90.000 de lei¹⁰.

Din analiza primului plan al urbei severinene, realizat de către inginerul Moritz von Ott, rezultă că suprafața orașului urma să fie de 396.000 de stânjeni pătrați, din care 76.000 destinați pentru piețe și străzi, 120.000 de stânjeni pătrați revendicați de boierii și negustorii din Cerneți ca dăruiri lor din anul 1832; iar restul de 200.000 de stânjeni pătrați bunuri de vânzare la prețul de 4 lei și 50 de parale stânjenul pătrat¹¹.

Potrivit acestui plan, orașul era proiectat în zona din fața piciorului podului lui Traian, zonă împărțită în 500 de locuri de casă ce urmau să fie vândute locuitorilor din Cerneți¹², iar inginerul Moritz von Ott, potrivit unei scrisori trimise de Ion Gărdăreanu, pe atunci președinte al Magistratului din Cerneți, Departamentul din Lăuntru, urma să sosească în luna august 1833 la București, cu cererea de însemnare pe plan a locului de construire a hanului orașului, a prăvăliilor ce se pot construi și a altor instituții necesare înființării noului oraș¹³.

⁹ Arh. Naț. Drobeta Tr. Severin, Primăria Tr. Severin, dos. 1/1833, f. 1-2.

¹⁰ Nicolae Chipurici, Mite Măneanu, *Catalog de documente privind istoria orașului Turnu Severin (1833-1944)*, Turnu Severin, 1972, p. 25.

¹¹ Arh. Naț. Drobeta Tr. Severin, Primăria Tr. Severin, dos. 1/1833, f. 29.

¹² Mihai Butnariu, *Monografia Municipiului Drobeta Turnu Severin*, Drobeta Turnu Severin, Editura Prier, 1998, p. 88.

¹³ Arh. Naț. Drobeta Tr. Severin, Primăria Tr. Severin, dos. 1/1833, f. 32-33.

Cu toate acestea însă, în următoarea perioadă, mai mulți cetățeni, printre care și 40 de boieri și negustori din Cerneți, înaintează plângeri prin care refuză mutarea în noul oraș, cerând acordarea unor facilități. La aceste cereri, la care se adaugă și un memoriu al Magistratului, prin care acesta încerca să explice plângerile cetățenilor, Ministrul de Interne răspunde prin nota din 16 mai 1833, în care se arată că: „... Stăpânirea nu silește pe nimeni, ci numai care vor voi se vor muta la locul hotărât pentru clădirea noului oraș”¹⁴.

Chiar dacă cernățenii refuză din diverse motive strămutarea în noul oraș, locuitorii satelor Branovița, Șimian și Schela Cladovei au lucrat împreună cu inginerul statului la măsurarea și parcelarea moșiei Severinului, pentru locuri de casă, prăvălii, străzi și piețe. Ca urmare a acestei acțiuni, la 23 iulie 1833 s-a început distribuirea locurilor de casă în Turnu Severin, iar până la 26 iulie 1833 se vânduseră locuri de casă în suprafață totală de 70.000 de stânjeni pătrați¹⁵. În continuare, în luna septembrie 1833 un număr mare de negustori și boieri din Cerneți au cumpărat locuri de casă și pentru prăvălii. Printre acești primi cumpărători se numără: Nicolae Ciupagea, clucerul Ghiță Burileanu, clucerul Vasile Strâmbeanu, postelnicul Ion Opran, colonelul Ghiță Pleșanu, vistierul Stanciu Boboiceanu, precum și alți boieri, negustori, cojocari, cizmari, profesori și argintari¹⁶.

În următorii doi ani, ca urmare a schimbărilor politice survenite, lucrările pentru întemeierea Severinului vor stagna, iar planul după care urma să se întocmească noul oraș în dreptul ruinelor podului lui Traian, peste ruinele castrului Drobeta, va fi abandonat. Astfel că, dacă anul 1833 poate fi socotit, formal, anul întemeierii noului oraș, 1836 este socotit anul întemeierii sale efective. În timpul domniei lui Alexandru Ghica (1834-1842), vornicul Mihail Ghica a fost însărcinat să se ocupe de problemele pe care le ridica construirea noului oraș. În acest scop, a fost trimis la fața locului, în primăvara anului 1835, inginerul Xavier Villagros, care a întocmit un plan ce prevedea un nou amplasament pentru noul oraș, ceva mai spre apus¹⁷. Mai trebuie menționat și faptul că, inginerul Xavier Villagros, nefiind de acord ca noul oraș, potrivit noului plan, să cuprindă castrul român, existând astfel pericolul ca multe vestigii să fie distruse sau viitoarele cercetări să fie împiedicate din cauza construcțiilor medievale, a propus ca, centrul viitorului oraș să fie la nord de ruinele cetății medievale.

