

Istoria locului păstrată în memoria arterelor de circulație

Lector dr. Irina Airinei VASILE, SNSPA

irinavi2005@yahoo.com

Sorin BORDUȘANU,

Vicepreședinte, Comisia de atribuire de denumiri a Municipiului București

bordusanusorin@yahoo.com

Rezumat. *Principiile urbanismului care stau la baza creării orașului inteligent, au, în prim plan, echilibrul cu natura și cu tradiția în toate formele sale de manifestare. Al doilea principiu, alături de celelalte două principii care stau la baza realizării documentațiilor urbanistice, are, ca obiectiv principal, pe lângă protejarea, păstrarea și punerea în evidență a clădirilor reprezentative, și păstrarea ambientului urban, a tramei stradale create în decursul timpului și, implicit, păstrarea denumirilor de tradiție a arterelor de circulație. Vechile denumiri de străzi amintesc de o istorie a locului sau de o istorie a unora dintre clădirile importante din zonă, clădiri care, în timp, și-au schimbat destinația sau chiar funcțiunea. O analiză atentă duce la redescoperirea unor istorii interesante atât pentru specialiștii din diversele domenii care conlucrează la crearea orașului inteligent al viitorului cât și pentru locuitorii actuali ai urbei.*

Cuvinte cheie: tradiție urbană, echilibrul cu natura, patrimoniu ambiental, denumiri de străzi, istorie urbană

MOTTO:

*„Un neam care nu ține cont de trecut și-l uită încet-
încet, dispare.”*

(Cicerone Ioanițiu, scriitor, erou al rezistenței anticomuniste)

Marile aglomerații urbane au în spate o istorie mai veche sau mai recentă, ele dezvoltându-se în jurul unui nucleu istoric reprezentat, în principal, de reședința conducătorului ținutului sau de un lăcaș de cult. Cu timpul, aceste zone de locuire care au purtat denumiri diferite, de la enorii la mahalale și până la cartiere, s-au unit, ajungându-se la orașele de astăzi. Continua extindere a localităților urbane în detrimentul celor rurale atât din punctul de vedere al suprafețelor de teren cât și al numărului de locuitori, pune mari probleme edililor care se văd obligați să caute soluții de planificare urbană care să creeze un mediu prietenos pentru toți cei care muncesc și trăiesc aici.

Studierea dezvoltării localităților urbane a dus la stabilirea a **zece principii** importante care stau la baza întocmirii unor **studii de urbanism** necesare planificării urbane într-un oraș inteligent, al viitorului, orientat spre crearea unui mediu durabil, a unui echilibru între tradiția locului și implementarea unor tehnologii intermediare. De asemenea, planificarea orașului inteligent are în vedere și „ansamblul de relații de toleranță dintre persoane sau grupuri care vor conviețui” în acest oraș al viitorului, urmărindu-se crearea de spații pentru persoane, prieteni, familii, vecinătăți sau pentru domeniul urban, în folosul membrilor comunității. Studiile de urbanism care pregătesc orașul viitorului prevăd și realizarea de edificii la o scară umană în funcție de zonele de dezvoltare propuse, protejându-se, astfel, vechile zone de locuire, de intervențiile megalomane. Astfel, marile construcții propuse merg spre zone neamenajate încă, figurând ca un nucleu bine definit și corelându-le cu dimensiunea spațiului, cu funcțiunile propuse, cu utilizatorii lor și, nu în ultimul rând, cu utilitățile aferente. Dezvoltarea urbană inteligentă trebuie să aibă, în același timp, în atenție, oportunitatea extinderilor, a realizării noilor construcții corelate cu caracterul localității, a zonei de dezvoltare și, în același timp, trebuie să țină seama de integrarea în peisaj. Astfel, oricare dintre localitățile urbane va avea capacitatea de a se transforma, nealterând, însă, elementele tradiționale, partea istorică a sitului. Nu trebuie uitată nici analiza privind integrarea instituțională care să permită gestionarea eficientă din punct de vedere legislativ și administrativ a localității care face obiectul studiului planificării și dezvoltării urbane inteligente, cerință necesară unui standard de viață evoluat. Principiile ce stau la baza realizării unei planificări urbane inteligente, pun, în principal, accentul pe **echilibrul cu natura** și, de asemenea, pe **păstrarea tradiției locului**.

Localitatea s-a dezvoltat de-a lungul unor drumuri care asigurau accesul către diferiți poli de interes din perioada respectivă. Aceste drumuri identificate sub diverse denumiri, au păstrat și unele caracteristici pe care tradiția le-a impus membrilor stabili ai urbei. Păstrarea acestei trame stradale din zonele vechi precum și a denumirilor intrate în tradiție, reprezintă unul din scopurile analizei urbanistice. Se are în vedere faptul că, în multe cazuri, denumirile arterelor de circulație sunt singurele care amintesc de obiecte ale

istoriei existente doar în memoria locuitorilor de o anumită vârstă și, în același timp, un mod de a aduce, în cotidian, istoria locului pentru a fi cunoscută de noua generație.

