

# PATRIOTISMUL CONSTRUCTORILOR ÎN ROMÂNIA INTERBELICĂ

**Eufrosina OTLĂCAN<sup>1</sup>**

eufrosinaotl@gmail.com

**ABSTRACT:** Our life is developing in a natural or human created habitat, which we all wish for to be a comfortable one. This comfort was especially created by architects, engineers and physicians. In sight of all the harmonious constructions and the material comfort linked by means of food, transportation and communications, we believe these outstanding patriots must never be forgotten as they will always be role models.

**KEYWORDS:** architects, engineers, created habitat

Viața noastră se desfășoară într-un mediu, natural sau creat de om, un mediu care ne asigură confort, fizic, psihic, spiritual, deci implicit unul social și economic. Chiar și mediul natural, care ne înconjoară în cea mai mare parte a vieții, este unul care a suferit intervenția omului – să ne gândim la parcuri, alei, grădini, stăvilare, baraje hidrotehnice – acestea fiind partea bună a intervenției bine intenționate și aducând un plus de confort fizic. În drumurile noastre prin oraș suntem însoțiti de priveliștea construcțiilor, unele creații armonioase, care ne încântă și ne dau o “stare de bine”, de confort spiritual. Acest confort ne-a fost creat de arhitecți împreună cu inginerii constructori. Ne gândim apoi la confortul material, legat de hrană, îmbrăcăminte, mijloace de transport și de comunicare; acesta a fost, în general, creat de ingineri cu diferite specializări. Și lângă arhitecți și ingineri, trebuie să-i amintim pe medici. Pe toți creatorii se cuvine să nu îi uităm, să le aducem omagiul nostru, chiar și într-un cadru larg, al ciberneticii și al teoriei sistemelor. Amintesc că cibernetica și teoria sistemelor au un element fundamental: feedback-ul. Amintindu-i pe marii învățați patrioți, readucem în față modele de viață, absolut necesare în zilele noastre. În această prezentare vom găsi arhitecți și ingineri.

Între cele două războaie mondiale, România are, la multe capitole,

---

<sup>1</sup> Profesor univ. dr., vicepreședinte al Diviziei de Istoria Științei a CRIFST al Academiei Române.

reușite de excepție. Unele vin în continuarea celor realizate după Unirea Principatelor, dar toate au la bază pregătirea profesională și atitudinea specialiștilor care s-au dedicat înfăptuirii țelului de modernizare a României.

Evident, prezentarea se oprește doar la un număr restrâns de nume ale celor pe care i-am numit constructori patrioți, de aceea voi puncta doar date legate de studii și apoi de înfăptuirile cu care au intrat în istoria țării și pentru care românii trebuie să le fie recunoscători.

Un imbold al dragostei de țară i-a readus la vatră pe cei care studiaseră și își facuseră în Occident o temeinică pregătire profesională. Așa cum s-a exprimat Dimitrie Călugăreanu (1868–1937), medic, fiziolog și naturalist, cu studii la Berlin și Paris, doctorat la Sorbona, declinând oferta de profesor la Universitatea din Geneva, revine în România, “*unde sunt multe de făcut*”. Și inițiază învățământul de biochimie în România; este profesor din 1919 și rector din 1920 al Universității din Cluj.

În cele ce urmează mă voi limita la nume importante de arhitecți și ingineri, care au pus baze în economia, știința, cultura țării.

Pentru că și acum ne mai încântă privirile realizările lor din perioada anilor de avânt și înflorire a țării, voi începe cu a-i prezenta pe arhitecți și câteva monumente, în București și în țară, pe care și-au pus semnătura și în fața cărora ne mai oprim și acum cu admirație.

