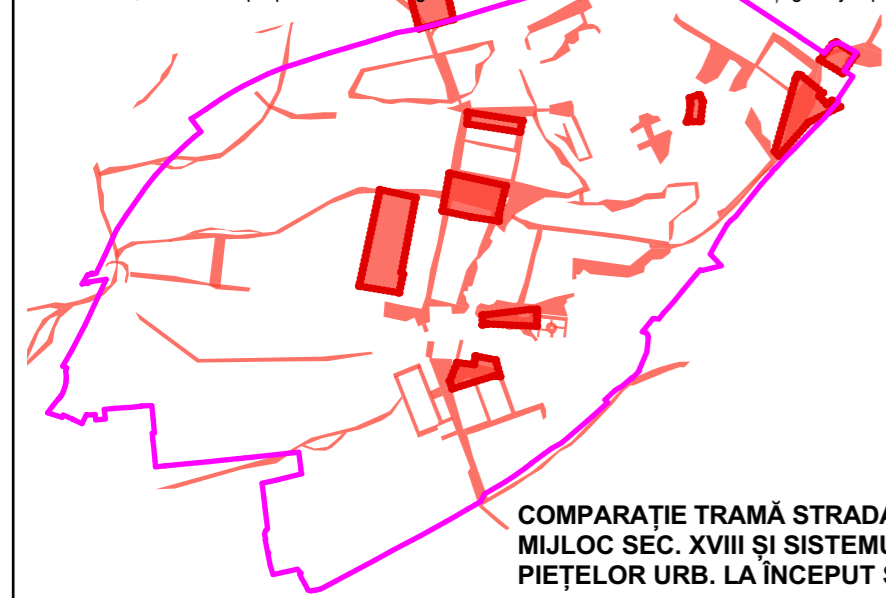


— TRAMA STRADALĂ DIN FAZA 1754
— TRAMA STRADALĂ DIN FAZA CONTEMPORANĂ

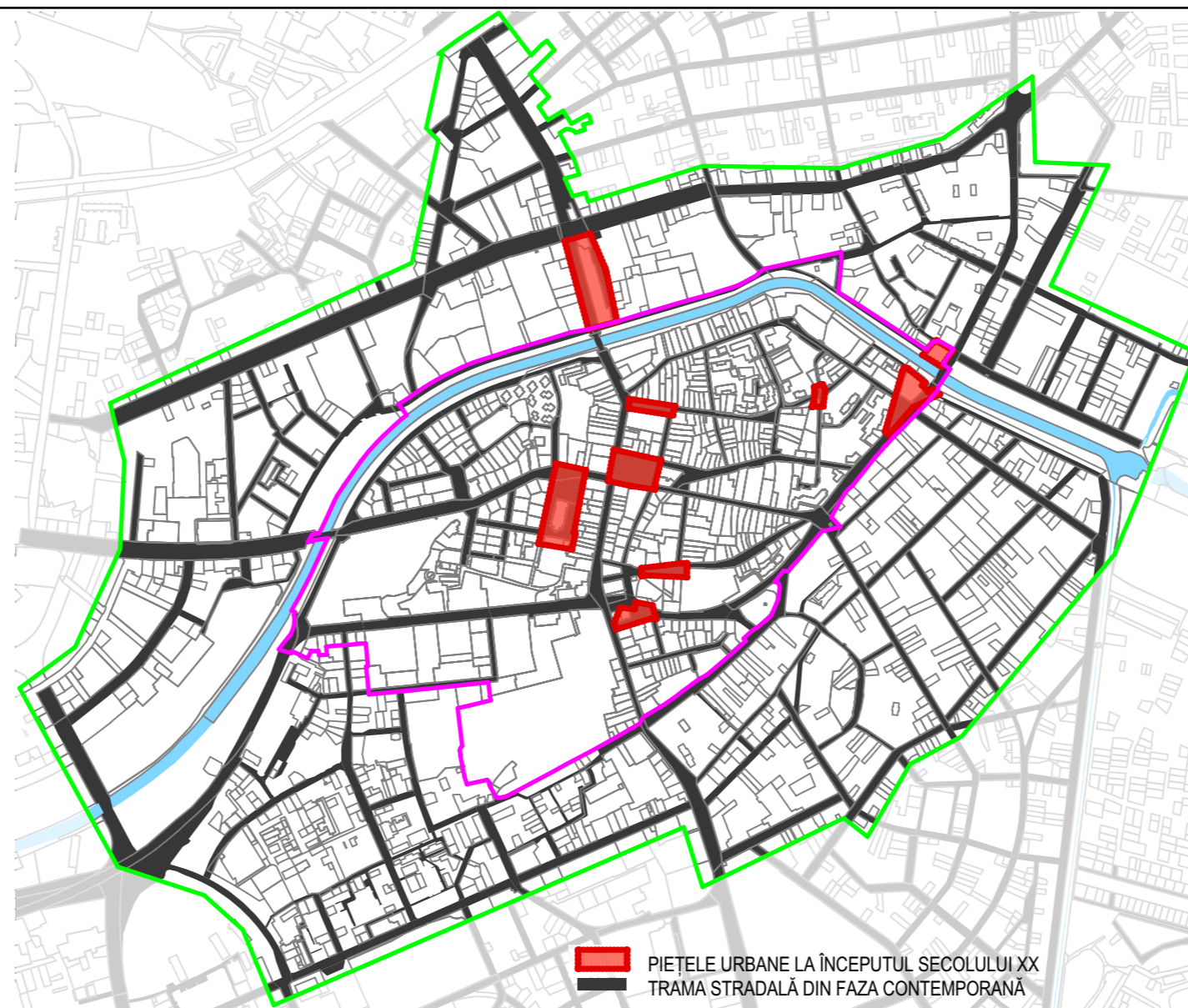
COMPARAȚIA DINTRE TRAMA CONTEMPORANĂ ȘI TRAMA DE LA MIJLOCUL SECOLULUI XVIII

Această schemă are la bază comparația dintre trama stradală contemporană și trama stradală de la mijlocul secolului XVIII, raportată la harta din anul 1754 (planșa PI 06). Ea reușește să redea în mod clar străzile care se mențin în trama stradală contemporană încă din faza nucleului incipient, fiind evidente traseele străzilor Ștefan cel Mare, Școlii, Comănești și Ștefan Octavian Iosif la sud, și al străzilor Andrei Șaguna, Ion Mihalache, Ștefan cel Mare continuat cu Dacilor, Zăvoi, Piața Petru Rareș, Iulian Grozăvescu, Timocului și biv. 3 august 1919 la nord de fostul braț al Begăii. Deasemenea arată faptul că nu doar rețeaua internă a nucleului istoric integrată țesutului construit generează străzi care își mențin existența în țesutul contemporan, ci inclusiv unele cii de circulație exteroare cartierului istoric dezvoltate suficientă stabilitate de-a lungul evoluției urbane încât devin integrate în țesutul construit ca străzi (traseul evident al străzii Simion Bărnuțiu, cazul aparte al traseului circular al străzii Lunei, și traseul neregulat al străzii Melodiei derivat din aceasta, traseul străzii Enric Baader care devine în corelare cu traseul străzii Înfrățirii conturul pentru dezvoltarea locuințelor muncitorești de început de secol de la „6 case”).

Cele două instanțe temporare (contemporană și 1754) prezintă vagi decalări datorită diferenței de precizie a desenului de mână și a calculelor topografice din harta istorică, astfel că suprapunerea are un grad de relativitate, dar sunt urmăriți ca și ghidaje tipare stradale menținute din acea perioadă.



