

## MEMORIU

### ASUPRA SISTEMATIZĂRII ORAȘULUI BUCUREȘTI. \*)

În luna Martie 1906 s'a publicat de către onor. Primărie a orașului București, un concurs pentru sistematizarea orașului, în scopul de a se obține cele mai bune idei, după care să se poată conduce în desăvârșirea înfrumusețării, înlesnirii circulației și repartizarea mai convenabilă a mijloacelor de aprovizionare. Prin acest concurs se cere : a se determina cele mai convenabile artere de circulație pentru micșorarea aglomerației ce se observă în unele părți și evitarea de drumuri lungi fără de nici un folos practic ; a se indica locurile cele mai convenabile pentru hale, târguri, clădiri publice, etc. ; a se amenaja piețe care să poată da un aspect mai artistic clădirilor existente și celor ce se vor construi precum și monumentelor publice ; a se arăta repartizarea liniilor ferate și gărilor pentru a se înlesni mijloacele de acces în oraș și a se înființa parcuri pentru reînoirea aerului, distracțiuni, etc. Tot-odală a se studia posibilitatea restrângerei razei orașului sau lăsarea lui în limitele actuale.

Acest concurs de sistematizare prezentat astfel e foarte greu din toate punctele de vedere, căci nu se cere sistematizarea unei părți a orașului, a unei piețe sau a unui parc cum sunt concursuri în străinătate, ci a unui oraș întreg de 5.500 hectare cu străzi întortochiate și mare parte clădit ; și totul trebuie făcut cu minimul de cost, care e una din condițiile cele mai esențiale.

La sistematizarea orașului București nu trebuiesc aplicate ideile cu deschideri de bulevarde lungi și drepte, care pe lângă că nu satisfac cerințele orașului dar sunt și foarte costisitoare, ci trebuie să se ție seamă de topografia orașului, de localitățile de deservit și chiar de poziția sa geografică. Mi-ar fi foarte

---

\*) Acest memoriu este reproducția fidelă a originalului, nefiind introdusă nici o modificare.

uşor a aplica un sistem de bulevarde radiale cu pieţe centrale, care pe plan ar părea foarte frumoase, dar care în realitate n'ar satisface nici un scop şi ar da loc la exproprieri colosale, cari nu convin finanţelor comunei. Aşi putea aplica sistemul oraşului Paris, dar e foarte puţin apropiat pentru Bucureşti şi ar necesita cheltueli foarte mari.

Pentru oraşul Bucureşti a existat un plan făcut în anul 1886 sub conducerea D-lui Emil Devilliers, dela Serv. Planului întocmai după sistemul Parisului şi care se poate foarte lesne reconstitui după mapele cartonate de aliniere şi nivelment a străzilor (aflate la Serviciul Planurilor), unde străzile şi bulevardele proiectate sunt desemnate punctat. În memoriu alătur acest proiect transpus pe planul oraşului scara  $\frac{1}{10000}$  despre care voi vorbi mai departe.

**Poziţia geografică şi topografică.** — Pentru sistematizarea Bucureştilor şi pentru aplicarea celei mai bune idei, trebuie să observăm poziţia sa geografică şi topografică precum şi modul de extensiune de până acum.

La Nord şi Nord-Vest avem valea Colentinei, care se apropie din ce în ce mai mult de oraş şi pe lângă Tei, Colentina şi Fundeni formează chiar limita actuală a oraşului. De aci se îndepărtează iar şi se uneşte cu valea Dâmboviţei aproape de Căldărarul (Planşa I-a Statul Major).

Valea Dâmboviţei trece aproape prin centru şi desparte oraşul în două. Intrând prin Est are la intrare o lungime de 750 m., se lărgeste la 1200 m. pentru a se strâmta din nou la linia ferată Gara de Nord—Giurgiu la 600 m. De aci se lărgeste iar, mai ales în spre Sud, la 1.300 până la Fabrica de bere Opler. Dela Opler până la Biserica Mihai-Vodă revine la 550 m. iar de aci se lărgeste în spre Sud până ese din oraş cu lărgimea variind dela 1200—1800 m.

La Sud şi Sud-Est sunt văile Ciorogârla şi Sabarul care se află aproape la 11—12 km. departe de centru (Sf. Gheorghe). Astfel că oraşul se află în cea mai mare parte situat între Valea Dâmboviţei şi a Colentinei, o parte pe partea dreaptă a văii Dâmboviţei, iar restul pe platoul din Sud-Est.

Inclinarea terenului merge descrescând aproape uniform dela Nord spre Sud dela cota 88 m. la 80 m. (lângă Strada Ştirbei-Vodă), de aci scade brusc la 73 m. în valea Dâmboviţei.

Dela 73 m. se ridică brusc la 88 m. spre a se înclina foarte ușor la 86—85 m. Aceiași înclinare uniformăse observă și dela Nord-Vest la Sud-Est dela 88 m. la 80 m. în dreptul străzii Raioului; de aci în spre strada Laboratorului descrește uniform la 75 m., iar de aci scade brusc la 66 m. în valea Dâmboviței.

În partea de Nord și Nord-Est se observă deasemenea o scădere bruscă în valea Colentinei dela 82 m. la 70 m.

După aceste constatări și obserbând și planul  $\frac{1}{5000}$  cu curbe de nivel se vede că partea mai ridicată și cu înclinație uniformă din stânga Dâmboviței este cea mai locuită, ca fiind cea mai sănătoasă parte a orașului și în care comunicația se face cu mai multă înlesnire din cauza lipsei de pante rezezi. Această parte s'ar coprinde între o linie mediană, paralelă cu cursul Dâmboviței, dusă prin piața Sf. Gheorghe și localitățile dinspre bariera Griviței, Șosea, Târgul Moșilor, Bulevardul Pake Protopopescu, Calea Călărași și Calea Dudești.

Partea din valea Dâmboviței coprinsă între Arsenalul Armatei și Bulevardul Neatârării, e mai populată ca restul văei fiind mai aproape și în directă legătură cu centru și fiind o parte mai sănătoasă.

Partea de pe platou din dreapta Dâmboviței e puțin populată, și sănătoasă.

**Influența satelor din jurul Bucureștilor.**— În afară de situația altimetrică convenabilă, a salubrităței, a căilor de comunicație etc., care influențează asupra extinderii unui oraș într'o parte mai mult ca în alta, apropierea satelor e unul din elementele cele mai importante, care determină o asemenea extindere. Dacă observăm harta Statului Major (Planșa I) vedem că la Nord Nord-Vest, Nord-Est, Est, și Sud-Estul Bucureștilor se află un număr însemnat de sate, care aprovizionează zilnic orașul cu alimente de prima necesitate. Aceste sate sunt așezate în majoritate pe văile Colentinei și Dâmboviței. Astfel sunt: Băneasa, Herăstrăul, Colentina, Fundeni, Dobroeștii, Pantelimonul, Cioplea, Dudeștii, Roșiul, Mllitarii și alte aglomerații mai mici a căror depărtate de centrul orașului variază între 4—7 kilometri.

Și orașul tinde, să se desvolte către aceste centre de aprovizionare zilnice, incorporându-le cu dânsul. Astfel: prin calea Dudești se unește cu Cioplea; și mai târziu cu Dudeștii; prin

șoseaua Iancului și Pantelimon se va uni cu Dobroești și mai târziu chiar cu Pantelimonul : prin Șoseaua Colentina se unește cu Colentina ; prin șoseaua Jianu se unește cu Herăstrăul și mai târziu cu Băneasa ; prin calea Griviței cu Grivița și mai târziu cu Bucureștii noi ; prin șoselele Bolintinu, Giuleștii și Crângașii se va uni cu comunele Militarii și Roșu.

Aceste centre de aprovizionare se vor desvolta mai târziu, paralel cu mărirea populației în București, și vor forma chiar mase compacte de aglomerațiuni, cari se vor atinge una pe alta în extindere. Și aceste aglomerațiuni în dezvoltarea lor pot, să se alipească de oraș și să continue aceași dezvoltare ca și a Bucureștilor, adică o dezvoltare centralizatoare.

Pentru a evita această dezvoltare centralizatoare, foarte defavorabilă pe întinderi mari, e foarte important ca pe lângă sistematizarea orașului propriu zis, să se sistematizeze și marginele, dar sistematizate astfel în cât să reprezinte diferite centre dezvoltate separat de București și unite cu dânsul prin artere mari de comunicație și diferite străzi mai mici, cari fac mai ușoară comunicarea cu periferia orașului.

În aceste centre unde se vor desvolta industriile se vor găsi localuri de petreceri, grădini, parcuri, hale, piețe, teatru popular etc. Aceste părți trebuiesc sistematizate central, pentru ca toată activitatea să se concentreze într'ânsele.

În proiectul de sistematizare prezentat am sistematizat și aceste centre, în mod central și am arătat pe plan numai părțile ce intră în raza actuală a orașului.

Fără sistematizarea părților exterioare ale orașului, care trebuie să se facă odată cu părțile interioare, ne vom lovi de dificultatea exproprierilor costisitoare, care ne va împedea de a obține o sistematizare viitoare bună cu cheltueli mici. Orașul Berlin caută acum să sistematizeze și să lege orașelele dinprejur cu orașul propriu zis, cu toate exproprierile mari ce vor necesită o asemenea sistematizare.

Toate satele enumerate mai sus se află pe partea stângă a Dâmboviței afară de Roșiu și Militarii, cari se află pe partea dreaptă. Pe partea dreaptă satele se găsesc la o depărtare mare de centru. Așa sunt : Chiajna, Dragomireștii din deal, Ciorogârla, Darvarii, Domneștii de Sus și de Jos, Slobozia Clincenii, Bragadiru, Vârtejul, Măgurele, Jilava etc. cari se află la o de-

părtare de centrul oraşului variind dela 11—18 km. Astfel că posibilitatea dezvoltării de centre populate, ca cele de mai sus, e foarte puţin probabilă în această parte. Aci se vor dezvoltă cartiere mărginaşe, cari se vor anexă la oraşul propriu zis şi a căror sistematizare nu s'ar putea face în mod central separat. În acest sens, am şi făcut sistematizarea porţiunii cuprinsă între Bulevardul de centură şi Calea 13 Septembrie, Rahovei şi Măgurele.

În rezumat extensiunea naturală mai mare a părţilor populate se va face pe partea stângă a Dâmboviţei şi foarte puţin pe partea dreaptă, unde se va dezvolta datorită numai industriilor şi a poziţiunii sănătoase a localităţii.

**Planul Borroczyn.**—Pentru o precizare mai bună a modului cum trebuie făcută sistematizarea Bucureştilor, *e necesar a se cunoaşte modul natural de dezvoltare şi de distribuire a străzilor mai de demult*, când nu exista nici măcar ideea unei sistematizări. Aceasta ne-o dă planul ridicat în 1845 şi tipărit în 1852 sub domnia lui Barbu Dimitrie Ştirbeiu V. V. de Maior Baron Rudolf Artur Borroczyn.

Pe acest plan (Planşa 2) se observă mai întâi oşserie de străzi cari vin dela periferie spre centru. Astfel : Podul Mogoşoaii (Calea Victoriei) dela Şosea până la Dâmboviţă ; Uliţa Târgu d'afară (Calea Moşilor) dela Câmpul Moşilor la Piaţa Sf. Gheorghe Nou ; Strada Iancului dela Bariera Iancului la Biserica Olari, unde se uneşte cu Calea Moşilor pentru a continua pe urmă spre piaţa Sf. Gheorghe şi Piaţa mare ; Uliţa Sf. Ştefan dela Bariera Vergului până în Piaţa Nouă cu ramificaţii spre Sf. Gheorghe prin Uliţa Vergului, Sf. Vineri, Piaţa nouă şi spre Piaţa Mare prin Uliţa Piaţa nouă şi a Târgului d'afară ; Uliţa Dudeştilor şi Vitanelui, cari uninduse continuă spre Sf. Gheorghe şi Piaţa nouă : Uliţa Văcăreştilor şi Piscului se îndreaptă tot spre spre Sf. Gheorghe şi Piaţa mare ; Tot asemenea Calea Şerban-Vodă, Drumul la Craiova, (Calea Rahovei), Uliţa Mihai-Vodă, Uliţa Podu de Pământ (Calea Plevnei), Uliţa Târgoviştei (Calea Griviţei) etc.

