

INCURSIUNE ÎN VIAȚA BUCUREȘTIULUI - CĂLĂTORIND PRIN „MICUL PARIS”

Prof. Alexandrina Nicolae

Sfârșitul primului război mondial aduce cu el dispariția unui București patriarhal, locul său fiind luat de un oraș modern, supus transformării, cu o viață cotidiană agitată și o populație într-o continuă creștere. Cerințele tot mai mari ale acestei populații, în mare parte activă, foarte implicată în viața orașului, vor determina și lărgirea paletelor mijloacelor de transport aflate la dispoziția locuitorilor Bucureștiului interbelic.

Dacă, la cumpăna secolelor, birja reprezentase mijlocul de transport cel mai des întâlnit pe străzile bucureștene, acum importanța acesteia este într-o continuă scădere. Ea devenise necorespunzătoare în noile condiții de trafic, dovedindu-se prea puțin necesară unei populații din ce în ce mai dinamice. Mai era folosită încă pentru plimbare sau pentru activități cotidiene ce nu necesitau o mare grabă, așa cum era mersul la cumpărături sau în vizite, folosindu-se în astfel de cazuri așa-numitele „birje de piață”. Muscalii, din ce în ce mai puțin numeroși, deveneau astfel barometrul eleganței, întrebarea lor „unde mergem conașu?” reprezentând pentru bucureștean o dovadă clară a faptului că impune respect prin modul său de a se purta și nu neapărat prin felul de a se îmbrăca.

Prin viteza lor scăzută și prin neadaptarea la unele reguli, birjele încep să fie o prezență incomodă în peisajul străzilor bucureștene, străzi caracterizate și așa printr-un trafic aglomerat și foarte puțin reglementat. Nu erau rare cazurile când o birjă întorcea lejer, pe vreunul dintre marile bulevarde ale orașului, pentru ca o doamnă elegantă să poată coborî în fața magazinului dorit, chiar dacă pentru acest lucru bloca circulația. Acestea au fost motive suficiente pentru ca, în timp, locul birjelor din Piața Teatrului să fie ocupat tot mai mult de automobil.

Din 1911 apăruse în București prima societate de taximetre, dar falimentul său a urmat rapid. Sfârșitul primului război mondial aduce repunerea în practică a acestei inițiative, astfel că taxiul, (mașina de piață) nu mai reprezenta, în perioada interbelică, o noutate în viața capitalei. Numărul taximetriștilor devenise tot mai numeros, dovadă a cererii crescute din partea bucureștenilor. Ei ajungând chiar să se organizeze într-o asociație, pentru a-și apăra interesele îndeosebi prin campanii susținute împotriva proprietarilor de hoteluri, care își puneau la dispoziția clienților propriile automobile, sau împotriva taximetriștilor particulari așa cum era cazul celor care făceau, cu camionetele, curse spre Șosea.

Acestor automobile folosite în scop public li se adăuga un număr tot mai mare de automobile particulare. După ce în 1900 pe străzile bucureștene fusese văzut primul automobil, proprietatea lui Gheorghe Assan, acum automobilele particulare nu mai reprezentau o raritate în peisajul bucureștean. Trecuse vremea când „automobilul strângea

în jurul său, ca o curiozitate, sute de persoane ce se adunau să-l examineze de aproape acolo unde apărea vreunul¹, acum numărul lor fiind într-o continuă creștere așa cum surprindea și o statistică din 1929 care menționa existența în București a unui total de 32.000 de automobile². Mulțimea acestor automobile va determina municipalitatea să ia unele măsuri de fluidizare a traficului cum ar fi: introducerea agenților de circulație, semnelor de circulație, spre exemplu sensul unic, devenit obligatoriu pe arterele mai aglomerate ale orașului: str. Lipscani, str. Academiei, Calea Victoriei, bd. Elisabeta etc.

