

## CRAIOVA LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI XX – ASPECTE EDILITARE ȘI ECONOMICE\*

CRISTIAN-IULIAN CEACÎRU \*\*

**Abstract:** At the beginning of the 20th century, Romanian cities were in the process of development, undergoing a series of profound transformations. Among them was Craiova, one of the country's top three cities by population and economic development. Dubbed the "city of 1,000 millionaires", Craiova saw considerable progress in terms of urbanistic evolutions. At the turn of the century, a series of official and private buildings were erected, which over time became emblematic of the city. Elements of modernism also appeared in the form of public utility networks, which were absolutely essential for the functioning of a European city. The foundations of a stable and diversified local economy were also led during this period.

**Keywords:** beginning of the 20th century, Craiova, administration, modernism, economy.

Sfârșitul secolului XIX – începutul secolului XX, a însemnat pentru societatea românească o perioadă de profunde schimbări, de modernizare a numeroase paliere. Orașele, în special, au cunoscut o dezvoltare arhitecturală fără precedent, ridicându-se numeroase clădiri, în diverse stiluri (baroc, clasic, neoclasic, romantic, românesc etc.). Trebuie menționat faptul că îndeosebi academismul francez a stat la baza evoluției arhitecturii și urbanismului din Regatul României<sup>1</sup>. Fiind unul din principalele orașe ale României, Craiova nu a rămas în afara acestui vast proces inovator.

La începutul secolului XX, zestrea arhitecturală a localității era formată din 30 de lăcașe de cult (25 de biserici ortodoxe, 1 biserică catolică, 1 biserică protestantă, 3 temple israelite), instituții publice, unități economice, hoteluri, cazărmi precum și peste 7.000 de locuințe particulare. Stilurile arhitecturale care predominau în construcția imobilelor erau clădirile cu geamlâc de inspirație balcanică; clădirile specifice zonei comerciale care aveau spații pentru magazine și depozite; case cu o arhitectură țărănească, situate la periferia orașului<sup>2</sup>.

---

\* Prezentul articol, într-o formă mult extinsă, se regăsește în cadrul propriei teze de doctorat intitulată *Craiova în timpul Primului Război Mondial*, teză nepublicată la data apariției prezentei comunicări științifice.

\*\* Muzeograf, Muzeul Olteniei Craiova; e-mail: iulianc01@gmail.com.

<sup>1</sup> \*\*\* *Orașele României. Sfârșitul secolului XIX – începutul secolului XX*, București, Editura Cetatea de Scaun, 2008, p. 13.

<sup>2</sup> Luchian Deaconu, *Craiova: 1901–1916: modernizarea: obstacole, capcane și ispite*, Craiova, Editura Sitech, 2011, p. 192.

Această perioadă a însemnat pentru Craiova realizarea unei zone centrale a orașului dominată de adevărate monumente arhitecturale precum: Palatul Jean Mihail, Liceul Carol I, Palatul Administrativ, Palatul de Justiție, Hotelul Minerva, Palatul Poștei, Școala Madona Dudu, Spitalul Preda, Casa Romanescu, Școala normală de învățători Ștefan Velovan, Institutul de arte grafice Samitca etc. La Craiova și-au demonstrat talentul și măiestria tehnică o serie de arhitecți cunoscuți nu numai în România, ci și în toată lumea: Ion Mincu, Petre Antonescu, Constatin Iotzu, Paul Gottereau, Francisc Billek, Constantino Cicchi, Edouard Redont etc.<sup>3</sup>

În acest interval de timp, în anii 1900–1907, a fost ridicat unul din cele mai frumoase monumente arhitecturale ale orașului, *Palatul Jean Mihail*. Numit astfel după numele ultimului reprezentant al bogatei și influentei familii Mihail<sup>4</sup>, palatul a fost construit după planurile arhitectului francez Paul Gottereau<sup>5</sup>. Realizarea imobilului a fost supravegheată de arhitectul italian Constantino Cichi. Arhitectural, clădirea aparține stilului academismului francez, înglobând și elemente din stilul baroc, prezentând multe similarități cu Palatul Cheverny de pe Valea Loarei<sup>6</sup>. Palatul se remarcă prin bogatele ornamente exterioare și interioare, la construirea sa fiind folosite materiale de cea mai bună calitate (marmură de Carrara, cristal de Murano, mătase de Lyon). Camerele cu stucatura aurită, plafoanele pictate, oglinzile venetiene impresionează prin bunul-gust, acesta fiind unul din motivele pentru care palatul, intrat în 1936 în proprietatea statului român, a fost gazda unor notabile evenimente istorice<sup>7</sup>.

Un alt edificiu impozant al urbei craiovene ridicat la începutul secolului XX a fost *localul Băncii Comerțului*. Acesta a fost construit în anii 1902–1908 de către antreprenorii Della Barba și Peresutti<sup>8</sup>, proiectul clădirii fiind realizat de arhitecții

<sup>3</sup> Luchian Deaconu, Otilia Gherghe, *Craiova: 1898–1916: Saltul la urbanismul modern. Nicolae P. Romanescu*, Craiova, Editura Sitech, 2001, p. 176.

<sup>4</sup> Jean Mihail (1875–1936), om politic și filantrop doljean, fiul lui Constantin (Dini) Mihail. Implicat în politică, a fost în două rânduri deputat de Dolj (1911, 1915). Fiind considerat cel mai bogat om din epoca sa, a fost și proprietarul unei valoroase colecții de artă. După moartea sa, în 1936, toată averea a intrat în proprietatea statului român (<http://aman.ro/betawp/wp-content/uploads/personalitati/M/mihail%20jean.pdf>, consultat la 12.01.2020).

<sup>5</sup> Paul Gottereau (1843–1924), arhitect francez care și-a pus amprenta asupra arhitecturii românești din a doua jumătate a secolului XIX. Începând cu 1873, a fost proiectantul mai multor imobile aparținând reprezentanților protipendadei bucureștene (Cantacuzino, Lahovary, Bibescu, Văcărescu). De asemenea, a lucrat și pentru familia regală a României, fiind cel care a realizat extinderea palatelor de pe Calea Victoriei și Cotroceni. A fost decorat cu Steaua de Onoare și Legiunea de onoare franceză în grad de cavaler (<https://arhivadearhitectura.ro/arhitecti/paul-gottereau/>, consultat la 12.01.2020).

<sup>6</sup> \*\*\**Craiova. Album monografic*, Craiova, Editura Fevrodest Agora, 2021, p. 58.

<sup>7</sup> Paul Rezeanu, *Muzeul de Artă Craiova: Palatul Jean Mihail: ghid*, Craiova, Editura Conphys, 2008, p. 5.

<sup>8</sup> Peressuti, Giovanni Batista (1880–1953) inginer constructor italian, stabilit la Craiova în anul 1908. A ridicat numeroase clădiri monumentale în Craiova precum Palatul Administrativ, Banca Comerțului (actuala Facultate de Agronomie), casa Barbu Drugă. A fost decorat cu ordine și medalii de către regii Carol I și Ferdinand (<http://aman.ro/betawp/wp-content/uploads/personalitati/P/peressuti%20giovanni%20batista.pdf>, consultat la 13.01.20).

Ion Mincu<sup>9</sup> și Constantin Iotzu. Imobilul se remarcă prin eleganța sa arhitecturală, tâmplăria și mobilierul fiind fabricate la Viena<sup>10</sup>.

În anii 1907–1910 a fost construit și *Palatul Administrativ* (Palatul Prefecturii), în condițiile în care o bună parte a administrației locale simțea nevoia acută a unui local spațios. După un controversat concurs public de atribuire a proiectării clădirii, arhitectul Petre Antonescu a fost cel desemnat să realizeze planul imobilului, în anul 1906. Clădirea, care acoperea o suprafață de 2.602 mp și avea 106 camere, a fost ridicată pe trei niveluri, mansardă și pod. La construirea sa au fost folosite piatră naturală, beton armat, cărămidă, țiglă smălțuită. Începând din 1911, în încăperile sale activau serviciul administrației centrale a județului Dolj, serviciul tehnic județean, pretura plășii Ocolul, locuința prefectului etc<sup>11</sup>.

