

PROIECTUL

CU MOTTO „LUCREAZĂ FĂRĂ PREGET“ PENTRU SISTEMATIZAREA ORAȘULUI BUCUREȘTI.

Primăria orașului București a deschis în anul trecut un concurs pentru planurile de sistematizarea orașului. S'au prezentat 7 proiecte. Dintre acestea proiectul meu cu motto „*Lucrează fără Preget*“ a fost clasificat al II-lea și cumpărat de Primărie cu suma de 3000 lei. D-l Primar Vintilă Brătianu mi-a permis de a publica proiectul în Buletinul Societății noastre.

În cele ce urmează voi publica programa concursului și Memoriul proiectului însoțit de 4 planșe.

Programul concursului pentru proiectul de Sistematizarea orașului București.

Orașul București, a devenit în ultimele decenii, o aglomerațiune însemnată.

În planul orașului de astăzi, care reprezintă modul de repartițiune al acestei aglomerațiuni, se poate observa :

- 1) O extensiune prea mare față de populațiunea ce posedă.
- 2) O insuficiență tehnică, în sistemul general de trasare al stradelor.
- 3) Pe alocurea, inconveniente igienice, quartiere insalubre, și
- 4) Puține monumente publice ; iar cele cari sunt, în genere, sunt desavantagios așezate, din lipsă de pietre.

Prin proiectul de sistematizare ce se va întocmi, se vor

arăta toate modificările de introdus în planul actual, pentru îndreptarea inconvenientelor de mai sus; modificări cari vor permite tot-d'odată și o dezvoltare rațională în viitor.

În special se va ține seamă, de necesitatea imperioasă, nu numai de a împedica pentru un timp mai îndelungat, întinderea orașului spre periferie, dar încă de a restrânge pe cât posibil actuala parte populată a orașului.

Modificările ce se aduc planului vor consta în :

1. Sistematizarea stradelor.
2. Repartițiunea piețelor.
3. Alinierea clădirilor în raport cu aceea a stradelor.

I. Sistematizarea stradelor.

Se va avea în vedere, îndrumarea arterelor principale, spre puncte, cari prin natura lor chiamă azi circulațiunea spre ele, sau merită a o atrage, sau cari în viitor vor fi menite a o atrage, precum și în genere, justa devizare și dimensionare a întregii rețele de strade a orașului.

Se va căuta de asemenea a se realiza înlesnirea circulațiunii pentru moment, dar mai ales pentru viitor, atât prin deschideri de bulevarde largi cât și prin crearea de paralele pentru căile și străzile prea încărcate de circulațiune sau cari se prevede că vor fi prea încărcate în viitor și în special înlesnirea circulațiunii în direcțiunea Nord-Sud.

Ca principiu, se vor amenaja două serii de strade :

- 1) Strade principale pentru înlesnirea circulațiunii și
- 2) Strade secundare.

În prima grupă vor face parte : stadele cari unesc centrul cu vecinătatea orașului și acelea cari servesc drept legătură între punctele principale ale orașului precum : gărilor, piețele comerciale, principalele clădiri ale marilor administrațiuni, principalele centre industriale și parcurile mari ale orașului

În a doua grupă intră : stradele de locuințe private și de mic comerț local și stradele de legătură între piețele secundare și cari debușează în arterele de mare circulațiune.

Pentru aranjarea și trasarea stradelor nu se va prefera nici un sistem, generalizat la întinderea totală a orașului. Sistemele cunoscute: dreptunghiular, triunghiular, diagonal și radial, se vor aplica fiecare numai în acele părți ale orașului unde se vor găsi avantajoase, separate sau combinate între ele, avându-se în vedere totodată realizarea *minimumului de cost* și apropierea cât mai mult de condițiunile locale, de particularitățile și dificultățile ce s'ar prezenta fie la exproprieri, fie la amenajări.

Toate sistemele aplicate împreună, trebuie însă să formeze un tot armonic, corespunzător necesităților actuale și cari se întrevăd pentru viitor.

Direcțiunea stradelor, se va accentua, numai între punctele a căror circulațiune trebuie deservită; liniile: dreaptă, curbă, în zig-zag, își pot găsi toate întrebunțările lor avantajoase.

În special, se va avea în vedere pe cât va fi posibil la direcțiunile de dat stradelor :

1. Topografia terenului;
2. A nu se amenaja strade drepte în direcțiunea vântului de Nord-Est ;
3. A se evita direcțiunea de Est-Vest, care lasă frontul de Nord în umbră tot timpul zilei, și pe cel de Sud, continuu în soare.