Istoria urbană a Bucureștilor are o vechime atestată de circa 550 de ani, timp în care urbea s-a dezvoltat, de la nucleul din jurul „Curții vechi” la metropola care este astăzi definită de traseul liniei de fortificații create în ultima parte a secolului al XIX-lea, traseu care se identifica cu cel al liniei de cale ferată de centură și, în mare parte, cu cel rutier. În cadrul acestui areal, se regăsesc foste localități înglobate, azi, în cadrul orașului. Denumirile cartierelor provin de la denumirile vechilor comune. Astfel, în zona estică, putem identifica fosta comună Dudești, localitate creată pe moșia familiei Dudescu și populată cu refugiați bulgari de la sud de Dunăre. Pe latura opusă, în zona vestică, se afla fosta comună Militari/cartierul Militari, localitate creată în a doua parte a secolului al XIX-lea, ca urmare a parcelării unei părți din fosta moșie Cotroceni și unde au fost împroprietăriți militari care au luptat în războiul din 1877-1878, război care a adus dobândirea independenței țărilor române față de Imperiul Otoman. În zona de nord se află cartierul Băneasa pe locul fostei comune Băneasa a cărei vatră s-a dezvoltat de-a lungul „gârlei Colentina”. De altfel, strada de pe latura nordică a lacului Băneasa a fost numită strada Gârlei. În zona de sud se afla cartierul Șerban Vodă, pe locul fostei comune Șerban Vodă, comună inclusă, ulterior, în teritoriul orașului, în două etape distincte. Numele de Șerban Vodă a fost dat arterei de circulație care leagă zona centrală/piața Unirii de teritoriul fostei comune. Această cale lega Capitala de Giurgiu, fiind cunoscută, în vechime, sub numele de drumul sau podul Beilicului deoarece beii sau alți trimiși ai Porții Otomane, pe aici își făceau intrarea în București.

La capătul acestei artere de circulație, la marginea comunei Șerban Vodă, în anul 1852, începe construirea Cimitirului Șerban Vodă, pe un teren donat Sfatului orașenesc de către baronul Barbu Bellu.

Popularea orașului București începe cu teritoriile situate în jurul bisericilor, unități administrative cunoscute la început sub denumirea de enorii, transformate mai târziu în mahalale, unități care reprezintă nucleele viitoarelor cartiere. Astăzi, amintirea vechilor enorii transpare în denumirile unor artere de circulație aflate în imediata vecinătate a lăcașurilor de cult în jurul cărora au fost ridicate locuințele enoriașilor, a mahalagiilor lui „Conu` Iancu”. Lăcașurile de cult sunt, poate, cele mai vechi construcții încă prezente în peisajul orașului. Urbanizarea a ținut cont atât de vechile drumuri cât și de faptul că orașul viitorului nu poate să nu le pună în valoare, atât din punct de vedere urbanistic, cât și istoric.

Unul dintre lăcașurile de cult cunoscute ale Bucureștilor este mănăstirea Mărcuța, construită de marele logofăt Dan, în timpul domniei lui Mihnea al II-lea Turcitul, între anii 1586-1587, cu hramul „Sfinții Arhangheli Mihail și Gavril”. Amplasată strategic într-o zonă mlăștinoasă în apropierea lacului Fundeni, mănăstirea făcea parte dintr-un lanț de apărare împreună cu mănăstirea Plumbuita și mănăstirea Văcărești. Aceste lăcașuri fortificate reprezentau un loc de refugiu pentru familiile bogate ale orașului, în caz de năvăliri sau răzmerițe. Nepoata marelui logofăt Dan, Vișana, fiica armașului Marcu, restaurează construcțiile inițiale. De la aceasta se trage și denumirea de „Mărcuța” sub care este cunoscută mănăstirea. După restaurările din anii 1632-1634, lăcașul permite și folosirea armelor de foc. În perioada epidemiei de ciumă din 1813, construcțiile din interiorul complexului adăpostesc un lazaret/spital, pentru ca, între 1829-1924, să includă un spital pentru bolnavi alienați mintal. Este cunoscut faptul că poetul Mihai Eminescu este internat într-un astfel de așezământ... Calea de acces către acest frumos monument de