În afară de aceste străzi cari vin dela periferie spre centru, sunt altele cari leagă diferite puncte între dânsele ; astfel o stradă dreaptă (Str. Traian şi Nerva-Traian) care uneşte Drumul Piscului cu Oboru şi Târgu din Afară şi se continuă mai departe prin Drumul la Focşani (Şoseaua Colentinei) ;

Strada Romană care leagă Calea Moșilor cu Calea Victoriei; O altă stradă, care corespunde actualmente la Strada Clementei, Sf. Spiridon și Popa-Petre leagă Calea Moșilor cu Calea Victoriei și se continuă cu Str. Știrbei-Vodă până în Calea Plevnei; Șoseaua Barrierelor (Basarabilor, Bonaparte, Ștefan-cel-Mare, Mihai-Bravul) limitează întinderea orașului și formează legătura circulară între diferitele șosele, etc.

Din acest plan se vede dar: 1) o *tendință ca toate străzile să se îndrepte spre centru (Sf. Gheorghe împrejurul cărui se află concentrat mai tot comerțul); și 2) o încercare de a se lega circular diferitele centre radiale, pentru a înlesni comunicația d'între dânsule și a apăra centrul de o circulație prea mare din afară.*

E indicat dar, ca deschiderile de bulevarde, să se facă normal pe direcția străzilor radiale, atât ca înlesnire de circulație și apărarea centrului, cât și prin faptul că necesitează exproprieri puțin costisitoare, pentru că se taie mai ales curți și grădini.

Prin urmare, din cele ce am văzut până acum pentru orașul București, cel mai bun sistem de sistematizare e sistemul radial existent, unit prin un sistem circular. Și aceasta mai mult pentru partea orașului din stânga Dâmboviței, unde panta e uniformă și există și tendința de o desfășurare mai mare a orașului în această parte. În partea dreaptă a Dâmboviței din cauza poziției sale altimetrice e suficient un sistem de artere, care leagă această parte cu părțile mai principale ale orașului de pe malul stâng.

Și aceste sisteme sunt cu atât mai indicate în București cu cât e un oraș prin excelență centralizat, și centralizat pe o întindere foarte mare, de  $7\frac{1}{2}$ —8 km. diametral. Totul se pe-trece în centru și totul tinde către dânsul. De aceea în afară de orașul propriu zis am căutat, să sistematizez marginile și împrejurimele figurate pe planul  $\frac{1}{5000}$ , centralizându-le pe fiecare separat astfel că dela sine se descentralizează de București, ușurându-i circulația internă. Și orașele streine sunt centralizate dar pe o întindere mult mai mică, iar împrejurul lor din cauza fortificațiilor, sau dezvoltării industriale s'au format centre de sine stătătoare, cari ușurează circulația în orașul propriu zis sau mai bine în orașul intern.

## Arterele mari de circulație.

Pentru înlesnirea circulației orașul are nevoie de artere mari de circulație, care să-l împartă în mai multe blocuri, în cari să se desvolte cartierele liniștite. Aceste artere atrăgând toată circulația din oraș spre dânsese, fac ca în restul orașului, să se simtă puțin sgomot, puțină circulație, obținând cu alte cuvinte precedentele cartiere liniștite.

Înainte de a procedea la determinarea acestor artere, e foarte interesant, a se ști modul de repartizare a arterelor în diferite orașe din Germania, Austria, Franța, Belgia, Italia și Rusia.

**Berlin.**—În Berlin modul de repartizare e diferit pentru partea orașului situat la dreapta râului Spree și aceea din stânga. Pentru partea dreaptă, care se aseamănă în dezvoltare cu partea stângă a Bucureștilor, există un sistem de strade radiale unite între dânsese prin străzi circulare. Astfel, ca străzi radiale sunt: Chausseestr, Brunnenstr, Kastanten-Allee; Weisenburgestr. Prenzlauerstr. Greifswaldestr. Landsbergerstr. și Grosse Frankfurterstr.

Ca străzi circulare sunt: Bernauerstr continuat cu Danziger—Elbinger—Petersburger și Warschauer Str. Elsässer—Lothringerstr continuate cu alte străzi cari se reazemă pe râul Spree, etc. Aceste străzi au de scop de a lega între dânsese străzile radiale și a apăra centrul de o aglomerație prea mare.

În partea stângă e o distribuire de artere cu totul diferit de cel de pe partea dreaptă. Aci vedem o piață circulară «Belle Alliance Platz» din care pornesc artere lungi și drepte în diferitele părți ale orașului. Așa sunt Friedrichstr, Wilhelmstr, Königgrätzerstr, Lindenstr și Gitschinerstr. Cea mai principală din acestea e Friedrichstrasse de ambele părți ale căreia sunt străzi mai mici perpendiculare pe dânsa. Acest sistem de strade au o direcțiune deviată de centru și se aseamănă cu sistemul de străzi din Roma, care pleacă din Piazza del Popolo adică cu Via del Babuino, Corso Umberto I, Via Ripetta prin cari a pătruns în Roma inundația Tibrului dela podul Molle în 1870.

Prin Gitschinerstr, Skalitzeestr și Königgrätzer str., circuitul exterior de pe partea dreaptă a Spreei se închide și se în-

Îesnește comunicația exterioară a diferitelor suburbii de pe marginea Berlinului.

Imprejurul Berlinului sunt orășele, cari s'au dezvoltat și se dezvoltă central, descentralizându-se de orașul intern. Astfel: Lützow, Charlottenburg, Moabit, Wedding, Neu Weissensee, Rixdorf, Schöneberg, Wilmersdorf etc. În Wilmersdorf s'au proiectat și străzi curbe, cari converg spre centru. Rixdorf, după modul său dreptunghiular de sistematizare tinde mai mult a se incorpora la Berlin, de cât a forma un centru separat.

Toate aceste centre dezvoltate separat se unesc cu Berlinul prin una sau două artere principale.

**Münster.** — Orașul Münster, capitala provinciei Westphaliei un orășel de aproximativ 70 mii locuitori prezintă sistemul de artere circular și radial. Două artere circulare, dintre cari cea exterioară e reprezentată din prea frumoasa «Promenade» și de străzile: Schützenst, Klosterst, Lotharingerstr și Sonnenstr.

**Colonia.** — Partea cea mai dezvoltată e pe stânga Rinului. Prezintă sistemul circular și radial. Ringstrasse e artera circulară cea mai principală, înlocuește vechile fortificații și merge paralel cu alte două linii circulare. Părțile cele mai largi din Ringstrasse sunt Sachsen — Kaiser Wilhelm — Hansa și Deutscherring.

Aproape paralel cu Rinul se află Severin-Hoch și Eigelsteinstrasse, care e o arteră principală de circulație și pe care se reazimă străzile circulare. Această arteră apără de aglomerație partea centrală despre Rin, unde sunt străzi mici și înguste.

În vestul orașului, dincolo de linia ferată, orașul are aparența de a se dezvolta tot circular, ceace ar trebui evitat.

**Frankfurt a. M.** — Prezintă sistemul circular și radial, care cred că se va accentua mai mult prin regularea și unirea între dânsese a străzilor circulare exterioare. În interior e o stradă circulară formată din Mainzer-Hoch-Bleich și Seilerstrasse și o promenadă formată din Gallus — Taunus — Bockenheimer — Eschenheimer — Friedberger și Ober Main Anlage. Această promenadă, care e în formațiune, e pe locul vechilor fortificații și ar trebui regulată dându-i o formă mai convenabilă circulației, modificându-i unghiurile intrânde și eșinde, ce prezintă actualmente.



Străzile radiale deservesc puncte importante din afară și din interiorul orașului.

**Dresda.** — Prezintă sistemul circular unit cu cel radial. În interior e un inel circular format din alee, și care înconjoară partea mai principală a orașului, iar în exterior e un inel circular format din străzile : Ammon — Wiener — Lennen (în interiorul grădinei regale) — Elias — Podul Albert — Glacis și Antonstrasse. Străzile radiale deservesc centrul cu părțile marginase ale orașului și cu orașelele vecine.

**Breslau.** — Prezintă sistemul circular unit cu cel radial. Străzile circulare sunt formate din Karlstr. Kirchstrasse etc. precum și de promenadele de pe «Stadtgraben».

**Stuttgard.** — Prezintă mai mult aspectul sistemului dreptunghiular unit cu cel radial. Străzi lungi și drepte. S'a dezvoltat astfel din cauză că fiind înconjurat cu coline nu s'ar putea estinde în plan mai mult decât e actualmente. Prezintă totuși racordări circulare între străzile de nord-vest și nord-est.

**München.** — Pe partea stângă a râului Isar prezintă în centru sistemul circular unit cu cel radial. În partea de jos prezintă sistemul radial din cauză că orașul nu se poate dezvolta în această parte din cauza colinelor, cari mărginesc valea râului Isar. Aceași imposibilitate de dezvoltare e pe dreapta râului unde a luat naștere tot sistemul radial.

Posibilitatea unei estinderi mai mari e în partea de sus și din stânga. Aci s'a aplicat sistemul dreptunghiular, care însă în partea exterioară trebuie înconjurat cu o arteră circulară.

Prezintă în general străzi drepte, ca Maximilian — Ludwig — Lindwurmstrasse etc., cari ușurează foarte mult circulația,

**Viena.** — Prezintă sistemul circular unit cu cel radial, dar aceste sisteme sunt aci generalizate până la cele mai mici străzi. Orașul interior e apărat prin Stuben—Park—Kärntner—Opern —Burg—Franzen și Schottenring pe marginile cărora sunt cele mai frumoase clădiri ca opera, Muzeele, Palatul de Justiție. Parlamentul, Universitatea, Primăria, etc.

O a doua arteră circulară e în mediu departe de centru de 3 kilometri și e formată din : Währinger — Hernalser—Neubau —Margarethen și Wiedener Gürtel.

Viena, cu toate că e înconjurat de coline, s'a dezvoltat în aceste sisteme din cauza poziției și întinderii sale prea mari în

plan, aproape 4.500 m. de rază măsurat dela Stephans Kirche, pe când Bucureștiul are numai 3.500 metri dela Sf. Gheorghe.

**Budapesta.** — Partea stângă a orașului — Pesta — are o întindere de 3.800 metri dela Dunăre și e sistematizată în sistemele circular și radial. Partea circulară e compusă dintr'un bulevard interior plecând dela vamă (Fövámház) și se continuă cu Vamhazkörut, Muzeum și Karoly Körut, iar de aci se prelungeste prin Vaczkörut, paralel cu Dunărea. Acest bulevard circular are o rază de 600 m.

O altă arteră circulară e formată din : Lipót — Teréz — Erszébet — József și Ferenczkörut cu o rază de aproximativ 1400 metri de cheul Dunărei.

Arterele radiale sunt formate din : Üllöiut, Baross utza Korepesi ut, Kiraly ut, Andrassy ut, străzi drepte și lungi cari sunt bune artere de comunicație și unele foarte frumoase.

Buda nu prezintă caractere distincte. Are străzi circulare apropiate de rază mică, rezemate pe Logodi utca, și foarte neregulate și înguste. E e parte nouă sistematizată pe lângă Neues Polytecnicum în cartierul Lágymányos, în sistemul central radial combinat cu sistemul dreptunghiular, dar nu prezintă specială atențiune.

**Paris.** — Prezintă sistemul circular combinat cu cel radial. Bulevardele circulare nu deservesc însă destul de bine circulația.

Sunt trei categorii de bulevarde circulare : 1) Vechile bulevarde sau bulevardele interioare, cari au înlocuit fortificațiile și cari se compun din bulevardele dela Madeleine, des Capucines, des Italiens, Montmartre, Poissonnière, Bonne Nouvelle St. Devis, St.-Martin, du Temple, des Filles-du-Calvaire și Beaumarchais. Aceste Bulevarde se continuă pe partea stângă a Senei prin bulevardul St. Germain. Distanța lor de centru e de 1600, metri ; 2) Bulevardele exterioare, cari formau până în 1860 marginea orașului, cum sunt Bulevardul de Courcelles, des Batignolles, Clichy, Rochechouart, de la Chapelle ; de la Villette, Belleville, Ménilmontant, Charonne, Reuilly, Bercy, de la Gare, d'Italie, Pasteur, Garibaldi, Grenelle și până la Trocadero. Distanța lor de centru e în mediu de 3200 metri.

