

Istoria evoluției urbei, punct de plecare pentru planificarea dezvoltării orașului viitorului

(studiu de caz pentru municipiul București – încorporarea localităților limitrofe, parcelarea marilor moșii, evoluția denumirilor arterelor de circulație)

Lect. univ. dr. Irina Airinei
Sorin Bordușanu
vicepreședintele Comisiei de Atribuire de Denumiri
a Primăriei Generale a Capitalei

Orașul este un organism viu, care evoluează odată cu locuitorii săi, odată cu schimbările intervenite în modul de trai sau cu noile descoperiri ale științei. De la primele momente ale apariției unei localități, cei care se stabilesc pentru a munci, a trăi și a-și crește urmașii, încearcă, în limitele cunoștințelor și competențelor lor, să-și creeze cele mai bune condiții de trai.

Fiecare epocă de dezvoltare își pune amprenta pe evoluția orașului, în încercarea de a-l transforma în cea mai bună așezare în care omul își poate duce traiul. Trecerea de la o perioadă în care majoritatea locuitorilor, în special cei din zonele din marginea localității, trăiau din lucrul pământului, la o dezvoltare intensivă a industriei, a transformat orașul într-o zonă aglomerată, puțin prietenoasă sau chiar, uneori, nocivă pentru locuit.

La oricare dintre localitățile care ar face obiectul unei analize a dezvoltării sale se poate observa că dezvoltarea economică este mecanismul care generează expansiunea în toate direcțiile.

Dezvoltarea industrială din ultima jumătate a secolului al XIX-lea și cea mai mare parte a secolului al XX-lea a dus la crearea în imediata vecinătate a localităților a unor mari incinte în care producția era pe primul loc. Această dezvoltare a industriei a creat și necesitatea asigurării unor spații de locuire pentru cei care erau implicați în activitățile productive nou-create. Impactul asupra orașului a fost masiv, ducând la o expansiune spre toate zonele limitrofe și, implicit, la includerea, în localitatea de bază, a micilor sau mai marilor nuclee

locuite din apropiere. S-a ajuns la localități cu un mare teritoriu ocupat de construcții, dar și cu un mare număr de locuitori stabili sau în trafic.

În prezent, cei care gestionează administrarea acestor localități trebuie să aibă abilitatea de a crea pentru viitor cele mai bune condiții pentru un trai modern.

Este apanajul administrației care trebuie să aibă abilitatea ca, pe lângă diminuarea substanțială a consumurilor de energie, a creării posibilităților de deplasare rapidă dintr-o zonă în alta, a asigurării de servicii publice cât mai complexe, să aibă în vedere și informarea promptă a tuturor locuitorilor, precum și o bună colaborare cu aceștia ca fiind singura modalitate de cunoaștere a necesităților acestora.

Și, pentru că evoluția unei localități se poate face numai într-o perioadă mare de timp, programele de dezvoltare trebuie gândite pentru o perspectivă mare de timp comparativ cu viața medie a unui individ.

De multe ori, reconfigurarea unei localități și implementarea unor facilități moderne care să transforme zonele locuite în viitoare zone inteligente fac ca o parte din istoria locului să dispară.

Acesta ar fi motivul pentru care, într-o anumită perioadă, dezvoltarea orașului să se facă în principal în zonele exterioare, pe terenurile care, anterior, erau folosite pentru agricultură. Aici își au locul cele mai avansate idei privind sistematizarea, cele mai moderne curente în arhitectură, coroborate cu cele mai noi tehnici. Aici vor apărea construcțiile care vor încorpora toate inovațiile pe care știința le stăpânește în momentul când sunt realizate acestea.

Fortărea reconfigurării unei localități creează nu numai disconfortul față de locuitori, ci și scăpările care vor surveni prin dispariția unora dintre obiectivele care reprezintă istoria imediată sau chiar istoria veche a orașului.

Este motivul principal pentru care o cunoaștere amănunțită a istoriei localității creează premisele ca toți locuitorii să înțeleagă atât motivele, cât și modalitățile de implementare a propunerilor de dezvoltare făcute de specialiștii în domeniu. O lipsă a cunoașterii face ca să se distrugă atât istoria locului, cât și condițiile normale de trai.

Față de premisele privind apariția unui oraș modern și cât mai aproape de un viitor oraș inteligent, să facem o trecere la istoria expansiunii Bucureștilor, la dispariția unor localități limitrofe, la crearea de mari parcelări sau apariția unor mari cartiere de locuit.