**Petre Antonescu** (1873–1965), arhitect, pedagog, planificator urban, restaurator de monumente istorice și profesor, a marcat arhitectura din prima jumătate a secolului al 20-lea prin promovarea unui stil arhitectural neo-românesc. În 1945 a fost ales membru titular al Academiei Române. Studiase arhitectura la Paris, iar la întoarcere în țară, devenind membru în Comisia monumentelor istorice, a început o rodnică activitate în învățământ, în domeniul conservării și restaurării monumentelor de arhitectură. Printre lucrările sale cele mai reprezentative se numără: clădirea Primăriei Municipiului București, ridicată între anii 1906 și 1910 și completată în anii de după 1945, fosta clădire a Palatului administrativ din Craiova (1912 – 1913), a Băncii de Investiții din București (1915 – 1923), monumentală clădire a Facultății de Drept a Universității din București, zidită între anii 1933 și 1935. Petre Antonescu este și arhitectul Arcului de Triumf, monument închinat *Unirii Tuturor Românilor* din 1918, inaugurat la 1 decembrie 1936. Mai amintesc: Casa Oprea Soare (restaurantul Casa Bucur) și Palatul Băncii Marmorosch Blank din București, Cazinoul din Sinaia, Hotel Palace din Sinaia, Palatul de Justiție din Buzău, Palatul

Prefecturii din Botoșani (actualul Muzeu Județean Botoșani), Palatele de Justiție din Brăila, Școala Română din Roma.

**Grigore Cerchez** (1850 – 1927) a fost inginer civil, profesor și arhitect. A trăit și a creat într-o perioadă de timp mai îndepărtată de zilele noastre, dar chiar dacă nu a mai construit în perioada interbelică, lucrările lui sunt monumentale, fapt pentru care îl și amintesc aici. A susținut curentului istorist, de inspirație din trecut, în special pentru stilul de factură neobrâncovenească, dar și neogotică în arhitectură. A urmat cursurile de la Școala Centrală de Arte et Manufacturi de la Paris, iar în perioada 1876–1879 a ocupat la București funcția de inginer șef al orașului. Lui Grigore Cechez i se datorează o seamă de lucrări și construcții, precum: modernizarea și canalizarea râului Dâmbovița (1880), Castelul Cantacuzino din Bușteni (1911), Casa Manu de pe Aleea Alexandru (1915), Casa Dissescu de pe Calea Victoriei (1910–1912), fațada Muzeului Național de Istorie Naturală “Grigore Antipa” (1904–1908), Palatul Institutului de Arhitectură (1912–1927).

**Duiliu Marcu** (1885–1966), arhitect, a fost membru titular al Academiei Române, președinte de onoare al Uniunii arhitecților din România. Opera sa îmbină tradiția arhitecturii naționale cu formele arhitecturii contemporane. A studiat la Școala de Arte Frumoase din Paris. A participat la construcția Universității din București, alături de arhitectul Nicolae Ghica-Budești, între 1912 și 1913. A elaborat o serie de studii de sistematizare, precum cel pentru Piața Victoriei din București, a fost profesor la Institutul de arhitectură „Ion Mincu”. I se datorează: Politehnica din Timișoara, Teatrul din Timișoara, Piața Unirii din Oradea, (amenajări interioare, lămpi, garduri), Palatul Elisabeta, Palatul CFR, Palatul Monopolurilor de Stat, Piața Av. Stan Săraru din Buzău, Hotelul Athenée Palace (renovarea și extinderea corpului existent), Clădirea Bibliotecii Academiei Române (1936–1938), Clădirea Academiei Militare (1937–1939), Palatul Victoria (1937–1944).

**George Matei Cantacuzino** (1899 –1960), născut la Viena, mort la Iași, a fost arhitect, pictor și scriitor român, reprezentant al modernismului moderat și cel mai prolific teoretician al arhitecturii din România. Urmează școala elementară la Montreux în Elveția între anii 1909–1914, în 1916 susține bacalaureatul la Colegiul Sf. Sava din București. În anii 1917–1918 participă la Primul Război Mondial ca voluntar. Între 1920 și 1929 studiază arhitectura la Școala de Arte Frumoase din Paris, iar în 1923 își și deschide un birou de arhitectură la București. Între 1931 și 1937 este

deputat în Parlamentul României. În 1939 fondează, împreună cu Matila Ghyka, Paul Emil Miclescu și Octav Doicescu revista *Simetria* (desființată în 1947) și *Caiete de artă și critică*. Profesor universitar până în 1948, când este arestat, condamnat, închis la Jilava, mai târziu și la canalul Dunăre-Marea Neagră; din 1954 lucrează în București în domeniul monumentelor istorice, iar din 1960 va mai lucra la Iași, la Mitropolia Moldovei, până la 1 noiembrie a aceluiași an, când se stinge din viață în urma unui accident.