Bulevardele interioare de pe partea dreaptă a Senei formează mai bine un circuit complet și mai avantajios cu bu-

levardele St. Marcel, Port Royal, Mont Parnasse, des Invalides de pe partea stângă decât cu bulevardul St. Germain.

3) Bulevardele de centură, cari se află în interiorul fortificațiunilor actuale și cari merg paralel cu calea ferată de centură. Distanța lor de centru e în mediu de 4800 m.; puțin mai mare ca raza actuală a Bucureștilor.

În afară de aceste trei categorii de bulevarde mai sunt și noile bulevarde și avenueurile, cari leagă între dânsese puncte principale. Astfel sunt bulevardul de Strasbourg, Sébastopol, Magenta, etc. și avenue-urile de l'Opéra, des Champs Élysées, de Friedland, Hoche, de la Grande Armée, Malakoff, etc. Se observă în general în Paris o abundență de avenue-uri dintre cari unele făcute special pentru scopuri pur artistice ca Avenue de l'Opéra și de cari nu trebuie actualmente să se abuzeze.

**Lyon.** — Fiind situat în lungul Ronului și Saonei și înconjurat lăaturalnic prin coline și fortificații s'a dezvoltat în sistemul dreptunghiular unit cu cel radial, care erau cele mai convenabile orașului. Din cauza generalizării sistemului dreptunghiular prezintă prea multă uniformitate la colțurile străzilor. Are străzi drepte și frumoase, astfel sunt : Rue de la République, Avenue de Saxe, Cours Gambetta, Cours Lafayette, etc.

**Bruxelles.** — Prezintă sistemul radial unit cu un circuit de bulevarde, care a înlocuit vechile fortificații, astfel sunt bulevardele : du Midi, de Waterloo, du Régent, Bischoffsheim, du Jardin Botanique, d'Anvers, de l'Entrepôt, Barthélemy și de l'Abattoir. Acest circuit are un diametru de 2100 metri în sensul liniei dela cartierul Léopold la St. Jean și de 2400 m. în sensul liniei de la Gara de Nord la cea de Sud. Circuitul de Bulevarde nu formează un sistem circular propriu zis, cu toate acestea reprezintă, pe lângă o promenadă foarte frumoasă, și o înlesnire de circulație.

În interiorul acestui circuit sunt bulevarde care leagă părți importante din oraș, astfel Bulevardul du Hainaut, Anspach și du Nord, care leagă Gara de Nord cu cea de Sud pe o lungime de 2400 m. și rue de la Regence și Royale.

**Anvers.** — Prezintă sistemul circular unit cu cel radial. Cea mai importantă arteră circulară e formată din Avenue du Commerce, des Arts, de l'Industrie și du Sud, care apără centrul și prezintă o promenadă foarte frumoasă. Cele-l'alte ar-

tere circulare sunt mai mici și apără aglomerații parțiale. O altă arteră circulară e pe linia forturilor.

**Roma.** — Nu prezintă un sistem bine definit din cauza colinelor pe cari se află așezată, și s'a căutat în părțile noi, numai să pue în comunicație orașul interior cu părțile din exterior, întrebuintând sistemul drept unghiular unit cu cel radial. Are străzi frumoase și drepte, astfel: Via Nazionale, Venti Settembre, Viale Principessa Margherita, Via Agostino Depretis, Carlo Alberto, Via del Babuino, di Ripetta.

Ceeace e frumos în Roma e faptul că străzile drepte se urcă și se coboară pe coline obținând prin aceasta vederi frumoase și variate.

**Turin.** — Prezintă sistemul eminentemente dreptunghiular, din care cauză comunicația e dificilă între diferitele părți ale orașului. Are un aspect prea uniform cu toate că posedă multe părți frumoase. Pe la periferie se accentuează sistemul radial unit cu cel dreptunghiular și comunicația se face mai cu înlesnire.

**Milan.** — Prezintă sistemul circular închis de toate părțile unit cu cel radial. E un oraș foarte plan, înconjurat de fortificații, ceeace a contribuit la desvoltarea sa circulară.

Are o centură interioară formată din Via San Girolamo, Vittoria, Francesco Sforza etc., precum și o centură exterioară care merge paralel cu fortificațiile și cari formează promenade foarte frumoase. Această centură exterioară e formată din Bastione di Porta Garibaldi, Porta Nuova, Porta Garibaldi, Porta Vittoria, Porta Romana, Porta Lodovica, Porta Ticinese și Porta Magenta.

Ca străzi radiale sunt: Corso di Porta Romana, di Porta Vittoria, Venezia, Via Alessandro Manzoni, Via Torino, etc.

**Bologna.** — Bologna s'a desvoltat tot după sistemul circular unit cu cel radial.

**Florența.** — S'a desvoltat tot după sistemul circular unit cu cel radial. Circuitul exterior e format din promenade frumoase și largi ca Viale Principe Umberto, Filippo Strozzi, Principessa Margherita, Principe Amedeo, Principe Eugenio, Carlo Alberto și Duca di Genova. Cele radiale sunt străzi drepte și lungi.

**Moscova.** — Prezintă sistemul circular aproape închis, care

se reazimă pe partea convexă a râului Moscova, unit cu cel radial. Sunt două artere circulare principale formate din bulevarde și depărtate de centrul (Kremlin) de 1600 și 2500 metri. În interior sunt străzi circulare depărtate de centru în mediu 900 metri.

— Din expunerea sistemelor de artere de circulație în orașele enumerate mai sus, se vede clar: *că sistemul cel mai convenabil și mai comun ce s'a întrebuințat și se întrebuințează pentru orașe similare Bucureștilor, este sistemul circular unit cu cel radial.* Și acest sistem e aplicat și la orașe mai mici, de cari n'am făcut mențiune aci din cauza micii importanțe și desfășurării aglomerațiilor. Sistemul dreptunghiular aplicat la Turin e foarte puțin convenabil circulației și n'ar trebui aplicat decât la porțiuni mici de aglomerație, unde trebuie, să fie unit cu cel radial.

Acest sistem circular și radial care e foarte propriu pentru București din motivele arătate la începutul memoriului, nu trebuie, să se generalizeze și dincolo de bulevardul de centură, pentru părțile mărginașe. *Aceste părți mărginașe trebuiesc alipite la satele dinprejur pentru a forma centre separate, descentralizându-se astfel de orașul intern.*

Care e însă cel mai bun sistem de bulevarde circulare și radiale, cari trebuiesc deschise în București, pentru a deservi orașul și a lega părțile cele mai importante între dânsese?

**Bulevardul interior.** Ca bulevard circular avem în partea stângă a Dâmboviței, șoseaua Basarabilor, Bonaparte, Ștefan cel mare și Mihai Bravu, a căror depărtare de centru (Sf. Gheorghe) variază între 2500—3000 metri; lărgimea lui este de 30 m.

Pe lângă acest bulevard exterior trebuie să avem în interior un nou bulevard foarte aproape de centru, care să servească ca loc de plimbare, circulație și spre a apăra centrul de o aglomerație prea mare. (Planșa 3-a)

La prima vedere s'ar părea natural ca acest bulevard să treacă prin Str. Piața Amzei și pe la Statuia lui Pake Protopopescu. Însă dacă observăm mărimea razei, care în cazul acesta e de 1500 metri, vedem că această soluție ar îngreui foarte mult centrul cu stradele sale întortochiate, făcând anevoioasă circulația în interior. În adevăr după mărirea ulterioară a populației centrul va fi neapărat cel mai populat și populat dens

de tot; ori această desime de populație repartizată pe o suprafață cu raza de 1500 metri, va circula foarte greu în interior din cauza străzilor mici.

Pentru ușurarea centrului de o aglomerație prea mare e bine, să se reducă această rază la 1000 metri. Orașele studiate mai înainte simt nevoia unui bulevard interior mult mai central ca cele actuale care la cele mai multe au luat locul vechilor fortificații, cu toate că raza actuală variază între 900 și 1300 metri.

Acest bulevard interior trebuie să fie simetric în raport cu piața Sf. Gheorghe iar nu în raport cu bulevardul Carol, căci direcțiunea acestui bulevard e deviată de centru, și să se rezime pe bulevardul Colței prelungit.

Un asemenea bulevard e indicat, să plece din bulevardul Colței în dosul Ateneului român, cu o rază de 1000—1100 metri, să treacă prin str. Sf. Spiridon, Modestiei, Vântului, Remus, Romulus și să se unească cu bulevardul Neatârării prin podul C. A. Roseti. În dreptul Ateneului bulevardul interior se unește cu un bulevard drept, care plecând dela Gara centrală străbate grădina Cișmigiu și apare în fața Ateneului. Astfel că bulevardul interior se unește prin bulevardul drept cu Gara Centrală iar prin bulevardul Neatârării cu Gara Filaret și cu parcul Carol I.

Acest circuit va fi partea cea mai frumoasă din oraș. Plecând din Gara Centrală se vede în față întreg mărețul palat al Ateneului, se străbate grădina Cismigiuului unde, de ambele părți ale bulevardului se vor găsi două mari concert-restaurante, se ridică în sus și înainte de a ajunge la Ateneu se vede pe dreapta parcul Palatului Regal și Palatul Regal. În față grădina Ateneului, transformată din starea în care se găsește azi într'un frumos parc, spre a degaja vederea Ateneului. De o parte și de alta strada Franklin și Episcopiei lărgite la 20 m. conduc în piața din dosul Ateneului și pe urmă în bulevardul Colței. De aci se continuă în Bulevardul interior cu clădiri frumoase, Camera Deputaților și Senat, întretace bulevardul Carol, Colței, Călărăși, Dudești, trece Dâmbovița intră în bulevardul Neatârării lărgit la 20 sau 24 m. tae Bulevardul Colței prelungit întrevăzând în stânga Parcul din Valea Plângerei și ajunge în Parcul Carol I.

Și acest circuit se poate construi cu minimul de cost, căci

trece mai mult prin curți și grădini evitând construcțiunile cele mari. Astfel începând din Gara Centrală până în Cismegiu tae clădiri de mică importanță. Trecând prin Cișmegiu îl desparte în două părți, va provoca un curent de aer și va atrage multă lume, mai ales la cele două concert-restaurante ce se vor construi. De altă parte pasagerii ce nu vor voi a intră în centrul orașului vor găsi aci distracții și o grădină răcoritoare. S'ar putea evita trecerea directă prin facerea unei străzi lăturalnice și tăind arborii din dreptul bulevardului spre a nu împedica vederea Ateneului. Dar această soluție falsă n'ar recomanda-o de loc. Eșind din Cișmegiu se tae proprietățile: N. Mareș, Dumitrescu, Al. Florescu, Gugiu, evită biserica Calvină, se tae o parte din clădirea domeniului Coroanei și hotel Manu. Restul din hotel Manu și propr. Stelorian și Movilescu se vor încorpora la Palatul Regal, desființându-se str. Știrbey-Vodă și Imperială, mărinđ palatul și făcând o grădină a palatului în spre Bulevard.

Trecând mai departe se lărgesc străzile Episcopiei și Franklin la 20 m.; lărgirea străzei Episcopiei se va face mai curând, pe când a străzei Franklin va întârzia din cauza clădirei unde se află cafeneaua High-Life; până atunci însă cele-l-alte clădiri se vor retrage și vor forma în față câte o grădină de 4 metr<sup>i</sup> adâncime, care se va expropia mai târziu. În dosul Ateneului se va forma o piață, care să-l degajeze dinspre bulev. Colței, presintând o perspectivă foarte frumoasă, cu condiție însă ca fațada dinspre Poșta veche să fie refăcută mai cu îngrijire de cât există actualmente.