arhitectură dinspre șoseaua Pantelimon poartă denumirea de „strada biserica Mărcuța”, denumire cunoscută anterior anului 1900. Datorită modificărilor survenite la stabilirea subdiviziunilor administrative ale municipiului București, această stradă din sectorul 2, a ținut succesiv de sectorul II-Negru, de raionul 23 August și, anterior anului 1979, de sectorul 3. În ultima perioadă a deceniului al IX-lea al secolului trecut, din motive politice, denumirea este vremelnic înlocuită, între 1989 și 1997, cu denumirea de strada Gențianei. Memoria familiei de ctitori ai acestui lăcaș se păstrează și prin denumiri ale unor artere de circulație din apropiere. Astfel, între șoseaua Pantelimon și șoseaua Vergului din sectorul 2, există strada Logofătul Dan, denumire atribuită, încă din vremea când acest teritoriu aparținea fostei comune Principele Nicolae, pentru ca, după 1950, să aparțină raionului 23 August, iar, între 1968-1979, să țină de sectorul 3. Între șoseaua Pantelimon și strada Logofătul Dan se află strada Armașul Marcu, arteră de circulație creată ca urmare a parcelării unui teren care a fost deținut de către fosta Societate de Materiale de Construcții. Artera de circulație în cauză, identificată ca fiind strada „E”, din fosta parcelare „Materiale de Construcții”, a aparținut, administrativ, fostei comune Principele Nicolae, pentru ca, ulterior, să aparțină, succesiv, raionului 23 August, sectorului 3 și, în prezent, sectorului 2.

În plin centru al Capitalei, pe marginea renumitului pod al Mogoșoaiei care uea palatul Brâncovenesc de pe malul drept al Dâmboviței cu una din reședințele de vară ale domnitorului, reședință construită pe proprietatea sa de la Mogoșoaia, se afla, anterior anului 1700, ctitoria jupânesei Visa din Băjești și a preotului Neagu Darvas. Reconstruită integral la 1827 de către clucerul Nicolae Trăznea, biserica, cu hramul Sfântul Ierarh Nicolae, a fost permanent zugrăvită în alb, de unde și denumirea sub care este cunoscută și astăzi. În imediata vecinătate a acestui monument de arhitectură, la începutul secolului al XX-lea, pe teritoriul fostului sector I-galben, se realizează parcelarea Veron Gheorghiu. În 1935, drumul de acces din cadrul parcelării primește denumirea Intrarea „Biserica Albă”, denumire care se menține și astăzi, cu excepția unei scurte perioade dintre 1989-1990 când a fost înlocuită cu denumirea Intrarea Livezeni. Între 1900 și 1968, artera de circulație a aparținut, administrativ, raionului Stalin și, ulterior, raionului 30 Decembrie.

Nu departe de acest lăcaș de cult, pe strada ce leagă calea Victoriei/podul Mogoșoaiei de bulevardul Gheorghe Magheru, se află una dintre cele mai impozante biserici ale Bucureștilor-biserica Amzei. Prima construcție a fost realizată între 1807-1810 cu fonduri lăsate de către polcovnicul Nicolae Dărăscu, lucrările fiind conduse de către nepotul acestuia, Amza Năescu, al doilea vistiernic al țării, care, alături de Dimitrie și Dionisie Dărjescu, a adus și o importantă contribuție financiară. În chiliile dimprejur a funcționat, mult timp, o școală cu două clase. Pe la 1846, un incendiu distruge această primă biserică. Biserica este refăcută și mărită, rezistând până în anul 1898 când, la inițiativa preotului Ilie Teodorescu, este demolată, fiind pusă piatra de temelie pentru o nouă construcție terminată în anul 1901, construcție pe care o putem admira și astăzi. De la prima biserică, se mai păstrează pomelnicul încastrat pe peretele proscomodiei, cu elegante slove săpate pe o lespede de piatră. În curtea bisericii se mai poate vedea și o frumoasă fântână realizată în anul 1875 prin grija lui Ioan C. Petrescu. Numele celui care a construit primul lăcaș de cult este împrumutat și de artera de circulație care, din anul 1930, se numește strada Biserica Amzei. Memoria primului ctitor este preluată și de zona tradițional comercială cunoscută drept Piața Amzei dar și de o altă stradă ce leagă Calea Victoriei de bulevardul Gheorghe Magheru care, tot din 1931, se numește strada Piața Amzei.

În spatele unuia dintre cele mai importante lăcașuri de cultură ale României, clădirea Universității construită în apropierea primei școli superioare din țară, Academia Sfântul Sava, s-a aflat, până la marele cutremur din 1977, biserica cu hramul Sfântul Nicolae cunoscută ca Biserica Enei. Numele este preluat de la „Iana”, soția unui târgoveț, ctitorul primului lăcaș de cult realizat din lemn, în anul 1611. În jurul acesteia se dezvoltă o mahală care preia numele lăcașului de cult, fiind cunoscută ca mahalaua Bisericii Ianii. Între 1720-1724, construcția inițială este înlocuită cu o biserică din piatră realizată la inițiativa și cu contribuția jupânesei Safta, cumnata Doamnei Marica, soția lui Constantin Brâncoveanu. În amintirea acestui lăcaș de cult a rămas denumirea arterei de circulație-strada Biserica Enei, care începe din strada Ion Câmpineanu, fostă strada Regală și apoi strada 13 Decembrie) și se termina în dreptul fântâni amenajate lângă clădirea Universității București spre bulevardul Nicolae Bălcescu, denumire purtată cu mult înainte de 1900. În două rânduri, această denumire a fost înlocuită, odată între 1935 și 1940 cu denumirea de strada Louis Barthou și a doua oară, între 1987 și 1990, cu denumirea de strada Arhitecturii.

