

Palatul CFR 1939-2014



PALATUL CFR 1939 – 2014

Construcția Palatului Administrativ al CFR, cunoscut azi ca Palatul CFR, a început în anul 1937. Terenul pe care s-a amplasat a fost până în 1930 ocupat de vechile ateliere de reparat material rulant, Atelierele București Nord. Menționăm că de la construirea Gării Târgoviștei (1872), denumită din anul 1888 Gara de Nord, întreg spațiul până la Piața Matache Măcelaru a fost rezervat C.F.R.-ului.

Regia Autonomă a Căilor Ferate Române a fost cel mai vast și mai complex serviciu public din România. Menit să asigure în condiții optime, cu observarea intereselor superioare ale economiei naționale și ale statului, transportul de călători și mărfuri și buna funcționare a conductelor de petrol, acest important serviciu a urmărit cu o statornică și vigilentă atenție progresele realizate în materie de transporturi și consecințele de tot felul rezultate din aceste progrese, ajungând astfel, în mod firesc, la un culminant stadiu de dezvoltare.

Condus de organe centrale, individuale și colective, considerabil sporite de-a lungul vremii sub imperativul necesității și divizate în patru mari grupe: administrativă, de exploatare, tehnică și economică, cu direcțiile, serviciile, inspecțiile și birourile respective, marele lot pe care îl alcătuiește Direcția Generală a Căilor ferate a sfârșit prin a constata insuficiența capacității locative a inițialei lui așezări. Cele 14 direcțiuni cu subunitățile lor erau răspândite, costisitor, în diferite părți ale capitalei, fie în clădiri vechi, aparținând administrației, fie în imobile particulare, adesea

improprii pentru instalarea în bune condiții a unor servicii publice complicate și cu personal numeros. Acest neajuns era însă aproape episodic și secundar, în raport cu dificultățile și stânjenirile pe care această situație o aducea funcționării normale și regulate a aparatului administrativ feroviar. Într-adevăr, mai mult decât oriunde, interdependența, celeritatea și promptitudinea în hotărâre și execuție, coordonarea activităților impun o imediată și strânsă legătură între diferitele organe colaboratoare; aici tot ce este disparat, difuz și necontrolat la vreme poate să vatăme unitatea de concepție și de înfăptuire atât de necesară și astfel cele mai laudabile eforturi pot deveni dacă nu primejdioase, cel puțin nefolositoare.

Posturile de comandă se găseau așadar stingherite prin risipirea serviciilor în subordine, contactul dintre organe făcut prin curieri sau lungi convorbiri telefonice, era generator de întâzieri sau nelămuriri.

Problema întrunirii într-un singur și încăpător local al întregii administrații centrale a trecut pe primul plan al preocupării conducătorilor și după studii temeinice și îndelungate s-a putut păși la rezolvarea ei.

În anul 1930, Direcția Generală a C.F. a readus în prim plan necesitatea construirii unui palat administrativ al căilor ferate. Cu un personal numeros, concentrat din toate ramurile de activitate: administrativă, tehnică, juridică, științifică și organizat pentru a lucra într-o perfectă omogenitate, își avea oficiile instalate în 17 imobile, situate în diferite cartiere ale orașului. Pentru a putea aprecia greutatea întâmpinate de Administrația CFR datorită lipsei unui local propriu, este suficient să arătăm că în acest an chiria imobilelor (pentru care plătea 13.889.000 lei), costul combustibilului și salariilor curierilor au reprezentat o cheltuială de 23.000.000 lei.

O problemă foarte importantă care intervine la construcția unui Palat Administrativ este amplasamentul. În marile capitale, clădirile Administrațiilor feroviare formau

cartiere proprii, grupate în jurul gărilor, sau a gării principale. La momentul respectiv în București, Gara de Nord era unica gară importantă a orașului. Concentrând sosirile și plecările aproape a tuturor trenurilor de călători și în parte a celor de mărfuri, având în raza sa construite: ateliere, clădiri de administrație, cartiere de locuințe pentru funcționari, tot ce Calea Ferată Română a realizat în București în cursul vremii și devenind în același timp și punctul central al Capitalei față de extinderea ce a luat-o după război prin deschiderea noilor cartiere în direcția: Cotroceni, Bucureștii Noi, Șoseaua Kisseleff, Băneasa, cartierul Gării de Nord răspundea oarecum favorabil în ce privește amplasamentul său.