După ce, în anul 1881, România devine regat, Bucureștii devenind capitală, încep să se dezvolte ca zonă urbană și să înflorească. Această etapă reprezintă începutul modernizării localităților românești după standarde europene.

Până la primele reglementări care au făcut trecerea la o etapă modernă de dezvoltare, orașul era subdivizat în mici nuclee în jurul unor biserici, cunoscute cu denumirea de mahalale.

Printre cele mai cunoscute sunt mahalalele având culoare etnică precum cea armenească, cea evreiască și nu putem uita nici mahalaua *Țigănia Mitropoliei*, ori mahalaua *Flămânda* sau cea a *Caimatei* sau de mahalalele cunoscute sub denumirea breslelor care le locuiesc. De toate aceste nuclee ale orașului mai amintesc doar unele clădiri păstrate sau denumirile unor străzi existente.

Sfârșitul secolului al XIX-lea găsește orașul București întinzându-se până la ceea ce astăzi cunoaștem drept Bulevardul Iancu de Hunedoara, Șoseaua Ștefan cel Mare, Șoseaua Mihai Bravu, Șoseaua Viilor, Șoseaua Tudor Vladimirescu, Bulevardul Geniului.

Aceasta perioadă reprezintă și începutul modernizării orașului, respectiv una dintre cele mai mari lucrări edilitare care a influențat și va influența viața locuitorilor Bucureștilor, respectiv regularizarea râului Dambovița. De la Ciurel la Văcărești, orașul se modernizează prin dispariția meandrelor unui râu capricios și crearea unor bulevarde largi care asigură circulația de la nord-vest la sud-est. Este exemplul cel mai elocvent pentru modul în care o administrație efectuează lucrări care se adresează orașului viitor, un oraș inteligent.

În această perioadă, Bucureștii erau împărțiți în cinci subdiviziuni administrative, denumite, pentru facilitate, culori – Roșu, Galben, Negru, Albastru, Verde. Ulterior, numărul subdiviziunilor administrative se reduce la patru și capătă denumirea de sectoare – sectorul I – Galben, sectorul II – Negru, sectorul III – Albastru, sectorul IV – Verde.

În jurul orașului existau mai multe localități, mai vechi sau mai noi, care, în decursul timpului, au fost incluse în teritoriul administrativ al orașului. Denumirile unora dintre aceste localități se mai regăsesc și astăzi în denumirile unor zone/cartiere ale orașului – Colentina, Băneasa, Dămăroaia, Bucureștii Noi, Grivița, Giulești Sârbi, Crângași, Militari, Tudor Vladimirescu, Șerban Vodă, Apărătorii Patriei.

Unele dintre aceste localități au apărut ca urmare a parcelării unor mari moșii care au aparținut în mare măsură mănăstirilor din jurul Bucureștilor și care au fost secularizate. Printre cele mai cunoscute moșii se numără cea a Mănăstirii Cotroceni, pe teritoriul căreia s-a dezvoltat comuna Militari, astăzi cartierul cu același nume, și, ulterior, cartierul Drumul Taberei sau cea a Mănăstirii Văcărești, pe teritoriul căreia s-a dezvoltat comuna Șerban Vodă, astăzi cartierul cunoscut cu numele de Berceni și cel cunoscut cu numele de Apărătorii Patriei.

La începutul secolului al XX-lea, o parte din fosta comună Lupeasca este inclusă în teritoriul orașului, pentru ca, în 1943, să fie preluată și cealaltă parte. Comuna Lupeasca, cu noua ei denumire de Tudor Vladimirescu, căpătată după 1941, se translează pe un teritoriu care a aparținut tot vetrei Mănăstirii Cotroceni.

Același lucru s-a întâmplat și cu fosta comună Șerban Vodă, care este inclusă în teritoriul administrativ al orașului în două etape.

Perioada interbelică a fost perioada cea mai prolifică a transformării Bucureștilor într-o localitate modernă. Mari parcelări au fost create atunci, în urma analizei și aprobării unei administrații conștiente de implicațiile pe care urbanizarea zonelor le va avea asupra localității. Acum apar sau se dezvoltă parcelări precum cele din zona Cotrocenilor sau parcelarea cunoscută sub numele de „Filipescu”, zone unde își fac loc locuințe somptuoase ale protipendadei bucureștene. Dar nu trebuie să uităm de parcelările pentru clasa de mijloc sau cea mai puțin avută, zone care astăzi sunt mult râvnite pentru condițiile foarte bune de locuire.

