

Momente din istoria unei vechi artere bucureștene: șoseaua Kisselef

Pînă în preajma primului război mondial, Piața Victoriei de astăzi, era încă în mod curent numită „Capul Podului” prin „pod” înțelegîndu-se „Podul Mogoșoalei”, adică drumul podit cu birne de stejar (Calea Victoriei de astăzi) care începea de pe malurile Dîmboviței și se termina la Capul Podului.

De aci, (de la Piața Victoriei de astăzi) începea un drum de țară care după cîțiva km se bifurca, și pe care vara se călătorea într-un nor de praf ridicat de galopul chervanelor și al butcilor cu șase sau opt cai înaintași, iar iarna — prin hîrtoape și gropi pline cu noroi sau cu zăpadă.

Această șosea era folosită totuși și de protipendada bucureștenilor, care, de la începutul primăverii venea să respire aerul curat al pădurii de stejar din Dumbrava Bănesii, loc vestit și pentru sărbători cîmpenești. Domnitorul Gheorghe Bibescu a fost acela care la îndemnul generalului Kisselef, guvernator al Regulamentului Organic, a hotărît crearea unei grădini la începutul șoselei și amenajarea unei „alei mari, cu plantații de tei, care să meargă spre Dumbrava Bănesii”¹.

În acest scop s-a recurs la cunoștințele unui arhitect peisagist, Carol Friedrich Meyer, din Viena, cărui i s-a cerut să întocmească planurile acestei lucrări. Găcind interesantă această amenajare peisagistă, Meyer a rămas în țară special pentru a urmări personal realizarea lucrărilor. Inaugurarea parcului și a șoselei a fost sărbătorită cu mult fast în prezența domnitorului, a întregului guvern și a unei imense mulțimi, construindu-se, cu această ocazie, chioșcuri, pavilioane, bufete, un mare bazin de metal la rondul I (Școala nr. 11 de astăzi) — în mijlocul cărui o fîntînă artexiană arunca apă și un mic lac artificial. La această festivitate s-a dat și numele acestei șosele de „Șoseaua Kisselef”.

Planurile desemnate de Meyer pentru Parcul Kisselef, cu partere de flori și cu plantații se refereau numai la porțiunea dintre Capul Podului și Bufet (str. arhitect Mincu de astăzi).

De aci mai departe înspre Dumbrava Bănesii, s-a trasat o șosea cu două drumuri laterale și patru rînduri de tei pînă la „rondul mare”, unde întorceau trăsurile, zis și rondul al doilea (Arcul de Triumf de azi). Mai tîrziu, în anul 1851, votîndu-se legea pentru îmbunătățirea rasei cailor, s-a construit un hipodrom, pe locul unde se află astăzi pavilioanele Expoziției, cu care ocazie șoseaua a fost continuată pînă aci.

Spre sfârșitul sec. 19, șoseaua a fost amenajată cu un drum central pentru fiecare tracțiune animală și câte două alei pe fiecare latură : pe dreapta, una pentru pietoni și a doua pentru călăreți, iar pe stînga o alei pentru pietoni și alta pentru bicicliști.

În primul ani al secolului nostru șoseaua Kisselef arăta ca o frumoasă alei în plină natură, umbrită de tei, în genul parcurilor naturale din Occident.

În partea dreaptă a șoselei, la rondul I, se vedea (și se mai vede și astăzi) micul lac cu ruinele stîncilor artificiale făcute de Carol Meyer, lângă Institutul Geologic de azi, bazinul din mijlocul rondului fiind însă îndepărtat, deoarece împiedica circulația. În partea stîngă a șoselei era biserica lui Mavrogheni, cu hramul : „Isvorul Tămăduirii”, o școală, Monetăria — unde se imprimeau timbrele, tipografia lui Eliad, câteva căsuțe, existente și astăzi (unde sînt birourile spațiilor verzi) și un cîmîtir luteran, în care fusese înmormîntat Carol Meyer, decedat la vîrsta de 38 ani.

Mai departe, pînă la rondul II (Arcul de Triumf), pe dreapta și pe stînga, se zăreau câteva mici căsuțe de vară, înconjurată de grădini și livezi. Printre acestea era casa de vară a lui Bărcănescu unde a locuit și Mihail Kogălniceanu — apoi casele lui Isvoranu, Popovici, Boerescu, Grădișteanu și alții.

