Elie Radu și Giulio Magni: constructorul și arhitectul gărilor din Curtea de Argeș și Comănești

Laurențiu VLAD

Prof. univ.dr., Universitatea din București,
Facultatea de Științe Politice
E-mail: laurentiu.vlad@unibuc.ro

Articolul nostru, ce nu are pretenția unei cercetări arhivistice originale ori a vreunei sinteze mai mult sau mai puțin cuprinzătoare a temei, și-a propus doar să inventarieze câteva detalii, în bună măsură cunoscute, dar adesea consemnate în intervenții din domenii de studii care par să nu comunice întotdeauna între ele. De exemplu, despre inginerul Elie Radu și activitatea lui profesională există mai multe studii pe care le datorăm acelora care s-au ocupat de istoria construcțiilor civile (în special de poduri și șosele) din România, precum Gheorghe D. Roșianu ori Hristache Popescu.[1] Detaliile puse în circulație de acești doi autori au fost preluate, în mare măsură, în periodice dedicate domeniului construcțiilor ori în articole destinate publicului larg, publicate în ultimii 25 de ani.[2] Să mai spunem că

1 Ing. Gheorghe D. Roșianu, *Viața și opera inginerului Elie Radu*, București: Ed. Tehnică, 1957; respectiv Hristache Popescu, *Elie Radu*, în Hristache Popescu, *Personalități românești în construcții*, ed. a doua, București: Ed. H.P., 2008, pp. 89–94.

2 De exemplu, articolele dedicate lui Elie Radu de Radu P. Voinea, în *Univers Ingineresc*, 20, 2003, https://www.agir.ro/univers-ingineresc/numar-20-2003/ingineri-mari-personalitati-elie-radu-1853---1931_424.html; Mihai Olteneanu în *Univers Ingineresc*, 16, 2008, https://www.agir.ro/univers-ingineresc/numar-16-2008/elie-radu-1853---1931-presedinte-al-societatii-politehnice-si-presedinte-al-sectiei-i-a-agir-%E2%80%93-1918-a-inginerilor--din-serviciile-publice_2191.html; ori Hristache Popescu, în *Revista Construcțiilor*, IX, 95, 2013, pp. 64–65; site-uri consultate de noi pe 15.10.2025. Pentru marele public, vezi textele Vioricăi Petrescu din *Bucureștii vechi și noi*, 16.03.2011, https://bucurestiivechisinoi.ro/2011/03/inginerul-elie-radu/; Cosmin Pătrașcu Zamfirache din *Adevărul*, 20.04.2015 (Elie Radu, geniul care a construit România modernă: a făcut primele șosele, prima rețea de alimentare cu apă și un proiect

enciclopediile sau bibliografiile generale au reținut o seamă de detalii biobibliografice ale personajului nostru.[3] Câteva date biografice au fost reținute și de anumite lucrări dedicate formației intelectuale a tinerilor români în străinătate.[4]

Dacă discuția cu privire la dezvoltarea rețelei de căi ferate din România ultimei părți a veacului al XIX-lea și cea a primelor decenii din secolul următor a consemnat, pe lângă activitatea meritorie a Serviciului, apoi Direcției Generale de Studii și Construcții (devenită Direcția Generală de Poduri, Șosele, Studii și Construcții) din Ministerul Lucrărilor Publice, aflată mult timp sub coordonarea lui Elie Radu, și o relație fructuoasă între constructori și arhitecți. Cei din urmă, și ei tot angajați ai statului român, au proiectat, bunăoară, o parte din stațiile feroviare, ce au făcut dintr-o seamă din orașele care le găzduiau importante centre comerciale sau de producție, știută fiind influența transportului cu trenul în dezvoltarea economică. Gările au fost deopotrivă și locuri de dialog ori spații în care oamenii din localitățile mici interacționau mai mult sau mai puțin simbolic cu lumea, sau își hrăneau iluziile unei evadări din cotidianul mărunt, cum erau, de exemplu, anumite personaje ale lui Mihail Sebastian din *Steaua fără nume*... Cei care au stăruit în studiile lor asupra proiectelor de arhitectură civilă de cale ferată au fost specialiștii în istoria arhitecturii. Și, se cuvine să amintim aici pe Toader Popescu, autor al unui cuprinzător și extrem de bine articulat studiu dedicat proiectului feroviar autohton, care cuprinde o seamă de alte numeroase referințe bibliografice ale subiectului[5].

---

unic în Europa | adevarul.ro), Alexandru Balaci din *Radio România. Agenția de presă Rador*, 20.04.2023 (Elie Radu – eminentul inginer care a construit România modernă | Agenția de presă Rador); site-uri consultate de noi pe 15.10.2025) etc.

3 De pildă, Lucian Predescu, *Enciclopedia României. Cugetarea*, ediție anastatică, București: Ed. Saeculum – Ed. Vestala, 1999, p. 707; sau *Bibliografia românească modernă (1831-1918)*, IV, prefață Gabriel Ștrempel, București: Ed. Academiei Române, 1996, Litera R, https://old.bibla cad.ro/bnr/brmautori.php?aut=r&page=40&limit=40, consultat de noi pe 03.11.2025.

4 Vezi, bunăoară, Lucian Nastasă, *Itinerarii spre lumea savantă. Tineri din spațiul românesc la studii în străinătate (1864-1944)*, Cluj-Napoca: Ed. Limes, 2006, p. 304; ori Laurențiu Vlad, *Studenți români la Universitatea Liberă din Bruxelles (a doua jumătate a veacului al XIX-lea – prima parte a secolului al XX-lea)*, Iași: Ed. Institutul European, 2014, pp. 98, 101.

