

UN ORAȘ SIMPATIC: BUCUREȘTIUL VEACULUI AL XIX-LEA

Ciprian Buzilă

„Vreo 10 boieri, toți cu niște ciubucuri lungi în gură, ședeau turcește pe dușumea, lângă câte un scaun, cu jobenul în cap și cu aripile [fracului] întinse pe podea”¹

Majoritatea călătorii străini ajunși în Țara Românească în prima jumătate a secolului al XIX-lea remarcă în privința orașului București un aspect pitoresc, plin de culoare, noroi și dezordine. Un oraș curios, mai apropiat de cele orientale dar cu o anumită savoare care lipsea atât orașelor sud est europene cât și celor turcești. Caracterul orașului, aproape primitiv și pe bună dreptate anacronic în comparație cu urbele occidentale, este surprins în descrierile călătorilor străini fie idilic, aceștia fiind fermecați de frumoasele sale case răsfirate și înghițite de vegetație², fie critic, într-un mod aproape brutal, dar probabil cel mai aproape de adevăr.

Schimbarea feței orientale a orașului cu una occidentală, lucru posibil doar prin raportarea la un model peremptoriu „european” va fi un deziderat permanent din partea conducerii orașului (Sfatul Orășenesc devenit ulterior Sfatul Comunal) pe parcursul întregului veac. Dacă în prima jumătate a secolului și chiar până spre finele secolului, vechi formule de organizare urbană și administrativă împrumutate din legislația urbană constantinopolitană (împărțirea administrativă pe mahalale) coexistau cu elementele împrumutate din legislația franceză (regulamente urbane privind construcțiile și alinierea străzilor), în cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea își va face loc o puternică voință din partea conducerii orașului (și a burgheziei în general) de asimilare a modului de viață și a civilizației occidentale oferit de principalul centru cultural – Parisul. Acest fenomen va transforma structural și morfologic aspectul orașului, în mod ireversibil însă nu complet, de la unul de factură orientală - cu case răsfirate, ucareturi și grădini, într-o capitală occidentală.

1. George Potra, *Bucureștii văzuți de călători străini (secolele XVI-IXI)*, București 1992, p. 145.

2. Stanislas Bellanger, apud Neagu Djuvara, p. 165.

“Ordine” și “dezordine”

Constantinopolul trebuie că a constituit acel *typos* urban pentru orașele medievale răsăritene, din Peninsula Balcanică, chiar și după căderea Imperiului Bizantin. Principala diferențiere a acestora față de orașele occidentale este datorat în primul rând de tipul de proprietate urbană folosit în Evul Mediu Bizantin: teritoriul urbei era apanajul domnitorului. Pământul putea fi dăruit sau concesionat după bunul plac al monarhului³. O a doua distincție definitorie o constituie bipolaritatea biserică-stat, pe care o regăsim simbolic tratată și în urbele (reședințe voievodale) celor două țări românești. Relația palat-biserică, cele două puteri guvernante, așezate una lângă cealaltă, este întâlnită la o scară urbană mult mai mică și în cazul Bucureștiului până în secolul al XVIII-lea, atunci când reședința domnească se mută în Dealul Spirii⁴.

Comparând planurile de secol XVIII - Ernst și Purcell - observăm că orașul era definit printr-un nucleu compus din palatul domnesc și Mitropolia, dinspre care pleca radial o rețea de drumuri importante, la capătul cărora se aflau și barierele orașului. În cadrul teritoriului delimitat de aceste străzi principale s-au format succesiv, în raport cu creșterea demografică, substructuri urbane (enoriile, denumite ulterior sub influența turcească mahalale) având ca centre polarizatoare bisericile parohiale. Mahalalele relua la o scară mai mică funcțiunile nucleului central⁵.

Aparenta dezordine datorată acestui tip de administrare teritorială, are o explicație pe care trebuie să o căutăm în obiceiurile locuitorilor dar și în condiționările de natură politică impuse de puterea suzerană. Astfel, Bucureștiul nu a prezentat ziduri de delimitare, element nelipsit al orașelor occidentale și chiar celor orientale.

