

ASPECTE ALE DEZVOLTĂRII EDILITAR-URBANISTICE ALE CAPITALEI ÎNTRE CELE DOUĂ RĂZBOAIE MONDIALE

de PETRE DAICHE și ANA BENE

Orașul București, Capitala României, a făcut parte dintre centrele care au cunoscut în timpul regimului burghezo-moșieresc o dezvoltare relativ intensă în comparație cu alte orașe și regiuni ale țării, complet neglijate.

La aceasta a contribuit faptul că era nu numai Capitala țării ci și principalul ei centru economic și cultural.

Importanța și rolul orașului București în viața economică și politică a țării s-a afirmat în mod deosebit odată cu dezvoltarea relațiilor de producție capitaliste. Datorită acestei dezvoltări orașul București a devenit principalul centru industrial, comercial și bancar al țării, aici fiind concentrat un însemnat număr de întreprinderi industriale, comerciale și instituții bancare. În anul 1922 în București existau 419 întreprinderi industriale în care lucrau circa 45.000. de muncitori, aproximativ 15% din numărul total al muncitorilor din întreaga țară¹⁾. O dovadă concludentă a dezvoltării relativ intense a Capitalei o reprezintă și creșterea vertiginoasă a populației de la 282.071 locuitori în anul 1899 la 341.321 în 1912²⁾.

Între cele două războaie mondiale Bucureștii cunosc o dezvoltare și mai intensă. Această dezvoltare a continuat să se facă în mod anarhic, fără a avea la bază un plan de sistematizare. În timp ce în centru se construiau blocuri cu multe etaje, cu tot confortul modern, pe străzi canalizate și electrificate, cartierele periferice și-au schimbat foarte puțin înfățișarea, ele continuând să rămână la nivelul unor imense așezări rurale care nu beneficiau de însușiri edilitare și urbanistice moderne. Mulți călători străini care au vizitat Bucureștii între cele două războaie mondiale l-au caracterizat ca pe un orașel modern, plantat în mijlocul unui sat imens.

¹⁾ *Indicatorul industriei românești și al centralelor electrice*, Buc., 1922; V. Li-veanu, *Mișcarea muncitorească din București în anii 1917—1921* în „Studii”, XII (1959), nr. 5, p. 160.

²⁾ *Anuarul statistic al orașului București*, 1960, p. 70.

Urbanistica Bucureștilor în această perioadă reflectă o societate bazată pe exploatare care nu poate asigura o dezvoltare armonioasă, unitară, a orașului.



Primul război mondial imperialist, rezultat al ascuțirii contradicțiilor dintre țările capitaliste și a tendințelor imperialiștilor de a înăbuși mișcarea muncitorească internațională, nu a rezolvat contradicțiile care măcinau sistemul capitalist ajuns în ultimul său stadiu de dezvoltare, ci dimpotrivă, a contribuit la adâncirea acestora.

Războiul mondial, anii ocupației și perioada ce a urmat, au adus schimbări importante în viața României, implicit și a orașului București, capitala țării. Povara războiului și consecințele lui au fost suportate în primul rînd de oamenii muncii. Foametea, haosul economic, inflația, scumpirea produselor, specula, au avut urmări catastrofale asupra nivelului de trai al maselor. Aprovizionarea cu apă, lemne și bunuri alimentare a populației se făcea în condiții tot mai grele. Erau zile în cursul anului 1918 cînd întregul oraș era lipsit de pîine și apă. Specula și scumpetea favorizau îmbogățirea a numeroși exploataitori. În 1922 indicile costului vieții, comparativ cu perioada antebelică, era de 1622, deci traiul era de 16 ori mai scump decît înainte de război ¹⁾.

Regresul edilitar cauzat de primul război mondial, mai ales în ceea ce privește pavajul, canalizarea și aprovizionarea cu apă, lipsa mijloacelor materiale corespunzătoare, au dus la mari neajunsuri, cărora orașul trebuia să le facă față, în domeniul gospodăriei comunale în anii imediat următori primului război mondial. Într-o publicație din 1921 se arăta că de cîțiva ani capitala României se prezenta ca o aglomerație în care sute de kilometri de străzi au pavajul deteriorat; hala centrală și celelalte piețe sînt adevărate focare de infecție. Locurile virane, străzile și chiar arterele principale de circulație erau garnisite cu mormane de gunoaie, deoarece serviciul salubrității era aproape inexistent ²⁾.

În această perioadă se constată o creștere a tendințelor politicianiste în detrimentul unei administrații corespunzătoare a orașului. „*De la reinstalarea lui* ³⁾ — scria ziarul „Socialismul”, *consiliul comunal și-a schimbat rolul; în loc de gospodărie comunală el face... politică*” ⁴⁾. Însăși reprezentanții moșierimii și burgheziei sînt nevoiți să recunoască carențele administrației, corupția și neputința claselor exploatare de a înlătura greutățile economice de după război și de a îmbunătăți condițiile de muncă și de trai ale populației. „*Stau toți cu degetul la frunte, notează V. Căncicov, deputat conservator, și așteaptă o idee salvatoare. Idee ce nu vine și nu va mai veni... În schimb vechea, tembela, necinstita administrație comunală de la 1916 s-a reinstalat la primăria Capitalei*” ⁵⁾.

Față de necesitățile crescînde, administrația dispunea de fonduri reduse pentru îmbunătățirea stării edilitar-urbanistice a orașului. Însăși

¹⁾ Statistica anuală a României pe anul 1922, p. 62—63.

²⁾ „Albina”, 18 noiembrie 1922.

³⁾ Este vorba de revenirea în București a administrației locale care în anii ocupației din timpul primului război mondial s-a evacuat în Moldova.

⁴⁾ „Socialismul” 30 noiembrie (13 decembrie) 1918.

⁵⁾ V. Căncicov, *Impresii și păreri personale din timpul războiului României*, vol. II, București, p. 706.

conducerea primăriei arăta în 1922 că pentru efectuarea lucrărilor edilitare „*strict necesare și de cea mai justificată urgență*” trebuie 104.238.670 lei, în timp ce în buget suma disponibilă era de 25.000.000 lei pentru sectoarele 1, 2 și 3, iar sectorul 4, care cuprindea periferia, fiind în afara prevederilor acestor fonduri¹⁾. Din această cauză nu s-au putut începe lucrările edilitare necesare cum ar fi repararea pavajelor străzilor, repararea filtrelor, mărirea debitului de apă.

În ceea ce privește alimentarea cu apă, în perioada 1918—1922, aceasta se făcea în condiții grele, neputând acoperi necesitățile de consum. Rețeaua



Vedere din avion a centrului capitalei — 1930

conductelor de apă era formată la sfârșitul anului 1923 din 50 km. artere și 330 km. conducte distribuitoare la o lungime a străzilor de 556 km. Toate aceste instalații necesitau reparații și înzestrări noi, mai ales la bransamente și apometri²⁾. Apa era distribuită în zonele în care existau instalațiile necesare, timp de 3 ore pe zi, dimineața, la prânz și seara. Periferia continua să fie aprovizionată cu apă din puțuri proprii sau adusă cu sacaua. În 1923 mai circulau pe străzile Bucureștilor 63 sacagii, vânzători de apă.

Iluminatul Capitalei, în aceeași perioadă, se menținea la vechile forme, predominând iluminatul cu gaz aerian. În perioada 1915—1919 a fost suprimat iluminatul cu petrol și benzină, periferia orașului — mai ales — rămânând în întuneric. A scăzut simțitor și utilizarea lanternelor cu gaz aerian de

¹⁾ „Monitorul Comunal”, an. XXIII (1922), nr. 48 (13 august).

²⁾ *Dare de seamă asupra administrației comunale*, 1923, p. 37.

la 7.786 în 1915, la 2.224 în 1918. În anul 1919 iluminatul Capitalei se îmbunătățește fără însă a fi la nivelul antebelic și departe de a asigura în mod satisfăcător necesitățile orașului și ale populației. Din totalul de 2.398 de străzi existente în 1923, 1876 erau luminate cu gaz aerian, 123 cu petrol intens, 24 cu electricitate, 5 cu electricitate și gaz¹⁾. Iluminatul public cu electricitate a orașului se făcea pe actualul bulevard 6 Martie, pe actualul bulevard Republicii, șos. Kiselef, bd. Lascăr Catargiu (azi Ana Ipătescu), Cișmigiu, utilizându-se în 1923, 131.000 de kilowați de către Uzinele comunale și restul de către Societatea de gaz și electricitate. Proporția străzilor lipsite de lumină era ridicată. Astfel din lungimea totală a străzilor de 556.381 metri, 175.000 de metri erau lăsați complet în întuneric²⁾.