Parcelări precum cele făcute de Ministerul Domeniilor pentru funcționarii publici, vezi „parcelarea Domenii I” și „parcelarea Domenii II” din imediata vecinătate a Bulevardului Ion Mihalache, sau cele făcute de societatea Căile Ferate Române pentru funcționarii săi, vezi „parcelarea CFR-Muncii” din vecinătatea Bulevardului Pieptănari sau cea din vecinătatea Gării de Nord.

Când discutăm de parcelări, nu putem să nu amintim și de parcelarea „Poligonul de Tragere” din vecinătatea Drumului Sării, de parcelarea „Principele Carol I” din vecinătatea Căii Dorobanți, de parcelarea „Bonaparte” și de parcelarea „Fabrica de Țesătorie” din vecinătatea Bulevardului Iancu de Hunedoara, de parcelările fostei Societăți de Locuințe Ieftine din zona străzii Vatra Luminoasă și a Șoselei Iancului sau de mai puțin cunoscuta parcelare a „Rahovei”.

Aceste operațiuni imobiliare au dus la transformarea orașului în principal prin crearea unor căi de comunicație care facilitau o deplasare mai rapidă, în concordanță cu nevoile vremii, dar care și creau spațiul pentru implementarea unor utilități moderne. Este momentul când se introduc masiv alimentarea cu apă și canalizarea.

După 1950, Bucureștii încep să capete configurația actuală, fiind incluse în teritoriul administrativ al orașului mai multe localități limitrofe. Astfel, sunt introduse comunele urbane Grivița, Băneasa, Herăstrău, Colentina (mai puțin cartierele Pipera și Cetatea Voluntăreasca), Principele Nicolae, Dudești Cioplea, Șerban Vodă, Progresul, Tudor Vladimirescu, Militari, Regele Mihai I/Giulești.

În această etapă, orașul este compus din opt subdiviziuni administrative denumite raioane, cu denumirile: Grivița Roșie, Stalin/30 Decembrie, 1 Mai, 23 August, Tudor Vladimirescu, Nicolae Bălcescu, V.I. Lenin, 16 Februarie/Gheorghe Gheorghiu-Dej.

După 1968, subdiviziunile administrative, ca urmare a apariției Legii nr. 2/1968, revin la denumirile anterioare de sectoare și sunt numerotate inițial de la 1 la 8, pentru ca, mai târziu, numărul lor să fie diminuat la 6.

Succinta trecere în revistă a situației împărțirii administrative a teritoriului orașului București a fost necesară pentru înțelegerea corectă a succesiunii acordării sau înlocuirii denumirilor de străzi.

Așa cum arătam, atribuirea de denumiri pentru arterele de circulație este una dintre atribuțiile administrației locale. Dintotdeauna, alegerea acestor denumiri a creat numeroase neînțelegeri, ținând cont de faptul că, în permanență, s-au atribuit ca denumiri numele unor persoane mai mult sau mai puțin importante, cu toate că, din comisia de specialitate au făcut parte numeroase personalități ale vieții culturale și științifice ale vremii.

Dacă, anterior anului 1945, acordarea de denumiri nu a prezentat un impact deosebit de mare, ținând cont de faptul că acordarea de denumiri sau schimbări s-a făcut în număr mic, după acest an, întâlnim patru perioade de impact asupra nomenclatorului străzilor.

Anul 1948 a reprezentat anul în care, în municipiul București s-au atribuit ori s-au schimbat un număr important de denumiri. Pe lângă implicația politică pe care o reprezenta schimbarea de regim, fiind impuse denumiri care să aducă în prim-plan personalități ale partidului la putere, și schimbările administrative au impus aceste modificări.

În acest an se făceau pregătirile pentru unul dintre cele mai complexe recensăminte al populației și locuințelor care s-a desfășurat în țară. În funcție de datele acestui recensământ s-au întocmit evidențele pentru ceea ce a însemnat cea mai mare expropriere finalizată prin Decretul de naționalizare nr. 92/1950. De asemenea, se avea în vedere includerea în oraș a localităților limitrofe, localități unde se regăseau denumiri similare cu cele din București. În decursul anului 1948 s-au atribuit ori s-au înlocuit peste 2.000 de denumiri. Dacă, în pachetul majoritar, regăsim numele unor personalități ale mișcării comuniste, nu sunt scăpate din vedere nici numeroase nume ale unor militari care au participat la războiul purtat între august 1944 și mai 1945. Ținând cont de numărul mare de denumiri acordate, au apărut însă și nume de străzi mai puțin semnificative precum strada Tocului, strada Peniței, strada Ghiozdanului, strada Acetonei, strada Eterului.