Prin ordinul 1003 al Ministerului de Interne, inginerul statului, Xavier Villagros, a fost însărcinat să proiecteze noul oraș, la 19 octombrie 1835, iar după ce planul a fost dezbătut și aprobat de către Sfatul Administrativ al țării (11 februarie 1836), printr-un proiect din 28 februarie 1836, inginerul Moritz

¹⁴ Mihai Butnariu, *op. cit.*, p. 88.

¹⁵ Arh. Naț. Drobeta Tr. Severin, Primăria Tr. Severin, dos. 1/1833, f. 9-11.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ C. Pajură, D. T. Giurescu, *op. cit.*, p. 56.

von Ott a fost numit să pună planul în practică, primind titlul de inginer al orașului¹⁸.

Acest plan era stabilit pentru 500 de familii și prevedea o rețea stradală regulată ce se intersecta în unghi drept cu piețe largi și cu multe spații verzi, fiind o copie fidelă a multor modele occidentale: „O realizare în miniatură a tuturor achizițiilor civilizației, o oglindire pe teren a formelor de viață liberalo-burgheze acum biruitoare, un caracter absolut antinomic al Cernețiului, care rămâne păstrătorul de tradiție, al formelor de viață feudale în curând înfrânate, nimicite împreună cu Cernețul însuși, incapabil de se adapta schimbărilor”¹⁹. Locurile de casă erau împărțite în trei categorii: cele din centru, de pe strada dinspre Dunăre și cele cu fațada înspre piețele mai mari erau de categoria I, pentru un stângen pătrat urmând să se plătească cu doi lei; cele din categoria a II-a, plasate în jurul centrului orașului, urmau să fie plătite cu un leu și două parale stângenul pătrat, iar cele din categoria a III-a urmau să fie vândute cu prețul de un leu stângenul pătrat.

Conform aceluiași plan, inginerul orașului, Moritz von Ott, a primit ordin să înceapă trasarea definitivă a orașului, împărțindu-l în vopsele și lăsând în fața orașului carantină, iar în stânga turnul cetății medievale a Severinului și grădina publică.

Acest al doilea plan al orașului Turnu Severin este o realizare cartografică care prevedea un oraș cu o arhitectură modernă, cu străzi paralele și perpendiculare, cu piețe mari, amplasate pe terasele Dunării. Planul a fost criticat de unii locuitori pentru faptul că poziția prea ridicată a orașului nu permitea alimentarea cu apă din puțuri și fântâni.

Refuzul locuitorilor Cernețiului de a se strămuta în Câmpia Severinului a determinat hotărârea Adunării Administrative a Țării Românești, întărită prin decret domnesc la 10 iunie 1836, de a se acorda străinilor dreptul de a cumpăra locuri de casă în oraș, decizie care va avea consecințe importante pentru dezvoltarea ulterioară a orașului. Ca urmare a acestei decizii, în cursul anului 1837, în oraș s-au statornicit locuitori din satele apropiate, iar în partea vestică s-au stabilit de la început nemți, formând o mahala nemțească, care, va influența prin specificul său viitoarea dezvoltare a orașului de pe malul Dunării. Noul oraș cunoaște încă de la început o dezvoltare de tip modern, burghez, care-și va pune amprenta atât asupra vieții economice, cât și a ocupațiilor de bază ale cetățenilor. Caracterul modern, burghez al orașului, va fi imprimat de către străinii ce se stabileau în oraș și care duceau cu ei civilizația și mentalitatea apuseană.

Tot în anul 1837, într-un document al Tribunalului Mehedinți apar menționați 43 de capi de familie din „mahalaua Severinului”, care plăteau impozit statului, dintre care enumerăm câteva nume: Dinu Gheorghe

¹⁸ *Ibidem*, p. 57.

¹⁹ *Ibidem*.

