

Inginerul Virgil Anghelescu – Şeful Serviciului Tehnic al judeţului Gorj*

*Dumitru-Valentin Pătraşcu**

Abstract: Originated in Macin, Tulcea county, engineer Virgil Anghelescu managed The Technical Service of Gorj county between 1913-1916, up until the town of Targu-Jiu was occupied by the Central Powers troops and, also, between 1923-1929, periods in which he coordinated the modernization and enlargement activities of the Gorj county roads network. A special attention was given, in the period 1913-1916, to the construction and modernization of the strategic roads on Gorj mountains in order to prepare the entrance of Romania in the First World War.

Graduate of the Polytechnic University of Darmstadt (Germany), the engineer Virgil Anghelescu participated to the sewerage works from the argentinian province of Buenos Aires, and, also, to the modernization works from the harbours Buenos Aires, Rosario de Santa Fe and Montevideo (Uruguay).

Returning to Romania in 1907, engineer Virgil Anghelescu participated, as engineer in chief of the Land Improvements Service (1907-1913), at the works of land improvements in Danube area, after some time being named engineer in chief of the Technical Service of Caliacra county in 1913. In the same year, he was transferred, as engineer in chief, to the Technical Service of Gorj county.

Key-words: engineer, harbour, road, Buenos Aires, Gorj county.

Născut în anul 1873 în comuna Măcin, într-o „*modestă familie de plugari români*”¹, – după cum consemna Jean Bărbulescu, ziarist, patron al săptămânalului „*Gorjanul*”, publicaţie ce apărea la Târgu-Jiu începând din anul 1924 – Virgil Anghelescu avea să urmeze cursurile şcolii primare la Măcin, după absolvirea cărora a urmat cursurile liceului „*Sfântul Sava*” din Bucureşti².

În consecinţă, după absolvirea cursurilor liceale, Virgil Anghelescu devine „*bursier al judeţului Tulcea*”³, calitate în care studiază la Şcoala Politehnică din

* Dr., muzeograf, Muzeul Judeţean Gorj ”Alexandru Ştefulescu”, E-mail:

valentinpatrascu1983@yahoo.com

* O variantă a acestui studiu a constituit comunicarea ştiinţifică susţinută de către autor în cadrul ediţiei din anul 2019 a sesiunii de comunicări ştiinţifice „*Pontica*”, organizată de Muzeul Naţional de Istorie şi Arheologie din Constanţa.

¹ Jean Bărbulescu, *Calendarul Gorjului*, Târgu-Jiu, Tipografia „Lumina” – Fraţii Niculescu, 1925, p. 215.

² *Ibidem*.

³ *Ibidem*.

Zürich⁴. Ulterior, avea să-și continue studiile de inginerie la Darmstadt (Germania), unde obține diploma de inginer⁵.

În cursul anului 1896, Virgil Anghelescu a participat „la lucrările portului Buenos Aires”⁶, ulterior luând parte la „lucrările de canalizare ale provinciei Buenos Aires, iar de aici la lucrările din portul Rosario de Santa Fe”⁷. În anii următori, inginerul Virgil Anghelescu a lucrat „la șantierul portului din Montevideo”⁸, în perioada petrecută în Uruguay căsătorindu-se cu „una din fiicele generalului José-Maria Lopez”⁹.

În anul 1907 avea să revină în țară după mai bine de un deceniu petrecut în America de Sud, la scurt timp fiind numit „inginer șef de secție la Serviciul Îmbunătățirilor Funciare (îndiguirea Dunării)”¹⁰, în cadrul căruia a lucrat până în cursul anului 1913, când – urmare a prevederilor tratatului de pace de la București din 10 august 1913, sudul Dobrogei (Cadrilaterul) cu județele Durostor și Caliacra, avea să revină în granițele Regatului României – „este numit inginer șef al județului Bazargic”¹¹ (sic!) [Caliacra, n.n.].

Cu puțin timp înainte ca inginerul Virgil Anghelescu să revină în România, în Buenos Aires încetase din viață, la 6 septembrie 1904, inginerul român Ioan Tețu, originar din comuna Ghideni din Transilvania, situată, după unirea de la 1 decembrie 1918, în județul Trei Scaune, „ai cărui părinți erau originari din comuna Săsciori, Făgăraș”¹².