COMPARAȚIE TRAMĂ STRADALĂ MIJLOC SEC. XVIII ȘI SISTEMUL PIETELOR URB. LA ÎNCEPUT SECOL XX



— PIETELE URBANE LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI XX
— TRAMA STRADALĂ DIN FAZA CONTEMPORANĂ

COMPARAȚIA DINTRE TRAMA CONTEMPORANĂ ȘI PIETELE URBANE DE LA ÎNCEPUTUL SEC. XX

Această schemă compară trama stradală contemporană și sistemul de piețe urbane de la începutul secolului XX, raportată la harta din anul 1901 (planșa PI 11). Ea indică faptul că principalele piețe urbane actuale sunt piețe istorice, definite în cadrul țesutului între finalul secolului XVIII și finalul secolului XIX. În timp ce piețele din centrul nucleului istoric al cartierului își păstrează caracterul de piețe urbane, piețele de pe contur tind să se destrucureze, caracterul lor de piețe fiind alterat prin operații de modernizare începând cu anii 1900. Este în special cazul următoarelor foste piețe: Școlii, amplasată în capătul nordic al actualului pod Andrei Șaguna, devenită spațiu verde și străjuită doar de circulația auto - ea este alterată prin modernizarea canalului Bega în corelare cu traseul actual; piața Bisericii amplasată între fostul braț al Begăii și biserica greco-catolică Nașterea Maicii Domnului - transformată odată prin anularea brațului Begăii pe actualul traseu al străzii Iepurelui, și ulterior construirea unui spațiu comercial care alterează suprafața pieței inițiale, devenită Piața Șterca Suluțiu; piața Sarmizegetusa (fostă Morii), devenită amplasament pentru biserica reformată proiectată de arhitectul maghiar Imre Makovecz la începutul anilor 2000.

