

Nici orașul Cluj-Napoca n-a fost absolvit de coexistența unor exemple fanteziste. În timp ce Sinagoga neologă de pe strada Horia reeditează forme orientale, înrudite cu stilul mozarab, biserica reformată de pe Calea Moșilor adoptă o morfologie neoromantică. Neogoticul, goticul venețian, rococoul hibrid alternează cu neobarocul și neorenașterea pe traseul străzii Horia evocând o adevărată rezervație urbană a eclectismului, un fel de muzeu citadin al arhitecturii din epoca respectivă.

O impresie similară suscită și castelul Peleş de la Sinaia, realizat de arhitecții germani Doderer și Schulz (1875—1880). Exteriorul se încadrează în viziunea unui romantism întirziat, oferind imaginea unei reședințe princiere în stil romanico-eclectic. Interiorul, în schimb, reeditează fidel, în succesiunea încăperilor, câte un singur stil, cât mai exact copiat în consens cu pretențiile istorismului. De la *Renașterea germană* la stilul *mudejar*, la *Louis XV* și *Louis XVI*, desfășurarea sălilor, ce se vor somptuoase, trezește ideea unui enorm și costisitor calambur stilistic, util însă pentru inițierea în istoria stilurilor. Pe de altă parte, clădiri ca Palatul Culturii din Iași, ridicat de Berindei, dominat de accentul puternic al turnului, un adevărat *beffroi*, se inspiră din arhitectura gotică defensivă. Organizarea logică, net coordonată a maselor și a planurilor arhitectonice creează iluzia unui întreg unitar, punând în umbră micile divagații ce ar părea supărătoare.

Deși amplu răspândit în perimetrul urban, eclectismul nu înregistrează în țara noastră excese discrepante, digresiunile stilistice ale detaliilor fiind în genere estompate de preocuparea pentru echilibrul global și chiar pentru adoptarea unei anumite ordini în repartizarea ornamentelor. Acestea nu proliferază anarhic și nu degenerază de obicei în prolixitate. Totuși eclectismul a constituit o vreme un impediment pentru afirmarea forțelor locale, a unor talente autohtone, concurate de arhitecții străini solicitați de marea burghezie și de autoritățile vremii. Împrejurarea aceasta a întirziat afirmarea școlii naționale de arhitectură, obligându-i pe viitorii săi promotori, pe un Ion Mincu sau Petre Antonescu să zăbovească inițial pe șantierele eclectismului. Fostele case Monteoru și Vernescu din Capitală, construite de Mincu, fostul Cazinou și Hotelul Postăvaru de la Sinaia, ridicate de Antonescu, mai aparțineau acestui curent.

Combătut începând cu penultimul deceniu al secolului al XIX-lea, eclectismul a suferit un progresiv, dar nu total re-

flux, cedând în fața inițiativelor de evaluare a specificului național în arhitectură. Virtuozitatea sa formală sfârșea prin a fi învinsă de imperativul unei mișcări ce își fixase ca suprem obiectiv să exprime esența etniei într-un limbaj propriu, prin care arhitectura noastră își regăsea legăturile firești cu tradiția autohtonă.