În spatele acestor pavilioane de vară — de la Bufet și pînă la rondul II — unde actualmente se află străzile : Popa Savu, Cîmpia Turzii, Toma Stelian, arh. Bureuși, Malor Șonțu, str. Tuberozelor, era pămînt arat și lanuri de ovăz

Pe drumul cuprins astăzi între Piața Aviatorilor și Arcul de Triumf (azi Aleea trandafirilor), se mai găsea, la începutul veacului nostru, o circumă unde duminicile și zilele de sărbătoare, se bătea hora și sirba. Mai tîrziu, pentru a face mai ușor accesibilă plimbarea pe șoseaua Kisselef, s-a construit o linie de tramvai cu cai, care prin șoseaua Aviatorilor — de astăzi — mergea pînă la Bufet (str. arh. Mincu).

Pentru ocazii excepționale, sărbători, cortegii, expoziții — căci erau nenumărate astfel de manifestări — mai exista și posibilitatea de a ajunge la rondul II prin drumul Herăstrăului (Calea Dorobanți de azi) cu „tramcarul” lui Toma Blindu, care pleca din Piața de Flori (în fața Hanului lui Manuc de azi).

De la rondul II mai departe, pe dreapta, se zăreau în pădurice, grajdurile de cai de curse ale lui Alexandru Marghiloman, denumite „Vila Albatros”, iar ceva mai departe, grajdurile lui Nicolae Zissu.

În spatele acestor grajduri, era o gîrlă și bălți cu stuf (unde se află azi Muzeul Satului) în care se scăldau atît oamenii cît și caii.

Aproape de hipodrom, era Școala de agricultură Herăstrău (clădire existentă și astăzi).

În partea stîngă a șoselei, de la Bufet spre rondul II, în spatele plantației de arbuști și pomi a șoselei, se aflau căsuțe de vară ascunse în livezi de pomi fructiferi, vii și stupării, iar de la rondul II pînă la Hipodrom, era un vast teren de agricultură semănat cu grîu și care se întindea peste locul pe care se află astăzi : Parcul Dementiilor pînă la Chibrit, Strandul Tineretului, Stadionul Tineretului, Șoseaua Mărășești și Institutul de Cercetări Agricole.

În fața Hipodromului, șoseaua se bifurca la stînga (pe locul unde astăzi este Casa Scintei) înspre Mogoșosia și Tirgoviște, iar la dreapta înspre Băneasa și Floiești.

Aceasta din urmă, era o șosea îngustă de țară, care mergea numai pînă la punctul în care se află astăzi Muzeul de artă populară „Prof. Dr. Minovici”, avea pe ambele laturi șanțuri adînci și plute, cu un drum de mers pe jos, în partea stîngă, limitrof cu o vastă plantatie de duzi a stațiunii de sericicultură (demolată între timp), pînă la gardul Muzeului Minovici, iar pe partea dreaptă a șoselei era aleia Călăreților, limitrofă cu bălțile cu stuif, care se prelungea pînă la podul Băneasa. Doctorul Nicolae Minovici îndrăgise aceste locuri pitorești, cu teren denivelat și lacuri înconjurate de păduri, astfel că în anul 1905 începe construcția unei case în fața Dumbrăvii Băneasa.

Contrar tendințelor cosmopolite de atunci, el a dorit să-și facă o casă în stilul strămoșesc, care să amintească arhitectura vechilor cule (case întărite). Construiește astfel, o casă, ale cărei planuri au fost întocmite de arhitectul Cristofi Cerchez, cu un foisor în arcade trilobate susținut de stilpi sculptați în piatră în stil brîncovenesc, sprijinită de un turn medieval, în care 40 de clopoței emit la cea mai mică adiere a vîntului, melodii armonioase.

În jurul Vilei Minovici nu exista decît un imobil, așa-zisa fabrică de oțet (azi piețrăria Fondului Plastic) și o mică stație de cale ferată, lingă care, în fiecare an, era locul de treier al moșiei Văcăreștilor. În fața vilei era un rond mare, limitat spre miazăzi de o pădure de stejar, care, după părerea scriitorului acestor amintiri, erau resturile vestitei Dumbrave Băneasa — unde era plimbarea de predilecție a bucureștenilor din sec. 19 — din care se mai văd astăzi cîteva pîlcuri de bătrîni stejari (astăzi clubul diplomatic).