Născut în anul 1822, Ioan Tețu a participat la revoluția de la 1848 din Transilvania¹³. Ulterior, după înfrângerea revoluției, Ioan Tețu „s-a refugiat în apusul Europei, stabilindu-se, succesiv, în Germania, Anglia și Spania, iar în mai 1860 a plecat în Argentina”¹⁴. Stabilizat în Argentina, Ioan Tețu „a lucrat vreme de câțiva ani ca inginer și cartograf, a fost apoi director al rețelei de căi ferate din nordul țării, iar între anii 1870-1874 a ocupat postul de conducător al Liceului Militar din Buenos Aires”¹⁵.

Ca urmare a experienței și cunoștințelor sale tehnice, inginerul Ioan Tețu a publicat în Argentina mai multe „articole și lucrări de specialitate, printre cele mai importante numărându-se <<Eseu de geografie militară a Republicii

⁴ *Ibidem.*

⁵ *Ibidem.*

⁶ *Ibidem.*

⁷ *Ibidem.*

⁸ *Ibidem.*

⁹ *Ibidem.*

¹⁰ *Ibidem.*

¹¹ *Ibidem.*

¹² Radu Toma, *Români în ce două Americi: o experiență etnică și istorică*, București, Editura Globus, 1998 p. 136.

¹³ *Ibidem.*

¹⁴ *Ibidem.*

¹⁵ *Ibidem.*

Argentina>>“¹⁶, respectiv cea intitulată „*Tratat de fortificații permanente și temporare*“¹⁷.

După o foarte scurtă perioadă de timp petrecută la Bazargic, „*în același an și în aceeași calitate*“¹⁸, inginerul Virgil Anghelescu a fost „*transferat în județul Gorj, ocupând acest post* [inginer șef al Serviciului Tehnic al județului Gorj, n. n.] *până în timpul ocupației (1916)*“.

În perioada 1913-1916, sub conducerea inginerului Virgil Anghelescu, Serviciul Tehnic al județului Gorj a construit „*numeroasele șosele strategice din munții Gorjului și numeroasele poduri de beton din județul nostru*“¹⁹, în vederea pregătirii țării pentru intrarea în războiul împotriva Imperiului Austro-Ungar, în scopul eliberării provinciilor românești de peste munți stăpânite de monarhia dualistă.

După ocuparea orașului Târgu-Jiu de trupele Puterilor Centrale, la începutul lunii noiembrie 1916, „*din cauza sentimentelor sale de bun român – relatează același Jean Bărbulescu – domnul inginer Anghelescu*²⁰ *a fost închis de germani, distrugându-i-se tot ce agonisise*“²¹.

Ulterior, la câțiva ani de la încheierea Primului Război Mondial, „*către finele anului 1923*“²², inginerul Virgil Anghelescu „*este numit din nou în fruntea Serviciului Tehnic al județului Gorj*“²³. Această informație este, însă, contrazisă de documentele de arhivă ale Serviciului Tehnic al județului Gorj, întrucât ștatul de plată al Serviciului Tehnic al județului Gorj, document intitulat „*Ștat pentru prezența în serviciu și achitarea diferenței de salariu cuvenită personalului cantonierilor județeni pe lunile aprilie, mai, iunie, iulie, august, septembrie, octombrie, noiembrie și decembrie 1923*“, semnat de către inginerul Virgil Anghelescu, șeful Serviciului Tehnic al județului Gorj, atestă că acesta a condus respectivul serviciu începând cu luna aprilie 1923, în perioada aprilie-decembrie 1923 Serviciul Tehnic al județului Gorj având în subordinea inginerului șef un număr de 52 de cantonieri și 7 cantonieri șefi²⁴.

Anterior numirii lui Virgil Anghelescu în funcția de inginer șef al Serviciului Tehnic al județului Gorj, această funcție fusese ocupată de către inginerul Pantelimon Nicolaescu, îndepărtat ca urmare a acuzațiilor privitoare la

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Jean Bărbulescu, *op. cit.*, p. 215.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Jean Bărbulescu ortografiază numele inginerului șef al Serviciului Tehnic al județului Gorj „*Anghelescu*“, în ciuda faptului că semnătura olografă a acestuia ce apare în documentele Serviciului Tehnic al județului Gorj, documente cercetate de către noi în cadrul Serviciului Județean al Arhivelor Naționale Gorj, era „*Anghelescu*“.

