

SORIN BORDUȘANU

PEREGRIN PRIN BUCUREȘTI

**Dicționarul străzilor
bucureștene**

Volumul I

A-F



EDITURA VREMEA

BUCUREȘTI

2025

A

Aaron Florian, istoric, stradă

(vezi Florian Aaron, istoric, stradă)

Abagiilor, intrare

(planșa 151; carou D)

Artera de circulație care începe din strada Anghel Nuțu este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la sectorul III-Albastru, la raionul Nicolae Bălcescu și, după anul 1968, la sectorul 5. Artera de circulație ce a reprezentat un acces către loturile rezultate din vânzările repetate ale unei proprietăți; pentru aceasta s-a folosit numărul 17 pe strada Anghel Nuțu. A fost cunoscută, inițial, ca **intrarea Fără Nume-strada Anghel Nuțu nr. 17**, pentru ca, în anul 1948, cu ocazia pregătirii recensământului populației și clădirilor, municipalitatea să-i atribuie, oficial, denumirea actuală de **intrarea Abagiilor**. Abagiu era o persoană ce se ocupa cu fabricarea, confecționarea și vânzarea abalei (țesătură groasă de lână, de obicei albă, din care se confecționează haine țărănești, precum dimia, pănura).

Abanosului, intrare

(planșa 58; carou H)

Artera de circulație cuprinsă între strada Râșnov și strada Dimitrie Constantin Tacu este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la sectorul II-Negru, la raionul 1 Mai și, după anul 1968, la sectorul 2. Artera de circulație, ce a reprezentat un acces către loturi rezultate din vânzările repetate ale unei proprietăți situate pe strada Ziduri între Vii, a fost cunoscută, inițial, ca **intrarea III-Fără Nume-strada Ziduri între Vii**, pentru ca, în anul 1948, cu ocazia pregătirii recensământului populației și clădirilor, municipalitatea să-i atribuie denumirea de **intrarea Ariciului**. În anul 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumirile care se repetau, municipalitatea o atribuie pe cea actuală de **intrarea Abanosului**. Abanosul este un lemn obținut din specii de copaci exotici, aflați în principal în zonele Abacai (păduri tropicale și subtropicale). Abanosul de bună calitate este foarte greu, tare, foarte durabil, de culoare neagră. Se utilizează la fabricarea mobilierului, a clapelelor de pian, a mânerelor de cuțit, a instrumentelor muzicale de suflat, a pipelor, a pieselor strunjite sau sculptate, a statuetelelor, precum și pentru intarsii, fiind prelucrat numai aburit.

Abatajului, stradă

(planșa 133; carou D)

Artera de circulație cuprinsă între strada Teiuș și șoseaua București-Măgurele este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la raionul V.I. Lenin/Lenin, la sectorul 6 și, după anul 1979, la sectorul 5. Inițial, artera de circulație era formată dintr-un tronson ce începea din strada Teiuș, și a purtat succesiv denumirile de **strada Porumbilor** și de **strada Căineni**, și dintr-un tronson format din șoseaua București-Măgurele și care a purtat succesiv denumirile de **strada Depresiunii** și de **strada Islazului**, aceasta din urmă fiind redactată, în unele publicații, ca **strada Izlazului**. În anul 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumiri ce se repetau, municipalitatea comasează cele două tronsoane și atribuie denumirea actuală de **strada Abatajului**. Abatajul este definit, în *Dicționarul Explicativ al Limbii Române*, ca fiind zona lucrărilor de extragere a unui minereu sau a unei roci dintr-un zăcământ, respectiv locul dintr-o mină unde se execută această operațiune.

Abatorului, bulevard

(planșa 120; carou C)

Artera de circulație cuprinsă între calea Văcărești și splaiul Unirii este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la sectorul III-Albastru, la raionul Nicolae Bălcescu, la sectorul 5 și, după anul 1979, la sectorul 4. Artera de circulație creată la începutul secolului XX, pe latura de nord-est a incintei „Abatorului Comunal”, a fost cunoscută, inițial, așa cum este menționat pe planurile topo-cadastrale, întocmite la nivelul anului 1911, sub denumirea de **strada Abatorului**, denumire care, în unele publicații, este redactată ca **strada Abator** sau **strada Abatorului-Văcărești**. În anul 1948, cu ocazia pregătirii recensământului populației și clădirilor, se decide comasarea cu o secțiune din **strada Cărămidarii de Jos** și cu artera de circulație nou creată, cunoscută succesiv sub denumirea de **strada Fără Nume din calea Piscului** și, ulterior, sub cea de **strada Nouă**, municipalitatea atribuind denumirea de **bulevardul Abatorului**. După anul 1970 și restructurarea zonei pentru realizarea ansamblului de locuințe „Tineretului”, se revine la traseul inițial, menținându-se numele de **bulevardul Abatorului**. Aceasta a fost aleasă având în vedere imediata

vecinătate a „Abatorului Comunal”, obiectiv important al Bucureștiului, construit în a doua parte a secolului al XIX-lea, într-o zonă periferică a orașului, cunoscută ca de „Mandravela”, pentru a crea un spațiu unde să se taie animalele destinate consumului și să se prelucreze carnea proaspătă. Construcțiile inițiale, declarate monument istoric, au fost realizate de către arhitectul de origine franceză Alexis Godillot și predate primăriei Bucureștiului în anul 1869. Abatorul a fost locul a numeroase evenimente mai mult sau mai puțin controversate, ca de exemplu, cele petrecute în timpul „rebeliunii legionare”, din perioada 21-23 ianuarie 1941.

Abnegației, stradă

(planșa 112; carou B)

Artera de circulație care începe din prelungirea Ghencea este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la comuna Tudor Vladimirescu, la raionul V.I. Lenin/Lenin, la sectorul 6 și, după anul 1979, la sectorul 5. Artera de circulație creată la jumătatea secolului trecut a purtat, succesiv, denumirile de **strada Dobrogenilor** și de **strada Lupilor**. În anul 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumirile care se repetau sau cele considerate inoportune, municipalitatea atribuie numele actual de **strada Abnegației**. Abnegația, conform *Dicționarului Explicativ al Limbii Române*, este definită ca o atitudine de profund atașament față de o cauză, un țel etc., devotament (dus până la sacrificiu de sine) pentru motive superioare, de ordin religios, social etc.

Abrud, stradă

(planșa 52; carou G)

Artera de circulație cuprinsă între strada Petru Maior și bulevardul Ion Mihalache se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul IV-Verde, la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație creată la sfârșitul secolului XIX – începutul secolului XX, în vederea construirii de locuințe pentru aceia cu putere financiară foarte redusă, a fost cunoscută, inițial, așa cum este menționat pe „Planul Orașului București”, întocmit de Institutul Geografic al Armatei între anii 1895-1899, ca **strada Georgescu I**, pentru ca, în anul 1914, să i se atribuie denumirea actuală de **strada Abrud**. Concomitent cu aceasta, municipalitatea atribuie, în imediata vecinătate, denumiri înrudite, precum strada Turda sau strada Cluj. Abrud este un oraș din județul Alba, situat în depresiunea Abrudului, care are în componență și localitățile Abrud-sat, Gura Cornei și Soharu. Localitatea este atestată documentar din 1215, iar din 1427 primește statutul de

„oraș”, reprezentând al doilea centru important al Țării Moților. În 1491, i s-a acordat statutul de oraș liber. Localitatea era renumită în timpul romanilor pentru bogatele zăcăminte aurifere. În Abrud se afla un Colegiu al Aurarilor – „Collegium aurariarum”. Tot aici s-au găsit numeroase vestigii romane, printre care și table cerate. Abrud a fost unul dintre centrele răscoalei conduse de Horea, Cloșca și Crișan, din 1784, și ale revoluției din 1848.

Abuș, stradă

(planșa 31; carou C)

Artera de circulație cuprinsă între strada Matei Corvin și strada Neamului este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Arterei de circulație create în deceniul VI al secolului XX i se atribuie în anul 1958 denumirea actuală de **strada Abuș**. Abuș este un sat aparținând comunei Mica din județul Mureș, comună care mai are în componență satul de reședință Mica și satele Căpâlna de Sus, Ceauș, Deaj, Hărănglab și Șomoștelnic. Satul Abuș este atestat documentar din 1361, sub denumirea de Obusfalva.

Academiei, stradă

(planșa 96; carou B)

Artera de circulație cuprinsă între strada Doamnei și piața Revoluției este situată în zona centrală, arondată administrativ succesiv la Culoarea de Roșu, la sectorul I-Galben și sectorul III-Albastru, la sectorul III-Albastru, la raionul I.V. Stalin/Stalin și raionul Tudor Vladimirescu, la raionul Tudor Vladimirescu, la sectorul 1 și sectorul 4 și, după anul 1979, la sectorul 1 și sectorul 3. Artera de circulație a fost creată pe latura de est a fostei incinte a mănăstirii „Sfântul Sava”, în cadrul căreia s-a organizat „Academia Sfântul Sava”, importantă unitate de învățământ în limba română, care, din anul 1821, înlocuiește renumita Academie Domnească fondată în 1694, la inițiativa domnitorului Constantin Brâncoveanu, cu predare în limba greacă, limba universală a culturii în lumea ortodoxă din acea perioadă. Artera de circulație a purtat succesiv denumirile de **ulița Școalei**, **ulița Colegiului**, **bulevardul Academiei**, **bulevardul Universității**, **strada Academiei** și **strada Raimond Poincaré**, care în unele publicații este redactată ca **strada Raymond Poincaré**. În anul 1948, cu ocazia pregătirii recensământului populației și clădirilor, municipalitatea atribuie denumirea actuală de **strada Academiei**. Academia este denumirea folosită încă din antichitate pentru asociațiile de oameni de știință, literați, artiști, care constituiau nuclee ale activității culturale din țările respective.

Acetilenei, stradă*(planșa 20; carou F)*

Artera de circulație cuprinsă între strada Nazarcea și strada Constantin Godeanu este situată într-o zonă ce a fost arondată administrativ succesiv la comuna urbană Grivița, la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație creată la începutul secolului XX, ca urmare a parcelării unor terenuri agricole aparținând unor locuitori împroprietăriți pe moșia Chiajna-Străulești, în vederea construirii de locuințe, a fost cunoscută inițial ca **strada Mușat, sergent**, iar din anul 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumirile care se repetau sau cele considerate inoportune, municipalitatea o atribuie pe cea actuală de **strada Acetilenei**. Acetilena este o hidrocarbură descoperită de Humphry Davy în 1836 și sintetizată de Marcellin Berthelot în 1862, respectiv un gaz incolor, fără miros în stare pură, foarte solubil în acetonă.

Acidava, stradă*(planșa 137; carou C)*

Artera de circulație cuprinsă între strada Verigei și strada Ostrov este situată într-o zonă care a fost arondată succesiv la comuna Șerban Vodă, la sectorul III-Albastru, la raionul Nicolae Bălcescu și, după anul 1968, la sectorul 5. Artera de circulație creată în perioada interbelică a fost cunoscută, inițial, ca **strada Trifoiului-Șerban Vodă**, pentru ca, în anul 1948, cu ocazia pregătirii recensământului populației și clădirilor și pentru a se elimina denumirile care se repetau, municipalitatea să o atribuie pe cea actuală de **strada Acidava**. Acidava este numele unui oraș-fortăreață din Dacia Romană, situat în vecinătatea râului Olt și a Dunării. Ruinele acestuia au fost identificate de Grigore Tocilescu în apropiere de localitatea Enoșești, din județul Olt. Prin Acidava trecea drumul roman de la Romula, pe valea Oltului, prin Turnu Roșu, spre Ulpia Traiana Sarmizegetusa și Apulum, în Transilvania. Numele a fost preluat de la o așezare geto-dacică din apropiere, încă neidentificată. În urma săpăturilor arheologice, au fost găsite mari cantități de ceramică geto-dacică.

Aciliu, stradă*(planșa 32; carou E)*

Artera de circulație cuprinsă între strada Niagara și strada Afânata este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Arterei de circulație create în deceniul al VI-lea al secolului XX, municipalitatea îi atribuie, în anul 1958, denumirea actuală de **strada Aciliu**. Aciliu este un sat aparținând orașului Săliște din

județul Sibiu, oraș care mai are în componență satele Amnaș, Crint, Galeș, Fântânele, Mag, Săcel, Sibiel și Vale. Satul a fost atestat documentar în anul 1330, când apare sub numele de Thychellew. Numele localității se consideră că ar proveni de la vechea familie romană Acilia, care este menționată până în secolul al V-lea. În această localitate s-a născut, în 1855, Ivan Nicolae, primul episcop ortodox al Episcopiei Vadului, Feleacului și Clujului.