## BIBLIOGRAFIE

- Clark, K., *The Gothic Revival*, ed. II, London, 1950.  
 Collins, P., *Changing ideals of architecture 1750—1950*, London, 1965.  
 \* \* \* *Encyclopedia of World Art*, IV, New York, Toronto, London, 1961.  
 Evers, H. G., *Vom Historismus zum Funktionalismus*, Baden-Baden, 1967.  
 Giedion, S., *Spätbarocker und Romanischer Klassizismus*, München, 1922.  
 Giedion, S., *Space, Time and Architecture*, ed. III, Harvard, 1954.  
 Hauser, A., *Philosophie der Kunstgeschichte*, München, 1958.  
 Hauteceur, L., *Histoire de l'architecture classique en France*, VI, VII, Paris, 1955, 1957.  
 Hitchcock, H. R., *Modern architecture Romanticism and reintegration*, New York, 1929.  
 Hitchcock, H. R., *Early Victorian Architecture in Britain*, I, II, New Haven, London, 1954.  
 Hitchcock, H. R., *Architecture: Nineteenth and Twentieth Centuries*, London, 1958.  
 Ionescu, Gr., *Istoria arhitecturii în România*, II, București, 1965.  
 Joedicke, J., *Geschichte der modernen Architektur*, ed. II, Stuttgart, 1958.  
 Kaufmann, E., *Architecture in the Age of Reason*, Cambridge/Massachusetts, 1955.  
 Kultermann, U., *Geschichte der Kunstgeschichte*, Wien, Düsseldorf, 1966.  
 Lavedan, P., *L'architecture française*, Paris, 1944.  
 \* \* \* *Lexikon der Kunst*, I, II, Leipzig, 1968.  
 Lloyd, S., Rice, T., Lynton, N., etc., *Encyclopédie illustrée de l'architecture*, (Paris), 1964.  
 Meinecke, F., *Die Entstehung des Historismus*, München, 1959.  
 Meyer, A. G., *Eisenbauten Ihre Geschichte und Ästhetik*, Esslingen, 1907.  
 Pevsner, N., *Pioneers of Modern Design from William Morris to Walter Gropius*, ed. III, London, 1960.  
 Pevsner, N., *Génie de l'architecture européenne*, Paris, 1965.  
 Zeitler, R., *Die Kunst des 19. Jahrhunderts*, Propyläen Kunstgeschichte, XIX, ed. II, Berlin, 1966.

## CONSIDERAȚII PRIVIND SISTEMATIZAREA BUCUREȘTILOR LA SFÎRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA

OLIVER VELESCU

Literatura istorică este de acord că obținerea independenței de stat de către România nu a însemnat numai o modificare a statutului juridic al țării ci a creat și condiții pentru schimbări profunde în structura economică a țării și implicit a dus, în timp, la deplasări în structurile sociale ale României. Unul din cele mai pregnante fenomene ale epocii, ultimul pătrar al veacului trecut, constă în dezvoltarea orașelor. Realitatea istorică atestă o întărire a caracterului urban al tuturor ținuturilor, cu sau fără statut legal de oraș. Fenomenul este mai sesizabil, cum este și firesc, în marile centre ale țării, și mai ales în capitala ei, București.

În ultimele două decenii ale secolului trecut asistăm, în București, la o dezvoltare impetuoasă reflectată în următoarele cifre culese din publicațiile contemporane:

Anul	Număr locuitori	Număr străzi	Număr case construite
1878	177 646	—	—
1880	—	—	1 100
1883	—	—	900
1884	—	625	1 000
1885	—	—	800
1890	—	789	1 200
1891	203 375	—	—
1894	—	—	1 100
1896	—	—	1 100
1898	—	—	1 100
1899	282 071	—	—
1900	—	—	500

Cifrele de mai sus, chiar dacă au un caracter relativ, dat fiind imprecizia izvoarelor, și, cu toate lacunele din tabel; reflectă totuși faptul că în București se manifestă o tendință acceleratoare a fenomenelor urbane.

În ce măsură acest proces a fost stihinic sau stăpinit de autoritatea vremii constituie probleme la care va trebui să se răspundă după ce vor fi cunoscute izvoarele vremii, în special documentele de arhivă în majoritatea lor inedite. Desigur, un cadru legal există — o lege comunală, din 1874 (care o înlocuise pe cea din 1864), ordonanțe comunale pentru îngrijirea întinderii orașului — problemă nerezolvată de-a lungul a trei secole —, preocupări de administrație comunală și edilitară. Și totuși, ceea ce s-a întâmplat în București ultimelor două decenii ale secolului trecut seamănă cu o răsturnare de valori, reflectată mai ales în dezvoltarea urbanistică și arhitectonică. Altfel spus, construcțiile bucureștene din ultimul pătrar de veac al secolului al XIX-lea și modul lor de amplasare în teritoriu sînt o expresie materială a conceptului de trecere a orașului de tradiție medievală la orașul modern, așa cum a fost Bucureștiul pînă la mijlocul veacului nostru.