CONCLUZIE

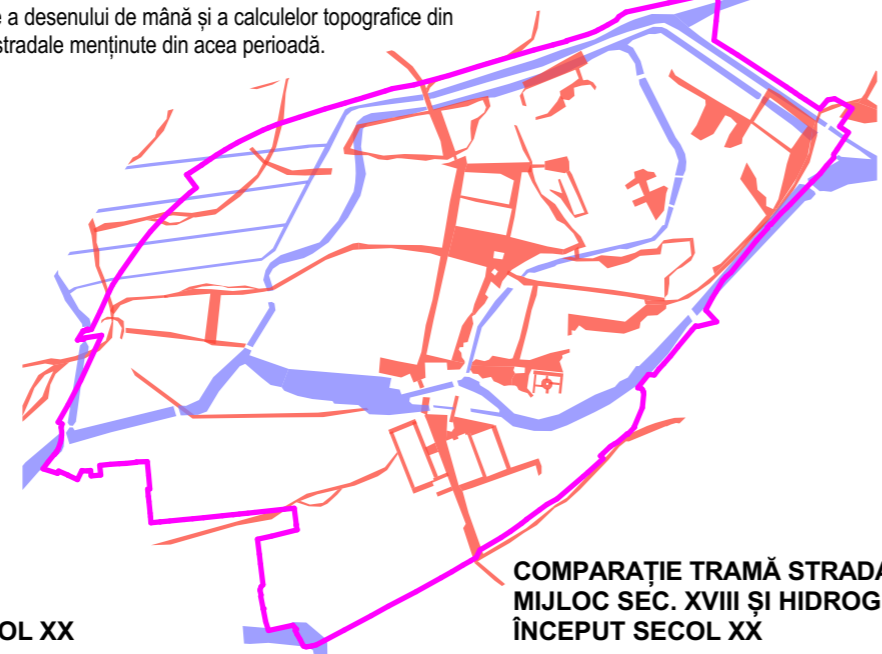
Prin comparația configurațiilor diferitelor elemente istorice cu configurația tramei stradale contemporane, se constată faptul că:

A. trama stradală contemporană conține elemente definitorii atât din trama stradală definită în cea de-a doua jumătate a secolului XVIII, integrând și elemente ale fostelor canale ale morilor și ale râului Bega raportat la momentul începutului de secol XX.

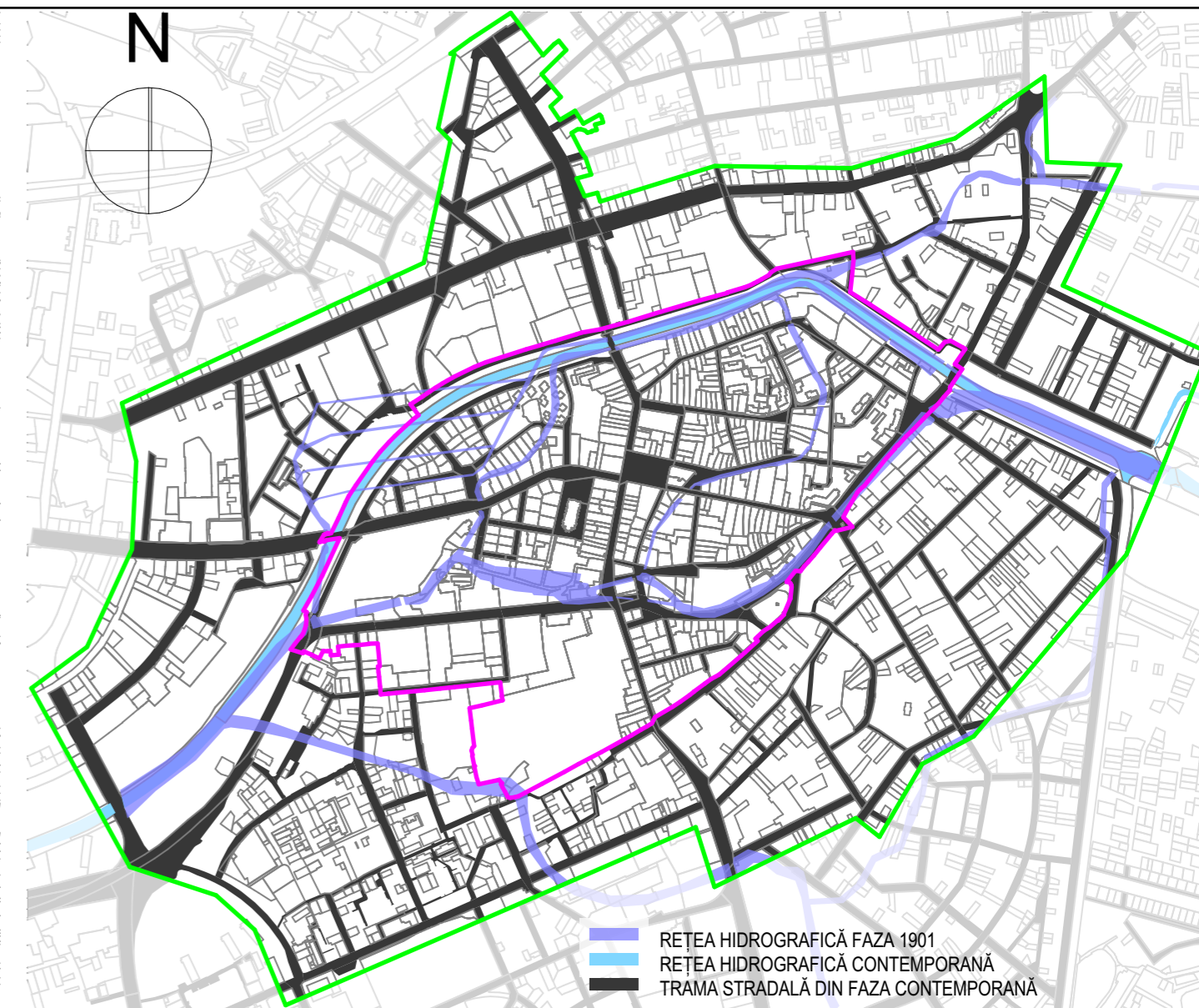
B. majoritatea spațiilor urbane definite în prezent ca și piețe au fost definite între finalul secolului XVIII și finalul secolului XIX.

