

DESPRE BUCUREȘTII DIN AJUNUL JUBILEULUI DIN ANUL 1906, LA UN SECOL DE LA EVENIMENT

MIOARA IONIȚĂ*

Ne aflăm într-un an jubiliar și grație schimbărilor politice benefice pe care le-a cunoscut România după 1989, putem, pentru prima oară după instaurarea comunismului la noi, să sărbătorim cum se cuvine evenimente de la a căror derulare se împlinesc un număr rotund de ani și care marchează momente de răscruce în istoria românilor: 1900 de ani de la cucerirea Daciei de către împăratul Traian și stabilirea aici a primilor coloniști romani, dar mai ales 140 de ani de la venirea în România a Principelui Carol de Hohenzollern Sigmaringen, 125 de ani de la proclamarea Regatului Român și, nu în ultimul rând, 100 de ani de la organizarea Expoziției Generale Române din 1906.

Dedicată în principal sărbătoririi a 40 de ani de glorioasă domnie a Regelui Carol I, întru chipare a ideii principelui străin susținută încă din toamna lui 1857 de Adunările ad-hoc pregătitoare ale Unirii Principatelor, expoziția jubiliară din Parcul Carol a avut multiple semnificații date de importanța evenimentelor aniversate, parte menționate mai sus.

În același timp, prin prezența masivă în expoziție, dar și în București pe tot parcursul anului 1906 a românilor veniți din teritoriile ocupate - Bucovina, Transilvania, Banat (basarabienii n-au primit aprobarea puterii țariste, n.n.), s-a reușit nu numai o reînviere a trecutului nostru istoric, ci și o prefigurare a viitorului României, manifestarea transformându-se într-o repetiție generală a memorabilului an 1918, anul realizării Marii Uniri. Deși cu caracter pur național, expoziția din 1906 a găzduit, din motive lesne de înțeles, pavilioanele câtorva influente puteri europene care, conform intenției Regelui Carol I, trebuiau să ia cunoștință de progresele făcute de România, sub domnia sa: Austro-Ungaria, Italia, Elveția, Franța, Germania ș.a.

Să vedem însă, cum se înfățișa oaspeților din țară și de peste hotare capitala Regatului Român independent, orașul care curând va fi cunoscut tot mai mult ca „Micul Paris”, evident însă, un Paris de la porțile Orientului.

Francezul André Bellesort vorbește în 1905 de un București vesel, înecat în verdețură, în care „coliba se sprijină de zidul vilei, spectrul cocioabei de iluzia palatului”¹. Acest aspect al său „pitoresc și până la un punct caracteristic” ce făcea să se

Muzeul Național de Istorie a României, București.

Constantin C. Giurescu, *Istoria Bucureștilor*, București, 1979, p. 144.

poată vedea „chiar în centru, clădiri înconjurate de curți și grădini mari”², era datorat în primul rând densității extrem de scăzute a populației față de întinderea localității. După cum ne-o spun datele statistice, la o suprafață de 5.600 ha din care numai 3.300 ha erau locuite³, se raportau 300.000 de locuitori, ceea ce însemna o densitate de 130 m² de locuitor, în timp ce Parisul dispunea de numai 35 m² de locuitor, iar Pesta de 65 m² de locuitor⁴.

În același timp însă, o altă notă distinctă a Bucureștilor o reprezenta „amestecul de occidentalism cu orientalism: clădiri mari alături de case - din ce în ce mai rare - cari ne transportă cu gândul în vremurile de altă dată”⁵. Și rețeaua stradală Bucureștii dispunea de 1.026 de străzi și bulevarde⁶ - suferea de același amestec de vechi și nou, de desuet și modern. Cu excepția deschiderii de bulevarde pe axa nord-sud și est-vest a orașului, începută în timpul unor primari întreprinzători și harnici precum Em Pache-Protopopescu sau Nicolae Filipescu, rețeaua stradală a orașului rămăsese aproape la fel ca în urmă cu 50 de ani.