Craiova s-a remarcat nu numai prin existența unor clădiri adevărate minuni arhitecturale, ci și prin *monumentele* sale. Primul monument ridicat în oraș a fost acela al domnitorului Țării Românești, Barbu Știrbei, inițiativa ridicării acestuia fiind luată de către descendenții lui Știrbey. Monumentul a fost executat la Paris de către sculptorul Jean de Nöuy<sup>12</sup>, fiind turnat în bronz în atelierele Barbendienne, în 1907, iar inaugurarea sa având loc în 1912. Monumentul îl reprezintă pe domnitor în picioare, purtând pe umeri o mantie somptuoasă și având pe piept mai multe decorații. Mâna stângă o ține pe mânerul sabiei, iar în mâna dreaptă ține un pergament pe care se află inscripția „Vă încredințez voă apărarea țării și a căminurilor voastre”. La picioarele sale se găsesc un bărbat, care ține în mâini o seceră și un snop de grâu, precum și un vultur cu aripile deschise.

În partea din față a soclului monumentului este gravată inscripția „Barbu Dimitrie Știrbei Voievod, Domn stăpânitor a toată Țara Românească 1849–1856. Născut la Craiova 1795. Încetat din viață la Nizza 1869”. Pe celelalte laturi ale soclului monumentului se găsesc basoreliefuli care reprezintă principalele realizări ale domniei lui Știrbei: Codul Comerțului, Școala de fete *Elisabeta Doamna*, Școala militară, Legiuirea Agrară, Teatrul Național, Școala de chirurgie.

În 1908, cu ocazia manifestărilor legate de împlinirea a 31 de ani de la luptele de la Grivița, în cadrul Societății Veteranilor cu Grade Inferioare din Oltenia „Smârdan” s-a luat decizia de a se ridica la Craiova un monument dedicat eroilor

<sup>9</sup> Ion Mincu (1952–1912), este considerat întemeietorul școlii românești moderne de arhitectură. A fost implicat în numeroase proiecte de clădiri publice, reședințe private, de arhitectură religioasă și de restaurare. De asemenea, s-a remarcat și ca publicist, colaborând cu revistele „Convorbiri Literare”, „Literatura și Artă Română”, „Analele Arhitecturii” etc. (<https://identitatea.ro/ion-mincu/>, accesat la data de 14.01.20).

<sup>10</sup> Cezar Avram (coord.), *Dicționarul istoric al localităților din județul Dolj*, vol. V, Craiova, Editura Alma, 2004, p. 234.

<sup>11</sup> Nicolae Băbălău, Dinică Ciobotea, Ion Zarzără, *Din istoria instituțiilor administrative ale județului Dolj*, Craiova, Editura Sitech, 2004, p. 80.

<sup>12</sup> Jean-Jules-Antoine Lecomte du Nouÿ (1842–1923), sculptor și pictor francez care s-a remarcat prin reprezentarea scenelor din Orient, fiind recunoscut pentru stilul său realist și atenția pentru detalii ([https://www.larousse.fr/encyclopedie/peinture/Lecomte\\_du\\_Nouy/152932](https://www.larousse.fr/encyclopedie/peinture/Lecomte_du_Nouy/152932), accesat la 14.01.2020).

din războiul de independență. S-a format un comitet de inițiativă condus de generalul P. Gigurtu, secondat fiind de N. Economu și generalul medic I. Vercescu<sup>13</sup>. Din respectivul comitet de acțiune mai făceau parte notabilități ale urbei precum N. Guran (fost prefect), C. Ciocăzan (primar), G. Vercescu (prefect), Liviu Drăgoescu, Gr. Neamțu, G. Marcu, Dem Nedelcu, A. Semo, C. Gardo<sup>14</sup>.

Comitetul de inițiativă pentru ridicarea unui monument al independenței la Craiova s-a întrunit la 20 octombrie 1908, luând primele hotărâri importante. Astfel, pentru realizarea monumentului, membrii comitetului s-au adresat sculptorului doljean Dimitrie Pavelescu-Dimo (1870–1944)<sup>15</sup>, care se remarcase deja prin lucrările sale. În ianuarie 1909, Dimitrie Pavelescu-Dimo, în cadrul unei audiențe, i-a prezentat regelui Carol I macheta statuii care urma să fie ridicată la Craiova. Familia regală a aprobat concepția artistică, dându-și acordul pentru realizarea monumentului. Un contract, între membrii comitetului craiovean și sculptorul Pavelescu-Dimo, s-a încheiat la 3 februarie 1909. În acest document erau specificate materialele din care să fie realizat monumentul, termenul de finalizare a lucrărilor, precum și sumele de bani necesare. A fost desfășurată și o campanie energică de atragere de fonduri, în aceasta fiind implicați în special învățătorii și preoții, au fost emise cărți poștale cu imaginea monumentului care au fost vândute etc<sup>16</sup>.

Ansamblul statuar, realizat în anii 1909–1912 la Florența, în turnătoria lui P. Lippi, avea o înălțime de 9,75 m și o greutate de 12 tone. Pe un soclu de beton cu latura de 8,60 m se găseau două tunuri deservite de câte doi soldați. La unul din tunuri, soldații efectuau operația de încărcare a acestuia, în timp ce la celălalt tun un soldat executa operațiunea de tragere, celălalt fiind în așteptare. Alături de soldați sunt reprezentați și trei ofițeri români: căpitanul Zănescu, ministrul de război Alexandru Cernat și conducătorul Statului Major al Armatei Române, Iacob Lahovary. Deasupra grupului de ostași, pe un soclu de marmură, se afla statuia Regelui Carol, imortalizat în momentul schimbului de salve de artilerie dintre români și turci. Pe soclul monumentului se găseau trei basoreliefuli care reprezentau ședința Corpurilor Legiuitoare din 9 mai 1877, în care s-a proclamat independența, respectiv aspecte din luptele de la Rahova și Smârdan<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> Ioan Vercescu (1840–1917), medic militar, din 1867 medic primar la Spitalul Filantropia din Craiova. A participat la campania din 1877–1878, în cadrul armatei române ajungând până la gradul de general (<http://aman.ro/betawp/wp-content/uploads/personalitati/V/vercescu%20ioan.pdf>, accesat la 14.01.2020).

<sup>14</sup> \*\*\* *Amintire de la desvelirea Monumentului Independenței din Craiova*, Craiova, Editura Ramuri, 2013, p. 12.

<sup>15</sup> Dimitrie Pavelescu-Dimo (1870–1944), sculptor originar din Calafat, absolvent al Școlii Naționale de Arte Frumoase din București în 1898, an în care a și debutat la Expoziția artiștilor în viață. A expus atât în țară cât și la Paris, printre cele mai reprezentative lucrări ale sale, în afara Monumentului Independenței de la Craiova, numărându-se Monumentul lui Traian (Brăila) și Monumentul Independenței din Calafat (<http://aman.ro/betawp/wp-content/uploads/personalitati/P/pavelescu%20dimo%20dimitrie.pdf>, accesat la data de 15.01.2020).

<sup>16</sup> Gerorgică Bercea-Florea, Georgeta Bercea-Florea, *Drama unui monument istoric. The tragedy of a historic monument*, Craiova, Editura Arves, 2005, p. 18.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 33–35.

Inaugurarea Monumentului Independenței a avut loc la data de 21 mai 1913, în prezența membrilor familiei regale (Regina Elisabeta și Prințul moștenitor Ferdinand), desfășurându-se o grandioasă manifestare. Mai întâi, s-a oficiat o slujbă religioasă de către P.S.S Sofronie Craioveanul, Episcopul Nouului Severin. Au ținut alocuțiuni generalul Gîgurtu, primarul N.P. Guran, Principele Ferdinand, sculptorul D. Pavelescu-Dimo. Manifestările au continuat cu o paradă la care au participat unități militare din Craiova precum și populația civilă<sup>18</sup>.

O altă *statuie* ridicată în această perioadă este aceea a lui Ioan Maiorescu (1811–1864), cel care a avut un rol important în dezvoltarea învățământului la Craiova. Hotărârea de a se ridica o statuie acestuia a fost luată în 1909, în cadrul asociației culturale a elevilor colegiului Carol I, asociație condusă de profesorul de istorie Vasile Mihăilescu. S-a constituit un comitet de acțiune, format din patru cadre didactice ale colegiului, și s-au alcătuit liste de subscripție. În urma campaniei desfășurate de comitetul de acțiune, în anii 1909–1913, prin subscripție publică și cu ajutorul financiar al lui Titu Maiorescu, s-a strâns suma de 18.000 lei<sup>19</sup>. Realizarea statuii a fost încredințată sculptorului bucureștean Ioan Iordăchescu, acesta terminând-o în anul 1911. Inaugurarea statuii a fost amânată până în 1913, deoarece nu era finalizat, de către profesorii Nicolae Bănescu și Vasile Mihăilescu, volumul omagial dedicat lui Ioan Maiorescu. În final, statuia a fost inaugurată la 7 ianuarie 1913, fiind amplasată, inițial, la intrarea în Parcul Bibescu, de aici fiind mutată, în 1928, în fața actualului Colegiu Național „Elena Cuza”<sup>20</sup>.