²¹ Jean Bărbulescu, *op. cit.*, p. 215.

²² *Ibidem*, p. 216.

²³ *Ibidem*.

²⁴ Serviciul Județean Gorj al Arhivelor Naționale Gorj (În continuare se va cita: S. J. A.N. Gorj), Fond Prefectura Gorj, dosar nr. 4/1923/1924, ff. 1-4.

gestionarea defectuoasă a fondurilor puse la dispoziția serviciului în scopul întreținerii și modernizării rețelei rutiere din județ.

În decembrie 1924, Serviciul Tehnic al județului Gorj cuprindea: Secția a I-a Ciuperceni, având 7 cantonieri și un cantonier șef²⁵; Secția a II-a Turcinești²⁶, Secția a IV-a Cărbunești, având un cantonier șef și 8 cantonieri²⁷. Totodată, în noiembrie 1924, la pepiniera Serviciului Tehnic al județului Gorj erau încadrați 8 salariați²⁸.

În ianuarie 1925 din statul de plată al „*personalului tehnic și administrativ plătit din bugetul drumurilor*” reiese faptul că angajaților Nicolae Toltea și Victor Busuioceanu nu li s-au achitat sporuri salariale ce însumau aproape jumătate din salariile de 2 630, respectiv 2 480 de lei²⁹.

În martie 1925, Serviciul Tehnic al județului Gorj cuprindea 6 secții, respectiv: Ciuperceni, cu un cantonier șef și 6 cantonieri³⁰; Turcinești, având 4 cantonieri³¹; Novaci, cu un cantonier șef și 7 cantonieri, în timp ce, Secția a IV-a Tehnică era încadrată cu un cantonier șef și 8 cantonieri³²; Secția a VI-a Peșteana-Jiu, având un cantonier șef și 11 cantonieri³³.

În decembrie 1926, conform statului de plată al Serviciului Tehnic al județului Gorj, acesta avea 7 cantonieri șefi și 54 de cantonieri, șeful serviciului fiind inginerul Virgil Anghelescu³⁴, pentru ca, în ianuarie 1927, personalul serviciului avea să se reducă la 7 cantonieri șefi și 48 de cantonieri³⁵. Totodată, în ianuarie 1927, personalul Serviciului Tehnic al județului Gorj cuprindea 21 de picheri³⁶. Pe de altă parte, se poate constata că, în ianuarie 1926, Serviciul Tehnic al județului Gorj avea nu mai puțin de 112 cantonieri și cantonieri șefi³⁷.

În cursul anului 1925, rețeaua de drumuri a județului Gorj includea 105 km și 520 de metri drumuri naționale, 125 km și 314 m drumuri județene, 468 km drumuri vicinale și 1 086 km drumuri comunale, totalizând 1 786 km³⁸.

Prezentând activitatea Serviciului Tehnic al județului Gorj, ziaristul Jean Bărbulescu, arăta că, în cursul aceluiași an, pe teritoriul județului Gorj existau: 3 227 de poduri de lemn, 264 de poduri de zid și piatră, 159 de poduri mixte și un singur pod metalic, respectiv podul „*Ferdinand*”, construit în anii 1894-1895 peste

²⁵ Idem, Fond Prefectura Gorj, dosar nr. 4/1923-1924, ff. 243-244.

²⁶ *Ibidem*, ff. 241-242.

²⁷ *Ibidem*, ff. 237-238.

²⁸ *Ibidem*, ff. 229-230.

²⁹ Idem, Fond Prefectura Gorj, dosar nr. 2/1925, ff. 5-6.

³⁰ *Ibidem*, ff. 41-42.

³¹ *Ibidem*, ff. 43-44.

³² *Ibidem*, ff. 47-48.

³³ *Ibidem*, ff. 51-52.

³⁴ Idem, Fond Prefectura Gorj, dosar nr. 4/1926-1927, ff. 1-3.

³⁵ *Ibidem*, ff. 11-13.

³⁶ *Ibidem*, ff. 13-14.

³⁷ Idem, Fond Prefectura Gorj, dosar nr. 10/1925-1927, ff. 15-19.

³⁸ Jean Bărbulescu, *op. cit.*, p. 214.

râul Jiu la intrarea dinspre vest în orașul Târgu-Jiu³⁹, pe șoseaua ce făcea legătura cu Turnu-Severin⁴⁰.

