

Planul de sistematizare a Capitalei

În coloanele Buletinului Societății politecnice, Nr. 11 din Noiembrie 1907, s'a publicat programul întocmit de Primăria Capitalei pentru un concurs având de scop obținerea unui plan complet de sistematizare a orașului, precum și unul din proiectele prezentate și premiate, acela al d-lui *Inginer Costinescu*.

D-l *Inginer J. Pușcariu*, care a întocmit un plan de sistematizare a capitalei, cumpărat de Primărie a ținut în seara de 5/18 Aprilie 1908 în localul societății politecnice o conferință descriind și justificând proiectul său.

D-l *Inginer Stroescu* autorul planului clasificat primul de juriu a arătat considerațiunile cardinale ce l'au călăuzit la întocmirea planului prezentat de d-sa.

D-l *Inginer Costinescu* a complectat menționatul memoriu publicat în Buletin.

Chestiunea fiind cunoscută în parte de cetitorii Buletinului, vom da conferința d-lui Pușcariu și dezbaterile urmate în rezumat :

D-l *Inginer J. Pușcariu*, arată considerațiunile generale ce le-a avut în vedere la întocmirea proiectului său.

1. *Reducerea razei orașului*, care este prea mare față de populațiunea capitalei ; mărginirea este prevăzută a fi obținută prin o linie ferată de centură care să lege gara Centrală de pe Bulevard cu gările Obor, Abator, Filaret, Cotroceni și gara de Nord.

Regiunea ce rămâne în afara liniei ar constitui parte comune suburbane, parte s'ar planta spre a feri capitala de vânt, viscol și secetă, parte orașul industrial.

2. *Îmbunătățirea condițiunilor de circulațiune* prin crearea de căi largi și alineate, și prin rectificarea stradelor existente.

3. *Îmbunătățirea stărei igienice* a capitalei

a) prin străpungerea blocurilor care suprimă curțile adânci și murdare, înfundăturile și maidanele băltoase

b) prin crearea de *bulevarde-parcuri* care leagă parcurile mari unele de altele.

c) prin crearea de piețe care înlesnesc și circulațiunea.

*
* *

Construcțiua unei linii ferate de centură cu o linie transversală pe cheiul Dâmboviței va înlesni populațiunea de la periferia orașului; această linie ferată joacă un rol important în sistematizarea stradelor care trebuie să dea acces la stațiile acestei linii; s'a prevăzut gara centrală acolo unde este proiectată de Direcțiua generală a căilor ferate, introducând mici modificări, iar linia de centură are traseul indicat în planul I.

*
* *

Crearea de artere noi prin adoptarea a două „ringuri“ (străzi inelare) și o serie de artere radiale plecând de la primul „ring“ către periferie constituie baza întregului plan de sistematizare.

Traseul atât a arterelor inelare cât și radiale a fost ales așa ca să se obțină cu minimum de cost, trecându-le prin fundul curților și grădinilor:

Lărgimea adoptată este:

a) pentru bulevarde 36 m. 30 m. și 24 metri

b) pentru străzi principale 20 și 18 metri.

c) pentru străzi secundare 16 și 12 metri.

În aceste lărgimi sunt cuprinse trotuarele care ocupă $\frac{1}{4}$, până la $\frac{1}{5}$ parte din lărgimea străzii.

Primul șir de strade inelare, — 36 m. lărgime — va pleca de la podul Mihai-Bravul, perpendicular pe actualul Bulevard Elisabeta, pe lângă Cismegiu spre a coti în fața teatrului liric spre calea Victoriei; trecând pe lângă Ateneu va merge până la Bulevardul Colței de unde va coti spre grădina Icoanei d'aci spre strada Teilor apoi va lua direcțiunea perpendiculară pe Bulevardul Carol I până în strada Călărășilor, care este mai departe cuprinsă în „ring“ se va încheia prin piața Ghica pe cheiul Dâmboviței care trece prin fața Palatului de Justiție, unde albia Dâmboviței va fi acoperită.

Al doilea șir de străzi constituind inel, va fi format de șoselele Bonaparte, Ștefan cel Mare, o șosea nouă care pornește din piața Moșilor și până în șoseaua Iancului la întretăierea cu șoseaua Mihai-

Bravul; o alta care unește piața ce calea Călărășilor o face tăind șoseaua Mihaiu Bravul; cu splaiul Alecsandri al Dâmboviței, și care trece peste calea Dudești, strada Laboratorului și prin fața turnătoriei. Lemaître, împreună cu splaiurile Dâmboviței formează strada inelară până la gara Centrală, cuprinzând o parte din calea Plevnei, din dreptul grajdurilor comunale apucând spre gara de Nord, pe care în dreptul magaziei de mare viteză, o traversează prin pasagiu superior, strada inelară se unește cu piața Victoriei, după ce trece prin dosul școlii de Arte și Meserii.