Acordeonului, stradă*(planșa 20; carou D)*

Artera de circulație cuprinsă între strada Sfântul Gheorghe și strada Constantin Godeanu este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la comuna urbană Grivița, la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație, creată la începutul secolului XX, ca urmare a parcelării unor terenuri agricole aparținând unor locuitori împroprietăriți pe moșia Chiajna-Străulești, în vederea construirii de locuințe, a fost cunoscută inițial ca **strada George Coșbuc**, pentru ca, la începutul deceniului V, să i se atribuie denumirea de **strada Aron Pumnu**, care, în unele publicații, este redactată ca **strada Aron Pumnu**. În anul 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumirile care se repetau, municipalitatea o atribuie pe cea actuală de **strada Acordeonului**. Acordeonul reprezintă un instrument muzical manual, brevetat în anul 1854, constând dintr-un burduf atașat la două rame de formă dreptunghiulară, pe care sunt montate butoane sau, la unele tipuri, clape asemănătoare celor de la pian.

Acordului, stradă*(planșa 31; carou A)*

Artera de circulație cuprinsă între șoseaua Chitila și bulevardul Laminorului este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la comuna urbană Grivița, la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație creată ca urmare a parcelării, de către Ministerul Agriculturii și Domeniilor, a moșiei Chiajna-Străulești, în vederea realizării de loturi ce urmau a fi atribuite funcționarilor Ministerului de Finanțe, pentru construirea de locuințe, a fost cunoscută, inițial, ca **strada doctor Angelescu** și, ulterior, ca **strada Dimitrie Cantemir**. În anul 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumirile care se repetau, se atribuie cea actuală de **strada Acordului**. Conform *Dicționarului Explicativ al Limbii Române*, acordul este o înțelegere, învoială, convenție etc. între două sau mai multe părți în vederea încheierii, modificării sau desființării unui act juridic care să exprime

o comunitate de vederi asupra unei situații determinate; de asemenea, poate să se refere la un tratat/convenție între state, care reglementează domenii determinate ale colaborării internaționale.

Acțiunii, stradă

(planșa 151; carou D)

Artera de circulație cuprinsă între șoseaua Giurgului și strada Pogoanelor este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la comuna Șerban Vodă, la sectorul III Albastru, la raionul Nicolae Bălcescu, la sectorul 5 și, după anul 1979, la sectorul 4. Artera de circulație creată ca urmare a unei parcelări realizate în perioada interbelică teren care a constituit bazele fostului sat Progresu pendinte de comuna Șerban Vodă, parcelare nerespectată în totalitatea sa, multe dintre loturi fiind reîmpărțite ulterior, a fost cunoscută ca **strada Fără Nume**, iar ulterior ca **strada Ștefan Popa**. În anul 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumirile care se repetau, municipalitatea o atribuie pe cea actuală, de **strada Acțiunii**. Acțiunea, conform *Dicționarului Explicativ al Limbii Române*, este definită ca fiind desfășurarea unei activități întreprinse pentru realizarea unui scop anume.

Acțiunii, intrare

(planșa 152; carou E)

Artera de circulație care începe din strada Acțiunii este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la comuna Șerban Vodă, la sectorul III-Albastru, la raionul Nicolae Bălcescu, la sectorul 5 și, după anul 1979, la sectorul 4. Artera de circulație creată ca drum de trecere pentru mai multe loturi mici rezultate în urma parcelării necontrolate a loturilor inițiale, parcelare ce a constituit bazele fostului sat Progresu pendinte de comuna Șerban Vodă, a fost cunoscută, inițial, ca **intrarea F.N. din strada Ștefan Popa** și, ulterior, ca **intrarea Ștefan Popa**. În 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumiri care se repetau, municipalitatea o atribuie pe cea actuală, de **intrarea Acțiunii**. Aceasta a fost aleasă având în vedere numele arterei de circulație din care se formează strada Acțiunii. (pentru Acțiune, vezi supra)

actor, **Alexandru Giugaru, stradă**

(vezi Alexandru Giugaru, actor, stradă)

actor, **Amza Pellea, stradă**

(vezi Amza Pellea, actor, stradă)

actor, **Aristide Demetriade, stradă**

(vezi Aristide Demetriade, actor, stradă)

actor, **Aurel Giurumia, intrare**

(vezi Aurel Giurumia, actor, intrare)

actor, **Constantin I. Nottara, stradă**

(vezi Constantin I. Nottara, actor, stradă)

actor, **Constantin Rauțchi, intrare**

(vezi Constantin Rauțchi, actor, intrare)

actor, **Constantin Tănase, stradă**

(vezi Constantin Tănase, actor, stradă)

actor, **Costache Aristia, stradă**

(vezi Costache Aristia, actor, stradă)

actor, **Emil Botta, alee**

(vezi Emil Botta, actor, alee)

actor, **Florian Pittiș, stradă**

(vezi Florian Pittiș, actor, stradă)

actor, **George Calboreanu, stradă**

(vezi George Calboreanu, actor, stradă)

actor, **George Constantin, bulevard**

(vezi George Constantin, actor, bulevard)

actor, **George Vraca, stradă**

(vezi George Vraca, actor, stradă)

actor, **Gheorghe Timică, stradă**

(vezi Gheorghe Timică, actor, stradă)

actor, **Grigore Manolescu, stradă**

(vezi Grigore Manolescu, actor, stradă)

actor, **Grigore Vasiliu-Birlic, stradă**

(vezi Grigore Vasiliu-Birlic, actor, stradă)

actor, **György Kovács, intrare**

(vezi György Kovács, actor, intrare)

actor, **Iancu Brezeanu, stradă**

(vezi Iancu Brezeanu, actor, stradă)

actor, **Ion Manolescu, stradă**

(vezi Ion Manolescu, actor, stradă)

actor, **Ion Morțun, stradă**

(vezi Ion Morțun, actor, stradă)

actor, **Ion Talianu, intrare**

(vezi Ion Talianu, actor, intrare)

actor, **Iulian Ștefan, stradă**

(vezi Iulian Ștefan, actor, stradă)

actor, **Matei Millo, stradă**

(vezi Matei Millo, actor, stradă)

actor, **Mihai Mereuță, intrare**

(vezi Mihai Mereuță, actor, intrare)

actor, **Mircea Șeptilici, intrare**

(vezi Mircea Șeptilici, actor, intrare)

actor, **Niky Atanasiu, intrare**

(vezi Niky Atanasiu, actor, intrare)

actor, Petre Liciu, stradă

(vezi Petre Liciu, actor, stradă)

actor, Radu Beligan, piață

(vezi Radu Beligan, actor, piață)

actor, Ștefan Bănică-Senior, intrare

(vezi Ștefan Bănică-Senior, actor, intrare)

actor, Toma Caragiu, stradă

(vezi Toma Caragiu, actor, stradă)

actor, Tony Bulandra, stradă

(vezi Tony Bulandra, actor, stradă)

actor, Vasile Nițulescu, intrare

(vezi Vasile Nițulescu, actor, intrare)

actor, Vasile Toneanu, stradă

(vezi Vasile Toneanu, actor, stradă)

actriță, Agatha Bârsescu, stradă

(vezi Agatha Bârsescu, actriță, stradă)

actriță, Anda Călugăreanu, intrare

(vezi Anda Călugăreanu, actriță, intrare)

actriță, Aristizza Romanescu, stradă

(vezi Aristizza Romanescu, actriță, stradă)

actriță, Aura Buzescu, stradă

(vezi Aura Buzescu, actriță, stradă)

actriță, Eufrosina Popescu, stradă

(vezi Eufrosina Popescu, actriță, stradă)

actriță, Eufrosina Popescu, intrare

(vezi Eufrosina Popescu, actriță, intrare)

actriță, Frosa Sarandy, stradă

(vezi Frosa Sarandy, actriță, stradă)

actriță, Gina Patrichi, stradă

(vezi Gina Patrichi, actriță, stradă)

actriță, Sonia Cluceru, stradă

(vezi Sonia Cluceru, actriță, stradă)

Acumulatorului, stradă

(planșa 33; carou B)

Artera de circulație cuprinsă între strada Piatra Morii și strada Izbiceni este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la comuna urbană Grivița-cartierul Dămăroaia, la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație creată în perioada interbelică în urma parcelării fostei moșii Dămăroaia a fost cunoscută, inițial, ca **strada Mărăști**, iar din anul 1964, pentru a se elimina denumirile de artere de circulație din București care se repetau, municipalitatea o atribuie

pe cea actuală de **strada Acumulatorului**. Conform *Dicționarului Explicativ al Limbii Române*, acumulatorul este un aparat capabil să înmagazineze energie electrică, sub diferite forme, pe care să o poată restitui ulterior.

Acvariului, stradă

(planșa 89; carou D)

Artera de circulație cuprinsă între strada Liniei și strada Furtunei este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la comuna urbană Militari, la raionul 16 Februarie, la raionul Gheorghe Gheorghiu-Dej, la sectorul 7 și, după anul 1979, la sectorul 6. Artera de circulație creată în perioada interbelică a fost cunoscută inițial ca **strada Pogonar**, acesta fiind numele deținătorului parcelei pe care a fost creată și, ulterior, ca **strada Delfinului**, care, în unele publicații, figurează ca **strada Dafinului**. În anul 1964, pentru a se elimina denumirile de artere de circulație din București care se repetau, municipalitatea o atribuie pe cea actuală de **strada Acvariului**, care, în unele publicații din perioada anilor 1970, apare redactată și ca **intrarea Acvariului**. Acvariul este un recipient sau un bazin de sticlă sau de ciment în care se țin pești, plante sau animale acvatice vii, în condiții asemănătoare cu cele din natură. Se poate face referire și la o sală sau o clădire care adăpostește, în scopuri științifice sau pentru a fi prezentate publicului, unul sau mai multe astfel de bazine.

Acvila, stradă

(planșa 95; carou E)

Artera de circulație cuprinsă între strada Lanțului și strada Sabinelor este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la Culoarea de Verde, la sectorul III-Albastru, la raionul V.I. Lenin/Lenin, la sectorul 6 și, după anul 1979, la sectorul 5. Artera de circulație menționată în „Planul Bukurestiului” întocmit de maiorul Rudolf Artur Borroczyński în anul 1852, din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, circa 1871, și până în deceniul IX al secolului XX, când zona a fost restructurată masiv, era cuprinsă între calea 13 Septembrie și strada Sabinelor, fiind cunoscută sub ca **strada Acvila**. În unele publicații de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX, apare redactată sub forma de **strada Aquila**. Acvila este o pasăre pe care multe popoare și civilizații au folosit-o ca simbol național/imperial, fiind considerată o întru-chipare a puterii, dar și a frumuseții. Este pasăre răpitoare de zi, de dimensiuni mari, cu o construcție robustă, puternică, cu ciocul greu drept la bază și încovoiat la vârf, cu pene care acoperă picioarele până la degete, cu gheare puternice și cu aripi lungi și ascuțite.

Acvila, intrare*(planșa 95; carou E)*

Artera de circulație care începe din strada Acvila este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la sectorul III-Albastru, la raionul V.I. Lenin/Lenin, la sectorul 6 și, după anul 1979, la sectorul 5. Artera de circulație creată în deceniul V al secolului trecut, reprezentând o servitute de trecere rezultată ca urmare a unor vânzări repetate de loturi mai mici din fosta proprietate ce a aparținut moștenitorilor lui Pancu Georgescu, a fost cunoscută, inițial, sub denumirea de **strada Acvila nr. 39**. În 1948, cu ocazia pregătirii recensământului populației și clădirilor, municipalitatea atribuie denumirea actuală de **intrarea Acvila**, preluându-se numele arterei de circulație principale din care se formează. (Pentru Acvila, vezi supra.)

Ada-Kaleh, stradă*(planșa 68; carou D)*

Artera de circulație care începe din strada Orșova este situată într-o zonă arondată administrativ la sectorul 6. Artera de circulație a fost creată ca urmare a unei parcelări întocmite în vederea aplicării prevederilor Legii nr. 18/1991-Legea fondului funciar, arteră căreia, în anul 1994, municipalitatea îi atribuie denumirea actuală de **strada Ada-Kaleh**. Ada-Kaleh este o insulă de pe Dunăre, inundată în anul 1970 de apele lacului de acumulare al hidrocentralei Porțile de Fier I. Numele provine din limba turcă Ada Kaleh, care înseamnă „insula fortăreață”. Locuită încă din antichitate, este amintită de Herodot, care scria că insula este lungă de 200 de stadii, îngustă, plină de măslini și de viță sălbatică. Este menționată documentar în anul 1430, într-un raport al Cavalerilor Teutoni, care vorbește despre insula Saan cu 216 oameni, iar din 1430, este cunoscută cu denumirea de Ada Kaleh. Datorită poziției sale strategice, în 1689, Imperiul Habsburgic construiește aici o fortăreață. Până în 1920, când devine teritoriu românesc, insula este, succesiv, posesiune turcă sau austriacă. Insula a reprezentat un obiectiv turistic îndrăgit.