Din bulev. Coltei, bulevardul interior evită construcțiunile cele mari trecând numai prin curți și grădini, ceia-ce îi înlesnește foarte mult executarea imediată. Astfel evită clădirile proprietăților A. Marghiloman, Institutul Sf. Maria, Colonel V. Zottu, Nicolae Turnescu, G. C. Filipescu, Doctor Cantacuzino, L. Cezianu, Gebauer, Inginer C. Mironescu,<sup>o</sup> Vasile Lascar, General Bengescu-Dabija, Colonel Eracle Pretorian, atâtea clădiri frumoase cari rămân și-l înfrumusețează.

Merge dealungul străzei Modestiei lărgind-o la 24 metri, cea ce se poate face cu ușurință din cauza clădirilor mici și vechi, întretae bulevardul Carol și calea Moșilor, evită proprietatea Doctor Șuțu, întretae strada Plantelor, Popa Soare, Li-

niștei, evită biserica Sf. Ștefan, întretae str. Călărași, lărgește str. Remus la 24 m., întretae str. Lucaci, evită clădirea Teodor Atanasiu, întretae str. Romulus, evită clădirile Florea Petrescu, întretae calea Dudești și calea Văcărești și ajunge la podul C. A. Roseti, unde se unește cu bulevardul Neatârnărei, care ar trebui lărgit la 24 m. în loc de 18 m. ce are actualmente. În general în acest traseu se taie curți, grădini și clădiri de mică valoare.

Acest lucru e de o importanță capitală fiind că se poate executa imediat și ar costa mai puțin. Dacă s'ar face un bulevard, care din motive de economie ar trebui să treacă în lungul străzilor, pentru ca cu timpul, prin retrageri succesive, să se ajungă a'î executa, acel bulevard nu numai că ar costa mai mult, dar va trebui, poate, 100 de ani până să rămăe definitiv și în acest interval aspectul lui va fi din cele mai urâte, din cauza caselor retrase și eșite, și proprietatea urbană își va ridica valoarea încontinuu, astfel că retragerile ar costa mult mai mult de cât dacă s'ar tăia imediat o altă direcție prin curți și grădini, tăind și clădiri de mică valoare. De aceea am evita cât a fost cu putință a merge cu bulevardul în lungul străzilor, afară de strada Modestiei și Remus, unde se poate expropria sau retrage imediat din cauza clădirilor vechi și mici.

Bulevardul interior se va deschide mai întâiu cu 24 m. lărgime de la Gara Centrală până la podul C. A. Roseti, pentru ca exproprierea să fie mai mici. Clădirile, ce se vor construi, vor avea fie-care câte o retragere de 3 m., astfel că, circulația crescând, să se poată expropria și aceste retrageri. În definitiv lărgirea acestui Bulev. Interior va fi de 30 m.

**Bulevardul mijlociu.** — În afară de bulevardul interior sunt șoselele Basarabilor, Bonaparte, Ștefan cel mare și Mihai Bravul, cari formează un bulevard pe care-l vom numi Bulevardul exterior. Intre acest bulevard exterior și bulevardul interior (care ar înlocui circuitul Clementei de care am vorbit discutând planul Borroczin), se află str. Romană, de lărgime numai de 12 m. Această stradă servă să lege între dânsele diferitele artere radiale și să înlesnească circulația în sensul circular. O continuare a străzei Romane pare a fi str. Popa Nan, care servește partea orașului mai jos de bulev. Pake Protopopescu.

Aceste străzi fiind numai de 12 m. lărgime nu pot deservi



toată suprafața coprinsă între bulev. interior și exterior, care are o lățime de 1500—1800 metri. E dar necesar, pentru înlesnirea circulației și pentru evitarea aglomerației, să se lărgească str. Romană sau să se deschidă un nou bulevard paralel cu dânsa, care să aibă o lărgime de 20 m., destul de suficientă pentru deservirea suprafeței mai sus menționată.

Lărgirea străzii Romană ar cere un timp prea îndelungat și ar fi mai preferabil a se deschide un bulevard paralel. Și acest bulevard e cu atât mai indicat aci, cu cât blocurile din josul străzii Romană, fiind mari, se vor deschide străzi paralele pentru a le mai micșora. În loc ca pe urmă, când necesitatea o va cere, să se lege aceste străzi paralele între dânsese pentru a forma bulevardul mijlociu, e mai bine a se deschide mai dinainte.

Acest bulevard mijlociu trece prin curți și grădini și taie proprietăți mici și fără însemnătate, pentru a le mai menționa aci. Ast-fel plecând din bulev. Colței evită clădirile proprietăților Ion Ștefănescu, Gherghel, se unește cu str. Romană lărgind-o la 20 m., continuă între str. Romană și Sălcuței, ajunge în bulev. Ferdinand lângă Foișor, întretae bulev. Pache Protopescu, continuă pe str. Austrului lărgind-o la 20 m., întretae calea Călărașilor, calea Dudești și în dreptul fabricii de turnătorie Lemaître, se unește prin podul V. Alexandri cu str. Lărnăriei, care se va lărgi la 20 m. Prin această stradă se unește cu Parcul Regele Carol I și cu gara Filaret. Exproprierea prin acest bulevard vor costa foarte puțin.

Bulevardul mijlociu se continuă dincolo de Bulevardul Colței printr'un bulevard de 24 m., care leagă Gara Centrală cu partea mijlocie a orașului. Acest bulevard e necesar: 1) Pentru a lega Gara Centrală cu Bulevardul Mijlociu; 2) Pentru a lega Gara de Nord cu Bulevardul Mijlociu; 3) Pentru a face accesibilă Piața romană, unde se află statua lui Lascar Catargiu, părții de Vest a orașului; 4) A se da o fațadă mai convenabilă viitorului palat al Academiei române, al Ministerului de finanțe și al Școlii de Artilerie și Geniu; 5) A se străbate blocul dintre Ateneu și Piața Victoriei (larg de 1500 m.), prin o stradă în direcția Nord West.

Bulevardul, care continuă Bulevardul mijlociu, evită clădirile proprietăților P. S. Aurelian, Dimitrie Frank, lărgește

Str. Cosma, evită clădirile Dimitrie Cezianu, întretae Calea Victoriei, tae proprietatea Prințului Moruzi, Budișteanu și și ese la Școala de Artilerie și Geniu, lărgește str. Sculpturei până la întretăerea cu str. Neptun. Din str. Sculpturei merge în linie dreaptă până în str. Virgiliu, o lărgește la 24 m. și se racordează în curbă cu Calea Plevnei lângă Gara Centrală.

Bulevardul Mijlociu se racordează cu Bulevardul Colței iar nu cu Piața Romană, pentru a evita exproprieri și pentru a nu încărcă prea mult această piață, împedcând circulația.

Acest bulevard împreună cu cel deschis în fața Ateneului sunt foarte importante, pentru că nu numai că unesc Gara Centrală cu părțile mijlocii ale orașului, dar stabilește comunicația directă între Vestul și Estul orașului, ceace nu există până acum, de oarece toate străzile tind către centru.

Acestea sunt cele două Bulevarde circulare ce trebuie deschise din nou pentru a înlesni comunicația și a lega între dânsele, părțile cele mai principale din oraș.

### Artere radiale.

În afară de arterele circulare, e foarte important a se sistematiza arterele radiale, care pun în comunicație satele dimprejur cu orașul și înlesnesc circulația între periferie și centru. Aceste artere radiale se vor sistematiza după importanța lor, după cum vor deservi mai multe sau mai puține centre aglomerate.

Cele mai importante sunt începând din vestul orașului: Calea Plevnei, Bulevardul Dinicu Golescu, Calea Griviței, Șoseaua Filantropiei și Iancului prelungite prin Bulevardul Colței, Șoseaua Colentinei prelungită prin Calea Moșilor, Bulevardele Ferdinand și Pache Protopopescu, Calea Călărăși, Calea Dudești, Calea Văcărești, Calea Șerban-Vodă, Calea Rahovei, Calea 13 Septembrie și Șoseaua Cotroceni.

**Calea Plevnei.** — Calea Plevnei deservește comunele: Șerbi, Giuleștii, Țigănia, Roșu și Crângașii. E sistematizată și are o lărgime destul de mare.

**Bulevardul Dinicu Golescu.** — Bulevardul Dinicu Golescu servește ca o arteră de descărcare a Căei Grivița. Trebuie pre-

lungită până la Șoseaua Basarabilor și până ce întâlnește, bulevardul mijlociu cu care se racordează de două ori. Are lățime suficientă de 24 metri.

**Calea Griviței.**— Calea Griviței deservește satele Grivița, Bucureștii-Noi și Mogoșoaia, Gara de Nord și un cartier foarte populat. Având ca descărcare Bulevardul Dinicu Golescu și Bulevardul mijlociu se poate lăsa așa cum este, numai să se lărgască la 20 m. porțiunea coprinsă între Str. Buzești până în Bulevardul mijlociu, ceace se poate face cu înlesnire prin retrageri succesive.

**Bulevardul Colței.**— Bulevardul Colței e artera radială cea mai principală. Servește 1). Pentru continuarea șoselelor Filantropiei și Jiannlui cari deserveșc satele; Grivița, Bucureștii-noi, Mogoșoaia, Băneasa. Otopeni, Herăstrăul, Piperea și Tunari; 2) Pentru descărcarea căii Victoria; 3) Pentru legarea Șoselei Kiseleff cu centrul orașului; 4) Pentru legarea sudului cu nordul orașului și 5) Ca igienă pentru schimbarea aerului din interiorul orașului.

Bulevardul Colței înlesnește circulația dela Nord spre Sud după condițiunile programului de concurs. A fost decretat și executat în parte între Piața Victoriei și Bulev. Universității Trebuie prelungit tot cu lățimea de 30 metri până în Piața Sf. Gheorghe unde se va construi catedrala, degajând piața prin dărâmarea clădirilor din față. De aci va merge în jos tăind străzile Bărăției, Pânzari, calea Moșilor și str. Carol, unde există o aglomerație foarte mare.

Deschiderea bulevardului prin acest cartier va avea un mare folos igienic, degajând această parte unde nu există aproape nici o schimbare de aer și va ușura circulația considerabil de mult. Pentru evitarea exproprierile prea mari bulevardul Colței se va face dela Piața Sf. Gheorghe până în cheiul Dâmboviței numai de 20 m. lărgime.

Din cheiul Dâmboviței până în Șerban-Vodă se va trece în linie dreaptă prin dosul bisericei Sf. Spiridon cu o lărgime de 30 metri, se ridică prin Șoseaua Șerban-Vodă până în Șoseaua Filaret cu lărgimea de 20 m. iar de aci în sus cu lărgimea de 30 m; unindu-se cu șoselele cari duc la Popești-Conduratu și Jilava.

Din cheiul Dâmboviței până în șoseaua Șerban-Vodă ex-

proprierile sunt foarte mici pentru că trece prin curți și grădini, iar de aci în sus lățimea de 20 și 30 m. există, e nevoie numai de a se lărgi partea care ridică din șoseaua Șerban-Vodă până la ospiciul Zerlendi la 20 m. Deci executarea acestei părți din bulev. Colței se poate face chiar imediat obținându-se cu modul acesta o legătură mai directă a centrului orașului cu cimitirul Șerban-Vodă, cu parcul din Valea Plângerii și cu șoselele București-Oltenița și spre Jilava.

**Calea Moșilor.** — Calea Moșilor deservește Colentina, Pipera, Boldul, Ștefăneștii-de-jos, Afumații, Moara Domnească, etc. și un cartier foarte populat. Din cauza oborului (singurul existent actualmente) circulația pe strada actuală e împedicată prin marea aglomerație.

Calea Moșilor are lărgimile următoare : De la Șoseaua Mihai-Bravul până în str. Liei de 16 metri, din str. Liei până în bulevardul Carol de 11—12 m. și din bul. Carol până în piața Sf. Gheorghe tot de 11—12 m. În asemenea condițiuni o circulație mai întinsă e imposibil de realizat prin această parte. Lărgirea acestei străzi foarte importantă n'ar da un rezultat favorabil din cauza prea marelui aglomerării și a faptului că nu există străzi paralele de descărcare.