Mergând pe calea Victoriei, coloana vertebrală a Bucureștilor vechi și noi, la intersecția cu bulevardul Regina Elisabeta, în spatele blocului construit după 1977, se află un frumos lăcaș de cult construit la 1683 de către doamna Maria, soția domnitorului Șerban Cantacuzino, motiv pentru care este cunoscut cu denumirea de biserică Doamnei. Artera de circulație care, începând din calea Victoriei, trece pe lângă clădirea Așezămintelor Nifon și se termină în bulevardul I.C. Brătianu în dreptul spitalului Colțea, poartă, începând din anul 1913, denumirea de strada Doamnei. Ca majoritatea arterelor de circulație din București, și aceasta a purtat, vremelnic, alte denumiri cum ar fi: str. Mauriciu Blanc, str. Paris, dar mereu a revenit la denumirea de tradiție legată de lăcașul de cult cu hramul „Intrarea în Biserică a Maicii Domnului” și "Sfântul Sfințit Mucenic Elefterie".

Pe podul Târgului de Afară ce duce la obor, în spatele bisericii Sfântul Gheorghe Nou, pe vechea vatră a Bucureștilor se afla biserica cu hramul Adormirii Maicii Domnului și Sf. Mare Muceniță Filoteia de la Curtea de Argeș cunoscută ca „biserica Răzvan”. După unele surse, aceasta ar fi fost construită în anul 1597 de către Ștefan al II-lea – Răzvan Voievodu’ Moldovei, în semn de înfrățire a celor două țări. Actuala biserică a fost construită pe urmele unei vechi biserici din lemn din secolul al XVI-lea. În secolul al XVIII-lea, acest lăcaș de cult figura ca mănăstire închinată Sfântului Mormânt de la Ierusalim, pentru ca, în 1863, prin decretul de secularizare semnat de Alexandru Ioan Cuza, această mănăstire să fie transformată în biserică de mir. În imediată vecinătate, între strada Cavafii Vechi și calea Moșilor, exista strada Biserica Răzvan, care se afla pe un teritoriu arondat, succesiv, sectorului II-Negru, raionului Tudor Vladimirescu, sectorului 3 și, în prezent, sectorului 2 și care a purtat succesiv denumirile de ulicioara Biserica Răzvan, stradela Biserica Răsvan, pentru ca, din 1923 să primească denumirea cunoscută astăzi ca strada Biserica Răsvan.

Spre capătul dinspre Curtea Veche, a Căii Moșilor, vechiul pod al Târgului de Afară și bulevardul Mircea Vodă, se află strada Sfânta Vineri a cărei denumire s-a impus, anterior anului 1871. Această arteră de circulație intersectează bulevardul Corneliu Coposu, fost calea Călărași, în locul unde s-a aflat unul dintre cele mai importante monumente istorice și de arhitectură a Bucureștilor – biserica Sfânta Vineri, construită la 1645 de către marele aga Niță ajutat de soția sa Ioana și de fiul său Călin Spătarul. De la ctitorul său, mahalaua care s-a dezvoltat în jur era cunoscută drept mahalaua lui Aga Niță

sau, în unele izvoare ”Aganiță”. Biserica rezistă până la cutremurul din anul 1838 când este greu avariata. În anul următor, 1839, biserica este reclădită prin grija lui Constantin Năsturel-Herăscu. Acest monument a dispărut într-o zi de vineri a anului 1987 ca să facă loc unor blocuri prevăzute în planul de sistematizare a centrului Bucureștilor. De altfel, până la restructurarea zonei, a existat în apropiere, pe locul unde acesta își avea casele, o stradă care a purtat numele noului ctitor-strada Herăscu Năsturel.