Canalizarea era și ea insuficientă și necorespunzătoare. În 1923 existau în București 160 km. canale tubulare și 120 km canale ovoide. O parte însemnată din aceste canale era cu desăvîrșire infundate³⁾. Administrația comunală recunoștea faptul că în anul 1923 în oraș lipseau 120 km canale tubulare și 23 km canale ovoidale. Serviciul salubrității, în general, și cel al ridicării gunoaielor în special, nu putea desfășura o activitate permanentă pe întreg teritoriul orașului din lipsă de materiale, unelte și oameni⁴⁾.

Dacă aceasta era situația edilitar-urbanistică a orașului după primul război mondial, în anii următori ea a cunoscut schimbări impuse de noile necesități. Cercetînd proporția și ritmul în care au fost efectuate lucrările edilitar-urbanistice ca și fondurile alocate pentru realizarea lor, constatăm că ele rămîn mult în urma nevoilor și a posibilităților existente. Majoritatea lucrărilor edilitare efectuate între cele două războaie mondiale erau dictate de interese individuale, înguste. Administrația chemată să aplice legile și regulile care ar fi putut asigura o dezvoltare cît de cît armonioasă a orașului, în afara faptului că se schimba extrem de des, era antrenată în tot felul de afaceri veroase și lupte politice care au paralizat o activitate normală și au împiedicat realizarea în bune condiții a unor lucrări importante începute. Desele schimbări ale primarilor și consilierilor comunali ca și abandonarea de către noii aleși a lucrărilor începute de către predecesori, au adus și ele numeroase prejudicii în dezvoltarea unitară, armonioasă, a orașului. Insuși unul din primarii de acum 32 de ani, evident în scopuri personale politicianiste, recunoștea faptul că *„interesele orașului sînt confundate cînd cu interesele unui club, cînd cu ale altuia. Alinierile, sistematizarea, estetica, finanțele sînt rezolvate după interesele fiecărui club în parte și ale fiecărui partizan în parte. Bucureștii mare poate fi realizat chiar numai cu fărîmiturile care cad de la ospățul tuturor lupilor politici, cu condiția ca să scăpăm cel puțin aceste fărîmituri”*⁵⁾.

În același sens revista „Urbanismul” din 1938, constata că într-o perioadă de 10 ani (1928—1938), multe miliarde obținute prin impozite și taxe de tot felul de la oamenii muncii, au fost irosite cînd în lucrări inutile, cînd neoportune și întotdeauna insuficient studiate și intenționat ne-supravegheate și ca urmare inferior executate⁶⁾.

¹⁾ Anuarul statistic al orașului București, 1915—1923, p. 218.

²⁾ Idem pag. 219.

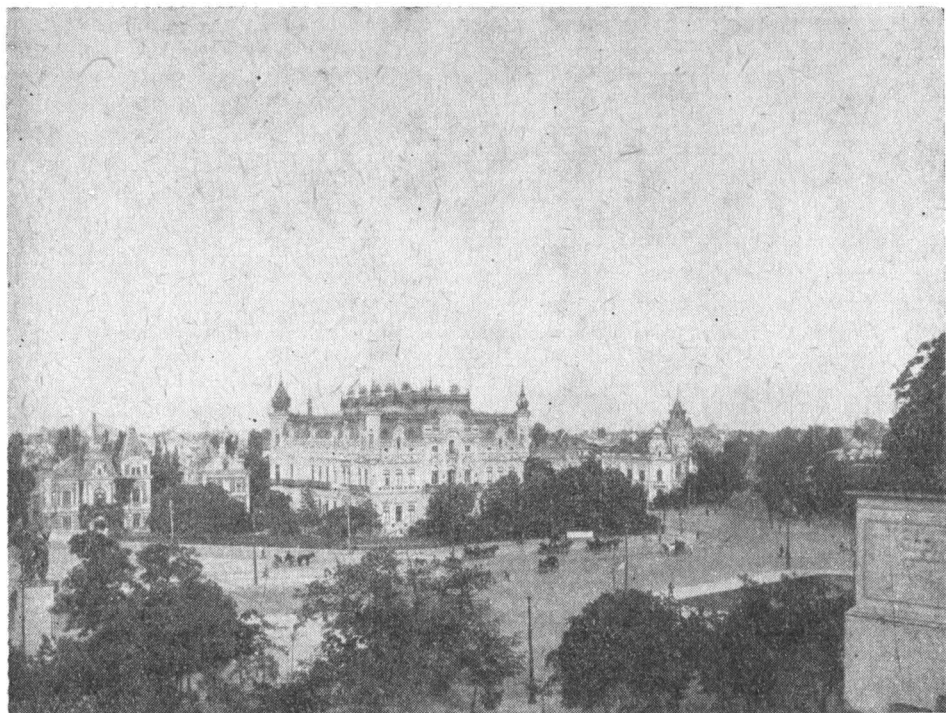
³⁾ Dare de seamă asupra administrației comunale, 1923, p. 37.

⁴⁾ „Monitorul comunal”, 27 noiembrie 1921.

⁵⁾ Dem. I. Dobrescu, Viitorul Bucureștilor, p. 56.

⁶⁾ „Urbanismul”, XV (1938), nr. 5—6 (mai—iunie), p. 65.

Din bugetul primăriei Municipiului București, o sumă redusă era alocată pentru lucrările urbanistice și edilitare, majoritatea fondurilor fiind cheltuite pentru plata anuității datoriei publice, întreținere, administrație, consilieri comunali și pentru finanțarea campaniilor politice și a unor agenți electorali. Astfel, din cele circa 42.000.000 lei aur cheltuiți în 1928, 31.713.000 lei au fost întrebuințați pentru plata datoriilor. Încasările consilierilor comunali și ale primarilor sub formă de salarii și diurne se cifrau la sume impresionante. În perioada 1929—1934 consilierii comunali au încasat sub formă de retribuție, cheltuieli de transport etc. suma de



Piața Victoriei în vara anului 1935

88.829.188 lei¹⁾. Din totalul de 12.000.000.000 cheltuite de administrația Municipiului București în perioada 1919—1931, pentru realizări urbanistice și edilitare s-au folosit mai puțin de 1,5 miliarde lei²⁾.

Cunoscând aceste carențe ale administrației municipale, avem explicația dezvoltării inegale, contradictorii, anarhice, a orașului între cele două războaie mondiale, vizibil atât în aspectul unor străzi și piețe, în trasarea unor noi artere, în construcțiile realizate, cât și în lucrările edilitar-urbanistice întreprinse.

Burghezia și moșierimea, mînată de propriile interese și necesități, a luat unele măsuri de modernizare a orașului, de sistematizare a

¹⁾ Arhiva S.P.C. din Bd. Banu Manta, 4 ani de activitate edilitară 1929—1933 sect. 3 *Albastru*.

²⁾ „Urbanismul”, XV (1938), nr. 5—6 (mai—iunie), p. 65.

unor artere, piețe și zone de locuit. Aceasta și-a găsit expresia și în legile și regulamentele elaborate în perioada de care ne ocupăm.

Pînă în 1925 activitatea direcției generale a Casei lucrărilor orașului București se baza pe aplicarea legii speciale din 1895, modificată în 1913, a legii pentru mărginirea orașului și a regulamentului de construcții și alinieri. Dar nici una din aceste legi nu mai corespundea realității de după război, fapt care a determinat adoptarea, în 1925, a legii pentru unificarea administrativă, care se aplica și orașului București.

Cu toate că din expunerea de motive și din conținutul legii elaborat în 1925 rezulta că la baza administrației locale va sta principiul descentralizării, în realitate această descentralizare era limitată de atîtea restricții, încît în practică ea însemna de fapt o întărire a regimului centralist-birocrat.