În asemenea condițiuni deschiderea unei artere paralele cu calea Moșilor (Bulevardul Moșilor), care să meargă până în Hala centrală, unde să se unească cu Bulevardul Maria e indicată. Și acest lucru se poate face cu înlesnire, și fără exproprieri costisitoare printr'un bulevard, care trece prin curțile proprietăților dintre Calea Moșilor, Str. Birjarilor, Silivestru, Spătarului, evită clădirile proprietăților D-tor Nicolescu, Templu Israelit, lărgeste Str. Cercului la 20m, întretae B-dul Interior și Carol, evită clădirile proprietăților Maria Palade, Leonida Pancu, Iosef Wiedemann, tae clădirile Cristea Elefterescu, evită clădirile Michail Paleologu, întretae Str. Negustori și Str. Paleologlu, evită clădirile Leopold Schindel, Dr. Petrini Paul, Aron Lindenberg; întretae Str. Domniței și se unește cu Calea Călărașilor la întretăerea cu Str. Lucaci; lărgeste Calea Călărașilor la 20 m, taind din curtea bisericii Sf. Vineri și a scoalei mixte comunale până în Calea Văcărești, de unde străbate direct în Hala Centrală prin Str. Sf. Ionică nou, unde sunt deja exproprieri făcute; de aci continuă cu Bulevardul Maria.

Bulevardul Moșilor astfel trasat are avantajii următoare: 1) Unește câmpul Moșilor cu centru, cu Hala Centrală și cu Calea Rahovei prin Bul. Maria, 2) Formează axa de simetrie a părții cea mai populată din stânga Dâmboviței și prin aceasta va atrage circulația. 3) Din punct de vedere sanitar schimbă mereu aerul din centrul orașului prin curentul ce îl formează dela Nord-Est și contribuind la asanarea părții centrale împreună cu Bul. Colței și Bul. Carol existent.

Asupra punctului 3 atrag atenția, că prin program se exprimă dorința de a nu se amenaja străzi drepte în direcțiunea vântului de Nord-Est. Acest lucru cred, că nu e un inconvenient, ci din contră ajută la primenirea mai activă a aerului închis din centru. De altfel Calea Moșilor actuală, Bd. Ferdinand și Bd. Pache Protopopescu și Carol sunt și ele îndreptate în spre Nord-Est și Nord-Est-Est și centrele învecinate nu suferă din cauza vântului și se bucură de un aer curat care se schimbă neconținut.

Lărgimea Bulevardului Moșilor am fixat-o la 20 m., însă, având în vedere că va deveni o arteră foarte frecventată, cred că se va lărgi la 24 m. Primele exproprieri se vor face pe lărgimea de 20 m. și clădirile pe această aliniere vor avea o retragere de câte 2 metri, care va fi utilizată ulterior pentru lărgirea bulevardului. Calea Moșilor actuală se lasă astfel cum există.

**Bulevardul Ferdinand.** — Bul. Ferdinand devenind o arteră mai principală prin faptul că deservește Gara dela Obor, propun a se fixa noua aliniere pe 24 metri.

**Bulevardul Pake Protopopescu.** — Bulevardului Pake Protopopescu nu i se mai face nici o modificare, de oarece lărgimea actuală de 24 m. e suficientă.

**Calea Călărași.** — Calea Călărași deservește Dobroeștii Pantelimonul, Cozienii, Burdușanii, Cernica, Tangânu etc. Are actualmente lărgimea de 18 m. dela calea Vergului până în str. Traian și de 11—13 m. dela str. Traian până în calea Văcărești.

Servește ca arteră de descărcare a șoselei Pantelimon, care deservește satele de mai sus. În adevăr șoseaua Pantelimon se bifurcă și intră în oraș prin Bulevardul Ferdinand, Bulevardul Pake Protopopescu și calea Călărași. Deci lărgimea,

căei Călărașii se poate fixa la 20 m., având în vedere că deservește și gara Dudești.

Lărgimea de 20 m. va merge până la întretăierea cu str. Mircea Vodă. de unde se ramifică în două străzi de 18 m., prin str. Tudor Vladimirescu și Călărași până la unirea cu Bulevardul Moșilor. De aci se continuă până în Piața Sf. Gheorghe, lărgind la 18 m. și porțiunile din str. Lipsani și str. Sf. Gheorghe nou, care înconjoară piața. Această artiră se va obține prin retrageri succesive.

**Calea Dudești.** — Calea Dudești deservește Cioplea, Dudești, Cățelul, Bobeștii, Bălăceanca etc. Are actualmente lărgimea de 16 m. dela Șoseaua Vitanului până în str. Mircea Vodă și de 12 m. din str. Mircea vodă până în calea Văcărești.

E o arteră principală și va deservi singură centrele, ce se vor desvolta înprejurul satelor Cioplea și Dudești, din cauza lipsei de artere de descărcare.

Lărgimea căei Dudești fiind insuficientă și cum circulația pe dânsa tinde să devie foarte mare, e preferabil, a se deschide o stradă paralelă, care să atragă circulația. De aceea pe planul de sistematizare am deschis e stradă de 20 m. lărgime dela întâlnirea cu str. Raionului până în Bulevardul Interior. De aci până în calea Văcărești se lărgeste strada existentă la 20 m. și se continuă prin strada Labirint până la Podul C. A. Roseți tot cu lărgimea de 20 m., punându-se în comunicație cu Hala centrală, iar prin calea Văcărești se pune în comunicație cu piața Sf. Gheorge.

De oarece Calea Dudești trece prin mijlocul parcului Dudești, și spre a evita, ca să treacă prin parc care încărcate și căruțe de țară, de desparte în două artere de 30 m. lărgime, care înconjoară parcul și se unesc cu șoseaua Vitanului și calea Raionului cu lărgimea de 24 m. Aceste două artere mari descarcă calea Dudești și Bulevardul de centură.

Exproprierea, prin deschiderea străzei paralele sunt puțin costisitoare de oarece trece numai prin curți și grădini, iar lărgirea străzei se va face prin retrageri succesive.

**Calea Văcărești.** — Calea Văcărești e continuarea șoselei Văcărești și servă și ca descărcare a șoselei București-Oltenița. În interiorul orașului e foarte populată.

Lărgimea ei am stabilit-o la 18 m. dela fabrica Lemaitre

până în calea Dudești ; de aci până în str. Sinagogei de 20 m. pentru că descarcă și calea Dudești în spre centru, iar din str. Sinagogei până în Bulevardul Colței se desface în două ramuri: calea Văcărești cu 18 m. lărgime și str. Sf. Vineri cu 16 m. Nu am admis o lărgime mai mare pentru că descărcarea părții corespunzătoare din exteriorul orașului spre Hala centrală și centru se face mai lesne prin splaiurile Dâmboviței, cari sunt paralele cu calea Văcărești.

**Calea Rahovei.** — Calea Rahovei cu Bulevardul Maria rămân astfel cum sunt, de oarece au lărgimi suficiente pentru a face față unei circulațiuni destul de întinse.

**Calea Șerban-Vodă.** — Calea Șerban Vodă se lasă astfel cum e, având ca descărcare prelungirea bulevardului Colțea despre care am vorbit mai sus.

**Calea 13 Septembre.** — Calea 13 Septembre se lasă astfel cum există. Se lărgește numai str. Puișorului la 18 m., care o descarcă în bulevardul de 24 m. care leagă Gara centrală cu Gara Filaret, și în str. Isvor. Am evitat legătura în linie dreaptă a căei 13 Septembre cu Schitu Măgureanu prin str. Fonteriei după cum e decretată, din cauză că umplutura necesară pentru facerea acestei racordări ar transforma în locuințe insalubre toate proprietățile aflate în jurul străzei Rinocerului, cari vor fi mai jos cu 3—4 m. în raport cu racordarea.

**Șoseaua Cotroceni.** — Șoseaua Cotroceni rămâne astfel cum există actualmente.

**Bulevardul de legătură între Gara Centrală și Gara Filaret.** — Pentru a stabili o comunicație mai repede între Gara Centrală și Gara Filaret am trasat un bulevard de 24 m. lărgime care pleacă din piața Gărei Centrale, lărgeste str. Costache Negri, unde sunt clădiri mici și rare, taie blocul coprinse între strada Carol Davila și dosul Școalei Veterinare până la întâlnirea cu strada Isvor. De aci se urcă în sus, lărgind strada Isvor la 20 m., cea ce se poate face tăind din curtea Școalei de ofițeri ; întretae Calea 13 Septembre, taie blocurile coprinse între Calea 13 Septembre și Str. Acvila, Str. Dulgheri și Str. Sirenelor și ese prin dosul Antrepositelor Comunei unde sunt expropieri făcute, de unde se unește prin Șoseaua Viilor și Șoseaua din nou cu Gara Filaret.

Exproprierile sunt foarte mici pentru executarea acestui

bulevard, pentru că trece în majoritate prin curți și grădini și se unește cu străzi largi existente.

Acest bulevard are și avantajul de a uni direct Șoseaua București — Oltelnița și Șoseaua care conduce la Progresul și Jilava, cu Gara Centrală și partea din Nord-Vestul orașului.

### Artere ajutătoare sau secundare.

În afară de arterele mari de circulație, cari deserveșc părțile mai principale ale orașului, am propus mai multe artere mai mici, cari leagă sau ușurează arterele mari.

Astfel sunt :

1) Un bulevard de 24 m. lărgime care pleacă din Calea Plevnei prin Str. Viting lărgind-o la 24 m., trece prin curtea Gărei de Nord și străbate blocul viran dintre Calea Griviței și Strada Dreptului, pentru a se uni cu Șoseaua Basarabilor în dreptul Străzei Spitalului. Acest bulevard servește pentru a uni într'un mod mai eficace Gara Centrală cu Gara de Nord și cu Șoseaua Basarabilor, Filantropiei și Jianului. Exproprierile sunt puțin costisitoare pentru că trece prin locuri virane, iar lărgirea Str. Viting se va face prin retrageri succesive. Unirea Gărei Centrale și de Nord se face și prin Bulev. Dinicu Golescu, dat acesta va fi foarte încărcat din cauză că traficul centrului orașului cu Gara de Nord, transformată în Gară de mărfuri, se va face printr'ânsul și prin prelungirea Străzei Berzei lărgită la 20 m., iar nu 16 m. cum s'a deschis actualmente.

2) Pentru ajutarea Bulevardului precedent și pentru a deservi mai bine blocul coprins între acest Bulevard și Bulevardul Colței, care are o lățime de aproximativ 1500 m., se va lărgi Strada Buzești existentă la 18 m. precum și Str. Berzei tot la 18 m. până în Str. Virgiliu. De aci în jos până în Bulev. Elisabeta, Str. Berzei se lărgeste la 20 m. prin prelungirea Str. Berzei, iar înspre Str. Schitu Măgureanu, Str. Berzei se lărgeste la 18 m. și aceasta din urmă pentru a ușura circulația cu Gara de Nord și centrul orașului.

3) Pentru descărcarea căii Grivița în spre centru prin Bulevardul Schitu-Măgureanu și Bulev. Elisabeta, e necesar a se



lărgi Str. Popa-Tatu din Hala Griviței până în Știrbei-Vodă. Această lărgire se va face prin retrageri succesive.

4) Calea Dorobanților (astăzi 20 m. lărgime) se prelungește prin str. Cătunului tot cu 20 m. până în Bulev. Colței pentru descărcarea șoselei Herăstrăul și a Căei Floreasca, ceea ce se poate face cu înlesnire din cauza lipsei de clădiri mari.

5) Str. Polonă se continuă cu lărgimea de 20 m. din str. Precupeții noi până în Bulev. Interior, lărgindu-se și str. Rota-rilor din Icoanei în spre Bulevard tot la 20 m., prin retrageri succesive pentru descărcarea Căei Floreasca.

6) Str. Tunari se continuă cu lărgimea de 16 metri până la întâlnirea cu str. Teilor.

7) Str. Teilor se lărgiște la 18 m. prin retrageri succesive din șoseaua Ștefan-cel-Mare până în Bulevardul Interior, iar de aci până în Piața Roseti la 16 m. Această lărgire e necesară de oarece dânsa formează singura artera mai lungă, care descarcă blocul coprins între str. Polonă și Bulevardul Moșilor (1400 m. lațime) în spre centru.