5 Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc (1842-1916)*, București: Ed. Simetria, 2014. T. Popescu a citat și alți autori care s-au preocupat de tematica în discuție: amintim aici pe Radu Bellu, autor al studiilor extrem de cuprinzătoare intitulate *Mica monografie a căilor ferate din România*, București: Ed. Filaret – Ed. Feroviară, 1995–2001, 6 vol.; respectiv *Istoria ilustrată a stațiilor de cale ferată* (CN C.F.R. SA, București, 2006). Să mai amintim, în contextul de față, și volumul publicat mai demult, semnat de Constantin Botez, Demetru Urmă, Ion Saizu, *Epopeea feroviară românească*, București: Ed. Sport-Turism, 1977; ori intervențiile din revista *Historia*, respectiv pe site-ul Adevărul.ro ale lui Dorin Stănescu relative la diferite momente istorice la care gările au fost martore (am utilizat în articolul nostru câteva dintre ele). Dorin Stănescu este

În ceea ce-l privește pe unul dintre colaboratorii lui Elie Radu în proiectarea unor gări, l-am numit pe Giulio Magni, trebuie să spunem că el are o biografie destul de bine conturată în literatura de profil de la finele anilor 1990, până către a doua parte a deceniului al doilea al secolului XXI, printre autorii care s-au ocupat de activitatea lui fiind Nicolae Lascu, Ileana Zbîrnea, Oana Marinache, iar din istoriografia italiană, Mauro Artibani etc.; desigur, date biografice se găsesc și într-o seamă de enciclopedii italiene sau arhive on-line specializate.[6]

Cu privire la gările de la Curtea de Argeș și Comănești, unde istoria a înregistrat colaborarea arhitectului Giulio Magni și a inginerului Elie Radu, am găsit detalii la aproape toți autorii menționați în articolului nostru. Desigur că în vremea din urmă au existat și o seamă de articole de popularizare sau de informare culturală ori filme documentare pe această temă (o parte dintre acestea le-am evocat pe parcursul textului de față în note de subsol...).

*

autorul unei teze de doctorat intitulată *Evoluția căilor ferate în regiunea Prahova (1872-2000) și impactul acestora asupra societății românești*, susținută la Universitatea din București (2009). Despre semnificația și importanța socială a gărilor și a căii ferate, în general, din perspectiva istoriei culturale, vezi Radu Mârza, *Călători români privind pe fereastra trenului. O încercare de istorie culturală (1830-1930)*, Iași: Ed. Polirom, 2020 (în special în „Introducere").

6 Cu privire la biografia lui Giulio Magni, inclusiv despre activitatea lui în România și Italia, vezi Mauro Artibani, *Giulio Magni, 1859-1930: opere e progetti*, prefazione di Giorgio Muratore, Roma, Kappa, 1999; sau Raffaella Catini, *Magni, Giulio*, în *Dizionario biografico degli Italiani*, 67, 2006, https://www.treccani.it/enciclopedia/giulio-magni_(Dizionario-Biografico)/, consultat de noi pe 23.11.2024; ori Sistema Informativo Unificato per le Sopritendenze Archivistiche, https://siusa-archivi.cultura.gov.it/cgi-bin/pagina.pl?TipoPag=prodpersona&Chiave=31681, consultat de noi pe 23.11.2024. Vezi, și site-ul *Arhiva de arhitectură*, https://arhivadearhitectura.ro/arhitecti/giulio-magni/; sau enciclopedia on-line *Un secol de arhitectură românească*, https://metacult.ro/fisa.php?id=609, consultate de noi pe 30.10.2025. Importante detalii relative la proiectele arhitectului italian, în calitate de colaborator al Primăriei Bucureștiului sau al Ministerului Lucrărilor Publice din România, ori ca angajat al unor personaje din elita capitalei, se găsesc în Nicolae Lascu, „Giulio Magni – un arhitect italian la Primăria Capitalei", în *Anuar al Arhivelor Municipiului București. Din trecutul istoric și urbanistic al orașului București*, II, coord. Ion Vitan, București: Ed. Ministerului de Interne, 1998, pp. 148–153; ori Nicolae Lascu, „Giulio Magni e l'ambiente architettonico romeno", *Quasar*, 23–24, 2000, pp. 157–175; sau Ileana Zbîrnea, „Guilio Magni. I suoiprogetti di architettura in Romania", în *Annuario Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica*, a cura di: Șerban Marin, Rudolf Dinu, Ion Bulei, 3, 2001, pp. 162–204. Mai nou, vezi Oana Marinache, *Traseu urban București: arhitect Giulio Magni*, București: Ed. Istoria Artei, 2016 (concept grafic: Cristian Gache, foto: Alina Havreliuc).

Să încercăm să conturăm în cele ce urmează câteva date din biografia lui Elie Radu.[7] S-a născut în Botoșani pe 20 aprilie 1853, fiind fiul căminarului Ion (ce a deținut și demnitatea de primar al orașului) și al soției sale, Profira. Elie a avut un frate, Ion, care a studiat medicina la Viena, iar cele trei surori au deprins limba franceză la pension, cu toții petrecând mult timp la moșia familiei, Starosilta, aflată la circa 15 km de Botoșani. Elie a absolvit școala primară și gimnaziul în orașul natal, iar apoi a continuat la Iași, spun unii la Academia Mihăileană, dar aceasta își încheiase parcursul în 1847–1848, continuând totuși să existe într-o anumită formă, mai restrânsă, până la înființarea Universității din Dealul Copoului.[8] Dintre școlile continuatoare a activității Academiei Mihăilene, amintim Colegiul Național din Iași, probabil aici și-a continuat studiile Elie Radu, înainte de a ajunge în străinătate. În 1877, după cinci ani de studii, devenea diplomat inginer al Școlii Politehnice a Universității Libere din Bruxelles la specializarea geniu civil, fiind printre cei 54 de absolvenți ai instituției de învățământ superior mai sus menționată în perioada 1875–1884; dintre aceștia, 2 erau români (în 1875 își încheia parcursul și Ștefan Hepites din Brăila), câte unul fiind originar din America de Sud, Rusia, respectiv Turcia, restul fiind belgieni.[9] S-a căsătorit cu Maria Davidescu, sora inginerului Al. Davidescu, profesor la Școala de Poduri și Șosele din București. A avut cinci copii, Mircea, care va fi devenit inginer, Pompiliu, ce a fost atras de agronomie, Agripina, absolventă de Conservator, respectiv Maria și Florica. În1877 Elie Radu făcea parte din corpul inginerilor civili de la Ministerul Lucrărilor Publice, fiindu-i atribuită ca prima sarcină, împreună cu Anghel Saligny, controlul construcției căii ferate dintre Ploiești și Sinaia, concesionată grupului condus de francezul Guilloux.[10] Era etapa concesionarilor străini în evoluția „proiectul feroviar românesc", ca să împrumutăm expresia lui Toader Popescu, în care lucrările de construcție ale căilor ferate erau executate de întreprinzători străini (1869–1880; Barkley&Staniforth, Ofenheim, Strousberg, Polyakov, Crowley&Guilloux etc.).[11]

De prin 1880 statul român preia sarcina construcției căilor ferate de pe teritoriul țării. Este perioada în care Elie Radu s-a găsit în centrul acestei activități, întrucât a deținut mai multe funcții de conducere în cadrul Serviciului de Studii și Construcții, devenit apoi Direcția Generală de Poduri, Șosele, Studii și Construcții din Ministerul Lucrărilor Publice

---

7 Am preluat datele cu privire la familie, respectiv la instruirea lui Elie Radu din Ing. Gheorghe D. Roșianu, *op. cit.*, pp. 6–8, 11. Ele se regăsesc și în alte articole menționate de noi mai devreme. Acolo unde am găsit detalii suplimentare, le-am semnalat prin note distincte.