Începutul de veac la Craiova a fost caracterizat și de începerea proiectelor edilitare de amploare. Un proiect de cea mai mare importanță pentru craioveni a fost acela al realizării unui sistem de *alimentare cu apă* al orașului. Acesta era absolut necesar, în condițiile în care fântânile existente nu acopereau necesitățile de consum și adesea erau insalubre. Din păcate, schimbările politice frecvente ale administrației locale au dus la tergiversarea pe o perioadă mare de timp a acestui proiect, care a cunoscut o evoluție foarte sinuoasă. Primele preocupări pentru realizarea unui sistem performant de alimentare cu apă al Craiovei au apărut în 1886, an în care s-a încheiat un contract cu inginerul belgian C.T. Moulan. Conform contractului, acesta trebuia să elaboreze un studiu hidrologic referitor la izvoarele din straturile din adâncime, din apropierea orașului<sup>21</sup>.

Inginerul belgian a identificat cele mai importante surse de apă și a propus captarea acestora, apa urmând a fi adusă în oraș prin intermediul unor galerii de drenare situate la nord și la vest de Craiova. Era prevăzută și instalarea unui rezervor cu o capacitate de 8.000 mc, de unde apa ajungea la consumatori. În 1894, Consiliul tehnic superior nu a avizat proiectul lui Moulan, chestiunea alimentării cu apă stagnând vreme de șase ani<sup>22</sup>.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 28.

<sup>19</sup> Florea Firan, Alexandru Firescu, *Craiova: ghid de oraș*, București, Editura Sport Turism, 1982, p. 79.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 80.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 141.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

În urma consfătuirii publice din 7 iunie 1900, Consiliul local al orașului a hotărât alocarea sumei de 60.000 de lei pentru studiul alimentării cu apă, încheindu-se și un contract cu unul din cei mai celebri ingineri hidrografi ai epocii, W.H. Lindley<sup>23</sup>. La începutul lunii iulie, în același an, la nivelul primăriei s-a constituit un serviciu de alimentare cu apă, condus de inginerul Marcu Colleanu. Din acest serviciu făceau parte alți doi ingineri, un topograf, doi desenatori, un secretar, un maestru sonдор și trei măsurători. S-au demarat cercetări și măsurători hidrologice în localitățile din jurul Craiovei, în vederea identificării unei surse viabile de apă care să alimenteze orașul, descoperindu-se astfel izvoarele de la Gioroc.

În 1903, Lindley a realizat un proiect de alimentare cu apă al orașului, de la izvoarele de la Gioroc, apa urmând a fi captată și adusă prin conducte în oraș. Pe baza proiectului inginerului englez, a fost întocmit un caiet de sarcini aprobat de consiliul local, în care se prevedea concesionarea lucrărilor sistemului de alimentare cu apă pe o perioadă de 50 de ani. Concesionarul avea obligația de a realiza instalațiile necesare și de a supraveghea permanent asigurarea debitului de apă potabilă. Deși primăria a făcut o amplă campanie de publicitate respectivului proiect, mai ales în afara țării, nu au fost oferite pentru concesionare, hotărându-se executarea lucrărilor în regie proprie. La 4 aprilie 1904, Primăria Craiova a fost autorizată să contracteze un împrumut de 3.400.000 de lei, sumă necesară pentru realizarea lucrărilor<sup>24</sup>. În aceeași perioadă, Lindley a studiat și alternativa unei a doua surse de captare a apei, de la Runcu. În urma studiului, a rezultat, însă, clar că sursa de la Gioroc era cea mai viabilă din punct de vedere tehnic și al costurilor.

Având disponibile resursele financiare, în vara anului 1904 administrația craioveană a inițiat organizarea licitațiilor pentru cumpărarea materialelor necesare (conducte, vane, hidranți, supape etc.), trecându-se și la începerea lucrărilor preliminare. Conform estimărilor lui Lindley, întregul proiect ar fi fost finalizat în cursul anului 1906. Dar, din nefericire, cursul favorabil pe care îl luaseră lucrurile a fost total schimbat de influența nefastă a politicului.

Demisionând guvernul liberal la 4 ianuarie 1905, locul său a fost luat de conservatori la nivelul central, apoi al administrațiilor locale. La Craiova, comisia interimară nu a aprobat continuarea cumpărării materialelor necesare și nici alocarea sumelor pentru exproprierea terenurilor unde urmau să fie amplasate cantoanele sistemului de alimentare cu apă. Acționând total în detrimentul dezvoltării orașului, noii edili, în frunte cu primarul M. Kințescu, au propus nici mai mult nici mai puțin decât abandonarea lucrărilor de la Gioroc și începerea altor lucrări la Runcu, cerând și aprobarea guvernului pentru un nou împrumut de 7.000.000 lei. Profesorul dr. A. Babeș a fost cel care a realizat un amplu studiu

---

<sup>23</sup> William Heerlein Lindley (1853–1917) inginer englez renumit în epocă pentru lucrările sale. A proiectat sistemele de alimentare cu apă și canalizare ale orașelor Praga și Varșovia. În România a proiectat sistemele de alimentare cu apă și canalizare ale orașelor Iași și Craiova. (<https://hydraulicians.enacademic.com/799/LINDLEY>, accesat la 16.01.2021).

<sup>24</sup> Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Dolj (în continuare, se va cita SJAN Dolj), Fond Primăria Craiova, Serviciul Administrativ, dosar 118/1903, f. 1.

asupra surselor de apă de la Runcu, Sadu și Gioroc, analizând atât calitățile apei din cele trei surse, cât și fiabilitatea economică a fiecăreia dintre surse. Rezultatele acestei cercetări au arătat clar că alegerea sursei din Dolj era cea mai bună opțiune pentru alimentarea cu apă, împrumutul pentru care se ceruse aprobare nefiind necesar, în viziunea autorului<sup>25</sup>. Astfel s-a decis reluarea lucrărilor de la Gioroc, în condițiile în care nici ministerul de interne nu a fost de acord cu rezilierea contractului cu inginerul englez.

În noiembrie 1907, s-a decis dublarea debitului de apă care să ajungă în oraș, de la 4.500 mc la 9.000 mc, hotărâre care s-a dovedit a fi benefică pentru localitate<sup>26</sup>. În mod optimist, în aceeași perioadă Lindley estima că proiectul va fi terminat în totalitate în primăvara anului 1909<sup>27</sup>. Lucrările au fost însă mult întârziate de lipsa fondurilor și de o planificare defectuoasă în realizarea sistemului de conducte în oraș<sup>28</sup>. În 1909, firmele Boecking, Schalke și Mulheim au refuzat să livreze o serie de loturi de piese speciale din fontă, datorită faptului nu fuseseră achitate, acestea având o valoare totală de 60.838 mărci<sup>29</sup>.

Pentru finalizarea lucrărilor la rețeaua cu alimentare cu apă a Craiovei, în mai 1910, a fost contractat un nou împrumut în valoare de 165.000 lei. Trebuie menționat că până la această dată, în ciuda întârzierilor provocate de lipsa fondurilor și de disputele politice, se făcuseră totuși progrese importante în lucrările legate de alimentarea cu apă. Astfel, conducta principală de aducțiune fusese instalată pe o lungime de 26.873 m, iar în oraș erau deja instalați 31 km de conducte pe 21 de străzi. De asemenea, au fost terminate lucrările de la cantoanele de la Bădoși și Malu Mare, precum și casa funcționarilor de la Balta Verde<sup>30</sup>.