Bucureștii au cunoscut și cunosc în continuare o extindere succesivă prin încorporarea unora dintre așezările limitrofe în zona sa de administrare. Una dintre aceste zone locuite este cea formată în jurul bisericii Floreasca, cu hramul Sfintei Sofia și Sfântului Ierarh Nicolae, construită pe teritoriul fostului sat Floreștii de Sus, sat unde postelnicul Istrate Florescu, văr al domnitorului Constantin Brâncoveanu își avea una din proprietăți și o reședință de vară. Fiica acestuia, Ancuța se căsătorește cu fiul lui Pantaleon Caliarhi, medicul domnitorului Constantin Brâncoveanu. Intrând pe această cale în familia Florescu, Antonache Caliarhi ia numele familiei soției sale punând bazele unei alese familii boierești. Antonache Caliarhi – Florescu a ocupat succesiv mari demnități în administrație, în 1736 era mare clucer pentru ca, între 1742-1744, să ocupe cea mai mare funcție din divanul domnesc, aceea de mare ban. După decesul său este îngropat la mănăstirea Sfântul Ioan grecesc, mănăstire care s-a aflat pe locul actualei clădiri a CEC-ului. Memoria familiei Florescu se regăsește și în denumirile unora dintre arterele de circulație actuale din zonă.

Drumul care leagă vechea centură a Bucureștilor de teritoriul care reprezenta fostul sat Floreștii de Sus este binecunoscuta „Cale Floreasca” a cărei denumire este oficializată pe la 1870. Cu toată istoria locului, denumirea acestei artere de circulație a cunoscut și ea, ca multe alte artere de circulație din București, modificări succesive în funcție de politica administrației dintr-o anumită perioadă. Inițial, Calea Floreasca era drumul din lungul proprietății Cornescu, proprietate reprezentată, în principal, de o exploatare de pământ pentru fabricile de cărămidă, până la limita administrativă a orașului cunoscută pe la 1898 și pe care o putem localiza la limita sudică a actualei străzi Mihail Ivanovici Glinka. Ulterior, prin includerea satului Herăstrău aparținând comunei Băneasa în zona administrativă a Bucureștilor, drumul aflat în continuare până la aeroportul Pipera, s-a numit prelungirea Floreasca. În perioada interbelică, cele două artere de circulație au purtat numele unora dintre cei mai renumiți promotori ai aviației românești, locotenent comandor Gheorghe Bănciulescu, căpitan aviator Romeo Popescu și căpitan aviator Vasile Craiu. În prezent această arteră de circulație, cuprinsă între șoseaua Ștefan cel Mare și șoseaua Pipera, a revenit la denumirea inițială de Calea Floreasca. Evoluția orașului este marcată și de unitățile administrativ teritoriale pe teritoriul cărora s-a aflat această arteră de circulație. Dacă inițial aparținea atât de sectorul I-Galben cât și în același timp de comuna Băneasa/ satul Herăstrău, pentru ca apoi să aparțină numai de sectorul I-Galben, între 1950-1968 de fostul raion 1 Mai și, din 1968 până în prezent, de sectoarele 1 și 2. Legătura cu istoria satului Floreștii de Sus se face prin denumirea arterei de circulație cuprinsă între Calea Floreasca și strada Serghei Vasilevici Rachmaninov, artera situată la sud de incinta Bisericii Floreasca-strada Biserica Floreasca, dar și prin artera de circulație situată la nordul incintei bisericii care poartă numele fiicei postelnicului Istrate Florescu-strada Băneasa Ancuța, denumiri atribuite anterior anului 1940 unor străzi create ca urmare a parcelării unui teren aparținând familiei Negropontes care a finanțat și lucrări de restaurare a bisericii. Pe partea stângă a Căii Floreasca, începând din strada Cornescu, se afla artera de circulație care, din anul 1928, poartă denumirea de strada Banul

Antonache, soțul Ancuței Florescu și cel care a reușit să întemeieze una dintre cele mai importante familii boierești.

Bucureștii au, în continuare, mai multe artere de circulație ale căror denumiri amintesc de istoria locului, denumiri a căror păstrare se impune. Astfel, în sectorul 1, se regăsesc străzile Puțul cu Plopi, Puțul de Piatră, Puțul lui Crăciun, Puțul lui Zamfir, în sectorul 3 se regăsește strada Puțul cu Roată, iar, în sectorul 4 strada Puțul cu Tei, denumiri care amintesc de perioada când sursa de apă era asigurată din puțuri săpate la intersecția de drumuri. Modernizarea orașului a implicat și amenajări de aducțiuni de apă cum sunt puțurile săpate în zona Bragadiru, transportul apei până la fabrica de la Grozăvești făcându-se printr-un apeduct, construcție care impune numele unei artere de circulație apărute în lungul traseului său - Calea Apeductului.

Pe partea stângă a râului Dâmbovița, coloana vertebrală a orașului de-a lungul căreia s-au format primele așezări, în spatele unuia dintre cele mai frumoase clădiri monument, clădirea CEC-ului, se afla fostul sediu al prefecturii de Ilfov. Artera de circulație care le desparte se cheamă, în consecință, strada Ilfov. Această amplasare a influențat și denumirea arterei care lega malul stâng al Dâmboviței de clădirea prefecturii, artera fiind denumită strada Poliției. Înainte de amenajarea râului Dâmbovița, efectuată la sfârșitul secolului al XIX-lea, unul din primii pași importanți în modernizarea orașului, ambele artere de circulație se aflau pe malul stâng. Permanent, edilii orașului s-au gândit la modalitatea de a crea o urbe mai modernă și mai funcțională.