Adalin, stradă*(planșa 32; carou E)*

Artera de circulație cuprinsă între strada Amiciției și strada Mimozei este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Arterei de circulație create în deceniul VI al secolului XX, în 1958 municipalitatea îi atribuie denumirea actuală de **strada Adalin**. Adalin este un sat care ține de comuna Dragu din județul Sălaj, comună care mai are în componență satul de reședință Dragu și satele Fântânele, Ugruțiu și Voivodeni. În satul Adalin se găsește o biserică de lemn adusă, înainte de 1910, din satul Borșa, județul Cluj, monument istoric.

Adam Vasile P., sergent, termen redus, stradă*(vezi Vasile P. Adam, sergent, termen redus, stradă)***Adamachi Vasile, filantrop, stradă***(vezi Vasile Adamachi, filantrop, stradă)***Adamescu Gheorghe, istoric literar, stradă***(vezi Gheorghe Adamescu, istoric literar, stradă)***Adierii, intrare***(planșa 155; carou C)*

Artera de circulație care începe din drumul Jilava este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la raionul Nicolae Bălcescu, la sectorul 5 și, după anul 1979, la sectorul 4. Artera de circulație creată la jumătatea secolului trecut a fost cunoscută, inițial, ca **intrarea Fără Nume** și, ulterior, ca **intrarea Alunului**. În 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumirile care se repetau, municipalitatea o atribuie pe cea actuală de **intrarea Adierii**. Conform *Dicționarului Explicativ al Limbii Române*, adierea se referă la o suflare lină de vânt sau la diminutivul vântișor.

Adjud, alee*(planșa 101; carou F)*

Artera de circulație care începe din strada Liviu Rebreanu este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la sectorul 4 și, după anul 1979, la sectorul 3. Arterei de circulație create în deceniile VII-IX ale secolului trecut, odată cu dezvoltarea ansamblului de locuințe „Balta Albă-Titan”, municipalitatea îi atribuie, în anul 1972, denumirea actuală de **aleea Adjud**. Adjud este un municipiu din județul Vrancea, principal nod feroviar, situat la nord de confluența dintre râurile Siret și Trotuș. Localitatea este menționată prima dată în 1433, sub denumirea de Egdhalm. Important centru comercial în secolele XVI-XVII, este ridicat la rangul de târg în 1838 și de oraș în 1948. Teritoriul a fost locuit din cele mai vechi timpuri, la nordul localității fiind descoperită o așezare din mileniul II î.Hr. aparținând culturii Monteoru, precum și vestigiile unei așezări geto-dace din secolele V-III î.Hr.

adjutant aviator, Jean (James) Texier, stradă*(vezi Jean (James) Texier, adjutant aviator, stradă)***Adrian, stradă***(planșa 94; carou F)*

Artera de circulație cuprinsă între strada Sabinelor și strada Gheorghieni este situată într-o zonă care a fost

SORIN BORDUȘANU

PEREGRIN PRIN BUCUREȘTI

**Dictionarul străzilor
bucureștene**

Volumul II

G-O



G

G.T. Niculescu-Varone, scriitor, stradă
(planșa 39; carou E)

Artera de circulație cuprinsă între strada Fabrica de Glucoză și strada Hortensia Papadat-Bengescu este situată într-o zonă care este arondată administrativ la sectorul 2. Artera de circulație propusă a se crea pe un teren în suprafață de circa 25 hectare pe care, anterior anului 1990, era amenajată „Pepiniera Pipera” și, după anul 2000, s-a restituit unuia dintre cele mai cunoscute cupluri de cumpărători de drepturi litigioase din București, Tanți Virginica Dumitrescu și Adrian Cioroabea, care promovează „Planul Urbanistic Zonal – strada Fabrica de Glucoză nr. 6-8”, este cunoscută începând cu 2009 ca **strada G.T. Niculescu-Varone, scriitor**. Concomitent cu această denumire, municipalitatea atribuie unele înrudite și pentru celelalte artere de circulație propuse, precum strada Marin Preda, strada Radu Tudoran, strada Hortensia Papadat-Bengescu, strada Mihail Sadoveanu, strada Anton Holban sau strada Ionel Teodoreanu. Gheorghe T. Niculescu-Varone, născut în anul 1884, licențiat în litere și drept, ocupă între anii 1905-1930 un post de bibliotecar la Institutul Geologic din București. G.T. Niculescu-Varone este autorul mai multor lucrări monografice, printre care *Costume naționale din România întregită*, în 1937, *Monografia orașelor, comunelor și mănăstirilor din România întregită*, în 1939, sau *Monografia satului Săulești, plasa Deva, județul Hunedoara*, în 1945, dar și *Dicționarul jocurilor populare românești*, lucrare scrisă împreună cu soția sa, Elena Costache Găinariu-Varone. Scriitorul, etnologul, folcloristul Gheorghe T. Niculescu-Varone se stinge din viață în anul 1984, la București.

Gabriel Cioran, erou, stradă
(planșa 71; carou A)

Artera de circulație cuprinsă între strada Boișoara și aleea Țibleș este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul IV-Verde, la raionul 16 Februarie, la raionul Gheorghe Gheorghiu-Dej, la sectorul 7 și, după anul 1979, la sectorul 6. Artera de circulație, creată ca urmare a parcelării „CFR-Grant”, a fost cunoscută, inițial, ca **strada G.-parcelarea CFR Grant**, care în unele publicații figurează ca **strada G.-cartier Grant**, apoi, pentru o scurtă perioadă, a fost identificată ca **strada Consolei**. În 1948, cu ocazia pregătirii

recensământului populației și clădirilor, municipalitatea atribuie denumirea de **strada Bronzului**, având în vedere că pentru arterele de circulație din imediata vecinătate s-au atribuit unele înrudite, precum strada Cablului, strada Condensatorului sau intrarea Comutatorului. În 1990, atunci când mai multor artere de circulație din capitală li s-au alocat nume ale unora dintre cei care au murit în timpul evenimentelor sângeroase din decembrie 1989, precum străzile Petre Astafei, Marius Bărbulescu sau Adrian Fulga, acestei artere de circulație i s-a atribuit denumirea de **strada Gabriel Cioran, erou**. Gabriel Cioran s-a născut la București, pe 2 iulie 1958. După ce absolvă Facultatea de Metalurgie, lucrează în cadrul Întreprinderii de Utilaj Minier din Petroșani, pentru ca în 1989, în urma unui concurs, să fie angajat cercetător la Institutul Central de Fizică. În zilele de 23 și 24 decembrie 1989, participă la evenimentele din fața Palatului, iar în ziua de Crăciun a aceluși an, aflat în zona sediului Studioului de Radio, este împușcat mortal. Eroul Gabriel Cioran, căsătorit și tată al unei fetițe, transportat la spitalul Witing, se stinge din viață pe 25 decembrie 1989.

Gabriela Szabo, atletă, stradă
(planșa 68; carou E)

Artera de circulație cuprinsă între bulevardul Uverturii și calea Apeductului este situată într-o zonă ce a fost arondată administrativ succesiv la comuna urbană Militari, la raionul 16 Februarie, la raionul Gheorghe Gheorghiu-Dej, la sectorul 7 și, după anul 1979, la sectorul 6. Artera de circulație creată la jumătatea secolului XX a fost cunoscută inițial ca **strada Canalului**, având în vedere imediata vecinătate a canalului ce făcea în acea perioadă legătura între râul Argeș și râul Dâmbovița, dar și a apeductului care asigura alimentarea stației de tratare din zona Cotroceni. În 2001, municipalitatea atribuie denumirea actuală de **strada Gabriela Szabo, atletă**, cu toate că „Regulamentul privind atribuirea sau schimbarea de denumiri și atribuirea numerelor poștale de imobile” prevedea interdicția de a se atribui pentru artere de circulație nume ale persoanelor aflate în viață. Aceasta a fost aleasă având în vedere că în zona respectivă se construise „Complexul Sportiv 2000” de către doi oameni pasionați de tenis, Marian Șotae și Sever Dron. Gabriela Szabó s-a născut pe 14 noiembrie 1975, la

Bistrița, fiică a lui Ioan Szabó, de etnie maghiară, și a Liviei Szabó, de etnie română. La vârsta de 12 ani, în urma participării la o întrecere de cros școlar, este descoperită întâmplător. În 1994, începe să participe la competițiile de senioare, câștigând numeroase titluri, printre care: medalia de argint la 1.500 de metri la Jocurile Olimpice de la Atlanta (1996), medalia de aur la 5.000 de metri la Campionatele Mondiale de Atletism în aer liber de la Atena (1997), iar la Olimpiada de la Sidney (2000), medalia de aur, devenind campioană olimpică la proba de 5.000 de metri. În 1999, Gabriela Szabó este desemnată cea mai bună atletă a lumii și, în același timp, cea mai bună sportivă a Europei. În 2007, a fost aleasă membră în Comisia feminină a Federației Internaționale de Atletism, în 2009 primește „Colanul de aur” din partea Comitetului Olimpic și Sportiv Român și, în același an, Comitetul Internațional Olimpic îi atribuie distincția „Femeia și Sportul”. Gabriela Szabó obține, în anul 2009, titlul de doctor în educație fizică și sport. Începând cu 2013, deține titlul onorific de „Ambasador al turismului Românesc”, pentru ca între martie 2014 și noiembrie 2015 să ocupe postul de ministru al Tineretului și Sportului, iar în perioada 2017-2022, cel de director al Clubului Sportiv Municipal-București. Atletă, semifondista, omul politic Gabriela Szabó a fost declarată „Cetățean de onoare al Municipiului București”, prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 171, din 25 septembrie 1997.

Gabrielescu Grigore, artist liric/tenor, stradă

(vezi Grigore Gabrielescu, artist liric /tenor, stradă)

Gabroveni, stradă

(planșa 96; carou B)

Artera de circulație cuprinsă între strada Șelari și bulevardul Ion C. Brătianu este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la Culoarea de Roșu, la sectorul II-Negru, la raionul Tudor Vladimirescu, la sectorul 4 și, după anul 1979, la sectorul 3. Artera de circulație creată începând cu secolul al XVII-lea, odată cu începerea dezvoltării zonei reprezentate de actualul Centru Istoric, unde își desfășeau mărfurile negustorii de postavuri originari din orașul Gabrovo, a fost cunoscută începând cu secolul al XVIII-lea ca **ulița din dosul Șelarilor** și, ulterior, ca **ulița Cavafilor**. În prima jumătate a secolului al XIX-lea, artera de circulație este identificată ca **ulița Hanurilor Gabroveni**, iar din anul 1850, ca **strada Gabroveni**. În deceniul IV al secolului XX, municipalitatea atribuie denumirea de **strada Franklin Bouillon**, om politic francez, în anul 1939 revenindu-se la cea de **strada Gabroveni**,

având în vedere că majoritatea arterelor de circulație din imediata vecinătate a „Curtii domnești” din București, zonă comercială care reprezintă locul de naștere a orașului, purtau numele meseriilor principalilor locuitori ai acestora, precum strada Șepcari, strada Covaci, strada Șelari, strada Căldărari, strada Blănari, strada Zarafi, dar și a locurilor de origine pentru mărfurile comercializate, precum strada Lipsani sau strada Franceză, astfel încât strada Gabroveni se referă la originea principală a postavurilor care se comercializau la magazinele din zonă anterior anului 1900. Gabrovo este un oraș din Bulgaria, dezvoltat inițial datorită poziției sale din apropierea trecătorilor din munții Balcani. Începând cu secolul al XIV-lea, ca urmare a cuceririi otomane, Gabrovo reprezintă singura localitate considerabil de mare din zonă. Negustorii originari din Gabrovo comercializau produsele fabricate aici, în multe zone ale Balcanilor, inclusiv în țările române.