Un alt conflict între inginerul Lindley și autoritățile locale craiovene a izbucnit în cursul anului 1911, inginerul chemând în instanță pe edili pentru nerespectarea parametrilor tehnici din proiectul pe care îl elaborase. Conflictul s-a

---

<sup>25</sup> „... în asemenea împrejurări, cererea administrației Craiovei de a-i acorda dreptul de a contracta un împrumut de mai multe milioane pentru alimentarea orașului cu apă de la Runcu după convingerea noastră a fost prematură” (*Ibidem*, dosar 44/1905, f. 11). „Astfel fiind, abandonarea proiectului Lindley cât timp nu dispunem de izvoare mai superioare și în condițiuni de aducere mai favorabile, după avisul nostru n-ar fi motivată.” (*Ibidem*, f. 16).

<sup>26</sup> „Din punct de vedere tehnic și igienic, spune dl. Primar, această din urmă soluție prezintă cu mult mai multe avantagii, ținând seama de întinderea orașului și a străzilor, a grădinilor și a căldurilor din timpul verei etc. Afară de asta pompele necesare la Balta Verde, pentru cantitatea de 9000 mc de apă, au fost comandate.” (*Ibidem*, dosar 21/1907 f. 17).

<sup>27</sup> *Ibidem*, f. 161.

<sup>28</sup> „Serviciul apelor a mai instalat conducte și pe alte strade cu totul secundare, lăsând la o parte stradele principale, cari sunt deja regulate și unde se va simți mai multă nevoie de a avea apă. Astfel nu s-a așezat conducte pe stradele I.C. Brătianu, J. Michelet, Bvd. Mihai Bravul, Strada Smârdan, Amaradia, Școalei Militare, Amaradia, Sf. Gheorghe Nou, Solomon, Jianu, Sf. Mina, etc și vă rugăm a dispune” (*Ibidem*, dosar 21/1909, f. 167).

<sup>29</sup> „Am onoare a Vă ruga din nou cu insistență a dispune mandatarea acestor trei sume, de oare-ce alt-fel nu vom fi în stare înainte de iarnă, de a termina rețeaua orașului gata de exploatare.” (subliniat în documentul original – *Ibidem*, f. 254).

<sup>30</sup> Luchian Deaconu, Otilia Gherge, *op. cit.*, p. 255.

stins numai după ce inginerul a primit o despăgubire de 140.000 de lei, acceptând să rămână în continuare la conducerea lucrărilor. Drept urmare, acestea au avansat, în 1913, în Craiova, 4.574 de imobile plăteau deja taxa de apă. În cele din urmă, după zece ani de întreruperi, tergiversări și certuri politice, alimentarea cu apă a Craiovei a fost finalizată, la 26 august 1914<sup>31</sup>.

Un proiect imperios necesar pentru Craiova, în condițiile creșterii numărului de locuitori la sfârșitul secolului XIX – începutul secolului XX, era realizarea unui sistem de canalizare eficient, modern. Încă din ultimii ani ai veacului al XIX-lea un mare succes în acest sens a fost obținut în urma desecării bălților Geanoglu și Craiovița, care reprezentau un pericol major pentru igiena publică a localității.

Un rol important în demararea proiectului de realizare a canalizării în oraș l-a avut primarul Nicolae Romanescu, care era un adept convins al acestui proiect. În 1901, Romanescu i-a convins pe cei care formau consiliul comunal de necesitatea realizării canalizării, luându-se drept model lucrările asemănătoare realizate în orașele occidentale. După o temeinică documentare, Nicolae Romanescu a optat pentru tipul de canalizare francez, realizat pe principiul *totul la canal*<sup>32</sup>.

Pentru realizarea unei lucrări atât de complexe a fost ales același inginer avut în vedere pentru realizarea sistemului de alimentare cu apă, W.H. Lindley. La 20 iulie 1901 a fost încheiat un contract cu acesta, contract care prevedea realizarea planurilor generale ale canalelor, al bazinului deservit de acestea și al câmpiilor de epurație. De asemenea, mai era prevăzută și realizarea unui profil în lungime al canalelor principale. Lucrările efective au început în 1904 și au fost realizate în mai multe etape, însă nici până la intrarea României în Primul Război Mondial nu au fost complet finalizate. Situația aceasta s-a datorat pe de o parte faptului că bugetul orașului se afla la o cotă de avarie, iar pe de altă parte creșterii neașteptate a costului proiectului.

Prima porțiune a sistemului de canalizare a fost realizată în 1907, fiind vorba despre canalizarea pârâului Tabaci, acesta fiind o amenințare de proporții la adresa cetățenilor. În 1909, Lindley a comunicat Primăriei Craiova că mai era nevoie în plus de suma de 1.450.000 lei pentru finalizarea lucrărilor. În 1912, edilii craioveni i-au solicitat lui Lindley să le trimită proiectul canalizării, devizul și raportul explicativ al acestuia. Doi ani mai târziu, în urma semnării unui nou contract cu edilii craioveni, Lindley a prezentat un proiect de canalizare care se întindea pe 34 de kilometri de străzi, costul total al acestuia fiind de 6.000.000 de lei<sup>33</sup>.

Proiectul era bine realizat și ținea cont de creșterea numărului de locuitori, sistemul folosit fiind acela al scurgerii apelor uzate prin canale de interceptare în canalele principale care erau dispuse pe direcția generală nord-sud<sup>34</sup>. După

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 267.

<sup>32</sup> Leonida Nicolaescu (coord.), *Amenajarea apelor, canalizarea și termoficarea orașului Craiova*, Craiova, Editura Helios, 1998, p. 101.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 103–106.

<sup>34</sup> „Sistemul de canalizare ales este cel unitar și sistemul de scurgere a apelor prin canale este acela prin interceptare. O serie de canale principale având direcțiunea generală Nord-Sud, primește apele din canalele secundare și le conduce la un punct comun de joncțiune situat în partea de Vest a Parcului Bibescu de aici apele sunt conduse printru un canal colector de 6 Km. Lungime mai întâi la o



aprobarea proiectului, de către Consiliul Tehnic Superior, s-a decis realizarea într-o primă etapă a 25 de km de rețea pentru care era necesară alocarea unei sume de 3.000.000 de lei.

În condițiile în care funcționarii craioveni s-au implicat energic în organizarea licitațiilor pentru achiziționarea materialelor necesare realizării canalizării, lucrările s-au derulat cu succes pe tot parcursul anului 1915, calitatea acestora fiind una adecvată. Lucrul la realizarea sistemului de canalizare craiovean a continuat efectiv până la data ocupării orașului de către trupele Puterilor Centrale.

Un domeniu în care edilii craioveni au făcut repetate încercări de modernizare a fost acela al *mijloacelor de transport urban*. Progresul acestuia nu ținea doar de sistematizarea, lărgirea sau pavarea străzilor, ci și de adoptarea unor mijloace de transport moderne, care să satisfacă cât mai bine cerințele cetățenilor. La vremea respectivă, în orașele din vestul Europei, mijloace de transport moderne precum tramvaiul electric sau autobuzul deveniseră deja un element obișnuit în peisajul urban, începând să fie folosite și în orașe românești precum București, Iași sau Brăila.

La începutul secolului XX, la Craiova, pentru deplasarea în interiorul orașului, deși devenise un mijloc de transport aproape total anacronic, era folosită birja. În 1908 de exemplu, în Craiova existau 128 de birje care staționau pe străzile din centrul orașului, în preajma hotelurilor și cafenelelor. În afară de acestea, în același an în oraș mai existau 207 căruțe și 90 de sacale. În aceste condiții, membrii administrației locale, susținuți fiind și de oamenii de afaceri și de o parte însemnată a populației, au inițiat demersuri pentru adoptarea *tramvaiului* în cadrul mijloacelor de transport locale. În acest sens, încă din 1890 primăria craioveană a încheiat o convenție cu firma Poumay-Făreanu pentru construirea unei rețele de tramvai. Din nefericire însă, în lipsa mijloacelor financiare, acest proiect nu s-a finalizat. Același eșec l-au avut tratativele și licitațiile organizate de edilii craioveni cu firme din țări precum Franța, Elveția, Germania, în anii 1891–1900. Trebuie menționat faptul că, pentru potențialii investitori în acest domeniu, date precum numărul locuitorilor orașului în care se construiau liniile de tramvai și nivelul activității economice erau factori importanți de luat în seamă în luarea deciziei de a se demara lucrările<sup>35</sup>.