A fost cu siguranță unul din motivele care l-au făcut pe inginerul Marin Stroescu să avanseze, în același an 1906, un proiect „pentru sistematizarea planului orașului București”. El pledează, între altele, pentru oprirea „extinderii disproporționate a orașului” prin „obstacolele naturale, cari constau din râuri și lacuri mari, parcuri și linii ferate”⁷. În 1906, Bucureștii dispunea numai de 81 ha de parcuri, ceea ce făcea să revină pentru un locuitor doar 2,7 m², în timp ce New York-ul, de pildă, avea parcuri însumând 2.735 ha, fiecărui locuitor revenindu-i 7,6 m² de parc. Proiectul inginerului Marin Stroescu prevedea pentru viitor ca Bucureștii să dispună de minimum 300-400 ha de parcuri, ceea ce ar fi însemnat ca fiecărui locuitor să-i revină 4 m² de parc⁸.

În privința rețelei stradale, autorul proiectului de inspirație germană, îi găsește acesteia un defect esențial: lipsa arterelor largi. De aceea „în proiect partea centrală este prevăzută cu multe lărgiri locale, piețe și cu prelungirile în interior, pe cât posibil, în arterelor radiale”⁹. Bucureștii, în viziunea inginerului Marin Stroescu, urmau să beneficieze de trei inele stradale: primul era inelul central, cu străzi largi de 20 m, din care partea carosabilă trebuia să măsoare 14 m Urma inelul median, situat între inelul central și Șoseaua Ștefan cel Mare, cu o lățime de minimum 34 m și având și spații verzi. Crearea acestui inel stradal median „va contribui mult la ridicarea cartierelor ce străbate și la înfrumusețarea întregului oraș”¹⁰. În sfârșit, cel de-al treilea inel stradal era cel format din deja existentele șosele exterioare sau de centură: Bonaparte, Ștefan cel Mare, Mihai Bravu, Basarab, Pandurilor și Viilor.

² București. *Călduza Capitalei și a Expoziției*, București, 1906, p. 1.

³ Marin Stroescu, *Proiect pentru sistematizarea planului orașului București. Memoriu justificativ întocmit de inginer Marin Stroescu*, București, 1906, p. 3.

⁴ București. *Călduza Capitalei ...* p. 1.

⁵ *Ibidem*

⁶ Frédéric Damé, *Bucarest en 1906*, București, 1907, p. 130.

⁷ Marin Stroescu, *op. cit.*, p. 7.

⁸ *Ibidem*, p. 3.

⁹ *Ibidem*, p. 12.

¹⁰ *Ibidem*, p. 13.

Proiectul lui Marin Stroescu prevedea o delimitare mai clară a cartierelor industriale, situate la periferie, comerciale, situate în centru și cartierele de locuit aflate mai ales în zonele cu parcuri, fiecare având caracteristici specifice în ce privește mărimea caselor, a grădinilor, lărgimea străzilor, mulțimea piețelor. De altfel, el susținea necesitatea organizării unui „serviciu special de control al întregii activități constructive particulare din oraș”¹¹.

Interesantă era concepția inginerului Stroescu asupra rețelei de căi și mijloace de transport a Capitalei. El prevedea, de pildă, „construirea de către stat a liniei ferate metropolitane de pe cheiul Dâmboviței”¹². În ce privește circulația rutieră socotea necesară reducerea greutății și dimensiunii vehiculelor, suprimarea totală a aburilor și a fumului, succesiunea rapidă a mijloacelor de transport „pentru a evita aglomerațiunea prea mare și pentru a reduce la minimum așteptările pasagerilor”¹³, ca și tarife scăzute.