Vila Dr. Minovici fiind izolată în plin cîmp, fără alți locuitori în apropiere, era păzită de șase cîini mari ciobănești, atît în contra hoților, cît și a lupilor infometaji, care uneori, în iernile foarte grele, porneau în căută din pădurile înconjurătoare înspre oraș, și cu care cîinii, cîte odată, dădeau lupte năprasnice.

Urletele lupilor le-a auzit și le citează de altfel într-o corespondență a sa și pictorul Luchian, care locuia în casa sa personală situată lingă Arcul de Triumf de astăzi.

În fața vilei era un felinar cu petrol, sub care, pe un panou Doctorul Minovici scrisese diferite lozinci încurajatoare, în special pentru acei ce veneau pe jos de la Bufet, ca de exemplu : „Încet, încet, departe ajungi”, „Umblă pe jos de vrei să fii sănătos” sau „Un ceas de dimineață face cît trei după amiază”.

De la vila Minovici, pe un teren denivelat, șoseaua continua spre satul Băneasa, înscirînd un mare ocol, care trecea peste o barieră de cale ferată. Imediat în stînga erau ruinele fostului palat a lui Gheorghe Bibescu (demolate în anul 1939) construcție impozantă din cărămidă, cu o fundație și un portal din blocuri de piatră masivă. Alături era o biserică — ctitoria Zolței Băneasa din anul 1745. De aci șoseaua scobora pînă la un pod din lemn (unde este astăzi podul Băneasa, construit din piatră în 1938), care trecea peste niște bălți, în care spre asfințit, în

zilele toride de vară, sub un soare roșiatic care se reflecta în ele, se zăreau sute de capete de bivolițe ce se răcoresc în apă.

Cei mai mulți locuitori ai comunei Băneasa, erau lăptari.

Ei duceau produsele lor în oraș, cu faetanele pe două roți trase de un cal, până la rondul II, fiindu-le interzis să-și continue drumul pe șoseaua Kisselef. De acolo, după ce plăteau o taxă de barieră, erau obligați ca mai departe spre oraș, să meargă fie pe drumul Filantropiei, fie pe al Herăstrăului.

La primele ore ale dimineții, zeci de cirduri de fete tinere se îndreptau spre oraș în pas legănat, sub povara ciuberelor pline cu lapte covăsit, cântind și chiulind, ținându-și papucii în mână, pe care nu-i încălțau decât când ajungeau în Piața Victoriei.

Epoca de cea mai mare afluență a bucureștenilor la șosea, a fost în preajma celui de-al doilea război mondial.

Lumea venea prin toate mijloacele posibile la acea vreme : cu tramvaiul cu un cal până la bufet, cu trăsură, călări, cu bicicleta sau chiar pe jos, pentru a se plimba până la Vila Minovici — punctul final al plimbărilor de atunci — ca să respire aerul proaspăt al pădurilor și al pășunilor și ca să asculte cîntecul celebrilor „clopoței” din turnul vilei.

Dealungul șoselei se deschisese nenumărate restaurante : Bufetul, Vila Regală, Vila Roza, Princiar, Sans Souci, Flora, Chateaubriand, Brotăcel, etc. Lumea petrecea în aceste localuri, adesea până în zorii zilei.

O deosebită atracție la șosea erau și bătăile cu flori.

Cu această ocazie, între bufet și rondul II, defilau care alegorice, echipaje, brecuri și trăsură împodobite cu flori, iar cei din trăsură își aruncau unii altora cu flori.

Moda plimbărilor în trăsură la șosea era în toi.

Echipajele luxoase comandate la Viena sau Londra, trase de cai de rasă și conduse de vizitii îmbrăcați în livrele, erau totuși întrecute în frumusețe de pitoreștile birji de piață ale muscalilor, la care erau înhămați cai mari de stepă, cu coame și cozi enorme.