Așa cum, în perioada antebelică, deținerea unei trăsurii era apanajul persoanelor cu o stare materială relativ bună, și acum, a deține un automobil nu era la îndemâna oricui. Produse ale unor firme străine (Ford, Cadillac, Packard, Buick, Citroën, Rolls Royce, Hispano Suitza, Fiat, Mercedes etc.), automobilele care circulau pe șoselele Bucureștiului interbelic se prezentau într-o multitudine de culori (inițial doar negru apoi roșu, maro, crème, bleu, alb, galben, albastru etc.) și forme (torpedo, cabriolet, limuzină, dublu phaeton cu 4 până la 7 uși etc.)³ și prețurile lor erau variabile de la 50.000 lei (cea aparținând lui Jean Crissoveloni în 1920)⁴, la 500.000 lei (un Nash din 1931 al A.S.R. Princesesa Ileana)⁵ sau 1.500.000 lei (cea a lui Mauriciu Blank din 1924)⁶. Existau persoane, îndeosebi membrii familiei regale, care dețineau mai mult de un automobil. Spre exemplu, regele Ferdinand este menționat ca deținând, în 1924, două automobile Lincoln ca și regina Maria care deținea un Lincoln și un Rols-Royce, în 1926, căruia i se adaugă în 1931 și un automobil Chrysler.

Având un număr de înmatriculare dar și un număr la poliție, o parte din automobilele bucureștene erau înregistrate de A.C.R., spre exemplu în 1931 erau înregistrate 171 de automobile din București, automobile pentru care se eliberaseră documente vamale, valabile pe un an, dintre acestea, 16 fiind proprietatea unor femei, îndeosebi din familia regală (regina Maria, principesele Elena și Ileana) dar și din vechi familii boierești (ex.: Suțu, Sturdza, Canracuzino) dar și din alte medii⁷.

Birjele și automobilele nu puteau satisface însă numărul de transport într-un București mai mult larg decât înalt și care se confrunta cu o creștere demografică deosebită. Populația ajunsese de la 382.853 locuitori în 1918 la 639.040 locuitori în 1930 (dintre care doar 40% erau născuți în București), Bucureștiul ajungând în 1930 să reprezinte, prin numărul său de locuitori, 20,9% din populația urbană a României, creșterea continua fiind generată de dezvoltarea industrială a orașului⁸.

În acest context nou, un rol deosebit în peisajul cotidian bucureștean începe să aibă Societatea de Tramvaie București, societate creată încă din 1909 (după ce în 1907

¹ *Auto-Moto-Velo. Revista pentru comerțul autotehnic și a ramurilor oneste*, an I, nr. 5 din mai 1926, pag. 4.

² *Registrul documentelor vamale enise de ACR*, dosar nr. 1, f. 7.

³ *Ibidem*.

⁴ *Registrul documentelor vamale...*, dosar nr. 3, f. 57.

⁵ *Idem...*, f. 26.

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Idem...*, dosar nr. 1, f. 3.

⁸ *Recensământul general...*, vol. IX, p. 11.

începuse alimentarea cu energie electrică a capitalei), prin intermediul căreia Primăria Bucureștiului, ca acționar principal, se angaja să modernizeze transportul de călători în capitală.

Încă din momentul întemeierii, pentru rapiditatea transportului, societatea a urmărit înlocuirea tramvaiului cu cai cu cel electric, proces anevoios care necesita atât fonduri cât și condiții favorabile de punere în practică. Proiectul se va realiza totuși treptat, pornindu-se dinspre centru spre periferie, ajungându-se ca la sfârșitul primului deceniu interbelic, tramvaiul cu cai să dispară de pe străzile capitalei.

Acest proces se va desfășura în paralel cu extinderea numărului liniilor în circulație, dovadă a cererii crescute din partea bucureștenilor. Astfel încă din 1920, lungimea liniilor va ajunge la 35.000 m dintre care 13.355 m tramvaie cu cai și 15.868 m tramvaiele electrice pentru ca procesul de extindere și modernizare (ex.: 1926 – introducerea șinelor duble) să fie continuu. În anul 1927 li se adăugau încă 7.172 m linii construite în paralel cu crearea liniilor electrice 3, 13, 23, 28, 8, 7 și desființarea liniilor cu cai 4, 7, 2, 12, 8, 10, rămânând doar liniile 5 (Sf. Gheorghe – Str. Colței – Bd. I. C. Brătianu – Calea Dorobanți – Biserica Floreasca), 9 (Calea Șerban Vodă – Str. Carol – Piața Sf. Anton – Calea Victoriei – Str. Mihai Vodă) și 10 (P-ța Sf. Anton – Str. Carol – Calea Victoriei – Str. Mihai Vodă)⁹, axa stradală electrificată ajungând în 1928 la 9.977,77 m.