Indubitabil, împărțirea administrativ-urbană pe aceste mici sectoare (cartiere, sensul original al termenului arab *mahalle*) a fost logică în constituirea orașului, reflectând în același timp un tip de mentalitate specific oriental. Nu e de mirare că occidentalii veniți pe ținutul nostru nu reușeau să citească această „ordine” în aparenta „dezordine”:

„Bucureștii sunt un oraș aparte care nu seamănă cu niciuna din capitalele noastre europene, aliniată și de o uniformitate care face disperarea artistului. Ulițele lungi și întortochiate, ca străduțele italiene refuză orice lege a armoniei. Casele sunt aruncate la nimereală, într-o ivălmășeală ca niște cuiburi în păduri;

3. Sanda Voiculescu, „Parohia ca spațiu de agregare religioasă, socială și urbanistică. Parohie-mahala-cartier”, în *Valachica, Studii de Cercetări și Istorie*, XV, Târgoviște 1997, p. 310.

4. Curtea veche, foarte avariată, este părăsită în 1776, atunci când Alexandru Ipsilanti construiește noul palat din Dealul Spirii, cunoscut și sub numele de „Curtea Arsă”, datorită incendiului din 1812. *Istoria orașului București*, vol I, sub redacția lui Florian Georgescu, Muzeul de Istorie a Orașului București, București, 1965, p. 227.

5. Sanda Voiculescu, *op. cit.*, p. 310.

ele își arată aici opulența în mijlocul unor vaste curți care le dă un aer seniorial și izolat al unei reședințe de țară...”⁶

Sistemul de administrare pe cartiere generat de introducerea obligatorie a legislației urbane constantinopolitane s-a dovedit viabil și util pentru configurarea de țesuturi urbane noi. Centrul spiritual și ordonator al mahalalei îl constituia biserica. În jurul acesteia se petrecea întreaga viața socială a comunității (în preajma bisericilor funcționau școli, spitale, chiar hanuri și cârciumi). Un alt loc de interacțiune socială îl constituia maidanul, unde de obicei se afla și câte o fântână, întocmai ca la Constantinopol, unde găsim vestitele cișmele. Aici se practica ”alișverișul” (negoțul).

Formula de administrare a orașului pe mahalale (numită enorie în documentele de secol XVI) se va păstra până în al treilea pătrar al veacului al XIX-lea, atunci când au loc marile transformări urbane. Multe din teritoriile vechilor mahalale au fost distruse parțial sau integral printr-un proces de modernizare început încă din prima jumătate a secolului al XIX-lea, și accentuat în a doua jumătate a secolului al XIX-lea după principiile haussmanniene prin marile axe sau implantul unor edificii publice necesare noului stat independent.

* * *

Aglomerarea fondului construit se remarcă în special în inima orașului (prin excelență o zonă comercială) și de-a lungul principalelor artere de circulație numite „poduri domnești”: „Ulița Târgului de Afară” [Calea Moșilor], „Podul Mogoșoaei” [Calea Victoriei], „Podul Calicior” [sau Caliței, azi Calea Rahovei] și „Podul Șerban-Vodă” [Calea Șerban Vodă]. În centru se afla târgul și palatul domnesc. Să urmărim însă relatarea lui James Dallaway de la sfârșitul secolului al XVIII-lea:

„(...) această metropolă seamănă prea puțin urbanistic cu străzile continue din alte capitale, încât nu este cu nimic mai mult decât o aglomerare de sate fără nici o regularitate sau plan. Ulițele sunt podite cu bârne de lemn, slab fixate din care multe lipsesc, așa că mersul pe jos este deosebit de greu. În apropierea centrului orașului se află numeroase șiruri de prăvălii deschise, bazare în stil turcesc care sunt apărate de soarele de amiază printr-o streășină de lemn, care se întinde dintr-o parte într-alta”⁷.