Revenind de la proiect la realitate, nu trebuie să ignorăm faptul că, în 1906, Primăria Bucureștilor începe o amplă acțiune de „asfaltare atât a părții caruțabile și a trotuarelor”¹⁴, ce urma să se încheie la 1 noiembrie 1907, valoarea totală a lucrărilor ridicându-se la suma de 1.500.000 lei. Străzile ce urmau să fie asfaltate erau indicate de Primărie „treptat cu înaintarea lucrărilor”, iar recepția provizorie, ca și cea definitivă a acestora se făcea de „o comisiune numită în acest scop de către dl. Primar”¹⁵, în prezența delegatului întreprinderii care executa asfaltarea. Remarcabilă, raportând mai ales la situațiile cu care ne confruntăm în această direcție, în zilele noastre, ni se pare prevederea potrivit căreia „întreprinzătorul se obligă a întreține în mod gratuit lucrările de pavagii pe partea caruțabilă 2 ani, iar cele de pe trotuare 4 ani de la data recepțiunei lor provizorie”¹⁶.

Pentru cei ce aveau să fie oaspeții Capitalei în anul 1906, un ghid al Bucureștilor, special editat, dădea toate amănunțele necesare începând cu porțile de intrare în oraș - gările - care erau în număr de cinci: două principale - Gara de Nord și Gara Filaret și alte trei, mai puțin solicitate: Halta Cotroceni, Gara Dealul Spirei și Gara Obor. Cei care doreau să folosească serviciile de poștă, telegraf și telefon aflau lucruri uimitoare chiar și pentru zilele noastre ca de pildă: „o mulțime de cutii (poștale, n.n.) se găsesc instalate din distanță în distanță în tot orașul și ridicarea scrisorilor se face din trei în trei ceasuri. La poștă (Palatul Poștelor, n.n.) se ridică din 15 în 15 minute”¹⁷. În ce privește serviciile telegraf-telefon, străinul de București afla că orașul „este legat cu sârme telegrafice cu toată țara și cu străinătatea” și că „biroul telefonic central este situat în partea stângă a Palatului Poștelor, str. Stavropoleos”, din Capitală pornind „câte un fir special” spre Budapesta și Sofia. Tarifele erau moderate: „taxa unei scrisori în oraș era de 10 bani, iar în țară de 15 bani, pentru străinătate 25 bani”, iar o convorbire telefonică în oraș costa 25 bani - cinci minute, între două localități din același județ - 50 de bani, ajungându-se la taxa de 1 leu pentru convorbiri telefonice

¹¹ *Ibidem*, p. 6.

¹² *Ibidem*, p. 27.

¹³ *Ibidem*, p. 17.

¹⁴ *Primăria orașului București. Caiet de sarcini pentru pavagii și trotuare de asfalt turnat*, București, 1906,

p. 3

¹⁵ *Ibidem*, p. 19.

¹⁶ *Ibidem*, p. 20.

¹⁷ *București. Călăuza Capitalei ...*, p. 5-6.

între localități din județe vecine. Evident că urgențele se taxau dublu. În sfârșit, o convorbire telefonică pe cele două fire speciale exterioare ajungea la 3 lei pentru durata de trei minute.

