

Conservarea patrimoniului, punct de plecare în evoluția urbanistică a Bucureștiului

Irina Airinei VASILE,
Facultatea de Administrație Publică, SNSPA

irinavi2005@yahoo.com

Sorin BORDUSANU

Rezumat:

De la mica cetate de pe malul stâng al Dâmboviței, loc unde domnitorul Vlad Țepeș redactează un document ce atestă nașterea urbei, până la linia de cale ferată ce unește forturile construite de regele Carol I, Bucureștiul a cunoscut timp de mai bine de jumătate de mileniu, o evoluție sinuoasă dar continuă. Începând cu prima parte a secolului al XIX-lea când s-a redactat primul regulament de urbanizare orașului, cunoaște o expansiune, numeroase localități limitrofe devenind cartiere ale capitalei. Multe din aceste zone dezvoltate datorită parcelărilor de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea sunt și astăzi reprezentative pentru oraș. Arterele de circulație create cu această ocazie au primit denumiri care s-au integrat în viața cotidiană a orașului, intrând cu timpul în tradiția locului ca parte a patrimoniului nescris al orașului. Parte din aceste denumiri amintesc de membrii marcantă ai breslei arhitecților, care s-au implicat major în transformarea de la mica așezare la orașul pe care îl cunoaștem astăzi cu toate neajunsurile vieții urbane. Păstrarea patrimoniului cultural este condiția primordială a dezvoltării unei localități care își cunoaște trecutul și se bazează pe el. Cunoașterea trecutului ajută la eliminarea situației repetitive de distrugere a unora dintre elementele esențiale ce evidențiază continuitatea, situație distructivă marcată în principal în deceniul al IX-lea al secolului trecut, dar și în prima parte a secolului al XXI-lea când multe elemente de tradiție au dispărut din peisajul bucureștean. În același timp cunoașterea trecutului ajută la crearea unei urbe care să asigure condiții de locuire cu facilități moderne, dar și cu păstrarea particularității fiecărei zone în parte, particularități create de-a lungul secolelor. Denumirile arterelor de circulație fac parte din prezența cotidiană fiind, în același timp, unul din elementele principale care marchează tradiția locului, păstrând, într-o formă imaterială, istoria urbei.

Cuvinte-cheie: patrimoniu, toponimie, București, istorie urbană, străzi.

În decursul istoriei oamenii și-au găsit sălașul într-o zonă ușor de apărat și în apropierea unui râu care să le dea atât siguranța cât și sursa de apă. Râul Dâmbovița prin vechiul ei traseu sinuos și cu numeroase meandre, care traversa vestitul codru al Vlășiei, reprezenta un cadru propice locuirii.

Cu toate acestea, actuala capitală a țării este atestată documentar destul de recent, trecând doar puțin mai mult de o jumătate de mileniu de când, la mijlocul secolului al XV-lea, domnitorul Vlad Țepeș emite documentul din reședința voievodală din mica cetate de pe malul Dâmboviței. În timp, în jurul cetății s-au așezat meșteșugari și negustori care au profitat de așezarea propice pentru desfășurarea activității lor. Și marii boieri ai țării și-au construit reședințe pentru a fi în apropierea voievodului când acesta se afla în palatul de pe malul Dâmboviței.

Dezvoltarea timp de mai bine de două secole a micii așezări la care și-au adus contribuția meșteșugarii, negustorii și marii boieri, face ca, la mijlocul secolului al XVII-lea să fie mutată aici capitala țării. Meseriașii, organizați în bresle specializate, ocupă compact zona imediat apropiată reședinței domnești, grupată în funcție de meseria fiecăruia, drumurile care le asigurau accesul fiind cunoscute după denumirea fiecărei bresle în parte. Până în secolul al XIX-lea, orașul nu reprezenta mai mult decât teritoriul cuprins între Dealul Mitropoliei și locul unde se afla mănăstirea Sfântul Sava.

Secolul al XIX-lea reprezintă începutul dezvoltării urbane a Bucureștiului care, atrăgând din ce în ce mai mult meseriași de toate naționalitățile, negustori care făceau schimburi între vestul Europei și orient, reprezentanți ai clasei conducătoare, se extinde în toate direcțiile păstrând, totuși, o lungă perioadă de timp, un profund caracter rural, cu străzi dezvoltate sinuos, fără o regulă dinainte stabilită dar și cu case care se construiesc în mijlocul unor grădini ce au făcut pe toți străinii care au ajuns aici să-l compare cu o mare grădină.