O bună parte dintre podurile din județul Gorj au fost afectate de urmările „*potopului din toamna anului trecut*”⁴¹, 853 dintre acestea fiind într-o stare mediocră, în timp ce, 839 de poduri se aflau într-o stare proastă. Cu toate acestea, „*bugetul drumurilor și podurilor fiind extrem de redus față de nevoile simțite (...) întreținerea lor se face cu mare greutate*”⁴², cea mai importantă contribuție constând în munca prestată de locuitori pentru întreținerea drumurilor, astfel că s-au prestat: „*cu brațele 92 755 zile, cu o vită 3 705 zile, cu 2 vite 44 565 zile, cu 4 vite 210 zile, iar cu 6 vite 35 de zile, ceea ce ar însuma 141 270 de zile, reprezentând o valoare de 10 719 050 lei*”⁴³.

Lipsa fondurilor necesare întreținerii drumurilor afecta și salarizarea personalului Serviciului Tehnic al județului Gorj, astfel că, „*din cauza slabei salarizări, personalul tehnic este foarte redus, demisionând toți conductorii tehnici din județ*”⁴⁴, în condițiile în care „*personalul Serviciului Tehnic astăzi se compune din: inginerul șef al județului, domnul Virgil Anghelescu; un conductor principal, domnul Petre Chiriac, 4 funcționari de cancelarie și 22 picheri și 107 cantonieri*”⁴⁵, ceea ce reprezenta – în opinia domnului Jean Bărbulescu – „*un număr mai mult decât insuficient*”⁴⁶.

Virgil Anghelescu a fost inginer șef al Serviciului Tehnic al județului Gorj până în cursul lunii decembrie 1929⁴⁷, atunci când avea să fie înlocuit în această funcție chiar de către inginerul Pantelimon Nicolaescu, cel care îl precedase, și care fusese destituit în cursul anului 1923⁴⁸.

Ulterior, la 4 februarie 1933, Comisia pentru propuneri de numiri și înaintări a funcționarilor comunali și județeni de pe lângă prefectura județului Gorj a avizat favorabil „*numirea funcționarilor arătați mai jos, dependenți de această administrațiune, aflați astăzi în Serviciul Tehnic al județului Gorj*”⁴⁹, funcționari ce ocupau funcțiile respective în mod provizoriu, primul dintre aceștia fiind inginerul șef al Serviciului Tehnic al județului Gorj, Pantelimon Nicolaescu.

În concluzie, inginerul Virgil Anghelescu avea să conducă Serviciul Tehnic al județului Gorj în perioada anterioară intrării României în Primul Război Mondial, când au fost modernizate sau amenajate o serie de drumuri strategice, cu scopul facilitării deplasării trupelor, artileriei și muniției spre zona de frontieră cu Imperiul

³⁹ Alexandru Ștefulescu, *Istoria Târgu-Jiului*, ediția a I-a, Tipografia N. D. Miloșescu, Târgu-Jiu, 1905, p. 213.

⁴⁰ Jean Bărbulescu, *op. cit.*, p. 214.

⁴¹ *Ibidem.*

⁴² *Ibidem.*

⁴³ *Ibidem.*

⁴⁴ *Ibidem.*

⁴⁵ *Ibidem.*

⁴⁶ *Ibidem.*

⁴⁷ S. J. A. N. Gorj, Fond Prefectura județului Gorj, dosar nr. 12/1929-1930, ff. 167-170.

⁴⁸ Jean Bărbulescu, *op. cit.*, p. 214.

⁴⁹ S. J. A. N. Gorj, Fond Prefectura județului Gorj, dosar nr. 16/1929-1938, ff. 51-52.

Austro-Ungar din munții Gorjului, având să revină la conducerea Serviciului Tehnic al județului Gorj, în perioada 1923-1929. Anterior numirii sale în funcția de inginer șef al Serviciului Tehnic al județului Gorj, în 1913, inginerul Virgil Anghelescu activase, pentru scurt timp, în funcția de inginer șef al Serviciului Tehnic al județului Caliacra din sudul Dobrogei, teritoriu ce revenise în granițele Regatului României ca urmare a prevederilor tratatului de pace semnat la București la sfârșitul celui de-al doilea război balcanic.