Dacă în ghidul colonelului Papazoglu din 1871 se mai vorbește de o diferențiere socială pe cartiere (pe culori: Galbenă [între cal. Victoriei și Moșilor] — „nobilitatea orașului“; Verde, Neagră, Albastră — clasele de mijloc și Roșie — centrul comercial) după zece ani, asemenea diferențieri își pierd din semnificație.

Apariția industriilor — și în primul rînd a celei metalurgice, dar și a celorlalte ramuri, construirea clădirilor monumentale destinate a găzdui edificii publice, demolarea unor vechi construcții, mai ales hanuri, fără considerente de valoare istorică — la fel ca în toate marile orașe în epoci similare — toate acestea determină mutarea sau mai bine zis o translație a centrelor de gravitație a circulației orașenești. Exemple sînt multe. Astfel, zona de la „capul Podului Mogoșoaia“, locul de plecare al diligențelor spre nord (Ploiești, Brașov), cunoscut pentru marele număr de hanuri aflate în preajmă, mai ales spre Filantropia, își schimbă structura după înființarea liniei ferate și a gării Tîrgoviște, viitoarea gară de Nord. Viitoarea piață a Victoriei — acolo unde primăria a cedat în 1885 un loc de casă pictorului Grigorescu — va căpăta o nouă funcție odată cu amplasarea aici a Ministerului de externe în palatul Sturza, apoi mai tîrziu a palatului funcționarilor publici, a Muzeului Antipa. Noile funcții ale acestei zone a orașului, care se vor accentua în secolul al XX-lea, își au originea și în proiectul deschiderii magistralei Nord-Sud (bulevardul Colțea, cum este el numit în documente) și al cărui capăt este tocmai aici.

Un alt exemplu îl constituie trasarea bulevardelor numite azi Mărășești și Coșbuc a căror menire era de a asigura circulația la Uzina de gaz — element nou în peisajul urban — sau o legătură cu cartierul muncitoresc prin excelență de la Chirigii. Viilor, loc unde se vor dezvolta fabricile Bragadiru, Phönix și altele. Zona Grivița — Giulești s-a dezvoltat ca urmare a existenței manufacturii de tutun, a unor uzine metalurgice și în special a C.F.R.-ului.

Construirea unor magistrale dincolo de vechiul „tîrg central“ face ca în zonele adiacente acestora să se creeze locuri propice de locuințe pe terenuri anume parcelate. Este cazul, de exemplu, al cartierului „Gramont“, unde în prealabil a fost expropriat și apoi secăt „lacul“ Gramont. La fel, cartierul Witting sau străzile dintre Uranus și Rahova.

Creșterea numărului de străzi și înmulțirea construcțiilor s-au făcut inegal, în aria Bucureștilor fiind cuprinse încă spații întinse nelocuite cum erau cel al viitorului cartier Cotroceni, actualul bulevard Dacia și zone întinse în partea de sud a orașului. Cu toate acestea, la sfîrșitul secolului, în București se constată o densitate de 51 locuitori pe ha, iar orașul avea o suprafață de cca 3000 ha.

Se știe că Bucureștiul n-a avut la acea epocă un plan de sistematizare unitar. O recunosc și oficialitățile vremii. Astfel, Nicolaie Fleva, primarul general al Capitalei, într-un memoriu, inedit, adresat la 28 septembrie 1884 ministrului de interne scria: „Una din cauzele care au contribuit a da un aspect atît de urît stradelor Capitalei a fost lipsa unui plan general care să alinieze odată într-un mod sistematic toate stradele

și să servească drept normă imutabilă pentru toți cetățenii ce ar voi să construiască.“ În același memoriu primarul general mai scria: „Pentru a se curma acest rău, actuala administrație se ocupă cu chestiunea făcerii unui plan general, chestiune foarte complicată și care are trebuință de un timp îndelungat pentru a se pune în aplicațiune...“