Considerîndu-se insuficientă pentru orașul București legea din 1925, a fost elaborată și votată, în 7 februarie 1926, o lege specială: Legea pentru organizarea administrațiunii comunale a orașului București. Legea prevedea împărțirea Capitalei în două zone: centrală și periferică. Zona centrală se împărțea în 4 sectoare cu primării și consilii comunale separate. Împărțirea pe sectoare nu a avut la bază criterii economice, sociale, edilitar-urbanistice, care să poată asigura o unitate administrativă și o justă repartizare a teritoriului orașului. S-a urmărit transformarea sectorului I într-un sector al protipendadei. Însăși unii din participanții la discuții au recunoscut că cei care au întocmit proiectul de lege „*au fost preocupați de stringerea unei clientele politice*”, sectorul I fiind alcătuit „*pe principii electorale*”¹⁾. Cea de a doua zonă cuprindea restul teritoriului pînă la linia forturilor, inclusiv comunele care conform prevederii legii deveneau suburbane orașului. Acestea erau: comuna Băneasa cu cătunele ei; comuna Colentina — Fundeni fără satul Pipera, care se alătura comunei Tunari; comuna Pantelimon; comuna Principele Nicolae cu satele; Dudești-Cioplea, exclusiv satul Cățelu, care se alătura la comuna Bobești-Bălăceanca; comuna Șerban Vodă cu satele; comuna Militari cu satele; comuna Roșu; Comuna Principele Carol cu satele²⁾.

În 1929 a intrat în vigoare o nouă lege pentru administrarea Municipiului București, care deși proclama principiul autonomiei organelor locale, în practică acesta era limitat de nenumăratele imixtiuni ale Ministerului Afacerilor Interne în administrația comunală. Unele măsuri și legi au fost elaborate și în ceea ce privește sistematizarea orașului. Astfel în 1928, pe lângă primărie a luat ființă o comisie specială ale cărei principale preocupări erau legate de amenajarea unor noi zone de locuit, sistematizarea unor artere și piețe, trasarea unor noi străzi.

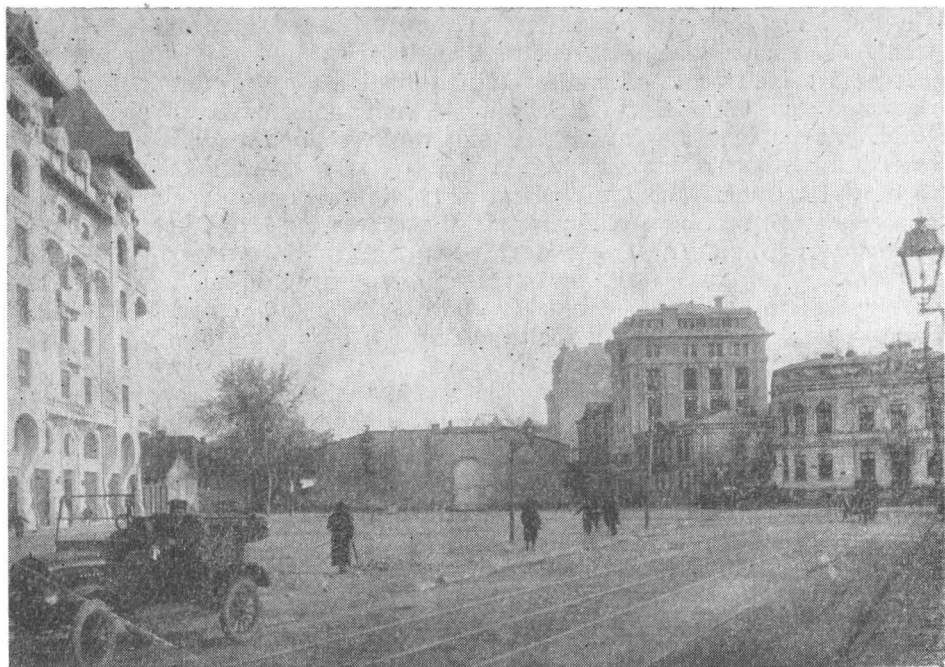
Deși pentru construcțiile, alinierele și sistematizarea Bucureștilor au fost elaborate unele studii și planuri de sistematizare, acestea erau parțiale, nu erau încadrate într-un plan general și nu stabileau cu precizie norme obligatorii pentru edili și cetățeni. Astfel, planul din 1921 avea numeroase erori cadastrale și din această cauză n-a putut servi decît ca un plan de orientare³⁾. Planul director de sistematizare din 1935 reprezenta un pas înainte prin unele din prevederile valoroase pe care le conținea cît

¹⁾ Ioanițescu, R. D. *Discursul la legea pentru organizarea Municipiului București*, 1926, p. 21.

²⁾ „Monitorul Oficial”, *Dezbaterile senatului*, 11 februarie 1926, p. 35.

³⁾ *Dare de seamă asupra administrației comunale pe anul 1923*, p. 39.

și prin studiul de ansamblu și documentarea ce au stat la baza elaborării lui. Dar și acest plan reflecta limitele impuse de existența proprietății privat capitaliste și a celorlalte racile ale acestei orînduiri. Puține din prevederile judicioase incluse în plan au fost respectate, alinierea și lărgirea străzilor, a piețelor, amenajarea spațiilor verzi, alimentarea cu apă, iluminatul, rețeaua de mijloace de transport în comun continuînd să se facă, de cele mai multe ori, după bunul plac al edililor și proprietarilor particulari.



Actualul bulevard N. Bălcescu în 1924

Cele mai importante lucrări de construcții și sistematizare, așa cum se întîmplă într-o societate bazată pe inegalitate socială în care proprietatea privat-capitalistă generează o dezvoltare anarhică, s-au executat în centru. Dar lucrările de sistematizare întreprinse în București între cele două războaie mondiale, ca și în general toate lucrările de construcții, nu au dus decît la ameliorări parțiale, la crearea unor artere și a unor piețe, la sistematizarea unor zone, ele fiind o dovadă a neputinței înfătuiri unui plan general de largi proporții și care să cuprindă întreg teritoriul orașului.

O realizare importantă din această perioadă care a dat Capitalei una din cele mai mari artere și care avea să devină în anii puterii populare o impunătoare magistrală, a fost continuarea trasării actualului bulevard 1848 — Bălcescu — Magheru, între Piața Unirii și Piața Romană. Această arteră a fost concepută pe la 1900, însă înainte de primul război mondial s-a realizat foarte puțin din proiectul inițial. Reluarea lucrărilor de continuare a străpungerii bulevardului a avut loc după 1923, an în care s-a în-

ființat o secție specială pentru demolări. Între anii 1936—1938 strada Colței a fost prelungită între Piața Sf. Gheorghe și Piața Națiunii (azi Unirii). Amenajarea acestei artere care a înzestrat orașul cu un bulevard larg, reprezintă o realizare însemnată. Este adevărat că artera nu a fost deplin încheagată și în afară de aceasta lucrările de construcție a ei ca și exproprierile au costat primăria sume enorme. Prețurile fixate pentru exproprierea terenurilor oscilau între 8—10 mii lei m.p. Bulevardul nu a căpătat un aspect unitar din cauza modului dezorganizat în care s-a construit; clădiri ieșite din aliniere, lipsă de unitate arhitecturală, blocuri cu 6—8 etaje lângă niște căsuțe cu parter, terenuri neconstruite care evidențiau urfienia calcanelor unor construcții. Urmele acestei dezvoltări se mai pot observa și azi cu toate că multe au fost lichidate ca urmare a lucrărilor de sistematizare întreprinse în ultimii ani. Astfel blocul „Lido” și fost „Angelescu” de pe bulevardul Magheru sînt mult ieșite din aliniere, deoarece moșierul Angelescu, prin intervenția lui, a deviat traseul magistralei numai ca să-i rămînă intactă proprietatea. La lipsa de unitate a bulevardului a contribuit atît înălțimea clădirilor cît și așezarea lor față de stradă. Astfel, lângă casa „Sanitas” care avea doar parter, se înălța un bloc cu 8 etaje. Pe cealaltă latură a străzii, la intersecția bulevardului cu actuala stradă Aristide Briand, s-a ridicat blocul „Carlton” cu 11 etaje, înalt de 44 de metri, una dintre cele mai înalte clădiri din oraș și care a fost distrusă de cutremur în 1940.