8 Gabriel Bădărău, *Academia Mihăileană*, Iași: Ed. Junimea, 1987, p. 12.

9 Léon Vanderkindere, *L'Université de Bruxelles, 1834-1884. Notice historique*, Bruxelles: Impr. P. Weissenbruch, 1884, pp. CCXIV-CCXVI; apud Laurențiu Vlad, *Studenți români la Universitatea Liberă din Bruxelles (a doua jumătate a veacului al XIX-lea – prima parte a secolului al XX-lea)*, p. 98.

10 Ing. Gheorghe D. Roșianu, *op. cit.*, pp. 10, 23.

11 T. Popescu, *op. cit.*, pp. 39–54.

(din 1891 până în 1919, când devenea președintele Consiliului Tehnic al departamentului mai devreme menționat, poziție ce a ocupat-o până la pensionarea sa, pe 1 ianuarie 1930).[12] Se pare că a fost artizanul proiectării și construcției a cca. 650 km de cale ferată în perioada de după 1880 și până către momentul intrării României în Primul Război Mondial, dintre care 475 executați chiar sub coordonarea sa.[13] Să amintim câteva din dintre drumurile de fier proiectate și / sau executate de Elie Radu împreună cu colaboratorii lui de la Ministerul Lucrărilor Publice (Direcția de Studii și Construcții), i-am numit pe inginerii Aurel Beleș, Constantin Georgescu, Pandele Iliescu, Mihail Râmniceanu, N. Vasilescu-Karpen etc.[14] Așadar, ar fi vorba de traseele Câmpina–Doftana de 6 km (1881–1883; am socotit aici întreaga perioadă care cuprinde studiul, execuția și darea în folosință, unde Elie Radu a regăsit și două poduri de peste 130 de metri, unul peste râul Prahova); Bacău–Piatra Neamț de 60 de km (1882–1885; cu un pod de peste 200 de metri, construit în sistem Howe, peste Bistrița); Craiova–Calafat de 108 km (1885–1895; parcursul conține poduri, peste Jiu, viaducte etc.); Cucuteni–Dorohoi de 139 de km (studiile s-au făcut sub coordonarea personajului nostru în 1886, dar construirea liniei ferate a căzut în sarcina lui Mihail Râmniceanu de la Serviciul Lucrărilor Noi pendinte de Direcțiunea Generală C.F.R.); Pitești–Curtea de Argeș de 39 km (1890–1899); Târgu Ocna–Comănești–Palanca de 56 km, respectiv Comănești–Moinești de 8 km (1890–1899; cu poduri peste Trotuș, tuneluri și viaducte); Galați–Bârlad de 110 km (1890–1899; al doilea tronson, dimpreună cu tunelul de la Berești fiind dat în exploatare în 1912); Podu Iloaiei–Hârlău de 41 de km (1906–1910); Pucioasa–Pietroșița de 14 km (1905–1911; studiul efectuat luase în calcul o distanță de 18,4 km, până la Moroeni, dar nu a fost realizată decât o parte a proiectului) etc.[15] Să mai spunem câte ceva și despre cheltuielile făcute cu proiectarea și execuția unora dintre aceste drumuri de fier; de pildă, un kilometru de cale ferată pe liniile Craiova–Calafat, Pitești–Curtea de Argeș sau Târgu Ocna–Comănești–Palanca și Comănești–Moinești a costat 141.118, 200.000, respectiv 333.000 de lei, în funcție de dificultățile terenului pe care s-a construit ori de amploarea lucrărilor de pe parcurs.[16] Dar, cunoscutul inginer român s-a remarcat și ca un prolific proiectant și constructor de șosele, de poduri, de rețele de alimentare cu apă (ale Bucureștiului, Sinaiei, Târgoviștei, Turnului Severin sau cele îmbunătățite din Sulina, Botoșani, Brăila, Iași, Pitești, Tg. Ocna, Bacău, Piatra Neamț) ori de construcții civile (Palatul Ministerului Lucrărilor Publice realizat în cooperare cu Divizia de Arhitectură – condusă de Petre Antonescu – din cadrul Direcției Generale de Studii și

12 Ing. Gheorghe D. Roșianu, *op. cit.*, pp. 158–160.

13 *Ibidem*, p. 12.

14 *Ibidem*, pp. 23, 28, 29, 44, 48.

15 Despre căile ferate în proiectarea și construcția cărora a fost implicat Elie Radu, inclusiv cu date tehnice. Vezi, *Ibidem*, pp. 21–51.

16 *Ibidem*, pp. 28, 33, 39.

Construcții a acestuia), Arenele Romane, băile din Mamaia și restaurantul aferent, locuințe ale personalului C.F.R. la Sinaia etc.).[17]

Din 1894 Elie Radu a predat *Trigonometrie*, dar și cursuri tehnice, precum *Poduri și construcții civile* ori *Edilitate* (unde stăruia cu deosebire asupra alimentării cu apă și canalizării orașelor) la Școala de Poduri și Șosele. Cursul de *Edilitate*, împreună cu cel de *Procedee generale de construcții*, le-a susținut și în anii 1920–1927, când era cadru didactic la Școala Politehnică.[18] A activat și ca membru în diferite asociații profesionale/tehnice, precum Societatea Politehnică (din 1882 până în 1931), pe care a și condus-o ca președinte în anii 1897–1898, 1903–1904, fiind și parte a comitetului de redacție al *Buletinului* acesteia (1907–1922).[19] A semnat o sumă de studii / rapoarte / memorii de specialitate din care amintim pe cele cu privire alimentarea cu apă ale comunelor urbane ori relative la starea șoselelor din România.[20] În 1926 după anumite surse, după altele în 1927, devenea membru de onoare al Academiei Române,[21] cu câțiva ani înainte să se stingă (10 octombrie 1931).