Cu o pregătire profesională temeinică, absolvent al școlilor politehnice din Zürich (Elveția) și Darmstadt (Germania), inginerul român Virgil Anghelescu a luat parte, în perioada 1896-1907, la lucrările de canalizare desfășurate în provincia Buenos Aires și la lucrările de modernizare a portului Rosario de Santa Fe din Argentina, pentru ca, ulterior, să participe la lucrările de extindere și modernizare a portului Montevideo (Uruguay).

Cu această impresionantă experiență profesională, inginerul Virgil Anghelescu avea să revină în România în cursul anului 1907, fiind numit inginer șef al Serviciului de Îmbunătățiri Funciare, calitate în care a participat la lucrările de îndiguire a Dunării. În 1913, la scurt timp de la revenirea sudului Dobrogei în granițele Regatului României, inginerul Virgil Anghelescu avea să fie numit inginer șef al Serviciului Tehnic al județului Bazargic, unde a activat doar câteva luni, ulterior, fiind numit inginer șef al Serviciului Tehnic al județului Gorj.

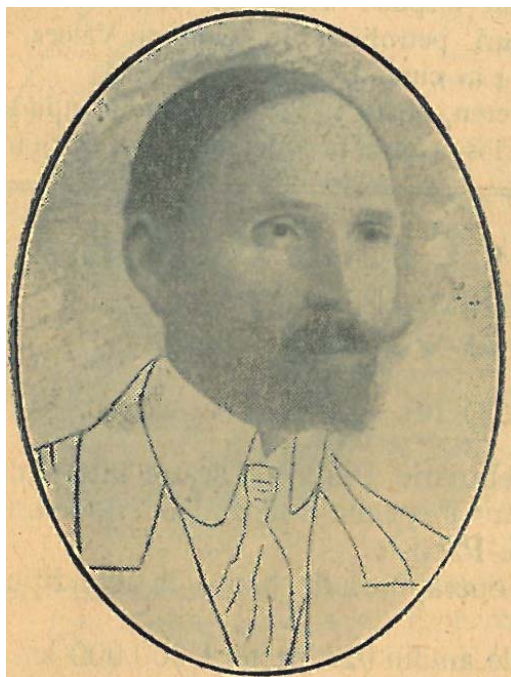


Fig. 1 Inginerul Virgil Anghelescu.
(Apud Jean Bărbulescu, *Calendarul Gorjului*,
Tipografia „Lumina“ – Frații Niculescu, Târgu-Jiu, 1925, p. 215).



Fig. 2 Coperta lucrării „*Calendarul Gorjului*“, editată la Târgu-Jiu în 1925.



SERVICIUL TEHNIC AL JUDEȚULUI

Fig. 3 Sediul Serviciului Tehnic al județului Gorj.
(Apud Alexandru Ștefulescu, *Istoria Târgu-Jiului*, ediția a I-a,
Tipografia N. D. Miloșescu, Târgu-Jiu, 1905)

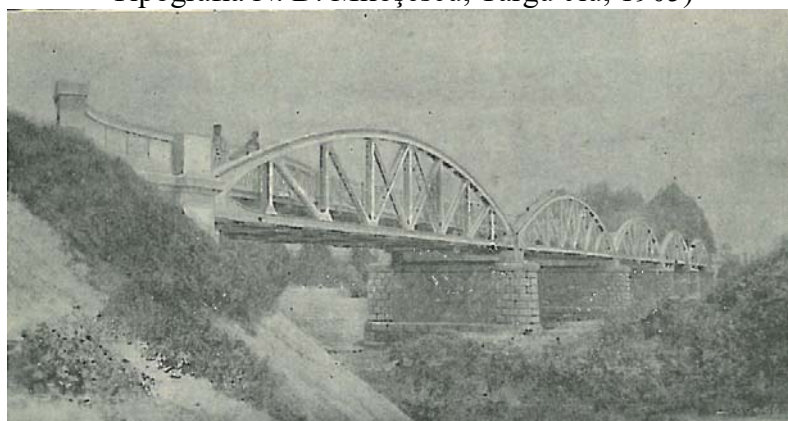


Fig. 4 Podul „*Ferdinand*“ peste râul Jiu, construit la Târgu-Jiu în anii 1894-1895.



Fig. 5 Șoseaua națională Târgu-Jiu – Bumbești-Jiu – frontiera cu Austro-Ungaria.