În perioada de care ne ocupăm au fost sistematizate parțial, rectificate, lărgite și modernizate următoarele artere: Calea Victoriei, Grivița, 13 Decembrie, Calea Rahovei, Calea Văcărești, șos. Pantelimon, str. Dudești, Colentina, str. Labirint, Traian, Călărași, Camelia, șos. Jianu (azi bd. Aviatorilor), bd. Dacia, bd. Dinicu Golescu etc. Toate aceste lucrări au ameliorat întrucîtva rețeaua stradală bucureșteană fără însă a fi la nivelul cerințelor unui oraș modern, la nivelul circulației în continuă creștere a mijloacelor de transport. Pentru efectuarea acestor lucrări care au reclamat numeroase exproprieri s-au cheltuit sume enorme. Exproprierile au constituit un adevărat dezastru pentru București, deoarece conform legii din 1864, modificată în anii 1900, 1913, și 1923 se confunda exproprierea cu vînzarea. Astfel, pentru o casă cu 4 camere și fără nici un confort s-a plătit uriașa sumă de 22.000.000¹⁾. Unele terenuri au fost plătite cu sume mari, deoarece aveau executate lucrări edilitare inițiate și subvenționate de aceeași administrație care achita și exproprierile.

Modificări, restructurări și unele lucrări de sistematizare s-au efectuat și la principalele piețe. Dintre piețele asupra cărora s-a concentrat mai mult atenția edیلilor amintim Piața Națiunii (Unirii) și Piața Victoriei etc. Piața Națiunii a început să fie sistematizată după 1932 cînd s-au dărîmat hala de vechituri și hala Bibescu Vodă. Proiectarea ei făcută în grabă, soluțiile și studiile făcute, lipsite de o idee călăuzitoare, fie că nu corespundeau, fie că depășeau posibilitățile financiare ale Municipiului, nu au fost aplicate. Nici proiectele pentru sistematizarea actualiei piețe Nicolae Bălcescu întreprinse în decursul a 50 de ani nu au găsit o aplicare corespunzătoare. Este cunoscută „bătălia” dusă ani în șir pentru evacuarea și dărî-

¹⁾ Iuliu Pascu, *Dreptul urbanistic și sistematizarea Bucureștilor*, p. 44.

marea casei Oscar Niculescu, în scopul lărgirii pieții la intersecția principalelor două artere ale Capitalei. Lucrări importante au fost făcute și în piața Gării de Nord. Aici au fost lărgite și modernizate atât construcția gării, peroanele, cât și Triajul. Deschiderea bulevardului Dinicu Golescu în anul 1923, dărîmarea atelierelor CFR Gara de Nord în 1932 și construcția pe aceste locuri a Palatului CFR au fixat unele jaloane din profilul unei piețe concepută monumental. Dar lucrările de amenajare și sistematizare a pieții s-au oprit, ca în atâtea alte cazuri, la jumătatea drumului.



Piața Națiunii (azi Unirii) în fața spitalului Brincovenesc — 1936

În anii 1932—1934 a fost reamenajată Piața Universității, care a căpătat un aspect monumental, fiind una din piețele atrăgătoare ale orașului.

Dar cu toate încercările făcute, piețele orașului nu au căpătat un aspect definitiv, lucrările începute fie că s-au oprit la jumătatea drumului, fie că au fost sistate din lipsă de fonduri sau au rămas doar în faza de proiectare în mapele arhitecților și proiectanților, în arhivele Municipiului.

Unele cartiere ale orașului sistematizate parțial, cum ar fi fostul parc Eliza Filipescu (azi aleea Ștefan Gheorghiu, Alea Alexandru etc), Bonaparte (azi bd. Ilie Pintilie), parcul Ioanid (azi Pușkin), Cotroceni sau a cartierelor unde s-au construit așa-zisele „locuințe ieftine”, cum sînt: Vatra Luminoasă, Drumul Sării, Domenii, Cartierul Steaua C.F.R., sînt doar încercări izolate, care dezvoltate oarecum rupt de celelalte zone ale orașului, scot și mai mult în evidență creșterea haotică a Capitalei.

O altă lucrare urbanistică importantă a fost construirea planșeului din beton armat peste Dîmbovița, între Piața Splaiului și podul Șerban Vodă în lungime de 610 m, lucrare executată în anul 1935¹⁾.

Această grijă a edililor față de centru și față de cartierele unde locuia burghezia și moșierimea a determinat o creștere a contrastului dintre centru și periferie. Realitățile din București între cele două războaie



Reclama excesivă, neorinduiala firmelor completau aspectul contradictoriu al orașului.

mondiale ilustrează deosebit de pregnant o societate bazată pe clase antagoniste, exploatarea majorității de către o minoritate, caracterul exploatare al repartizării venitului național.

Periferia Bucureștilor, datorită imposibilității limitării zonei de locuit a crescut continuu ea făcându-se după bunul plac al proprietarilor parcelatori. În acest fel zona construită a orașului a crescut de la 5.400 ha în 1923 la 7.800 ha în 1936. Agravarea procesului de pauperizare relativă și absolută

¹⁾ „Urbanismul”, anul XII (1935), nr. 7—9 (iulie—sept.), p. 117—125.

a maselor împingea populația nevoiașă la periferie. Din cauza chiriilor ridicate mulți oameni ai muncii erau nevoiți să locuiască în casele insalubre de la periferie sau să-și improvizeze locuințe proprii, adevărate cocioabe, dacă nu bordee, în care într-o încăpere locuiau uneori chiar 10 persoane. Cu toate că existau numeroase posibilități de a îngrădi și a împiedica parcelarea a noi terenuri de la periferie, nu a fost stăvilit acest proces în care era interesată burghezia și moșierimea. Prin legea din 1929 parcelatorul era obligat să aibă aprobarea consiliului comunal pentru vinderea de loturi pentru construcții, să prezinte un plan detaliat cu situația terenului inclusiv aleile și străzile de acces și să execute lucrările edilitare necesare (canal, apă și lumină). Dar aceste prevederi nu au fost respectate nici chiar de cei care aveau obligația să asigure îndeplinirea lor. Astfel primăria a cumpărat în 1932 de la Banca Marmarosch Blank terenul Bordei în suprafață de 500.000 m.p. care la acea dată se afla în plin cimp. La stabilirea prețului terenului conducerea primăriei a „uitat” de faptul că ea a finanțat 65% din costul lucrărilor edilitare executate anterior tranzacțiilor, încălcând astfel legea care obliga pe proprietar să execute integral lucrările edilitare înainte de vânzare. Din această afacere banca s-a ales cu un beneficiu de 5.000.000 lei sumă rezultată din fixarea unui preț ridicat al terenului care beneficia de lucrările edilitare, fără a se avea în vedere contribuția primăriei la executarea lor¹⁾.

Parcelările, construcțiile clandestine și încălcările normelor legale erau frecvente în toate cartierele orașului și în special pe terenurile neconstruite de la periferie. Este clasic de exemplu sistemul folosit în comuna suburbană Colentina și în cartierul Sebastian. Astfel în Colentina loturile rezultate din parcelări aveau o suprafață de circa 1.200 m.p. cu o fațadă de 12 m. Proprietarul terenului își plasa căsuța construită, de cele mai multe ori clandestin, în mijlocul curții fără să țină cont de clădirea vecinului sau de alinierea față de stradă. În cartierul Sebastian unde au fost terenuri virane întinse ou o fațadă de 20—30 metri și o adâncime de câteva sute de metri se lăsa o stradelă de 3—4 m lățime iar de o parte și de alta se vindeau loturi de 5—6—9 metri fațadă, pe adâncime 10—12 metri. Așa au apărut fundătura Moș Ajun, fundătura din str. Broscăriei, fundătura Moș Petre, etc. Numeroasele intrări, care se mai întîlnesc și azi în rețeaua stradală bucu-reșteană sînt rezultate ale procesului amintit mai sus²⁾.

Semnificativ pentru întinderea zonei de locuit a orașului este și felul cum s-au dezvoltat cartierele Bucureștii Noi, Balta Albă, Cotroceni, Colentina, Giulești, Ferentari, Văcărești etc.