*

Să spunem câteva cuvinte și despre celălalt personaj al nostru, arhitectul italian Giulio Magni... S-a născut pe 7 noiembrie 1859 la Roma, fiind fiul lui Basilio și al Margheritei Targhini, care au mai avut șapte copii; tatăl său s-a format ca jurist, dar din 1870 s-a dedicat

---

17 Detalii în *Ibidem*, pp. 14–16, 51–147.

18 *Ibidem*, p. 150.

19 *Ibidem*, pp. 154–155.

20 Vezi, de exemplu, *Alimentarea cu apă a Capitalei Bucuresci*, Bucuresci: Tip. Gazetei „Săteanul", 1902; *Alimentarea cu apă a orașelor*, conferințe ținute în 1902 la Societatea Geografică și Ateneu, Bucuresci: Inst. de Arte Grafice Carol Göbl, S-sor I. St. Rasidescu, 1903; *Istoricul alimentarei orașului București cu apă potabilă și notițe asupra alimentarei altor orașe*, București: Tip. Curții regale, F. Göbl fii, 1905; *Starea șoselelor și mijloacelor de îndreptare*, București: Inst. de Arte Grafice Carol Göbl, S-sor I. St. Rasidescu, 1913 etc. Detalii în *Bibliografia românească modernă (1831-1918)*, IV, Litera R, https://old.biblacad.ro/bnr/brmautori.php?aut=r&page=40&limit=40, consultat de noi pe 03.11.2025.

21 De exemplu, pe site-ul oficial al Academiei Române este precizat că a fost onorat cu titlul în 1926, https://acad.ro/membri/armembriLit.php?vidT=R, consultat de noi pe 31.10.2025; același lucru susține și Radu P. Voinea, „Ingineri mari personalități. Elie Radu (1853-1931)", în *Univers Ingineresc*, 20, 2003, https://www.agir.ro/univers-ingineresc/numar-20-2003/ingineri-mari-personalitati-elie-radu-1853---1931_424.html, consultat de noi pe 31.10.2025; etc. Nu același lucru găsim în Ing. Gheorghe Roșianu, *op. cit.*, p. 19. Credem că Gh. Roșianu a făcut o mică confuzie, preluând anul 1927 de la o referință din bibliografia volumului său (Ion Simionescu, „Alegerea lui Elie Radu ca membru în Academia Romînă", în *Buletinul Societății Politehnice*, 1927). Dar, anul 1927 era anul apariției textului lui Ion Simionescu, nu cel în care a avut loc ședința solemnă de primire în Academie a personajului nostru (5 iunie 1926). Toți cei care l-au urmat pe Gh. Roșianu au perpetuat eroarea.

picturii, artelor în general, studiilor istorice și literare (este autor, printre altele, al unor volume privind evoluția parlamentului italian sau a artei din peninsulă de la origini până în veacul al XX-lea).[22] Tânărul Giulio făcea studii de arhitectură pe la începutul anilor 1880 la *Instituto di Belle Arti* din Roma, pentru ca mai apoi să participe la diferite concursuri de proiecte de edificii și să fondeze, împreună cu câțiva confrați, Camillo Pistrucci, Gaetano Koch, Giuseppe Sacconi etc. *Associatione Artistica fra i Cultori dell'Architettura in Roma*, al cărei președinte va fi devenit în 1906.[23]

Pe la finele anului 1893 Giulio Magni ajungea la București, activitatea sa concentrându-se, vreme de aproape trei ani, cu începere din februarie 1894, pe proiecte de arhitectură comandate de Primăria Capitalei (făcea parte din Serviciul Studii al Direcției Tehnice a municipalității).[24] Participase în 1890 la concursul pentru proiectarea Camerei Deputaților, dar nu obținea decât locul al doilea, după Dimitrie Maimarolu, dar înaintea lui Ion Mincu, pentru ca în 1893 să realizeze un proiect pentru clădirea Arhivelor Statului, numai că, după variante succesive cu îmbunătățiri, acesta să fie abandonat.[25]

Arhitectul italian a participat și la planul de urbanism al primarului Nicolae Filipescu, proiectând Hala Traian (în 1894; inaugurată în 1896), antrepozitele comunale de la Filaret (probabil prin 1894–1895) sau Școala Mavrogheni (1895; construcția s-a încheiat în 1897); a participat totodată și la concursul pentru noul sediu al primăriei, fiind în competiție cu George Sterian, Louis Blanc și Ion Mincu (câștig de cauză a avut cel din urmă din lista noastră).[26] În 1896 a conturat un proiect de amenajare a spațiului din fața Universității, o replică a forului lui Traian de la Roma, dar,din păcate, el nu s-a realizat.[27]

Giulio Magnia fost autorul planurilor de arhitectură ale Școlii Catolice din Calea Călărașilor (1897), respectiv ale reședinței arhiepiscopului aceluiași cult (1900), precum și

---

22 Raffaella Catini, „Magni, Giulio", în *Dizionario biografico degli Italiani*, 67, 2006, https://www.treccani.it/enciclopedia/giulio-magni_(Dizionario-Biografico)/, consultat de noi pe 29.10.2025

23 *Ibidem*.

24 Nicolae Lascu, *Giulio Magni – un arhitect italian la Primăria Capitalei*, p. 149. Aceste date se regăsesc și în Ileana Zbîrnea, *op. cit.*, p. 167.

25 Nicolae Lascu, *op. cit.*, p. 149; Ileana Zbîrnea, *op. cit.*, p. 168. Schițe și ilustrații ale proiectului Arhivelor Statului în Mauro Artibani, *op. cit.*, pp. 29–30.

26 Nicolae Lascu, *op. cit.*, pp. 150–151. Ilustrații și planuri ale acestor edificii se găsesc în Mauro Artibani, *op. cit.*, p. 127 (Hala Traian), 128 (antrepozitele), p. 137 (proiectul noii primării) (iar la p. 127 se găsește Hala Traian). Detalii, fișe sintetice, schițe și fotografii de epocă ale antrepozitelor comunale, Halei Traian, Școlii Mavrogheni, reședinței arhiepiscopului catolic și în Ileana Zbîrnea, *op. cit.*, pp. 171, 177–181, 186–190.