În anul 1901 au fost făcute noi încercări de a se rezolva problema introducerii tramvaiului la Craiova. Chiar de la începutul anului, în ianuarie, consiliul comunal a solicitat Ministerului de Interne să aprobe convenția încheiată cu o societate româno-belgiană prin care i se concesiona, pe o perioadă de 45 de ani, dreptul de a crea în oraș un serviciu de tramcare. Însă, schimbarea administrației comunale și faptul că tramcările erau un mijloc de transport deja depășit a dus, în final, la anularea respectivei convenții. Ideea adoptării tramvaiului nu a fost adoptată însă, primarul Nicolae Romanescu inițiind o amplă campanie de documentare asupra felului în care administrațiile locale ale orașelor București, Iași sau Brăila au

---

stațiune de captare de nisip, de decantare și de oxidațiune situată la mijlocul acestui canal și de acolo la Jiu.” (SJAN Dolj, Fond Primăria Craiova, Serviciul Administrativ, dosar 134/1913, f. 184).

<sup>35</sup> L. Deaconu, *op. cit.*, p. 212.

rezolvat problemele tehnice legate de construirea liniilor de tramvai. În același timp, s-a luat iarăși legătura cu firme germane, elvețiene, belgiene, care activau în domeniul respectiv. În condițiile în care era singurul potențial furnizor de energie electrică pentru firmele constructoare, tratative s-au purtat și cu firma germană Allgemeine Electricität Gesellschaft<sup>36</sup>.

Toate aceste eforturi ale administrației craiovene nu au fost în zadar, în noiembrie 1901 consorțiul francez de firme Laval–Cuny–Casanova venind cu o ofertă care corespundea pe deplin caietului de sarcini al lucrării. Având un termen de executare a lucrărilor de doi ani, proiectul prezentat de consorțiul francez prevedea construirea a trei linii de tramvai. Iarăși, opoziția guvernului la termenul de concesiune de 75 de ani, care părea prea mare, deși în vestul Europei acesta era și de 90 de ani, a dus la împiedicarea încheierii unui contract. O a doua ofertă, prezentată de aceeași firmă în 1902, a avut aceeași soartă. Deși tratativele asupra termenului temporal al concesiunii liniilor de tramvai au continuat, în final, cu respectivul consorțiu de firme nu s-a mai încheiat niciun acord<sup>37</sup>.

Încercările de a se introduce tramvaiul la Craiova au fost reluate de către primarii C.M. Ciocăzan și I.K. Pesiakov în 1907 respectiv în 1911, în cel din urmă an lansându-se, fără succes, chiar și liste publice de subscripții menite să strângă fonduri pentru finanțarea proiectului<sup>38</sup>.

Înainte de intrarea României în Primul Război Mondial, o ultimă încercare de a se construi linia de tramvai în Craiova a fost făcută de către primarul reales, Nicolae Romanescu. La 14 februarie 1914, acesta a solicitat inginerului-șef al orașului să realizeze un studiu referitor la chestiunea respectivă, studiu care să conțină devizul lucrării și rezolvarea problemelor tehnice care ar putea apărea<sup>39</sup>. De asemenea, s-a trimis o adresă și conducerii uzinei electrice din oraș, care era solicitată să-și spună punctul de vedere în chestiunea construirii unei linii de tramvai, lungi de 5 km, pe traseul Parcul Bibescu – Terasa Florilor. De asemenea societatea mai trebuia să precizeze dacă, după terminarea lucrărilor, ar fi fost de acord să preia în

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 213.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 213–214.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 219.

<sup>39</sup> „Dorind a cunoaște traseul tramvaiului electric pe care l-ați studiat sub predecesorii mei, vă invit ca de urgență să ne prezentați,

1/.Traseul general pe stradele pe unde ați proiectat cu un tablou detaliat de lungimea calei metalice, curbele maxime și minime, pantele maxime și minime, dacă ați prevăzut vreo expropriere în cursul acestui traseu.

2/. Veți precede cu Inginerii de care dispuneți și de personalul echipei de lucrători la fixarea liniei pe fața pământului de o cam dată a liniei gara Parcul Bibescu.

3/. Veți întocmi un proiect de deviz lunar, indicând costul materialului de cale, costul posei liniei pe metru pătrat, costul trăsurilor electrometrice și câte trebuie pe linia gara P. Bibescu Terasa Florilor.

Costul liniei aeriene așezate pe stâlpi și pe Km.

În fine cât va costa linia gara Terasa Florilor.

Aștept acest studiu cât mai grabnic posibil.” (SJAN DOLJ, Fond Primăria Craiova, Serviciul Administrativ, dosar 124/1914, f. 1).

exploatare respectiva linie<sup>40</sup>. Toate aceste acțiuni au rămas însă, din nefericire, fără o concretizare, fiind total stopate ulterior de intrarea țării în război.

Eforturile administrației craiovene de a adopta acest mijloc modern de transport, deși cât se poate de meritorii, din păcate nu s-au materializat din cauza lipsei cronice de fonduri și, uneori, a opoziției celor aflați la guvernare. Astfel, Craiova a fost lipsită de oportunitatea de a se dezvolta economic și de a profita de beneficiile investițiilor străine care s-ar fi făcut. În cele din urmă, linii de tramvai au fost construite în oraș în 1987, la aproape un secol de la luarea primelor inițiative în acest sens.

În a doua jumătate a secolului al XIX, economia românească a intrat într-un proces de dezvoltare, acest lucru resimțindu-se și în Craiova, capitala Olteniei. În ianuarie 1877, în urbea craioveană a apărut *prima unitate industrială* producătoare de mașini agricole. Situată în mahalaua Dorobăntia, aceasta era de fapt o sucursală a firmei englezești *Clayton & Shussleworth* care avea sediul central în Lincoln. După obținerea independenței, craioveanul Mihai Nasta a deschis pe Calea Unirii un magazin în care comercializa fierărie, cărbuni și mașini agricole la care ulterior a adăugat un atelier de fabricat și reparat mașini agricole<sup>41</sup>. În anul 1893, Mihai Nasta s-a asociat cu Richard Graeppel, acesta din urmă preluând în 1896 conducerea unică a firmei<sup>42</sup>.

La începutul secolului XX, la Craiova, în stabilimente mici și mijlocii se realiza producția în următoarele *ramuri industriale*: industria alimentară (45 de brutării, 6 mori cu abur, 6 fabrici de conserve, 5 fabrici de apă gazoasă), industria textilă (12 plăpumării, 6 fabrici de frânghii, 6 tăbăcării de piei, 4 țesătorii, 2 ateliere de țesut pânza, 1 fabrică de tricotaje), industria prelucrării grăsimilor (14 fabrici de lumânări de ceară, 2 fabrici de săpun, 2 fabrici de lumânări de seu), industria tipografică (5 tipografii). În plus, în oraș mai existau meșteșugari precum 150 de cojocari, 120 de cizmari, giuvaergii<sup>43</sup>.

Existau, însă, așezăminte industriale mari care aveau un număr mare de lucrători și realizau o producție însemnată. În primul rând, ca urmare a producției crescute de cereale din regiune, în Craiova existau *mori* care deserveau tot județul Dolj. Cele mai importate din acestea erau morile: *Isac I. Beligrădeanu, M. Weiss și fiu, Barbu Drugă, Moise Mendel, moara Federalei Regionale*. Unele din acestea precum moara *Beligrădeanu* sau moara *M. Weiss* produceau cantități însemnate de făină și chiar exportau din aceasta. Astfel, prima producea în jur de 40.000 – 50.000 de saci a câte 75 de kg pe an și exporta jumătate din aceștia, în timp ce a doua moară producea 400.000 kg de făină, exportând tot jumătate din cantitate<sup>44</sup>.

Începându-și activitatea în anul 1877, filiala craioveană a firmei *Clayton & Shussleworth* a cunoscut o evoluție continuu ascendentă, fiind printre puținele

<sup>40</sup> *Ibidem*, f. 2.

<sup>41</sup> \*\*\* *Istoria comerțului în sud-vestul României sec. VIII–XX*, Craiova, Editura de Sud, 1999, p. 254.

<sup>42</sup> SJAN Dolj, Tribunalul Dolj, Secția a III-a, dosar 1449/1897, f. 1.

<sup>43</sup> Luchian Deaconu, *op. cit.*, p. 126.