Pantele stradelor principale, rectificate, sau din nou proiectate, nu vor fi mai mari ca 4%. Pentru stradele secundare, se vor admite pante până la 8% maximum.

Important este însă, *modul de rectificare* al stradelor.

Rectificările se vor realiza :

1. Prin stabilirea de noi alinieri pentru clădiri, pe cari acestea se vor retrage treptat cu reconstruirea lor.
2. Prin crearea de strade paralele cari să atragă circulațiunea și să descarce pe cele vechi.
3. Prin prevederea de grădini de fațadă, în stradele secundare, cari, cu timpul s'ar putea expropria pentru lărgirea stradei.

O atențiune specială se va da centrului orașului. Stradele cari îl formează, tratate și aliniat după niște cerințe restrânse de circulațiune, a devenit astăzi artere principale, și nu mai corespund orașului modern.

Amenajarea de noi strade paralele cu cele vechi precum și trasarea de strade inelare sunt modificări cari se impun.

Lărgimea stradelor se va determina ținând compt de intensitatea circulațiunei la stradele principale, și de considerațiuni igienice la cele secundare.

Ne existând date, asupra intensității circulațiunei, aceste se vor aprecia comparativ cu cele furnizate de orașele din străinătate, sau se vor stabili, numai pentru arterele de mare circulațiune existente. In consecință apoi, se vor determina lărgimile trotuarelor, părților căruțabile și aleelor de bicicliști și călăreți unde vor trebui, ținându-se cont și de desvoltarea viitoare.

Pentru stradele principale, se fixează un minimum de lărgime de 20 metri și un maximum de 36 metri. Stradele secundare vor avea lărgimea minimă de 12 metri prescrisă de Regulamentul de construcțiuni și alinieri.

Dimensionarea locurilor închise între strade, în viitoarea sistematizare a orașului, este de cea mai mare importanță.

Blocurile prea mari dau naștere la următoarele inconveniente :

- 1) Micșorează valoarea constructivă a terenurilor.
- 2) Favorizează construcțiunile cu un etajiu, lungi, pentru mai multe familii, cari strică estetica orașului.
- 3) Favorizează formarea de fundături cari nu satisfac complet, nici circulațiunea, nici estetica, nici higiena.

Blocurile mici, sunt puțin construibile și dau naștere la insuficiențe igienice, de aer și de lumină în clădiri.

Planul orașului actual, suferă mult de lipsa de proporționare a blocurilor.

In mare parte extensiunea lui disproporționată față de populațiunea ce posedă, se datorește dimensionării prea mari a blocurilor.

Extensiunea mare de astăzi, constituie un rău actual, însă o înlesnire la realizarea îmbunătățirii stărei actuale și un avantaj pentru viitor.

Blocurile mari actuale, se pot împărți prin strade transversale sistematice cu exproprieri relativ mici astfel ca, să rămână încă blocuri proporționate; iar prin crearea de noi fronturi,

de clădiri în interiorul oraşului, se va pune o stavilă neforţată, întinderei mai departe a oraşului în viitor.

În acest mod se va putea scoate maximum de afect util din actuala suprafaţă populată.

II. Repartiţiunea pieţelor.

Pieţele publice se pot clasa în următoarele categorii :

- 1) Pieţe de circulaţiune,
- 2) Pieţe comerciale,
- 3) Pieţe monumentale şi arhitecturale,
- 4) Pieţe grădini.

1) *Pieţe de circulaţiune*, se vor prevedea la intersecţia stradelor principale între ele şi cu stradele inelare, şi în genere unde se intersectează mai multe strade.

Se vor evita intersecţiunile sub unghiuri ascuţite şi se va lăsa mijlocul pieţei libere, numai pentru instalaţiunile de iluminat.

Statui, coloane şi orice alte monumente, se vor plasa lateral sau astfel ca să nu împiedice circulaţiunea.

Refugiuri se vor prevedea la pieţele unde se intersectează între ele strade cu circulaţiune mare de pietoni.

2) *Pieţe de comerţ*. Repartizarea pieţelor de comerţ este în genere defectuoasă şi insuficientă actualmente, ca consecinţă este dezvoltarea peste măsură a comerţului ambulant.