Gaetano Donizetti, compozitor, stradă (planșa 54; carou F)

Artera de circulație cuprinsă între Calea Floreasca și strada Johann Sebastian Bach este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul I-Galben, la raionul 1 Mai, la sectorul 1 și, după anul 1979, la sectorul 2. Artera de circulație creată în perioada interbelică, prin realizarea unei parcelări pe un teren ce a aparținut anterior Elenei Cornescu, a fost cunoscută, inițial, ca **strada E.-parcelarea Cornescu**, pentru ca în anul 1948, cu ocazia pregătirii recensământului populației și clădirilor, municipalitatea să atribuie oficial numele de **strada Cornel Bordenanu, soldat**, care, în unele publicații, apare redactat ca **strada soldat Cornel Bordenanu** sau ca **strada Cornel Bordenanu, soldat**. În 1961, municipalitatea decide atribuirea denumirii actuale de **strada Gaetano Donizetti, compozitor**, care, în unele publicații, apare ca **strada Donizetti**. Aceasta a fost aleasă având în vedere că în imediata vecinătate se află artere de circulație cu denumiri înrudite reprezentate de numele unor compozitori români și străini, precum strada Johann Sebastian Bach, strada Giuseppe Verdi, strada Wolfgang Amadeus Mozart, strada Frédéric Chopin. Gaetano Donizetti, cu numele complet Domenico Gaetano Maria Donizetti, s-a născut pe 29 noiembrie 1797 la Bergamo, Italia, în familia unui îngrijitor de la Muntele de Pietate din localitate. A început studiul muzicii cu abatele Pietro Mattei, care îl sprijină să intre la Școala de Muzică din Bergamo. Ulterior, studiază cu Gioachino Rossini. Deși compune un însemnat număr de piese de muzică sacră, este atras de teatru, domeniu în care s-a făcut remarcant prin

piesele de muzică clasică scrise începând cu *Zoraide di Granata*. În 1827, se stabilește la Napoli, unde ocupă postul de director al Teatrului Regal, pentru ca apoi să predea contrapunct la Conservator. Într-o perioadă de trei ani, scrie mai multe opere importante, remarcându-se *Anna Bolena*, *Elixirul dragostei*, *Lucreția Borgia* sau *Lucia di Lammermoor*. În 1839, Gaetano Donizetti se stabilește la Paris, unde, în următorii ani, va compune operele *Favorita*, *Fiica regimentului*, *Rita*, *Ducele de Alba*, *Don Pasquale* sau *Don Sebastian, rege al Portugaliei*. Prolificul compozitor italian Gaetano Donizetti, bolnav fiind, decedează pe 8 aprilie 1848, la Bergamo, lăsând în urmă o operă formată din 75 de opere, 16 simfonii, 19 cvartete, cântece, duete, oratorii, concerte instrumentale sau alte piese de muzică clasică.

Gafencu Grigore, avocat, stradă
(vezi Grigore Gafencu, avocat, stradă)

Gafton Lazăr, sergent, stradă
(vezi Lazăr Gafton, sergent, stradă)

Gala Galaction, scriitor, stradă
(planșa 52; carou E)

Artera de circulație cuprinsă între strada Iordache Golescu și bulevardul Ion Mihalache este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul IV-Verde, la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație creată în perioada interbelică, prin parcelarea unui teren ce a fost deținut de către Haret, așa cum este menționat pe planurile topo-cadastrale întocmite în 1911, a fost cunoscută, începând cu anul 1931, ca **strada Mihail Cornea**. În 1961, municipalitatea decide atribuirea denumirii actuale de **strada**

Gala Galaction, scriitor. Gala Galaction, cu numele real de Grigore Pișculescu, s-a născut pe 16 aprilie 1879, în localitatea Didești din județul Teleorman, în familia arendașului de origine aromână Nicolae Pișculescu și a soției sale, Chiriachia, fiica preotului Constantin Ostreanu. Urmează clasele primare în satul natal și, ulterior, la Roșiorii de Vede, după care, începând cu 1890, este elev la Liceul „Sfântul Sava”. În 1898, se înscrie la Facultatea de Litere și Filozofie și, ulterior, în 1899, la Facultatea de Teologie din București, pe care o absolvă în 1903. În 1909, obține doctoratul la Facultatea de Teologie din Cernăuți. Între anii 1909-1922, ocupă un post de defensor eclesial pentru eparhiile Râmnicului și Argeșului, pentru ca în 1922 să fie hirotonisit preot. În perioada 1926-1941 ocupă un post de profesor la Facultatea de Teologie din Chișinău, iar între anii 1928-1930 a fost și decan al acesteia. În perioada 1941-1947, se transferă la Facultatea de Teologie

din București. În 1947 este ales vicepreședinte al Societății Scriitorilor Români și, de asemenea, devine membru al Academiei Române; în 1955 e ales membru onorific al Academiei Republicii Populare Române. Începând cu 1944, se implică activ în viața politică și socială ca militant antifascist și sprijinitor al populației evreiești. În 1946, este ales deputat, iar între anii 1948-1952 este membru al Marii Adunări Naționale. În perioada liceului, editează revista *Zig-zag*, în același timp debutând în revista *Adevărul ilustrat*, cu schița „Pe terasă”, perioadă în care se împrietenește cu Tudor Arghezi, cu N.D. Cocea și cu Vasile Demetrius. În 1902, publică nuvela *Moara lui Călifar*, pentru ca în 1914 să îi apară volumul de schițe și nuvele *Biserița din răzoare*, premiat de Academia Română. În perioada interbelică publică mai multe lucrări, printre care *De la noi la Cladova*, *Adevăr și închipuire*, *Roxana*, *Doctorul Taifun* sau *La răspântie de veacuri*, volum pentru care, în 1935, primește Premiul Național Literar. În paralel scrie numeroase lucrări teologice printre care *Scrisori teologice. Piatra din capul unghiului*, *Cartea creștinului ortodox*, *Meditare la rugăciunea domnească*, *adică Tatăl nostru* sau *Scrisori către Simforoză – În pământul făgăduinței*. Gala Galaction a colaborat intens și cu presa evreiască, publicând în reviste precum *Lumea evree*, *Mântuirea*, *Adam* sau *Răspântia*. Scriitorul, teologul, profesorul, academicianul Gala Galaction (Grigore Pișculescu) moare pe 8 martie 1961, la București, fiind înmormântat la cimitirul Mănăstirii Cernica. Datorită contribuției sale la promovarea înțelegerii între creștini și evrei, municipalitatea Ierusalimului atribuie numele său unei piațete din oraș.

Galați, intrare
(planșa 75; carou B)

Artera de circulație care începe din strada Vasile Lascăr este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul I-Galben, la raionul 1 Mai și, din anul 1968, la sectorul 2. Artera de circulație menționată pe planurile topo-cadastrale întocmite în 1911 este cunoscută, inițial, ca **fundătura Vasile Lascăr** și, ulterior, ca **intrarea Vasile Lascăr**. În 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumiri care se repetau sau pe acelea considerate inoportune, municipalitatea o atribuie pe cea actuală de **intrarea Galați**. În deceniul IX al secolului trecut, odată cu construirea blocurilor de locuințe care delimitează șoseaua Ștefan cel Mare, se modifică traseul arterei de circulație, rămânând o mică porțiune din vechiul traseu, care deservește în principal numai trei proprietăți. Galați este municipiul reședință pentru

județul cu același nume, așezat pe malul stâng al Dunării, în apropierea frontierei între România, Moldova și Ucraina. Pe teritoriul orașului s-au găsit urme de locuire din cele mai vechi timpuri, orașul dezvoltându-se unde se afla o veche cetate dacică și în apropierea castrului roman de la Barboși. Orașul este atestat documentar în 1445, printr-un document semnat de domnitorul Ștefan al II-lea. Începând cu 1775, aici se înființează consulat ale Rusiei, Franței și Angliei. În 1837, orașul primește statut de „port liber”, iar după Războiul Crimeii, din perioada 1854-1856, devine unul dintre sediile Comisiei Europene a Dunării. Înainte de 1859, orașul a fost condus de către Alexandru Ioan Cuza în calitate de pârcălab. După Unirea Principatelor Române, dezvoltarea economică a orașului s-a făcut accelerat. În 1864, se înființează „Școala superioară de comerț Alexandru Ioan I”, iar în 1867 se înființează Liceul „Vasile Alecsandri”. În timpul celui de Al Doilea Război Mondial, orașul este bombardat atât de către aviația rusă, cât și de către aviația germană, ducând la distrugerea centrului istoric. O nouă dezvoltare este cunoscută începând cu anul 1965, odată cu realizarea combinatului siderurgic.

Galea Nicolae, inginer, stradă

(vezi Nicolae Galea, inginer, stradă)

Galenei, intrare

(planșa 76; carou H)

Artera de circulație care începe din strada Elina Matei Voievod este situată într-o zonă arondată administrativ succesiv la raionul 23 August, la sectorul 3 și, după anul 1979, la sectorul 2. Artera de circulație creată în perioada interbelică, în urma vânzării mai multor loturi dintr-o proprietate mai mare aparținând Mariei Pikolas și lui Vasile Piclas, așa cum este menționat pe planurile topo-cadastrale întocmite la nivelul anului 1911, este cunoscută începând din 1948 cu denumirea de **intrarea Galenei**. Galena este un mineral de culoare cenușie, fiind exploatat din timpurile antice datorită conținutului ridicat de plumb. În perioada de început a radiotehnicii, galena era folosită ca înlocuitor al diodei.

Galeriile Blanduziei, pasaj

(planșa 96; carou B)

Artera de circulație care începe din strada Doamnei este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul II-Negru, la raionul Tudor Vladimirescu, la sectorul 4 și, după anul 1979, la sectorul 3. Artera de circulație creată în deceniul III al secolului XX, odată cu realizarea unui centru comercial compus din mici spații de vânzare, spații de recreere sau socializare, este cunoscută începând cu

anul 1927 ca **pasajul Galerile Blanduziei**. Artera de circulație și construcțiile comerciale au fost create pe locul unde, la jumătatea secolului al XIX-lea, a funcționat Hanul Golgota, ulterior fiind amenajată grădina Gagel, cunoscută și ca grădina Edison. În vara anului 1902, secretarul general al Teatrului Național, Alexandru Andronescu, în vacanța stagiunii, pune în scenă mai multe piese de teatru, pentru ca în 1903 să înființeze Compania de Teatru de Operetă și Comedie „Blanduzia”. În prezent, toate clădirile sunt dezafectate, inclusiv artera de circulație, fiind amenajată o parcare publică. În 2020, municipalitatea decide eliminarea denumirii de **pasajul Galerile Blanduziei** din nomenclatorul arterelor de circulație.

Galeriu Părintele, stradă

(vezi Părintele Galeriu, stradă)

Galeș, stradă

(planșa 41; carou F)

Artera de circulație cuprinsă între strada Fălticeni și strada Existenței este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la comuna urbană Colentina, la raionul 1 Mai și, după anul 1968, la sectorul 2. Artera de circulație creată în perioada interbelică, prin parcelarea fostei moșii „Andronache” a boierului Gheorghe Nicolescu-Andronache, a fost cunoscută, inițial, ca **strada Dreptății**, iar din 1957, pentru a se elimina denumirile care se repetau pe teritoriul Bucureștiului, municipalitatea a decis atribuirea celei actuale de **strada Galeș**. Galeș este un sat aparținând, alături de satele Aciliu, Amnaș, Criș, Fântânele, Mag, Săcel, Sibiel și Vale, de orașul Săliște din județul Sibiu. Pe teritoriul satului Galeș, așezat pe malurile pârâului Negru, afluent al Cibinului, se află biserica cu hramul „Sfântul Preot Mărturisitor Ioan din Galeș”, ridicată în 1700. Preotul Ioan din Galeș a decedat în închisoarea Kufstein din Austria, fiind condamnat în urma protestului acestuia împotriva presiunii exercitate de imperiul habsburgic pentru trecerea la catolicism a ortodocșilor din Transilvania.

Galileea, stradă

(planșa 33; carou H)

Artera de circulație cuprinsă între o alee carosabilă din spatele unui bloc cu acces din bulevardul Ion Mihalache și strada Alexandru Popișteanu este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul IV-Verde, la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație este cunoscută încă de la începutul secolului XX, anterior lui 1920, ca **strada Săcele**, pentru ca după 1929 municipalitatea să-i

atribuie actualul nume de **strada Galileea**, care în unele publicații figurează ca **strada Galileia** sau ca **strada Galilea**. Înlocuirea denumirii de strada Săcele cu cea de strada Galileea s-a făcut în aceeași perioadă cu înlocuirea celei de strada Galileea pentru o arteră de circulație aflată în imediata vecinătate cu aceea de strada Săcele. Galileea este un ținut în nordul Israelului, unde Iisus Hristos, figură centrală a creștinismului, considerat fiu al lui Dumnezeu, pe care Vechiul Testament iudaic îl considera Mesia, și al doilea personaj al Trinității creștine (Tatăl, Fiul și Sfântul Duh), a predicat în mai multe sinagogi.

Galița, stradă

(planșa 40; carou D)

Artera de circulație cuprinsă între strada Gherghiței și strada Mențiunii este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la comuna urbană Colentina, la raionul 1 Mai și, după anul 1968, la sectorul 2. Artera de circulație creată în perioada interbelică a fost cunoscută inițial ca **strada Ursului**, pentru ca în 1964, în vederea eliminării numelor de artere de circulație din București care se repetau, municipalitatea să atribuie denumirea actuală de **strada Galița**. Galița este un sat aparținând comunei Ostrov din județul Constanța, comună care mai are în componență satul de reședință Ostrov și satele Almălău, Bigeac, Esehioi și Gârlița. Pe teritoriul satului Galița, așezat pe malul lacului Bugeacului, se află Mănăstirea Dervent, înființată în anul 1923 de către episcopul Ilarie al Tomisului, pe un teren donat de către familia Andreevici și Paraschiva Gheorghiu. În apropierea mănăstirii se află urmele vechii cetăți bizantine „Păcuiul lui Soare”, cetate considerată de unii cercetători ca fiind vechea cetate „Vicina”.

