

MUNICIPIUL CĂLĂRAȘI – Scurt istoric

De la primele informații istorice, la prima atestare documentară

Avantajat de amplasarea sa fizico-geografică, care a oferit din totdeauna condiții prielnice dezvoltării comunităților umane (apă, vânat, pește, pășune, terenuri arabile), Călărașii își află începuturile, ca așezare omenească, încă din neolitic, așa cum o atestă descoperirile arheologice din zonă, multe dintre acestea datorate colectivului de cercetători de la Muzeul "Dunării de Jos" din localitate.

Primele urme ale unei așezări omenești pe vatra actualului municipiu Călărași datează din neolitic (5500-1900 î. d. Hr.), așa cum o dovedesc descoperirile arheologice specifice culturilor *Hamangia*, *Boian* și *Gumelnița*. Astfel, în urma săpăturilor arheologice efectuate în anii 1966 și 1968, în apropierea orașului a fost identificat un nivel de locuire aparținând culturii *Hamangia*, din locurile respective recoltându-se fragmente ceramice, unelte de piatră și statuete antropomorfe din lut ars.

Cu ocazia efectuării unor lucrări edilitare, în cartierul Măgureni au fost puse în evidență trei niveluri de locuire specifice culturii *Boian*, aici conturându-se deja o așezare deschisă, cu locuințe tip bordei, având o formă rectangulară, cu o singură încăpere, prevăzută cu vatră. Pentru neoliticul târziu, săpăturile efectuate în locul numit "Piscul Cremenii" au scos la iveală elemente materiale specifice culturii *Gumelnița*, care se caracterizează prin așezări de tip *tell* (mobile), prevăzute, de obicei, cu șanțuri de apărare. Locuințele erau de suprafață, dreptunghiulare, cu una sau două încăperi, dotate cu vetre sau cuptoare. Oamenii acelor vremuri se ocupau tot mai intens cu agricultura, creșterea vitelor, vânatul și pescuitul. Se folosesc tot mai mult armele, semn al unor pericole ce veneau din exteriorul comunității, și apar obiectele mărunte de aur. Ceramica, cu ornamentele ei de un mare rafinament artistic, executate fie prin tehnica exciziei, fie a picturii sau lustruirii, demonstrează gustul pentru frumos al localnicilor, făuritorii unei adevărate "civilizații a lutului".

Perioada de trecere la epoca bronzului este reprezentată de mormintele cu ocră, descoperite în punctul numit Movila Albă, situat la vest de cartierul Mircea Vodă, ce datează din anii 1900-1700 î. d. Hr. Bronzul mijlociu, de tip *Coslogeni* (sec. XV-XII î. d. Hr.), o altă cultură autohtonă, care poartă numele unui sat aflat la 16 km de Călărași, spre municipiul Fetești din județul Ialomița, a fost pus în evidență prin descoperirea unei locuințe de tip bordei, cu inventar, pe malul abrupt al Borcii, în cartierul Măgureni, în apropierea fostei Fabrici de gheață. Printre materialele documentare găsite aici se remarcă un mare vas pentru provizii, cu incizii și ornamente în relief. De asemenea, în punctul arheologic Grădiștea-Călărași au fost descoperite urme ale unei așezări de tip "cenușar", așezare specifică culturii *Noua-Coslogeni*.

Pentru epoca fierului (800 î. d. Hr.-106 d. Hr.), mai ales pentru perioada hallstattiană, numărul descoperirilor arheologice este mai redus, apoi, începând cu perioada La Tene (300 î. d. Hr.-106 d. Hr.), odată cu dezvoltarea, pe teritoriul de azi al României, a înfloritoareii civilizații *geto-dacice*, urmele materiale devin, cu adevărat, impresionante. Existența populației *geto-dace* pe teritoriul actualului municipiu Călărași este atestată de numeroase fragmente ceramice și de vasul cu patru apucători dispuse în cruce, mărturii arheologice încadrate tipologic în categoria elementelor materiale specifice epocii fierului, perioada La Tene, descoperite în centrul municipiului, pe strada Progresul. De asemenea, în punctul numit Grădiștea-Călărași s-au descoperit două morminte de incinerare *geto-dace*.

Existența acestor morminte, cât și descoperirea unui tezaur de monede romane republicane, laolaltă cu tetradrahme barbarizate, deși mult mai târziu, dovedește existența în această zonă a unei așezări stabile. Fără a fi neglijată posibilitatea existenței chiar a unui *emporion* (așezare temporară), arheologii îmbrățișează mai degrabă concluzia conform căreia, aici, la cotul Borcii, a existat o *așezare geto-dacică* de tip rural. Obiectele descoperite în această așezare sunt din metal și ceramică, dovedind principalele ocupații ale localnicilor.

Astfel, brăzdarele, cuțitele de plug, secerile și cosoarele de diferite tipuri, demonstrează practicarea intensă a agriculturii, pe când fusaiadele și greutatea de la războiul de țesut dovedesc că meșteșugul torsului și țesutului era cunoscut și practicat de geto-dacii din zonă.

Apariția romanilor la Dunărea de jos, fenomen petrecut la sfârșitul secolului I î. d. Hr. și începutul secolului I d. Hr., a reprezentat, pentru istoria acestor meleaguri, un moment de o deosebită importanță. Instalarea autorităților romane în Peninsula Balcanică a pus în contact direct pe geții de la nord de Dunăre cu civilizația romană. Aceste contacte nu au fost numai războinice, de multe ori ele îmbrăcând forme pașnice, concretizate în schimburile de valori materiale efectuate de o parte și de alta a Dunării. Moneda romană înlocuiește treptat monezile grecești și autohtone, așa cum o dovedește tezaurul de dinari republicani descoperit la Grădiștea Călărași. În numeroase puncte din împrejurimile orașului Călărași au fost descoperite mari cantități de materiale arheologice caracteristice civilizației romane: ceramică de uz comun sau de lux, monede de argint și bronz, statuete ale unor divinități romane, țigle ștampilate. Toate acestea, împreună cu ceramica și alte urme materiale care proveneau de la populația autohtonă, dovedesc faptul că geto-dacii au continuat să conviețuiască împreună cu romanii cuceritori, integrându-se treptat în sistemul economico-social și administrativ impus de autoritățile militare și civile romane.

În secolul al IV-lea, în zonă își fac prezența vizigoții, populație de neam germanic, care după anul 332 devin *federali*, adică aliați ai Imperiului roman, favorizând continuarea influențelor economice, dar și spirituale dinspre imperiu, inclusiv pătrunderea creștinismului, așa cum o dovedesc descoperirile arheologice de la Radu Negru și mai multe puncte de pe vatra orașului Călărași. Referitor la perioada migrației popoarelor în această zonă, Pompei Samarian scria, în a sa *Istorie a orașului Călărași*, publicată în anul 1931: „*Pe aici, către Durostor, trec toate hoardele barbare: goții, ostrogoții, vizigoții, bastarnii, carpii și sarmații. Și toți câți țineau Bizanțul, trebuiau să cucerească întâi Durostorul, care le sta în cale. După trecerea bulgarilor, în secolul al VII-lea și a ungarilor, în secolul al IX-lea, vin pecenegii, cei chemați de Constantin al VII-lea Porfirogenetul și se așează pe malul stâng al Dunării, în fața Durostorului și în balta dintre Dunăre și Borcea. După pecenegi au venit cumanii care au ocupat, printre altele, toată Ialomița. Urmează, în 1241-1242, cea mai cumplită și mai sălbatică năvălire, cea a tătarilor. Tot Bărăganul a fost cuprins, lăsând amintiri de neșters, păstrate multă vreme în unele denumiri. Până pe la 1831 a existat în județul Ialomița satul Tătărăi, căruia tradiția îi explica numele, zicându-i tătarii răi*”.

Pentru perioada feudalismului timpuriu tot arheologia este cea care aduce dovezi concludente ce atestă continuitatea de locuire a așezării de la cotul Borcii. Astfel, la vest de cartierul Mircea Vodă s-au descoperit mai multe morminte de înhumăție cu inventar, aparținând unui cimitir al localnicilor din secolele IX-XI. Un al doilea cimitir, datând din aceeași perioadă, a fost atestat arheologic în curtea școlii din cartierul Măgureni.

Urmează o perioadă cu mai puține dovezi despre viețuirea din această zonă. Cu toate acestea, dr. Pompei Samarian, în amintita sa lucrare, găsea justificate temeiuri să afirme: „*La sfârșitul secolului al XIII-lea și începutul secolului al XIV-lea ia ființă Principatul românesc al Basarabilor, care se întinde treptat dinspre munte spre Câmpia Dunării, în timp ce turcii trec Helespontul, pătrund în Balcani și se îndreaptă spre Dârstorul aceleiași Dunări. Năvălirile barbare au încetat. O viață nouă, viață românească, începe pe plaiurile și câmpiile dintre munți și Dunăre. Sate românești apar pretutindeni. Bărăganul începe să fie tot mai cercetat și malurile Dunării Ialomițene tot mai cunoscute*.”

Documentele medievale vorbesc de marea libertate de care se bucurau, din partea domniei, negustorii ce activau în această parte a Țării Românești. Și este normal să fie așa, deoarece bălțile dintre Borcea și Dunăre, valea Mostiștei și balta Gălățuiului nu erau cu nimic mai prejos decât alte zone ale țării. Vitele, grânele și peștele constituiau principalele produse de export spre Brașov. În registrele de vamă ale Brașovului sunt înscrși negustori și meșteșugari din partea locului. Mulți alți negustori în drum spre Siliștră făceau popas și aici, la

cotul Borcei, unde atât descoperirile arheologice, cât și atestările documentare de mai târziu dovedesc existența a două așezări distincte, denumite în epocă Crăcenii sau Crânceni (cartierul Măgureni de astăzi) și Lichirești – așezare amplasată în zona actualului centru civic al municipiului. Astfel, la 1445, domnitorul Vlad Dracul vine în zona Silistrei pentru a-i ajuta pe cruciații conduși de Walerand de Warwrin și închiriază de la localnicii de pe malul stâng al Borcei un număr de 40-50 de bărci care să însoțească corăbiile cruciaților.

După transformarea Brăilei în raia turcească, la 1540, importanța economică și politică a Silistrei crește și mai mult, spre noua capitală de sangeac îndreptându-se multe convoaie pe vestitul „drum al Silistrei”, ceea ce presupune și ridicarea așezărilor din fața Silistrei, locuri bune pentru popas. Documentele vremii vor aminti și numele acestora. Astfel, într-un hrisov al domnitorului Radu Paisie, din 1 iunie 1541, satul Crăcenii este vândut de un oarecare șetrar Borcea, fost până la acea dată proprietar al satului. Ulterior, o parte a așezării va fi făcută danie mănăstirii Vierăș, la 12 ianuarie 1591, iar o altă va fi cumpărată de boierii Măgureni, de la care satul avea să împrumute mai târziu numele. Referitor la satul Lichirești, în jurul căruia se va dezvolta ulterior târgul și orașul Călărași, acesta va fi atestat documentar, sub acest nume, în timpul domniei lui Mihai Viteazul.

De la satul de pescari, la oraș reședință de județ

În ceea ce privește organizarea socială a celor două așezări stabile de la cotul Borcei, în primele secole ale evului mediu românesc ele vor fi organizate sub forma satului „*devălmaș de tip arhaic*”, în care exista o dublă stăpânire: colectivă și individuală. Pentru început, stăpânirea colectivă predomina în cadrul hotarului satului, iar, în ceea ce privește câmpul agricol, se caracteriza prin împărțirea în delnițe, repartizate pe familii, pe mai mulți ani, de obicei prin tragere la sorți. Spre deosebire de stăpânirea colectivă, cea individuală viza ce fusese obținut de către om, prin eforturile personale: așa erau curăturile, țarina creată prin munca deștelenirii, prisăcile, viile plantate, culturile de pomi roditori, grădinile de zarzavat, heleșteul săpat de mâna omului. Balta naturală, ca spațiu de izlaz, de vânat animale și de pescuit, rămâne mai mult timp în proprietate colectivă, fiecare grup familial având dreptul de a folosi produsele naturii, pe tot parcursul hotarului sătesc, în orice chip, fără limită, prin muncă directă și pentru satisfacerea propriilor nevoi gospodărești.