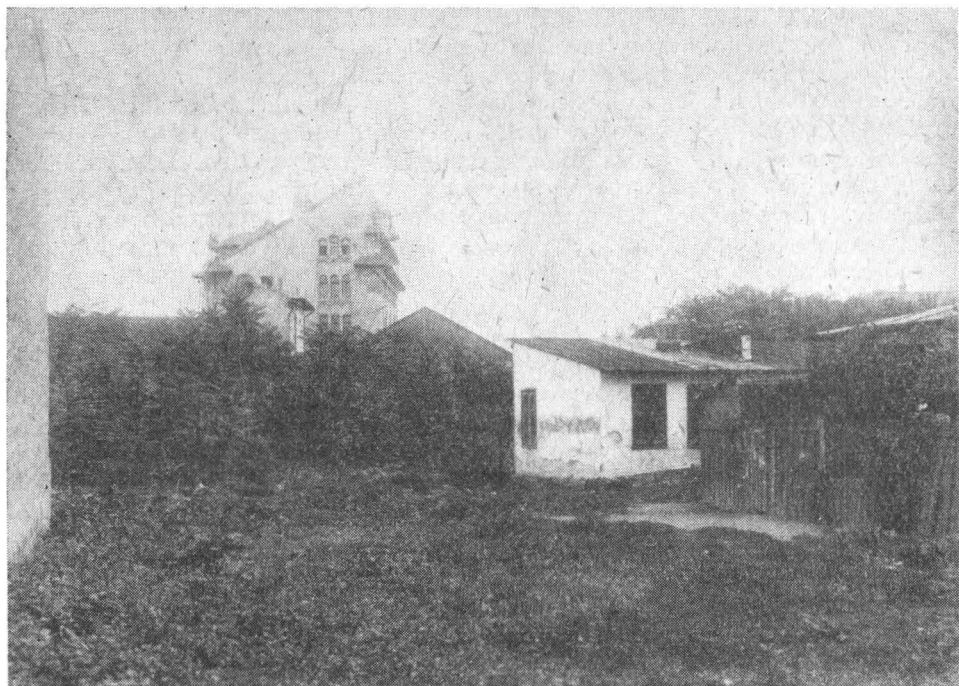
Între cele două războaie mondiale și în special în perioada 1930—1941, în București s-a construit relativ intens. Numeroasele avantaje acordate de stat celor ce-și construiau clădiri și chiriile ridicate au atras numeroase capitaluri care au fost plasate în construcții. Acest fenomen capătă o deosebită amploare în timpul crizei economice din anii 1929—1933. Ca urmare a instabilității economice, a neîncrederii în solvabilitatea statului și în valoarea monetei, mulți capitaliști își plasează capitalurile în construcții, stimulați de profiturile mari obținute. Astfel numărul locuințelor capitalei, inclusiv comunele subordonate, a crescut de la 70.537 cit erau în 1930 la 123.717 în

¹⁾ „Gazeta Municipală” din 12 martie 1933.

²⁾ Gh. Vîrtosu, *Locuințe pentru populația nevoiașă și problema comasărilor*, p. 47.

1941¹⁾). Cu toate acestea construcțiile de locuințe nu erau suficiente pentru acoperirea necesităților, ritmul de construcție rămânând în urma procentului anual de creșterea a populației. Ca rezultat al sporului natural și al strămutării a numeroși locuitori din provincie în capitală, populația înregistrează creșteri însemnate de la an la an. Astfel, dacă în perioada 1912—1915 s-au stabilit în București 41.897 provinciali, în perioada 1920—1930 numărul lor s-a ridicat la 168.268 pentru ca între anii 1930—1940 să crească la 330.088²⁾).

Din aceste cifre rezultă că în medie pe an s-au stabilit în București între 1930—1940 circa 30.000 de persoane față de aproximativ 10.000 în anii



Aspectul bulevardului Dacia înainte de deschidere și amenajare

1912—1915. Dacă la aceasta adăugăm sporul natural înregistrat în creșterea populației în deceniul 1930—1940 rezultă că anual populația orașului creștea cu circa 43.000 locuitori, ajungându-se în 1930 la 639.040 iar în 1941 la 992.536³⁾. O altă caracteristică a dezvoltării Bucureștilor în această perioadă în domeniul construcției de locuințe o reprezintă predominarea clădirilor mici cu parter și etaj ca și numărul ridicat al locuințelor construite din paianță, chirpici, vălătuci, etc. Astfel în 1930 în București, fără comunele subordonate, existau 22.230 clădiri cu un apartament (36,4%), 14.018 cu două apartamente (24%), 8.160 cu trei apartamente (13,9%), 4.823 cu patru apartamente (8,2%), 6.920 cu 5—10 apartamente (11,8%), 1.076 cu peste 10

¹⁾ *Analele Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor*, vol. 3, 1944, p. 178.

²⁾ Primăria Municipiului București, „*Buletinul Statistic*”, anul LI, 1948 seria II, nr. 1, p. 7.

³⁾ *Anuarul Statistic al Orașului București*, 1960, p. 72.

apartamente (1,8%), 1.085 clădiri de utilitate publică (1,8%). Deci aproape 75% din locuințe aveau în 1930 de la 1—3 apartamente¹⁾.

Din numărul total al clădirilor multe erau adevărate cocioabe sau chiar bordee. În 1930, 9.822 de clădiri (12,9%) erau din paianță, chirpici sau lemn, 5.571 (7,3%) erau făcute din vălătuci, nuiele, lut și bordee, iar în comunele subordonate 69,2% erau construite din paianță, chirpici, lemn, vălătuc, lut, etc. și numai 30,8% din cărămidă, beton și piatră²⁾. Zidite din paianță, lipite cu lut, cu pământ pe jos, lipsite de apă, canal și lumină electrică, cu geamuri fixe și acoperite deseori cu paie și carton gudronat



Case în groapa Floreasca — 1935

aceste maghernițe construite pe străzile nepavate erau adevărate focare de infecție provocatoare de epidemii³⁾. O anchetă efectuată în 1938 a stabilit că peste 20.000 de imobile din București erau complet insalubre⁴⁾. În cartierul Tei așa zisele „camere de închiriat” erau simple magazine de scinduri tencuite pe dinăuntru. Trăind în asemenea condiții care nu putea asigura nici măcar cele mai elementare cerințe de salubritate, într-o supra aglomerare dăunătoare pentru sănătate, mii de oameni cădeau victimă bolilor.

Salariile reduse ca și lipsa altor venituri împiedicau pe muncitori și alte categorii ale populației sărace din oraș să închirieze locuințe cores-

¹⁾ „Urbanismul”, anul XIII (1936), p. 428.

²⁾ „Analele Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor”, vol. III, 1944, p. 178.

³⁾ Problema locuințelor ieftine în „Analele Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor”, vol. III, 1944, p. 175—177.

⁴⁾ Ministerul Sănătății și Asigurărilor Sociale. Probleme și realizări, vol. II, p. 1082.

punzătoare, deoarece suma percepută pentru folosința unui apartament modest se ridica în 1933 la 2.500—3.000 lei lunar. În cartierul Tei o cameră cu săliță și fără bucatărie se plătea în același an cu 700 lei pe lună¹⁾). Aproape 12% din numărul locuitorilor orașului trăiau în 1930 între 3—10 persoane într-o singură cameră²⁾), în timp ce în centru se mai găseau apartamente nelocuite. În 1936 numărul acestora se ridica la 5.975, nu fiindcă spațiul locativ existent ar fi acoperit și ar fi depășit nevoile întregii populații ci din pricina chiriilor ridicate. Revista „Urbanismul” arăta în 1935 că mai erau necesare 12.500 apartamente pentru descongestionarea celor existente.

În perioada de care ne ocupăm se observă o preocupare sporită față de problemele edilitar-urbanistice ca urmare a dezvoltării economice și culturale, a creșterii populației și a înmulțirii mijloacelor de transport. Dorința manifestată de anumite cercuri ale burgheziei în cap cu monarhia față de modernizarea orașului nu se baza pe principii „umanitare” ci pe anumite interese. „Cointeresarea” monarhiei, în speță a lui Carol al II-lea pentru acoperirea Dîmboviței cu planșeu de beton, pentru amenajarea parcului Herăstrău etc. era legată de obținerea unor mari beneficii.