Lipsit de un plan edilitar, sistematizarea acestui cartier ar fi necesitat o îndelungă deliberare și o foarte mare cheltuială, sacrificiu care totuși ar fi pus în adevărata lor valoare atâtea construcții solide și încăpătoare și un teren imens, ocupat de atelierele de reparații, al căror loc cu siguranță nu era în mijlocul orașului.

S-a pus chiar problema realizării unei Gări Centrale moderne, în care toate lucrările să fie proiectate de la început după cele mai noi inovații ale tehnicii.

Palatul Administrativ CFR ar fi fost amplasat la capătul Bulevardului Elisabeta, în preajma Gării Centrale, ca o podoabă a unei capitale moderne.

Viziunii frumoase, pentru care timp de treizeci de ani s-au făcut un concurs internațional și numeroase proiecte mărețe, dar căreia parcă pentru a i se păstra tradiția infinită a visurilor, i se menținea starea ireală.

Necesitatea stringentă a construcției Palatului Administrativ, face ca, în acest an, Direcția Generală a Căilor Ferate să invite toți arhitecții români la un Concurș public pentru a se putea găsi cea mai bună soluție pentru elaborarea proiectului, pe terenul ce-l posedă în Splaiul Sf. Elefterie. Arhitecții au răspuns cu entuziasm la această chemare ce corespundea

principiilor pe care le așteptau de mult timp, anume obligația de a se scoate la concurs toate edificiile importante de interes public, reglementându-se condițiile de concurs după normele Confederației Internaționale a Arhitecților.

Față de importanța lucrării, față de efortul pentru studierea proiectului și de seriozitatea celor ce se pregăteau a concura, arhitecții au avut mai multe revendicări:

1. Un program precis indicând atribuțiile, organizarea și modul în care conlucrează diferitele servicii ale Administrației.
2. Fixarea definitivă a amplasamentului clădirii în raport cu frontul Gării Centrale, plan care s-ar elabora fie de către Direcția Lucrărilor C.F.R., fie formând obiectul unui ante concurs, studiat în vederile Direcției de Sistemizare a Capitalei, după regulamentul în vigoare și obținând aprobarea acesteia.
3. Din juriu să facă parte și membrii Consiliului de Administrație C.F.R., și arhitecți profesori ai Școlii Superioare de Arhitectură din București și delegați ai celor două Societăți.
4. Concurentului care a obținut locul I să i se garanteze conducerea tehnică a lucrării, după o convenție care s-ar încheia între acesta și Direcția C.F.R.

Fie că aceste condiții, pentru prima oară formulate oficial, au părut exagerate, fie că partea economică și financiară nefiind încă rezolvată, Direcția nu a fost în măsură să încheie angajamente atât de precise, cererile fiind respinse.

Astfel, la 11 decembrie, termenul predării proiectelor, cu toată importanța premiilor, s-au prezentat la concurs șapte proiecte, complexul împrejurărilor ținându-i îndepărtați pe arhitecții români.