Se vor prevedea :

a) Pieţe comerciale exterioare, la unele din şoselele de intrare în oraş în felul târgului Moşilor, mai ales pentru comerţul de mărfuri voluminoase precum: fân, pae, lemne de foc şi de construcţie, pepeni, etc., ţinând seamă de pieţele existente de bariere prin care intră cea mai mare cantitate de asemenea mărfuri şi de obiceiurile şi necesităţile populaţiunii.

b) Pieţe la gări, avându-se în vedere că mare parte din transporturile materialelor prime, cari acum se introduc cu căruţa, în viitor se vor introduce pe cale ferată.

c) Pieţe pe lângă halele existente.

d) Pieţe mici, sau retrageri, pentru staţionarea trăsurilor.

Se vor alege locurile cele mai nemerite pentru noi hale,

pentru târguri de vite, pentru o instalațiune de petreceri populare în felul lui «Wurstel Prater» din Viena.

Se va studia pe lângă acestea, amplasamentul actual al gărilor în raport cu piețele de circulațiune și comerciale interioare ale orașului și dacă s'ar găsi avantajios, construirea unei gări centrale sau înființarea de mai multe gări regionale.

3) *Piețe monumentale și arhitecturale.* Piețele de circulațiune și comerciale, servesc pentru a înlesni procurarea mijloacelor materiale de trai; piețele monumentale și arhitecturale, servesc a formă și a întreține gustul artistic și partea morală, tot atât de importantă ca și cea materială.

În planul de sistematizare, ele trebuiesc bine studiate și repartizate, bine așezate și just dimensionate.

Prescripțiuni asupra formei și aranjamentul lor interior nu se impun, căci acestea depind de gustul și de finețea artistică a concurentului.

Se vor preferi însă, înaintea formelor absolut simetrice, acelea de o neregularitate voită și studiată.

Piețele arhitecturale se vor prevedea mai cu seamă în vecinătatea edificiilor publice monumentale, studiindu-se în dimensionarea lor, modul cum s'ar putea crea acestora perspective avantajioase.

În legătură cu aranjamentul piețelor ornamentale, proiectul se va ocupa și cu distribuțiunea localurilor pentru cult și instrucțiune, justiție, administrațiune, parlament, ospel comunal, catedrala, etc.

4) *Piețele-grădini,* sunt rezervorii de aer în interiorul orașului.

Trebuiește dar, ca repartizarea lor să fie cât mai uniformă pe suprafața planului. Se va studia și se vor da indicațiuni în plan, dacă în jurul orașului se pot amenaja parcuri afară de cele existente.

Se va calculă în genere, ca pentru fiecare locuitor să fie un minimum de 3 m. p. de plantațiuni (grădini publice și parcuri) în interiorul orașului.

În special se vor indica locurile pentru crearea unei grădini zoologice și a unui parc de jocuri de concursuri sportive.

Plantațiunile de aliniament, trebuie să găsească un loc larg în noua sistematizare atât la strade cât și la piețe.

III. Alinierea clădirilor în raport cu a stradelor

Trebue a se face distincțiune între linia stradei și linia clădirilor, una are în vedere condițiunile de bună construcțiune, a doua condițiunile de lesnicioasă circulațiune.

Pe stradele prevăzute cu grădini de fațadă, diferența între ambele linii reese dela sine, nefind decât un minimum de grădină de 5 m. adâncime.

Pentru celelalte strade, se poate admite între linia stradei (în care se rezervă un minimum de 2 m. pentru trotuar) și linia clădirilor, un joc dela 1 până la 3 m., care în stradele de locuit să poată fi utilizată pentru intrări, terase, balcoane, mici grilaje, etc., iar în stradele de circulațiune, pentru mici terase în dreptul cafenelelor și restaurantelor, pentru expunerea obiectelor de vânzare, vitrinelor eșite, etc.

Linia clădirilor trebue să urmeze linia stradei, la încrucișarea stradelor și la piețe.

Din cele ce preced, reese că problema ce se pune este triplă: de tenică, de igienă și de artă. Cător trele acestor considerațiuni diferite, trebue să li se dea importanța cuvenită în rezolvirea sistematizării planului orașului.

Amintim însă că mai presus de toate, trebue să predomine grija de a se obține o lucrare realizabilă în mod practic, cu mijloacele financiare de care dispune orașul.

În acest scop, la deschideri de bulevarde, de strade, de piețe noi, precum și la lărgirea, rectificarea și prelungirea de strade existente, se va ține seamă de clădirile de valoare cari ar urma să fie expropriate și se vor preferi în totdeauna traseurile cari evită exproprierea costisitoare, și mai ales acelea cari vor trece prin curți largi, grădini sau locuri virane.

Directorul lucrărilor tehnice

Al. Davidescu

p. șeful serviciului studiilor

M. I. Stroescu