Dezvoltarea orașului a însemnat și apariția lăcașurilor de cultură. Unul dintre cele mai importante este Ateneul Român construit pe terenul ce a aparținut episcopiei Buzăului. De aici și denumirea arterei de circulație situate la nord, cuprinsă între Calea Victoriei și strada Nicolae Golescu, cunoscută cu numele de strada Episcopiei cu mult înainte de 1900. În imediata apropiere, se afla strada Constantin Esarcu, cuprinsă între strada Episcopiei și strada Nicolae Golescu, denumire atribuită, în anul 1929, în memoria unuia dintre principalii inițiatori ai edificării Ateneului Român.

Bucureștiul modern s-a dezvoltat vertiginos începând cu a doua jumătate a secolului al XIX-lea, o dată cu dezvoltarea căilor ferate. După apariția legăturii dintre Giurgiu și București, având ca punct terminus gara Filaret, în oraș s-au construit mult mai multe gări care să satisfacă necesitățile din ce în ce mai mari. Construcția căilor ferate impulsionează și funcțiunile auxiliare, indispensabile acestora. Toate etapele dezvoltării circulației urbane se regăsesc și în toponimia orașului: piața Gara Filaret situată în fața clădirii monument reprezentând prima clădire cu aceasta funcțiune din București construită pe dealul cu același nume. Următoarea gară importantă a Bucureștilor a fost gara Târgoviștei care, în prezent, se numește Gara de Nord. De la această clădire monument au fost date denumirile a două artere de circulație, aflate, în prezent, într-o zonă centrală a orașului, piața și respectiv bulevardul Gara de Nord. Și alte obiective cu aceeași funcțiune au influențat denumiri de artere de circulație precum piața Gara Băneasa (fostă Gara Regală), bulevardul Gara Obor, șoseaua Gara Cățelu, intrarea Gării Progresu, strada halta Grivița cu cele două gări desființate, dar care își păstrează amintirea în denumirile arterelor de circulație precum strada Gara Herăstrău și strada gara Dealul Spirii.

Și alte denumiri păstrează amintirea unor anumite etape în crearea orașului actual. În perioada de început de secol XX, din Calea Griviței începea o stradă care mergea până în zona actualii clădiri a Ministerului Transporturilor, pe al cărui amplasament se aflau primele ateliere de reparații ale utilajelor CFR. A fost numită strada Atelierului. Atelierele CFR au dispărut, dar denumirea există și astăzi pentru memoria locului. La fel

exista și strada Atelierele Noi care face legătura între calea Giulești și zona triajului CFR. Aici, anterior dezafectării atelierelor CFR de lângă Gara de Nord, s-au construit noi ateliere. Existența acestor obiective a dus la atribuirea denumirii Atelierele Noi, străzii care asigură accesul. O amintire a vremurilor când triajul care asigură accesul la peroanele Gării de Nord erau traversate de șoseaua Basarab, este numele: strada Barierei, bariera la care se aștepta trecerea trenurilor. Bariera a fost înlocuită cu pasarela Basarab, dar și aceasta a dispărut lăsând locul actualei legături rutiere Basarab. În sectorul 2 există o stradă numită a Macazului, amintind de faptul că, pe aici, se asigură accesul spre o zonă care făcea legătura dintre două căi ferate pentru care cuplarea/decuplarea se făcea cu ajutorul unui macaz.

Și amintirea unor proiecte nerealizate se păstrează în toponimia orașului. Astăzi, toată lumea poate spune unde se află piața Operei, dar puțini știu că aceasta a purtat denumirea de piața Gării Centrale într-o perioadă în care edilii doreau să construiască pe locul actualei clădiri a operei naționale o gară modernă care să poată face legătura cu traseul viitorului metrou la care se gândeau la început de secol XX. Gara centrală nu a mai fost realizată, dar metroul a apărut, reprezentând un nou pas în modernizarea orașului.