Gall Iuliu, mecanic, stradă

(vezi Iuliu Gall, mecanic, stradă)

Galvani Luigi, fizician, stradă

(vezi Luigi Galvani, fizician, stradă)

Gandhi Mahatma, om politic, stradă

(vezi Mahatma Gandhi, om politic, stradă)

Ganovici Dumitru, locotenent, stradă

(vezi Dumitru Ganovici, locotenent, stradă)

Gara Băneasa, piață

(planșa 35; carou B)

Artera de circulație aflată la intersecția dintre strada Nicolae Minovici, strada Tipografiei și șoseaua București-Ploiești este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul I-Galben, la raionul I.V. Stalin/Stalin, la raionul 30 Decembrie și, după anul 1968, la sectorul 1. Artera de circulație

creată în configurația actuală în deceniul IV al secolului XX a fost cunoscută inițial ca **piața Gării Mogoșoaia**, redactată în unele publicații ca **piața Gara Mogoșoaia**, pentru ca ulterior să fie identificată ca **piața Gării Regale**. În 1940, municipalitatea decide atribuirea denumirii actuale de **piața Gara Băneasa**. Toate acestea sunt influențate de existența stației de cale ferată cunoscută ca „Gara Mogoșoaia”, a cărei construcție s-a realizat în 1886. În 1914, de aici începe traseul cortegiului funerar cu trupul neînsuflețit al Regelui Carol I adus de la Sinaia, dar și traseul parcurs de familia regală după întoarcerea din refugiul din Moldova, la terminarea Primului Război Mondial sau traseul parcurs de regele Ferdinand pe 16 octombrie 1922, la întoarcerea sa de la ceremonia de încoronare de la Alba Iulia. În 1937, se începe construcția actualei gări, după un proiect întocmit de arhitectul Duiliu Marcu, construcția fiind folosită drept gară de protocol o lungă perioadă. În 2017, gara Băneasa a reprezentat punctul de plecare a trenului regal care a transportat sicriul regelui Mihai I la Curtea de Argeș, în cadrul ceremoniilor funerare.

Gara Cățelu, șosea

(planșa 81; carou F)

Artera de circulație cuprinsă între șoseaua Pantelimon și strada Industriilor este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la comuna urbană Principele Nicolae, la raionul 23 August și, după anul 1968, la sectorul 3. Artera de circulație creată în perioada interbelică, pentru a face legătura între zona industrială Titan și stația de cale ferată Cățelu, a fost cunoscută, inițial, ca **șoseaua Cățelu** și, ulterior anului 1948, ca **șoseaua Gara Cățelu**, denumire care în unele publicații este redactată ca **șoseaua Gării Cățelu**. Numele actual este preluat de la stația de cale ferată din zona de est a capitalei, aflată pe traseul feroviar care leagă București de Oltenița.

Gara Dealul Spirii, stradă

(planșa 94; carou E)

Artera de circulație cuprinsă între calea 13 Septembrie și strada Ion Urdăreanu este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul III-Albastru, la raionul I.V. Lenin/Lenin, la sectorul 6 și, după anul 1979, la sectorul 5. Artera de circulație creată la sfârșitul secolului al XIX-lea, pentru a asigura accesul la stația de cale ferată Dealul Spirei, stație aflată pe linia de cale ferată care lega Gara Filaret de nou-înființata Gară de Nord, a fost cunoscută inițial ca **strada Gara Dealul Spirii**. Din triajul acestei stații în prezent desființate, se asigura legătura de cale ferată cu proprietățile militare de pe Dealul Spirii, printre care și incinta Arsenalului Armatei, aflat pe locul unde este construit Palatul

Parlamentului, clădire căreia, anterior anului 1989, i se spunea „Casa Poporului”.

Gara Filaret, piață

(planșa 118; carou A)

Artera de circulație cuprinsă între strada Fabrica de Chibrituri și strada Constantin Istrati este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul III-Albastru, la raionul Nicolae Bălcescu, la sectorul 5 și, după anul 1979, la sectorul 4. Artera de circulație creată în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, cu ocazia realizării primei linii de cale ferată din Principatele Unite ale Moldovei și Țării Românești și a construirii primei gări din București, a fost cunoscută, inițial, ca **piața Filaret** și, ulterior, ca **piața Gării de Sud**. Începând cu deceniul III al secolului XX, artera de circulație figurează cu denumirea de **piața Gara Filaret**, redactată în unele publicații ca **piața Gărei Filaret**. Gara Filaret a fost inaugurată pe 31 octombrie 1869, când de aici a plecat trenul „Michaiu Bravul”, unul dintre primele trenuri care au circulat între București și Giurgiu, condus de către sir John Trevor Barklay, inginerul care a coordonat lucrările de construcție, și care l-a avut ca pasager pe Principele Carol, domnitor al Principatelor Unite.

Gara Herăstrău, stradă

(planșa 38; carou E)

Artera de circulație cuprinsă între șoseaua Pipera și șoseaua Fabrica de Glucoză este situată pe un teritoriu care a fost arondat administrativ succesiv la sectorul I-Galben, la raionul I.V. Stalin/Stalin, la raionul 30 Decembrie și, după anul 1968, la sectorul 2. Artera de circulație creată la jumătatea secolului XX a fost cunoscută, inițial, ca **strada Fără Nume-șoseaua Pipera**, pentru ca în 1948, în cadrul programului de pregătire a recensământului populației și clădirilor, dar și pentru a se elimina numele care se repetau, municipalitatea să atribuie denumirea actuală de **strada Gara Herăstrău**. Aceasta a fost preluată de la una dintre stațiile de pe linia de cale ferată, cunoscută pentru o perioadă și ca „Halta Bragadiru”, care asigura legătura dintre zona de nord a Bucureștiului și Gara Obor, deservind incintele industriale apărute la începutul secolului XX în imediata vecinătate a zonei Obor. În prezent, atât stația, cât și linia de cale ferată sunt dezafectate.

Gara de Nord, stradă

(planșa 71; carou D)

Artera de circulație cuprinsă între strada Cameliei și piața Gara de Nord este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la raionul 16 Februarie, la raionul Gheorghe Gheorghiu-Dej, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera

de circulație creată în deceniile IV-V ale secolului XX, odată cu restructurarea zonei atelierelor C.F.R. și construirea Palatului C.F.R., este cunoscută începând cu 1948 ca **strada Gara de Nord**, care, în unele publicații, figurează ca **strada Gării de Nord**. Palatul C.F.R. a fost construit între anii 1937-1950, în baza unui proiect realizat de către arhitecții Duiliu Marcu și Traian Săvulescu în vederea asigurării spațiului necesar pentru birourile Administrației Căilor Ferate, pe locul atelierelor de reparat locomotive și vagoane înființate odată cu Gara Târgoviște/Gara de Nord, loc devenit cunoscut și datorită acțiunilor revendicative din anul 1933 ale muncitorilor ceferiști.

Gara de Nord, piață

(planșa 72; carou D)

Artera de circulație situată la intersecția dintre bulevardul Dinicu Golescu, strada Gara de Nord și calea Griviței este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul IV-Verde, la raionul 16 Februarie, la raionul Gheorghe Gheorghiu-Dej, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație creată începând cu deceniul IV al secolului XX, odată cu începerea lucrărilor de extindere a Gării de Nord, este cunoscută din anul 1944 ca **piața Gara de Nord**, care, în unele publicații, figurează ca **piața Gării de Nord**. Piața Gara de Nord se dezvoltă în paralel cu extinderea Gării de Nord, cea mai importantă stație de cale ferată din țară, realizată începând cu anul 1872, când s-a dat în folosință, și terminând cu sfârșitul deceniului VI al secolului XX, când s-au finalizat blocurile de locuințe care o mărginesc.

Gara Obor, bulevard

(planșa 77; carou B)

Artera de circulație cuprinsă între strada Baicului și zona triajului de cale ferată-șoseaua Electronicii este situată într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul II-Negru, la raionul 23 August și raionul 1 Mai, la raionul 23 August, la sectorul 3 și, după 1979, la sectorul 2. Artera de circulație creată la începutul secolului XX, concomitent cu realizarea Gării Obor și, ulterior, a parcelării „Obor”, numită și parcelarea „Ferdinand”, a fost cunoscută inițial ca **șoseaua Obor**, iar începând cu deceniul III al secolului trecut ca **bulevardul Gara Obor**, care, în unele publicații, figurează ca **șoseaua Gării Obor**, **bulevardul Gării Obor**, **bulevardul Gareii de Est** sau ca **bulevardul Gara de Est**. Denumirea s-a preluat de la gara de mărfuri și călători aflată în partea de est a Bucureștiului, pe linia de cale ferată care asigura, în momentul construcției, una dintre legăturile de cale ferată între București și Constanța. Construită în stil neoromânesc, gara s-a dat în folosință în 1903, în prezent fiind declarată monument istoric.

SORIN BORDUȘANU

PEREGRIN PRIN BUCUREȘTI

**Dictionarul străzilor
bucureștene**

Volumul III

P-Z



EDITURA VREMEA
BUCUREȘTI

2025

P

Pache Protopopescu Emanoil, primar, bulevard

(vezi *Emanoil Protopopescu-Pache, primar, bulevard*)

Pache Protopopescu Emanoil, primar, piață

(vezi *Emanoil Protopopescu-Pache, primar, piață*)

Paciurea Dimitrie, sculptor, stradă

(vezi *Dimitrie Paciurea, sculptor, stradă*)

Padeșu, stradă

(planșa 118; carou H)

Artera de circulație, cuprinsă între șoseaua Giurgiului și strada Radului, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul III-Albastru, la raionul Nicolae Bălcescu, la sectorul 5 și, după anul 1979, la sectorul 4. La începutul secolului XX zona a aparținut comunei Șerban Vodă, pentru ca, odată cu dezvoltarea construcției de locuințe, să fie cuprinsă în cadrul orașului ca un cartier de sine stătător cu denumirea de Șerban Vodă. Inițial, artera de circulație a fost cunoscută cu denumirea de **strada Cristache Staicovici**, așa cum este menționat pe „Planul Municipiului București” executat de Compagnie Aérienne Française „Suresnes” în anul 1925, denumire care în unele publicații este redactată ca **strada Christache D. Staicovici** sau ca **strada Gh. Staicovici**, pentru ca în 1935 municipalitatea să o atribuie pe aceea de **strada Simion Bărnuțiu**, care în unele publicații este redactată ca **intrarea Simion Bărnuțiu**. În 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumirile care se repetau sau cele considerate inoportune, municipalitatea o atribuie pe cea actuală de **strada Padeșu**. La traseul arterei de circulație se include, în deceniul IX al secolului trecut, și o secțiune a străzii cunoscută la nivelul anului 1934 cu denumirea de **strada Dumitru Staicovici** și pentru care se atribuiseră ulterior aceea de **strada Pometului**, municipalitatea menținând denumirea de **strada Padeșu**. Padeșu este un vârf care are o altitudine de 1382 m., fiind cunoscut și ca vârful Padeș sau ca vârful Padiș. Vârful Padeșu este situat în munții Poiana Ruscă, masiv montan aparținând Carpaților Occidentali.

Padina, stradă

(planșa 13; carou F)

Artera de circulație, cuprinsă între șoseaua București-Ploiești și strada Vadul Moldovei, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la comuna Băneasa, la raionul I.V. Stalin/Stalin, la raionul 30 Decembrie și, după anul 1968, la sectorul 1. Artera de circulație, creată în prima parte a secolului XX, a fost cunoscută inițial cu denumirea de **aleea Blank**, care în unele publicații apare redactată ca **strada Blank**. Denumirea de aleea Blank a fost folosită având în vedere faptul că în imediata vecinătate se află Capela funerară a familiei Blank, construcție mortuară proiectată de arhitectul Duiliu Marcu, unde este înmormântat bancherul Mauriciu Blank. În 1951, pentru a elimina denumirile considerate inoportune, municipalitatea o atribuie pe cea actuală de **strada Padina**. Padina este satul de reședință al comunei cu același nume din județul Buzău, comună care mai are în componență satul Tătulești. Atestat documentar printr-un hrisov din 1536, din timpul domnitorului Radu Paisie, satul este temporar desființat la începutul secolului al XIX-lea, în perioada războiului ruso-turc din anii 1808-1812. Satul Padina este menționat în *Marele dicționar geografic al României* publicat de George Ioan Lahovari, de general C.I. Brătianu și de Grigore G. Tocilescu în anul 1898.