<sup>44</sup> SJAN Dolj, Prefectura Dolj, Serviciul Administrativ, dosar 59/1904, f. 9.

firme care reușeau să acopere nu numai necesitățile pieței interne românești, ba chiar să și exporte în afara țării. Astfel, în pragul izbucnirii Primului Război Mondial, respectiva fabrică onora comenzi de mașini agricole clienților din București, Ploiești, Tecuci, Turnu Măgurele, Slatina, Zimnicea etc<sup>45</sup>. În plus, realiza o producție semnificativă de mașini industriale și piese de schimb pentru firme precum Uzinele Lemaître (București), mina de cărbuni Târgu-Jiu, Tipografia Ramuri (Craiova), Moara Isac Beligrădeanu (Craiova). Exporturile firmei mergeau în Bulgaria și în Serbia, în 1914 fiind, de exemplu, trimise mașini agricole către M. Simionescu, Gh. Dimitroff, Zencu Zeucen (Bulgaria) și Miloje A. Zincovic (Serbia)<sup>46</sup>.

O activitate industrială însemnată desfășura la Craiova și firma P. Andreescu și fiii, care era activă în mai multe domenii: instalații mecanice motoare Diesel, instalații de alimentare cu apă, instalații electrice de forță, mori, pompe. Aceasta era în același timp și reprezentanță a unor firme europene de prestigiu precum Krupp Fried, Kiel-Garden, Lahmayer (producătoare de electromotoare, transformatoare) sau Joh. Kremenezky (lămpi electrice). Alte întreprinderi din Craiova, din domeniul prelucrării obiectelor din metal erau atelierele Brătășanu, Adolf Weidman, Gustav Wolf etc.<sup>47</sup>

La dezvoltarea industrială au contribuit și inițiativele luate de edilii orașului, un exemplu în acest sens fiind Fabrica de gheață, care era proprietatea localității. Realizarea unor frigorifere și a unei fabrici de gheață la Craiova erau imperios necesare la începutul secolului XX, comercianții precum măcelarii și vânzătorii de pește resimțind puternic lipsa unor incinte în care să-și protejeze de alterare produsele. În cursul anului 1902, Primăria a demarat procedurile pentru încredințarea realizării unei astfel de stabiliment atât de necesar. În cursa pentru câștigarea contractului s-au înscris nu mai puțin de 20 de firme din orașe europene precum Dortmund, Paris, Torino, Augsburg, Stuttgart etc<sup>48</sup>. În final, firma Escher Wyss & C-rie, pentru o sumă de 63.000 de lei, a ridicat în 1902 fabrica de gheață și frigoriferele, fapt care a dus la dezvoltarea economică a orașului<sup>49</sup>. Fabrica de gheață și-a început activitatea la 24 august 1902, având o producție inițială de 8.500 kg pe zi. În anul 1913, fabrica era dotată cu un motor de 40–50 CP, ce funcționa pe bază de petrol și producea 10.000 kg de gheață pe zi<sup>50</sup>.

O altă ramură a industriei ușoare și anume *industria textilă*, era, de asemenea, destul de dezvoltată la începutul secolului XX la Craiova. Cea mai mare fabrică textilă, numită Fabrica de barchete – P. Birman și fiul, avea în dotare încă din 1893 un număr de 43 de războaie de țesut<sup>51</sup>. Într-un raport, din 1906, adresat primarului

<sup>45</sup> *Istoria comerțului...*, p. 254.

<sup>46</sup> *Ibidem*, p. 255.

<sup>47</sup> Marius Dobrin, *În căutarea memoriei*, Craiova, Editura Aius, 2003, p. 62.

<sup>48</sup> SJAN Dolj, Primăria Craiova, Serviciul Administrativ, dosar 174/1902, f. 64.

<sup>49</sup> Nicolae Romanescu, *Dare de seamă către Consiliul Comunal al Craiovei*, Craiova, Tipografia Samitca, 1902, p. 98.

<sup>50</sup> Marius Dobrin, *op. cit.*, p. 63.

<sup>51</sup> \*\*\* *Istoria Craiovei*, Craiova, Editura Scrisul Românesc, 1977, p. 77.

Craiovei, sunt menționate următoarele stabilimente care produceau dimie, deținute de către: Johan Fleischer, Johan Kasper, Carol Kasper, Nae Predescu, Costică Vasilescu. Cu excepția fabricii de dimie a lui Johan Kasper, care avea un număr de 30–40 de lucrători și era instalată într-un imobil relativ adecvat activității desfășurate, celelalte fabrici de dimie activau în spații inadecvate și aveau un număr mic de muncitori<sup>52</sup>.

Cele mai mari întreprinderi din *industria alimentară* craioveană erau reprezentate de Frații Cumpănașu et comp (fabrică de mezeluri)<sup>53</sup>, Iulius Schmidt (fabrică de panificație), Societatea Anonimă Mercur (conserve, ape minerale), Fabrica de bere Luther<sup>54</sup>. În premieră pentru Oltenia, deși materia primă de bază nu se producea local, la Craiova a apărut și prima fabrică de ciocolată, în anul 1907, Poppescu & comp, aceasta având sediul pe strada Sf. Dumitru<sup>55</sup>.

De asemenea, la începutul secolului XX, la Craiova era dezvoltată și *industria materialelor de construcții*, un exemplu în acest sens fiind fabrica P. Andreescu (înființată în 1898) care producea aproximativ 6.000.000 bucăți de cărămidă anual. De altfel, această fabrică a făcut parte din rândul stabilimentelor industriale sprijinite de către stat, în perioada anilor 1899–1914. În afară de aceasta, mai existau în același domeniu al materialelor de construcții și fabrica Cernele, care producea cărămidă, țiglă și sobe de teracotă. Cu o capacitate mai mică de producție (800 de bucăți), în oraș funcționa și un atelier de teracotă deținut de Pantelie Angelescu<sup>56</sup>.

În peisajul industriei craiovene din această perioadă, de asemenea, se remarcă și **tăbăcăria** de la Bucovăț, înființată în 1882; în anul 1904 a ajuns la o capacitate maximă de producție de prelucrare a 15.000 de piei<sup>57</sup>.

În Craiova, o dezvoltare însemnată a luat-o și *industria de prelucrare a lemnului*, în oraș existând la începutul secolului un atelier de mobilă și tâmplărie precum și patru ateliere care fabricau trăsuri. Atelierul de tâmplărie deținut de Ioan Popp avea 15 angajați și opt mașini în dotare, reușea să producă anual în jur de 40.000 de articole de tâmplărie și de mobilă. Producția a două din atelierele de confecționat trăsuri era de-a dreptul impresionantă, în cadrul acestora fabricându-se anual nu mai puțin de aproape 100 de trăsuri<sup>58</sup>.

Fiind, alături de București și Iași, unul din centrele culturale majore ale României, nu este surprinzător faptul că în oraș exista un număr însemnat de

<sup>52</sup> SJAN Dolj, Primăria Craiova, Serviciul Tehnic, dosar 107/1906, ff. 6–11.

<sup>53</sup> Fabrica respectivă a fost înființată în 1908, la apogeul activității sale având un număr de 30 de angajați și o producție de 150 de vagoane (Barbu Paul, Bogheanu Ilie, *Dezvoltarea industrială a Craiovei la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea*, în „Craiova. Trecut, prezent și viitor”, Craiova, Editura Scrisul Românesc, 1979, p. 123–133. p. 124).

<sup>54</sup> Marius Dobrin, *op. cit.*, p. 63.

<sup>55</sup> SJAN Dolj, Primăria Craiova, Serviciul Administrativ, dosar 71/1907, f. 15.

<sup>56</sup> Barbu Paul, Bogheanu Ilie, *op. cit.*, p. 127.

<sup>57</sup> *Istoria Craiovei*, p. 77.

<sup>58</sup> Barbu Paul, Bogheanu Ilie, *op. cit.*, p. 126.

*tipografii*. Cea mai veche dintre acestea era tipografia Samitca, înființată în 1837, de către Constantin Lecca. Din 1847, a fost preluată de familia Samitca și a cunoscut o continuă dezvoltare, la sfârșitul secolului XIX având 20 de lucrători și o producție de 40.000 de imprimate<sup>59</sup>. Activitatea tipografiei a fost apreciată și pe plan extern, relevantă fiind câștigarea unei medalii de argint la Expoziția internațională de la Paris (1900). În cadrul tipografiei au fost tipărite o serie de lucrări ale literaturii române și universale, manuale școlare, reviste, ziare etc. În 1911, întreprinderea a fost transformată în societate anonimă, funcționând până în 1922 sub denumirea de Institutul de Arte Grafice Samitca. La începutul secolului XX, alte tipografii din Craiova erau Ramuri (înființată în 1912 de către criticul și jurnalistul C. Șaban-Făgețel), David Benevisti, Fulgerul, N.I. Macovei, Viitorul<sup>60</sup>.