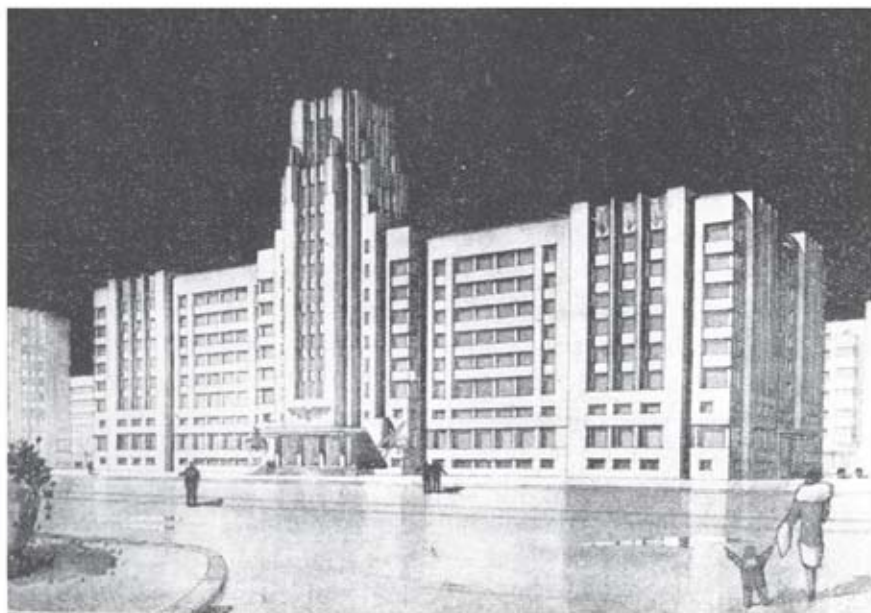
Cele șapte proiecte prezentate la concurs reprezentau concepte destul de îndrăznețe pentru acele vremuri, dar arhitecții concurenți porneau de la o formă de plan căreia îi

lipsea principiul cel mai important: logica ei față de ambianță și față de programul de distribuție.

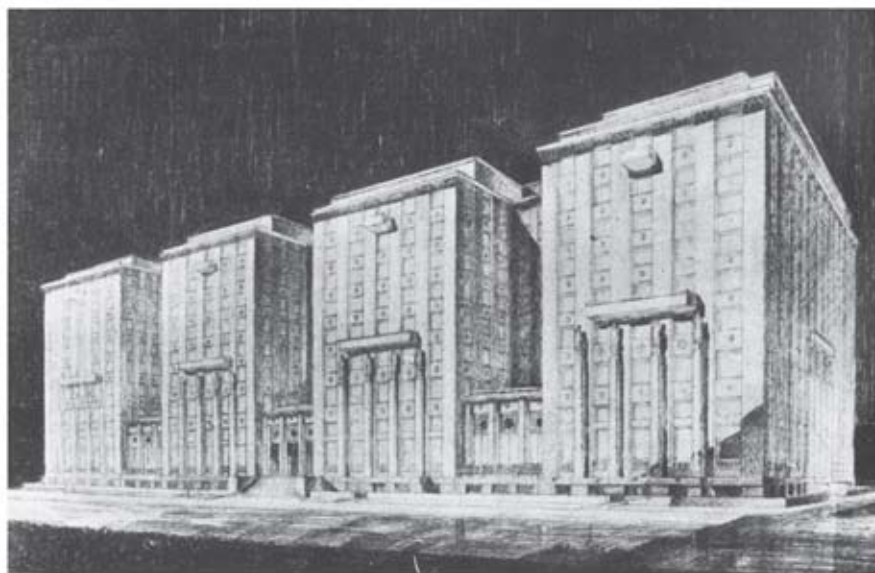
În ședința din 31 ianuarie, întrunindu-se Consiliul de Administrație CFR cu juriul examinator, s-a hotărât că, proiectele dovedindu-se toate necorespunzătoare, nu este niciun câștigător.



Proiect cu motto: „Roata înaripată”



Proiect cu motto: „Locomotiva”