Dintr-o analiză, fie și succintă, a acestei perioade rezultă că dezvoltarea orașului a continuat să se facă în mod inegal fără să țină seama de nevoile populației, lucrările edilitare principale, fiind executate mai ales în centru și în unele cartiere semi centrale. Cu toate că sumele repartizate din bugetul primăriei pentru efectuarea acestor lucrări nu erau suficiente, totuși dacă ele ar fi fost mai bine administrate și utilizate realizările ar fi fost mai numeroase. Cele mai multe din lucrările edilitare executate, în special cele de pavaj, au fost date la diverși antreprenori fără forme de licitație sau în urma unui simulacru de licitație. Legea a fost încălcată prin fracționarea lucrărilor mari în loturi a căror valoare nu depășea 1.000.000 lei, unei singure persoane³⁾). De asemenea multe dintre lucrările edilitare au fost executate fără a se încheia contracte conform dispozițiilor legale în vigoare. Nu întotdeauna se da note de comandă și nu i se fixa antreprenorului un termen precis de execuție. Uneori nu existau nici chiar caiete de sarcini. Astfel dintr-un raport al Ministerului de Interne referitor la gestiunea primăriei Municipiului București în exercițiile financiare 1933—1937 se aprecia că la aproape toate lucrările de pavaj efectuate nu s-au respectat dispozițiile legale în vigoare. La pavarea șoselei Mihai Bravu, antrepriza în colaborare cu unele servicii ale primăriei a reușit să încaseze, pe baza unei note de plată falsificată, peste ceea ce avea de încasat, suma de 5.743.000 lei. De asemenea la pavarea șoselei Jianu (azi. Bd. Aviatorilor), primăria a plătit antreprenorului suma de 4.597.000 lei pe bază de acțiuni date pe simple cereri lipsite de un referat al serviciului tehnic al primăriei. Și la lucrările de terasament din jurul Academiei Militare serviciul tehnic al primăriei, emițind bonuri false, pentru transporturi de pământ a fraudat suma de 2.450.000 lei.⁴⁾

Dintre lucrările de pavaj mai importante executate între cele două războaie mondiale amintim pavarea șoselei Mihai Bravu, șos. Iancului, Ca-

¹⁾ „Urbanismul” XIII (1936), p. 426.

²⁾ „Analele Ministerului Lucrărilor Publice și Comunicațiilor”, vol. III, p. 471.

³⁾ „Urbanismul”, anul XVII (1940), nr. 8—10 (august—octombrie), p. 180; vezi și „Evenimentul” din 19 septembrie 1940.

⁴⁾ Petre Daiche, *Aspecte din reconstrucția orașului București*. Buc., 1963, p. 29.

lea Călărășilor, Calea Văcărești șos. Pantelimon, Calea Rahovei, Calea 13 Septembrie, str. Eugen Carada, str. Filitti, str. Știrbei Vodă, șos. Jianu etc.

Trebuie menționat faptul că primăria era mereu obligată să întreprindă lucrări de repavare și refacerea pavajelor de pe unele străzi datorită faptului că erau prost executate. Societățile „Via” și „Bazaltin” făceau pavaje atât de proaste — scria *Gazeta Municipală* — încît se topeau la soare¹⁾. Astfel str. Ion Moș pavată în 1933 la numai cîteva luni de la terminarea lucrărilor era plină de gropi²⁾.



Calea Victoriei la intersecția cu strada Aristide Briand

În afara pavajelor executate din fondurile primăriei mulți locuitori, în special cei ai cartierelor mărginașe, asigurau achitarea unor lucrări de pavaj din fonduri proprii. În multe cazuri însă, primăria nu venea la timp în sprijinul acestor inițiative particulare. Așa de exemplu cetățenii de pe străzile Petre Ispirescu, Hermina, Broscăriei, Sebastian, deși au depus pentru lucrări de pavaje suma de 40.000 lei primăria nu a luat măsurile necesare pentru executarea lor. *Revista „Facla”* scria în 1930 despre acești locuitori că „se chinuiesc, înoată în noroi, vara se îneacă în praf și zac de friguri — nici doctorul, nici popa nu ajung pînă la ei”³⁾.

Cu toate lucrările întreprinse, Capitala a continuat să aibă sute de străzi de pămînt care aduceau mari neajunsuri populației. „La răspîntii

¹⁾ „*Gazeta Municipală*” din 24 septembrie 1933.

²⁾ *Ibid*, 20 august 1933.

³⁾ „*Facla*”, anul IX (1930), 19 februarie.

și în mijlocul acestor străzi de pământ — recunoștea darea de seamă a sectorului III Albastru — se formau bălți... în care porcii se scăldau în voie. Apa plină de murdărie încropită de căldura soarelui exala vara mirosuri pestilențiale făcînd endemice frigurile palustre în cartierele periferice. În timp ploios aceste străzi deveneau impracticabile. Circulația vehiculelor devenea aproape imposibilă... ieșirea în străzile principale se făcea cu ajutorul picioroangelor sau a saboților de lemn" ¹⁾).



Inundații pe str. Apărătorii Patriei — 1935

În ceea ce privește canalizarea orașului cu toate că s-au efectuat unele lucrări valoroase, ea a rămas mult în urma necesităților, cartiere și zone întregi din oraș fiind lipsite de aceste dotări. Astfel în perioada anilor 1923—1938 rețeaua simplă de canalizare a crescut de la 298,2 km la 578,2 km ²⁾).

S-a construit canalul colector în lungime de 5 km începînd din șoseaua Viilor pînă la Abator și s-a prelungit vechiul canal de pe Splaiul Abatorului mutîndu-se punctul de descărcare în afara orașului. Un alt canal în lungime de 4 km s-a construit începînd din str. Carol Knappe pînă la Ciurel ³⁾. A fost dat în folosință deasemeni canalul colector Reînvierea Lizeanu ⁴⁾. Au fost

¹⁾ 4 ani de activitate edilitară sect. III Albastru, p. 13.

²⁾ Anuarul Statistic al Orașului București, 1960, p. 188.

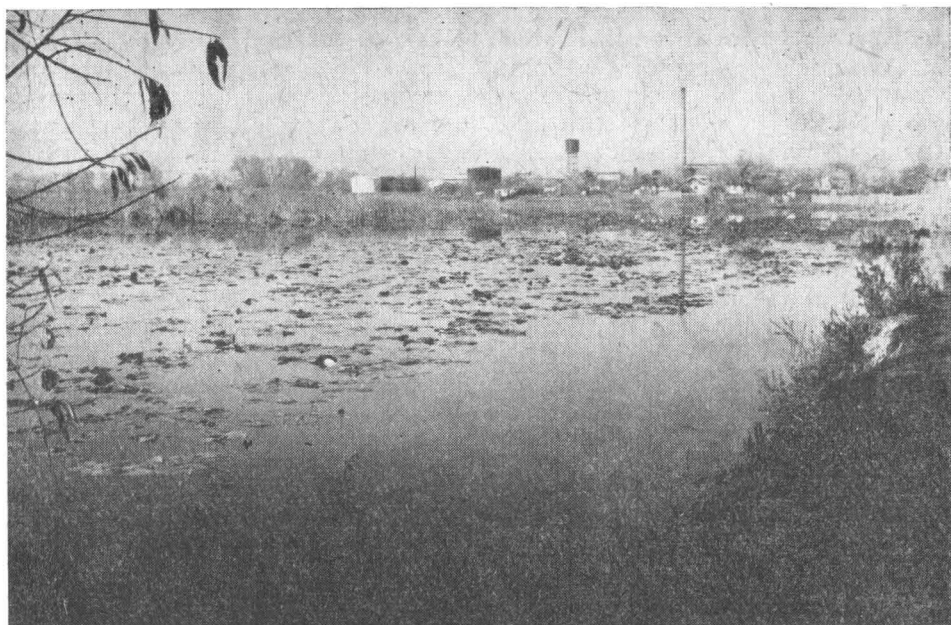
³⁾ „Monitorul Comerțului Industrii și Finanțelor”, anul XXII (1936), februarie, p. 95.

⁴⁾ „Gazeta Municipală”, 16 octombrie 1932.

prelungite canalele mici de pe Calea Griviței, Calea Dorobanți, str. Laborator și bd. Gării de Est¹⁾.

Cu toate acestea cartiere întregi cum erau Tei, Colentina, Balta Albă, Apărătorii Patriei, Bucureștii Noi erau lipsite de canalizare, aveau o salubritate extrem de redusă și era expuse la frecvente inundații.