Ca o concluzie, la începutul secolului XX, până la începerea primei mari conflagrații mondiale, industria orașului s-a dezvoltat semnificativ, fiind favorizată de inițiativele legislative în domeniu și de sprijinul oamenilor politici locali. Fie că au fost primari sau parlamentari, politicieni precum N. Romanescu, N.T. Popp, C.M. Ciocăzan, au căutat să asigure orașului dezvoltarea economică atât de necesară. Un fapt ilustrativ în acest sens este cazul fabricii de pâine Traiul care a fost ridicată în anul 1908. Printr-o adresă înaintată către Primărie, N. Romanescu, conducătorul Societății Cooperatiste Traiul a solicitat deschiderea unui drum care să facă legătura între sediul acesteia, situat lângă Gară, și Bulevardul Carol<sup>61</sup>. Edilul-șef și consilierii locali au dezbătut acest subiect în ședințele din 17 și 18 iunie 1908. Consilierii locali au fost de acord cu cererea lui N. Romanescu exprimându-se opinia că „n-ar mai fi nevoie de nici o amânare [...] asemenea chestiuni sunt urgente [...] mai ales că se știe de toată lumea câte dificultăți s-au avut cu brutarii din oraș”<sup>62</sup>.

Un viu ritm de dezvoltare a cunoscut și *comerțul* la Craiova, la începutul secolului XX, în 1904 fiind înregistrate 646 de firme comerciale, comparativ cu 124 de firme câte existau în 1890. Acestea comercializau, în special, cereale, articole de manufactură, băuturi alcoolice, produse de pescărie, articole de fierărie, cherestea. De asemenea, mai existau și firme care comercializau articole de galanterie, papetărie, mașini agricole, mașini de cusut, ceasornicărie etc. Fiind situată în inima unei importante regiuni agricole, Craiova era și un centru al comerțului cu cereale, în 1904 hotărându-se crearea unui târg permanent de cereale<sup>63</sup>.

Comercianții olteni erau, de asemenea, puternic implicați în comerțul extern cu cereale care erau exportate în mare parte din țările europene. În timpul respectiv, printre cei mai cunoscuți exportatori craioveni de cereale se numărau N.I. Popp, C. Gârlișteanu, Morintz Cohn, ei având legături cu o serie de firme străine:

---

<sup>59</sup> Gheorghe Pârnuță, Nicolae Andrei, *Istoria cărții, presei și tiparului din Oltenia*, Craiova, Editura Scrisul Românesc, 1994, p. 227.

<sup>60</sup> *Ibidem*, p. 254–278.

<sup>61</sup> SJAN Dolj, Primăria Craiova, Serviciul Administrativ, dosar 198/1908, f. 166.

<sup>62</sup> *Ibidem*, f. 167.

<sup>63</sup> *Istoria Craiovei*, p. 77.

Schapringer & Weil (Zurich), N. Newmann (Rotterdam), J. Bourgogne (Marsilia), G. Afenduli (Trieste), Eduard Mayer (Dusseldorf) etc<sup>64</sup>.

În dezvoltarea economiei românești de la sfârșitul secolului XIX – începutul secolului XX, un rol foarte important l-a avut și apariția unor instituții financiare naționale. Crearea Băncii Naționale a României, în aprilie 1880, a fost cât se poate de salutară pentru a da un impuls economiei. La scurt timp, au fost create sucursale ale Băncii Naționale la Iași, Brăila, Galați, Craiova. Sucursala BNR de la Craiova și-a început activitatea la 1 martie 1881 și, timp de 16 ani, a fost singura instituție de credit din Craiova, care, prin apariția sa a sprijinit prin creditele acordate crearea altor instituții de credit craiovene.

Urmare firească a dezvoltării economice a urbei craiovene, la 12 decembrie 1897, a fost înființată *Banca Comerțului*, sub forma unei societăți cooperatiste de credit, cu un capital social inițial de 200.000 de lei. De remarcat faptul că inițiativa înființării acestei bănci a aparținut lui C. Neamțu, care, la vremea respectivă, era contabil la filiala craioveană a BNR. De altfel, cu acordul celor 134 de fondatori din Dolj, la 1 mai 1909, C. Neamțu a fost numit director al Băncii Comerțului<sup>65</sup>.

O nouă etapă în activitatea băncii a survenit la data de 29 martie 1899, când aceasta a devenit societate anonimă pe acțiuni, capitalul social de 1.000.000 de lei fiind împărțit astfel în 5.000 de acțiuni a câte 20 de lei fiecare. Asemenea altor instituții similare, operațiunile financiare desfășurate erau multiple: creare de depozite bancare, oferirea de împrumuturi pe diferite gajuri, cumpărarea de acțiuni, realizarea de plăți în afara țării etc. Sumele depuse în cadrul băncii au crescut vertiginos, de la 1.246.872 de lei, în 1899, la nu mai puțin de 40.439.972, în anul 1913<sup>66</sup>.

Banca Comerțului din Craiova a deșus o activitate foarte fructuoasă în toată Oltenia, participând chiar și la înființarea altor unități financiare. Astfel, a subscris capital la înființarea Băncii Calafatului (1901), Băncii Târgu Jiului (1908) și Băncii Drăgășani (1909). Remarcându-se drept o instituție financiară de anvergură, alături de alte bănci, Banca Comerțului din Craiova a participat prin subscriere de capital la un proiect de anvergură, crearea societății românești de navigație S.R.D. București. La întemeierea acestei societăți, alături de instituția craioveană au mai participat bănci românești renumite precum Banca Agricolă, Banca Românească, Banca Blank etc<sup>67</sup>.

Înființarea agenției BNR la Craiova, apoi a Băncii Comerțului, a dus la extinderea rapidă a sistemului de credit în capitala Olteniei. În perioada 1899–1913, la Craiova, au fost create opt instituții bancare. Acestea au fost: Banca Agricolă (1896, sucursală), Banca Olteniei (1904), Banca Craiovei (1907), Banca Generală Română (1907, sucursală), Banca Creditului Oltean (1909), Banca de Scont (sucursală, 1913), Banca Comercială (sucursală, 1913), Banca României

<sup>64</sup> *Ibidem*, p. 77.

<sup>65</sup> Georgeta Ghionea, *Istoria băncilor urbane din Oltenia: 1880–1948*, Craiova, Editura Aius, 2009, p. 84.

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 87.

<sup>67</sup> *Ibidem*, p. 95.

(sucursală, 1913). Din aceste bănci (sucursale), șase aveau acționariat românesc, sucursala Băncii Naționale Române avea acționariat româno-german, iar sucursala Băncii Comerciale avea un acționariat de diverse naționalități. O evoluție pozitivă pe piața financiară a permis unor instituții de credit craiovene să-și deschidă sucursale. Este cazul Băncii Olteniei care și-a deschis sucursale la Drăgășani și Bechet, precum și al Băncii Creditului Oltean cu agenții deschise la Căpreni (jud. Dolj) și Melinești-Hurezani (jud. Gorj)<sup>68</sup>.

Băncile craiovene mici și mijlocii, după o riguroasă verificare efectuată asupra debitorilor, acordau credite mai ales țăranimii. Sumele împrumutate erau garantate printr-o ipotecă asupra pământului sau locuinței ori prin acte de gaj pe produsele agricole. Băncile erau conduse de consilii de administrație compuse, în funcție de mărimea instituției, din 4–12 persoane. La rândul lor, consiliile de administrație erau alese de adunarea generală a acționarilor. Aceștia, într-o proporție semnificativă, erau mari proprietari de pământ și comercianți, însă se întâlneau printre acționari și avocați, doctori, preoți și chiar țărani înstăriți<sup>69</sup>. Uneori, acționarii care subscriseseră sume importante la capitalul social deveneau membri importanți ai consiliului de administrație. Elocvent în acest sens este cazul avocatului și marelui proprietar craiovean Mihail Vasilescu, care a scris o sumă foarte mare la fondul social al Băncii Creditului Oltean.