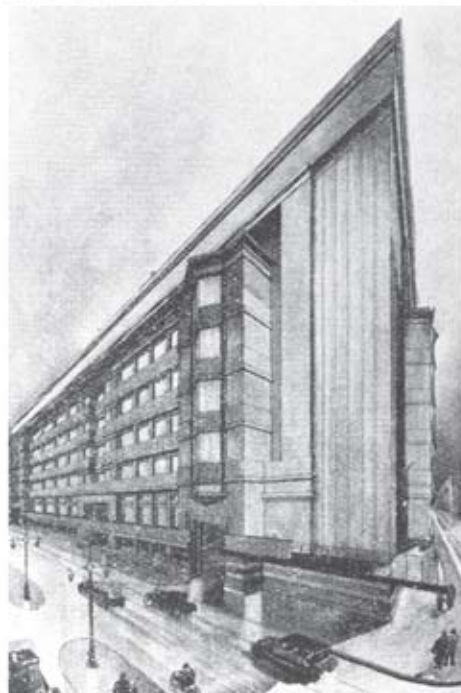


Proiect cu motto: „Σ A+B+C+D”

Proiect cu motto:
„Silueta Clădirii”



Proiect cu motto:
„Triunghiul”



Prin demolarea, în anul 1931, a Atelierelor de reparat material rulant București-Nord, tot terenul ocupat din 1870 de acestea rămăsese liber și Direcția Generală CFR, fără a ezita, a luat hotărârea ca el să fie destinat construirii Palatului Administrativ CFR. Prin această hotărâre rapidă, au fost anulate toate proiectele făcute până atunci, pentru executarea unui local unic, propriu, pe alte amplasamente. Primul proiect de sediu central al Direcției Generale CFR pe acest teren a fost elaborat în 1935 de un birou special înființat în cadrul Direcției de Poduri și conținea o clădire cu 18 etaje. Soluția a fost însă abandonată repede, deoarece terenul de fundație nu inspira suficientă încredere pentru o astfel de construcție.

În anul următor, ia ființă Serviciul Independent de Arhitectură, condus de arhitectul Duiliu Marcu, serviciu care funcționează în subordinea directă a Direcției Generale CFR și care are ca sarcină principală proiectarea Palatului Administrativ. Pe planșetele colectivului de arhitecți și ingineri ai acestui serviciu s-a născut clădirea pe care o vedem astăzi.

Conform concepției inițiale a proiectanților, Palatul urma să adăpostească 4.000 de funcționari, cadre de conducere, săli de consiliu, săli de conferințe, spații pentru arhivă, ateliere de întreținere etc. S-au făcut auzite voci care susțineau că, din punct de vedere al spațiului și al capacității, proiectul acesta era un lux și o exagerare. În realitate, însă, nu a fost nicio exagerare, deoarece în 1936, Direcția Generală CFR avea deja 3200 de funcționari în aparatul central și era prevăzută o creștere.

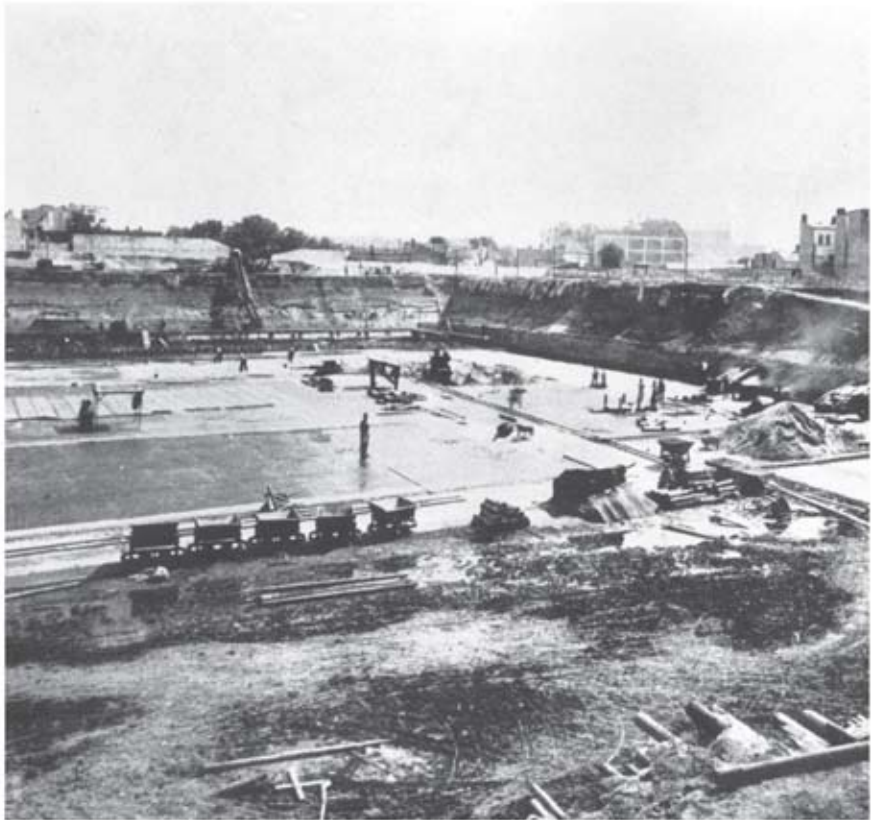
Construcția Palatului CFR a început în anul 1937, pe terenul în suprafață de 55.000 mp, pe actualul bulevard Dinicu Golescu. Acest teren a fost utilizat pentru următoarele considerente:

- era în proprietatea CFR;
- avea în preajmă numeroase mijloace de comunicație;

- era în apropierea cartierelor locuite de funcționarii CFR;
- era situat în vecinătatea serviciilor exterioare instalate în localul Gării de Nord;
- neexistând pentru acel cartier un plan edilitar definitiv, sistematizarea s-a putut face în raport cu nevoile impuse de Palatul Administrativ CFR și anume:
 - crearea în spatele palatului a unei piețe până la strada General Angelescu;
 - lărgirea bulevardului Dinicu Golescu și crearea unui bulevard nou, paralel cu acesta și cu Calea Griviței. Ambele bulevarde care vor mărgini de o parte și de alta clădirea vor asigura spații libere impuse de înălțimea și proporțiile acestei lucrări.



Vedere generală a șantierului Palatului CFR



Vedere generală a șantierului Palatului CFR
vedere dinspre B-dul Dinicu Golescu

Clădirea este o construcție formată din șapte blocuri (trei blocuri cu 2 S + M + P + 11 E, două blocuri cu S + M + P + 8 E, un bloc cu S + M + 3 E și un corp central cu P + 1 E), dispuse pe cele patru laturi ale dreptunghiului construit și separate între ele prin rosturi de dilatație. Tipurile de fundație alese sunt: un radier general la blocul cu 11 etaje, tălpi la blocurile de 8 și 3 etaje și fundații izolate la corpul central cu două niveluri, situat în careul format din cele patru laturi. Blocul cu 11 etaje este alcătuit din trei corpuri, separate prin două rosturi de dilatație. Subsolul doi al blocului este o construcție

rigidă cu pereți și planșee de peste 50 cm grosime, din beton armat cu profile metalice.

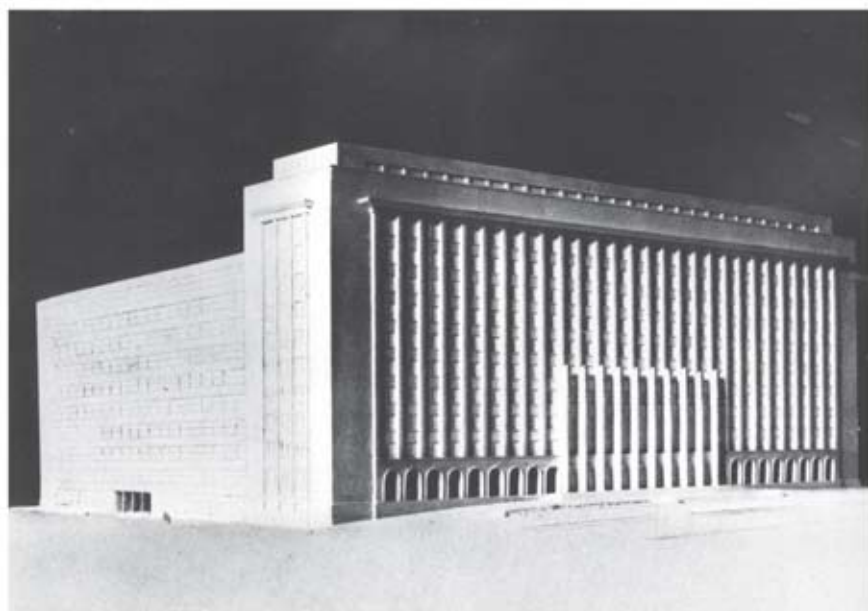
Pentru determinarea rezistenței terenului, în lipsa unor laboratoare de geotehnică în țară, a fost consultat profesorul Karl Terzaghy de la Viena, care a făcut un studiu geotehnic asupra terenului de fundație pentru a-i determina rezistența.