Padina Roșie, stradă

(planșa 58; carou C)

Artera de circulație, cuprinsă între strada Pescarilor și strada Peisajului, se situează pe un teritoriu care a fost arondat administrativ succesiv la raionul 1 Mai și, după anul 1968, la sectorul 2. Artera de circulație, creată în perioada interbelică, a fost cunoscută, începând din anul 1953, cu denumirea de **strada Padina Roșie**. În datele aflate în evidențele municipalității nu este explicată semnificația pentru această denumire. Conform *Dicționarului Explicativ al Limbii Române*, padina este în principal definită ca fiind un loc aproape plan, acoperit cu iarbă și situat pe vârful unui deal sau al unui munte.

paharnic, Drăgușin Deleanu, stradă

(vezi *Drăgușin Deleanu, paharnic, stradă*)

Paharnicul Turturea, stradă

(planșa 58; carou G)

Artera de circulație, cuprinsă între strada Heliade între Vii și strada Baicului, se situează într-o zonă

care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul II-Negru, la raionul 1 Mai și, după anul 1968, la sectorul 2. Artera de circulație, creată începând cu perioada interbelică în urma parcelării unor proprietăți deținute de B. Clesy și de Doiciu Tâmplaru, a fost cunoscută în decursul timpului, odată cu modificarea succesivă a traseului, cu denumirile de **fundătura Popa Nicolae Eliade**, de **fundătura Popa Nicolae II**, de **fundătura Paharnicul Turturea**, de **intrarea Paharnicul Turturea**, pentru ca începând cu anul 1941 să i se atribuie aceea de **strada Paharnicul Turturea**. O secțiune din actuala stradă Paharnicul Turturea a fost cunoscută, începând din deceniul IV al secolului trecut, cu denumirea de **strada Zidari**, pentru o porțiune, și cu aceea de **strada Cozia**, pentru o altă porțiune. În deceniul IX, ca urmare a restructurării zonei, se modifică traseul arterei de circulație, astfel încât **strada Paharnicul Turturea** se comasează cu **strada Cozia**, municipalitatea atribuind în 1986 denumirea de **strada Paharnicul Turturea**. Pe o mică porțiune, această stradă se suprapune și cu **strada Dumitru Slugeru**. Concomitent cu denumirea de strada Paharnicul Turturea, municipalitatea a atribuit denumiri înrudite pentru arterele din vecinătate, precum: strada Vasile Stolnicul, strada Comisul Buzincă, strada Slugeru Dumitru, strada Drăgușin Deleanu sau strada Trufanda Vistiernicul. Paharnicul Turturea a fost unul dintre apropiații domnitorului Mihai Viteazul, prezent alături de acesta în tabăra de la Câmpia Turzii, unde domnitorul a fost asasinat la comanda generalului Giorgio Basta, comandantul trupelor habsburgice alături de care lupta acesta. Cronicile vremii spun că paharnicul Turturea este cel care a furat capul domnitorului și l-a adus la Mănăstirea Dealu unde, cu sprijinul comisului Radu Florescu, al lui Radu Buzescu și al soției acestuia, l-a îngropat cu cinstea cuvenită. În 1612, paharnicul Turturea primește posesia satului Găuriciu, așa cum este menționat într-un hrisov al domnitorului Radu Mihnea.

Paharnicului, stradă

(planșa 52; carou F)

Artera de circulație, care începe și se termină în strada Clucerului, se situează într-o zonă arondată administrativ succesiv la sectorul I-Galben, la raionul I.V. Stalin/Stalin, la raionul 30 Decembrie și, după anul 1968, la sectorul 1. Artera de circulație, creată la începutul secolului XX, a fost cunoscută cu denumirea inițială de **strada Paharnicului**. Aceasta a fost atribuită concomitent cu denumirea înrudită de strada Pivnicerului și având în vedere vecinătatea străzii Clucerului, pentru ca la mijlocul secolului XX, pentru mai multe artere

de circulație din imediata vecinătate să se atribuie denumiri înrudite precum strada Postelnicului, strada Medelnicerului, intrarea Serdarului, intrarea Șetrarului, intrarea Stolnicului. Paharnic este denumirea uneia dintre dregătoriile importante existente în perioada Evului Mediu în Țara Românească și în Moldova. Persoana care ocupa această dregătorie avea în sarcină băutura domnului, aprovizionarea curții domnești, iar în împrejurări deosebite sau la sărbători îl servea personal pe domn, gustând băutura înaintea acestuia pentru a se convinge că nu este otrăvită.

Pajiștei, stradă

(planșa 119; carou H)

Artera de circulație, care începe din strada Mărțișor, se situează într-o zonă arondată administrativ succesiv la sectorul III-Albastru, la raionul Nicolae Bălcescu, la sectorul 5 și, după anul 1979, la sectorul 4. Artera de circulație, creată prin vânzarea de mici parcele în vederea construirii de locuințe modeste, a fost cunoscută inițial ca **fundătura Gheorghe Rotaru**, după numele deținătorului unui lot mai mare, menționat pe planurile topo-cadastrale din anul 1926 ca Ion Ghiță Rotaru. Ulterior artera de circulație a fost cunoscută cu denumirea de **intrarea Gheorghe Iordache**, pentru ca în anul 1943 municipalitatea să i-o atribuie pe cea actuală de **strada Pajiștei**. Cele două denumiri folosite anterior anului 1943 figurează alternativ și pentru actuala arteră de circulație strada Cărăruia. Denumirea de strada Pajiștei a fost influențată de caracteristicile rurale ale zonei din momentul atribuirii, dar și de denumirile înrudite atribuite arterelor de circulație din imediata vecinătate, precum: strada Dâmbului, intrarea Urcușului sau strada Cărăruia. Pajiștea este definită, conform *Dicționarului Explicativ al Limbii Române*, ca fiind un loc acoperit cu iarbă mărunță și deasă, folosit pentru pășunat sau ca nutreț.

Pajurei, stradă

(planșa 33; carou C)

Artera de circulație, cuprinsă între bulevardul Bucureștii Noi și intrarea Dridu, se situează pe un teritoriu care a fost arondat administrativ succesiv la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație a fost creată în deceniul VI al secolului trecut, odată cu realizarea ansamblului de locuințe Pajura pe un teren care i-a aparținut juristului Constantin Stoicescu, și municipalitatea a atribuit în anul 1959 denumirea actuală de **strada Pajurei**. Pajura este o pasăre răpitoare mai mică decât vulturul, dar mult mai puternică și mai iute în mișcări, cu un cioc puternic și tăios, cu gheare lungi și ascuțite, care trăiește în regiuni de munte.

Pajurei, alee*(planșa 34; carou C)*

Artera de circulație, cuprinsă între strada Pajurei și strada Băiculești, se situează pe un teritoriu care a fost arondat administrativ succesiv la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Arterei de circulație create în deceniul VII al secolului trecut, odată cu realizarea ansamblului de locuințe Pajura pe un teren care i-a aparținut juristului Constantin Stoicescu, municipalitatea i-a atribuit, în anul 1968, denumirea actuală de **aleea Pajurei**, acordată având în vedere denumirea arterei principale din care se formează, strada Pajurei. (Pentru pajură, vezi supra.)

Palade Gheorghe D., om politic, stradă*(vezi Gheorghe D. Palade, om politic, stradă)***Palanca, stradă***(planșa 58; carou D)*

Artera de circulație, cuprinsă între șoseaua Fundeni și strada Saltului, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la comuna urbană Colentina, la raionul 1 Mai și, după anul 1968, la sectorul 2. Artera de circulație, creată în deceniul V al secolului XX, a fost cunoscută, începând din anul 1948, cu denumirea de **strada 1 Mai**. În anul 1964, pentru a se elimina denumirile care se repetau în nomenclatorul arterelor de circulație din municipiul București, municipalitatea i-o atribuie pe cea actuală de **strada Palanca**. Aceasta a fost acordată concomitent cu denumirea înrudită de strada Ițcani. Palanca este satul de reședință al comunei cu același nume din județul Bacău, comună care mai are în componență satele Cădărești, Ciugheș, Pajiștea și Popoiu. Așezat pe malurile râului Trotuș, satul este menționat în *Marele dicționar geografic al României* publicat de George Ioan Lahovari, de general C.I. Brătianu și de Grigore G. Tocilescu în anul 1898.

Palatul Justiției, stradă*(planșa 96; carou C)*

Artera de circulație, cuprinsă între strada Sfinții Apostoli și strada Gheorghe Danielopol, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la Culoarea de Roșu, la sectorul III-Albastru, la raionul Nicolae Bălcescu, la sectorul 5 și, după anul 1979, la sectorul 4. Este o arteră de circulație creată în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, după regularizarea râului Dâmbovița și construirea Palatului de Justiție, pentru care, anterior anului 1900, s-a folosit denumirea de **strada Palatul Justiției**, care pe „Planul Orașului București” întocmit de Institutul Geografic al Armatei între anii 1895-1899 este redactată ca **strada Palatul de Justiție**. Denumirea

de strada Palatul de Justiție a fost atribuită având în vedere vecinătatea Palatului Justiției, construit între anii 1890-1895 pe vechiul amplasament al Curții judecătorești, după planurile arhitecților Albert Ballu și Ion Mincu, execuția fiind asigurată de o societate a inginerului Nicolae Cuțarida. Fațada principală este decorată cu șase lucrări alegorice, executate de sculptorii Carol Stork, Frederik Stork, Wladimir Hegel și George Vasilescu.

Paleologu, stradă*(planșa 97; carou B)*

Artera de circulație, cuprinsă între strada Mântuleasa și bulevardul Carol I, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la Culoarea de Negru, la sectorul II-Negru, la raionul 23 August și raionul Tudor Vladimirescu, la sectorul 3 și sectorul 4 și, după anul 1979, la sectorul 2 și sectorul 3. Artera de circulație, menționată pe „Planul Bukurestiului” întocmit de maiorul Rudolf Artur Borroczyński în anul 1852, a fost cunoscută inițial cu denumirea de **strada Zânelor** și ulterior, anterior anului 1900, cu aceea de **strada Paleologu**. În anul 1915, municipalitatea reconfirmă denumirea de **strada Paleologu**. Aceasta se referă la una dintre marile familii boierești cu origini în insula greacă Lesbos și cu adânci rădăcini printre familiile domnitoare din Imperiul Bizantin. Denumirea a fost atribuită având în vedere faptul că, așa cum este menționat pe planurile topo-cadastrale întocmite la nivelul anului 1911, la intersecția cu strada Negustori a existat o casă menționată ca fiind deținută de doamna Mihail Paleologu. Casa, vândută și ulterior demolată în 1932, a fost construită în prima jumătate a secolului al XIX-lea de serdarul Nicolae Paleologu, fiul medelnicerului Mihalache Mihail Paleologu, unul dintre fondatorii, la sfârșitul secolului al XVIII-lea, a ceea ce reprezintă astăzi Ordinul avocaților.

Palisandrului, stradă*(planșa 22; carou E)*

Artera de circulație, cuprinsă între bulevardul Bucureștii Noi și strada Fabrica de Cărămidă, se situează într-o zonă care a fost arondată inițial la comuna Chiajna, după care a fost arondată administrativ succesiv la comuna urbană Grivița-cartierul Bucureștii Noi, la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație, creată ca urmare a parcelării, la sfârșitul secolului al XIX-lea, a moșiei juristului Nicolae Bazilescu în vederea realizării unei zone de locuire conform standardelor urbanistice de la acea vreme, a fost cunoscută ca **strada Număr 41**, conform planului de parcelare întocmit de inginer hotarnic I.S. Pascal în anul 1898 și aprobat de municipalitate pe 21 martie 1911. Ulterior, artera

de circulație a fost cunoscută succesiv cu denumirile de **strada 8 Iunie**, după data la care Carol al II-lea este proclamat rege, de **strada 6 Septembrie**, după data instaurării guvernului militaro-legionar și a începerii celei de a doua domnii a regelui Mihai I, de **strada 10 Mai**, denumire atribuită având în vedere faptul că pe 10 mai, anterior anului 1948, se serbau trei evenimente importante, precum 10 mai 1866, data sosirii lui Carol Hohenzollern Sigmaringen în România în calitate de domnitor, 10 mai 1877, data la care domnitorul Carol I a citit în parlament Declarația de Independență, camerele reunite votând independența României față de Imperiul Otoman, și 10 mai 1881, data la care principele Carol este încoronat rege al României, de **strada 9 Mai**, data la care, în anul 1877, Mihail Kogălniceanu citește în Adunarea Generală Declarația de independență față de Imperiul Otoman. În 1964, pentru a se elimina din nomenclatorul arterelor de circulație din București denumiri care se repetau, municipalitatea o atribuie pe cea actuală de **strada Palisandrului**. Palisandru este un arbore exotic, cu înălțime de până la 30 m, cu flori mari, albastre sau roșii, cu tulpina cu diametrul de până la 50 cm, al cărui lemn, de esență foarte tare, are o culoare negru-violet și un miros foarte plăcut. Crește în pădurile tropicale din India, din America de Sud și din Madagascar. Lemnul de palisandru este folosit pentru sculptură, tâmplărie fină, furnituri, parchet, dar și pentru confecționarea unor instrumente muzicale precum vioara, viola, violoncelul, contrabasul sau xilofonul.