Pe primul loc în privința „mijloacelor de comunicație”, care erau în același timp și mijloace de transport, se situau tot trăsurile care, majoritatea, circulau „cu 2 cai și roate de cauciuc”. „Renumele trăsurilor și echipagiilor bucureștene a trecut de multe frontiere și desigur că toți streinii cari ne vor vizita Capitala își vor permite luxul unei plimbări la Șosea într-o trăsură condusă de un «muscal»”¹⁸. O cursă cu trăsură prin oraș varia ca preț între 1 leu - o jumătate de oră și 2 lei - o oră, precizându-se că „nu exista nici o obligație de a se da birjarilor bacșiș ... Pasagerii să-și noteze numărul trăsurii și la caz de nevoie să reclame poliției”¹⁹. Pentru cei ce nu dispuneau de fonduri prea mari rămânea de ales ca mijloc de transport tramvaiul, taxa pe toate cele 11 linii existente fiind de „10 bani stațiunea și 5 bani de fiecă stațiune următoare. Se liberează bilete de corespondență pentru 30 bani valabile ½ oră și pe trei linii”²⁰. Tramvaiele, cele mai multe tractate de cai, aveau vagoanele vopsite în albastru, fiecare traseu deosebindu-se prin culoarea distinctă a „fundului” și literelor. De pildă, tramvaiele de pe traseul Cimitirul Sf. Vineri - Gară - Sf. Gheorghe - Moși, aveau fundul roșu și litere albe, în timp ce traseul Șerban Vodă - Poșta Centrală - Piața Victoriei (Bufet) circulau tramvaiele cu fundul albastru și litere albe, iar cele ce străbăteau distanța dintre Filaret - Poșta Gara de Nord și Luther se distingeau prin fundul roșu și literele galbene. Singura linie electrică permanentă exista pe traseul Cotroceni - Universitate - Mătășari. Cu ocazia expoziției din Parcul Carol a fost pus în circulație un tramvai cu aburi de la Monumentul lui Ion C. Brătianu aflat în Piața Universității, până la Piața Expoziției, precum și un tramcar electric care făcea cursa Piața Teatrului - Piața Expoziției²¹.

Din datele, în parte exagerate, oferite de Frédéric Damé, aflăm că bucureștenii, dar și oaspeții Capitalei puteau beneficia de 98 restaurante, 4 braserii, 46 berării, 61 cofetării, 102 cafenele, 35 de hoteluri²². Exemplificând, el nu nominalizează decât „braseria Carul cu bere” a fraților Nicolae, Ignatie și Victor Mircea „așezământ bine plasat ... unde se găsește berea specială a fabricii Bragadiru renumită în toată lumea”²³, cofetăria „Nicolae Ionescu” din Piața Sf. Gheorghe²⁴ și restaurantele „Jordache N. Ionescu” de pe strada Covaci nr. 3 care la debut „servea renumitele fleici și mititel însoțite de delicioasele vinuri”²⁵ și „Enescu și Andreescu” de pe fosta stradă Sf. Ionică din spatele Palatului Regal unde „se mănâncă cu poftă și se pleacă complet satisfăcut”²⁶.

În realitate la data aceea existau, numai în centrul orașului, 16 berării²⁷ dintre care erau recomandate celor care se aflau ocazional în Capitală, „Berăria Nouă”

¹⁸ *Ibidem*, p. 8.

¹⁹ *Ibidem*

²⁰ *Ibidem*, p. 9.

²¹ Constantin C. Giurescu, *op. cit.*, p. 140.

²² Frédéric Damé, *op. cit.*, p. 160-161.

²³ *Ibidem*, p. 634.

²⁴ *Ibidem*, p. 635.

²⁵ *Ibidem*

²⁶ *Ibidem*

²⁷ *Bucureștii. Călduza Capitalei ...*, p. 10.

(„Ţipitanu), „așezată în centrul comercial al orașului” și unde se servea bere Oppler, berăria „Cooperativa” în Piața Teatrului Național sau „Berăria Jubileului”, de pe Bulevardul Academiei, inaugurată chiar în 1906, cu ocazia expoziției din Parcul Carol.