Urbea s-a extins funcție de cum se modelau și remodelau proprietățile. Cu toate că ne este greu să recunoaștem că prezența armatelor rusești conduse de generalul conte Pavel Dimitrievici Kiseleff reprezintă un prag important în această schimbare în bine a orașului. Acum se concepe primul regulament care reglementează modul de dezvoltare, se propun aducțiuni de apă, are loc amenajarea unui sistem incipient de canalizare și salubritate, începe pavarea arterelor importante fiind înlocuite tradiționalele poduri de lemn care intrasera și în denumirea arterelor. Tot acum se creează serviciul de pompieri, unități militarizate care își vor aduce contribuția la toate mișcările revoluționare ale secolului al XIX-lea.

Recunoașterea aportului lui P.D. Kiseleff la crearea unei legislații liberale, foarte modernă pentru perioada în cauză, la sprijinirea celor care au participat la conceperea și adoptarea Regulamentului Organic, îi aduc recunoștința personalităților vremii, rămânând în memoria bucureșteană și prin bulevardul creat la inițiativa sa de la bariera Mogoșoaiei către reședința de vară a unuia dintre cei mai mari domnitori ai Țării Românești, Constantin Brâncoveanu, bulevard care îi poartă numele. Unirea principatelor a însemnat un pas important în dezvoltarea orașului, acesta căpătând o importanță deosebită odată cu declararea lui drept capitală a noului stat.

A doua parte a secolului al XIX-lea a adus investiții deosebite, clădiri care urmau să adăpostească sediile unor instituții moderne, dar poate cea mai

importantă lucrare este regularizarea râului Dâmbovița. Amenajarea albiei râului și realizarea unui traseu lipsit de meandre pe zona care traversează orașul, a făcut ca amenințarea de inundații să dispară în mare măsură dar și să fie modernizată această parte a orașului și să se faciliteze circulația prin crearea celor două spații de ambele părți ale râului. Pe una dintre zonele cele mai afectate ale râului, situată la poalele dealului Cotroceni a apărut unul dintre cele mai elegante cartiere bucureștene construite la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, cartierul Cotroceni.

În aceeași perioadă de timp, în jurul nucleului vechi al orașului, pe terenurile unor mari proprietăți au fost realizate mai multe parcelări care aveau în perspectivă dezvoltarea construcțiilor de locuințe. Acțiunea de urbanizare s-a desfășurat și în localitățile limitrofe ale orașului. În această perioadă au fost întocmite și aprobate mai multe lucrări de parcelare care în timp s-au dezvoltat și modernizat. Astfel în zona de nord a apărut, pe teritoriul cuprins între comuna Chiajna și comuna Băneasa, două parcelări mari, parcelarea Chitila și parcelarea Bucureștii Noi, ultima realizată pe moșia deținută de familia Bazilescu.

Aceasta parcelare denumita Bucureștii Noi avea în vedere realizarea unei noi zone de locuire creată coerent cu străzi drepte și largi diferită de zona centrală care moștenește o veche tradiție cu străduțe înguste și cu un traseu sinuos. Aceste operațiuni de dezvoltare sunt întrerupte de prima mare conflagrație mondială care face ca orașul să cunoască aproape 5 ani de restricții economice care se simt și în dezvoltarea urbană. Perioada interbelică este marcată de o dezvoltare și mai rapidă și datorită apariției a numeroase obiective industriale care implicit au necesitat mână de lucru și au dus la apariția a numeroase cartiere noi pentru toate categoriile societății. În această perioadă se dezvoltă unele dintre cele mai cunoscute parcelări ale Bucureștiului situate în toate zonele. În zona de nord a orașului, a apărut parcelarea Dămăroaia, situată la sud de parcelarea Bucureștii Noi, parcelarea CFR Steaua Română și parcelarea Arhiducesa Ileana situate în vecinătatea bulevardului Ion Mihalache, parcelările Ministerului Domeniilor I. și II. situate între actualul bulevard Ion Mihalache și bulevardul Mărăști, parcelarea Blank (Bordei) Floreasca situată în zona lacului Floreasca, parcelarea Mornand situată în imediata vecinătate a sediului Televiziunii Române, parcelarea Delavrancea situată în vecinătatea șoselei Kiseleff, parcelările S.N.I.C.- I. și II., situate pe un teren ce a aparținut fostei Societăți naționale pentru îngrijirea cailor de rasă din imediata vecinătate a căii Floreasca, parcelarea Principele Carol situată între calea Dorobanți și strada Belle sau parcelările Țesătorie Mecanică, Societatea Moara București sau Bonaparte situată într-o zonă cuprinsă între calea Dorobanți și bulevardul Iancu de Hunedoara.