Ulterior, prin dreptul de stăpânire superioară (*dominus eminens*) asupra pământului țării, domnul a devenit și stăpânul Bălții lalomiței. Aceasta presupunea privilegiul de a lua de la locuitorii satelor de aici, dijma în natură și vama din peștele vânat în bălțile și gârlele din zonă, exprimat în hrisoave, deseori, ca fiind înainte, „*parte domnească*”, ori „*în stăpânire și în țara singur stăpânitoare a domniei mele*”, privilegiu pe care îl va ceda, în repetate rânduri, în favoarea feudalilor. Domnul își impune stăpânirea asupra Bălții și datorită caracterului său special: loc de pescuit și de vânat al animalelor sălbatice, de care beneficia, de acum, numai domnul. Ca stăpân suprem asupra pământului și asupra Bălții, domnul își va rezerva dreptul să dăruiască feudalilor, mănăstiri sau boieri, părți din moșiile satelor, ori sate întregi, împreună cu bălțile care le aparțineau.

Urmare a împrumutărilor domnești și cele două sate de la cotul Borcei, Lichirești și Crăcenii vor intra în posesia unor boieri. Astfel documentele vremii amintesc că satul Lichirești va intra în posesia postelnicului Dragu, iar satul Crăcenii în posesia vornicului Ivașcu. Prin vânzări repetate, la sfârșitul secolului al XVII-lea, Lichireștiul va ajunge în proprietatea stolnicului Mihai Cantacuzino, nepotul domnitorului Constantin Brâncoveanu, iar satul Crăcenii va intra în posesia boierilor Măgureni, de unde își va lua și noul nume, acela de Măgureni.

Nu s-au păstrat documente din care să reiasă modul în care spătarul Mihai Cantacuzino a administrat moșia de la Lichirești și în ce relații s-a aflat proprietarul cu locuitorii satului. Foarte probabil că vechile obligații feudale, menționate deja în mai multe hrisoave domnești, s-au menținut, aducându-i spătarului importante venituri din dijma percepută asupra

produselor din câmp și a peștelui din baltă.

De asemenea nu sunt documente care să confirme prezența spătarului Mihai Cantacuzino la Lichirești. Un lucru este însă sigur și anume faptul că spătarul și-a folosit influența pe care a avut-o la curtea lui Constantin Vodă Brâncoveanu, ceea ce i-a permis să ridice la rangul de Căpitănie micuța unitate de călărași de margine existentă la Lichirești, ca sat așezat la hotarul țării, spre Dunăre. Astfel, un document din 28 octombrie 1693 menționează un căpitan de călărași, care conducea detașamentul de la Lichirești, aflat până la acea dată în subordinea căpitaniei de la Hodivovaia.

La începutul secolului al XVIII-lea (foarte probabil în anul 1706) spătarul Mihai Cantacuzino ridică, la București, mănăstirea Colțea și primul spital din Țara Românească, cu un număr de 24 de paturi. Printre daniile cu care spătarul Mihail Cantacuzino a înzestrat Mănăstirea Colțea s-a aflat și moșia Lichirești, inclusiv satul Lichirești. Nu se știe precis când a fost făcută această donație. Firesc ar fi ca acest eveniment să se fi petrecut la terminarea spitalului Colțea, deci nu mai târziu de 1706, dar acte nu sunt. Oricum, donația trebuie să se fi făcut înainte de moartea spătarului Mihai Cantacuzino, întâmplată la 1716. Deabia la 1722 găsim primul document în care se vorbește de Lichirești, ca proprietate a spitalului Colțea, iar după alți doi ani, la 13 mai 1724, Daniil, mitropolitul Țării Românești, dă o carte de blestem către locuitorii Lichireștiului, prin care încredințează că moșia a fost dăruită de spătarul Mihai Cantacuzino pentru hrana și chiverniseala săracilor din Spitalul Colțea.

Stabilirea călărașilor ștafetari la Lichirești, fapt confirmat de documentul din 25 mai 1722 care-i menționează în calitatea lor de megieși (oameni liberi care locuiau într-un sat boieresc sau mănăstiresc), a avut drept urmare că numele lor de călărași intră ușor în mentalul colectiv. Așa se face că atunci când era vorba de un ștafetar pentru Constantinopol nu se mai gândea nimeni la Lichirești ci mai degrabă la satul acela depărtat, la satul unde locuiesc călărașii ștafetari, la satul Călărașilor, mai apoi numai Călărași, termen cunoscut și mai ușor de întrebuințat, care s-a substituit treptat celui de Lichirești, nume care se va folosi doar pentru a desemna moșia aflată în proprietatea Epitropiei mănăstirii Colțea, în timp ce pentru așezarea de la cotul Borcei numele folosit tot mai frecvent era cel de Călărași. În „Efemeridele” lui Constantin Caragea, care a trecut pe aici în 1780, i se spune „Lichirești care se numește Călărași”, iar în harta austriacă din 1791 (Harta Specht) se notează satul „Călărași sau Lichirești”.

Aspectul economic predominant agrar al așezării de la cotul Borcei, pe care de acum înainte o vom identifica cu apelativul Lichirești-Călărași, după 1700 începe să se schimbe datorită faptului că Silistra devenise un centru de primă importanță pentru turci, iar de pe altă parte din cauza rușilor, care încep lungul lanț al războaielor împotriva turcilor, toate cu episoade strâns legate de pământul acestui colț de țară. Aceste împrejurări fac din Călărași un centru comercial, cu schelă sau port la Borcea, care atrage o lume specială, lumea negustorilor. La această schimbare contribuiseră chiar epitropii mănăstirii Colțea care solicitaseră domniei mutarea la Lichirești-Călărași a târgului care până atunci mănăstirea îl organiza la Stelnica. În solicitarea pe care o făceau domnitorului, epitropii aveau în vedere tocmai poziția privilegiată a așezării de la cotul Borcei. În consecință, pe 2 iunie 1731 domnitorul Mihai Racoviță poruncește mutarea târgului de la Stelnica la Călărași *„și să aibă a lua Epitropia chiria prăvăliilor și să-și vândă vinurile după obicei, precum au fost și mai nainte vreme. Iar vameșii de acolo sau căpitanul, au călărașii, au măcar și altcineva să nu fie volnic a-și vinde vin, au rachiu acolo la acel târg, au măcar și preîmprejurul târgului. Așisderea poruncim Domnia mea și vouă neguțătorilor care mergeți în acest târg, toți să aveți a vă da chiria prăvăliilor la slugile Domniei Mele, epitropii ce scriu mai sus.”*

După ce la 9 mai 1732 existența târgului la Lichirești-Călărași era întărită și de domnitorul Constantin Nicolae Mavrocordat, așezarea începe să fie tot mai des amintită în documentele epocii drept *târg*, ceea ce este un indiciu că satul luase oarecare proporții, că începuse să se închege o viață comercială care îndreptătea calificativul de târg, așa cum o

dovedesc și consemnările celor care au trecut pe la Lichirești-Călărași în a doua jumătate a secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea.

La 20 octombrie 1780, banul Constantin Caragea din Iași, în drum spre Constantinopol, după ce depășea Slobozia „*peste podul Ialomiței, pe podul mănăstirii, ne-am dus la Lichirești, sat al județului Ialomița care se numește Călărași și am rămas acolo. El e locuit de coloni bulgari și plugari și face mult grâu bun și orz*”. În același timp el amintește faptul că „*lichireșetenii pescuiesc mreji, moruni, cegi, suduci, crapi și alți pești minunați*”.

Contele Alexandru de Hauterive, care este chemat la 1785 secretar al lui Alexandru Constantin Mavrocordat, domnitorul Moldovei, călătorește de la Constantinopol spre Iași, însoțit de soția domnitorului și trecând pe la Silistra înnoptează la Călărași, amintind că în hanul care l-a primit „*jos este un cuptor în care se aruncă jarul pe măsură ce el se formează și acest cuptor merge într-o cameră destul de curată pentru a forma acolo o sobă din lut...care încălzește apartamentul ca un cuptor; acolo sunt rogojini, pături, așternuturi care nu servesc probabil decât la trecerea noilor domni*.” Un an mai târziu, la 1786, lady Craven, o englezoaică care în drumul ei spre București, vine cu o ambarcațiune de la Silistra pe Borcea și apoi „trece pe la Călărași, care este calificat drept un sat frumos”.

În ianuarie 1813 sosea la Călărași, în drum spre București, contele Auguste Lagarde, care avea să consemneze în lucrarea sa, intitulată *Voyage de Moscou a Vienne par Kiev, Odessa, Constantinople, Bucharest et Hermanstadt*, publicată la Paris în anul 1824, următoarele: „*La Călărași, un târgușor amărât românesc, am fost încântat de atențiile ispravnicului, tânărul Bogdan, care, ca fiii celor mai bogați boieri, își încep cariera administrativă în această slujbă subalternă; se grabește să-mi pună la îndemână toate mijloacele de transport aflate la dispoziția sa*.”

Cu prilejul războiului ruso-turc din anii 1828-1829, pe 16 iunie 1829 sosea la Călărași dr. Carl Zeidlitz pentru a vizita spitalul rus de campanie amenajat aici. Cu acest prilej, el consemnează: „*În Călărași prăvăliile se întindeau pe câmpuri lungi, iar în ele se găseau de toate din abundență: cârnați, cașcaval, unt, zahăr, cafea, ceai, biscuiți. După o masă copioasă ne-am întins în trăsură și ne-am îndreptat spre Slobozia și Piuța Petrii*.”

După cum reiese din documentele vremii păstrate în actele Eforiei spitalelor civile din București, studiate de Pompei Samarian, la sfârșitul secolului al XVIII-lea și începutul secolului al XIX-lea aspectul târgușorului de la cotul Borcei se schimbă mult în bine. Apar clădirile impunătoare, cum a fost cea a serdarului Scordeli Criteanu, donată mănăstirii Colțea la 1754, despre care în hrisovul de întărire a donației se preciza: „*casă din satul Lichirești, jud. Ialomița... în care casă sunt 6 case mari cu mici, tot sub un înveliș, cu grajd și cu coșar deosebit și curtea caselor cu grădina îngrădită și cu alte nămeștii împrejurul casei*.”

Către sfârșitul secolului al XVIII-lea încep să se facă chiar unele îmbunătățiri cu caracter public. Astfel, pe lângă mai vechea biserică care exista în centrul localității și care este amintită la 1778 și în lucrarea lui Bauer, împreună cu sediul căpităniei de margine, la Călărași se ridică un han central(era amplasat pe locul pe care în 1886 a fost construit localul Primăriei Călărași, actualul sediu al Muzeului Municipal) și alte numeroase stabilimente comerciale. Despre hanul de pe strada principală(actuala Știrbei Vodă), se preciza într-un document contemporan: „*care casă noi am făcut-o han, făcând grajd mare, pivniță dedesubt, băcănioară deasupra și în lăuntru două odăi cu tindă, cu cămară și afară orzărie cu păreții de gard și învelită cu trestie, cu ușile și ferestrele și paturile bune și curtea împrejmuită cu gard din dos, care han l-am vândut de bună voia noastră vel piv paharnicului Cilibi Andronachi*.”