27 *Forum Traiani În Bucureşti. Proiect de Julius Magni, architect*, București: Tipografia G.A. Lăzăreanu, 1896, apud Nicolae Lascu, *Giulio Magni – un arhitect italian la Primăria Capitalei*, p. 151. Schițe, desene și planimetrii ale Forului lui Traian în Mauro Artibani, *op. cit.*, pp. 35–36.

al unor locuințe particulare, precum casele Popovici din str. Venerei (1897), Elie Radu din str. Donici (1898), C. Mironescu, Andronescu de pe bd. Lascăr Catargiu (1898, 1899) sau Musu–Calea Victoriei (1902) – ultimele trei dispărute – etc.[28] După cum susțin specialiștii (a se vedea, de exemplu, Nicolae Lascu[29]), Giulio Magni a adus în spațiul urban al capitalei României o seamă de detalii arhitecturale ce făceau trimitere la specificitatea medievală, romanică, mai ales, din spațiul italic, dar fără să ignore tehnicile și materialele moderne. De pildă, o parte din antrepozitele comunale erau realizate din cărămidă aparentă, care părea să fie un detaliu caracteristic arhitecturii medievale lombarde, Hala Traian fusese concepută ca o construcție ușoară cu structură metalică, ce era acoperită pe exterior de ziduri masive de cărămidă.[30] Dar, cel mai important lucru, sublinia același Nicolae Lascu, era că Giulio Magnia căutat prin multe din proiectele sale să se înscrie în curentul arhitectural inaugurat în România către finele veacului al XIX-lea de Ion Mincu, prin care forme decorative naționale (tradiționale) erau integrate noilor construcții – era vorba de așa numitul stil neo-românesc: spre exemplu, locuința inginerului Elie Radu, Școala Mavrogheni, proiectul pentru Primăria Capitalei ori gările de la Curtea de Argeș și Comănești[31] (adăugăm noi, urmându-l pe Toader Popescu, și Halta Elie Radu sau Brusturoasa[32]).

Chiar și după ce a plecat din România, prin 1904, a rămas atașat de țara care l-a adoptat și l-a onorat (primind o înaltă distincție din partea Regelui, Coroana României[33]). De exemplu, cu ocazia expoziției internaționale de la Roma din 1911 (una din manifestările sărbătorii semicentenarului unității italiene) România a avut, pe lângă standurile de mulaje și reproduceri ale antichităților romane din Dacia amplasate la Termele lui Dioclețian și un pavilion în care a expus artă religioasă și modernă, ca și o sumă de obiecte simbolice ce trimiteau fie la independența țării obținută pe câmpul de luptă în 1877, fie la destinul regalității autohtone. Pavilionul era ridicat în incinta Castelului Sant'Angelo și fusese schițat (cu titlu gratuit) de arhitectul italian Giulio Magni, care imaginase o „clădire în stil național" (o casă țărănească), având două încăperi mari de 10,40 m / 9,00 m (secțiunea etnografică), respectiv de 10,40 m / 6,00 m (pentru obiectele de artă în legătură cu

28 Nicolae Lascu, *Giulio Magni – un arhitect italian la Primăria Capitalei*, p. 152; Vezi, și Mauro Artibani, *op. cit.*, pp. 37–38 (Casa Elie Radu), pp. 43–44 (Casa Musu), pp. 55–57 (reședința arhiepiscopului catolic), p. 134 (Casa Popovici), p. 136 (Casa Andronescu) etc. Să mai spunem că aceste realizări ale arhitectului italian sunt menționate și în Ileana Zbîrnea, *op. cit.*, pp. 169, 191–196, se găsesc fișe și fotografii ale caselor Popovici, Andronescu, respectiv Elie Radu.

29 Nicolae Lascu, *Giulio Magni – un arhitect italian la Primăria Capitalei*, pp. 152–153.

30 *Ibidem*.

31 *Ibidem*.

32 Toader Popescu, *op. cit.*, pp. 210–214.

33 Vezi site-ul *Arhiva de arhitectură*, https://arhivadearhitectura.ro/arhitecti/giulio-magni/, consultat de noi pe 31.10.2025.

Italia).[34] Oficialii români au luat legătura cu arhitectul italian, căci era bine-cunoscut lor urmare a activității ce o avusese în România în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea și în primii ani ai celui următor.[35]

Reîntors, așadar, în Italia, Giulio Magni își va fi continuat activitatea proiectând, printre altele, Biserica Santa Maria Regina Pacis din Ostia (1916) ori Palazzo Marina (1912–1928), sediul Ministerului Marinei; a fost și autorul unor lucrări de specialitate, dintre care amintim *IlBarocco a Roma nell'architettura e nellascultura decorativa*, 3 vol., 1911–1913.[36] În anii 1912–1919 și 1920–1927 a fost profesor la *Instituto di Belle Arti* din Roma, respectiv la *ScuolaSuperiore di Architettura*.[37]

Giulio Magnia părăsit această lume în a șaisprezecea zi a lunii februarie din anul 1930.

*

În sejurul său în România, Giulio Magni a avut comenzi și de la Ministerul Lucrărilor Publice, cu deosebire în domeniul proiectării de gări feroviare. Este cunoscut că a participat la un concurs în 1892–1893 pentru proiectarea Gării Centrale din București[38], dar nu a câștigat (unii susțin că s-ar fi poziționat al doilea în clasament[39], alții al treilea[40]). Însă proiectele arhitectului italian relative la stațiile feroviare au prins contur odată ce l-a întâlnit pe inginerul Elie Radu, unul dintre cei mai importanți constructori de căi ferate din România ultimelor două decenii ale veacului al XIX-lea și a celui dintâi al secolului următor.

---

34 Biblioteca Academiei Române, Arhiva Al. Tzigara-Samurcaș, doc. nr. 3 – raport al lui Alexandru Tzigara-Samurcaș, reprezentantul oficial al guvernului României (viitor Comisar general) la Expoziția de la Roma, către Titu Maiorescu, Ministrul Afacerilor Străine (14 februarie 1911), ff. 5 v.–6 v. În raport mai era precizat și faptul că pe 20 februarie 1911 o firmă italiană de construcții (Venturi &Tonetti) transmitea o ofertă de 35.000 lei pentru edificarea pavilionului, pe care Al. Tzigara-Samurcaș a refuzat-o, arhitectul Giulio Magni propunând un deviz mai redus, de 25.000 lei, care nu includea însă și costurile amplasării vitrinelor pentru exponate.

35 *Ibidem*, f. 6 r.

36 Raffaella Catini, „Magni, Giulio", în *Dizionario biografico degli Italiani*, 67, 2006, https://www.treccani.it/enciclopedia/giulio-magni_(Dizionario-Biografico)/, consultat de noi pe 29.10.2025.