Și celelalte zone ale Bucureștiului au suferit modificări substanțiale prin sistematizarea unor mari suprafețe de teren creându-se astfel parcelarea Negroponte în zona de nord a fostei comune Colentina, parcelarea Apărătorii Patriei în zona șoselei Oltenița, parcelările Ministerul Muncii I. și II. și parcelările Iancului I. și II. Din vecinătatea șoselei Iancului, Moșoiu, g-ral; parcelarea Ferdinand; Ioanid; Suter; Locuințe Populare Ghencea; RMS Grant; RMS Seminarul Central Viilor; Tei; Rahova; Poligonul de Tragere; Banca Națională (Bufet); Olănița; CFR Grant; CFR Viilor; CFR

Pieptănari; Clădirea Românească – Branîște; Clădirea Românească – Kogălniceanu; Panduri.

Aceste noi zone de locuire se deosebesc substanțial de cele existente, în principal prin utilități moderne precum canalizarea, apa, gazul, electricitatea, dar și străzi largi, drepte și pavate, pentru circulația care se prefigura.

Secolul al XIX-lea a adus cu el începutul urbanizării și dezvoltării micului Paris din sud-estul Europei. Regulamentul Organic a fost un prim pas spre o constituție modernă dar și spre reglementarea realizării de construcții și de căi de comunicații. Regularizarea râului Dâmbovița a stimulat restructurarea zonelor de locuit din imediata vecinătate. Perspectivele dezvoltării orașului au fost marcate de realizarea de mari parcelări a zonelor localităților limitrofe;

Prima jumătate a secolului al XX-lea a reprezentat un moment de dezvoltare coerentă spre un oraș structurat și modern prin crearea de zone de locuire amenajate cu toate utilitățile necesare, prin construirea de locuințe pentru clasa medie – funcționari și muncitori calificați ai marilor societăți private și de stat concomitent cu păstrarea zonelor tradiționale construite anterior.

A doua jumătate a secolului al XX-lea a fost marcată de mărirea teritoriului construit prin realizarea de mari platforme industriale și cartiere-dormitor pe teritoriile unor localități limitrofe încorporate orașului.

Începutul de secol XXI a fost marcat de dezvoltarea necontrolată a orașului din cauza lipsei de capital autohton și de politici coerente de conservare a patrimoniului existent, prin politici de restituire a proprietăților, restituire desfășurată pe o perioadă lungă de timp bazată pe o legislație inconsecventă.

Păstrarea patrimoniului construit dar și a patrimoniului imaterial este o modalitate de realizare a unui oraș modern care își cunoaște trecutul și își creează viitorul. La sfârșitul secolului al XIX-lea - începutul secolului al XX-lea au fost realizate parcelări care au remodelat noțiunea de locuire acceptată ca atare și astăzi (parcelări – **Bucureștii Noi- Bazilescu; Dămăroaia; Moșoiu, G-ral; Călărașilor; Apărătorii Patriei; Călărași; Ministerul Domeniilor I; Ministerul Domeniilor II.; Ferdinand; Ioanid; Mornand; CFR Casa Muncei; Suter; Blank (Bordei) Floreasca; Iancului I.; Iancului II.; Locuințe Populare Ghencea; RMS Grant; RMS Seminarul Central Viilor; CFR Steaua Română; Tei; Delavrancea; Principele Carol; Rahova; Poligonul de Tragere; Banca Națională (Bufet); Bonaparte; Olănița; Fabrica Cerchez; Fabrica de Țesătorie; Ministerul Muncii I.; Ministerul Muncii II.; Negroponte; CFR Grant; CFR Viilor; CFR Pieptănari; S.N.I.C.-parcelarea I.; S.N.I.C.-parcelarea II.; Clădirea Românească – Branîște; Clădirea Românească – Kogălniceanu; Țesătorie Mecanică; Societatea Moara București; Panduri; Arhiducesa Ileana;). Ansamblurile de locuințe în care arterele de circulație au ca denumire personalități din domeniul arhitecturii care au contribuit la dezvoltarea urbei.**