Pentru prima dată așezarea de la cotul Borcei apare consemnată pe o hartă contemporană la 1700, când satul Lichirești este menționat în opera cartografică a stolnicului Constantin Cantacuzino, tipărită la Padova, în Italia. Și în alte realizări cartografice din secolul al XVIII-lea, cum a fost cea de la 1718 a iatalianului Anton Maria del Chiaro, care este de fapt o reeditare cu caractere latine a Hărții stolnicului Constantin Cantacuzino, precum și în cele atribuite lui Ruhedorf și Schmidt, ambele datate la 1788, așezarea de la cotul Borcii este

menționată tot sub denumirea de Lichirești, pe când în Harta austriacă de la 1791(așa numita Hartă Specht), localitatea ce ne interesează apare consemnată sub numele de "Călărași vel(sau) Lichirești". Pe harta din 1700 a stolnicului Cantacuzino, Lichireștiul este amplasat la nordul Ezerului. Desigur că orientarea este greșită, dar ceea ce interesează este faptul că localitatea este menționată ca fiind un sat mare. Tot greșită este poziționarea satului Lichirești și în Harta lui P. Santini, tipărită la Veneția în anul 1777(localitatea apare amplasată în extremitatea de nord a Lacului Jegălia). În schimb, într-o realizare cartografică după descrierea generalului Bauer de la 1780 satul Lichirești apare cel mai corect amplasat.

De la începutul secolului al XIX-lea găsim mai multe opere cartografice în care este menționat și Călărașiul. Din anul 1812 amintim lucrarea *Topografische karte der Grosse und kleinen Walachei*, realizată pe baza ridicărilor topografice făcute de austrieci în timpul confruntărilor militare din anul 1790.

Opera cartografică care ne oferă cele mai multe informații despre Călărașiul începutului de secol XIX este Harta rusă din 1828-1829, intitulată "*Harta teatrului de război în Europa, în anii 1828 și 1829...cu ridicările militare ale Moldovei, Valahiei și ale regiunii Babadagului. Gravată la depoul topografic militar 1835*". În această hartă Călărașiul este reprezentat foarte bine din punct de vedere al amplasamentului geografic. Totodată, după numărul de gospodării(165) precizat în hartă, Călărașiul era cea mai mare localitate din fostul județ Ialomița. Totodată se precizează existența aici a unei biserici și a unei carantine, plus două mori de apă amplasate pe Borcea, în aval de satul Măgureni, unde exista de asemenea o biserică.

Din punct de vedere administrativ, satul Lichirești - și mai apoi târgul Călărași - făcea parte din județul Ialomița, entitate teritorială amintită încă din anul 1470. Județul Ialomița era împărțit în mai multe plase. Conform organizării administrative a Țării Românești, realizată de Alexandru Ipsilante la 1775, județul Ialomița avea șapte plase, cea mai importantă fiind plasa Lichireștilor, cu sediul la Călărași, calitate pe care și-o păstrează până la 18 aprilie 1833, când Călărașiul devine localitatea de reședință a județului Ialomița în urma deciziei luate la 14 aprilie 1833 de Kiseleff, împuternicitul Rusiei pentru Principatele Danubiene, care dorea ca de aici, de pe malul românesc al Dunării, să poată colabora mai bine cu trupele rusești care staționau la Silistra.

De la capitală de județ, la oraș liber (1833-1852)

O etapă importantă în evoluția istorică a orașului Călărași o reprezintă perioadă de timp cuprinsă între 18 aprilie 1833, data la care porunca lui Kiseleff se oficializează și orașul de pe Borcea devine capitala județului Ialomița, și 24 septembrie 1852, atunci când este emis Hrisovul domnitorului Barbu Știrbei prin care Călărașiului i se conferă statutul de oraș liber. Noua calitate de reședință de județ a Călărașiului ar fi trebuit să constituie un bun prilej pentru dezvoltarea economico-socială și edilitar-urbanistică a localității. Numai că statutul juridic de localitate aflată pe o proprietate privată(Călărașiul se afla situat pe proprietatea Mănăstirii și Spitalului Colțea din București) nu permitea locuitorilor să-și edifice clădiri și acareturi importante având în vedere calitatea lor de embaticari(chiriași) pe locurile Spitalului Colțea. Din acest motiv locuitorii Călărașiului, al căror număr creștea de la un an la altul prin stabilirea aici a unor oameni cu bani veniți de prin satele județului Ialomița sau de dincolo de Dunăre, de la Silistra, încep o susținută activitate epistolară adresată domnitorilor Țării Românești prin care solicită emanciparea(eliberarea) Călărașiului, ei arătându-și disponibilitatea de a răscumpăra locurile pe care își aveau casele și acareturile, precum și o suprafață suplimentară de care orașul avea nevoie pentru dezvoltare.

După evenimentele revoluționare de la 1848, care la Călărași au avut în centrul atenției eliberarea orașului, noul domnitor Barbu Știrbei se va apleca cu mai multă atenție asupra petițiilor care veneau din partea călărășenilor. În acest context, după ce se informează mai

bine asupra situației orașului Călărași, domnitorul Barbu Știrbei cere Eforiei Spitalelor Civile, în octombrie 1849, să urgenteze formalitățile pentru emanciparea Călărașului. În mai 1850 Eforia trimite la Călărași pe inginerul hotarnic Scarlat Popovici pentru a face un prim plan parcellar al viitorului oraș liber. Dar întrucât prin propunerile Eforiei se preconiza un oraș mic, cu ceva peste 500 locuri de casă, domnitorul Barbu Știrbei cere realizarea unei lucrări serioase, care să asigure o perspectivă de dezvoltare viitoare a noului oraș liber.

În urma deciziei domnitorului Barbu Știrbei, la 2 mai 1851 inginerul Popovici este trimis iarăși la Călărași pentru a efectua parcelarea locurilor conform noii rezoluții a domnitorului și instrucțiunilor primite de la Eforia spitalelor civile care prevedeau înființarea unei *Comisii a emancipării* care să-l ajute pe inginerul Scarlat Popovici la ridicarea noului plan parcellar al viitorului oraș liber. Totodată, la punctul 7, Instrucțiunile Eforiei spitalelor prevedeau în mod expres: „*Atunci orașul se va socoti înființat slobod și prin urmare cumpărătorii au să se bucure de dreptul slobozeniei pe locurile ce au cumpărat, când se va aduna un capital de 250.000 lei*”.

La 1 iunie 1851, inginerul Scarlat Popovici raporta Eforiei spitalelor civile că a terminat lucrările privitoare la delimitarea vetrei orașului, în care sens a întocmit o „Carte de alegere a ocolului orașului Călărași însoțită de un plan”, pe care a depus-o, spre păstrare, la arhiva orașului. Considerându-și misiunea îndeplinită, ing. Scarlat Popovici renunță la contractul său cu Eforia Spitalelor Civile.

Intitulat *Proiect pentru regularisirea orașului Călărași*, planul întocmit de inginerul Scarlat Popovici este de inspirație franceză și reprezintă două patruleterate cu structură rectangulară amplasate paralel cu Gâtul Ezerului și brațul Borcea, despărțite de un clin format din actualele străzi Sloboziei, 13 Decembrie și Sf. Nicolae. Din Legenda planului aflăm că fuseseră stabilite 853 de locuri de casă ce urmau să fie vândute locuitorilor. Locurile respective erau repartizate în trei cvartaluri(cartiere), identificate pe plan prin culori, astfel: de la cvartalul 1 la cvartalul 17(cele mai îndepărtate de Centru) – *Culoarea Galbenă*; de la cvartalul 18 la cvartalul 34(înconjură zona Centrală) – *Culoarea Albastră*; de la cvartalul 35 la cvartalul 48(zona Centrală, amplasată în jurul Bisericii Sf. Nicolae și desfășurată pe malul Borcei, unde inginerul Scarlat Popovici proiectase Bulevardul orașului) – *Culoarea Roșie*. Spre Nord, orașul se oprea la actuala stradă Viitor, spre est la actuala stradă Portului, iar spre vest orașul se întindea până la actuala stradă Gheorghe Lazăr. În același timp, Scarlat Popovici a avut grijă să mențină în plan cele câteva construcții importante ale Călărașului de atunci: Carantina – o clădire impozantă care se afla pe locul ocupat azi de Casarma Pompierilor, casele lui Hagi Tănase Țoncovici, lancu Grădișteanu și Ioniță Bordeianu, toate așezate cu fața spre Borcea, unde se delimitase viitorul Bulevard al orașului. O schiță alb-negru a planului respectiv se păstrează la Muzeul Dunării de Jos din Călărași.

Pe 29 iulie 1851, Barbu Știrbei se hotărăște să vină personal la Călărași pentru a se convinge de mersul lucrărilor și de necazurile populației, ca și pentru a urgenta eliberarea orașului. Primit cu toate onorurile cuvenite unui asemenea moment, domnitorul s-a convins de mizeriile ce îndurau locuitorii din cauza situării orașului pe o moșie particulară, care înțelegea să-și exploateze târgul cât mai mult pentru a obține maximum de profit. Având în vedere poziția deosebit de favorabilă a orașului pentru practicarea unui comerț liber și înfloritor, decide urgentarea lucrărilor de eliberare a Călărașului. Prezența domnitorului îi impulsionează pe localnici care reușesc până la 24 iunie 1852 să depună la Eforia Spitalelor Civile suma de 250.000 de lei solicitată ca avans pentru eliberarea orașului, prilej cu care se adoptă o Hotărâre legală, în care se spunea:

“ 1) *Acel ocol de loc de pogoane 1714 ½ ce s-au Țosebit din trupul moșiei Călărași, după cum mai sus s-au zis, precum și orașul după dânsul de acum înainte sunt slobodi, bucurându-se acesta din urmă de toate drepturile ce au și celelalte orașe slobode din Principat.*

2) *Locurile ce sunt încă nevândute se vor vinde pe seama spitalului, tot cu prețurile hotărâte.*

Două copii adevărate cu pecetia și iscălitura Eforiei, atât ale cărții de alegere cât și a planului acestui ocol, se vor depune, unul la cancelaria „Sfatului” noului oraș și alta la Arhivele Statului, potrivit cu rezoluția Măriei Sale, pomenită în oțnoșenia cinstului Departament al Credinței cu nr. 3387 din anul trecut. Eforia roagă plecat pe Înălțimea sa, ca să binevoiască a întări acest act cu luminat hrisov domnesc, spre veșnica lui statornicie și tărie.”

Eforia dorește ca hotărârea adoptată să fie însoțită și de un plan parcelar definitiv, lucrare care îi este încredințată inginerului Ioan Siminogeanu. Acesta, folosind documentele întocmite de Scarlat Popovici, realizează primul Plan parcelar oficial al Călărașului, datat 15 iulie 1852. Planul respectiv, pe care îl publicăm în anexe și care se păstrează la Biblioteca Academiei Române din București, menține împărțirea pe culori(cartiere) a Călărașului, singura diferență fiind aceea că cvartalele sunt numerotate pe culori. De asemenea, pe plan se mențin cele trei piețe ale orașului stabilite de Scarlat Popovici: *Piața Târgului*(identificată cu lit. A); *Piața Mică a Bisericii*(lit. B); *Piața Mare – Oborul*(lit. C)

Domnitorul Barbu Știrbei primește cu satisfacție hotărârea adoptată de Eforia Spitalelor civile și dispune procedurile administrative pentru emiterea Hrisovului domnesc privind eliberarea orașului Călărași, exprimindu-și dorința de a merge personal la Călărași pentru a oficializa momentul eliberării. În acest context, în semn de recunoștință pentru domnitorul Barbu Știrbei, care a susținut lupta de eliberare a orașului, fruntașii Călărașului i-au cerut, la începutul lui iulie 1852, să accepte ca orașul eliberat să poarte denumirea de *Orașul Știrbei*. Domnitorul a primit cu bucurie propunerea și a fixat sosirea sa în oraș pentru a citi hrisovul domnesc, în luna septembrie 1852, călărășenii începând deja pregătirile în vederea proclamării oficiale a eliberării orașului.