*Banca Creditul Oltean* a apărut în anul 1909, sub forma unei societăți anonime pe acțiuni în domeniul acțiunilor de bancă și comerciale. Capitalul său social inițial era de 500.000 de lei, împărțiți în 1.000 de acțiuni nominative a câte 500 de lei fiecare<sup>70</sup>. O parte covârșitoare din sumă, 425.000 de lei, a fost scrisă de Mihail Vasilescu. Împreună cu Ilie F. Mitran (avocat, proprietar funciar), Ilie M Popescu (profesor) și Mihai Paulian (avocat, proprietar) s-au impus în cadrul consiliului de administrație și au condus banca. Operațiunile desfășurate de Banca Creditul Oltean erau cumpărarea de mărfuri, acțiuni și rente, precum și diverse alte operațiuni bancare. O caracteristică a activităților băncii era că nu putea achiziționa imobile, cu excepția trebuinței de spațiu pentru birouri sau al acoperirii unor pierderi. Până în 1916, banca a avut o evoluție pozitivă, în anul respectiv capitalul său social ajungând la suma de 1.958.000 de lei<sup>71</sup>.

O altă instituție financiară de prestigiu a fost *Banca Olteniei*, înființată în februarie 1904 și având un capital social de 100.000 de lei. Drept activități declarate erau operațiuni financiare pentru sprijinirea debitorilor prin acordarea de împrumuturi ipotecare precum și exploatarea hotelului Palace din Craiova. Și această bancă a avut o evoluție ascendentă, în 1912 capitalul său social ajungând la suma de 1.400.000 de lei<sup>72</sup>. Cu toată dezvoltarea industrială a Craiovei, la începutul

<sup>68</sup> Georgeta Ghionea, *op.cit.*, p. 98–100.

<sup>69</sup> *Ibidem*, p. 103.

<sup>70</sup> \*\*\* *Actul constitutiv și statutele Băncii „Creditul Oltean” societate anonimă din Craiova*, Craiova, Institutul Grafic „Samitca”, 1909, p. 5.

<sup>71</sup> Georgeta Ghionea, *op. cit.*, p. 116.

<sup>72</sup> *Ibidem*, p. 114.



secolului XX, oricât de neverosimil ar părea, o parte importantă a economiei orașului o forma în continuare *agricultura*. Într-o statistică întocmită de Primăria Craiova în luna ianuarie 1900 se consemnează existența unei suprafețe agricole cultivate astfel: 300 ha porumb, 53 ha legume, 50 ha fasole, 50 ha cartofi, 50 ha fânețe, 35 ha pășuni temporare<sup>73</sup>. Fără îndoială că recoltele obținute erau folosite pentru alimentația populației orașului. Conform unei alte statistici realizate de aceeași instituție, în luna aprilie 1900 craiovenii au consumat 354.985 kg de pâine și 248.899 kg carne<sup>74</sup>. Existența suprafețelor mari care aveau destinația de pășuni temporare sau fânețe atestă că o parte însemnată a craiovenilor se ocupau cu creșterea animalelor. Numărul animalelor tăiate în cadrul abatorului orașului era destul de mare. Astfel, în luna iulie 1900 au fost tăiate 948 de bovine, 115 viței, 3883 oi și capre, 278 de porci fapt care demonstrează cât de importantă era această ramură a agriculturii<sup>75</sup>.

La începutul veacului XX, Craiova era o localitate urbană în plină ascensiune, pe multiple planuri. În această perioadă, au fost demarate o serie de proiecte edilitare moderne. Din păcate însă, datorită implicării nefaste a oamenilor politici, aceste proiecte menite să modernizeze orașul ori s-au desfășurat foarte lent, ori efectiv au rămas la stadiul de intenție. Economia localității era, de asemenea, pe o pantă ascendentă, luând avânt atât industria, cât și comerțul și domeniul bancar.

## Bibliografie

### Surse inedite

- SJAN Dolj, Primăria Craiova, Serviciul Administrativ, dosare: 37/1900, 174/1902, 198/1908.
- SJAN Dolj, Fond Primăria Craiova, Serviciul Administrativ, dosare: 118/1903, 21/1907, 134/1913, 124/1914.
- SJAN Dolj, Tribunalul Dolj, Secția a III-a, dosar 1449/1897.
- SJAN Dolj, Prefectura Dolj, Serviciul Administrativ, dosar 59/1904.

### Lucrări generale, studii și articole

- Avram, Cezar (coord.), *Dicționarul istoric al localităților din județul Dolj*, vol. V, Craiova, Editura Alma, 2004.
- Barbu, Paul, Bogheanu, Ilie, *Dezvoltarea industrială a Craiovei la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea în „Craiova. Trecut, prezent și viitor”*, Craiova, Editura Scrisul Românesc, 1979, p. 123–133.
- Băbălău, Nicolae, Ciobotea, Dinică, Zarzără, Ion, *Din istoria instituțiilor administrative ale județului Dolj*, Craiova, Editura Sitech, 2004.
- Deaconu, Luchian, *Craiova: 1868–1916: Saltul la urbanismul modern. Nicolae P. Romanescu*, Craiova, Editura Sitech, 2001.

<sup>73</sup> SJAN Dolj, Primăria Craiova, Serviciul Administrativ, dosar 37/1900, f. 16.

<sup>74</sup> *Ibidem*, f. 63.

<sup>75</sup> *Ibidem*, f. 79.

- Deaconu, Luchian, Gherghe, Otilia, *Craiova 1901–1916. Modernizarea, obstacole, capcane și ispite*, Craiova, Editura Sitech, 2011.
- Dobrin, Marius, *În căutarea memoriei*, Craiova, Editura Aius, 2003.
- Firan, Florea, Firescu, Alexandru, *Craiova: ghid de oraș*, București, Editura Sport Turism, 1982.
- Bercea-Florea, Georgică, Bercea-Florea, Georgeta, *Drama unui monument istoric. The tragedy of a historic monument*, Craiova, Editura Arves, 2005.
- Ghionea, Georgeta, *Istoria băncilor urbane din Oltenia: 1880–1948*, Craiova, Editura Aius, 2009.
- Nicolaescu, Leonida (coord.), *Amenajarea apelor, canalizarea și termoficarea orașului Craiova*, Craiova, Editura Helios, 1998.
- Pârnuță, Gheorghe, Andrei, Nicolae, *Istoria cărții, presei și tiparului din Oltenia*, Craiova, Editura Scrisul Românesc, 1994.
- Rezeanu, Paul, *Contribuții la istoria artei românești. Sculptori mai puțin cunoscuți*, Craiova, Editura Alma, 2007.
- Idem, *Muzeul de Artă. Palatul Jean Mihail*, Craiova, Editura Conphys, 2008.
- Romanescu, Nicolae, *Dare de seamă către Consiliul Comunal al Craiovei*, Tipografia Samitca, Craiova, 1902.
- \*\*\* *Actul constitutiv și statutele Băncii „Creditul Oltean” societate anonimă din Craiova*, Craiova, Institutul Grafic „Samitca”, 1909.
- \*\*\* *Amintire de la desvelirea Monumentului Independenței din Craiova*, Craiova, Editura Ramuri, 2013.
- \*\*\* *Istoria comerțului în sud-vestul României sec. VIII–XX*, Craiova, Editura de Sud, 1999.
- \*\*\* *Istoria Craiovei*, Craiova, Editura Scrisul Românesc, 1977.
- \*\*\* *Orașele României. Sfârșitul secolului XIX – începutul secolului XX*, București, Editura Cetatea de Scaun, 2008.

#### Surse web

- <http://aman.ro/betawp/wp-content/uploads/personalitati/M/mihail%20jean.pdf>
- <https://arhivadearhitectura.ro/arhitecti/paul-gottereau>
- <http://aman.ro/betawp/wp-content/uploads/personalitati/P/peressutti%20giovanni%20batista.pdf>
- <http://aman.ro/betawp/wp-content/uploads/personalitati/P/pavelesco%20dimo%20dimitrie.pdf>
- <http://aman.ro/betawp/wp-content/uploads/personalitati/V/vercescu%20ioan.pdf>
- <https://hydraulicians.enacademic.com/799/LINDLEY>
- [https://www.larousse.fr/encyclopedie/peinture/Lecomte\\_du\\_Nouy/152932](https://www.larousse.fr/encyclopedie/peinture/Lecomte_du_Nouy/152932)