Era aceasta o creștere vizibilă față de anul 1921 când lungimea străzilor de 45.771 m, 21.697 m erau linii electrice iar 24.076 m cu cai în timp ce în 1928, din 57.140 m stradă, 51.173 m sunt electrice, iar 5.967 cu cai⁹, ultimele dispărând aproape definitiv în 1929.

Al doilea deceniu interbelic aducea cu el o continuare a procesului de modernizare a transportului public bucureștean. Au fost prelungite noi linii, reparate altele sau reinnoite cele construite în perioada 1911–1913. Pentru fluidizarea traficului capitalei, s-a acceptat chiar modificarea traseului liniilor care treceau prin P-ța Regele Carol I, Calea Victoriei, str. Episcopiei, bd. N. Bălcescu, acestea fiind ocolite. În 1933 continuă procesul de dublare a liniilor, de înlocuire a șinelor (cu unele mai rezistente din aliaj crom-nichel), de construire a unor linii (ex.: str. Dr. Lister – str. Carol Davila – Pod Elefterie – șos. Cotroceni) ca și de prelungire a altora, lungimea liniilor în exploatare ajungând să fie, la 1 ianuarie 1934, de 82,382 km cale dublă, iar în 1935 de 87 km¹⁰. Lor li se vor adăuga noi linii, direcționate spre zona de periferie a orașului, apărute prin prelungirea vechilor linii – ex.: 16 și 26, (ex.: Șos. Mihai Bravu – Bariera Vergului – Str. Laboratorului) ajungându-se ca în 1940, bucureștenii să beneficieze de existența a 58 linii electrice de tramvai.

Dispariția tramvaiului cu cai se afla în concordanță cu cerințele unui oraș modern dar asta nu însemna că el nu a fost regretat de către unii contemporani, fapt sursprins de Henri Stahl în lucrarea sa referitoare la București, reeditată în 1935, unde menționa:

⁹ *Dare de seamă pe anul 1928, Anexa 1.*

¹⁰ *Dare de seamă pe anul 1934, p. 5.*

„Tramvaiul cu cai avea un mare avantaj: se oprea unde vrei tu, ba putea, dacă erai ofițer, să trimiți ordonanța să oprească tramvaiul până punea pălăria cucoana. Azi, avem tramvaie electrice, admirabile ca iuțeală... însă ca să știi, unde este o stație de tramvai, trebuie să aștepti un vehicul electric, să fugi după el și dacă-l scapi să îți minte unde s-a oprit. Un alt mijloc ar fi să întrebi vardistul străzii dar un vardist este o raritate [...] Când ești în tramvai, vatmanul are gentilețea ca uneori să anunțe cu voce răgușită stațiile principale la care tramvaiul se oprește”¹¹. Era într-adevăr o raritate tragi-comică pe care societatea de tramvaie a sesizat-o astfel că în „Darea de seamă pe 1931” se menționează deja înființarea a 9 perechi refugii în stațiile de tramvai, refugii care chiar dacă erau insuficiente, marcau totuși un început promițător.

Dotarea tehnică era completată de vagoanele în circulație, vagoane al căror număr și diversitate era mare. Astfel, încă din 1927, erau menționate ca existând în circulație un număr de 243 vagoane electrice și 457 cu tracțiune animală pentru ca în anul 1938 numărul lor să ajungă la un total de 698 dintre care 365 erau motoare și 333 remorci deservite de un personal a cărui cifră se dublase din 1931 până în 1940 (de la 4.242 angajați la 9.816)¹².