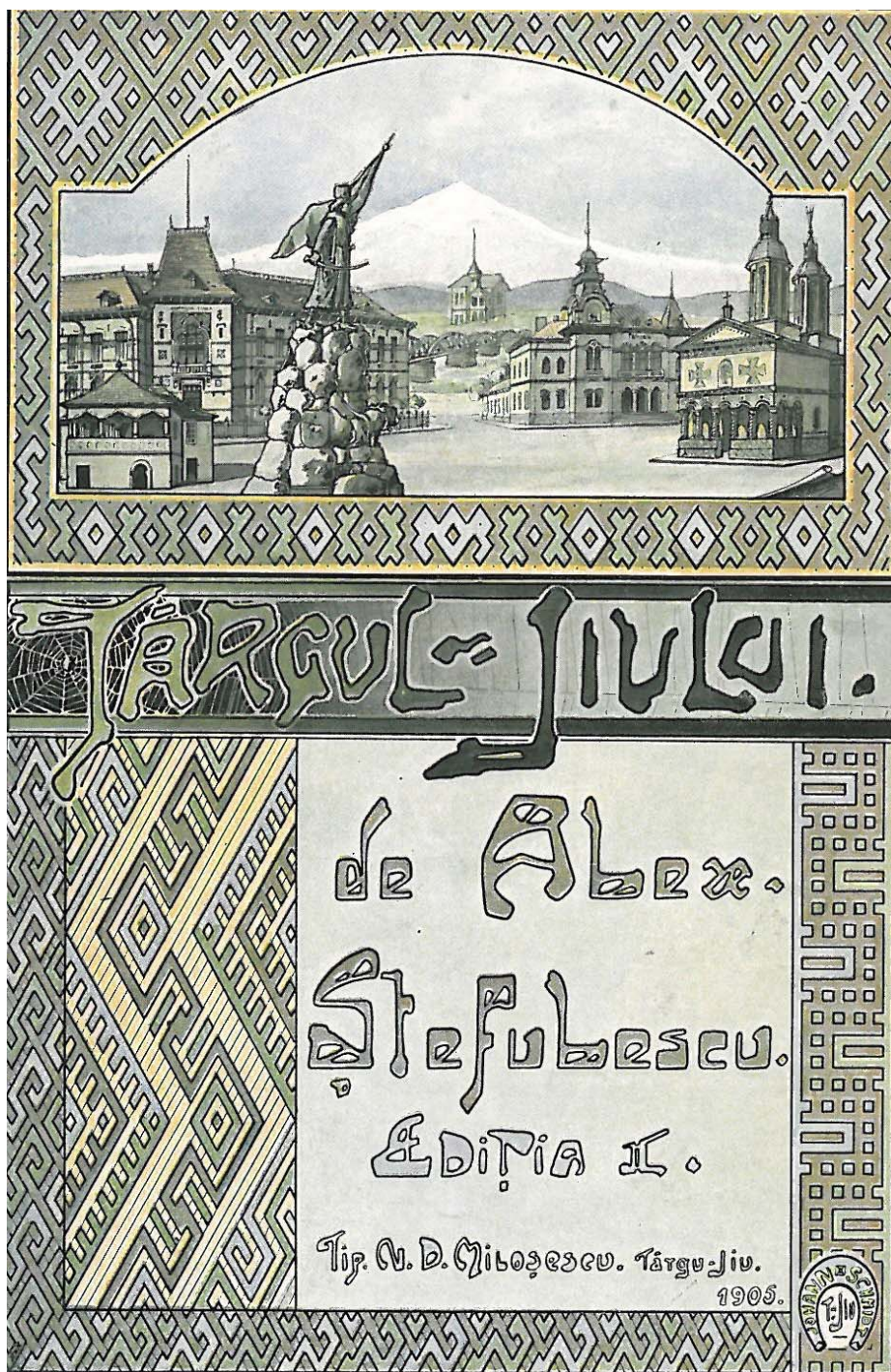


Fig. 6 Coperta lucrării „*Istoria Târgu-Jiului*” de Alexandru Ștefulescu, editată la tipografia lui Nicolae D. Miloșescu din Târgu-Jiu. În fundal, în centrul imaginii, se observă clădirea sediului Serviciului Tehnic al județului Gorj.