**Octav Doicescu** s-a născut la Brăila la 6 ianuarie 1902 și a murit la București în 1981. Fiu de constructor, Octav a urmat peregrinările familiei urmând cursurile inferioare ale școlii în Medgidia, Constanța și Călărași, terminând la Liceul „Petru și Pavel” din Ploiești.

În anul 1922 intră la Școala superioară de arhitectură din București, având ca profesori, între alții, pe Petre Antonescu și Ermil Pangrati. Paralel cu studiile de arhitectură, frecventează Academia Liberă de Arte Plastice și cercul de artă *Contemporanul*, unde conferențiază arhitectul, pictorul și esteticianul Marcel Iancu. Pentru a se întreține, lucrează timp de cinci ani ca desenator în birouri ale Ministerului Muncii, Ministerului Instrucțiunii Publice, Ministerului de Finanțe și ale Ministerului Sănătății. Termină studiile Școlii Superioare de Arhitectură din București în 1928 și este angajat desenator la Ministerul Sănătății și Ocrotirii Sociale (1928 – 1929). În anul 1929, Doicescu devine diplomat al Școlii Superioare de Arhitectură și este angajat la Primăria municipiului București. În paralel cu activitatea de la primărie, funcționează și la societatea « Gaz – Electrica » având ca director pe ing. N. G. Caranfil (despre acesta voi scrie mai jos). Este încadrat în Corpul arhitecților, numit, în 1933 în Comisia de înfrumusețare a Capitalei (alături de scriitorul Victor Ion Popa, sculptorii M. Onofrei și Mac Constantinescu, pictorița Militza Pătrașcu); face parte din comisia pentru amenajarea pieței din fata viitorului sediu al primăriei (împreună cu Petre Antonescu, I. Nenciulescu, Duiliu Marcu, C. Iotzu, R. Bolomey). În 1939 a fost declarat Cetățean de onoare al orașului New York, titlul acordat de primarul Fiorelo La Guardia, ca apreciere pentru proiectarea Pavilionului Casa Română la Expoziția Universală din acel an de la New York. Nu a fost niciodată membru al vreunui partid, iar în anii 1965–1968 i s-a propus postul de reprezentant al României la UNESCO, cu condiția de a se înscrie în PCR. Octav Doicescu a refuzat, fapt pentru care propunerea a fost retrasă. (A fost trimis atunci arh. Pompiliu Macovei).

În anul 1969, redacția ziarului “Scânteia” a consemnat un schimb de

opinii între Grigore C. Moisil și Octav Doicescu pe tema dificultăților creației, cu referire la “fantezie”. Redau din cartea “Grigore C. Moisil, un profesor NU ca oricare altul” (Ed. Tehnică, 1998) câte ceva din afirmațiile arhitectului, după ce matematicianul Moisil lăudase casa în care locuia, “casa care poartă, până la detalii, marca fanteziei investite de creatorul ei”, creatorul nefiind altul decât Doicescu. Spune arhitectul: “Construiesc într-un anumit loc, deci într-un oraș care are un anumit stil, o anumită împrejurare; chiar dacă aș face un oraș pe un teren complet virgin, ar fi peisajul înconjurător, țara, obiceiurile locuitorilor – în ce măsură merg pe jos sau cu mașina etc. – clima, cutremurele și atâtea altele”.

Iar la observația lui Moisil: “Impresia mea este că la unele grupe de clădiri n-a existat prea multă fantezie, la altele o ‘fantezie’ nejustificată, risipitoare. Balta Albă seamănă cu Mamaia”, Doicescu răspunde: “În cifre aproximative, din memorie, avem în momentul de față vreo 2100 de arhitecți în funcțiune. Nu toți însă sunt atașați ideii de creație. După mine, rămân abia vreo 600–700, care se frământă în practică să găsească soluții constructive. Ceilalți, prin natura unor împrejurări administrative, ajung directori sau, în orice caz, au diferite funcții în ierarhia administrativă”.