Toate acestea erau necesare în fața afluxului de călători aflat și el într-o continuă creștere anuală de la 46.266.695 în 1919 la 222.087.773 în 1940. Această creștere, ca și condițiile în care se desfășura o călătorie cu tramvaiul, a determinat S.C.T.B. să impună tarife diferențiate pentru transportul de călători în Bucureștiul interbelic. Erau vândute atât bilete cât și abonamente la tarife diferite, pentru o cât mai mare accesibilitate a acestui tip de transport. În cazul билетelor, prețurile variaua, fiind diferențiate pe secțiuni de taxare, metodă introdusă încă din 1912 și reinstaurată în perioada interbelică, în 1924 prețul билетelor oscilând între 2,75 lei (secțiunea I) și 4,75 (secțiunile III și IV) pe liniile electrice și de la 3 lei (secțiunea I) la 5 lei (pe toată linia) pe liniile cu tracțiune animală¹³, în plus, pe liniile electrice se percepea și un adaos de 25 bani/bilet, adaos ce trebuia să revină Primăriei. Din 1927, apare o altă diferențiere, introducându-se criteriul de clasă care reflecta gradul de confort al unei călătorii cu tramvaiul. Prețul oscila și în funcție de traseul parcurs de la 4,75 lei la 7,75 lei (la clasa I) de la 3,75 la 6,75 lei (la clasa a II-a). Tot pentru facilitarea acestui tip de transport au fost introduse și abonamente, inițial lunare apoi cu 6 călătorii (din 1933), în 1934 fiind menționat alături de cele 31.419.983 bilete și 24.165.948 abonamente cu 6 călătorii și 31.773.876 abonamente lunare vândute în cursul anului 1933¹⁴ dovadă a cerinței mari din partea populației. Sistemul abonamentelor nu era nici el o noutate, încă din 1927 fiind întâlnită o împărțire a acestora în generale (480 lei) sau diferențiate pentru elevi, funcționari publici și comunali, pensionari etc. (ale căror prețuri variaua între 90 și 400 lei)¹⁵ pentru ca, mai târziu, numărul lor să fie într-o continuă creștere, generată de creșterea numărului

¹¹ Cf. *Ilustrația română*, an I, nr. 18, din 25 octombrie 1929, p. 3.

¹² *Dare de seamă pe anul 1940*, p. 31–33.

¹³ *Dare de seamă pe anul 1924*, p. 96.

¹⁴ *Dare de seamă pe anul 1940*, p. 28.

¹⁵ *Ibidem*.

călătorilor, ajungându-se ca în anul 1938 să fie menționate ca fiind vândute 480 milioane de abonamente lunare în cursul anului 1937, abonamente la care, încă din 1936, se aplica o taxă de 2 lei pentru timbrul Fondului Național de Aviație.

Dacă inițial, a călători cu tramvaiul putea fi considerat doar un moft, în Bucureștiul interbelic acest mijloc de transport era privit ca indispensabil, el fiind folosit în special de către categoriile sociale cu venituri relativ modeste (funcționari, lucrători, studenți, elevi, pensionari etc.) și mai puțin de lumea bună, o realitate surprinsă cu realism de Geo Bogza care o prezenta, mai târziu astfel:

„E primăvară. Limuzine luxoase alunecă pe asfalt, lin, ca pe un covor.

Între acestea, un huruit de fierărie, sosește tramvaiul. Suie-te la remorcă, pătrunde într-una din acele cutii pe roate, care cu scârțâit amarnic este târâtă prin tot orașul la urma vagoanelor motor. Suie-te într-o asemenea remorcă atunci când trece prin forfota strălucitoare din centru! Ajunge un singur pas pentru a pătrunde într-o cu totul altă lume.