Strada arhitect Alexandru Săvulescu

În prima parte a secolului al XX-lea în imediata vecinătate a șoselei care, ca urmare a aplicării Regulamentului Organic, încerca să delimiteze orașul, lângă Bariera Vergului, se realizează o parcelare pentru construirea de locuințe cunoscută

cu numele de parcelarea Călărași. Străzile din cadrul acestei parcelări primesc în deceniul al VI-lea al secolului al XX-lea ca denumiri nume al unor personalități din domeniul arhitecturii și construcțiilor recunoscuți în epocă și care au marcat prin realizările lor viața urbei dar și a altor localități din țară. Artera de circulație cuprinsă între șoseaua Mihai Bravu și strada Dimitrie Hârjeu, cunoscută anterior ca strada F-parc. Călărași, a primit în anul 1930 denumirea de arhitect Alexandru Săvulescu (n. 1847, Mehedinți, județul Mehedinți - d. 1902). A fost unul dintre întemeietorii Școlii de Arhitectură din București. Cea mai cunoscută lucrare a sa este Palatul Poștelor și Telegrafului din București, construit între 1894-1900. Începând din anul 1972, clădirea este sediul Muzeului Național de Istorie a României. Între anii 1895-1902 a fost președintele Societății Arhitecților Români, înființată în 1891.

Strada arhitect Alexandru Zagoritz

Artera de circulație cuprinsă între strada Nicolae Slăniceanu și strada Alexandru Săvulescu, cunoscută anterior ca strada E-parc. Călărași, a primit în anul 1930 denumirea de arhitect Alexandru Zagoritz. Alexandru Zagoritz a fost un arhitect prahovean pe frontul Războiului de Întregire Națională.

Strada arhitect Dimitrie Hârjeu

Artera de circulație cuprinsă între strada Nicolae Slăniceanu și bulevardul Basarabia, cunoscută anterior ca strada C-parc. Călărași, a primit, în anul 1930. denumirea de arhitect Dimitrie Hârjeu. Arhitectul Dimitrie Hârjeu a profesat după 1900, în perioada antebelică, dar și interbelică, realizând mai ales reședințe în zone centrale ale orașului, atât în stil eclectic cu elemente neoclasice, dar și în stil neoromânesc. Alături de arhitecți precum Ion Mincu, Ion D. Berindei, Jean Monda, Horia Creangă, Dimitrie Hârjeu a contribuit la realizarea unor ansambluri rezidențiale renumite precum Parcelarea Ioanid, Parcelarea Filipescu.

Strada arhitect George Mândrea

Artera de circulație cuprinsă între strada Nicolae Slăniceanu și strada Alexandru Săvulescu, cunoscută anterior ca strada D-parc. Călărași, a primit în anul 1930 denumirea de arhitect Gheorghe Mândrea. **Arhitectul George Mândrea este cel care a realizat planurile Foișorului de Foc. În 1890 era arhitectul șef al Bucureștiului când a fost realizată construcția Foișorului de Foc cu o înălțime de 42 de metri, cu rol de turn de apă și de punct de observație pentru apărarea împotriva incendiilor. Folosit până în anul 1935 de către corpul de pompieri, din anul 1965 edificiul a devenit Muzeul Pompierilor.**

Strada arhitect George Sterian

Artera de circulație cuprinsă între strada Ion Coravu și strada Dimitrie Hârjeu, cunoscută anterior ca strada I-parc. Călărași, a primit în anul 1930 denumirea de arhitect George Sterian. Arhitect, urbanist, decorator, restaurator și publicist, cu studii și specializări în Franța și Italia, este unul dintre întemeietorii învățământului superior de arhitectură din România. Cu numeroase realizări în

întreaga țară, în București, se ocupă de restaurarea, în 1895, a Teatrului Național din București, care fusese inaugurat în 1852.