În vederea urmăririi tasărilor în timp, s-au executat patru puțuri sub radierul blocului cu 11 etaje, care permit măsurarea tasării straturilor de pământ la diferite adâncimi, până la 25m.

Structura de rezistență este alcătuită din cadre metalice multietajate, cu trei deschideri, cu secțiuni alcătuite din profile laminate, îmbinările structurii fiind sudate. Întregul schelet, inclusiv nervurile planșeelor au fost înglobate în beton, calculul și dimensionarea făcându-se astfel ca preluarea încărcărilor fundamentale să se facă fără a ține seamă de conlucrarea lui cu betonul. Plăcile planșeelor sunt din beton armat.

Este de menționat că structura, fiind proiectată și executată înainte de 1940, nu a fost calculată la acțiunea seismică. Cu toate acestea, scheletul de rezistență al Palatului s-a comportat foarte bine, atât la cutremurul din 1940, cât și la cel din 1977, dovedind o dată în plus că structurile elastice răspund mai bine la regim seismic decât cele rigide. Cutremurul din 1977 a subliniat acest lucru, provocând importante degradări ale compartimentelor interioare din zidărie de cărămidă, care fuseseră executate ulterior, în majoritate neprevăzute în proiectul inițial și realizate în planurile cadrelor, în totală contradicție cu alcătuirea și comportarea structurilor elastice. Este de reținut faptul că refacerea compartimentelor avariate

s-a făcut tot în planurile cadrelor, ceea ce dovedește că lecția predată de cutremur nu a fost însușită la timp.



Macheta Palatului Administrativ CFR -1939

Palatul CFR nu a fost prima construcție din țara noastră executată cu schelet metalic. Uzinat la Reșița, montarea lui a început în anul 1938; a fost primul schelet metalic complet sudat pentru clădiri înalte.

La data de 12 iunie 1939, în același an în care se împlineau șapte decenii de la inaugurarea liniei Filaret – Giurgiu și în care au avut loc serbările CEFERIADEI, s-a pus piatra fundamentală a clădirii, în prezența M.S. Regelui Carol al II-lea și a membrilor guvernului. Cu ocazia solemnităților care au avut loc, ministrul Lucrărilor Publice și Comunicațiilor din acel timp, Mihail Ghelmegeanu, a spus:

SIRE,

În viața fiecăruia, ca și în existența instituțiilor, încrederea și voința luminată aduc biruință.

Ele înlătură temerile și șovăirile, care sting flacăra credinței și micșorează puterea acțiunii.

Cu prilejul împlinirii a șapte decenii de la inaugurarea primei căi ferate în România, s-au putut constata rezultatele câștigate prin încrederea în vrednicia românească și voința de a înzestra țara cu o organizație modernă de transport.

Opera se continuă cu puteri sporite sub Domnia Majestății Voastre.

Pe lângă progresele realizate și darea în circulație a noii linii, mărturie va sta și construcția monumentală a Palatului administrativ al căilor ferate.