Pallady Theodor, pictor, bulevard
(vezi Theodor Pallady, pictor, bulevard)

Palmacului, intrare
(planșa 58; carou H)

Artera de circulație, care începe din strada Marian Cristescu, se situează într-o zonă arondată administrativ succesiv la raionul 1 Mai și, după anul 1968, la sectorul 2. Artera de circulație, creată la jumătatea secolului XX ca urmare a vânzării unor mici loturi de teren pe care s-au construit locuințe modeste și care se terminau în valea râului Colentina, a fost cunoscută inițial cu denumirea de **strada Fără Nume din strada Groapa Ziduri**, pentru ca în deceniul V să i se atribuie aceea de **intrarea Palmacului**. Aceasta a fost acordată în același timp cu denumiri înrudite precum intrarea Ocalei, intrarea Chintalului, intrarea Dublei, intrarea Jugărului, intrarea Sterului sau intrarea Fălciei, atribuite unor artere de circulație din imediata vecinătate. Palmac este denumirea unei vechi unități de măsură pentru lungime, egală cu 3,4 cm, întrebuințată mai ales în Moldova, echivalentă cu a opta parte dintr-o palmă.

Palmierului, intrare
(planșa 76; carou D)

Artera de circulație care începe din strada Călușei se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul II-Negru, la raionul 23 August, la sectorul 3 și, după anul 1979, la sectorul 2. Artera de circulație creată în perioada interbelică, ca urmare a parcelării unui teren deținut de Filip Oprea, a fost cunoscută inițial ca **intrarea Fără Nume din strada Călușei nr. 41**, pentru ca în anul 1948 municipalitatea să atribuie denumirea actuală de **intrarea Palmierului**. Conform *Dicționarului Explicativ al Limbii Române*, palmierii sunt reprezentați de mai multe specii de arbori tropicali și subtropicali cu trunchiul drept, neramificat, având în vârf o coroană bogată de frunze penate sau palmate.

Palota, stradă
(planșa 136; carou G)

Artera de circulație, cuprinsă între strada Zețarilor și strada Firuța, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la raionul V.I. Lenin/Lenin, la sectorul 6 și, după anul 1979, la sectorul 5. Artera de circulație, creată în deceniul V al secolului XX, a fost cunoscută inițial cu denumirea de **strada Palota**. În unele publicații, aceasta este redactată ca **strada Pelota**. Palota este un sat aparținând comunei Sântandrei din județul Bihor, comună care mai are în componență satul de reședință Sântandrei. Menționat inițial ca domeniu regal, satul Palota a fost distrus de trupele otomane conduse de Sinan Pașa, fiind depopulat în timpul ocupației turcești și repopulat începând cu a doua jumătate a secolului al XVIII-lea, în timpul domniei reginei Maria Tereza a Austriei. Aflat în apropierea râului Crișul Rece, satul Palota este localitatea cu cel mai mare număr de locuitori de origine germană din România.

Paltinilor, stradă
(planșa 135; carou D)

Artera de circulație, cuprinsă între strada Imașului și o alee carosabilă din spatele unui bloc cu acces din strada Anghel Dogaru, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la comuna Șerban Vodă, la sectorul III-Albastru, la raionul V.I. Lenin/Lenin, la sectorul 6 și, după anul 1979, la sectorul 5. Artera de circulație a fost cunoscută inițial cu denumirea de **strada Constantin Ionescu**, pentru ca în 1940 municipalitatea să i-o atribuie pe cea actuală de **strada Paltinilor**. Ulterior, în imediata vecinătate s-au atribuit denumiri înrudite, precum: strada Imașului, strada Codrului sau strada Buturugilor. Paltinul este un arbore înalt, cu frunze groase și crespate adânc, cu flori mici și fructe prevăzute cu aripi. Lemnul paltinului este un lemn alb, foarte rezistent,

elastic și fin, fiind foarte bun pentru confecționarea mobilei, dar și a instrumentelor muzicale.

Pamfil Năstase, sergent, stradă

(vezi Năstase Pamfil, sergent, stradă)

Pan Halippa, om politic, alee

(planșa 78; carou G)

Artera de circulație, cuprinsă între bulevardul Basarabia și strada Ion Coravu, se situează într-o zonă arondată administrativ la sectorul 2. Pentru această arteră de circulație municipalitatea atribuie, în anul 2002, denumirea de **aleea Pan Halippa, om politic**. Atribuirea acesteia și locația au fost influențate și de nepoata omului politic, Veronica Halippa, care, la începutul deceniului I al secolului XXI, ocupa un post de director adjunct în cadrul Primăriei Municipiului București. Pan Halippa, cu numele real Pantelimon Halippa, s-a născut pe 1 august 1883, în localitatea Cubolta din Basarabia, în familia lui Nicolae și a Paraschivei Halippa. După ce urmează școala primară în satul natal, cursurile Școlii Spirituale din Edineș și ale Seminarului Teologic din Chișinău, în anul 1904 se înscrie la Facultatea de Fizică și Matematică a Universității din Dorpat, actual oraș Tartu din Estonia. În 1905, odată cu izbucnirea mișcării antiguvernamentale din Imperiul Rus, se întoarce la Chișinău, unde se apropie de tinerii intelectuali români și devine unul dintre colaboratorii revistei *Basarabia*. Din cauza faptului că este urmărit de autoritățile țariste, se refugiază la Iași unde, între anii 1908-1912, urmează cursurile Facultății de Litere și Filozofie. În această perioadă publică *Scrisorile din Basarabia*, volumul intitulat *Pilde și povești*, precum și lucrarea *Basarabia, schiță geografică*. Întors în Basarabia, colaborează la apariția ziarului *Cuvântul moldovenesc*, al cărui director a fost. În 1917, înființează Partidul Național Moldovenesc, pentru ca în anul următor să fie unul dintre membrii Sfatului Țării, adunare care pe 27 martie 1918 votează unirea Basarabiei cu Regatul României. După anul 1918, este ales în mai multe rânduri senator sau deputat în Parlamentul României din partea Partidului Național Țărănesc, ocupând, de asemenea, mai multe funcții ministeriale. Pan Halippa este implicat și în dezvoltarea vieții culturale din Basarabia, contribuind la întemeierea Universității Populare din Chișinău, a Conservatorului Moldovenesc, a Societății Scriitorilor și Publiciștilor Basarabeni și a Societății de Editură și Librărie „Luceafărul”. În 1918 este primit ca membru corespondent al Academiei Române, fiind exclus în 1948. După schimbarea de regim din deceniul V al secolului trecut, este arestat și întemnițat la închisoarea de la Sighetul Marmăției, ulterior fiind predat N.K.V.D., care îl duce la Chișinău,

unde este judecat și condamnat la 25 de ani de muncă silnică în Siberia. Transferat la închisoarea din Aiud, este eliberat în 1957. Omul politic și publicistul Pantelimon Halippa decedează pe 30 aprilie 1979 la București, în locuința sa din strada Alexandru Donici nr. 25, fiind înmormântat în cimitirul Mănăstirii Cernica.

Panaît Cerna, poet, stradă

(planșa 97; carou F)

Artera de circulație, cuprinsă între splaiul Unirii și strada Nerva Traian, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul II-Negru, la raionul Tudor Vladimirescu, la sectorul 4 și, după anul 1979, la sectorul 3. Artera de circulație, creată în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, a fost cunoscută inițial cu denumirea de **strada Heliade**, care în unele publicații apare redactată și ca **strada Heliade–Nerva Traian** sau **strada Eliade-Nerva Traian**, iar ulterior, pentru o scurtă perioadă, este cunoscută cu denumirea de **strada Nicolae David, sublocotenent**. În deceniul III al secolului trecut, municipalitate decide atribuirea celei actuale de **strada Panaît Cerna, poet**, care în unele publicații apare redactată ca **strada Poet P. Cerna**. Denumirea de strada Panaît Cerna s-a atribuit concomitent cu denumiri înrudite ale arterelor de circulație din imediata vecinătate, precum strada Șt.O. Iosif, strada Alexandru Vlahuță sau strada Dimitrie Anghel. În deceniul IX al secolului trecut întreaga zonă este sistematizată, construindu-se blocuri de locuințe, situație în care se modifică fundamental traseul arterei de circulație, menținându-se însă denumirea de **strada Panaît Cerna, poet**. Panaît Cerna s-a născut pe 25 septembrie 1881 în satul Cerna din județul Tulcea, în familia învățătorului bulgar Panaît Stanciof și a soției sale Maria. După ce tatăl său părăsește familia, Panaît este crescut de tatăl vitreg de origine macedoneană, Naum Costea. Între anii 1888-1893 urmează cursurile școlii primare din satul natal, pentru ca în 1893 să se înscrie la Liceul „Nicolae Bălcescu” din Brăila. Debutează în 1897, în revista *Foaie interesantă* a lui George Coșbuc, cu poezia *Trecut*, pe care o semnează cu pseudonimul Panaît Cerna. În anul 1900 se înscrie la Facultatea de Fizico-Chimice, la care renunță ulterior, și la Facultatea de Filozofie, unde este coleg cu Eugen Lovinescu. În 1902 primește aprecierile lui Titu Maiorescu, care îl atrage în cercul „Convorbiri Literare”. În 1904 publică mai multe poezii, printre care *Din departe*, *Plânsul lui Adam*, *Trei zburătoare*, fiind apreciat de Nicolae Iorga. Apar acum primele semne ale bolii de plămâni, fiind internat, în anul 1905, în sanatoriul de la Sinaia, de unde pleacă

pentru a pregăti lucrarea de licență, pe care o susține în 1906. Ajutat de junimiști, în toamna anului 1907 pleacă în Germania pentru continuarea studiilor. Concomitent cu publicarea de poezii, își pregătește teza de doctorat, pe care o susține în 1913, obținând titlul de doctor la Facultatea de Filozofie din Leipzig cu lucrarea *Lirica de idei*. Din cauza efortului făcut, pneumonia revine și scriitorul se stinge din viață pe 26 martie 1913, fiind înmormântat în cimitirul din Leipzig. Cu toate că a fost vorbitor nativ al limbii bulgare, Panait Cerna (Stanciof) a scris și a publicat numai în limba română.

Panait Iatropol, doctor, stradă

(planșa 94; carou B)

Artera de circulație, cuprinsă între strada Mihail Obedenaru-Gheorghiane și strada Sfântul Elefterie, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul III-Albastru, la raionul V.I. Lenin/Lenin, la sectorul 6 și, după anul 1979, la sectorul 5. Artera de circulație, creată parțial la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX și extinsă în perioada interbelică pe terenuri din proprietatea familiei Știfter odată cu realizarea și dezvoltarea parcelării Principesa Maria și ulterior a parcelării Regina Maria, a fost cunoscută inițial cu denumirea de **strada Sfântul Elefterie Nou**. În anul 1923 municipalitatea i-o atribuie pe cea actuală de **strada Panait Iatropol, doctor**, care în unele publicații apare redactată ca **strada doctor Iatropol**. Denumirea de strada Panait Iatropol a fost atribuită având în vedere faptul că majorității arterelor de circulație create ca urmare a parcelării teritoriului care, anterior regularizării râului Dâmbovița, era înconjurat de firul apei, li s-au atribuit în perioada interbelică, ținând cont de vecinătatea Facultății de Medicină, ca denumiri nume ale unor personalități din medicină, precum strada Mihail Obedenaru, strada Dimitrie Grecescu, strada Grigore Romniceanu, strada Dimitrie Drăghiescu, strada Joseph Lister, strada Nicolae Tomescu, strada Mihail Mirinescu, strada Thoma Ionescu, strada Florea Teodorescu sau strada Victor Babeș. Panait Iatropol s-a născut, după unele surse, în anul 1832, după altele, în 1833. După de studiază medicina la Paris și obține titlul de doctor, se întoarce în țară și, începând cu anul 1862, este cooptat în „Comisia tehnică de înfrumusețare și însănătoșire a orașului” de pe lângă Primăria Bucureștiului. În 1864 este numit medic ginecolog al capitalei, iar începând din 1866, ocupă un post de medic primar la Spitalul Colentina. Deține timp de cinci luni, între noiembrie 1868 și martie 1869, postul de primar al Bucureștiului. În 1875 fondează *Revista medicală*,

iar în anul următor, alături de principele Dimitrie Ghica, de Dimitrie Sturza, Grigore Cantacuzino, Carol Davila și A. Fotino, participă la organizarea Societății de Cruce Roșie din România, care a avut inițial sediul în Spitalul Colțea. Doctorul și primarul Panait Iatropol se stinge din viață în anul 1876.