Strada arhitect Ioan Socolescu

Artera de circulație cuprinsă între strada Ion Coravu și strada Dimitrie Hârjeu, cunoscută anterior ca strada H-parc. Călărași, a primit în anul 1930 denumirea de arhitect Ioan Socolescu. Absolvă secția de arhitectură a Școlii de Belle Arte din Paris în 1883. Alături de Ion Mincu, Grigore Cerchez și alții, în încercarea de a crea un stil național, arhitectul Ion Socolescu a mers pe o cale proprie de exprimare arhitecturală, folosind ca surse de inspirație atât elemente de arhitectură tradițională românească, cât și detalii ale arhitecturii orientale. Din vocabularul stilistic al arhitectului fac parte: arce în acoladă sau trilobate, arcade duble, decorații dantelate, în relief din stucatură, cu tencuieli pictate și protejate cu sticlă. Arhitectul folosește policromia orientală, regăsită și în arhitectura religioasă medievală din România. Din creațiile sale bucureștene, amintim: Penitenciarul Militar din Dealul Spirii (1885), Școala de Arte și Meserii (1888), pe Bulevardul Regina Maria, iar în 1894, extinderea Teatrului Național cu un corp anexă. Ca antreprenor a executat majoritatea locuințelor și lucrări publice importante precum: clădirea C.E.C.-ului (1896-1900), spitalul de alienați Obregia (1906-1910), ambele în București.

Strada arhitect Grigore Cerchez

O altă parcelare realizată în prima jumătate a secolului al XX-lea, aflată, în prezent într-o zonă exclusivistă, este parcelarea Mornand după numele deținătorului terenului pe care s-a realizat. Cu toate că această parcelare nu a fost finalizată, o parte din străzile din cadrul acestei parcelări primesc, la nivelul anului 1940, ca denumiri, nume al unor personalități din domeniul arhitecturii și construcțiilor recunoscute în epocă și care au marcat, prin realizările lor, viața urbei dar și a altor localități din țară. Astfel artera de circulație care începe din strada Muzeul Zambaccian, cunoscută anterior ca strada I-parc. Mornand, a primit, în anul 1941, denumirea de arhitect Grigore Cerchez. Primar interimar al Bucureștiului, Grigore Cerchez (1850- 1927) a fost un adept al curentului istorist, creațiile lui purtând pecetea stilului neobrâncovenesc și neogotic în arhitectură: Marele salon de Recepție al Palatului Cotroceni, Palatul Institutului de Arhitectură „Ion Mincu”, Palatul Academiei de Studii Economice, Bursa din București, sediul Uniunii Artiștilor Plastici dar și lucrări în provincie cum ar fi Palatul Cantacuzino din Bușteni și multe altele. A avut o mare contribuție la canalizarea și modernizarea Dâmboviței (1880).

Strada arhitect Ion Mincu

În anul 1927, străzii care delimita la sud una dintre parcelările inițiate de unul dintre primarii de excepție al Bucureștiului, cel care este cunoscut mai mult ca scriitor, B. Ștefănescu Delavrancea, și care era cunoscută cu numele de strada Ghica, i s-a atribuit de către edili numele arhitectului Ion Mincu. Ion Mincu (n. 20

decembrie 1852, Focșani - d. 6 decembrie 1912, București) a fost promovat stilul românesc în arhitectură, cunoscută și ca arhitectură neo-românească. Exemple în acest sens sunt Bufetul din Șoseaua Kiseleff (1882-1892), vila Robescu din Sinaia. Din 1871, începe studiile la Școala Națională de poduri și șosele din București, pe care o absolvă în 1875 și obține diploma de inginer. Urmează, între 1877-1884, Școala Națională de Arte Frumoase din Paris, avându-i ca profesori pe Remy de Louanges și J. Gaudet, și obține diploma de arhitect. În 1883 primește premiul Societății centrale a arhitecților francezi. Este un întemeietor al Școlii Superioare de Arhitectură din București. Între 1903-1912 este președintele Societății Arhitecților Români. Dintre realizările sale bucureștene amintim: Casa Lahovari (1886), Bufetul din Șoseaua Kiseleff (1882-1892), în prezent restaurantul Doina, Casa Petrașcu din Piața Romană (1904), Școala Centrală de fete din București (1890), Cavourile lui Ghica, Cantacuzino, Gheorghieff din Cimitirul Bellu (1900-1904), a restaurat Biserica Stavropoleos din București (1904-1910), a renovat Casa Monteoru în perioada 1887-1888, Casa Vernescu (1887-1889), a decorat interiorul Palatului de Justiție din București (1890-1895).