De cum intri, pe cele două bănci de lemn așezate în lungul vagonului, expresiv ca într-o expoziție dai de pasagerii de clasa a II-a ai setebeului. Brutală rupere de contact cu lumea de afară. Nici dinți strălucitori, nici pantofi lustruiți, nici pantaloni cu dungă. Dimpotrivă. Pantofii sunt vechi, cu tocuri tocite, scâlțiați și peticiți. Pantalonii sunt mototoliți și fără formă, când prea largi, când prea strânși pe picior. Iar dinții, negrii, cariați, îngălbeniți de tutun. Într-o singură clipă altă lume, atât de brutal, altă lume [...] Oameni de toate vârstele, dar din același aluat social. Cot la cot stă pensionarul bătrân, îmbrăcat în pantalon tocit, cu băiatul de prăvălie, fără palton, în haine proaste de bumbac, cu șorț verde în față, mirosind a brânză, a măslină și a pește sărat. Alături de ei, câte un țăran cu mustăți țepoase, cu gâtul lung și strămb, încât nodul lui Adam pare un ou mare, de găscă. Fete îmbrăcate în stambă cu câte un basc vechi pe cap, cu mâini umflate și roșii. Aceștia sunt pasagerii de clasa a II-a a setebeului.

Vagoanele remorci, ca niște carcere pe roate, îi poartă prin centrul orașului, printre palate, limuzine și magazine luxoase. E vorba mai ales de acele remorci din primele tipuri ale tramvaiului, cu două bănci de lemn în lungul lor. Când sosesc în stație, pasagerii sunt supuși la o grea încercare. Chiar cei care, din economie, aveau intenția să se suie în clasa a II-a, când văd remorca de tip vechi, renunță și urcă la clasa I. Cei care nu renunță, care tot la remorcă se suie, aceea sunt adevărații pasageri de clasa a II-a, oameni pentru care în adevăr un leu este o sumă de ținut în seamă”¹⁶.

Confortabil sau mai puțin confortabil, a călători mai rapid era o necesitate și va exista chiar situația în care tramvaiul se va dovedi insuficient pentru a asigura necesarul de transport în Bucureștiul interbelic. Astfel, încă din 1927, pe străzile capitalei apar și autobuzele, inițial aparținând unor particulari; acestea vor obține din partea Primăriei dreptul de liberă circulație în București în schimbul unei taxe pe autobuz. Noua situație provoacă însă nemulțumirea S.T.B.-ului atinsă de concurență și nemulțumită de faptul că, în comparație cu noii veniți, ea avea și obligația de a întreține și străzile parcurse, de a curăța zăpada de pe acestea și de a respecta traseele precis fixate de Primărie.

¹⁶ Geo Bogza, *Din anii împotrivirii...*, p. 245–246.

În paralel, cu sesizările adresate Primăriei, societatea de tramvaie va lua și alte măsuri de pe urma cărora a avut de câștigat îndeosebi călătorul. Se hotăra astfel, pentru eliminarea concurenței, atât îmbunătățirea propriului parc de tramvaie cât și achiziționarea, încă din 1925, a unor autobuze proprii, pornind inițial doar cu două linii în exploatare (din centru spre Șosea sau spre hipodromul Floreasca) pe care le va dota cu 20 de autobuze ce ajunseseră să transporte, în 1928, 1.471.404 călători annual, număr ce va fi într-o continuă creștere și datorită introducerii biletelor de corespondență tramvai-autobuz sau a prețului relativ acceptabil al propriilor bilete, cuprins între 7 și 6 lei în 1934. Se va ajunge astfel ca, ulterior, să existe trei linii de autobuze în exploatare, dotate cu 40 de autobuze ce puteau transporta 10.232.526 călători anual așa cum s-a întâmplat în cursul anului 1935¹⁸. La sfârșitul perioadei interbelice, în 1938, erau menționate ca existând în circulație, pe străzile capitalei, 697 autobuze aparținând S.T.B., autobuze de producție externă (Chevrolet, Renault, Henschel), traseele parcurse de acestea ajungând de la 141 km (1939) la 671 km (1941)¹⁹. Ele au fost suplimentate, începând din 1929, și de troleibuze, bucureștenii putând folosi toate aceste mijloace de transport pe baza biletelor și abonamentelor.

Un moment important în evoluția întregului transport public bucureștean, în perioada interbelică, l-a reprezentat legea din 20 aprilie 1935 și Convenția încheiată de Primărie cu S.T.B., conform căreia societatea a obținut exclusivitatea transportului de călători cu mijloace mecanice (tramvaie, autobuze, troleibuze etc.) în tot cuprinsul orașului București, inclusiv în comunele suburbane și împrejurimi²⁰.