Construcții ale căror proiecte arhitecturale se datorează lui Octav Oncescu: Restaurantul Românesc de la Băneasa (1930), Casa de odihnă a Societății Gaz Electrica de la Snagov (1932), Yacht Club Snagov (1933), Fântâna Zodiac din Parcul Carol (1935), Casa Babele (1936), Fântâna Miorița de la Șosea (1936), “Luna Bucureștilor” (1935 – 1936). Uzinele IAR, Ministerul Informațiilor de pe Str. Onești (1937), Poșta de pe strada Banu Manta (1938), Cartierul de vile din parcul Jianu (astăzi Primăverii), amenajarea Parcului Herăstrău și Bordei împreună cu inginerul Nicolae Caranfil, Casa ing. Nicolae Caranfil din strada Emile Zola nr. 2 (1934–1936), Casa Octav Doicescu, str. Mircea Eliade nr. 2 (1939), ajunsă în anii ‘90 în posesia arh. Dinu Patriciu, fost student al lui Octav Doicescu, Casa Dimitrie Gusti aflată pe str. Armindeni colț cu str. Herăstrău (1939), Cercul Militar Pitești (1939), Casa Română de la New York World’s Fair (Expoziția universală de la New York 1939), Monumentul “Turnul Dezrobirii Basarabiei” de la Ghidighici, Chișinău (1942), distrus de “eliberatorii sovietici” în 1944. Se adaugă uzinele de anvelope Banloc de la Florești și Blocul Banloc – Goodrich, din Calea Victoriei 218, numit și “Blocul Roșu” (1943–1946), Nautic Club Herăstrău (1945); blocul din Calea Victoriei colț cu Calea Griviței (1946); cartier de locuințe în Băneasa pentru personalul Aeroportului, la origine

fiecare casă avea altă culoare (1959), bloc de locuințe pe Știrbei Vodă colț cu str Luigi Cazzavillan în fața Conservatorului de muzică, Opera Română din București (1953 – basoreliefurile sunt opera sculptorului Ion Vlad), clădirea rezultată este mult diferită de proiectul inițial, proiectul suferind numeroase modificări, mai ales de fațadă, cerute în mod repetat de consilierul sovietic Zverin; în anii 1960–70 contribuie la proiectele noilor construcții ale Institutului Politehnic din București.

**Horia Creangă** (1892 – 1943), arhitect, promotor al arhitecturii moderne în România, a construit peste 70 edificii, administrative, social-culturale, industriale, dar și clădiri de locuințe (cea mai cunoscută fiind blocul ARO). Alte construcții realizate după planurile arhitectului Creangă: Teatrul Giulești, Blocul ARO-Patria București, Halele Obor. Horia Creangă a fost nepotul scriitorului Ion Creangă.

Existența frumoaselor clădiri din “micul Paris”, dar și din celelalte admirabile construcții din alte multe zone ale țării au în punctul inițial suprapunerea proiectului arhitectului cu proiectul inginerului. După aceea, chiar înainte de ridicarea imobilului, intervine știința unor ingineri cu diverse pregătiri de specialitate.

Despre inginerii care au pus umărul la construirea unei Românie moderne, lucrând la planșetă sau pe șantiere, s-au scris și se vor mai scrie multe volume.

Câteva nume sonore de ingineri români vor fi evocate în cele ce urmează.