Este o descriere obiectivă, iar Dallaway reușește să descifreze organizarea teritorială a orașului pe mahalale sub forma de sate. Aspectul acesta de aglomerari rurale era dat în cea mai mare parte, așa cum ne descrie alt călător occidental, de

6. Aurelie Ghika, *La Valachie Moderne*, Paris 1850, apud George Potra, *op. cit.*, p. 194

7. James Dalloaway, apud G. Potra, *op. cit.*, p. 1218.

dispunerea caselor în cadrul loturilor în așa fel încât „ulițele parcă ar fi pustii, căci aceste clădiri au grădini și curți mari în mijlocul cărora se înalță”⁸. Înțelegem din textul lui Dallaway că principalele drumuri erau încă podite cu bârne din lemn.

Formarea târgului din jurul Curții Domnești, și a ulițelor care îl străbăteau, nașterea mahalalelor în jurul bisericilor și a mănăstirilor, care implicau în același timp și pe cea a drumurilor de acces, de cele mai multe ori de importanță comercială, au condus de-a lungul timpului la adoptarea mai multor sisteme de pavare a acestora, care să corespundă noilor cerințe, determinate în primul rând de intensificarea relațiilor comerciale, dublate apoi de necesitățile nobilimii (vrăjită de mirajul orașelor occidentale), care își aveau locuințele pe ulițele principale. Înlocuirea pavajului din lemn, care se dovedise a fi costisitor, greu de întreținut și insalubru în același timp, datorită mizeriei strânse dedesubtul acestuia atunci când „savacul” (canal de scurgere) se înfunda, s-a inițiat în timpul domniei lui Grigore IV Ghica (1822-1828) care apelează la inginerii vienezi Freiwald și Harting, pentru pavarea cu piatră a celor patru „poduri” mari⁹, Mogoșoaia, Târgul de Afară, Caliței, Șerban Vodă. Cei doi antreprenori, prin contractul întărit de domn la 1 aprilie 1824, își iau angajamentul să facă pavajul orașului „cu piatra ce se va găsi cea mai bună și mai tare în munții Țării Românești și mai bun decât cel care este făcut în cetatea Brașovului, făcându-l cu toată orânduiala după meșteșugul ingineresc și arhitectonicesc”¹⁰.

Modernizarea urbană, sinonimă cu occidentalizarea, se produce timid încă din prima jumătate a secolului al XIX-lea, dar se va accelera după pacea de la Adrianopol (1829), începând cu *Regulamentul Organic*.

Să luăm cazul croitorului P. D. Holthaus, care descrie Bucureștiul în 1830 ca fiind „murdar, cu străzi pline de gunoaie care, vara, răspândesc un miros foarte urât”; reîntors în capitala Țării Românești remarcă că „înfățișarea orașului s-a îmbunătățit simțitor. A căpătat un aspect mai civilizată și mai nemțesc”¹¹. Așadar, noile măsuri, pentru început doar edilitare, se puteau recepta la nivelul percepției vizuale, deși nu trecuseră mai mult de 6 ani între cele două vizite ale croitorului. Procesul evolutiv de trecere de la „vechi” la „nou” este conținut în afirmația entuziastă a lui H. Desprez: „(...) în fiecare zi capitala Valahiei se dezbracă de caracterul său oriental pentru a lua aspectul orașelor din occident”¹². Dacă la începutul secolului coexistau influențe, în ceea ce privește moda, provenite din spațiul german, rus și francez, în a doua jumătate

8. Ludwig von Sturmer, *ibid.*, p. 1816.

9. Plus podul din Curtea Veche, de la poarta de sus pâna la cea de jos, și podurile peste Dâmbovița, Beilic, Calița, Zlătari, și unul peste râul Colentina, G. Potra, *Documente... 1821-1848*, doc. 78, p. 145.

10. G. POTRA, *Documente... 1821-1848*, doc. 78, p. 145.

11. Apud G. Potra, *op. cit.*, 1992, p. 148.

12. Apud Nicolae Iorga, *Istoria românilor prin călători*, București 1981.

a secolului al XIX-lea protipendada bucureșteană își îndreaptă atenția exclusiv spre modelul oferit de orașul Paris (începând de la vestimentație și mentalitate, până la ideea unui mod rațional de locuire).