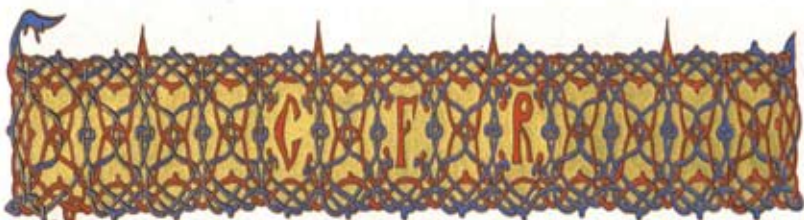
Deși ea va împodobi Capitala Țării, răspunde unei utilități de mult simțită: de a strânge laolaltă conducerea și serviciile centrale, pentru o funcționare mai repede și cu mai mult spor în activitate, proprii oricărei concentrări în organizarea întreprinderilor.

Birouri spațioase, cu lumină suficientă și comunicație lesnicioasă, cu izolări contra variațiilor mari de temperatură, cu instalație modernă de încălzit și lumină, cu ascensoare de transport a funcționarilor și pentru circulația actelor, săli de conferințe internaționale și biblioteci, toate au fost cuprinse în proiect după studii amănunțite, fiind rânduite astfel ca publicul să fie ușor servit iar Direcțiunile să poată lucra ordonat și cu eficiență.

Rolul atât de covârșitor ce-l are calea ferată în apărarea națională ne-a determinat să luăm măsurile necesare pentru a asigura funcționarea normală a conducerii și lucrul în birouri în caz de război.

Fațadele sunt expresia muncii din interior: simbol al disciplinei și clarității. Planul de sistematizare al cartierului a ținut seama de așezarea edificiului și a prevăzut crearea în spatele Palatului a unei piețe, lărgirea Bulevardului Dinicu Giorescu și crearea unui nou bulevard paralel cu Calea Griviței pentru cealaltă latură a construcției.

Actul de temelie ce se zidește azi simbolizează, ca în legendă, dorința de a se înfăptui o operă desăvârșită. Cu el se zidește o parte din sufletul generației noastre închinat binelui și ridicării Națiunii în ritmul actual al vieții românești prin care de un an și jumătate Majestatea Voastră clădește țară nouă.



ASTAZI, 12 Iunie. ANUL 8NA MIIIE NOXA SUTE TREI ZECI
ȘI NOXA. ÎN AL NOXA LEA AN DE GLORIOASA DOMINIE A
MAJESTĂȚII SALE REGEȘI

CAROL AL II-LEA.

FACTOR DE TARA NOXA.

MOȘTENITOR AL TRONULUI FIIND MARELE VOEVOD

MIHAI DE ALBA-JULIA.

PREȘEDINTE AL CONSILIULUI DE MINISTRI DL ARMAND
CALINESCU. MINISTRU AL LUCRARILOR PUBLICE ȘI AL
COMUNICAȚIILOR DL MIHAI CHELMICEANU. PREȘEDINTE
AL CONSILIULUI DE ADMINISTRATIE DL ION GRIGORIE
PERIETEANU. DIRECTOR GENERAL AL CAILOR FERATE ÎNG.
ION MACOVEI.

CU AJUTORUL LUI DOMNEZES.

SAPUS PIATRA DE TEMELIE EDIFICIULUI CE VA CUPRINDE
ÎNTREAGA ADMINISTRATIE CENTRALA A DRUMULUI DE FER.
ACEASTA MAREATA CONSTRUCȚIE SPOREȘTE ȘIRAZUL
MARILOR ÎNFAPTȘIRI PRIN CARE MAJESTATEA SA REGELE
CAROL AL II-LEA ÎȘI ÎNSEAMINĂ ÎN ISTORIA NEAMULUI
RODNICA SA DOMNIE.

La această dată, scheletul metalic al celor două blocuri de opt etaje, cât și cel al corpului central erau complet executate, iar la blocurile de 11 etaje și de 3 etaje, scheletul era în lucru. De asemenea, era turnat betonul armat în grinzi și plăci la blocurile cu scheletul executat.