Birjele cele mai luxoase aveau numere de ordine mici, starostele, cele-brul Mișca, purta numărul 1. Era un om înalt de 2 m, îmbrăcat într-o haină de catifea albastră, lungă până la pământ, închisă cu nasturași de argint și strînsă în talie cu o curea bătută cu argint sau cu o panglică colorată de mătase, lată de 20 cm, iar pe cap purta o șapcă cu un mic cozoroc.

Această îmbrăcăminte era uniforma generală a birjarilor de piață.

Stația acestor birje de lux, era în fața fostului Teatru Național. Acolo erau „tocmite” pentru o plimbare la șosea de după amiază, al cărei tarif oficial era 5 lei. Programul plimbării era următorul : mersul la trap până la rondul II, iar de la acest loc, șoseaua nemaifiind pavată cu piatră, se dădea drum cailor în trap întins de curse, adesea în întrecere cu un alt echipaj, cursă care se termina cu o sosire vijelioasă la marele rond din fața vilei Minovici. Aci birjarii se dădeau jos de pe capră, și după ce, cu un fel de cuțit din lemn, curățau spumele albe ce acopereau caili în urma efortului făcut, îi ștergeau cu o piele de căprioară, în timp ce caili încă nervoși, necheau și dădeau din copite pe loc.



1. Bătăie de flori la șos, Kisselef, de pictorul Ștefan Lăchian.

Aceste plimbări și întreceri, erau un spectacol foarte apreciat. Birjele după ce staționau în rond timp de o jumătate de oră, se înșolau iarăși până la rondul II la pas, de unde cursa reîncepea.

Toți străinii în trecere prin țară, admirau și scriau pe drept cuvânt, că trăsurile bucureștene sunt cele mai luxoase din Europa.

În timpul iernii, zăpada nefiind ridicată, plimbările continuau pe șosea cu săniile. Peste cai se întindea o plasă brodată în diferite culori, ce se numea valtrap, care oprea zăpada aruncată în viteză de copitele cailor. Pe spate, unele atelaje purtau hamuri cu clopoței de argint, sau în jurul gâtului colliere cu zurgălăi.

O mare parte din acești frumoși cai a fost rechiziționată cu ocazia războiului balcanic din 1913, iar restul în primul război mondial din 1916. Ca urmare, foștii celebri birjari și-au cumpărat automobile și au devenit conducători auto de piață, dar numai pentru puțin timp, deoarece caii mecanici ai motorului le dădeau o satisfacție minoră acestor pasionați iubitori de cai.

La începutul secolului nostru au fost aduse în țară primele automobile, care în mers făceau un zgomot asurzitor, producând adesea pe stradă o panică de nedescris, deoarece caii de la trăsură se speriau și o luau rasna pe drum, dînd loc uneori chiar la accidente.

Cu timpul, automobilele înmulțindu-se, prefectul a dat dispoziții ca să li se dea numere de circulație. S-a acordat numărul 1 mașinii lui Gh. Asan, fiind prima importată în țară. Prințul George Valentin Bibescu,

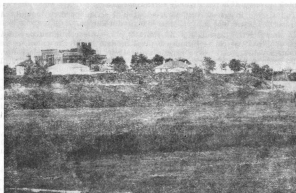
pasionat aviator care adusese în țară un avion Eleriot și care creiase „Liga Aeriană” pentru formarea aviatorilor atât civili cît și militari, pretindea a fi el primul care a circulat cu un automobil, și deci cel îndreptățit de a avea numărul 1 la automobilul său. Pentru a curma conflictul deoarece nici Asan și nici Bibescu nu voiau să renunțe la onoarea de a purta numărul 1, — Prefectul Poliției — Kneazul Moruzzi — a dat prințului Bibescu numărul 0....

Pentru ca circulația trăsurilor în care călătorii voiau ca să admire pe îndelete peisajul oferit de șosea, să nu fie stinjenită de viteza automobilelor, prefectul limitase viteza acestora la șosea, — după amiaza și seara — la 25 km pe oră.

Dar dacă la începutul secolului nostru, înfățișarea șoselei era aceea a unei frumoase alei care străbate un parc natural cu copaci și boschete de liliac, mai târziu, prin construcțiile noi care se înmulțesc mereu, aspectul ei se schimbă.