Pe 24 septembrie 1852, Călărașul, împodobit sărbătorește, primea pe domnitorul Barbu Știrbei, care aducea cu el înaltul hrisov domnesc ce consfințea eliberarea orașului de sub stăpânirea spitalului Colțea. Apreciind faptul că pentru eliberarea orașului locuitorii săi au făcut cereri de nenumărate ori și arătând importanța eliberării, domnitorul hotărăște emanciparea Călărașului, care, de acum în colo, se va numi *Orașul Știrbei*, denumire care se va utiliza până prin 1880, după care se va reveni, inclusiv în actele oficiale, la vechea denumire de Călărași.

După ce secretarul noii magistraturi (primării), I. Stoiachide, a dat citire hrisovului, în oraș au avut loc mari serbări populare care au cinstit așa cum se cuvenea împlinirea dorinței celei mai arzătoare a tuturor locuitorilor pentru care luptaseră aproape 20 de ani. S-a construit, cu acest prilej, un pavilion la marginea orașului cu 33 semicercuri înfrunzite, care împodobeau drumul și un arc de triumf. Casele frumos amenajate erau luminate feeric. La Ocârmuire era o stea mare, pentru iluminarea căreia s-au folosit nu mai puțin de 350 ulcele umplute cu seu și feștile. În total s-au cheltuit „în solemnități și ceremonii” prilejuite de eliberarea orașului, peste 3715 lei.

Orașul Călărași după emancipare, până la Marea Unire(1852-1918)

Pe baza Planului lui Siminogeanu, începe vânzarea de locuri de casă pentru cele trei culori(cartiere) ale orașului, întocmindu-se primele liste de solicitanți. Prioritate au avut localnicii care au subscrs cu sume importante de bani pentru adunarea celor 250.000 de lei solicitați de Epitropia Spitalului Colțea ca avans în vederea emancipării orașului. Din păcate însă lucrările Comisiei aveau să fie întrerupte de izbucnirea Războiului Crimeii, Călărașul și teritoriul județului Ialomița devenind din nou teatrul de desfășurare a operațiunilor militare dintre ruși și turci, care-și vor stabili, pe rând, taberele militare la Călărași în funcție de desfășurarea ostilităților.

Mai mult, în anul 1855 încep să apară neînțelegeri între arendașul moșiei și orășenii din Știrbei (noua denumire oficială a Călărașului). În vara anului 1855 arendașul moșiei Lichirești reclama ocârmuirii că locuitorii prind pește fără învoială și fără să plătească dijmă pe

brațul Borcea care, după părerea sa, nu intra în teritoriul stabilit prin hrisovul de emancipare al orașului. După alți trei ani, la 13 martie 1860, de data aceasta Primăria orașului învinuiește arendașul moșiei că a ocupat ilegal un teren ce aparține de drept orașului, teren situat între podul de pe Gâtul Ezerului și lunca dintre oraș și brațul Borcea. La 8 aprilie 1861, Primăria orașului Știrbei intenționează proces Eforiei spitalelor civile, solicitând o decizie judecătorească care să-i dea câștig de cauză asupra terenului aflat pe malul Borcei, altfel orașul fiind în imposibilitatea de a se aproviziona cu apă. Analizând situația, deabia în anul 1869, Tribunalul județului Ialomița a dat câștig de cauză Primăriei, obligând Eforia spitalelor civile la despăgubiri în valoare de 550 de galbeni pe an, începând de la 1861. Dar Eforia nu va accepta această situație și se va adresa Curții de Apel din București. Pronunțarea se dă la 11 septembrie 1872, apelul fiind respins. Nu același lucru se va întâmpla la Curtea de Casație, unde a fost trimis procesul spre judecare.

De teama unor cheltuieli suplimentare, Eforia spitalelor civile se pune de acord cu Primăria orașului Știrbei, acord ce avea să fie consfințit printr-un „act de tranzacțiune” care recunoștea orașului dreptul de proprietate asupra malului Borcei. Actul a fost supus aprobării Adunării Deputaților în ședința din 5 februarie 1875, fiind adoptat cu majoritate de voturi. După ce a trecut prin Senat, la 18 februarie 1875, înțelegerea a fost promulgată, prin Decret al domnitorului Carol I, consfințindu-se astfel, stingerea litigiului dintre Orașul Știrbei și fostul său proprietar.

Dincolo de problemele generate de litigiul cu Spitalul Colțea, Comisia de împrumut și de îmbunătățire își va relua în anul 1856 lucrările de vânzare a loturilor către cei care doreau să-și stabilească reședința într-un oraș cu reale perspective de dezvoltare. Documentele vremii amintesc stabilirea în Orașul Știrbei a numeroși oameni cu stare din fostul județ Ialomița, printre aceștia numărându-se familiile Periețeanu, Doicescu, Maltezeanu, Bădulescu, Mănescu, Șerbănescu, Degerățeanu, Ciochina ș.a. ,despre care pictorul Predeleanu spunea în a sa cărtică intitulată *Noțiuni istorice asupra județului Ialomița*, publicată la București în anul 1884, că au construit „*frumoase case*”.

Întrucât numărul celor care solicitau locuri pentru a-și construi case la Călărași era în continuă creștere, Consiliul local aprobă extinderea orașului, în care sens în anul 1875 se elaborează un așa zis *Plan de situație al Orașului Știrbei*, care includea și terenurile de pe malul Borcei și Ezerului, aflate în litigiu cu Spitalul Colțea timp de peste 20 de ani și câștigate definitiv în instanță. Planul respectiv este întocmit de inginerul orașului Ștefan P. Danielescu și poartă data de 14 august 1875. Planul lui Danielescu reia întocmai Planul lui Siminogeanu din iulie 1852, căruia îi adaugă noi cvartaluri spre vest(până la str. Cuza Vodă de astăzi) și nord(până la actual Bulevard Republicii). În anul 1881, atunci când România devenea Regat, avem și prima botezare oficială a străzilor Călărașului, denumirile acordate fiind puternic influențate de câștigarea Independenței României. Astfel, principalele străzi ale Călărașului vor fi denumite: Grivița, Plevna, Rahova, Dorobanți, Independenței. În semn de respect pentru întemeietorul orașului liber, strada principală va fi denumită Știrbei Vodă.

Oraș liber și capitala unuia dintre cele mai mari județe ale Munteniei, Călărașiul avea să cunoască, până la Marea Unire, o perioadă accelerată de dezvoltare edilitar-urbanistică și demografică. Imediat după emancipare, în anul 1860 Călărașiul avea 1976 locuitori, pentru ca în preajma Războiului de independență orașul să ajungă la 3575 locuitori. Recensământul din anul 1890 înregistra la Călărași o populație totală de 8825 de locuitori, iar Dicționarul statistic al României, din anul 1914, menționa, în dreptul orașului Călărași, cifra de 12995 de locuitori. Creșterea demografică trebuie pusă în corelație directă cu atracția pe care o reprezenta acum Călărașiul în calitate sa de oraș liber reședință de județ cu schelă portuară, prin care produsele agricole și cerealiere din Ialomița luau drumul exportului. Deși își menține caracterul agrar și piscicol, mai ales după consolidarea demografică a așa-numitei Mahalale(partea de vest a orașului, de dincolo de strada Portului și până la satul Măgureni), unde au loc împrumutările din 1864 și din 1878, Călărașiul își accentuează aspectul comercial, chiar dacă

crește numărul agricultorilor ca urmare a integrării efective a satului Măgureni (care nu a avut administrație proprie niciodată) în teritoriul administrativ al orașului Călărași, fenomen produs treptat după Reforma agrară din 1864.

În lucrarea sa intitulată *Istoria orașului Călărași de la origini până la anul 1852*, Pompei Samarian scria: „În ceea ce privește felul în care trăiau oamenii de aici, după 1700 condițiile încep să se schimbe din cauza Silistrei, care devenise un centru de primă importanță pentru turci... Aceste împrejurări fac din Călărași un centru comercial cu schelă (port) la Borcea, care atrage o lume specială, lumea negustorilor”. Prin schela de la Borcea, folosindu-se ambarcațiuni ușoare, plecau cerealele din Bărăgan spre Silistra și de acolo mai departe, la Istanbul, știut fiind că până la Tratatul de la Adrianopol din anul 1829 principatele danubiene nu puteau face schimburi comerciale cu alte state, cu excepția Turciei.

O dezvoltare deosebită se va produce în domeniul schimburilor comerciale odată cu aplicarea Regulamentelor Organice, care schimbare în bine se va constata și la Călărași, mai ales după investirea sa drept capitală a județului Ialomița. Cerealele din județ sunt aduse de țărani cu carele la schela de la Călărași, iar de aici, cu ambarcațiuni ușoare se cobora până la Brăila, care în această perioadă devine cel mai important port la Dunărea fluvială.

După emanciparea orașului, la 24 septembrie 1852, activitatea de schimburi comerciale prin schela amenajată pe malul Borcii crește și încep să apară primele construcții de tip portuar care să faciliteze ancorarea la mal a vaselor. Este vorba de o construcție de bârne dispuse transversal și susținute de piloni adânc înfiți în pământ. Acestea formau un chei la care trăgeau direct ambarcațiuni mici cu vele care erau apoi încărcate cu cereale, lemne de foc și pește uscat de la Pescăriile aflate la Gura Ezerului.

Odată cu proclamarea Independenței de stat, la 9 mai 1877, interesul autorităților vremii pentru această zonă crește, mai ales că la discuțiile din timpul Congresului de pace din anul 1878 se dorea ca împreună cu Dobrogea de Nord la Regatul Român să fie alipită și o regiune din jurul orașului Silistra. La Berlin s-a vorbit pentru prima dată de construirea unui pod peste Dunăre, care să unească Silistra cu Călărașii prin punctul Chiciu. Ideea avea să fie preluată și de Ministerul Lucrărilor Publice de la București, care, pe 23 decembrie 1878, comunica această decizie Prefecturii de la Călărași, aducându-i la cunoștință și faptul că inspectorul Marcovici fusese însărcinat cu studierea problemei. Dar întrucât Silistra rămăsese Bulgariei autonome, problema a fost abandonată. În schimb, prin Decretul domnesc nr. 706 din 21 martie 1879 se înființează, oficial, Portul Călărași și încep lucrările de dragare a Gurii brațului Borcea care să permită acostarea în port și a vaselor de un tonaj mai mare. Se elaborează un complex de măsuri tehnice, care vizau amenajarea corespunzătoare a malului stâng al Borcii. Se construiește astfel cheiul înalt de lemn, de 91 m și cheiul jos de lemn, lung de 222 m. În amonte, spre Pescăriile de la Gura Ezerului, se amenajează un chei natural de pământ și se consolidează malul. Prin același Decret domnesc nr. 706 din 21 martie 1879 se înființa și Căpitania Portului Călărași.

Un alt moment important pentru dezvoltarea Portului Călărași și a activității portuare l-a reprezentat prelungirea liniei CFR Slobozia-Călărași, cu punct terminus Stația CFR din Port. Pe 17 noiembrie 1886, primul tren ajungea în Stația CFR din Port. De aici înainte, zeci de mii de tone de cereale din satele din Bărăgan amplasate pe noile linii de cale ferată construite de statul român vor ajunge în Portul Călărași și de aici, mai departe spre Brăila sau în amonte spre Austria și Germania. Cantități importante vor sosi și terestru, carele țăranilor alimentând numeroasele magazine de cereale din Călărași, de unde, mai apoi, grâul, secara, orzul și porumbul ajungeau în port fiind încărcate pe șlepuri și vapoare de hamalii din port, cel mai numeros și cel mai important detașament de lucrători de până la instalarea regimului comunist.