Avramescu, Ion Gruia, Trăilă Curea, Ion Voinea Robu, Matei Dumitrașcu Trăistaru, Ștefan Durbaba, Gheorghe Gruia ș.a.²⁰

Concurența economică care se desfășoară între cele două localități încă din anul înființării Turnul Severinului, și care va dăinui un deceniu și jumătate se va încheia cu dominația completă a noului oraș. Astfel că, în anul 1841, odată cu mutarea capitalei județului Mehedinți de la Cerneți la Turnu Severin, se mută și principalele instituții: Prefectura, Tribunalul și Poliția. Până la acea dată, în Severin nu erau construite decât vreo 7-8 case, iar demnitarii locali făceau naveta între Turnu Severin și Cerneți. Mutarea dregătoriilor județului a determinat o puternică înviorare edilitară a noului oraș²¹, în anul 1842 terminându-se construirea marchitaniei din carantină, iar în anul următor începându-se construcția bisericii centrale a orașului de către familia Ciupagea. De asemenea, a început acțiunea de strângere a fondurilor necesare construirii unui local de școală publică.

Începând cu anul 1851 a început adevărata viață economică a Severinului. În port s-a construit localul Agenției austriece, apoi vama, iar în anul 1852 ia ființă, ca anexă a Agenției austriece, Șantierul naval, care la început era format doar dintr-un atelier de reparat vase care circulau pe Dunăre și care iernau aici. Tot în anul 1852 s-a inaugurat șoseaua care leagă Severinul de Craiova, ocolind Cernețiul, fapt ce va duce la o rapidă decădere a acestuia din urmă. Șoseaua Craiova-Turnu Severin și fluviul Dunărea au făcut din urbea severineană un adevărat centru al Olteniei vestice.

Dezvoltarea edilitară a orașului a devenit tot mai susținută în deceniile VI și VII ale secolului al XIX-lea. În anul 1860, ca urmare a faptului că suprafața orașului era considerată prea întinsă, erau propuse, ca fiind foarte necesare, înființarea de bariere la principalele drumuri din oraș: drumul Craiovei, drumul Orșovei, al Agenției și al Târgului. Aceste bariere aveau rol de control al străinilor ce intrau în oraș.

Dacă la începutul construirii noului oraș, autoritățile se vedeau obligate să acorde mari facilități persoanelor ce urmau să se stabilească în raza stabilită, în deceniile V și VI, datorită afluenței unui mare număr de oameni spre oraș, suprafața prevăzută în planul inițial devine nesatisfăcătoare. Prețurile plăturilor de case cresc de două ori, iar condițiile de așezare și clădire în oraș se înăspresc, prevăzându-se obligația expresă de a se achita banii înainte de a se construi, iar construcția să fie terminată în maximum 3 ani²².

Cernățenii, văzând acest progres, au cerut, în anul 1853, domnitorului Barbu Știrbei (1849-1856), profitând de vizita acestuia în orașul nou înființat, să li se dea locuri în partea dinspre răsărit a orașului. Așa s-a făcut o suplimentare

²⁰ Mihai Butnariu, *op. cit.*, p. 93.

²¹ Acest proces de dezvoltare edilitară este grăbit și de hotărârea Comisiei, din 13 aprilie 1843, de acordare a unui termen de 6 luni pentru cei întârziți cu construcția imobilelor mai mult de trei ani.

²² Arh. Naț. Drobeta Tr. Severin, Primăria Tr. Severin, dos. 2/1856, f. 610-611.

la planul general al orașului, adăugându-se până la 200 de locuri, cu care s-a stricat cu totul simetria planului prin curbarea străzilor (au fost curbate 22 de străzi) în partea de răsărit după curbarea ce făcea șoseaua ce ieșea în acea parte din oraș, adică șoseaua Târgu-Jiului²³. Completarea de plan s-a aprobat abia în 1856, iar în primăvara anului următor, acestea au fost scoase la licitație, mulțumindu-i pe locuitorii din Cerneți. În anii 1859-1860, cu toate că atât din planul inițial, cât și din suplimentul din 1856 rămăseseră peste 300 de locuri nevândute, s-a mai făcut un supliment de plan la planul general, adăugându-se în partea de apus un număr însemnat de locuri²⁴.