37 Vezi, *Arhiva de arhitectură*, https://arhivadearhitectura.ro/arhitecti/giulio-magni/, consultat de noi pe 30.10.2025.

38 Ileana Zbîrnea, *op. cit.*, pp. 168, 175, 176; schițe și fotografii în Mauro Artibani, *op. cit.*, pp. 48–49 (autorul sugerează că proiectul Gării Centrale din București ar fi fost realizat în 1900; poate e o versiune a celui din 1892–1893).

39 Vezi, de pildă, enciclopedia on-line *Un secol de arhitectură românească*, https://metacult.ro/fisa.php?id=609, consultat de noi pe 30.10.2025.

40 Raffaella Catini, „Magni, Giulio", în *Dizionario biografico degli Italiani*, 67, 2006, https://www.treccani.it/enciclopedia/giulio-magni_(Dizionario-Biografico)/, consultat de noi pe 31.10.2025.

Colaborarea dintre cei doi s-a materializat în trei proiecte, anume gările din Curtea de Argeș (oraș legat prin cale ferată de Pitești), Comănești și Halta Elie Radu sau Brusturoasa (pe tronsonul Adjud–Ghimeș). Gara din Curtea de Argeș și cea de la Comănești sunt numite „gemene" în literatura de specialitate, dar modelul a fost cea dintâi. Aceasta și pentru faptul că în epocă, simbolistica Curții de Argeș începea să se contureze în ideologia monarhilor români, ca și în imaginarul autohton, ca un oraș regal.

Majoritatea referințelor pe care le-am evocat pe parcursul textului nostru subliniază că Giulio Magni a fost autorul proiectelor pentru aceste stații feroviare. Mai mult, Mauro Artibani și Ileana Zbîrnea redau în lucrările lor schițe, ilustrații etc. ale gărilor mai sus menționate, semnate de arhitectul italian.[41] Am găsit totuși și alte opinii, foarte puține, cum că proiectul gării din Curtea de Argeș ar fi aparținut lui André Lecomte de Noüy, dar ele s-au exprimat cu precădere în publicațiile de informare generală ori specializată (turistică) on-line, nu în lucrări de specialitate.[42] Dar, înainte de a prezenta succint cele trei gări, am dori să sugerăm câteva chestiuni generale... După cum arăta Toader Popescu,[43] gara, mai degrabă apanajul inginerului, decât al arhitectului, era deopotrivă un spațiu urban, dar și unul care sugera călătoria, drumul, voiajul, adică ieșirea (fuga sau evadarea) din limitările constrângătoare ale orașului cu toate prejudecățile lui materiale ori morale (imaginare, spirituale etc.). Și dacă în lumea urbană stațiile feroviare erau un spațiu al burgheziei, ele se dovedeau a fi și un mediu al violenței sociale, un loc de întâlnire al grupurilor marginale sau ale delincvenților.[44]

---

41 Mauro Artibani, *op. cit.*, pp. 45–47 (Gara Curtea de Argeș), pp. 50–52 (Halta Elie Radu). De asemenea, Ileana Zbîrnea, *op. cit.*, pp. 197–201 (gările de la Curtea de Argeș și Comănești). Să mai spunem că, parte din proiectele de arhitectură, cu schițe și fotografii ale lui Giulio Magni, se mai găsesc și în România – vezi, albumul de fotografii *Progetti e lavori eseguiti dall'architetto Giulio Magni*, un exemplar găsindu-se la Biblioteca Universității Ion Mincu, în afara celor aproximativ 290 desene (pentru 23 proiecte), păstrate la Biblioteca Comunală din Velletri, unde se găsește arhiva arhitectului italian; apud Nicolae Lascu, *Giulio Magni – un arhitect italian la Primăria Capitalei*, p. 148.

42 Vezi, de pildă, site-urile de presă sau de turism precum, https://adevarul.ro/stiri-locale/pitesti/povestea-garii-regale-din-curtea-de-arges-de-ce-1777498.html, https://adevarul.ro/stiri-locale/pitesti/dupa-35-de-ani-de-uitare-si-degradare-gara-regala-2409478.html#gal=Yhy5xvaENF&gal_i=0&gal_fs=0, https://turismistoric.ro/ce-s-a-intamplat-cu-gara-regala-din-curtea-de-arges-dupa-funeraliile-regelui-mihai/, Paragina în Gara din Curtea de Argeș pentru înmormântarea Regelui Mihai | Libertatea, https://www.realitatea.net/stiri/actual/povestea-nestiuta-a-garii-din-curtea-de-arges-cine-a-dorit-constructia-cladirii_5dcc9260406af85273d6ac1a etc., consultate de noi pe 01.11.2025.

43 T. Popescu, *op. cit.*, p. 184.

44 *Ibidem* (era citat în acest context, volumul semnat de Jeffrey Richards, John M. MacKenzie, *The Railway Station: A Social History*, Oxford: Oxford University Press, 1986).

Același Toader Popescu în lucrarea sa, cea mai cuprinzătoare, în opinia noastră, pe subiectul „epopeii feroviare românești", contura și o tipologie a gărilor, care au însoțit construcția căilor ferate. Astfel, el distingea patru categorii: gări construite de concesionarii străini (cum erau cele de la București sau Giurgiu, care aveau ca modele stațiile feroviare din Europa Centrală), de imitație (Focșani, Râmnicu Sărat, Târgu Ocna etc.), în „stil C.F.R." (proiecte tip, precum cele folosite la Calafat, Câmpulung, Oltenița, Turnu Măgurele, Zimnicea etc.) și, în fine, cele care se înscriau în ceea ce s-a numit stilul național și/sau regional (în care se pot încadra Curtea de Argeș, Comănești și Elie Radu sau Brusturoasa).[45]

Gara din Curtea de Argeș (Fig. 1), concepută ca o gară regală, a fost dată în folosință pe 27 noiembrie 1898 (an în care este datat proiectul în sine, dar și cel al casei din București a inginerului Elie Radu, realizat, cum am mai spus, tot de arhitectul italian), iar stația feroviară din Comănești s-a finalizat prin 1900. Ele se prezintă ca un edificiu unitar, dar în trei volume, unul central, ce reprezintă intrarea în clădire, fiind ușor poziționat în fața celorlalte două, care au pe acoperiș câte o cupolă, care nu ocupă decât o mică parte a acoperișului. Ambele clădiri, care există și astăzi, considerate a fi „gemene", au ca specificitate maniera, destul de eclectică, în care Giulio Magni a interpretat stilul național (așa-numitul stil



Fig. 1. Gara din Curtea de Argeș.[46]

45 *Ibidem*, pp. 185–235.