După 1950, subunitățile administrative ale municipiului București au căpătat o anume independență, care a dus la revenirea unor practici de atribuire de denumiri care se dublează pe teritoriul orașului.

O altă etapă s-a desfășurat la nivelul anului 1962, când sunt înlocuite cele mai multe denumiri prosovietice și sunt eliminate cele mai multe denumiri de artere de circulație care se repetau.

Pentru că, așa cum arătam, factorul politic are un impact deosebit asupra alegerii denumirilor de străzi, anul 1989 a reprezentat o altă etapă în care denumirile de artere de circulație au fost înlocuite. În anul 1990 și ulterior, se înlocuiesc cele mai multe denumiri de străzi care purtau numele unor personalități

ale mișcării comuniste: Bulevardul M.I. Kalinin, strada H. Aroneanu, Piața Gheorghe Gheorghiu-Dej, Bulevardul și Piața Ilie Pintilie, Bulevardul Petru Groza, Aleea Marea Adunare Națională.

În această activitate se include însă și revenirea la vechile denumiri de străzi, în special în zonele vechi ale orașului în care operațiunile de sistematizare nu reușiseră să distrugă vechea tramă stradală – Piața Gheorghe Cantacuzino, strada Doamna Ghica, strada Nicolae Filipescu, strada Ion Dragalina. Se revine și la numele unor mitropoliți ai țării și ai unor sfinți, denumiri care fuseseră înlocuite în ultima perioadă a anilor '80: strada Mitropolit Veniamin, strada Mitropolit Iosif, strada Sfânta Ana.

Ceea ce dorim să remarcăm prin trecerea în revistă a acestei perioade moderne a orașului București este că o cunoaștere a faptelor și evenimentelor trecute le facilitează o analiză coerentă a propunerilor viitoare, în cunoștință de cauză, a tuturor factorilor de decizie și nu numai.

Observațiile pe care fiecare dintre noi le-a făcut în ultimul deceniu trăit în București, sau în oricare dintre localitățile urbane, duc la o singură concluzie, și anume aceea că abilitatea administrației urbei, capacitatea ei de a găsi soluții pentru implementarea unor politici urbane coerente și de viitor, implementarea unor lucrări edilitare importante, dar și folosirea mijloacelor specifice tehnologiei informației pentru comunicarea cu locuitorii pe care îi deservește, creează premisele apariției unui „oraș inteligent”.

Omul informat înțelege și poate lua cele mai coerente decizii.

Bibliografie

- Bălăceanu-Stolnici Constantin, *Amintiri... O viață de poveste în Bucureștiul interbelic*, Oscar Print, București
- Berindei Dan, *Orașul București, reședință și capitală a Țării Românești, 1459-1862*, Pro Universitaria
- Bucarest, Librairie PLON, Paris, 1935
- București, Ghid oficial Fundația pentru Literatură și Artă „Regele Carol II”, București, 1934
- Celac Mariana, Carabela Octavian, Marcu-Lepădat Marius, *București, arhitectură și modernitate*, Simetria
- Filitti Georgeta, *Călătorie în timp prin București*, Do-minor
- Genilie Iosif, *Primii istoriografi ai Bucureștilor*, Fundația Culturală „Gheorghe Marin Spețeanu”
- Giurescu Dinu Constantin, *Arhitectura Bucureștilor încotro?*, Vreamea
- Ion Narcis Dorin, *București, memoria unui oraș*, Institutul Cultural Român
- Leahu Gheorghe, *București – Portret în acuarelă*, Vreamea
- Mucenic Cezara, *Străzi, piețe, case din vechiul București*, Vreamea
- Municipiul București și împrejurimile Institutul Cartografic Unirea Brașov, 1933

Noul plan al Municipiului București, Librăria SOCEC, București, 1943

Papadima Ovidiu, *Anton Pann: cântecele de lume și folclorul Bucureștilor*, Saeculum I.O., București

Pippidi Andrei, *Case și oameni din București*, vol. I, Humanitas, București

Planul orașului București cu indicator alfabetic al stradelor, Librăria SOCEC, București, 1929

Popescu Cristian, *Arhipelag. Demolările anilor '80: ștergeri, urme, reveniri*, Compania

Waldman Felicia, *Istoria și imagini din Bucureștiul Evreiesc*, Noi Media Print