Pentru a avea o imagine reală a mișcării comerciale ce se efectua prin Portul Călărași, redăm un pasaj din, „Dicționarul geografic al județului Ialomița”, publicat în anul 1897, care vorbind despre orașul Călărași, menționa: „Mișcarea comercială în oraș este vie, căci se vând zilnic pentru export mari cantități de cereale și multe vite, ce sunt aduse pe calea ferată și cu

carele și se transportă în vase plutitoare de diferite capacități pe Borcea și de aici pe Dunăre.” Astfel, numai în anul 1888 se exportaseră 19.369.600 kg grâu, 8.895.000 kg secară, 12.989.100 kg porumb și 15.900.900 kg orz.

Consecința firească a creșterii importanței economice a orașului Călărași o reprezintă și apariția oamenilor cu stare, care vor face investiții importante în domeniul imobiliar. Astfel, Scarlat Doicescu va ridica în anul 1875 prima clădire cu etaj din Călărași, care va găzdui pentru aproape 20 de ani birourile Prefecturii județene și a Imprimeriei districtului. Peste 6 ani, Nicolae Mănescu – Călărași, îl va imita și va construi Hotelul “Unirea”, care va constitui un punct de atracție pe strada principală (str. Știrbei) până după Cutremurul din noiembrie 1940, iar Iacovache Bădulescu va ridica în anul 1883 o altă construcție importantă, azi reabilitată și cunoscută de localnici drept *Poșta Veche*. O clădire deosebită vor construi în anul 1888 soții Ana și Marinache Popescu, donată mai târziu municipalității locale. Recent reabilitată, clădirea respectivă adăpostește astăzi *Direcția pentru cultură și patrimoniu*.

Și alți localnici vor construi clădiri de locuit și prăvălii arătoase, din rândul acestora remarcându-se Ion Vlădoianu și Nae Maltezeanu, acesta din urmă, mare proprietar de terenuri agricole, lăsând la moartea lui, intervenită în septembrie 1912, o avere impresionantă din care făceau parte aproape 50% din imobilele construite pe străzile Știrbei Vodă și Sf. Nicolae la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, prima perioadă de realizare a unor construcții imobiliare la Călărași, dintre care unele, care au scăpat demolărilor comuniste, există și astăzi.

Noile construcții trebuiau realizate în conformitate cu Planul topografic și de nivelment realizat în anul 1894 de ing. Petre F. Radovici, conform *Caietului de sarcini* întocmit de ing. Spiru Haret, plan aprobat de Consiliul Tehnic Superior în vara anului 1895. Adoptarea acestui plan va impulsiona construirea atât a unor construcții civile, cât și publice. În *Anexe* am publicat o listă a clădirilor ridicate în perioada ianuarie 1900-aprilie 1905, în care figurează peste 125 de construcții noi.

Dezvoltarea comercială semnificativă a Călărașului de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX se va resimți și în creșterea veniturilor bugetare atât la nivelul Prefecturii județene, cât și a Primăriei orașului Călărași. În consecință încep să apară și numeroase clădiri publice. Astfel, în anii 1881-1882 este ridicată o frumoasă construcție pentru *Școlile primare de băieți 1 și 2*, care ulterior avea să devină sediul *Liceului “Știrbei Vodă”*. În 1882 Primăria construia un local generos și pentru *Școala de fete nr. 1*, pentru ca în 1896 aceeași Primărie să construiască și un local impozant pentru *Școala nr. 2 de fete*, după ce în anii 1886-1887 își ridicase un *local propriu*, după planurile arhitectului Ioan Socolescu. Un loc aparte în peisajul arhitectural local l-a jucat și clădirea *Școlii de băieți nr. 2*, ridicată în anii 1890-1891. La rândul ei Prefectura județeană va pune la dispoziție fondurile necesare pentru construirea unei clădiri care mulți ani a constituit cea mai mare atracție arhitecturală a Călărașului, *Palatul administrativ și de justiție*, clădire inaugurată în octombrie 1896, care astăzi așteaptă o intervenție de urgență din partea factorilor responsabili, întrucât se află în fază avansată de deteriorare. Tot din banii județului, ing. Giuseppe Ciconi construisese în anii 1887-1888 clădirea *Spitalului județean*, de tip pavilionar, care a rezistat până în anul 1975.

Peisajul urbanistic al Călărașului avea să se îmbogățească în această perioadă și cu impozante cazărmi militare pentru *Regimentul 23 Infanterie* (1880-1881, 1891, 1893, 1896 și 1897), *Regimentul 5 Călărași* (1892, continuată în 1893, 1895 și 1896) și *Regimentul 20 Artilerie* (1912-1913). Dincolo de zestrea arhitecturală, prezența acestor unități militare la Călărași a determinat solide implicații și în viață social-economică. Cu venituri serioase, ofițerii și subofițerii celor trei regimente vor determina creșterea vânzărilor în stabilimentele comerciale locale, al căror număr crește exponențial. Astfel, în Anuarul general al României pe anul 1915 la Călărași figurau 5 bănci (Banca Națională, Banca Agricolă, Banca “Bărăganul”, Banca “Dunărea”, Banca “Ialomița” și Banca „D. N. Mateescu, iar în ce privește magazinele de manufacturi, băcăniile și cârciumile, numărul acestora depășea cifra de 250. De asemenea

sunt de remarcat cele trei hoteluri ("Royal" – singura clădire din oraș cu două etaje, "Unirea" și "Dobrogea"), precum și cele trei cinematografe ("Codrat Marinescu" – care funcționa din 1910 într-o superbă clădire demolată după Cutremurul din martie 1977, "Cadrilater" și "Splendid").

Totodată, ofițerii regimentelor călărășene, împreună cu cadrele didactice și corpul avocaților au constituit nucleul de intelectuali care au animat viața cultural-sportivă locală, în această perioadă înființându-se primele organizații cu scop cultural cum au fost *Liga culturală*, *Societatea Mihai Eminescu*, *Societatea corală "Freemătul"*.

Cu bugete tot mai importante, după aprobarea *Planului topografic și de nivelment* Primăria locală începe o susținută campanie de modernizare edilitar-urbanistică a Călărașului. Într-un Raport al Serviciului Sanitar din anul 1897 se menționa în acest sens: "*Străzile, în număr de 24, traversează orașul: 12 în lungime și 12 de-a curmezișul; ele sunt toate drepte, fără cotituri și având fiecare o lărgime de 14 metri; încă de acum doi ani asupra lor s-a întreprins o lucrare tehnică de mare valoare – nivelarea și pavarea lor cu piatră cubică sau cu bolovani de râu; facerea de trotuare cu bazalt pe liniile mai principale și cu bolovani pe străzile mai lăturalnice, lucrare care va necesita multe cheltuieli, până la completarea și terminarea ei, dar care chiar cu puținul cât s-a făcut până acum a modificat simțitor aspectul și condițiunile de salubritate ale orașului.*"

În același context trebuie amintită și inițiativa primarului Constantin Ciochina de amenajare a *Parcului comunal* în anii 1902-1903, prin asanarea unei zone mocirloase și neigienice aflate pe malul Borcei. În noul parc, din fondurile Primăriei, s-a construit în perioada anilor 1903-1904 *Cazinoul (Bufetul) comunal* devenit apoi *Teatrul comunal*, locul unde, mai bine de 50 de ani au avut loc reprezentări teatrale și manifestări culturale la care au fost prezenți mai toți marii scriitori ai vremii și artiști ai scenelor bucureștene. Aproape în aceeași perioadă lângă parc, spre Borcea, apărea o altă bijuterie arhitecturală a Călărașului de început de secol XX, *Căpitănia Portului*, construcție realizată după planurile ing. Anghel Saligny.

Primăria s-a ocupat și de alimentarea cu apă a orașului, care până în anul 1907 se făcea de sacagii, care distribuiau apa în oraș, așa cum o luau din Borcea. În urma unui contract încheiat cu Firma Wolff din București se înzestrează orașul cu o instalație de pompare, filtrare și distribuire prin conducte, care fusese calculată pentru un debit maxim de 70 m. cubi pe oră, debit care la 1907 satisfăcea nevoile de atunci ale orașului. Energia necesară pentru cele două pompe o procurau două motoare orizontale cu benzină. Apa era pompată în *Tumul de apă*, existent și azi, de unde, pe principiul vaselor comunicante erau alimentați abonații, sistem care a funcționat până la începutul anilor '60.

O altă realizare importantă a administrației locale de până la declanșarea Primului Război Mondial a fost electrificarea orașului, lucrare edilitară care a fost încredințată Firmei vieneze Brown Boveri-Werke. În Contractul încheiat la data de 16 noiembrie 1912 se menționa: "*Obiectul contractului îl constituie construcțiunea uzinei electrice și instalațiunea a două motoare sistem Diesel cu accesorii, a unui pod mobil, a două mașini electrice cu accesorii, a unei baterii de acumulatori, a tabloului de distribuțiune, a rețelei electrice și a luminatului public al orașului conform ofertei și devizului nr. 37 B, precum și planurile anexate la oferta Societății constructoare.*" Lucrarea a fost gata în anul 1914, când s-a făcut și recepția finală.

În urma alipirii Cadrilaterului în vara anului 1913, s-a pus problema facilitării legăturii atât pe apă, cât și pe uscat între Călărași și Silistra. Astfel ca urmare a instituirii unei curse regulate pe Borcea și Dunăre între Călărași și Silistra, cursă care se realiza cu vapoarașul "Borcea", în port se construiește *Gara fluvială*, după planurile aceluiași Anghel Saligny. De asemenea, în anul 1915 Serviciul județean de drumuri construia *șoseaua Călărași-Chiciu*, executând și un solid Pod de lemn peste Gâtul Jirlăului, făcând legătura cu actuala stradă Eroilor, pod care a rezistat și a fost funcțional până prin anii '60.

În această perioadă orașul Călărași și locuitorii lui se vor bucura de vizita unor membrii marcanți ai Casei regale. Astfel, după ce vizitase în două rânduri portul Călărași, pe 5 octombrie 1890 orașul avea ca oaspete pe regele Carol I, însoțit de principele Ferdinand, care

au vizitat o serie de stabilimente publice și au înoptat în casele lui Ana și Marinache Popescu. Același principe Ferdinand poposea din nou la Călărași, pe data de 16 decembrie 1902, pentru a inspecta Regi-mentul 5 Călărași, iar regele Carol I mai venea o dată aici, la cotul Borcii, la finele lui aprilie 1914, după ce vizitase Turtucaia și Silistra, orașe ce intraseră în componența statului român, după Pacea de la București din vara anului 1913.

Primul război mondial, și mai ales, perioada ocupației bulgare și mai apoi germane (octombrie 1916 - noiembrie 1918) au adus mari pagube și Călărașului, datorate jefuirii sistematice, obligațiilor multiple la care era supusă populația, corvezilor și rechizițiilor de tot felul impuse de administrația străină. Numeroase clădiri publice sunt puse la dispoziția trupelor germane, iar altele suferă grave avarii. Despre distrugerile provocate de bombardarea Călărașului în toamna anului 1916 este elocventă o plângere a locuitorului Sava M. Ivanciu, adresată Primăriei locale, din care cităm: "În toamna anului trecut, pe timpul bombardării orașului, a căzut un proiectil în curtea Băncii Naționale, la spatele imobilului meu, făcând explozie, a distrus nu numai dependințele Băncii, dar a distrus și o parte din acoperișul imobilului meu." Afectat de bombardamente fusese și localul Gimnaziului "Știrbei Vodă", așa cum reiese dintr-o adresă a directorului școlii adresată conducerii Ministerului instrucțiunii, pe 6 octombrie 1918, prin care cerea urgent fonduri pentru repararea localului în vederea deschiderii cursurilor.