46 Sursa: fotografie de Nicolae Dobra, 2012, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gara_Curtea_de_Arges.jpg, vizionat de noi pe 02.11.2025.

neo-românesc inaugurat, cum am mai spus deja, de Ion Mincu); el combina elemente constructive, decorații etc. ale arhitecturii romanice, orientale și bizantine.[47]

Pereții exteriori de la Curtea de Argeș au fost decorați de brâuri de ceramică, iar cadrele ușilor, respectiv ale ferestrelor erau din cărămidă smălțuită, iar pe fațadă era montat un ceas Paul Garnier (peste 30 de gări din România, precum Alexandria, Azuga, Băile Herculane, Botoșani, Buzău, Craiova, Mangalia, Piatra Neamț, Pitești, Ploiești, Sinaia etc., aveau montate astfel de orologii, mai ales că în imaginarul colectiv al epocii se impusese ideea că ora exactă era dată de la stația feroviară; desigur asta se întâmpla până prin anii 1950 când radioul va fi preluat atributul orei exacte[48]). Adăugăm că în sala de așteptare a stației se găsea un impunător candelabru de cristal.[49]

În cazul haltei Elie Radu (Brusturoasa), clădire proiectată și finalizată imediat după 1900, care nu mai există astăzi, fiind distrusă în urma bombardamentelor din cel de-al Doilea Război Mondial, registrul arhitectural era cel regional, căci Giulio Magni a îmbinat acolo „elemente medievale (neo-romanice și neo-gotice)" cu „accente și materiale locale", manieră ce a inaugurat în construcția de gări curentul regional, adică o arhitectură cu detalii „ludice și istoriciste", acordând „importanță egală surselor istorice și contextului local" (a se vedea, de exemplu, gările din Hârlău, Mamaia, Ploiești Nord, Văleni de Munte etc.).[50]

*

În încheierea notițelor noastre nu ni se pare util să tragem niște concluzii, căci considerăm că textul de față este unul deschis, de revizitare sintetică a unor detalii, îndeobște cunoscute, dar răspândite prin diverse publicații, ci să reînviem câteva relatări, unele de istorie orală, cu privire la o serie de aspecte de viață, mai mult sau mai puțin inedite, ce s-au scurs între zidurile gărilor proiectate de Giulio Magni și construite de Elie Radu. Poate ar fi un punct de plecare pentru un studiu ce să inventarieze sistematic funcțiunilor și simbolistica cu care erau investite inițial stațiile de cale ferată, dar și a acelora, conjunctural asociate, menite să influențeze mentalitățile și imaginarul românilor.

---

47 *Ibidem*, p. 210.

48 Vezi foarte documentatul (și extrem de atractiv pentru cititor) text al lui Dorin Stănescu, „Istorii ale orei exacte", în *Historia*, https://historia.ro/sectiune/general/istorii-ale-orei-exacte-577112.html, secțiunea *Ceasul gării, ceasul țării!*, consultat de noi pe 02.11.2025. De asemenea, vezi, și textul postat în februarie 2019 pe site-ul *Ceasuri pentru România*, http://www.ceasuripentruromania.ro/ceasuri.php?id_article=223, consultat de noi pe 02.11.2025, care citează din articolul mai sus menționat al lui D. Stănescu.

49 Vezi, de pildă, articolul lui Denis Grigorescu, de pe site-ul adevărul.ro (09.04.2017), https://adevarul.ro/stiri-locale/pitesti/povestea-garii-regale-din-curtea-de-arges-de-ce-1777498.html, consultat de noi pe 02.11.2025. Tot aici și eroarea atribuirii proiectului de arhitectură al gării de la Curtea de Argeș lui Lecomte de Noüy, nu lui Giulio Magni.

50 T. Popescu, *op. cit.*, pp. 211–214.

De pildă, se spunea că în sala de așteptare a gării din Curtea de Argeș, boltită în lemn, precum marile case ale protipendadei, se organizau baluri, iar perechile dansau la lumina candelabrului de cristal, care azi nu mai există, căci clădirea, degradându-se, el a fost preluat de Regionala C.F.R. Craiova, ce l-a pus într-un depozit.[51] Dar, cum spunea istoricul Dorin Stănescu[52], gara, în general vorbind, putea să se transforme în anumite momente în „spital", „cantină improvizată", „spațiu de locuit temporar pentru refugiați" etc. Putea fi și un loc „în vecinătatea [căruia erau găzduite], temporar, vagoanele unde se odihnea Kaiserul Germaniei, Wilhelm. În cazul Kaiserului, acesta vine în România ocupată de armatele sale în septembrie 1917, și doarme în trenul său [...] pe liniile gărilor de pe traseele din itinerariu: București, Pitești, Sinaia. O funcție interesantă și inedită, zicem noi [Dorin Stănescu – n.n.], este aceea că pe 20 septembrie 1917, între orele 19–21,30, sala mare a gării din Curtea de Argeș a fost transformată pentru cina festivă a împăratului și a oficialităților germane și române". A avut și alte funcțiuni; bunăoară, cum era gară regală, Curtea de Argeș fiind necropola monarhilor României, a găzduit și convoiul funerar al reginei Maria la trecerea acesteia din lumea noastră în 1938.

Un fost șef al gării din anii 1980–1990, Hristache Popa, își amintea că în vremea lui stația Curtea de Argeș avea aproape o sută de salariați, iar mărfurile care treceau pe acolo se ridicau la circa 40.000 de tone pe lună; nu mai vorbim de numărul de călători, ce putea ajunge în același interval de timp la aproximativ 45.000.[53] Stația feroviară ajunsese în anii 1990–2000 într-o stare avansată de degradare și de-abia prin 2024, după mai multe încercări, a intrat în reabilitare având ca termen de finalizare anul 2027 (au mai fost intervenții minore, cum ar fi, de pildă, recondiționarea ceasului prin anii 2018–2019).[54] Despre gara din Comănești (Fig. 2) un anume Gheorghe Fornazer, ce avea 70 de ani prin 2014, le spunea autoarelor unui articol publicat în periodicul „Columna", că pe vremuri se putea coborî pe lângă casa de bilete într-un „pasaj subteran ce ducea până la poliție"; erau celule în acel pasaj, în care au fost ținuți în detenție „țăranii agășeni și asăuani, ce au făcut răscoala din 1947".[55]

---

51 De exemplu, articolul lui Denis Grigorescu de pe site-ul adevărul.ro (09.04.2017).

52 D. Stănescu, „*Cronicar prin memoriile Marelui Război: «L-a mâncat Gara de Est...»*", în seria *Călătorii și gări*, IV, pe site-ul *adevărul.ro*, publicat pe 13.09. 2016, https://adevarul.ro/blogurile-adevarul/cronicar-prin-memoriile-marelui-razboi-l-a-1735035.html, consultat de noi pe 02.11.2025.