Cea mai impresioantă operă inginerească din România, poate chiar până în zilele noastre, este podul Fetești – Cernavodă, opera lui **Anghel Saligny** (1854–1925). Se cuvine să-l amintim aici, chiar dacă Podul peste Dunăre, pentru care garantase cu viața, l-a construit în doar 5 ani (1890–1895), înaintea perioadei interbelice. Studiile inginerești le-a făcut la Școala Tehnică Superioră din Charlottenburg, Germania; revenit în țara natală, România, lucrează mai întâi, între 1877 și 1879, la construcția căii ferate Ploiești-Predeal, sub conducerea inginerului Gheorghe Duca (cel căruia personalul CFR i-a ridicat statuia din Piața Gării de Nord din București în anul 1924). Realizările lui Saligny sunt numeroase, multe cu caracter de pionierat. A fost membru titular al Academiei Române și a format, la rândul său, ingineri români, fiind profesor la Școala Națională de poduri și șosele

Din larga galerie de ingineri români, care au intrat în istoria noastră

prin valoarea realizărilor lor, am ales să evoc în rândurile următoare personalitățile născute înainte de anul 1900.

**Elie Radu** (1853–1931), inginer constructor de poduri și șosele, pedagog, membru al Academiei Române. A fost un luptător pentru drepturile profesionale ale inginerilor, a stimulat și a îndrumat creația inginerescă. A deținut funcția de președinte al Societății Politehnice în anii 1898, 1903 și 1904. La Bruxelles, din 1872, a urmat cursurile la Școala Politehnică, pe care a absolvit-o în 1877, obținând titlul de inginer diplomat. În decembrie 1877, după întoarcerea în țară, intră în serviciul Ministerului Lucrărilor Publice, debutând ca inginer, alături de Anghel Saligny, la controlul liniei ferate Ploiești-Predeal. Elie Radu a contribuit la construirea șoselelor transcarpatice, realizate după Marea Unire. În Ministerul Lucrărilor Publice a ocupat funcțiile de subdirector, director și director general, ajungând la gradul de inginer inspector general clasa I. A construit 650 km de căi ferate după concepții proprii. Una dintre cele mai importante trasee de cale ferată realizate de el este linia Târgu Ocna – Comănești – Palanca. O realizare deosebită este legarea malurilor Siretului prin opt poduri. În 1889, Elie Radu a realizat o stație de captare a apei subterane la Bragadiru, unică în Europa, și prima rețea de alimentare a orașului București. Ulterior a mai realizat și alimentarea cu apă a orașelor Botoșani, Sinaia, Turnu Severin, Târgoviște, Iași. I se datorează proiectarea și construirea a 60 de clădiri de gări, remarcabile fiind cele de la Curtea de Argeș, Comănești și Galați. Sub conducerea sa a fost proiectată și realizată construcția clădirii Ministerului Lucrărilor Publice, în prezent Primăria Capitalei.

**Nicolae Vasilescu Karpen** (1870–1964), inginer român, creatorul numitei “pile Karpen”, care funcționează continuu din 1950, fiind păstrată într-un seif blindat la Muzeul Tehnic “Dimitrie Leinida” din București. Președintele Societății Franceze de Fizică, I. Solomon, scria despre Nicolae Vasilescu-Karpen: “a inventat pila cu combustie cu o jumătate de secol înainte ca oamenii să ajungă pe lună datorită ei”. Vasilescu Karpen a absolvit cursurile Școlii Naționale de Poduri și Șosele din București în anul 1891, ca șef de promoție. După 3 ani de activitate inginerescă în domeniul Lucrărilor Publice din țară, plecând la Paris, urmează cursurile Școlii Superioare de Electricitate, unde își ia diploma de inginer electrician în 1900. În paralel, frecventează cursurile facultății de fizică la Universitatea Sorbona, devenind licențiat în științe fizice în anul 1902. Și tot în celebra Sorbonă își trece doctoratul în fizică, cu teza “Recherches sur l’effet