În anul 1864, Consiliul comunal hotărăște o nouă extindere a orașului datorită interesului mare pentru construcții, mai ales în locurile cu vedere la Dunăre. Planul a fost aplicat la 18 octombrie 1865, aprobându-se încă 100 de locuri de casă în trei zone ale orașului, cele mai multe înspre ruinele castrului roman și spre piciorul podului lui Traian, nemaiținându-se cont de prevederile planului inițial. Conform acestei noi suplimentări a planului inițial, cumpărătorii aveau obligația să-și termine construcția în maximum 4 ani de la data cumpărării locului de construit, iar cu banii obținuți din vânzarea locurilor, Municipalityea urma să construiască unele clădiri publice²⁵. O parte din orașenii stabiliți deja în Severin, îngrijorați de întinderea peste măsură de mare pe care o avea orașul, ca urmare a acestor suplimentări ale planului inițial și datorită faptului că erau atinse ruinele de la capul podului lui Traian, au înaintat un protest Guvernului. Protestul lor a fost luat în considerație, iar în anul 1867 a fost numită o comisie care să facă un nou plan al orașului²⁶.

În deceniul VII al secolului al XIX-lea este modernizată piața mare a orașului, pavându-se cu straturi de pietriș și nisip, iar cele mai importante clădiri existente în oraș erau spitalul Grecescu (1868) și noua gară a orașului, terminată în 1877. Mari construcții hoteliere, restaurante și cafenele, între care hotelul „Grand” al fraților Elias, hotelul „Europa” și salonul „Apollo” completau zestrea edilitară a orașului²⁷.

În ceea ce privește a treia suplimentare de plan, loturile s-au împărțit la toți cei care au dorit să cumpere – străini, țărani, proprietari, greci, bulgari, sârbi, nemți etc. – nerespectându-se proiectul inițial. Din această cauză, Ion Ionescu de la Brad, în lucrarea sa dedicată agriculturii județului Mehedinți, apărută în 1868, spune că în acest nou adaos la planul inițial au fost trecute și locurile cu ruinele podului lui Traian, pe care, contrar voinței ministerului, primarul de atunci le-a scos la vânzare, el însuși cumpărând 6 plățuri, dând și prefectului Mavrocordat

²³ V. Demetrescu, *Istoria orașului Severin*, Drobeta Turnu Severin, 1883, p. 35-36.

²⁴ *Ibidem*, p. 37.

²⁵ Arh. Naț. Drobeta Tr. Severin, Primăria Tr. Severin, dos. 1/1865, f. 1, 2, 3, 4.

²⁶ V. Demetrescu, *op. cit.*, p. 39-40.

²⁷ Nicolae Chipurici, Mite Măneanu, *op. cit.*, p. 12.

două, președintelui Tribunalului două, judecătorului Tribunalului, Racoviceanu, două și altora dintre cei mai mari și mai puternici²⁸.

Cu toate acestea, în anul 1874 s-a făcut un al patrulea supliment de adaos la planul inițial, ocazie cu care au fost numerotate, pentru vânzare, două locuri cu edificii publice – arestul preventiv și cazarma călărașilor și alte locuri cedate în actul de donație spitalului Grecescu²⁹.

În anul 1880 s-a făcut a cincea extindere a orașului și s-au vândut câteva zeci de locuri de casă în partea de răsărit a orașului, ocazie cu care a fost, practic, înghițit satul Banovița de dezvoltarea noii urbe³⁰.

Iată cum arată Severinul în anul 1883, după descriere, făcută de V. Demetrescu cu ocazia realizării primei monografii a orașului: „Orașul Severinului, așezat în câmpul ce din vechime a purtat numele de câmpul Severinului, în marginea Dunării, în fața ruinelor Turnului numit Turnul Severinului și al rămășițelor din podul lui Traian ocupă un spațiu de 194 ha. Planul său este un dreptunghi care are 12 străzi în lungime și douăzeci în lățime fiind împărțit în patru suburbii: suburbia Traian, suburbia Sever, suburbia Mihai Bravul și suburbia Tudor Vladimirescu. Acesta cuprinde un număr de 1.861 locuri de casă pe care sunt construite mai mult de jumătate clădiri, orașul având o populație de 13.000 de locuitori, incluzându-se și populația flotantă”³¹.

În același an, Severinul avea 12 edificii publice, 6 biserici (3 ortodoxe, una catolică, una protestantă și o sinagogă), un spital, arestul preventiv, gara, agenția vapoarelor, palatul administrativ și judecătoria. Clădiri cu o arhitectură modernă erau doar vreo 7-8 în centrul orașului. Este perioada când începe pavarea străzilor, iar artera principală de circulație era, ca și în prezent, Strada Mare, care în 1887 era încă nepietruită³².

Între anii 1892-1907, după un plan întocmit de inginerul șef al orașului București, s-a construit bulevardul Carol, între Liceul Traian și gară, traseu pe care s-au plantat trei rânduri de tei. Începând cu anul 1894, Societatea de Bazalt din București începe asfaltarea unor străzi și trotuare situate între bulevardul Carol și Strada Mare.