8) Str. Viitorului se lărgiște la 18 m. până unde întâlnește str. Teilor, Str. Toamnei se face de 16 m. ca descărcare a străzii Viitorului până în Bulev. interior, iar de aci se continuă cu str. Speranței și Armenească lărgite la 14 metri. Aceste străzi servesc la descărcarea aglomerațiunei situată între Bulev. Moșilor și str. Teilor și a părții de Nord de lângă cimitirul Reînvierii, din care o parte se descarcă în Bulev. Moșilor.

9) Pentru ușurarea descărcării străzilor Țepeș-Vodă și Matei-Voevod din afară de Bulevardul de centură în Bulevardul Pache Protopopescu și Calea Călărași, se lărgesc străzile Țepeș-Vodă și Matei Voevod din năuntrul bulevardului de centură la 16 m. prin retrageri succesive.

10) Pentru descărcarea Căei Călărași și pentru deservirea blocului de 800 m. lațime dintre Calea Călărași și Dudești se lărgiște la 18 m. Str. Labirint din Calea Călărași până la unirea cu str. Epurilor. De aci str. Epurilor se lărgiște la 16 m. pentru a descărca în str. Traian, iar str. Labirint se continuă cu lărgimea de 16 m. până în str. Romulus, străbate blocul dintre str. Matei-Basarab și Romulus (după cum e decretat) și urmează str. Lucaci lărgind-o la 16 m. până în Calea Călărași.

11) Pentru descărcarea căei Vitanului și pentru descăr-

caraea căei Dudești (prin str. Laboratorului rectificată și lărgită) precum și pentru a deservi blocul dintre calea Dudești și Văcărești de 1000 m. lățime, s'au lărgit străzile: Fundătura Barbă Roșie, Campoducelui, Bradului și Brumărel până în splaiul Dâmboviței la 18 m., traversând și blocul dintre str. Bradului și Cantemir.

Tot pentru acelaș scop se deschide o stadă de 18 m. lărgime dela încrucișarea căei Vitanului cu str. Laboratorului până în str. Triumfului se lărgiște această din urmă stradă până în str. Traian la 18 m., iar de aci se prelungește în linie dreaptă, tot cu aceeași lungime, până la intersecția splaiului Dâmboviței cu str. Aurora.

12) Str. Nerva-Traian și Traian s'au lărgit la 18 m. pentru ușurarea Bulevardului interior și mijlociu, pentru deservirea blocului dintre dânsese (cu lățime de 800 m.) precum și pentru a lega între dânsese Calea Călărași, Dudești și Văcărești.

13) Pentru deservirea blocului dintre Calea Văcărești, Călărași și Bulev. Interior prin o stradă îndreptată spre Nord, s'au lărgit străzile Olteni și Mircea-Vodă la 16 m.

14) Pentru a lega Gara Filaret cu Gara Centrală prin partea de jos a orașului și pentru a deservi blocul de jos (din partea dreaptă a Dâmboviței) în sens aproape normal pe direcția Bulevardului Maria, precum și pentru a lega Grădina Cișmigiu cu parcul Filaret se lărgiște la 18 m. străzile 11 Iunie, Justiției, Lupea, Bateriilor și S-ții Apostoli până în Splaiul Dâmboviței.

**Concluzii.** — Prin trasarea arterelor principale și secundare de circulație, în modul arătat mai sus, se vede clar, că toate părțile orașului sunt foarte bine deservite, atât cele din interior cât și legăturile acestora cu exteriorul.

Bulevardele circulare trec mai ales prin curți și grădini, rare ori lărgiște câte o porțiune mică de stradă unde casele sunt vechi și cele mai multe n'au fost puse în retragere. Cu modul acesta ele se pot executa imediat și sunt puțin costisitoare.

Am evitat de a face, în loc de două bulevarde circulare, un singur bulevard cum e în orașul Bruxelles, care a înlocuit vechile fortificații. Și aceasta din cauză că centrul nu poate fi bine apărat și se îngreunează peste măsură circulația în interior. Céntrul orașului Bruxelles simte nevoia de a fi mai de-

gajat prin crearea unui nou bulevard circular interior cu toate că are străzi mai regulate ca Bucureștii. Ar fi dar o greșală de a se admite numai un bulevard circular care să treacă pe la jumătate depărtare dintre centrul orașului și șoselele Bonaparte, Mihai-Bravul, etc.

Am evitat de a deschide bulevarde mari prin lărgire de străzi, care e o soluție greșită, dând loc la amânarea executării pe un timp foarte îndelungat și cu modul acesta devin mai scumpe, mai ales când străzile prin care trec au proprietăți mari și costisitoare.

În arterele radiale am admis deschideri de străzi paralele pentru ca să descarce circulația, și cari pot fi deschise ori când. Iar în arterele secundare am admis soluțiunea de a le obține prin retrageri succesive, de oarece străzile prin cari trec sunt puțin importante și cu clădiri de mică importanță, fapt ce contribuie la executarea într'un timp mai puțin îndelungat.

Am evitat de a înlocui unele străzi curbe prin linii drepte, nu pentru că principiile actuale de sistematizare admit liniile curbe, dar pentru faptul că o stradă curbă e mai frumoasă și mai puțin uniformă ca una dreaptă. Astfel calea Victoriei am lăsat-o așa cum e, complectându-se numai retragerile pe lărgime de 12. Diferitele case mari eșite ar trebui îndreptate spre a nu se strica perspectiva. Astfel casei Lahovari, lângă l'Indépendance, trebuie să i se rotunjească colțul și la reconstruire, să se așeze paralel cu curba. Colțul Palatului Regal dinspre strada Sf. Ionică se rotunjește pentru a avea o perspectivă frumoasă pe calea Victoriei în spre Bulevard, fiind situați chiar lângă poarta din dreapta palatului. Acest colț împedecă o astfel de perspectivă.

Curbură de pe calea Victoriei, în dreptul bisericii Crețulescu și str. Sf. Ionică, tăindu-se s'ar fi putut avea o perspectivă frumoasă din piața Teatrului în piața Carol, dar trebuie expropriat mult și se subțiază blocul dintre calea Victoriei și str. Academiei numai la 36 m., cea ce e foarte puțin într'un centru atât de important. De aceea s'a lăsat această curbură.

În general pe calea Victoriei trebuie numai să se îndulcească curbele, dar nu să se îndrepteze. Lărgimea de 12 m. e suficientă pentru că are o descărcare foarte importantă în bulevardul Colței, și Gara de Nord fiind transformată într'o gară.

de mărfuri (care are o legătură mai directă cu centrul) nu mai poate atrage circulație multă, cum e astăzi, când calea Victoriei formează una din cele mai importante artere.

Blocurile mari le-am împărțit în alte blocuri mai mici, după cum se poate vedea pe plan, și după importanța cartierelor. Ași putea să le enumăr, dar sunt atât de numeroase, că ar îngreună foarte mult memoriul; singura comparație între planul prezentat și cel existent dă o idee destul de clară asupra modului de împărțire.

Toate străzile s'au făcut mai mari de 12 m. și înfundăturile s'au desființat, sau corectat.

Aceasta e cea ce am avut de zis în privința arterelor de circulație și străzilor.

### Piețe de circulațiune.

Piețele de circulație sunt înființate acolo, unde se întâlnesc mai multe artere principale. Ele sunt de diferite forme (cum sunt indicate pe plan) după importanța arterelor ce se unesc și după exproprierea ce se pot face. Variațiunea lor e cu atât mai importantă cu cât vizitatorul vede piețe cu aspecte diferite și prin cari se poate orienta mai ușor.

Pe străzile mai lungi s'au ridicat statui în piețele mari de circulație, pentru a se întrerupe monotonia lor. În piețele mai mici centrul e ocupat numai de lămpile de iluminat. Important e faptul, ca prin aceste statui sau monumente, ridicate în mijlocul piețelor mari de circulație, să nu se împiedice circulația, de aceea trebuie ca soclul statuei, să nu fie înconjurat cu o bază mare. Pentru a fi înțeles mai bine, să luăm statuile lui I. C. Brătianu și Pache Protopopescu, așezate pe bulev. Catol în mijlocul piețelor. Aceste statui într'adevăr că împiedică circulația Statuei lui I. C. Brătianu trebuie să i se reducă partea semănată cu flori și să fie direct lipită de trotuarul refugiului; prin această schimbare piața va fi mai liberă și statuia va deveni mai imponentă din cauza micșorării bazei. Această piață am lărgit-o prin construirea pieței din fața localului Primăriei. La statuia lui Pache Protopopescu, se va micșora rotonda pentru a

degaja mijlocul pieței, din cauza circulației mari, care va veni dinspre Gara de la Obor.

Fără aceste statui Bulevardul Carol ar deveni prea uniform prin lungimea lui.

## Piețe comerciale

Orașul București suferă din lipsa piețelor comerciale exterioare și a halelor, care sunt prea puține și rău repartizate.

**Piețe comerciale exterioare.**— Ca piețe comerciale exterioare avem numai Câmpul Moșilor și Oborul de vite, astfel că toate carele de fân, lemne etc., străbat tot orașul pentru a ajunge aci, sau parcurg orașul pentru a le vinde. E necesar deci ca să se înființeze și alte piețe comerciale exterioare în diferite părți. Locurile cele mai convenabile sunt: 1) Aproape de intrarea în interiorul orașului a șoselei Filantropiei și Calea Griviței între Str. Vlădoianu și Elefterescu; 2) La intersecția Căii Rahovei cu Bulevardul Marii (pe șoseaua Viilor); 3) Aproape de intersecția Căii Dudești cu Calea Raionului și Șoseaua Vitanelui, (între Str. Turturelelor și Popa-Nan).

Aceste sunt 3 locuri cele mai nimerite, care împreună cu câmpul Moșilor, formează piețele comerciale exterioare. Ele sunt puse în legătură prin artere principale, atât cu interiorul cât și cu exteriorul orașului și sunt așezate în punctele cele mai principale, pe unde intră în oraș numeroase care de lemne, fân pae, etc.

Exproprierea pentru aceste piețe sunt foarte mici fiind așezate numai pe locuri neclădite. În aceste piețe se pot face și obor de vite, suprafața lor fiind destul de mare.

**Hale.**— Tot atât de important pentru oraș e și repartizarea convenabilă a halelor. Actualmente sunt 4 hale: hala Centrală, Griviței, Amzei și Traian. Hala Centrală e așezată aproape în centrul orașului și deservește atât partea stângă a Dâmboviței cât și cea dreaptă, iar celelalte 3 deservesc numai partea stângă. Depărtarea lor e inegală, astfel între Hala Griviței și Amzei e o depărtare de 1100 metri, iar între Hala Amzei și Traian o depărtare de 2300 m.

Faptul depărtării halelor, a nerepartizării în mod uniform și a insuficienței lor, au făcut să se înființeze măcelării concentrate în diferitele părți ale orașului. Astfel există asemenea centre în Calea Dudești (pe lângă Str. Traian), în Str. Romană (pe lângă Calea Moșilor), pe Șoseaua Mihai Bravul (lângă Calea Moșilor) etc., potrivit cu aglomerațiile de locuitori.

Pentru a îndrepta această stare de lucruri, și pentru a repartiza cât se poate mai uniform halele, le-am stabilit în punctele următoare: 1) Intre Str. Romană și Sălcuței; 2) La Gropile Pipăilă (Calea Dudești); 3) În fața Abatorului lângă Gară (Str. Foișorului); 4) În triunghiul format de Bulevardul Maria, Str. Odoarei și Șoseaua Viilor; 5) Intre Șoseaua Pandurilor și Calea 13 Septembrie (în fața Gărei Dealu Spirei); 6) Intre Calea Griviței și Str. Trifan. 7) Intre Calea Floreasca și Drumul la Tei în afară de raza actuală a orașului (nefigurată pe plan); 8) Intre Str. Păsculescu și Rădulescu; 9) Intre Șoseaua Iancului și Bulevardul de Centură (lângă Gara dela Obor); 10) Intre Șoseaua Cătelului și prelungirea Str. Laboratorului; 11) Pe calea Rahovei aproape de raza actuală.