Începutul secolului al XX-lea marchează apariția unei noi forme de transport, visul omenirii de milenii, zborul. În zone limitrofe ale Bucureștilor sunt amenajate aerodromuri care permit învățarea noii meserii, aceea de aviator. În perioada interbelică și chiar după, în zona de nord existau trei aerodromuri funcționale. Existența acestora e semnalată și prin denumiri de străzi. În vecinătatea șoselei Chitila a existat un aerodrom până prin anii '50 când studiile de urbanism prevedeau construirea unui heliport. În imediata apropiere, artera de circulație cuprinsă între bulevardul Laminorului și strada 16 Februarie, care a aparținut administrativ comunei Grivița, apoi raionului Grivița Roșie și, ulterior, sectorului 8, poartă denumirea de strada Aeromodelului. În aceeași zonă, cuprinsă între șoseaua Chitila, și șoseaua București-Târgoviște se afla strada Aeroportului. În vecinătatea șoselei Pipera, în perioada interbelică se afla un alt renumit aerodrom. Atât Muzeul Aviației cât și toponimia urbană amintesc de toate acestea. Astfel, descoperim strada Aviației, cuprinsă între șoseaua Pipera și strada Mușetești, strada Avionului, cuprinsă între șoseaua Pipera și linia CF București-Constanța, strada Balonului, cuprinsă între strada Aviației și strada Avionului, strada Prometeu, cuprinsă între strada Smaranda Brăescu și strada Căpâlna. Există și denumiri de artere de circulație care poartă numele unor personalități ale aviației precum strada Smaranda Brăescu, Elena Caragiani sau căpitan aviator Alexandru Șerbănescu. Nu trebuie să uităm nici arterele de circulație care au fost restructurate pentru construirea unui cartier de locuințe precum strada Biplanului, strada Elicei, strada Monoplanului, strada Nacelei, strada Planorului. Un alt aeroport din zona de nord, existent și astăzi, aeroportul Băneasa, influențează, de asemenea, toponimia locului. Pe limita sudică găsim bulevardul Aerogării, cuprins între șoseaua București-Ploiești și linia CF București-Constanța, artera de circulație care a aparținut administrativ comunei Băneasa, raionului Stalin, raionului 30 Decembrie și, ulterior, sectorului 1.

Orașul inteligent al viitorului nu numai că va avea ca obiectiv principal păstrarea tuturor elementelor de tradiție de la construcțiile istorice până la denumirile arterelor de circulație intrate în tradiție, de a trata cu deosebită atenție aceste elemente care să amintească de istorie, de tradiție, de memoria locului. Cele câteva obiective prezentate fac să se înțeleagă că, în fiecare oraș, deci și în București, sunt elemente de tradiție pe care le întâlnim zilnic dar multora dintre ele nu le dăm atenție. Iată de ce edililor le revine una dintre cele mai importante sarcini, aceea de a impune, în planurile de dezvoltare,

păstrarea tradiției sub toate formele ei de manifestare. Doar un bun cunoscător poate releva elementele sub care se manifestă tradiția locului, pentru a le păstra, a le impune și celor mai puțin avizați, a le transmite generațiilor următoare. Este una din principalele cerințe ale întocmirii și implementării studiilor de urbanism care ar putea elimina disconfortul resimțit la modificarea structurii zonei prin apariția de construcții străine caracterului locului sau la modificarea unora dintre denumirile de tradiție ale orașului.