Iluminatul străzilor și al locuințelor a cunoscut și el anumite progrese. În 1923 printr-o convenție special încheiată primăria a răscumpărat



Lacul Herăstrău înainte de asanare

de la Societatea franco-belgiană „Omnium Electric Român” care deținea concesiunea iluminatului cu gaz și electricitate în București, toate acțiunile. Răscumpărarea s-a făcut în condiții extrem de dezavantajoase pentru primărie la prețul de 36.720.000 franci francezi, sumă ce depășea cu mult valoarea instalațiilor întreprinderii²⁾.

Prin achiziționarea întregului pachet de acțiuni ale Societății generale de gaz și electricitate, primăria a devenit, în 1924, proprietara tuturor instalațiilor de producție și distribuție de gaz și electricitate. Cele două uzine de la Grozăvești și Filaret și substațiile din actuala str. 30 Decembrie și Dinicu Golescu au fost reunite sub aceeași conducere. Dar uzinele din Capitală nu mai puteau face față necesităților crescînde de după primul război mondial primăria fiind nevoită să aducă curent de la Uzinele Electrice Schitu-Golești și Florești.

Începînd cu anul 1924 iluminatul electric s-a dezvoltat mereu în detrimentul gazului aerian datorită utilizărilor casnice, medicale, telecomunicații,

¹⁾ „Monitorul Comerțului, Industriei și Finanțelor”, anul XXI (1936), februarie, p. 95.

²⁾ Milan Popovici, *Aspecte din istoria finanțelor orașului București*, București 1960, p. 137.

industrie, reclame luminoase etc. Astfel în 1937 iluminatul electric se făcea pe o distanță de 320 km folosindu-se 14.530 de becuri față de 150 câte se foloseau în 1908.

Cu toate aceste realizări în Capitala țării se mai păstra arhaicul sistem de iluminat cu felinare cu petrol lampant sau gaz aerian. În 1924 gazul aerian asigura iluminatul public pe o lungime de 30 km folosind 5.000 de felinare¹⁾. În 1937, 56% din locuințe erau luminate cu gaz-petrol care dădea o lumină peste măsură de slabă. În aceeași perioadă în București se aflau sute de străzi neelectrificate. Din cele 87 străzi din Cîmpul Veseliei, cartier ce se întindea între șos. Măgurele și Pieptănari și în care locuiau circa 10.000 locuitori, nici una nu era electrificată²⁾. În cartierul Grivița care includea și Bucureștii Noi pe o lungime a străzilor de 41 km existau în anul 1937 doar 220 lămpi pentru iluminatul public. Peste 30% din străzile cartierului amintit rămânând în întuneric, iar din totalul de 22.000 locuitori doar 230 erau abonați la utilizarea energiei electrice³⁾.

Din situațiile statistice existente rezultă că în 1938 în orașul București au fost distribuiți 156.672.000 de kilowați energie electrică din care 24.330.000 pentru utilizări casnice și numai 10.380.000 pentru iluminatul public. În întreaga țară în același an s-au produs 1,1 miliarde kilowați producția pe locuitor fiind de 72 kilowați/oră pe întregă țară și 173 kilowați pentru București. Numărul total al abonaților din București era în 1938 de 85.000⁴⁾. Cu toate că sute de străzi erau lipsite de lumină electrică peste 30% din curentului electric de care dispuneau Bucureștii în 1935 era neconsumat. Aceasta se datora și faptului că prețul curentului era foarte ridicat. Astfel societatea de electricitate „Hidrofină” cu capital franco-belgian care a reușit să controleze societățile „Ialomița” și „Lignitul” furniza curent electric uzinelor comunale București la un preț de două ori mai mare decât cel produs de uzinele primăriei⁵⁾.

Aprovizionarea cu apă a capitalei s-a îmbunătățit față de perioada primului război mondial atât prin dezvoltarea și lărgirea instalațiilor vechi cât și prin sporirea capacității surselor de alimentare, a instalațiilor de captare și distribuție și a rețelei în ansamblu. Astfel în 1938 lungimea totală a rețelei de distribuție a apei era de 794,1 km din care 689,3 km conducte iar 104,8 km artere față de 330 km conducte distribuitoare și 50 km artere existente în 1923⁶⁾.

Pentru îmbunătățirea alimentării cu apă a Capitalei au fost modernizate filtrele și betonate bazinele de la Arcuda, s-au reparat rezervoarele de la Cotroceni și au fost lărgite captările de la Ulmi și Bragadiru. Cu toate acestea mulți locuitori ai Capitalei nu beneficiau de instalații de apă fiind nevoiți să se alimenteze din puțuri⁷⁾. În aceste condiții periferia avea greutăți deosebit de mari în alimentarea cu apă, greutăți ce completau celelalte neajunsuri ale populației în aceste părți ale orașului. Astfel în cartierul Grant-Regie care

1) „Urbanismul”, XIV (1937), nr. 11—12 (nov.—dec.), p. 527.

2) „Dimineața”, 10 noiembrie 1925.

3) G. M. Dinescu, „Electrificarea rurală în jurul Capitalei, 1937”, p. 3—4.

4) Anuarul Statistic al orașului București, 1960, p. 102.

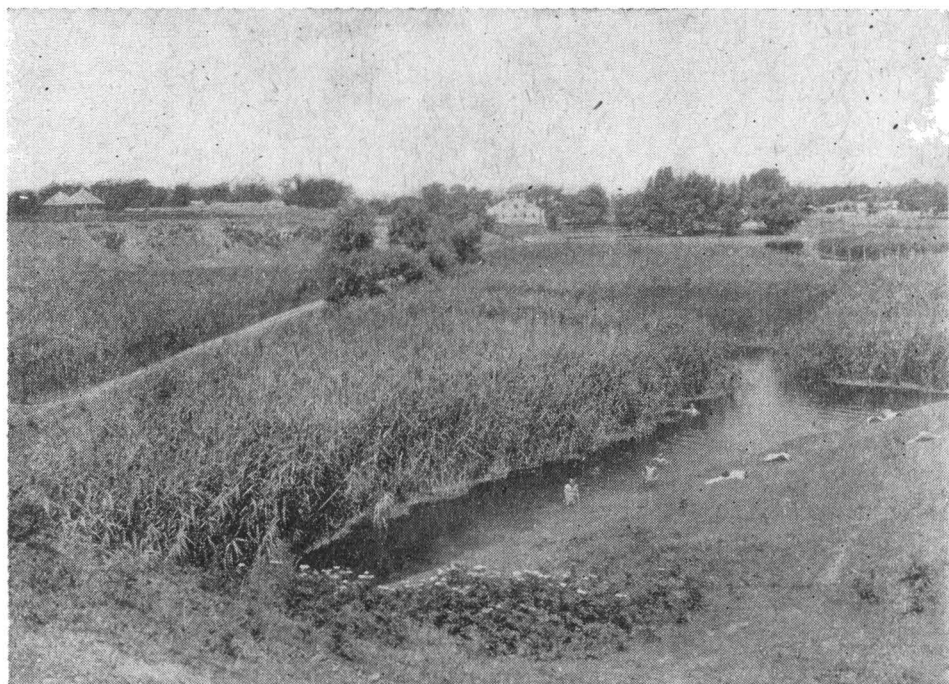
5) „Gazeta Municipală”, 10 aprilie 1932.

6) Anuarul Statistic al orașului București, 1960, p. 184. Vezi Darea de seamă asupra administrației comunale 1923, p. 128.

7) „Gazeta Municipală”, 18 februarie 1934.

avea 20.000 de locuitori erau instalate doar două cișmele, cetățenii fiind obligați să facă ore întregi coadă la apă¹⁾).