LEGENDĂ

— Zonă de studiu
— Zonă de implantare



COMPARAȚIE TRAMĂ STRADALĂ MIJLOC SEC. XVIII ȘI HIDROGRAFIE ÎNCEPUT SECOL XX



— REȚEA HIDROGRAFICĂ FAZA 1904
— REȚEA HIDROGRAFICĂ CONTEMPORANĂ
— TRAMA STRADALĂ DIN FAZA CONTEMPORANĂ

COMPARAȚIA DINTRE TRAMA CONTEMPORANĂ ȘI SISTEMUL HIDROGRAFIC DIN ANUL 1904

Comparând trama stradală contemporană, inclusiv traseul actual al canalului Bega și rețeaua hidrografică de la începutul secolului XX, raportată la harta din anul 1901 (Planșa PI 11), se observă o serie de străzi contemporane care au fost influențate de sau derivă direct din sistemul intern de canale istorice al cartierului, anulat la începutul secolului XX.

Schema redă în mod clar străzile din cadrul tramei contemporane derivate din foste canale, respectiv străzile: Andrei Șaguna-Baba Dochia-Iepurelui; fragmentul central al străzii Costache Negruzzi.

Acest document se parcurge împreună cu întreaga documentație din proiect, de ex. alte planșe, fișele UTR, memoriu și RLU.

Documentația se bazează pe datele Etapei 1- Studii de Fundamentare.

Observațiile legate de document vor fi raportate către Subcontrol srl.

Titlu Proiect:		PUZCP Fabric	
Amplasament:		Cartierul Fabric Timișoara	
Inițiator:		Primăria Municipiului Timișoara B-dul C.D. Loga, nr. 1 Timișoara primariatm@primariatm.ro	
Proiectant general și urbanism:		SUBCONTROL srl Aleea FC Ripensia 7A Timișoara secretariat@subcontrol.ro	
Subcontractant Studiu istoric 57/2024		BÁLDEA MAJA BIA str. Johann Nepomuk Preyer nr. 31 et. 1, no. 12 / Irtisara / Forania / tel. 0040 0726311007 / maja.baldea@gmail.com	
Specialist MC:	dr.arh. MAJA BALDEA		
Specialist MC:	dr.arh. GABRIELA DOMOKOS-PAȘCU		
Colaborator:	arh. ROBERTA RĂDUCA		
Titlu Planșă:	ELEMENTE CARACTERISTICE. TRAMĂ STRADALĂ ȘI SISTEM HIDROGRAFIC	Scara: grafică	Nr. proiect: 2920.05.7
			Data (zz/ll/aaaa): 26/03/2026
		Faza: E3	Revizia:
			Nr. planșă: PL05
1 Proiect - 2 Origine - 3 Rol - 4 Număr - 5 UTR - 6 Nivel/Locație - 7 Tip - 8 Descriere - 9 Status - 10 Revizie PUZCPF-BMB-IS-PL05-ZCP-XX-PL-Elemente caracteristice, trama stradală și sistem hidrogr.-E3-			