Orice tip de mijloc de transport în comun ar fi pus în circulație, societatea de tramvaie se afla și sub influența altor activități cotidiene bucureștene. Existau perioade de creștere a fluxului de călători (ianuarie-mai, august-septembrie), de stagnare (mai-iunie, iulie-august, septembrie-octombrie) sau chiar de scădere (iunie-iulie, octombrie-decembrie). Oscilațiile puteau să fie și pe perioade mai scurte, chiar la nivelul unei zile când aglomerația, pe străzile din centru și în mijloacele de transport, era foarte mare în deosebi la orele prânzului, foarte de dimineață, spre apusul soarelui sau în zilele de meciuri de pe stadionul A.N.E.F.

Mijloacele mecanice nu au înlocuit însă definitiv mersul pe jos, practicat îndeosebi de către țăranii veniți în capitală, de negustorii ambulanți dar și de lumea bună, în ultimul caz luând forma promenadelor în centru sau la Șosea. Aceste plimbări pe jos puteau însă să fie suplinite de cele cu trăsura, aceasta rămânând încă o plăcere a zilelor de sărbătoare pentru cei care aveau pasiunea cailor sau nu agreau mirosul de benzină.

Combinație între tradițional și modern, transportul în Bucureștiul interbelic, reflecta spiritul unui oraș situat între Orient și Occident, oraș cu o populație numeroasă și eterogenă, fără tradiția unei vieți citadine, acest lucru reflectându-se și în mentalitatea locuitorilor săi.

¹⁷ *Dare de seamă pe anul 1928*, p. 9.

¹⁸ *Dare de seamă pe anul 1935*, p. 21.

¹⁹ *Dare de seamă pe anul 1938*, p. 15.

²⁰ *S.C.T.B. Jurnal. Proiect de statute a Societății Comunale de Autobuze București*, f. 173.

Bibliografie

Arh. Mun. Buc., Fond „Societatea Comunală Tramvaie București”

● Dări de seamă ale Consiliului de administrație și Consiliului Censorilor, dosar nr. 1, (1904–1920), dosar nr. 3 (1921–1930), dosar nr. 7 (1931–1937), dosare nr. 104, 110, 113, 127 (1934–1940).

● Jurnal (1928–1940), dosare nr. 104, 110, 127.

Arh. Mun. Buc., Fond „Automobil Club Regal Român A.C.R.”

1 Registrul documentelor vamale emise de A.C.R., dosar nr. 1, dosar nr. 3.

*** „Automobilistul. Organ al Sindicatului Automobilistilor din București”, an I, nr. 1 din 1 aprilie 1924.

*** „Auto-Moto-Velo. Revistă pentru Comerțul autotehnic și a ramurilor oneste”, an I, nr. 5 din 10 mai 1926.

*** „Enciclopedia României”, vol. II, vol. IV, București, Imprimeria Statului, 1941.

*** „Raport asupra exploatării electricității în București de către Societatea Generală de gaz și electricitate”, București, Tipografia Curții Regale, F. Göbl & Fii, 1933.

Sfințescu C., „Căile de comunicație și transport în municipiul București”, București, Tipografia Curții Regale, F. Göbl & Fii, 1931.

Bogza Geo, „Din anii împotrivirii”, București, Editura Tineretului, 1953.

Cebuc Al., „Din istoria transportului de călători în București”, București, Întreprinderea Poligrafică, 1963.

Harhoiu Dana, „București, un oraș între Orient și Occident”, București, editura Simetria, 1997.

Scurtu Ioan, „Viața cotidiană a românilor în perioada interbelică”, București, editura RAO, 2001.

SUMMARY

Excursion through the Life of Bucharest. Travelling through the „Little Paris”

The end of World War I brought about the end of a patriarchal life style in the Romanian Capital. The city life modernized, becoming more agitated, crowded, dynamic. The increase of the city life intensity, the new exigencies of speed and comfort, the fashion brought in from the West made it necessary for the city rulers to bring in various means of transport. The tramway appeared in the streets, as well as the first private automobiles. By combining tradition with modernity, Bucharest showed its peculiarity of belonging both to the Orient and to the Occident.