Strada arhitect Ștefan Burcuș

În prima jumătate a secolului al XX-lea, în imediata vecinătate a construcției cunoscute în prezent ca fiind „Hotelul Triumf”, monument de arhitectură care a fost realizat în anul 1935 după un proiect al arhitectului Petre Antonescu în vederea asigurării cazării funcționarilor Băncii naționale, aceasta realizând și o parcelare în vederea construirii de locuințe pentru salariații săi. Având în vedere vecinătatea străzii Ion Mincu, în anul 1930 strada care asigură accesul la loturile constituite primește denumirea de strada arhitect Ștefan Burcuș. Ștefan Burcuș (n. 1870, Bacău - d. 21 august 1928, București), a studiat arhitectura la Școala de Belle Arte din Paris. În București, a realizat, printre altele, Palatul Bursei (1906-1912), Castelul Țepeș din Parcul Carol - Expoziția din 6 iunie 1906, împreună cu Victor Ștefănescu, Palatul Artelor din Parcul Carol, împreună cu Victor Ștefănescu.

Strada arhitect Grigore Ionescu

Imediat după evenimentele din 1989 a existat o activitate efervescentă de înlocuire a unor denumiri de artere de circulație în principal cu nume ale unor personalități de excepție ale culturii românești, ținând cont că mai bine de două decenii astfel de denumiri au fost atribuite restrictiv. Au fost alese câteva din străzile din cunoscutul cartier Tei din vecinătatea zonei de locuințe cunoscute cu denumirea de Colentina, cărora li s-au atribuit ca denumire numele unor arhitecți care prin activitatea lor au marcat pozitiv acest domeniu. Astfel artera de circulație cuprinsă între strada Lizeanu și strada Teiul Doamnei, artera care anterior purtase succesiv denumirile de strada Sfântul Nicolae Tei și strada Narciselor, a primit, în anul 1993, denumirea de arhitect Grigore Ionescu. A trăit între anii 1904 și 1992, a fost membru titular al Academiei Româneși profesor la Institutul de arhitectură „Ion Mincu” din București. Printre lucrările sale bucureștene se numără Spitalul „Emilia Irza” și clădirea facultății de drumuri și poduri a Institutului de construcții.

Este autorul unei istorii a arhitecturii românești, prima lucrare de acest gen apărută în literatura română de specialitate.

Strada arhitect Ion D. Berindei

Artera de circulație cuprinsă între strada Teiul Doamnei și strada Doamna Ghica, artera care anterior purtase succesiv denumirile de strada Coțofeni și strada Suren Spandarian, a primit în anul 1990 denumirea de arhitect Ion Berindei. Ion D. Berindey (n. 28 iunie 1871, București - d. 29 septembrie 1928, București) a fost fiul lui Dumitru Berindey (1832–1884), arhitect și ministru al Lucrărilor publice în Cabinetul Ion Ghica (1870-1871) și al Anei (1849–1931), născută Slatineanu. Ion D. Berindey a început studiile în București, frecventând pentru scurtă vreme cursurile Școlii de poduri și șosele, continuând studiile la Paris, la Școala Națională Superioară de Arte Frumoase, Secția de Arhitectură. Prin lucrările sale, a promovat stilul arhitectural neo-românesc. Numeroase clădiri de patrimoniu din București au fost proiectate de Berindey, printre care Casa Heracle Arion (B-dul Lascăr Catargiu), Palatul Cantacuzino / Casa cu Lei / Muzeul Național „George Enescu” (Calea Victoriei) – 1900, Vila Vasile Gănescu (Șoseaua Kiseleff) – 1901, Casa Diplomat Alexandru D. Florescu (str. Henri Coandă), Vila lui Bazil G. Assan (Casa Assan din Piața Lahovary), Casa Ion Kalinderu, Muzeul Kalinderu (str. Vasile Sion), Vila Amiral Vasile Urseanu / Observatorul Astronomic Amiral Vasile Urseanu (str. Lascăr Catargiu), Vila Procopiu (str. Dumbrava Roșie), Vila Emil Costinescu (str. Polonă) și multe altele.