magnétique des corps électrisés en mouvement”. Această lucrare, publicată la Paris, este și acum, după peste 100 de ani de la apariție, citată în bibliografii privind teoria relativității. Chiar în acel moment, 1904, valoarea lui Nicolae Vasilescu-Karpen este recunoscută de comunitatea științifică internațională și autorului tezei i se încredințează catedra de electrotehnică a universității din Lille. Vasilescu-Karpen predă un trimestru aici, patriotismul său aducându-l în țară în 1905. Devine primul profesor la Catedra de electrotehnică, atunci înființată la Școala Națională de Poduri și Șosele din București. În 1918 devine director al acestei Școli, pe care o dezvoltă ca unitate de învățământ superior ingineresc de nivel european, modern, devenită în 1920 Politehnica din București. Va fi rector al acesteia până în 1940. Nicolae Vasilescu-Karpen a fost ales membru titular al Academiei Române în 1923. A scris pentru uzul studenților politehniști “*Manual de electrotehnică generală*” publicat în 1925 și “*Electricitate*” tipărită în 1942. Între realizările sale ingierești se numără: construcția tunelului Berești pe linia Bârlad – Galați, proiectarea de centrale electrice și electrificarea orașelor Câmpina și Constanța, stația TFF de la Băneasa (realizată în 1915 cu material exclusiv din țară, stație cu o rază de acțiune de cca 2 km, unică la acea vreme în Europa).

**Constantin C. Orghidan** (1874–1944) a fost inginer român, colecționar, vicepreședinte al Societații Numismatice Române (1933–1944) și membru de onoare al Academiei Române. Acestui inginer, țara noastră îi datorează onoarea de a deține piese rare. El provenea dintr-o familie de comercianți aromâni. Deși a urmat drumul științelor reale, Orghidan a fost preocupat și de istorie, filosofie și arheologie, reprezentând un exemplu admirabil de antreprenor care înțelege și apreciază importanța culturii românești. Ba chiar unul care-și donează, spre studiu și expunere publicului larg, colecția care a reprezentat pasiunea sa de o viață. Biblioteca Academiei Române a primit din partea lui Constantin Orghidan aproximativ 10.000 de artefacte valoroase, adunate de antreprenor de-a lungul vieții; ele au fost donate instituției în anul în care inginerul colecționar a trecut la cele veșnice, 1944. Datorită lăudabilului gest – aproape de neconceput în zilele noastre – românii își pot cunoaște istoria și prin prisma numismaticii. Cea mai spectaculoasă și cunoscută piesă din colecția donată este Marea Camee a României (posibil secolul IV d.Hr.), a treia ca mărime din lume, potrivit Bibliotecii Academiei Române.

**Ion S. Gheorghiu** (1885–1968), inginer și cercetător, a predat primul



curs de Mașini Electrice la Facultatea de Științe a Universității București și apoi, din 1921, la Facultatea de Electrotehnică a Școlii Politehnice București. Din acest an a condus un colectiv de specialiști, care își concentrau activitatea în cadrul Laboratorului de Mașini Electrice din vechiul local din strada Polizu al Școlii Politehnice din București. Acest laborator s-a construit în anii 1926–1930, cu contribuția majoră în proiectarea și utilizarea cu mașini și aparatură de încercări și de măsură a profesorului Alexandru Popescu. În anul 1947 a apărut primul curs (litografiat) de Mașini Electrice în România. Fiind primul manual în acest domeniu, acesta are și meritul de a fi introdus în limba română o serie de termeni tehnici care au fost adoptați și fac parte din patrimoniul limbii române contemporane.

**Gheorghe Nicolau** (1886 – 1950), om de știință, inginer, membru titular al Academiei Române. A absolvit în anul 1911 Școala Națională de Poduri și Șosele, obținând diploma de inginer constructor. A lucrat apoi ca profesor universitar la Catedra de mașini cu combustie internă a Institutului Politehnic București (1924–1950). A contribuit la modernizarea și amenajarea unor unități energetice cu motoare termice din România și a elaborat lucrări în domeniul teoriei motoarelor cu ardere internă. Împreună cu academicianul Nicolae Profiri, a abordat problemele științifice și tehnice ale construcției moderne de drumuri asfaltate, ocupându-se în special de aspectele legate de condițiile de climă și circulație din România. Este autor al mai multor cursuri universitare. În perioada 4 noiembrie 1944 – 30 noiembrie 1946, Gheorghe Nicolau a deținut funcția de ministru al asigurărilor sociale în guvernele conduse de către Constantin Sănătescu, Nicolae Rădescu și Petru Groza. A deținut funcția de secretar general al Academiei Române între anii 1948–1950.