Într-adevăr, începuturile sistematizării Capitalei pot fi considerate primele măsuri de aliniere a străzilor prin „legiuila retragere“, hotărîită de Regulamentul Organic și care consta în „lărgirea tuturor străzilor la șase stîinjeni, prin retrageri succesive a caselor ce se vor construi și cedare gratuită a cinci palme“. (1 stîinjen=2,020 m; 1 palmă=0,2458 m). Această normă legală a făcut să se încetățenească ideea acceptată în secolul trecut că sistematizarea ar consta numai din alinieri de străzi. Primăria lucrînd după această metodă a avut de înfruntat extraordinar de numeroase opoziții din partea proprietarilor, mai ales în epoca explozivă din punct de vedere urbanistic de care ne ocupăm. Toate acestea au generat numeroase materiale scriptice, grupate într-un fond de arhivă format din cîteva sute de dosare, care tratează situația aproape a fiecărei străzi din Capitală.

Rămîn totuși de precizat următoarele: Lipsa unui plan de sistematizare, sesizat și de N. Fleva, a generat o literatură critică în care toate aspectele negative ale dezvoltării orașului sînt puse pe seama sistemului de lucru, al alinierii stradă cu stradă. Este adevărat că, din cauza opoziției proprietarilor, autoritățile n-au avut o poziție fermă. „Alinierea fiecărei strade în parte — scria Nicolaie Fleva în memoriul amintit — a făcut ca în diferite ocazii, cu ocazia [...] construcții, pentru o cauză sau alta, liniile s-au schimbat și strade întregi s-au stîmbat în detrimentul circulațiunii și înfrumusețării orașului. Aceasta se poate vedea prelutindeni, chiar pe strade cele mai mari și frecventale ale capitalei“ (Arh. Statului. Fond. M.A.I. dos, 150/1884 fila 67). Fără a cunoaște memoriul lui N. Fleva, care zace într-un dosar de minister, la doisprezece ani după redactarea acestui memoriu, I. L. Caragiale, cu verva și causticitatea lui, va constata aceeași stare de fapt în articolul *Arheologie*, publicat în „Adevărul“ din 26 aprilie 1896. Substituind gîndurile sale concluziilor unui viitor arheolog al Bucureștilor, care i-ar studia vestigiile, Caragiale scria:

„Plecînd din capătul unei strade el — viitorul arheolog — ar vedea că fiecare casă, una după alta, întoarce spatele celei de la stînga și are în față spatele celei din dreapta. Arheologul, după aceasta va constata că locuitorii acestor case erau iubitori de lumină și de aer, pentru că fiecare casă are toți pereții găuriți...“

Arheologul ar mai constata la epoca noastră o deosebită repulsie pentru monotonia liniei drepte... ci dimpotrivă, o mare înclinare, aproape un cult pentru liniile și formele capricioase, adică strîmbe.

Ar constata indiscutabil această dragoste de strîmb după mer-sul stradelor, după fizionomia piețelor, după toate locuințele particulare și mai ales după palatele noastre publice.

Toate strîmbe... Toate.

O ilustre arheolog, care vei trage în viitorul depărtat din ruinele sublime ale Bucureștilor esența civilizației noastre actuale, ce o să gîndești tu despre capul meu și despre al contemporanilor mei“.

Cuvinte aspre și care se vor relua sub forme diferite, mai ales în perioada interbelică, în epoca elaborării planului de sistematizare din anul 1935.

Dar, și insistăm asupra acestui fapt, o cercetare a documentelor, în spiritul obiectivității istorice, lasă să se întrevadă existența unei concepții urbanistice bine încheiate. Se degajă din documentele aminite preocupări pentru deschiderea de noi artere de circulație — toate realizate —, lucrări de asanare — bălți și riul Dimbovița —, rezervări de spații pentru edificii monumentale, crearea de piețe pentru rezolvarea unor necesității economice etc.

Energia cu care era urmărită realizarea acestor proiecte, mai ales prin sistemul legislativ — decrete semnate de șeful statului, deci fără drept de apel — au făurit treptat Bucureștiul așa cum era cunoscut el pînă în epoca, cînd a început reconstrucția socialistă a orașului.