Strada arhitect Petre Antonescu

Artera de circulație cuprinsă între strada Oteșani și strada Nada Florilor, artera care anterior purtase succesiv denumirile de strada Dascălului, strada Rondul Bisericii și strada Cosaci, a primit în anul 1990 denumirea de arhitect Petre Antonescu. Petre Antonescu (n. 29 iunie 1873, Râmnicu Sărat – d. 22 aprilie 1965, București) a fost arhitect, pedagog, planificator urban, restaurator de monumente istorice și academician român, care s-a impus printre personalitățile de frunte ale școlii de arhitectură românească, marcând activitatea arhitecturală din prima jumătate a secolului al XX-lea prin promovarea unui stil arhitectural neo-românesc. În 1945 a fost ales membru titular al Academiei Române. Printre lucrările se numără clădirea Primăriei Municipiului București și cea a Băncii de Investiții din București (1915 - 1923). În clădirile proiectate de marele reprezentant al stilului neo-românesc, se întâlnesc numeroase interpretări originale și interesante ale pridvoarelor, loggiilor, ancadramentelor de ferestre și uși, brâielor și altor elemente ale arhitecturii tradiționale românești. Amintim din creația sa bucureșteană Arcul de Triumf, Palatul Primăriei Capitalei, Bulevardul Regina Elisabeta, Casa Constantin I.C. (Dinu) Brătianu, Calea Dorobanților, Casa Soare (fost restaurant Casa Bucur), Palatul Băncii Marmorosch Blank, Str Doamnei, Palatul Facultății de Drept, Palatul Crețulescu, Hotel Triumf (1935) și multe lucrări în întreaga țară.

Strada arhitect Constantin Simionescu

Schimbările survenite după evenimentele din decembrie 1989, precum și necesitatea de locuire în alte condiții decât apartamentele din blocurile construite în celebrele ansambluri de locuințe realizate în deceniile al VII-lea și al IX-lea ale secolului al XX-lea fac ca edilii să se gândească la realizarea de noi parcelări în vederea realizării de locuințe individuale. Una dintre aceste parcelări este cea de la sud de pista aeroportului Băneasa, primul aeroport construit în București, parcelare cunoscută sub numele de „Henri Coandă”. Realizatorii acestei parcelări au propus municipalității, și aceasta a aprobat, ca arterele de circulație să poarte numele personalităților românești, indiferent de specializarea fiecăruia, legate de viața filmului. Astfel, artera de circulație care începe din strada Francisc Munteanu, a primit în anul 2008 denumirea de arhitect Constantin Simionescu (1926-2004). A lucrat o perioadă importantă ca scenograf de film participând la mari creații cinematografice colaborând cu mari regizori români.

Arterele de circulație create cu această ocazie au primit denumiri care s-au integrat în viața cotidiană a orașului, intrând cu timpul în tradiția locului ca parte a patrimoniului nescris al orașului. Parte din aceste denumiri amintesc de membrii marcantă ai breslei arhitecților, care s-au implicat major în transformarea de la mica așezare la orașul pe care îl cunoaștem astăzi cu toate neajunsurile vieții urbane. Păstrarea patrimoniului cultural este condiția primordială a dezvoltării unei localități care își cunoaște trecutul și se bazează pe el. Cunoașterea trecutului ajută la eliminarea situației repetitive de distrugere a unora dintre elementele esențiale ce evidențiază continuitatea, situație distructivă marcată în principal în deceniul al IX-lea al secolului trecut, dar și în prima parte a secolului al XXI-lea când multe elemente de tradiție au dispărut din peisajul bucureștean. În același timp cunoașterea trecutului ajută la crearea unei urbe care să asigure condiții de locuire cu facilități moderne, dar și cu păstrarea particularității fiecărei zone în parte, particularități create de-a lungul secolelor. Denumirile arterelor de circulație fac parte din prezența cotidiană fiind, în același timp, unul din elementele principale care marchează tradiția locului, păstrând, într-o formă imaterială, istoria urbei.