**Constantin Budeanu** (1886–1959), inginer, membru titular al Academiei Române. În 1903 este admis la Școala Națională de Poduri și Șosele și obține diploma de inginer în 1908. A studiat domeniul electrotehnicii și în străinătate. La întoarcerea în țară începe lucrul la atelierele CFR și Societatea de Tramvaie București. Curând după aceea devine director tehnic al Societății Electrice din București și în 1916 profesor de Măsurări Electrice și Electrotehnică în catedra de Electricitate și Electrotehnică a Școlii Naționale de Poduri și Șosele din București. A fost asistentul lui Nicolae Vasilescu-Karpen din 1 octombrie 1916. În 1926 devine profesor titular la cursurile Măsurări și Tracțiune electrică. A fost membru în primul birou de conducere al Comitetul Electrotehnic Român (1927). A participat

activ la adoptarea sistemului internațional de unități de măsură și a avut preocupări legate de metrologie.

**Nicolae Gheorghe Caranfil** (1893–1978), inginer român, membru corespondent al Academiei Române. La intrarea în Muzeul Satului din București, o placă memorială amintește de marile lucrări hidrotehnice care s-au făcut, sub domnia Regelui Carol al II-lea, pentru crearea Parcului Herăstrău și a întregii zone verzi din nordul Capitalei, în anii 1932–1937, sub conducerea inginerului Nicolae Caranfil. Caranfil obținuse diploma de inginer civil la “École de Génie Civil” din Gand, Belgia; a urmat apoi cursuri postuniversitare la Universitatea din Cambridge, Marea Britane. A lucrat în Franța, șef de birou al Comisiei Militare de Armament, apoi în Marea Britanie și în Italia. În țară, fiind director general al Societății “Electrica” între 1922 și 1929, pune bazele industriei de mașini electrice la Cluj și Timișoara; va mai fi subsecretar de stat la Ministerul Apărării Naționale, apoi ministru al Aerului și Marinei. După 1944 este delegat al Guvernului României la Conferința pentru reorganizarea transporturilor intereuropene. Are lucrări publicate despre amenajarea hidraulică a regiunii București, despre baraje în calcare; lui i se datorează rezervorul de la Bulboci. A făcut parte din Comitetul Național Român de la Washington (1949), a fost membru al Asociației Generale a Inginerilor din România (AGIR), al Societății Inginerilor Civili din Franța, al Consiliului Uniunii Internaționale a Procuratorilor de Energie Electrică. (facebook, Academia Română Filiala Cluj-Napoca).

Cele expuse mai sus au fost din vremuri de început, iar cele mai multe creații, construcții, realizări tehnice, au dăinuit în timp. Și a mai dăinuit știința transmisă, cu dragoste de țară și cu pasiune, generațiilor de tineri. În școlile tehnice superioare din România s-au introdus noi discipline ingineresti, în pas cu evoluția mondială a tehnicii și tehnologiilor. Nu pot să nu amintesc aici despre contribuția unor profesori matematicieni la pregătirea inginerilor români din toate timpurile existenței școlilor politehnice la noi în țară, cele mai răsunătoare nume fiind Gheorghe Țițeica, Traian Lalescu. Generații de ingineri au dat viață cunoștințelor însușite în școală și au depus eforturi în condiții grele, pentru a construi ceea ce mai vedem a exista dintr-o epocă în care industrializarea era prioritară în România.

## Bibliografie:

- [1] \*\*\*, *Ingineri români. Dicționar enciclopedic*, (inițiatorul seriei, acad. Gleb Drăgan) vol. I/2016; vol. II/, vol. III/2019, Editura Mega, Cluj-Napoca.
- [2] Rusu, Dorina N., *Membrii Academiei Române, 1986 – 2016. Dicționar*, partea a II-a (M-Z, Anexe), ediția a V – a revăzută și adăugită, Editura Academiei Române, București, 2016.
- [3] Țarălungă Ecaterina, *Enciclopedia identității românești Personalități*, Editura Litera Internațional, București, 2011