Acest complex de hale, e anume determinat astfel ca să poată să deservească nu numai populațiunea din interiorul orașului ci și aceea dela margini. Pentru acest motiv am fixat și halele din afara bulevardului de centură.

Halele întreținute de comuna București vor fi acelea din interiorul bulevardului de centură în număr de 10.

Hala Grivița și Amzei trebuiesc mărite cum se arată pe plan, adică expropriind pentru Hala Grivița până în Str. Atelierului și pentru Hala Amzei până în Str. Lascăr Catargiu.

Halele repartizate precum am spus mai sus, deservesesc nu numai părtea de sus a orașului ci și partea de jos, pe o rază de aproximativ 1000 m. pentru fie-care hală. Ele sunt așezate pe suprafețe destul de mari și neclădite a căror exproprieri costă foarte puțin. Pe plan halele sunt conturate cu o bandă verde

## Piețe monumentale și arhitecturale

Pentru înfrumusețarea orașului și pentru a se obține perspective frumoase clădirilor și monumentelor publice, se pot face piețe numite monumentale și arhitecturale, sau, să se așeze clădirile mai retrase pentru ajungerea aceluiași scop.

În București până acum s'a dat prea puțină atenție acestui lucru, așezându-se clădiri frumoase în locuri fără nici o perspectivă sau îngrămădindu-se clădiri principale alături, pentru a perde din frumusețe și importanță una în raport cu cealaltă

Pentru a crea perspective frumoase clărilor importante am făcut următoarele modificări în plan.

1) Palatul Poștelor n'are absolut nici o perspectivă. Nu există nici un punct, de unde să se poată vedea acest palat în toată splendoarea lui. Lucrul principal ce trebuia făcut era, că în loc să se construiască palatul Casei de Depuneri în fața palatului Poștelor, să se fi construit o terasă în formă de mic parc și cu o statuie alegorică reprezentând progresele poștei telegrafiei și telefoniei. De pe această terasă s'ar fi putut obține o perspectivă foarte frumoasă. În loc de acest parc s'a ridicat Casa de Depuneri, o construcție frumoasă și impozantă dar care perde foarte mult prin contrastul cu Palatul Poștelor.

Pentru a da o perspectivă frumoasă Palatului Poștelor și Casei de Depuneri propun a se expropria Casa Prager și celelalte construcții până în Str. Râureanu și Ilfov pentru a se face aci o terasă ca precedentă. Mai mult, pentru a degaja Palatul Poștelor și a-i da o perspectivă mai întinsă, să se exproprieze și proprietățile dintre Str. Râureanu și Splaiul Regele Carol I iar pe acest loc să se ridice o capelă, care să servească pentru ceremonealul dela Bobotează.

În acest mod vom avea una din perspectivele cele mai frumoase privind de pe Splaiul Mihai Vodă înspre Palatul Poștelor și Casa de Depuneri și de pe terasă în spre splaiu, care cu timpul va fi înconjurat cu clădiri frumoase, mai ales prin modificarea, ce voiu propune mai la vale, a se face cheiului Dâmboviței, care va deveni cea mai frumoasă și mai centrală parte din oraș.

2) Piața din fața Universității va fi modificată precum urmează: se va clădi Ospelul comunal pe acelaș loc unde e Primăria actuală; Se va expropria de către Stat și restul ce-a rămas neexpropriat din triunghiul coprins între Bulevardul Universității, str. Colței, str. Biserica Enei și str. Academiei. Pe acest teren se va construi Universitatea cu o retragere de 10—15 metri în raport cu fațada actuală, precum și Muzeele de geologie, mineralogie, laboratorii de chimie, etc. cu un cuvânt tot

ce se leagă de Universitate. Se va expropria întreaga proprietate Şuţu până în strada Vestei, unde se va face un parc. Se va face un parc pe locul viran din faţa Spitalului Colţei şi lângă Ministerul de Domenii. Se va reface faţada laterală a Ministerului de Domenii până în fund, care nu e tocmai răușită

În acest mod vom obține o piață-parc din care vom avea o perspectivă foarte frumoasă asupra Universității, Ospelului Comunal, Ministerul de Domenii, Spitalul Colţei și Catedrala rusă. Toate aceste clădiri sunt astfel situate, că, din orice punct s'ar privi, nu se influențează una pe alta, cum e Palatul Poștelor și Casa de Depuneri.

Pentru a nu se perde caracterul impozant al acestei piețe-parc, se va înlocui statuia lui Mihai-Viteazul cu un monument grandios, alegoric, sau o columnă imitând columna lui Traian. Statuele lui Ioan Heliade Rădulescu și George Lazăr se vor deplasa în curtea Academiei române iar în locul lor se vor așeza statui alegorice.

În modul acesta se va obține o piață cu caracterul ei pur monumental.

Piața, ce s'a proiectat a se deschide în fața Ospelului comunal cu lărgimea de 70 m., trebuie să se reducă la 50 m. iar Ospelul să se construiască cu 20 m. în retragere față de linia pieței, pentru ca și de pe trotuarul Ospelului, să se aibă o perspectivă frumoasă. Lărgimea de 70 m. nu e necesară din lipsă de aglomerație de circulație.

3) Pentru reconstruirea Palatului regal se va expropria până în Bulevardul Interior, astfel ca să se obție două perspective: din Piața Regele carol I, unde se va așeza o statuie equestă a Regelui Carol I, și din Grădina Episcopiei.

4) Grădina Episcopiei se va defrișa pentru a lăsa liberă vederea Ateneului și se va înlocui pomii existenți prin pomi cu dezvoltare mai mică, transformându-se această grădină mai mult într'o piață parc, unde să se descarce aglomerația de pe calea Victoriei.

5) În dosul Ateneului se va deschide o piață în care se pot așeza două statui și care permite a se avea o perspectivă a Ateneului din Bulevardul Colței. Trebuie însă ca dosul Ateneului să fie refăcut și înfrumusețat cu mai multă îngrijire.

6) Pe Bulevardul Interior între strada Dionisie și Polonă



se va construi Palatul Camerei Deputaților. Acest palat va avea o retragere de 20 m. din linia străzii, astfel că se va obține o perspectivă în față de 50 m., iar în dos o perspectivă mult mai mare din cauza Grădinei Icoanei.

7) Tot pe bulev. Interior, între str. Teilor, sf. Spiridon și Sălciilor se va construi Palatul Senatului, care va avea aceeași retragere de 20 m., deci o perspectivă de 50 m.

În cazul când nu se vor construi palate separate pentru Cameră și Senat, ci se va voi a se construi un palat al Parlamentului, se va clădi pe locul Camerei Deputaților, dar se va expropria și proprietățile dintre Cameră și str. Dionisie și Polonă.

Acest loc al Parlamentului e foarte frumos așezat și aproape de Palatul Regal și de Ateneu.

8) Pe Bulev. Mijlociu și la întretăiere cu calea Victoriei se va ridica Palatul Academiei Române în mijlocul proprietății sale înconjurat de un mic parc și de statui.

Ministerul de Finanțe se va retrage dinspre calea Victoriei și va lua noua aliniere pe Bulev. Mijlociu.

9) Pentru a se da o față și o perspectivă mai frumoasă Ministerului de Interne, își va schimba localul său propriu din str. Academiei cu acel al Jandarmilor calări din bulev. Colței. În acest loc va avea o retragere de 20 m., astfel că se va obține o perspectivă de 50 metri.

10) Ministerul de Externe va rămâne în localul ce-l ocupă actualmente în Piața Victoriei. Această piață, care promitea prezintă acum un aspect din cele mai urâte, din cauza amalgamului de stiluri în care sunt construite Palatul Funcționarilor Publici, Palatul Sturdza (Ministerul de Externe) și Muzeului de Istorie Naturală și a poziției neregulate în care s'au așezat aceste construcțiuni. Piața nu e bine marcată pe teren prin construcții și pierde foarte mult din aspectul ei. La reconstruire se va marca bine piața prin așezarea clădirilor pe aliniere și se va așeza în mijlocul ei Monumentul Comemorativ al Independenței.

11) Teatrul Național reconstruit se va retrage cu 10 m.; str. Câmpineanu s'a făcut de 16 m. prin o mică retragere a clădirii din colț cu calea Victoriei, iar str. Teatrului s'a lărgit la 20 m. fără exproprieri de seamă; dependențele teatrului se dau mai îndărat.

Cu modul acesta se obține o perspectivă de 46 m. în fața Teatrului Național, în loc de 36 m., perspective laterale frumoase și o adâncime a teatrului de 76 m. în loc de 58 m. În partea dinspre Bulevard e o teșitură, pentru a nu se pierde perspectiva în cazul construirii unei case mari în colț uude actualmente e clubul militar. Ar fi indicat aci a se construi în fața o grădină, pentru a ajuta la perspectiva Teatrului Național.

12) În Squarul Sărindar ar fi locul cel mai nimerit pentru construcția unui teatru popular, cu retrageri în spre Bulevard și Calea Victoriei. Perspectiva ar fi din cele mai frumoase. Se va expropria toată partea neclădită.

13) În fața clădirii Ministerului de Lucrări Publice se va trasa o alee în grădina Cișmigiu, pentru a-i da o perspectivă mai largă.

14) În fața Gărei Centrală se va face o piață monumentală în mijlocul căreia va fi o statuie alegorică a progreselor Căilor Ferate.

15) Biserica Zlătari se va dărâma de oare-ce în starea actuală prezintă un aspect nu tocmai plăcut, din cauza vecinătății cu Palatul Poștelor și a calcanului clădirilor din dosul Bisericii. În loc, se vor lărgi clădirile existente cu 10 m. în spre Calea Victoriei dându-le o fațadă în piața care ar rămâne. Cu modul acesta se degajă și Palatul Poștelor dându-i o perspectivă mai largă dela proprietatea Socec.

16) Catedrala se va construi în Piața Sf. Gheorghe, în locul actualei biserici. Va avea în fața o piață frumoasă, care va da o perspectivă splendidă din Bulev. Colței și Str, Lipscani,

Idea de a se construi catedrala în Piața C. A. Roseti lărgită, nu mi se pare nimerit. de oarece: 1) Nu va avea o perspectivă destul de largă, bulevardul Carol fiind numai de 24 m. lărgime. 2) Nu se va putea mări în destul piața pentru a putea fi înconjurată de două străzi de 20 m. lărgime pentru înlesnirea circulației. 3) Din cauza marelui circulații accesul credincioșilor la catedrală va fi împiedicat, și din cauza sgomotului serviciul divin nu se va putea face în liniște.

## Splaiurile Dâmboviței

Au actualmente lărgimea de 16 m. Prin situațiunea favorabilă a Dâmboviței, care trece aproape prin mijlocul orașului, ele vor deveni artere importante de circulațiune, deci lărgimea lor actuală va deveni insuficientă în viitor. Pe de altă parte taluzurile Dâmboviței dau un aspect urât splaiurilor.

Pentru a remedia acest lucru, și având în vedere că Argeșul se va devia și va trece prin București, făcând posibilă navigarea pe Dâmboviță, propun a se schimba taluzurile actuale în diguri aproape verticale, astfel că lărgimea splaiurilor se va mări la 24 m., iar restul de 16 m., va fi mai mult ca suficient pentru a lăsa liberă scurgere apelor cele mai mari.

Pentru a transforma splaiurile într'un frumos bulevard, propun a se acoperi Dâmbovița între Calea Victoriei și Calea Șerban-Vodă. Pe această lungime vor fi șese rânduri de pomi și mijlocul va fi ocupat de statui și monumente înconjurate de brazde de flori. Ast-fel în fața Palatului Justiției se va așeza o statuie alegorică reprezentând justiția, etc.

Pe marginile bulevardului, astfel transformat, vor fi așezate cele mai frumoase și importante edificii publice și private. Așa pe proprietatea Priștului Bibescu se va clădi palatul Ministerului de Justiție, etc.

Cu timpul acest bulevard se va întinde dela Gara Centrală până unde bulevardul Colței întâlnește splaiurile Dâmbovița și va deveni cel mai frumos bulevard din oraș.