Un raport sintetic al Primăriei Călărași, întocmit în 1919, menționa că valoarea totală a pagubelor suferite de oraș depășea suma de 5 milioane lei. Referitor la rechiziții, același raport menționa: „S-au ridicat toate produsele aflate în magazine și diferența dintre costul lor și prețul plătit este de 2.000.000 lei. Toate vehiculele din oraș cu vitele și proprietarii lor au fost zilnic rechiziționate pentru diferite servicii ale comandaturii. Diferența între ceea ce le plătea și ceea ce li se cuvenea, întrece suma de 500.000 lei pe tot timpul ocupațiunii”.

Într-un alt document contemporan (Apel al Primăriei Călărași adresat locuitorilor, la data de 23 noiembrie 1918, după plecarea autorităților germane) se menționa, printre altele: “Am trecut prin vremuri grele, țara se mărește, cuminenția ne-a adus aici; să fim înțelepți și de aici înainte. Timpurile bune, cu ajutorul lui Dumnezeu, vor reveni. Grijile de azi vor dispărea. Să ne mulțumim cu ceea ce avem și să ne rugăm lui Dumnezeu ca de aici înainte numai bine să se reverse asupra țării noastre.”

Dezvoltarea edilitar-urbanistică a Călărașului de la Marea Unire până la instalarea regimului comunist(1918-1945)

Situația generală a României imediat după război era dezastruoasă, caracterizată printr-o distrugere masivă și dezorganizare de mari proporții a sistemului de producție materială, a transporturilor, a finanțelor și creditului, o lipsă acută de bunuri de consum, de mijloace de producție și materii prime. La sate și orașe bântuiau foametea, mizeria și epidemiile. Lipsa de produse, inflația în puternică creștere de la o zi la alta, adânceau haosul economic, iar specula domina piața bunurilor și a valorilor.

Însă în anii imediat următori, economia românească avea să cunoască un reviriment sensibil, datorat, în primul rând, constituirii statului național unitar român, în urma actului istoric de la 1 Decembrie 1918. În cadrul României întregite s-a modificat și potențialul economic al țării, au crescut suprafața agricolă și forestieră, numărul întreprinderilor industriale, precum și capacitatea de producție a unor ramuri, ca și rețeaua de transport și comunicații, creându-se, totodată, condiții pentru dezvoltarea mai rapidă a forțelor de producție. Constatăm astfel că producția industrială și agricolă, transporturile și comunicațiile ating în 1924 nivelul antebelic, după care urmează o perioadă de consolidare și dezvoltare a producției materiale. Statul capitalist român va lua o serie de măsuri financiare, administrative, sociale și politice care vizau normalizarea vieții publice și buna funcționare a structurilor economice. Dezvoltarea ascendentă a economiei românești avea să fie întreruptă de criza economică din anii 1929-

1933, pentru ca să atingă apoi, în anul 1938, cel mai înalt nivel cunoscut de România până la instaurarea regimului comunist.

Orașul Călărași, reședința de atunci a fostului județ Ialomița, a cunoscut în perioada interbelică situația tipică orașelor de provincie. După retragerea trupelor de ocupație, lipsurile și privațiunile s-au prelungit câțiva ani, cu implicații directe asupra aprovizionării populației. Cu toate eforturile făcute de administrația locală, specula apăsa greu asupra locuitorilor orașului. Treptat însă, viața Călărașului a evoluat spre condiții mai bune. Comerțul s-a înviorat, munca în unitățile meșteșugărești și industriale a căpătat o relativă diversificare.

Comerțul cu cereale constituia principala preocupare a oamenilor de afaceri locali, care cumpărau de la marii și micii agricultori cantități importante de cereale pe care le depozitau în numeroasele magazine de lemn care împânziseră orașul și apoi le exportau prin intermediul Portului Călărași. Conform datelor pe care le deținem rezultă că în toată această perioadă prin Portul Călărași s-a practicat o intensă activitate comercială, bazată aproape exclusiv pe exportul de cereale. Astfel, numai în anii 1933-1938, în Austria, Germania, Cehoslovacia, Ungaria și Iugoslavia, s-au exportat următoarele cantități:

- 1933 – 2155 vagoane
- 1934 – 6171 vagoane
- 1935 – 7231 vagoane
- 1936 – 7377 vagoane
- 1937 – 3917 vagoane
- 1938 – 1024 vagoane

Comerțul local, destinat satisfacerii nevoilor de consum ale populației, era reprezentat de băcării, bodegi, restaurante, cafenele, măcelării, cofetării, magazine de coloniale și produse manufacturate, depozite de desfacere a cherestelei și altele. În decembrie 1938, la Camera de Comerț și Industrie Călărași erau înscrise ca firme individuale, un număr de 2892 stabilimente comerciale în întreg județul Ialomița, dintre care 1012 funcționau numai la Călărași.

În afara stabilimentelor comerciale mici, la Călărași mai funcționa și un număr de 6 societăți anonime specializate în finanțarea și practicarea comerțului, dintre care amintim: Casa de credit agricol – cu un capital de 8.166.000 lei, specializată în desfacerea produselor agricole; Banca „Frații Mateescu” – cu un capital de 6 milioane lei; Societatea „Construcția Călărași” – cu un capital de 5.000.000 lei, specializată în desfacerea materialelor de construcții; Banca „Unirea” de credit și comerț – cu un capital de 2.000.000 lei; Societatea „Podgoria” Călărași cu un capital de 1.500.000 lei - se ocupa în mod special cu comerțul de băuturi alcoolice; Societatea „Combustibilul” Călărași – cu un capital de 1.000.000 lei, a cărei activitate era profilată pe desfacerea produselor petroliere, a lemnului și cărbunilor pentru încălzit.

În ceea ce privește activitatea industrială propriu-zisă, singurele unități industriale mai importante erau în strânsă dependență de specificul agricol al zonei. Un raport al Poliției Călărași, din anul 1935, preciza faptul *„că nu se poate vorbi de o adevărată industrie, totul reducându-se la așa zisa industrie mică, formată din patroni, meseriași de diferite bresle, compusă din 97 industrii mici. Industria mare se referă la aceea a morăritului și nici aceea dezvoltată în mod suficient. Orașul Călărași posedă două ateliere mari mecanice, două mori sistematice și două fabrici de tăbăcărie”*.

Se produc mutații importante și în ceea ce privește *situația edilitară - gospodărească și demografică a orașului*. Astfel, conform unui raport al primăriei locale din anul 1919, în oraș exista o rețea de drumuri cu o lungime totală de 29 km, din care doar 18 km erau pietruiti, restul aflându-se în stare naturală. Cu același prilej se scotea în evidență că orașul dispunea de o rețea de alimentare cu apă în lungime de 2 km și de o uzină electrică care asigura aprovizionarea cu energie electrică a locuințelor din centrul civic. Peste 20 de ani, în anul 1939, o informare asupra aspectului edilitar al Călărașului reliefa că s-au ridicat numeroase locuințe

noi, precum și unele sedii ale unor instituții bancare și comerciale. Rețeaua de aducțiune a apei potabile număra 12 km, iar cea a canalizării avea 10 km. Drumurile se modernizaseră în proporție de 75%, iar orașul crescuse în suprafață, mai ales după adoptarea de către Consiliul local, în iunie 1928, a *Raportului Serviciului tehnic și a Planului privind înființarea noilor cartiere pentru împrumutarea demobilizaților*.

Punerea în practică a măsurilor inițiate de Primărie pentru împrumutarea demobilizaților începuse încă din anul 1925 când sunt făcute primele lotizări după o schiță de plan și sunt vândute primele locuri. (vezi în Anexe *Actul de vânzare-cumpărare al institutorului Nicolae Topescu*). Acțiunea va continua până în anii crizei economice din anii 1929-1933. Aplicarea Planului adoptat de Consiliul local în iunie 1928 a constituit a doua mare etapă de dezvoltare edilitar-urbanistică a orașului Călărași.

Raportul Serviciului tehnic din 28 iunie 1928 este structurat în două părți, prima referindu-se la descrierea situației actuale a orașului din punct de vedere edilitar-urbanistic, iar cea de a doua este intitulată *Proiect pentru amenajarea orașului*, document pe care-l vom prezenta sintetic în cele ce urmează.

Autorul Raportului, ing. N. Săndulescu, pornea de la previziunea creșterii populației orașului pentru o perioadă de o sută de ani, în care se va ajunge la 100.000 de locuitori. Conform raportului practic admisibil între suprafața orașului și numărul populației, orașul trebuia în final, să acopere o suprafață de 200 hectare. Poziția cea mai favorabilă și posibilă înspre care se putea face extinderea era partea dinspre Nord și Est până la linia ferată înspre Vest, până la o linie convențională A-B, iar înspre Sud rămânea „*actuala linie determinată de malul Borcei și al Ezerului peste care nu se putea trece.*”

Suprafața închisă între aceste linii era de 272 hectare. Dacă se scădea din această suprafață blocurile mari ca: cimitirul vechi, cazarmile militare, un teren al C.F.R. și cartierul industrial, care aveau în total o suprafață de 72 hectare se ajungea pentru orașul propriu-zis la suprafața de 200 hectare admisibilă.

Pe baza acestor calcule se stabilea zona orașului la următoarele linii: „La Nord și Est, linia ferată, la Sud malul Borcei și al Ezerului și la Vest o linie A – B, plecând de la calea ferată până la malul Ezerului la sud de Cazarma Reg. 5 Călărași.” Urma împărțirea orașului pe cartiere:

a) Cartierul comercial. Pornind de la faptul că viața comercială a orașului era formată de zona centrală și strada București, din str. Eliade Rădulescu, până la extremitatea ei dinspre Apus, se stabilea Cartierul comercial după cum urmează: Strada Știrbei Vodă (astăzi, 1 Decembrie 1918), în întregime; str. Sf. Nicolae, între str. Dobrogea și str. Slobozia; str. București, din str. Eliade Rădulescu până la marginea de Apus a orașului; str. Slobozia, în întregime; str. Mihai Viteazul (astăzi, 13 Decembrie), în întregime; str. Valter Mărcineanu (astăzi str. Traian, care pornea din str. București), în întregime; str. Eliade Rădulescu, între str. București și str. Știrbei Vodă și str. Dobrogei, între str. București și Port.

b) Cartierul de locuințe, care era format din tot restul orașului în afară de cartierul comercial, precum și de noile blocuri (de fapt, cartiere) A (zona din spatele Pieței Cuza Vodă de astăzi) și D (zona din fața Regimentului 5 Călărași).

c) Cartierul de locuințe - sistem de vile, care urma să fie format de noile blocuri B (zona din fața Regimentului 20 Artilerie, Cartierul Gării de astăzi) și C (zona din fața Cimitirului, între străzile Slobozia și Dobrogea, până la Bulevard).

d) Cartierul industrial, în care se menționa că „*deși momentan nu există o industrie în acest oraș, dar în speranța că și în orașul nostru se va dezvolta această ramură de activitate, atât de necesară*”, s-a destinat pentru cartier industrial, aproximativ o suprafață de 32 hectare, acoperită de zona marcată de str. Portului (atunci, Cuza Vodă) și Grivița până în linia ferată, care duce în Port. Această zonă se afla la marginea de răsărit a orașului de atunci și era ocupată de grădini, vii și locuri de arătură, nu avea construcții decât moara Mircea, era în apropiere de linia ferată, putându-se lega ușor cu linii de garaj, era în apropiere de Port,

așezată pe un teren plan, se putea divide în blocuri mari, orașul fiind apărat din punct de vedere al vântului dominant, astfel că îndeplinea toate condițiile pentru acest scop. În interiorul cartierului era prevăzută și o zonă pentru locuințele lucrătorilor industriali.