Astfel în anul 1901, Belzadea Gr. Sturdza își construiește un mare palat (demolat în anul 1937), la intrarea în șosea, apoi în fiecare an se adaugă noi construcții dealungul șoselei : Institutul Geologic, Muzeul de Științe Naturale, Școala Mavrogheni (astăzi școala nr. 11) și „Bufetul” (restaurantul Doina de astăzi) — aceste două din urmă construite de arhitectul Ion Mincu, — apoi casa Belzadelei Dimitrie Ghica, Institutul Surorilor de Caritate Sfînta Elisabeta, Ambasada Uniunii Sovietice, frumoasa casă Toma Stelian, Casa Serghescu, Casa Bibescu, Casa Iarca (azi căminul Institutului Politehnic), Casa Callimaki (demolată între timp), casa Hagi Tudorache, Institutul Materna, casa Pictorului Luchian — demolată — cărora le-au urmat altele, mai ales după primul război mondial.

2. Palatul de la Băneasa al domnitorului Gheorghe Bibescu.



Atît livezile și grădinile cit și sutele de hectare pe care se făceau agricultură — unele proprietate particulară și altele de stat — au fost parcelate, creîndu-se noi cartiere de locuit : Parcul Domeniilor, Parcul Delavrancea, Parcul Filipescu, etc.

Aspectul de parc natural al vechii șosele, — pe porțiunea dintre Piața Victoriei și Arcul de Triumf prin dese case construite, se schimbă în acela de splendid bulevard citadin.

Marile lucrări urbanistice ca : asanarea lacurilor în 1923, legarea lacurilor din jurul Capitalei în 1933, pavarea întregii șosele, corectarea șerpuirii șoselei din fața muzeului Profesor N. Minovici înspre Băneasa cu trecerea pe sub podul de cale ferată (1934), construirea podului de piatră de la Băneasa în 1938 și demolarea ruinelor palatului lui Gh. Bănescu, au dat o înfățișare occidentală acestei șosele, care a avut norocul să aibă de-a lungul ei, în jurul lacului Herăstrău, un imens parc, trasat și executat de Fr. Rebhun, fost director al parcurilor și grădinilor din Capitala noastră, timp de 48 de ani.

Prin importante lucrări edilitare executate în timpul regimului de democrație populară în acest sector de nord al orașului, dintre care amintim cîteva : clădirea marelă a Casei Științei, lărgirea șoselei între Casa Științei și Arcul de Triumf și între Aeroportul Băneasa și Aeroportul Otopeni, intrarea în Capitala noastră a căpătat înfățișarea unui drum triumfal, printre cele mai frumoase din Europa.

Moments de l'histoire d'une ancienne rue de Bucarest : la Chaussée Kisselëf

RESUMÉ

Dans cet article on nous présente quelques aspects de l'évolution de la chaussée Kisselëf, à partir du début du siècle jusqu'à nos jours.

Premièrement, c'était un terrain dénivélé avec des fosses et des trous, qui devint ensuite une route de campagne avec quelques plantations, et ensuite à l'occasion de l'aménagement d'une chaussée pour des voitures, bordée d'allées pour les piétons, les bicyclistes et les cavaliers, et l'apparition des premiers restaurants, la chaussée se transforme en promenade préférée des Bucarestois.

C'est ici qu'ont lieu différentes manifestations culturelles, fêtes, des inaugurations, des concours entre des équipages de luxe, etc.

Les constructions de maisons particulières et ensuite des Instituts, deviennent de plus en plus nombreuses.

Par des constructions éditaires de majeure importance en asphalte et on élargit une partie de la chaussée, on fait le drainage des lacs et on construit le parc Herăstrău.

La chaussée Kisselëf — artère principale d'accès à Bucarest, devient un splendide boulevard, pittoresque et civilisé.

De nos jours, on finit l'embellissement de cette chaussée par la construction d'importants immeubles : la Maison de la Science, les Pavillons d'exposition, les maisons d'hôtes et autres et par le soin extrême qu'on donne à la chaussée et aux les plantations et les jardins qui la longent, l'entrée dans notre capitale prenant de cette manière l'aspect d'un chaussée majestueuse, une des plus belles d'Europe.

Liste des illustrations

1. Bataille des fleurs sur la chaussée Kisselëf — par le peintre Luchian
2. Le Palais de Băneasa du prince Gh. Bănescu.