Sincretismul de elemente orientale și occidentale care caracterizează prima jumătate a secolului este aproape hilar surprinsă în descrierea doamnei Christine Reinhard aflată în vizită la curtea lui Constantin Ipsilanti: „Principesa Ipsilanti [Safta Ipsilanti] era îmbrăcată într-o rochie de crep roșu, după moda franceză, și aceasta în onoarea mea (...) Veni înaintea mea și mă sili să mă sui cu dânsa pe divan și să mă așez *turcește* [s.n.]”¹³. Conversiunea s-a realizat mai întâi prin importul limbii și literaturii franceze, făcută posibilă mai ales prin înființarea Consulatului francez la București, care a reprezentat un punct de deschidere spre Occident și accesul la noile idealuri burgheze. Un rol important în acest sens îl au domnitorii și funcționarii stabiliți în Principate, întemeietorii primelor biblioteci pentru uzul propriu, colecționari de tratate științifice și romane franțuzești. Apoi, tot mai mulți studenți români își definitivează studiile în Franța, aducând de acolo modelul cultural francez aplicabil la toate domeniile științifice.

La nivel arhitectonic, Bucureștiul va îmbrăca rând pe rând haina neoclasică, romantică și cel mai aproape de ceea ce se întâmpla la Paris, cea eclectică. Avem însă de-a face cu o arhitectură originală, o sinteză de elemente și structuri orientale (post-bizantine) și occidentale, lizibilă mai ales în cazul arhitecturii ecleziastice. De altfel putem citi și astăzi în planurile de epocă vechea tramă stradală medievală, acele străzi sinuoase specifice orașului fanariot medieval, păstrată în linii mari și astăzi. Să luăm ca exemplu hanurile: construcții tipic orientale dar care se înveșmântează în straie de factură neoclasică (Hanul Patria), romantică (Hanul Solacolu, Calea Moșilor) sau eclectică (Hanul Manuc, devenit Hotel Dacia). Această cortină stilistică s-a grefat pe o moștenire de forme post-bizantine, care păstrează și astăzi o urmă de amintire a caselor boierești dispuse în mijlocul unor grădini vaste. Chiar dacă loturile s-au îngustat iar clădirile s-au aliniat la stradă, grădina nu a fost sacrificată, ci locul ei a fost împins spre fundul lotului, accesul făcându-se prin „ganguri”. Este vorba de cea arhitectură originală, tipul de casă în formă de L sau U specific zonelor dens construite, cu gang de acces, curte interioară prin care se accede la o galerie deschisă sau închisă cu geamuri¹⁴.

În ceea ce privește țesutul urban, putem citi și astăzi în planurile actuale vechea

13. Potra, *Bucureștii...*, p. 109.

14. Acest tip de arhitectură este întâlnit în majoritatea orașelor românești. Vezi C. Joja, *Fațade de sticlă în arhitectura românească, 1700-1900*, Editura Simetria, București, 2003; Pentru evoluția acestui tip de plan în cazul Bucureștiului vezi Cezara Mucenic, *Un veac de arhitectură civilă, secolul XIX*, Editura Silex, București, 1997, p.17 și urm.

tramă stradală medievală, acele străzi sinuoase specifice orașului fanariot medieval, pastrată în linii mari și astăzi.

Recursul la un model european

Printr-un interesant proces de tranziție, nu fără mari eforturi, Bucureștiul va deveni la sfârșitul secolului al XIX-lea un oraș modern. Având ca model Parisul -proaspătul oraș reformat și înfrumusețat – edilii Bucureștiului s-au avântat în remodelarea tramei stradale, adoptând însă nu strategia unei continuități în țesutul urban, care probabil s-ar fi dovedit cel puțin nu atât de străină încât să dea impresia unui colaj, ci printr-o strategie incisivă, așa cum un bisturiu taie părți dintr-un țesut, părți ce nu mai pot fi recuperate. Așadar, o abordare patologică, cu apel la operația chirurgicală, prin care orașul trebuia vindecat. Problemele erau multiple și legate în principal de igienă, de descongestionarea circulației, și nu în ultimul rând de înfrumusețarea orașului.