Bulevarde și căi. Pe lângă căile existente pe care parte le-am rectificat lărgindu-le sau aliniindu-le, s'a prevăzut, paralel cu ele și pentru descărcarea lor, bulevarde și strade cari stabilesc comunicația radială dintre artera inelară centrală și cea exterioară.

Aceste bulevarde și strade plantate, având 20 și 24 metri de lărgime sunt următoarele:

1. *Soseaua Filantropiei—strada Câmpineanu.* Bulevard paralel cu calea Victoriei, trece prin fostul cimitir Israelit, transformat în grădină publică, atinge parcul *palatului Academiei*, traversează calea Griviței și-și face loc printre Ministerul de Culte și liceul Sf. Sava, unde, în încrucișare cu prelungirea căiei Dorobanților (Al. Lahovari), care constituie un punct principal al orașului, am lăsat o piață în spatele bisericii catolice sf. Iosif din vecinătate.

2. *Șoseaua Herăstrău—grădina Icoanei.* Bulevard plantat cu arbori ca și stradele Polonă și Dorobanților cu cari merge paralel. El divide blocurile mari dintre aceste două strade și poate servi pentru construcție de vile și locuințe de elită, situate spre Nord, pe unde se primenește aerul curat al Capitalei.

3. *Str. Colentina-bulevardul Carol* paralel cu calea Moșilor și necesar descărcării acesteia din urmă. Bis. sf. Ion în mijlocul unei grădini a fost într'adins lăsată în axa lui, pentru împedirea vântului de N. E. În ajutorul acesteia mai vine și Hala din piață ce bulevardul nou formează cu strada Romană.

4. *Calea Vergului-str. Teilor.* constituie pentru arterele de comunicație de la Nord, o diagonală a orașului către bulevardul Colței, șoseaua Filantropiei și centrul orașului, pe care îl atinge tangențial prin calea inelară. Acest bulevard trece prin piața regele Carol I și cuprinde mai multe piețe circulare (ronduri) potrivite pentru coloane fântâni ș. a.

5. *Calea Vergului-str. Sborului* și prelungit până în piața Sf.

Gheorghe; merge paralel cu calea Călărașilor, atinge curțile bisericilor Delea-Veche, Hagiș și Sf. Ștefan și trece prin dosul Halei Traian a cărei piață o mărește.

6. *Turnătoria Lemaitre-strada Olteni*, paralel cu calea Văcărești, atinge curțile bisericilor Petre și Pavel, Dobroteasa și Olteni, și înghite strada Olteni prin lărgirea și alinierea ei.

Pe partea dreaptă a Dâmboviței strade radiale la fel sunt :

1. *Amont de strada Pustnicului-podul I. C. Brătianu*, paralel cu strada Șerban-Vodă. În piața de răscruce cu bulevardul Neatâr-nărei se unește cu bulevardul ce vine din piața Cuza-Vodă și trece pe din dosul bisericii Sf. Spiridon, care fiind ast-fel înconjurată de strade rămâne estetic izolată în grădina sa.

2. *Piața Regina Elisabeta (Expoziție) — Piața de legume*. O arteră de comunicație de mult dorită, pe din dosul Mitropoliei și care permite înfrumusețarea dealului.

3. *Piața Regina Elisabeta-calea Victoriei*, formând prelungirea acesteia, paralel cu strada 11 Iunie.

Din acest bulevard se va construi drumul de acces în serpentină, cu o rampă dulce, la Cameră și biserica Mitropoliei și care va constitui drumul ceremonial al Curții Regale.

4. *Strada 13 Septembrie — strada Apolodor*, înghite strada Căzărmei și coboară costiș pe după Arsenalul Armatei ca să se lege cu strada Apolodor.

5. *Stația Dealul-Spirei — strada Rozelor*, bulevard care se coboară în spatele fabricii Oppler amont de grădina de tir, paralel cu calea 13 Septembrie și strada Isvor.

Asemenea am prevăzut bulevarde și șosele de același tip, fie pentru a lega puncte principale între ele, fie pentru a scurta distanțele sau diviza blocuri prea mari.

1. *Strada Vamei-strada Teilor* strădă cu fațadă de grădini care pornește din piața palatului Regal și duce ca arteră principală la semirondul ce strada inelară face cu strada Teilor.

2. *Prelungirea bulevardului Ferdinand* până la gara Obor prelungire făcută din piața ce bulevardul face cu strada inelară externă. Oborul de vite, mutându-se la Abotor, poate fi transformat în piața de fructe sau în grădina publică. De aci, peste strada Heliade, printre câmpul Moșilor și grădina Heliade, am trasat o stradă nouă până la gara cea veche de la Obor.