În martie 1940 a fost dat în exploatare garajul, iar în anul 1944 zidăriile erau complet terminate și instalațiile în curs de execuție; aceasta a permis ca în anul 1945, unele unități, printre care și Direcția Construcțiilor, care executa lucrările în acea perioadă, să se mute în Palat. La intrare, inclusiv la finisaje, s-a lucrat până în anul 1948, an în care Palatul a fost complet dat în folosință, la data de 1 mai fiind mutate aici toate unitățile CFR din București. Lucrările exterioare de placare a blocurilor cu opt și cu trei etaje au continuat și după 1948, fiind complet terminate abia în 1962.

Suprafața utilă a Palatului CFR este de 40.000 m², iar la scheletul său metalic s-au folosit 4.800 tone laminate.

Palatul CFR este și prima construcție din țară la care a fost făcut un studiu geotehnic de laborator al terenului de fundație și, totodată, prima și singura lucrare la care s-a luat măsura de urmărire în timp a tasărilor. În timpul bombardamentelor din 1943 -1944, subsolurile sale erau adăposturile cele mai sigure.

Este de menționat faptul că la bombardamentul din 4 aprilie 1944 palatul a fost lovit de o singură bombă care a perforat planșeele până la etajul cinci.

La data terminării sale complete, Palatul era cea mai mare clădire administrativă din sud-estul Europei, fiind ulterior depășită de Casa Scânteii.

Lucrarea a fost executată de Direcția Ls, prin serviciul Arhitectură, condus de inginerul Vasile Chiricescu, care a avut în subordine câteva secții de construcții, instalații și producție auxiliară, înființate și desființate potrivit necesităților. Secțiile

de producție auxiliară au devenit mai târziu, prin transformări succesive, unități industriale puternice ale Centralei de Construcții de Căi Ferate.

Concepută într-un stil sobru, respectând toate principiile utilului, dar armonizându-le cu caracterul voit monumental al structurii constructive și al plasticii exterioare, clădirea își justifică pe deplin denumirea de palat, chiar și în zilele noastre, la aproape 80 de ani de la proiectarea sa.



Bibliografie:

Dumitru Iordănescu, Constantin Georgescu: Construcții pentru transporturi în România, Ed. CCCF, București, 1986

Florian Georgescu, Paul Cernovodeanu, Alexandru Cebuc: Monumente din București, Ed. Meridiane, București, 1966

Dicționarul universal al arhitecților, Ed. Științifică și enciclopedică, București, 1986

Duduța Olian: Bucureștii sufletului, Ed. Vremea, București, 2009

Construcția Palatului Regiei Autonome a Căilor Ferate Române 1939

Revista CFR, ianuarie 1930

Revista CFR, aprilie – septembrie 1939

Lucrare realizată cu ocazia
Proiectului cultural - educativ – social:
TEZAUR DE ISTORIE, CULTURĂ ȘI TEHNICĂ
FEROVIARĂ
Muzeul Ceferiștilor la 75 de ani de la inaugurare
10 iunie – 15 iunie 2014

Centrul Național de Calificare
și Instruire Feroviară – CENAFER
Muzeul Căilor Ferate Române



Duiliu Marcu

23 martie 1885, Calafat – 9 martie 1966, București

- Arhitect și urbanist român, personalitate de frunte a arhitecturii și urbanismului din România
- Militează pentru arhitectură echilibrată, funcțională, care să răspundă, înainte de toate, funcției ei sociale
- Creează opere admirabile, marcând atât valoarea funcționalismului arhitecturii, cât și pe cea a urbanismului românesc
- Tudor Vianu spunea despre Duiliu Marcu:
„Ne găsim în fața unui artist cu mari viziuni de ansamblu călăuzit de o concepție clară, solid motivată, slujit de un temperament echilibrat și armonios.
O construcție de Duiliu Marcu se face îndată recunoscută prin raționamentul ei sintetic, peste care se așterne armonia specifică cadențelor ei, energia viguroasă a liniilor care o unifică.”
- Activitate didactică aproape trei decenii
- Președinte al Uniunii arhitecților din România: 1952-1966