Exemple de acestea se găsesc în Bruxelles și Viena.

## Parcuri și Grădini

Inființarea de parcuri și grădini e una din chestiile cele mai principale pentru București. Cișmigiul și Parcul Regele Carol I sunt insuficiente pentru a putea procura un loc de distracțiuni, și pentru a putea ajuta la reînnoirea aerului. Soseaua Kiseleff, dacă se va lăsa, să se clădească pe marginile ei, (cum se și întâmplă) va ajunge un simplu bulevard ca ori și care altul.

Pentru înlăturarea acestor inconveniente am rectificat cele actuale și proiectat noi parcuri.

1) *La Șoseaua Kiselef* am deschis două noi artere, prin care să se poată face preumblările cu trăsura, de oarece cea actuală e insuficientă. Aceste două artere vor servi mai mult pentru întoarcerea trăsurilor și va evita ca circulația, să fie oprită, cum se întâmplă adesea-ori.

Se va expropria tot ce se află împrejurul șoselei și se vor deschide străzi, ca cele proiectate pe care să nu se permită a se construi decât vile, având fiecare o grădină destul de mare. Cu un cuvânt șoseaua trebuie să devie un parc de vile. Suprafața e de 100 hect.

2) *Parcul Moșilor* înființat între șoseaua Colentina și str. Zidurilor. Acest parc va fi ca Wurstel Prater din Viena; unde publicul să poată găsi tot felul de distrațiuni și restaurante bune.

Tot în acest parc propun a se schimba Moșii, cari actualmente se fac pe câmpul Moșilor, unde nu există nici un fel de plantații, pentru a se adăposti de arșița soarelui, astfel că ziua e aproape imposibil, a se duce cineva la Moși. Nu mai adaog lipsa de alee pentru plimbările cu trăsura și praful care se formează.

Se vor clădi chiar construcții permanente în rotondele destinate pe plan pentru expozițiile Moșilor, iar în restul anului să se amenajeze în aceste construcții locuri de concerte și diferite distrațiuni, cari de altfel pot fi distribuite în diferitele părți ale parcului. Suprafața parcului e de 130 hect.

În câmpul Moșilor actual se va lăsa numai oborul și se amenaja alee cu plantații cum e figurat pe plan.

3) *Parcul Dudești*, înființat între calea Raionului și șoseaua Vitanului e absolut necesar pentru aglomerația din acest centru. Va servi ca parc și ca sosea prin lărgirea și corectarea căii Dudești. Suprafața parcului e de 64 hect.

4) *In Valea Plângerei* am înființat un parc din motive absolut igienice, pentru a transforma această vale din stare de mlaștină în care se găsește, întocmai cum eră și în valea Filaret. Accesul la parc se face cu ușurință pfin Bulev. Colței și Bulevardul de centură. Suprafața parcului e de 40 hect.

5) *In Parcul Regele Carol I* se va amenaja o grădină zoologică. Acest parc e cel mai potrivit, din cauza avantajelor ce prezintă situațiunea lui. Suprafața parcului e de 30 hect.

6) *La Pepiniera Grozăvești* se va amenaja un parc, în care

vizitatorul să poată lua exemplu de modul de plantare a arborilor, florilor etc. Acest parc e în construcție și are avantajul că se poate imediat executa fiind pe un loc al comunei. Suprafața parcului e de 63 hect.

7) *Grădina Botanică și Parcul Cotroceni* le-am lărgit în modul cum se poate vedea după plan.

8) Pentru a se obține o perspectivă și o vedere frumoasă asupra văii Dâmboviței și a Gărei Centrale, am propus o mică grădină lângă Azilul Elena Doamna. Perspective de acestea lipsind în oraș trebuie căutat a se amenaja în diferite părți pe coline.

Acestea sunt modificările și Parcurile noi ce propun a se înființa. Am căutat a le plasa în locuri neclădite, pentru ca exproprierea să fie puțin costisitoare.

În fiecare parc am aranjat locuri speciale pentru jocuri sportive. În dosul parcului Dudești s'ar putea amenaja un amfiteatru natural (înconjurat cu verde pe plan), în mijlocul căruia să fie înființată o arenă pentru jocuri sportive. Acest amfiteatru ar fi foarte frumos, prezentând o diferență de nivel între fund și margini de 10 m.

Suprafața ocupată de parcuri reprezintă 8% din partea clădită. Proporția la numărul de locuitori nu se poate stabili de oarece nu s'ar putea prevedea numărul adevărat la care s'ar putea ridica.

La Viena s'a admis 10 % din suprafața orașului.

Toate parcurile precedente sunt în interiorul orașului. În exterior s'ar putea amenaja o pădure existentă unde publicul să se poată duce în zilele de sărbători. Propun pentru aceasta pădurea Tunari, care va fi legată cu orașul prin Băneasa, cu o șosea bună și tramvaiuri. În interiorul acestei păduri se poate înființa un hipodrom.

**Cimitire**— Pentru cimitire am prevăzut mărirea lor după, cum se vede pe plan unde sunt înconjurate cu o bandă verde

## G ă r i

În privința gărilor nu trebuie a le plasa prin imitație cu celelalte orașe, mai ales să abuzăm prin gări intrate mult în interiorul orașului.

Din planurile orașelor străine, se vede că gările intrând

sunt impuse prin situația geografică a orașului. Orașul București este astfel așezat că reprezintă vârful unui unghiu ale cărui laturi sunt îndreptate înspre Oltenia și Moldova deci circulația cea mai mare vine din aceste direcțiuni, iar nu dinspre Giurgiu, Oltenița sau Constanța. Aceste linii principale se pot concentra foarte bine la gara Centrală proiectată a se așeza pe lângă Strada Sf. Elefterie, și pentru care s'au făcut deja mari exproprieri. Celelalte linii în spre Giurgiu, Oltenița și Constanța, având un trafic mic din cauză că deservesc prea puține localități, se pot întrebuița și pentru a deservi părțile mărginașe ale orașului prin gările Cotroceni, Dealu Spirei, Filaret și Gara dela Obor.

Pentru a completa aceste linii și pentru a deservi mai bine toate părțile orașului, se va construi o linie ferată, care să unească gara Filaret (deci gara Centrală) cu gara dela Abator, cu gara Dudești și cu gara dela Obor, iar pe linia București Oltenița, acolo unde se întretae cu drumul la Tei se va înființa o altă gară care să deservească partea de Nord a orașului. În modul acesta se va forma un circuit, care va servi și ca linie de centură pe care să parcurgă un tren local.

Astfel dar orașul va fi deservit de următoarele gări: Gara Centrală, Cotroceni, Dealu Spirei, Filaret, Abator, Dudești, Obor și Tei. Gara de Nord se va transforma în gară de mărfuri, dar va ajuta totuși la deservirea părții orașului cuprinsă între Gara Centrală și Tei.

Acestea sunt gările și liniile ferate propuse prin proiectul prezentat : Modificările următoare pe care le propun ca soluție accesorie cred că vor fi interesante.

1) În loc ca linia București-Oltenița să treacă prin gara Mogoșoaia, ar fi mai bine să meargă paralel cu Șoseaua Basarabilor, va traversa șoseaua Kiseleff la rondul întâi, va avea o gară la intersecția cu Șoseaua Herăstrău și se va uni cu linia Oltenița la gara Tei. Trecerea șoselei Kiseleff se va face printr'un viaduct ceeace se poate ușor dându-i o pantă foarte mică liniei.

2) Paralel cu dezvoltarea economică a țării liniile ferate se vor înmulți și vor deservi mai repede și mai direct centrele importante. Astfel s'ar putea deriva linia ferată din Moldova dela Buzău direct spre a nu mai trece prin Ploești și să intre în oraș pe la Gara dela Obor, linia dela Constanța să vie direct

la Obor, tot asemenea linia Galați—Brăila—București ar putea fi racordată la linia de Moldova modificată, mai jos de Buzău. Astfel că având în vedere importanța liniilor cari vor intra în oraș pe la obor, s'ar putea așeza o gară mai în interiorul orașului. Aceasta gară va fi așezată la intersecția bulevardelor Ferdinand, Pache Protopopescu cu Bulev. Mijlociu (lângă foișorul de foc), iar linia ferată va trece prin blocul dintre bulevardele Ferdinand și Pache.

**Metropolitan.** — Pentru înlesnirea comunicației dintre gara Centrală și cea de la Obor, precum și pentru deservirea centrului orașului se va înființa un metropolitan, care va pleca din gara Centrală de la o stație specială așezată în dosul grajdurilor comunale (figurată pe plan), va trece aproximativ sub str. Fântânei pe lângă Ateneu, pe sub bulev. Interior până la intersecția cu calea Moșilor și bulev. Carol, unde va fi o stație centrală (figurată pe plan). De aci vor fi două ramificații: una în spre gara de la Obor și alta la parcul Dudești. Pe tot acest traseu vor fi stații din distanță în distanță. Pe lângă linia ferată și metropolitan vor trebui înființate linii de tramvai pe toate arterele principale pentru ușurința circulației.

Liniile metropolitanului și tramvaiurilor nu sunt figurate pe plan spre a nu face confuzie.

### Bulevardul de centură.

Bucureștii având o întindere prea mare în raport cu populația, e necesar de a i se micșora raza. Pentru aceasta, am evitat de a întrebuița ca limită o linie fictivă (cum e actualmente), sau linia de drum de fer, ci am admis un bulevard — parc, pentru motivul că, în urma dezvoltării centrelor aglomerate exterioare, să rămâe acest bulevard, cum în multe orașe au rămas, bulevardele în locul fortificațiilor.

Acolo unde exproprierile sunt mici, bulevardul de centură l'am admis de 150 m. lărgime, dintre cari o lățime de 70 m. în mijloc pentru plantații. În mijlocul acestor plantațiuni se vor ridica statui și monumente, se vor construi din distanță în distanță restaurante, cofetării, pavilioane de muzică etc.

În locurile unde exproprierile sunt mari sau unde se trece peste linia ferată, lărgimea se reduce la 40 m., iar când ridică

dealul pe la Cotroceni și calea Piscului această lărgime se reduce la 20 m.

Bulevardul de Centură e trasat astfel ca să unească toate parcurile și gările între dânsese. În viitor va fi o atracție deosebită a orașului și cea mai frumoasă promenadă ce există. Pe ambele părți ale bulevardului de centură se vor construi numai vile, și va fi prevăzut cu alei speciale pentru călăreți, pietoni, bicicliști și automobile. Tramvayele electrice vor fi înființate în tot lungul acestui bulevard, formând cea mai bună comunicație circulară împrejurul orașului și prin aceasta va lega între dânsese diferitele centre, ce se vor desvolta separat în afară de oraș.

Acestea sunt toate lucrările, ce am găsit util, să le expun, pentru a face din București un oraș modern cu distracțiile și atracțiunile lui, cu cele mai mici și mai eftine exproprieri. Un deviz al exproprierilor cred inutil a mai expune, pentru că nu conduce absolut la nici un rezultat practic. Și aceasta pentru că în evaluările exproprierilor nu se ține cont de supravaloarea ce ia o proprietate, când i ce deschide o fațadă prin o stradă oarecare. Aceiași evaluare se face când se taie o proprietate și locul rămas nu servește la nimic, sau când i se deschide o fațadă mare ridicându-i valoarea locului rămas.

Modul de reprezentare al proiectului propus e următorul: 1) Arterele principale și secundare mai largi ca 18 m., au două bande roșii de 3 milimetri grosime; iar cele de 16—18 m. exclusiv 2 milimetri grosime. 2) Părțile de sus ale orașului au o culoare roșie mai închisă decât cele de jos. 3) Parcurile de sus au un verde mai închis decât cele de jos. 4) Străzile deschise în afara bulevardului de centură au o culoare roșie deschisă fără bande. 5) Halele, piețele comerciale, cimitirele, locurile pentru fabrici și cazărmi sunt înconjurate cu o bandă verde.\*)

**Nicolae G. Costinescu.**

Inginer Serviciul Apelor.

Primăria Capitalei.

---

\* N. B. Bandele roșii, cari conturează străzile precum și verdele parcurilor, au eșit în copia fotografică de culoare neagră.