Această depurare se putea face în primul rând prin trasarea unor mari bulevarde prin care se descongestiona traficul pedestru și cel al trăsurilor. Bulevardele, spații largi și deschise, permiteau o mai bună aerare și iluminare a fronturilor imobilelor, posibilitatea racordării la o rețea de canalizare și apă curentă, și jucau și un rol estetic, completat prin plantarea de verdeață pe marginile trotuarelor, sau a plasării de monumente în nodurile (scururi) importante. Estetizarea orașului constituia o altă problemă de primă importanță, gândită ca strategie politică: dacă Parisul, capitala unei puternice națiuni occidentale, se dorea a fi întâiul oraș al erei industriale, bucureștenii își doreau ca apelul făcut la arhitecții francezi, așadar la o arhitectură de împrumut a unei civilizații superioare străine, să constituie o legitimare irefutabilă a noii sale identități europene.

Decalajul față de urbele occidentale europene trebuia recuperat rapid, iar acesta s-a petrecut cu dificultăți, fără acel traseu evolutiv firesc și logic. Astfel, lucrările de modernizare s-au aplicat doar pe porțiuni, fiind începute și terminate în perioade diferite¹⁵. Unele dintre ele nu au fost duse la capăt niciodată. Același lucru se remarcă și în privința lucrărilor edilitare minore. Iluminarea orașului spre exemplu, se făcea cu cele mai noi soluții de iluminare apărute, dar numai pe anumite străzi ale orașului, lipsa fondurilor fiind principalul motiv.

Tipuri de intervenții

Intervențiile au constat în trasarea de străzi și bulevarde suprapuse peste ulițele vechi, sau tăiate nou în țesutul urban, în termeni de ordine și salubritate. Prin implantarea celor două axe, după modelul oferit de „la grande Croisée” a lui Haussmann, se modifică configurația fanarioto-medievală a orașului. În avântul dobândirii unei noi identități, ceea ce se câștiga pe de o parte, se pierdea pe cealaltă.

15. Dana Harhoiu, *București, un oraș între Orient și Occident*, Editura Simetria, București, 1997, p. 64.

Legătura cu nucleul orașului constituit din Curtea domnească, cu bazarul învecinat, și dealul Mitropoliei, generatorul urban și modelul pentru substructurile teritoriale, se pierde. Același lucru se petrece și în cazul teritoriilor mahalalelor: străpunse de noile bulevarde își pierd unitatea teritorială. De altfel nici nu mai era nevoie de o asemenea organizare teritorială pe mici comunități, din moment ce bucureștenii visau la o metropolă în adevăratul sens al cuvântului.

Influența principiilor haussmanniene este evidentă dar ea se grefează pe o tramă stradată diferită de cea pariziană, aici fiind vorba de una spontană și drept urmare „iregulară”¹⁶. Axul N-S, adică bulevardele Lascăr Catargiu, Gheorghe Magheru, Nicolae Bălcescu, I. C. Brătianu preia fluxul de trafic care sufoca Calea Victoriei; la fel și axul E-V: bulevardele Kogălniceanu, Regina Elisabeta, Carol I, Pache Protopopescu descongesează traficul de pe Calea Moșilor, și face legătura cu gara de Est¹⁷.

Un al doilea set de intervenții îl conține regularizarea țesutului urban medievalo-fanariot: se încearcă alinierea fondului construit și a străzilor și a maidanelor, devenite apoi piețe sau puncte de articulație a intersecțiilor dintre străzi, printr-o serie de acte normative și regulamente de construcție¹⁸. Acest lucru s-a dovedit destul de anevoios, fapt dovedit de unele case păstrate azi care nu sunt aliniate la stradă.