În afară de zona orașului erau prevăzute și alte cartiere suburbane:

e) Cartierul E al funcționarilor C.F.R. Acest teren era situat peste linia ferată, în apropierea gării, proprietate a comunei și pe el fuseseră împrăștiți funcționarii C.F.R.

f) Cartierul F al spoitorilor, stabilit pe un teren, proprietate a comunei dinspre apus de oraș, în afară de raza orașului, unde locuiau în bordeie un număr de 66 familii de țigani spoitori și crescători de bivoli. Aceștia erau embaticari pe terenul unde stăteau, plătind comunei anual o taxă. Din această cauză ei nu-și construiseră case de locuit. Pentru că erau necesari orașului prin meseria lor de spoitori și prin aprovizionarea cu lapte de bivoliță într-o măsură foarte importantă, comuna a hotărât ca pe locurile unde sunt stabiliți să fie împrăștiți și obligați a-și construi case de locuit, parcelând terenul și formând cartierul F.

Conform reglementărilor ce urmau a fi stabilite printr-un viitor Regulament de construcție și alinieri, orașul se împărțea în trei zone:

A) Zona I, cuprindea partea cuprinsă în careul dintre str. Cuza Vodă (astăzi, Portului), str. Ghiță Dumitrescu (astăzi, Eroilor), str. Grivița inclusiv și malul Ezerului, str. Slobozia și Mihai Viteazu (astăzi, 13 Decembrie), în toată lungimea lor și Bulevardul Gărei din noul cartier B.

B) Zona II, se întindea în vechiul oraș în exteriorul zonei I, spre apus până la Bulevardul Ferdinand (astăzi, Republicii), str. Ștefan cel Mare (astăzi, Alexandru Sahia), București și malul Ezerului, spre răsărit până la Bulevardul Ferdinand, str. Portului, Plevnei și C.A. Roseti (astăzi, Libertății), iar în cartierele noi, restul cartierului C (cel din fața Cimitirului central) și între cartierul B (al Gării).

C) Zona III, o va forma restul orașului vechi, în afară de zonele I și II și cartierele A (cel din spatele Pieței Cuza Vodă de astăzi, unde se află Biserica Sf. Dasie), D (cel din fața Regimentului 5 Călărași), E (al funcționarilor C.F.R.) și F (al spoitorilor).

Împărțirea în spații libere și spații clădite sau clădibile a suprafeței de 272 hectare cât urma să aibă viitorul oraș, era proiectată după cum urmează:

a) spații libere (străzi, piețe, grădini publice, cimitire etc.): în orașul vechi – străzi – 38 ha; cimitir – 5,8728 ha.; grădină publică – 1,4908 ha; în cartierul A – 7, 1594 ha; în cartierul B – 4, 0241 ha; în cartierul C – 1,2188 ha; în cartierul D – 1,1002 ha; proiectate în cartierul industrial – 4 ha și proiectate în restul orașului vechi – 1, 500 ha. În total – 64 ha și 363, 40 mp.

b) spații clădite sau clădibile – 207 ha și 636,60 mp. Raportul între spațiile clădite sau clădibile și cele libere era de 3,22.

În noile cartiere s-a dat lărgimea de 20 m bulevardelor și străzilor în prelungirea șoselelor naționale și județene, cu câte 10 m pentru părțile carosabile și câte 5 m de ambele părți pentru trotuare, care urmau să primească plantații cu câte 2 rânduri de arbori pe fiecare trotuar.

Celelalte străzi din interiorul noilor cartiere aveau lățimea de 14 m și 12 m după importanța lor, având părțile carosabile de 8 m și respectiv 7 m și pentru trotuare câte 3 m și 2,50 m de fiecare parte.

În ceea ce privește scurgerile și canalele, deoarece terenul pe întreaga zonă a orașului era plan, scurgerile apelor pluviale în vechiul oraș s-au putut da cu oarecari lucrări de terasamente, înspre apa Borcei și Ezer. În noile cartiere această chestiune nu putea fi rezolvată decât prin construirea unui canal colector în lungul Bulevardului Ferdinand, deșușind la Borcea prin cinci canale de descărcare.

Pentru școli și biserici, în afara celor cu localuri proprii, se rezervase încă două terenuri în orașul vechi, la care se adăugau cele din noile cartiere. Astfel, pentru Școala Normală s-a rezervat din terenul proprietate a comunei din partea de vest a orașului, o porțiune în suprafață

de 8 ha 4200 mp pentru construirea localului școlii și pentru câmp de experiențe practice de cultură națională. (terenul cuprindea zona unde este astăzi Liceul Agricol "Sandu Aldea", precum și Școala Mihai Viteazul și Liceul Mihai Eminescu). În spatele școlii se rezervase terenul pentru grădină publică, operațiune ce se putea face cu elevii Școlii normale și a celorlalte școli din oraș cu titlu de experiențe practice. De asemenea, pentru Școala profesională de fete se rezervase un teren de aproape 2000 m.p. în Cartierul C. din fața Cimitirului.

Toate aceste măsuri de dezvoltare urbană a Călărașului au fost de natură să favorizeze și o accelerată evoluție demografică. Astfel, dacă în anul 1920 populația orașului Călărași număra 14.000 locuitori, în numai 20 de ani, ea aproape s-a dublat, ajungând la 25.500 locuitori, în anul 1940.

Ar mai fi de amintit și faptul că pe lângă impozantele construcții civile cu o arhitectură specifică perioadei, care s-au construit în acești ani în cartierul de vile, marcat pe plan cu literele B și C, zestrea arhitecturală a Călărașului s-a îmbogățit și cu câteva clădiri publice, dintre care amintim școlile primare din nou înființatul Cartier A și din Cartierul Măgureni, Anexa Liceului Știrbei Vodă, clădirea Școlii comerciale, a Școlii normale de băieți, aripa nouă a Liceului de fete "Sf. Gheorghe", Școala profesională de fete din Cartierul C, Casa Cercului Subofițerilor (Casa Armatei) Hala comercială a orașului, Aeroportul și Biserica-monument "Sf. Gheorghe". Se lărgeste Parcul comunal și este ridicat Monumentului Eroilor din primul Război Mondial, operă a sculptorului Theodor Burcă, amplasat în Piața din față Bisericii Sf. Nicolae, precum și Ansamblul monumental din Cimitirul eroilor.

Perioada anilor 1940-1944, care a fost marcată de instalarea regimului de dictatură antonesciană și de intrarea României în cel de al Doilea Război mondial de partea Germaniei, a însemnat o perioadă de stagnare din punct de vedere economic și edilitar-urbanistic, cu toate eforturile pe care primarul Eugen Cialâc le făcea pentru a asigura o oarecare stabilitate pentru populația rămasă acasă (copii, tineri, femei și bătrâni). Unele documente dau chiar aparența unei situații normale. Astfel, la Călărași se organizau încă manifestări culturale – artistice. Personalități de primă mărime ale literaturii românești (Ionel Teodoreanu, Victor Eftimiu, Ion Aurel Manolescu ș.a.) conferențiază la Călărași, iar elevii liceelor din localitate, chiar dacă-și desfășurau cursurile în condiții improprii, prezentau spectacole în fața concitadinilor lor.

Un inventar al lucrărilor edilitar-urbanistice realizat de Primăria locală la 10 august 1942 consemna următoarele activități de profil: *„Îmbunătățirea și sporirea instalație de alimentare cu apă a orașului; Construirea canalului colector în lungime de 2040 m; Reparațiuni la Palatul comunal; Reparațiuni la Teatrul comunal; Reparații la pavaje și trotuare; Terminarea Băii comunale.”*

Deși Planul activităților edilitare realizat de primarul Cialâc era foarte ambițios pentru acele vremuri și el viza modernizarea și extinderea alimentării cu apă și cu energie electrică a orașului, lipsa fondurilor făceau practic acest plan irealizabil. Într-un document care inventaria lucrările executate în exercițiul bugetar 1943/1944 se menționa că în ceea ce privește cheltuielile necesare pentru modernizarea și extinderea alimentării cu apă a orașului, dintr-un total prevăzut de 20.500.000 lei se executaseră lucrări reprezentând doar 10,45% din total proiect. Aceeași situație în ceea ce privește lucrările de la Uzina electrică, care se executaseră într-un procent de 0,52%. Situația era similară și pentru lucrările de canalizare realizate numai într-un procent de 14,75%. Singura lucrare finalizată era cea de reparație capitală a Teatrului comunal, începută încă din anul 1941.

În anul 1944 teritoriul municipiului Călărași făcea parte din zona etapelor armatelor germane și române angajate pe frontul din Moldova. Aici se aflau dislocate așa-numitele formațiuni de spate care asigurau frontul cu hrană, muniții, carburanți, materiale de geniu ș.a. Tocmai în acest scop în anii 1942-1943 germanii construiseră un mare Siloz pe malul Borcei, în apropierea Portului. Tot aici se mai găseau amplasate numeroase spitale militare, coloane de transport și aerodromuri pentru formațiunile grele de aviație. De asemenea, în zona Câmpiei

Bărăganului se afla, la 23 august 1944, în momentul întoarcerii armelor, Grupul de armate german "Koruck 593", comandat de generalul Bruckhardt, care avea, potrivit estimărilor vremii, în jur de 5.000 – 6.000 de soldați. Situația strategică generată de declanșarea acțiunilor armate pune trupele germane din Bărăgan între două focuri: cel al forțelor sovietice aflate în ofensivă pe frontul din Moldova și cel al trupelor române din cadrul Corpului 2 teritorial, însărcinat cu misiunea de a zdrobi inamicul din estul și sudul Munteniei.

După unele date, la care am avut acces, rezultă faptul că între 24 – 27 august 1944, în localitățile din jurul Călărașului au avut loc numeroase ciocniri între trupele române și cele germane, soldate cu capturarea a peste 1500 de ofițeri, subofițeri și soldați germani, ce au fost dezarmați și internați în lagărul ce se improvizase în incinta Regimentului 23 infanterie de la Călărași. Incidente puternice s-au semnalat și pe Dunăre și Brațul Borcea, unde convoaiele navelor de război germane încercau să se refugieze în amonte de Ostrov, pentru a putea acosta pe malul bulgăresc al Dunării.

În zilele de 29 și 30 august 1944, Călărașul a fost ținta unor importante forțe militare germane care au încercat să pătrundă în oraș cu intenția de a trece mai departe spre Bulgaria, prin Silistra. Primele schimburi de focuri se produc la 29 august, în jurul orei 17,10. Peste aproximativ o oră, coloana germană comandată de generalul Bruckhardt sosea pe aeroportul orașului și cerea permisiunea ca trupele sale să fie lasate să treacă în Bulgaria. Refuzând o asemenea propunere și primind ordin de a dezarma și captura forțele inamice, locotenent-colonelul Constantin Damiescu, comandantul garnizoanei locale, ordona deschiderea focului. Astfel, în noaptea de 29/30 august 1944, la bariera Călărașului dinspre Slobozia au loc lupte puternice, soldate în cele din urmă cu victoria trupelor românești. Într-un raport al Poliției Călărași, înaintat prefecturii județului, se menționa: *"În noaptea de 29/ 30 august 1944 au fost dezarmați și făcuți prizonieri un număr de 3200 ostași germani, din care un general, 80 ofițeri, 100 subofițeri și restul trupă. Cu ocazia incidentelor ce au avut loc, sunt 301 morți și 250 răniți din armata germană"*.