Bibliografie

- BACALBAȘA, Constantin, Bucureștii de altădată, vol. I-III, București: Editura Eminescu, 1987-2000.
- BEZVICONI, Gheorghe, Necropola Capitalei: dicționar enciclopedic, Chișinău: Museum, 1997.
- Biblioteca Centrală Universitară din București: o bibliografie a existenței: 1891-2001, București: [Biblioteca Centrală Universitară din București], 2001.
- BILCIURESCU, Victor, București și bucureșteni de ieri și de azi, București: Paideia, 2003.
- Bucureștii anilor '30: 25 de imagini: [album], București: Editura Noi, 1995.
- Bucureștii anului 1935: articole despre capitală apărute în săptămânalul "Realitatea ilustrată", 1935, București: Tritonic, 2005.
- Bucureștii interbelic: Calea Victoriei: Interbellum Bucharest: Victoria Avenue, București: Noi Media Print, [2002].
- CASELLI, Domenico, Cum au fost Bucureștii odinioară, București: Silex, 1994.
- COSTESCU, George, Bucureștii Vechiului Regat, București: Editura Capitel, [2004].
- CRUTZESCU, Gheorghe, Podul Mogoșoaiei: povestea unei străzi, București: Meridiane, 1986.
- DECIU, Andreea (texte îngrij. și postf. de), Povestea caselor, București: Editura Simetria, 1999.
- DUMITRU, Nicolae și TÂRCOB, Dumitru (coord.), București, București: Editura Sport-Turism 1985.
- FEZI, Bogdan Andrei, Bucarest et l'influence française entre modèles et archétype urbain: 1831-1921, Paris: L'Harmattan, 2005.
- GEORGESCU, Florian ; BERINDEI, Dan; CEBUC, Alexandru, Istoria orașului București, vol. 1, București: Muzeul de Istorie a orașului București, 1965.
- GIURESCU, Dinu C., The Razing of Romania's Pas: international preservation report, New York: World Monument Fund, 1989.
- HARHOIU, Dana, București, un oraș între Orient și Occident: Bucharest, a city between Orient and Occident, Simetria, București: Arcub, 2001.
- ION, Narcis Dorin, București: în căutarea Micului Paris, București: Tritonic, 2003.
- IONESCU-GION, G. I., Istoria Bucureștilor, Iași: Editura Tehnopress, 2003.
- IONESCU-GURA, Nicoleta, Bombardamentele anglo-americane și germane asupra Bucureștilor din anul 1944, București: Muzeul de Istorie și Artă al Municipiului București, 1999.
- IONIȚĂ, Maria-Magdalena, Casa și familia Capșa în România modernă: 1852-1950, București: Publimages, 2000.
- IONIȚĂ, Maria-Magdalena, Epoca de înflorire a Casei Capșa: (1868-1902), București: Fundația Culturală D'ale Bucureștilor, 1997.
- LAZĂR, Mariana, Mănăstirea Cotroceni: catastife și catagrafii: (sec. XVII-XIX), București: Muzeul Național Cotroceni, 1997.
- LĂPĂDUȘI, Vasile; GÂDEA, Constantin, Bucureștii necunoscuți: o istorie fascinantă a Capitalei, București: Lucafarul, 2004.
- LEAHU, Gheorghe, București: arhitectură și culoare, București, 1992.
- LEAHU, Gheorghe, București, micul Paris: Bucharest, le petit Paris: Bucharest, the little Paris, București: Regia Autonomă Monitorul Oficial, 2003.
- LEAHU, Gheorghe, București, portretul unui oraș: Bucharest, the portrait of a city: Bucharest, portrait d'une ville: Bukarest, das Porträt einer Stadt, București: Editura Crater, 1999.
- LEAHU, Gheorghe, Bucureștii dispăruți, [București]: Editura Arta Grafică, 1995.
- MAJURU, Adrian; STĂNESCU, Florin Alexandru, Bucureștii subteran. Sinuciderea, Pitești, Paralela 45, 2006.
- MAJURU, Adrian, Bucureștii mahalalelor sau periferia ca mod de existență, București: Compania, 2003.

- MARCHIS, Iustin (coord.), Stavropoleos: ortodoxie, artă, comunitate, București: Fundatia Stavropoleos, Meridiane, 2002 .
- MARCU-LAPADAT, Marius, Fețele ornamentului: arhitectura bucureșteană în secolul 20, București: Univers Enciclopedic, 2003.
- MARSILLAC, Ulysse de, Bucureștiul în veacul al XIX-lea, București: Meridiane, 1999.
- Mărturii orale: anii 80' și bucureștenii, București: Paideia, 2003.
- MIHAILESCU, Vintilă M., Evoluția geografică a unui oraș: București, București: Paideia, 2003.
- MILOȘESCU, Pantelimon ; ULMEANU, Coriolan, Din trecutul spitalului clinic central de copii "Grigore Alexandrescu": primul spital de copii, București: Editura Tridona, 2006.
- MORAND, Paul, București, Cluj-Napoca: Echinox, 2000.
- MUCENIC, Cezara, București: un veac de arhitectură civilă: secolul al XIX-lea, București: Silex, 1997.
- MUCENIC, Cezara, Străzi, piețe, case din vechiul București, București: Editura Vremea XXI, 2004.
- NICOLAU, Irina și POPESCU, Ioana, O stradă oarecare din București, București: Nemira, 1999.
- OLTEANU, Radu, Bucureștii în date și întâmplări, București, Paideia, 2002.
- OPREA, Petre, Itinerar inedit prin case vechi din București, București: Sport-Turism, 1986.
- OPREA, Petre, Sculpturi decorative pe clădiri bucureștene, București: Maiko, 2004.
- PAPAZOGLU, Dimitrie, Istoria fondării orașului București, București: Minerva, 2000.
- PARUSI, Gheorghe, Cronica Bucureștilor, București: Compania, 2005.
- PĂRNUTA, Gheorghe, Istoria învățământului și culturii din orașul București (de la începuturi până la 1864), București: Editura Semne, 1997.
- PÂRVULESCU, Ioana, Întoarcere în Bucureștiul interbelic, București: Humanitas, 2003.
- PETRILA, Dora și MARTIN, Martin S., Spitalul Fundeni: istorie, destine, București: Humanitas, 2004.
- PIPPIDI, Andrei, București: istorie și urbanism, Iași: Do-minoR, 2002.
- POTRA, George, Bucureștii văzuți de călători străini: (secolele XVI-XX), București: Editura Academiei Române, 1992. POTRA, George, Din Bucureștii de altădată, București: Editura Științifică și Enciclopedică, 1981