Panait Istrati, scriitor, stradă

(planșa 51; carou F)

Artera de circulație, cuprinsă între strada Iani Buzoianu și bulevardul Ion Mihalache, se situează într-o zonă care a fost arondată administrativ succesiv la sectorul IV-Verde, la raionul Grivița Roșie, la sectorul 8 și, după anul 1979, la sectorul 1. Artera de circulație, creată la sfârșitul secolului al XIX-lea-începutul secolului XX ca urmare a parcelării unei proprietăți deținute de Virgil Pleșoianu, a fost cunoscută, începând din anul 1928, cu denumirea de **strada Crăsnaru**, pentru ca în anul 1948 municipalitatea să decidă atribuirea aceleia de **strada Constantin David-Tică**, denumire care în unele publicații este redactată ca **strada David Constantin**. Constantin David a fost un membru al Partidului Comunist Român și militant antifascist, asasinat de un comando organizat de Garda de Fier în timpul rebeliunii legionare din anul 1941. După evenimentele din decembrie 1989, municipalitatea a decis înlocuirea denumirilor legate de activitatea Partidului Comunist, situație în care, în anul 1991, se atribuie denumirea de **strada Panait Istrati, scriitor**. Panait Istrati, cu numele de la naștere de Gherasim Istrati, s-a născut pe 10 august 1884 la Brăila, mama sa, Joița Istrate, fiind spălătoreasă, iar tatăl său, Gheorghios Valsamis, fiind un contrabandist de origine greacă. Urmează cursurile primare în satul Baldovinești, unde își petrece copilăria. Pentru a putea să se întrețină, lucrează ca ucenic la un cârciumar, ca brutar, ca vânzător ambulant sau în calitate de cărbunar la bordul unor nave. În tot acest timp citește foarte mult, orice carte care îi pică în mână. O lungă perioadă călătorește prin numeroase orașe din țări diferite, cum ar fi București, Constantinopol, Cairo sau Paris. Începând din 1906 publică încercări literare, debutând cu articolul „Hotel Regina”, care apare în revista *România muncitoare*, și continuând cu povestiri care îi apar în ziare precum *Viața socială*, *Dimineața* sau *Adevărul*. În 1923 îi apare povestirea *Chira Chiralina*, cu o prefață scrisă de Romain Rolland. Urmează romanele *Ciulinii Bărăganului* și *Poveștile lui Adrian Zografi*. După ce, în 1927 și 1929, vizitează Moscova și Kiev, denunță abuzurile regimului sovietic în scrieri precum *Vers l'autre flamme – Confession pour vaincus*. În anul 1933 publică eseul *L'Homme qui n'adhère à rien*, care atrage contestații puternice. Grav bolnav de

SORIN BORDUȘANU

PEREGRIN PRIN BUCUREȘTI

**Dictionarul străzilor
bucureștene**

Volumul IV

Planșe



**EDITURA VREMEA
BUCUREȘTI
2025**

A

B

C

D

2

STR. MIHAIL KOGĂLNICEANU

E

STR. ANGHIEL ȘALIGNY

STR. MIRCEA CEL BĂTRÂN

F

STR. FORGE CALINESCU

G

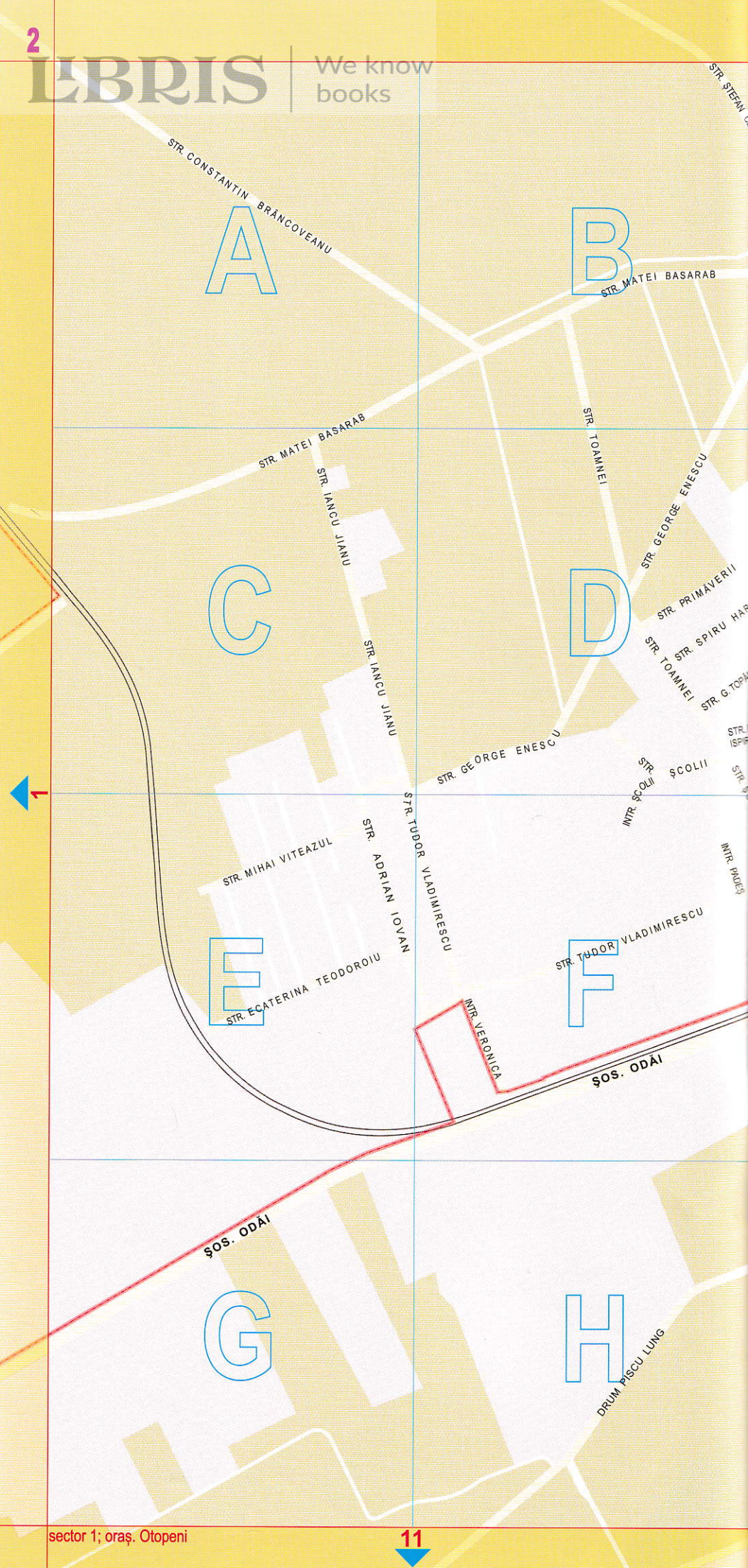
STR. GRIGORE ANTIPIA

STR. ION MIHALACHE

H

ȘOS. ODAI

DRUM
PIȘCU MARE



A

B

C

D

E

F

G

H

STR. CONSTANTIN BRANCOVEANU

STR. MATEI BASARAB

STR. IANCU JIANU

STR. IANCU JIANU

STR. TUDOR VLADIMIRESCU

STR. MIHAI VITEAZUL

STR. ADRIAN IOVAN

STR. ECATERINA TEODOROIU

STR. GEORGE ENESCU

STR. TOAMNEI

STR. GEORGE ENESCU

STR. PRIMAVERII

STR. SPIRU HAR

STR. TOAMNEI

STR. G. TOPAN

INTR. SCOLII SCOLII

STR. ISPR

STR. W

INTR. PULS

STR. TUDOR VLADIMIRESCU

INTR. VERONICA

ȘOS. ODAI

ȘOS. ODAI

DRUM. PISCU LUNG

A

B

C

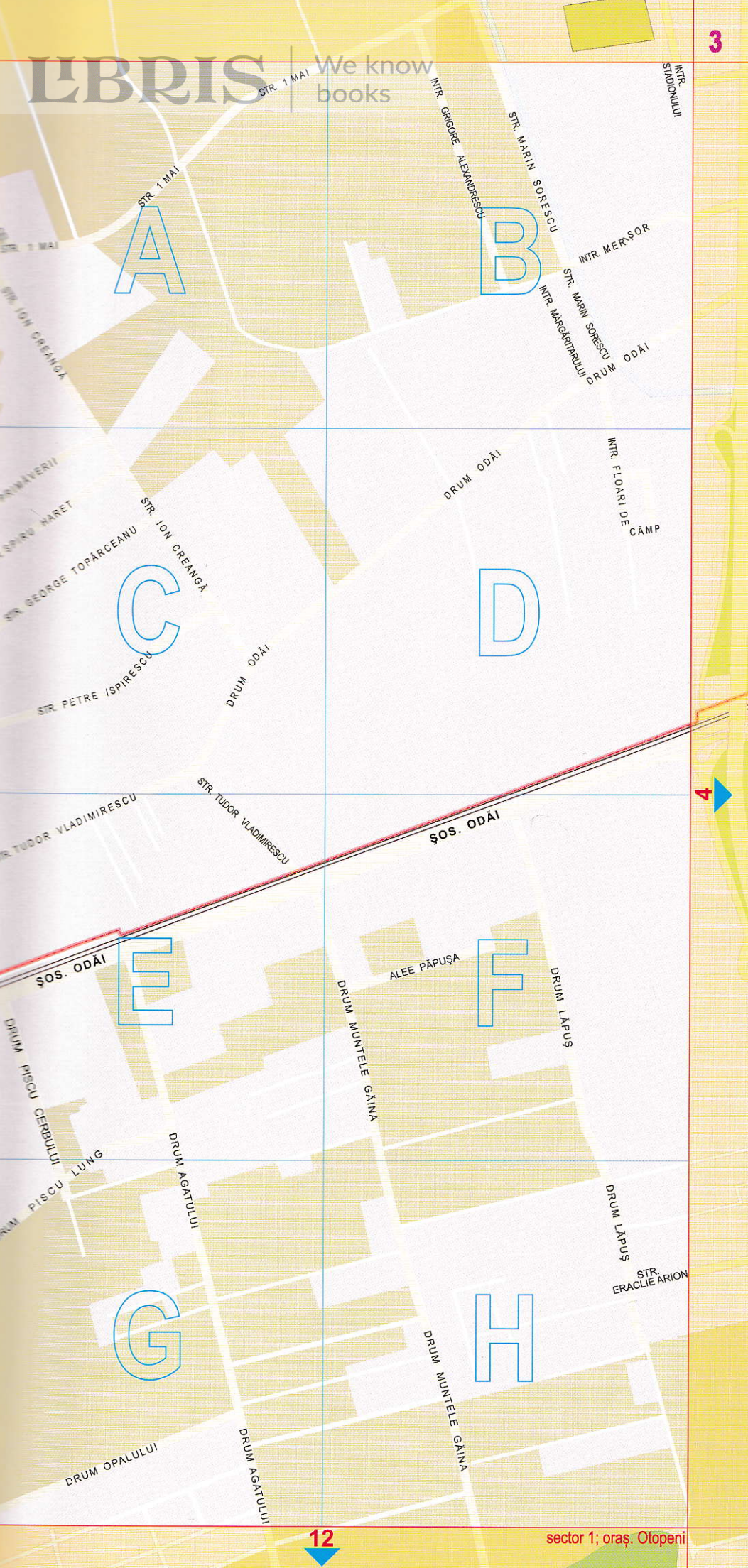
D

E

F

G

H





INTR. STADIONULUI
 INTR. MERIȘOR
 DRUM ODĂI
 INTR. ȚIBLEȘ
 INTR. BICAZ
 STR. NEHOIU
 STR. OĂȘULUI

INTR. TIBULEȘ
 STR. MĂRĂMUREȘ
 STR. OĂȘULUI

STR. OĂȘULUI

STR. OĂȘULUI

STR. HORIA, CLOȘCA ȘI CRIȘAN
 Pasaj Centură
 DRUM PADUREA CIOLPANI

STR. HORIA, CLOȘCA ȘI CRIȘAN
 ȘOSEA DE CENTURĂ

Pasaj Otopeni

ALEE TEIȘANI

ALEE TEIȘANI

DRUM CODRIL VLAȘIEI

DRUM CODRIL COSMINULUI

pădurea Băneasa

ȘOS. BUCUREȘTI - PLOIEȘTI

STR. ERACLIE ARION



A

B

C

D

E

F

G

H

pădurea Băneasa

6

STR. AIRBAN IANCU

STR. FRASINULUI

STR. GORUNULUI

STR. CODRII

A

B

ȘOSEA DE CENTURĂ

ȘOSEA DE CENTURĂ

ALEE TEIȘANI

ALEE TEIȘANI

DRUM PĂDUREA

MOGOȘOAIA

DRUM PĂDUREA MOGOȘOAIA

C

D

DRUM PĂDUREA PUSTNICU

DRUM PĂDUREA NEAGRĂ

E

F

DRUM PĂDUREA PUSTNICU

pădurea Băneasa

G

H