În anul 1911, în Severin existau Șantierul Naval, fabrica de bere Traian, fabrica de tuburi de ciment, fabrica de gheață, fabrica de bomboane, două fabrici de cărămidă, două fabrici de săpun, o mare manufactură de tăbăcărie, trei ateliere de lăcătușerie, trei ateliere de căruțe și un atelier de turnătorie. Între anii

²⁸ V. Demetrescu, *op. cit.*, p. 46-47.

²⁹ *Ibidem*, p. 48.

³⁰ Arh. Naț. Drobeta Tr. Severin, Primăria Tr. Severin, dos. 3/1880, f. 15, 16.

³¹ V. Demetrescu, *op. cit.*, p. 50-51.

³² Arh. Naț. Drobeta Tr. Severin, Primăria Tr. Severin, dos. 5/1887, f. 186, 187, 188.

1905-1907 s-a construit uzina electrică a orașului în grădina publică, iar între 1907-1910 s-a construit clădirea Băilor Comunale³³.

În anul 1906, orașul avea 3.119 case, dispuse pe 62 de străzi și o populație de 23.769 de locuitori. Sunt anii când se insistă pe procesul de pavare al străzilor, cu piatră de râu și cu piatră cubică, obținute de la carierele de la Vârciorova și Bahna, începând de la centru spre periferie³⁴.

Între anii 1910-1914, în timpul primăriei lui Constantin Gruiescu s-a definitivat alimentarea cu apă a orașului și canalizarea, după un proiect inițiat în anul 1892 și realizat de inginerul Cucu, proiect ce prevedea un plan general de nivelare, canalizare, pavare și plantare a străzilor orașului Turnu Severin³⁵ și s-a amenajat parcul Rozelor, operă arhitecturală cu care puține orașe se pot mândri.

La 17 octombrie 1910, în oraș a sosit primul ministru I. Brătianu, însoțit de miniștrii Alexandru Constantinescu și V. G. Morțun, care au participat la inaugurarea lucrărilor alimentării cu apă a orașului și a abatorului de export, iar în anul 1911 a început acțiunea de construcție a Castelului de Apă.

În perioada de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea până la primul război mondial, orașul Turnu Severin este într-o continuă competiție cu sine însuși. Este timpul când s-au realizat marile proiecte urbanistice ce fac din acesta unul dintre cele mai importante centre urbane, nu numai din Oltenia, ci și din întreaga țară. Așadar, în această perioadă, orașul Turnu Severin era clasificat printre cele 18 centre urbane ale României și constituia, după expresia marelui cărturar Nicolae Iorga, „oaza salvatoare către care își îndreptau mintea și sufletul mulți români bănățeni, asupriți de stăpânirea maghiară, precum și românii de peste Dunăre, din Valea Timocului”³⁶.

LA VILLE DROBETA TURNU SEVERIN

(Résumé)

Basé sur une riche et originale autant éditée qu'inconnue, notre texte propose tout d'abord une analyse des conditions socio-économiques qui ont conduit à l'épanouissement de l'espace urbain roumain de Danube phénomène qui suppose soit l'apparition des villes nouvelles telle Alexandria, Turnu Severin, soit le développement des anciens villes telle Giurgiu et Braïla.

Son apparition à 22 avril 1833, en tant que ville de marchands, doit beaucoup à la decheance de la ville Cerneti, ancien centre du district de Mehedinti.

En étudiant aussi (le contexte géopolitique, l'évolution démographique), nous avons reconstitué les lignes générales de l'évolution de la ville Turnu Severin qui

³³ Gabriel Croitoru, *Aspecte din evoluția edilitară a orașului Severin în a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Serviciul de alimentare cu apă*, în „Revista de studii socio-umane”, Craiova, nr. 2-3/2003, p. 247.

³⁴ Arh. Naț. Drobeta Tr. Severin, Primăria Tr. Severin, dos. 10/1906, f. 1, 2.

³⁵ Muzeul Porților de Fier, inv. doc. 3085, 1899, febr. 11, mss.

³⁶ Nicolae Iorga, *Orașele Olteniei*, Vălenii de Munte, 1925, p. 64.

devient assez vite, pendant cinq décennies, un des 18 centres urbains principaux du Royaume de Roumanie.

Mots-clefs: histoire urbaine, Tunu Severin, Cerneti, évolution moderne.