Restaurantele situate central erau în același an 1906, în număr de 18²⁸, între care, în afara celor două amintite de Frédéric Damé în cartea sa, se remarcă, bineînțeles, „boerescul Capșa” - restaurant, hotel, cofetărie, cafenea, „casă de reputație europeană, locul de întâlnire al oamenilor politici”, „Bulevard” - restaurant și hotel având, „o sală de marmură, cabinet de lectură, omnibus”, „Continental” - restaurant și hotel cu „poziția cea mai minunată a Capitalei, restaurant, băi, omnibus”, „Splendid” - restaurant și hotel cu „ascensor, sală de lectură, băi”. Ghidul Bucureștilor din 1906 recomandă oaspeților Capitalei și hotelurile „Grand Hotel de France” de pe Calea Victoriei care posedă „berărie, restaurant, mare sală de cafenea în care e instalată o academie de biliard” sau „Hotel Frascati”, tot pe Calea Victoriei, căruia îi aparține și „Terasa Oteteleşanu în care era instalată o academie de biliard”. În finalul prezentării hotelurilor din București, ghidul își făcea datoria de a-i avertiza pe virtualii clienți că: „Prețurile sunt afișate în toate camerele; se obișnuiește a se da bacșiș întregului personal”²⁹.

Între localurile recomandate cu căldură atât bucureștenilor, cât mai ales celor veniți în oșpeție erau menționate cele 14 cafenele din centrul orașului, între care nou înființata „Bursa” de pe strada Doamnei, „loc de întâlnire al comercianților; serviciul e fin și curat; toate ziarele din țară”³⁰ și cele șapte (7) cofetării. Acestea întruneau toate calitățile dorite de consumatorii cei mai pretențioși, fie că era vorba de deja menționatele „Capșa” și „Nicolae Ionescu”, sau de „Riegler” din Piața Teatrului și „Nestor” de pe Calea Victoriei.

Pentru cei interesați în a cunoaște viața culturală a Capitalei se făcea precizarea că în sala Ateneului Român pot fi audiate „concerte simfonice sub conducerea dlui. Wachmann, concertele de muzică de Cameră ale dlui. Dinicu, concerte vocale date de societățile «Carmen» și «Hora»”³¹. În ce privește reprezentațiile teatrale, ele puteau fi urmărite la Teatrul Național care era și sediul Operei, la Teatrul Lyric, în spatele Cișmigiuului, la Bulevard și Dacia - teatre populare. Vara se putea merge în Parcul Oteteleşanu și la Teatrul Rașca „unde se prezintă operete și farse”³², la „Teatrul Ambasadorilor” deschis chiar în 1906 pe strada Academiei sau la „Grădina Blanduziei”. Nu erau uitate nici cele câteva muzee din București, deschise pentru public joia, duminica și de sărbători, între orele 11,00 și 15,00 sau 16,00: Muzeul Național de Antichități, Muzeul de Istorie Naturală, Muzeul Aman, Pinacoteca înzestrată în clădirea Ateneului și chiar Grădina Botanică.

Ținând cont de toate cele prezentate mai sus, dar și de cele trecute sub tăcere din lipsă de timp, care, la un loc, denotă dorința, grija și mândria de a avea și a prezenta lumii un oraș cu adevărat european în acel început de veac XX, se poate afirma că, într-adevăr „nu s-a cruțat nici un sacrificiu ca Bucureștii să devie un centru de atracție și

²⁸ *Ibidem*, p. 13

²⁹ *Ibidem*, p. 12.

³⁰ *Ibidem*, p. 11.

³¹ *Ibidem*, p. 15.

³² *Ibidem*

capitala demnă a unui regat care are o mare menire la gurile Dunărei”³³.

Ne întrebăm cu amărăciune, dar poate și cu o rază de speranță: oare putem afirma același lucru acum, la scurgerea unui veac de la organizarea expoziției din 1906, la început de secol XXI și în pragul intrării României în Uniunea Europeană?

ABOUT BUCHAREST IN THE EVE OF THE JUBILEE OF 1906, ONE CENTURY LATER

Abstract

The exhibition of 1906 represented both a revival of our past and a foreshadowing of Romania's future because the manifestation was a sort of rehearsal of the Great Union from 1918. Although it had a pure national character the exhibition housed some pavilions of the big European power: The Austrian-Hungarian Empire, Italy, Switzerland, France and Germany.

There were the desire and care and pride to have and to show to the world a truly European city of the beginning of the 20th century.

³³ *Ibidem*, p. 2.