O altă problemă de care s-a preocupat administrația orașului București a fost îmbunătățirea salubrității în partea nordică a capitalei prin începerea unor lucrări de asanare a lacurilor formate pe vechea albie a Colentinei. Valea Colentinei de la Lacul Băneasa trecînd prin lacurile Herăstrău, Floreasca, Tei pînă la Fundeni era mai mult un fel de mocirlă care provoca numeroase cazuri de paludism în cartierele nordice ale Capitalei. Problema asanării Colentinei a preocupat încă din anii 1926—1927. Timp de 4 ani nu



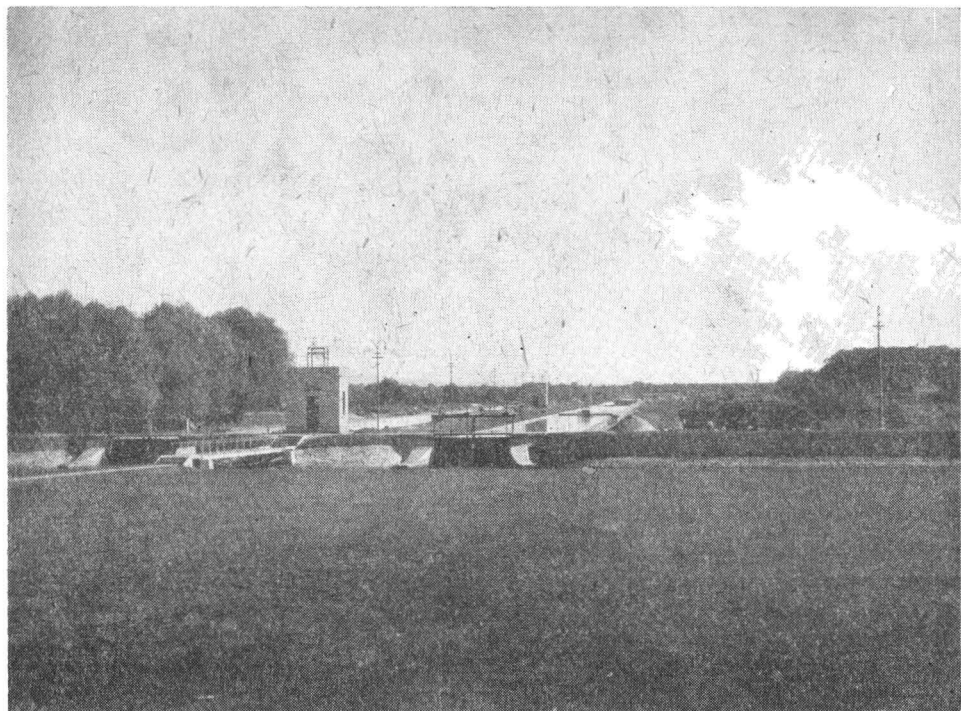
Lacul Băneasa — 1929

s-a reușit să se întocmească decît un memoriu sub pretext că o lucrare de așa mare amploare necesită fonduri importante ce nu puteau fi asigurate de către primărie, deși aceeași primărie pentru asanarea lacului Snagov, care nu reclama o urgență atît de imediată a procurat fondurile necesare.

Asanarea lacurilor din nordul capitalei a început în vara anului 1930 prin amenajarea parțială a lacului Băneasa în suprafață de 40 ha. Însă lucrările importante pentru amenajarea acestor lacuri au fost efectuate de abia în perioada 1933—1938. La 13 noiembrie 1933 a început executarea unui baraj la Buftea care a permis crearea unui lac artificial în suprafață de 308 ha. Amenajarea lacului Herăstrău a fost executată în anul 1935. Problema asanării lacului Herăstrău s-a pus pentru prima dată în 1912 cu prilejul cedării unui teren pentru parcul național. În legea în care se făcea cedarea era prevăzută obligația asanării, care însă nu s-a executat.

¹⁾ G. Brătescu, *Istoria ocrotirii sănătății muncitorilor din România*, p. 275.

În anul 1928 a fost expropriată și dărâmată fabrica de cărămidă Hagi Tudorache care se afla în albia viitorului lac asanat, Herăstrău. Lucrările de asanare a lacului Floreasca au fost efectuate în 1936—1937. Programul inițial care prevedea transformarea mlaștinilor de la nordul capitalei în locuri pitorești și salubre care să favorizeze dezvoltarea Parcului Național și a sporturilor nautice a fost realizată doar parțial. Chiar și în aceste condiții asanarea lacurilor Capitalei reprezintă o lucrare urbanistică valoroasă, ea contribuind la ameliorarea stării hidrometrice a aerului înlăturînd pericolul paludismului.



Vedere generală a instalațiilor de la Arcuda — 1932.

În ceea ce privește problema spațiilor verzi, între cele două războaie mondiale, datorită felului anarhic în care s-a construit în oraș și a parcelărilor, numărul lor a scăzut. Astfel, în 1932 revenea unui locuitor o suprafață de 1,2 m.p. de spații verzi, ceea ce însemna foarte puțin în comparație cu alte orașe din Europa și America.

Prin legea din 13 iunie 1923 au fost unificate serviciile grădinilor, parcurilor, pepinierelor și plantațiilor din Capitală care aparțineau Ministerului Agriculturii și Domeniilor și primăriei Capitalei într-un singur serviciu denumit Casa Grădinilor Publice. În această perioadă principalul parc din Capitală a continuat să fie Cîșmigiul, care atrăgea un numeros public. Dar nu toți puteau beneficia de odihnă, deoarece pentru un loc de stat pe bancă

¹⁾ Legea pentru înființarea Casei grădinilor publice din Capitală, publicată în „Monitorul Oficial”, 55 din 13 iulie 1923.

în Cișmigiu, Societatea „Odiha”, care avea concesiunea băncilor, percepea o taxă de 2 lei de persoană ¹⁾).

În 1935 s-a început amenajarea Parcului Național, lucrare pentru care s-au cheltuit importante sume bănești, dar care a rămas într-un stadiu de improvizație. De asemenea a fost cedată primăriei Capitalei Grădina Botanică, care a fost transformată în parc public.

Au existat unele preocupări și în ceea ce privește amenajarea pădurilor din jurul Capitalei. Astfel, printr-o lege specială din 1931 s-au cedat Municipiului București pădurile Snagov, Băneasa și Pusnicul-Pasărea, în vederea realizării unor locuri de odihnă și recreiere. Prin lucrările efectuate la Snagov și care au început la 16 septembrie 1929 a fost asanat lacul, curățit mărăciunișul din pădure, au fost trasate alei și s-a construit un canal de scurgere în Ialomița pentru a asigura un nivel normal al apei.



Privită în ansamblu, dezvoltarea Bucureștilor între cele două războaie mondiale, cu toate lucrările importante și progresele înregistrate în modernizarea centrului, în sistematizarea unor străzi și zone, în deschiderea unor noi artere, nu a fost pe măsura necesităților și cerințelor. Dezvoltarea contradictorie a Capitalei, limitele și caracterul parțial și inconsecvent al urbanizării de tip capitalist, rezultat al unei societăți bazate pe exploatare, se observă în toate lucrările întreprinse. Cartiere întregi de locuințe au continuat să fie construite între fabrici, în zone nocive, pe terenuri insalubre și inundabile. Ca urmare a acestei dezvoltări haotice, contrastul dintre centrul orașului, care avea construcții și instalații edilitare moderne, și periferie, cu sute de străzi lipsite de canalizare, apă și lumină electrică, era izbitor.

Arbitrariul în construcția orașului, dezordinea atât ca distribuție în oraș cât și ca așezare față de stradă a clădirilor, influența estetica acestuia. Starea dărăpănată a curților și împrejurimilor, modul de expunere al mărfurilor la majoritatea prăvăliilor și mai ales neorânduiala firmelor și reclama excesivă completau aspectul inestetic al orașului.

Așa erau Bucureștii în anii anteriori lui 23 August 1944. Instaurarea în țara noastră a regimului democrat popular a deschis drumul unor mari realizări în reconstrucția Bucureștilor, în lichidarea contrastului dintre centru și periferie, a făcut posibilă lichidarea înapoierii economice, culturale, urbanistice și edilitare moștenite de la burghezie, asigurându-se o dezvoltare armonioasă bazată pe planul de sistematizare judicios întocmit.

Transformările din Capitală în anii puterii populare, de o amploare necunoscută în trecut, au făcut din București o metropolă modernă. Năzuința multor generații de a trăi într-un oraș care să le asigure un trai fericit, a devenit realitate în Bucureștii socialist, unde totul este creat pentru om, pentru binele și fericirea acestuia.

Importanța și măreția realizărilor obținute de regimul democrat-popular în dezvoltarea Bucureștilor devin și mai edificatoare dacă le raportăm la situația din trecut. Capitala unei țări înfloritoare, orașul București va continua să se dezvolte, adăugând noi frumuseți la cele din ultimii ani, devenind o metropolă demnă de epoca pe care o trăim.

¹⁾ „Gazeta Municipală”, 12 iunie 1932.