53 De exemplu, articolul lui Denis Grigorescu de pe site-ul *adevărul.ro* (09.04.2017).

54 Cu privire la recondiționarea ceasului Paul Garnier, de către ceasornicarul bucureștean Robert Bogdan Mihalcea, vezi, articolul postat în martie 2019 pe site-ul *Ceasuri pentru România*, http://www.ceasuripentruromania.ro/ceasuri.php?id_article=223, consultat de noi pe 02.11.2025.

55 Mădălina Stan, Emilia Aurică, „Inginerul Elie Radu și drumul de fier de pe Valea Trotușului", în *Columna* (Comănești), 3, 2014, pp. 441–453.



Fig. 2. Gara din Comănești.[56]

Peronul era acoperit cu pietriș, pe care patrulau jandarmi, aparent aleși personal de prințesa Ileana Ghika; avea subsol, parter (unde se găsea casa de bilete, sala de așteptare al cărei tavan era boltit cu lemn, și, se spunea, dar nu știm în ce perioadă, un automat care furniza dulciuri celor mici), etaj (cu o locuință de serviciu), iar dușumelele erau făcute din scânduri de brad și încăperile încălzite cu sobe de teracotă.[57] Mai știm din același articol că prin 1920 s-a construit un bufet unde adăstau călătorii însetați și înfometați în așteptarea trenului lor, unii dintre ei putând fi chiar martori ai serbărilor de sfârșit de an al școlii primare din localitate, ce se țineau frecvent în sala de așteptare.[58]

Gara Comănești, pe unde tranzitau importante mărfuri, în special materii prime (petrol de la Mioneşti și cărbune de la exploatările din zonă), a fost bombardată în cel de-al Doilea Război Mondial, ca și Halta Elie Radu (Brusturoasa) (Fig. 3), dar a avut un destin mai fericit decât cea din urmă, căci nu a fost afectată decât parțial, fiind refăcută ulterior (prin anii 1970); se pare că nemții aflați în retragere, au vrut să distrugă linia ferată pentru a-i împiedica pe ruși să înainteze mai ușor, dar nu au reușit să lovească cu proiectilele decât o parte din clădire (același Gheorghe Fornazer relata și această istorie).[59]

---

56 Sursa: foto Cezar Suceveanu, 2016, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gara_Comanesti.jpg, vizionat de noi pe 02.11.2025.

57 *Ibidem*. O descriere profesionistă în comentariul arhitectului Toader Popescu în episodul „Gările lui Elie Radu", realizat de Marina Constantinescu, din serialul documentar *Gări de poveste*, https://www.youtube.com/watch?v=fL_46bautio, vizionat de noi pe 02.11.2025 / (min. 27,19 –31,30).

58 Mădălina Stan, Emilia Aurică, *Inginerul Elie Radu și drumul de fier de pe Valea Trotușului*, pp. 449–450.

59 *Ibidem*, p. 450. Autoarele au citat pentru datele de la pp. 449–450 din articolul lor, în afara



Fig. 3. Halta Elie Radu (Brusturoasa).[60]

detaliilor furnizate de Gheorghe Fornazer, pe Costachi S. Ciocan, *Din istoria generală a orașului Comănești pe Trotuș și a împrejurimilor sale*, Bacău: Ed. Plumb, 2001, p. 206.

60 Sursa: carte poștală, foto: Paul Iliescu din Moinești, începutul secolului al XX-lea, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gara_Ilie-Radu.jpg, vizionat de noi pe 02.11.2025.

Elie Radu și Giulio Magni: constructorul și arhitectul gărilor din Curtea de Argeș și Comănești

Rezumat: Articolul descrie activitatea profesională a inginerului Elie Radu de proiectant și constructor de căi ferate de la finele anilor 1870 până în al doilea deceniu al secolului al XIX-lea, corelată cu cea a arhitectului italian Giulio Magni, care a stat în România în anii 1893/1894–1904, fiind angajat al Primăriei Capitalei, respectiv al Ministerului Lucrărilor Publice, unde Elie Radu era în fruntea Serviciului, apoi Direcției Generale de Studii și Construcții (devenită Direcția Generală de Poduri, Șosele, Studii și Construcții). Colaborarea dintre cei doi s-a materializat în edificarea gărilor de la Curtea de Argeș (1898) și Comănești (cca. 1900), respectiv a Haltei Elie Radu (sau Brusturoasa, 1901–1902). Dincolo de detaliile tehnice cu privire la edificiile mai sus menționate, articolul aduce în discuție și o câteva de evenimente, întâmplări, fapte de viață ce s-au petrecut între zidurile istorice ale gărilor „gemene" Curtea de Argeș și Comănești.

Cuvinte cheie: Elie Radu, Giulio Magni, Gara Curtea de Argeș, Gara Comănești, Halta Brusturoasa.

Elie Radu and Giulio Magni: the builder and architect of the railway stations in Curtea de Argeș and Comănești

Abstract: The article describes the professional activity of engineer Elie Radu as a railway designer and builder from the late 1870s to the second decade of the 19th century, in correlation with that of Italian architect Giulio Magni, who lived in Romania between 1893/1894 and 1904, being employed by the City Hall of the Bucharest and the Ministry of Public Works, respectively, where Elie Radu was head of the Service, then of the General Direction (Department) of Studies and Construction (which became the General Direction (Department) of Bridges, Roads, Studies and Construction). The collaboration between the two resulted in the construction of the railway stations in Curtea de Argeș (1898) and Comănești (ca. 1900), as well as the Elie Radu Halt (or Brusturoasa, 1901–1902). Beyond the technical details regarding the aforementioned buildings, the article also discusses several events, incidents, and facts of life that took place within the historic walls of the "twin" railway stations of Curtea de Argeș and Comănești.

Keywords: Elie Radu, Giulio Magni, Curtea de ArgeșRailway Station, Comănești Railway Station, Brusturoasa Railway Station.