Al treilea tip de intervenție constă în integrarea unor mari ansambluri arhitectonice (Palatul Băncii Naționale, Palatul Poștei etc.) în cadrul țesutului urban. Structura aerată a țesutului urban a fost modificată prin implantarea acestor volume masive care ocupă suprafețe mari de teren, ale căror fațade pot fi vizualizate din cele patru puncte cardinale. Prin gabaritul masiv, acestea sufocă construcțiile învecinate, așa cum este cazul Palatului Poștelor și chiar al elegantului CEC. Edificiile publice, absolut necesare și în același timp simboluri ale statului modern aflat în afirmare, trebuiau să fie în acord cu entuziasmul și idealurile societății românești, așadar au luat forma unor palate în adevăratul sens al cuvântului. Plus că lipsa unor monumente de factură occidentală a dus la o exagerare a proporțiilor „monumentale”. Amintim că acestea au luat locul programelor arhitecturale de sorginte orientală –hanurile.

Condițiile impuse de natura diferită a țesutului urban, apoi bugetul cu mult mai deficitar, precum și contextul sociologic au făcut ca aceste operații să fie mult mai temperate față de „originalele” haussmanniene.

Voi încheia scurta prezentare cu descrierea părintoare a lui Roberto Fava care

16. *Idem*, p. 59.

17. *Ibid.*

18. *Regulamentul Organic, Regulament pentru împărțirea capitalei București în 3 ocoale și Regulament pentru alinieri și clădiri* (1848), *Regulamentul pentru construcțiuni și alinieri*, din 25 august 1878, *Regulamentul din 1890*. Vezi N. Lascu *Legislație și dezvoltare urbană, București 1831-1952*, Teză de doctorat, București, 1997.

exprimă - deși idilic- cel mai bine situația, caracterul orașului și aspirațiile locuitorilor lui de la sfârșitul secolului al XIX-lea:

„Acest oraș poate fi considerat ca punct de diviziune între Orient și Occident. Aici, în adevăr, cele două civilizații se confundă una într-alta. Nu au trecut încă multe zecimi de ani de când aspectul orașului era cu totul oriental. Azi e cu totul altceva: influența civilizației occidentale capătă teren pe fiecare zi, lăsând însă să subziste o mulțime de particularități variate și curioase care dau orașului acel caracteristic aspect care-l face așa de simpatic și de atrăgător.”¹⁹

Concluzii

Bucureștiul secolului al XIX-lea face parte din acele orașe pe care la o primă vizualizare pare să aparțină Occidentului. Reușim să citim fațadale, care ne trimit imediat la arhitectura principalelor centre europene (Viena, Paris) din a doua jumătate a secolului al XIX-lea. Dar la o privire mai atentă apar nuanțări. Structura urbană neafectată de modernizările urbane majore ale secolului al XIX-lea prezintă încă acel „iregular” al tramei stradale specific epocii medievale și datorat sistemului de împărțire teritorială pe mahalale, cu toate aliniamentele aplicate după regulamente de urbanism

După pacea de la Adrianopol (1829) și prin Regulamentul Organic (1831) se deschid ușile spre occidentalizarea structurii urbane a Bucureștiului. Sunt tăiate străzi noi, ulițele mici se vor închide, conform regulamentelor de urbanism occidentale, idei aduse în țară fie de arhitecții români școliți în spațiul german/austriac sau francez, fie prin „importul” unor ingineri și arhitecți străini. Modernizarea a constat în corectarea țesutului urban și a construcțiilor prin regulamente urbane, pentru a se continua cu trasarea celor două mari axe, conform principiilor haussmanniene, și prin implantarea colosalelor monumente publice.

Cu toate aceste schimbări estetice, Bucureștiul secolului al XIX-lea și-a păstrat un anume specific, pe alocuri chiar rural.

SUMMARY

The present article is a brief overlook upon the modernizing processes undergone by the urban structure of Bucharest during the 19th century, as seen, on the one hand, from without, by the foreign travelers of the time, and on the other hand, from within, as an updated analysis based on various historic maps of the city. A parallel is drawn with the modernizing of Paris which was, for many towns, the absolute European model of the moment, concerning the urban modernization. The author discusses the way the modernization of Paris was adapted and applied to Bucharest - a town located at a crossing point between the Orient and the Occident.

19. Roberto Fava, *Amintiri din țările române. Note dintr-o călătorie în Transilvania și România, București, 1894, apud G. Potra, op.cit., p. 257.*