Schimbări semnificative în viața orașului(1945-2024)

A urmat o perioadă scurtă de rapide și semnificative schimbări politico-administrative, conducerea locală fiind preluată, ca în toată țara de altfel, de comuniști care după 30 Decembrie 1947, odată cu abolirea Monarhiei și Proclamarea Republicii Populare, vor trece la acțiuni concrete de lichidarea treptată a proprietății private, concretizate în Legea de naționalizare de la 11 iunie 1948 și în confiscarea abuzivă a numeroase imobile și stabilimente industriale mici.. Zeci de familii au fost deposedate de bunurile agonisite în timpul vieții, pierzându-și imobilele în care locuiau, pământul, etc. Sute de oameni au fost arestați ca dușmani ai poporului, chiaburi, criminali de război și trimiși la Canal, la Caracal, Pitești, Aiud, Gherla și alte locuri de pe harta Gulagului românesc.

La 13 aprilie 1948, un Parlament dominat cu o imensă majoritate de comuniști, adopta o noua Constituție care să asigure cadrul general de transpunere în practică a unui program politic totalitar. La nivel local se creează comitetele provizorii, ca organe ale administrației locale de stat, în fapt anexe ale organizațiilor județene și orașenești de partid. Aceste structuri au funcționat între 1948 – 1952, când au fost înlocuite de sfaturile populare, raioanale și orașenești, care au activat până în decembrie 1967, dată de la care, odată cu reînființarea județelor, se crează consiliile populare județene, municipale, orașenești și comunale.

În conformitate cu legislația impusă de regimul comunist, la Călărași au funcționat, până la Revoluția din decembrie 1989, următoarele structuri ale administrației publice locale:

a) între 1948-1952 la Călărași a funcționat un Comitet provizoriu județean și un Comitet provizoriu orașenesc;

b) între 1951-1967- un Sfat popular raional (avea competență asupra întregului raion care, pe lângă orașul Călărași mai cuprindea 24 localități rurale cu rang de comună) și un Sfat

popular orășenesc;

c) în perioada 1968-1980 structura administrativă locală care a funcționat la Călărași a fost Consiliul popular municipal;

d) odată cu înființarea județului, între anii 1981-1989 la Călărași a funcționat un Consiliu popular județean (cu competență la nivelul județului Călărași, care cuprindea un municipiu, patru orașe și 48 de comune) și un Consiliu popular municipal.

În ceea ce privește evoluția economico-socială și edilitar-urbanistică a Călărașului în acești ani, din capul locului trebuie afirmat că saltul înregistrat a fost apreciabil, lucru normal de altfel și datorat nu binefacerilor regimului, ci evoluției firești a societății omenești, în ansamblu, și a celei românești, în particular.

În primul rând, în anii dictaturii comuniste constatăm o creștere apreciabilă a numărului locuitorilor Călărașului. Astfel, dacă la ultimul recensământ oficial antebelic, cel din 1943, orașul Călărași avea o populație de 21457 locuitori, la sfârșitul anului 1989, municipiul nostru depășea cu puțin cifra de 80000 de locuitori, cifră în care era inclusă și populația fostei comune Mircea Vodă, înființată în 1894 și devenită cartier al orașului Călărași în anul 1953. Modificări sesizabile s-au produs și în structura populației ocupate. Dacă în 1948, la Călărași numai 1325 persoane erau ocupate în ramuri neagricole, în ianuarie 1989, numărul acestei categorii sociale ajunsese la peste 30000 persoane. Dincolo de limbajul sec al cifrelor se ascunde un volum de muncă deosebit de mare, în urma căruia la Călărași se poate vorbi de industrie și de construirea a numeroase blocuri care să adăpostească forța de muncă atrasă în zonă, mai ales după anul 1976, odată cu începerea lucrărilor de construcție la ceea ce se dorea a fi cel mai mare combinat siderurgic al României, proiectat să realizeze aproximativ 10 milioane tone de oțel anual!

În urma aplicării Legii de naționalizare, adoptată pe 11 iunie 1948, la Călărași erau trecute în proprietatea statului următoarele întreprinderi: Moara nr.1 – fostă proprietate a lui Ștefan Vineșiu, Brutăria – ce aparținea aceluiași proprietar, Moara nr.2 – fostă proprietate a lui Iacob Lutz și Tăbăcăria “Belizarie Ștefanescu”. Aceștia li s-au adăugat, prin măsuri ulterioare, câteva ateliere mecanice, toate fiind reunite într-o întreprindere de stat de industrie locală, botezată semnificativ *Întreprinderea “11 iunie”*. Mult mai târziu vor apărea unitățile economice reprezentative: *Întreprinderea de confecții -1959, Combinatul de celuloză și hârtie – 1964, Întreprinderea materialelor de construcții – 1965, Combinatul siderurgic – 1976, cu prima șarjă de oțel în 1979.*

Fără să facem aici un fel de “dare de seamă”, trebuie să amintim și unele realizări din domeniul edilitar – urbanistic, chiar dacă în această direcție s-au comis numeroase abuzuri și greșeli. Astfel, cvartalele blocurilor de locuit nou apărute pe harta orașului, cu toate neajunsurile în ceea ce privește calitatea construcțiilor și cadrul arhitectural general, sunt astăzi o realitate a orașului nostru și aici își petrec viața de fiecare zi peste 14000 de familii. Totodată, s-au construit și unele clădiri cu funcționalitate social – culturală, cum sunt cele ale Spitalului județean, Policlinicii nr.2, Hotelul “Călărași” și fostul Complex hotelier “Perla”, Cinematograful “Orizont”, localurile liceelor teoretice nr. 1(actual Colegiu “Știrbei Vodă”) și nr. 2(actual “Mihai Eminescu”), al Liceului de chimie(actual“Ștefan Bănuțescu”), Liceului auto și Liceului metalurgic(actual“Danubius”), precum și noi localuri pentru șase școli generale, opt grădinițe, aceștia adăugându-li-se mii de metri pătrați de spații comerciale.

Schimbări vizibile s-au produs la nivelul vieții economice și social-culturale și după evenimentele din decembrie 1989, înființându-se numeroase societăți comerciale, ca urmare a inițiativelor private, în timp ce foștii “coloși” de stat au dispărut în meandrele economiei de piață. Treptat, Călărașul și-a recăpătat aspectul pronunțat comercial din anii interbelici, cunoscuta strada București devenind deja un fel de Lipsani provincial. De altfel, având în vedere noul specific economic, social – cultural și edilitar – urbanistic ce se profilează deja, în cadrul municipiului Călărași putem distinge următoarele zone funcționale:

a) Zona de nord cuprinde cartierele Gară și Cărămidari, cu împrejurimile lor, având ca

limită de sud Bulevardul Republicii, iar ca limită de nord terenurile fostului I.A.S. Călărași. Se caracterizează, în primul rând, prin funcția sa industrială, aici fiind amplasate Fabrica de confecții (S.C. "Catex" SA), Fabrica de sticlă Saint-Gobain, Fabrica de zahăr, Fabrica de nutrețuri combinate, precum și alte secții de confecții metalice, construcții și prestări servicii. Creșterea păsărilor este prezentă în zonă prin S.C. "Avicola", una dintre marile societăți de profil din România, care livrează produsele sale atât pe piața internă cât și pe cea a Uniunii Europene. Funcția de transport este evidențiată de prezența în această zonă a Gării C.F.R. și Autogării Călărași (ambele dispunând de construcții moderne, realizate în anii 1986 – 1988), precum și a unor întreprinderi specializate în transportul auto de călători. Societățile specializate în colectare de deșeuri metalice, de aprovizionare pentru industrie și agricultură, depozitele de combustibil și cele ale materialelor de construcții, precum și cele de mobilă, întăresc funcția de depozitare și desfacere a acestei zone. Amintim, totodată, că aici funcționează două unități de învățământ (Școala specială nr. 1 - în localul fostului Liceu teoretic nr.1, și Grupul școlar auto), Inspectoratul școlar județean, Complexul sportiv al municipiului, precum și numeroase unități comerciale private de tip supermarket: Kaufland, Lidl, Catex și Penny 4.

b) Zona centrală se evidențiază prin rolul său pregnant politico-administrativ, social-cultural, comercial, portuar și de agrement. Rețin atenția sediile Consiliului județean și Prefecturii, Primăriei municipiului, Direcției județene pentru cultură, culte și patrimoniul cultural național, Gimnaziului Carol I, Muzeului "Dunării de Jos", Direcției județene a Arhivelor Naționale (fosta Casarmă a pompierilor). Rolul pronunțat cultural-educativ al acestei zone este dat și de prezența în acest areal a Centrului cultural județean și a Bibliotecii județene "Alexandru Odobescu", Liceului comercial, Complexul hotelier "Călărași", sediul Poștei centrale, unde funcționează și Stația locală de televiziune "Antena 3", Spitalul județean și Policlinica nr. 1, Parcul de agrement și Grădina zoologică, sediile unor partide politice, precum și cele ale băncilor comercială, agricolă și a Camerei de comerț și industrie, la care se adaugă recentele clădiri ale Palatului fiscal și ale Palatului de justiție. Parcul Central și blocurile de locuit, întregesc ansamblul arhitectonic și funcțional al centrului civic al municipiului.

c) Zona semicentrală, reprezentată prin cartierele Volna, Caragiale și Port este, în general, o zonă de locuit. În această parte a orașului găsim în mod dispersat și câteva sedii ale unor societăți comerciale, precum și numeroase unități de desfacere a produselor agroalimentare, industriale și farmaceutice. În această zonă aspectul predominant este cel comercial dat, în mod deosebit, de numeroasele magazine deschise pe strazile București, Grivița, Flacăra, Progresul și Cuza Vodă. Găsim și câteva unități sociale și de învățământ (CJRAE – în fostul local al Școala nr. 4, dispensarele medicale umane nr. 3-4, 5-6), precum și Uzina de apă a orașului. De remarcat că prin prezența în această zonă a Combinatului de carne "ALDIS", unul din cei mai mari producători de mezeluri din România, caracterul industrial al acestui areal devine tot mai pronunțat. Prin existența în acest areal a Parcului "Dumbrava", a Hotelului "Hestia" și a Grădinii zoologice zona a căpătat un pronunțat caracter turistic și de agrement.

d) Zona de est, care se întinde de la calea ferată ce leagă Stația CFR Călărași cu Portul, până la contactul cu comuna Modelu, este în primul rând o zonă industrială, conturată după anul 1962, reprezentată de Combinatul de celuloză și hârtie (S.C. "Sofidel" SA) și Întreprinderea materialelor de construcții (S.C. "Prefab" SA). În ultima perioadă, aici s-a consolidat și un important nucleu de prestări servicii și desfacerea unor produse specializate, cum este cazul S.C. "Condorul", care livrează autoturismele românești produse la Pitești, a Complexului alimentar "D'all Class", dar mai ales a Magazinului "Dedeman", construit recent. De asemenea, în această parte a orașului se găsesc două unități militare, Pompierii și Jandarmeria, aceasta din urmă funcționând în fosta cazarmă a Regimentului 23 infanterie, o școală generală și, bineînțeles, numeroase case de locuit și spații comerciale.

e) Zona de nord-vest, cu un pronunțat caracter industrial, grupează complexul de unități economice de pe fosta Platformă siderurgică (S.C. "Donalam" SA, S.C. "Tenaris" SA, S.C. "Astalrom" SA, S.C. "Sidertrans" SA, S.C. "Martifer" SA), precum și alte întreprinderi private care s-au constituit în ultimii ani, dintre care amintim Fabrica de oxigen, argon și azot a Concernului SIAD. Direcția silvică județeană, Administrația națională de îmbunătățiri funciare și Intreprinderea piscicolă Călărași (S.C. "Piscicola" SA) completează aspectul funcțional al acestei zone.

Prof. dr. Constantin TUDOR