3. *Gara Obor, prin strada Delea-Veche până la șoseaua*

Vitanului; stradă care constituie o arteră de îndreptare a stradelor din partea opusă a orasului către gara Obor. La intersecția ei cu șoselele Iancului și Mihai-Bravul se formează o piață de circulație cu un rond monumental. În trecere mai departe atinge o nouă piață cu hală.

4. *Piața Regele Carol I-grădina publică din strada Turturelelor*; stradă care unește aceste două principale puncte de circulație atingând și piețele Dabija și General Racovitza.

5. *Grădina din strada Turturelelor-șoseaua Cățelului*, care are o ramură până la cimitirul Isvorul-nou.

6. *Calca Vergului-bulevardul Neatârânărei*, care traversează grădina din strada Turturelelor și podul Rosetti al Dâmboviței.

7. *Calea Piscului-grădina stradei Turturelelor*. Această grădină-piață va constitui centrul șoselelor și bulevardelor radiale din acest cartier destinat industriei și manufacturii.

Această stradă atinge grădinile bisericilor Sf. Troiță și Cărămidari, noua piață cu hală și apoi înălțată în împlinire, pe din dosul Turnătoriei Lemaitre, traversează Dâmbovița pe un pod nou.

8. *Inchisoarea Văcărești-bulevardul Neatârânărei*, stradă care trece prin dreptul bisericii Slobozia. Pe ea, aproape de str. Cuza-Vodă am amenajat o piață cu grădină rectangulară și ceva mai departe o altă piață cu hală.

9. *Din Șoseaua Viilor spre calca 13 Septembrie* o șosea de acces care înghețe strada Uranus.

10. *Prelungirea stradei Dorobanților*. până în strada Știrbei-Vodă aproape de biserica Schitu-Măgureanu. Această stradă, cu grădini de fațadă, deschide un nou larg front liceului Sf. Sava, Catedralei catolice și Ministerului de Culte.

11. *Strada Francmasonilor-piața Romană*, stradă cu fațadă de grădini, înghițind strada Sculpturii și parte din strada Cosma și formând o arteră principală pentru gara de Nord.

12. *Între strada Lascar Catargiu și școala comunală din Tunari*, paralel cu strada Romană, iar de aci înghițind această stradă și lărgindu-o trece până în calea Moșilor.

Această stradă formează o quasi-stradă inelară intermediară celorlalte.

13. *Din piața atelierelor C. F. R.* transformate în magazine de mărfuri sau vamale, se deschide perpendicular un bulevard până în piața Buzești.

Grădinile publice.

Grădinile fiind de necesitate primordială igienei unui oraș se impune ca Primăria să-și asigure din vreme locuri cari vor servi succesiv formării diferitelor sisteme de parcuri.

Deși București în sine sunt o grădină, prin faptul că mai toate casele au un prisos de loc liber sau plantat, totuși privind în viitor, suntem siliți să admitem că aceste locuri vor fi și ele sacrificate de oarece spiritul pentru afaceri va indemnă proprietarii să se lipsească de avantajile de aer și lumină, oferite prin prăstrarea grădinilor.

De altmintrelea căldurile tropicale din timpul verei ne impune inzestrarea orașului, pe lângă alee și squaruri și cu parcuri situate în diferitele puncte ale sale, parcuri necesare repaosului și recreațiunii populațiunii sărace.

Pentru formarea lor m'am folosit de locuri mlăștinoase ce urmează să fie suprimate, cariere și maluri surpate, de locuri, în fine improprii clădirii și rămase pustii, *cari însă odată asanate și potrivite, vor corespunde cerințelor de igienă.*

Terasamentele pentru acomodarea acestor terenuri se pot mai lesne obține săpând lacuri și alimentate continuu vor concentra apele și seca împrejurimile, constituind și o podoabă.

Următoarele locuri le-am transformat ast-fel :

1. *La Grozăvești*, o aglomerare de livezi și grupuri de arbori presărată de lacuri alimentate direct de Dâmboviță sau de iazul morei Ciurel.

2. *Groapa* după proprietatea *Cornescu* devine salubă decapându-se malurile ce se transformă în țesături prelinse spre mijloc unde putem amenaja piețe sportive, *sală de gimnastică* (24) și o *piscină* (25).

3. *Mădanele* de ambele părți ale căiei Vergului formează, prin traversarea a două șosele, cinci câmpuri amenajate cu diferite parcuri, din cari, unul prevăzut cu o *baie populară* (26).

4. *Coasta* de la șoseaua *Vitamulni* până la apele feruginoase, în parc cu pepinieră pentru Primărie și cu un *ospiciu* (27).

5. *Valea plângerei* de lângă cimitirul Belu, în parc cu șosele având pe punctul culminant o clădire monumentală, ca spre pildă un *mansoleu național* (28).

6. *Locul* băltoș *dintre strada Măgurele* și calea Rahovei, în parc cu lacuri, care va folosi populațiunii din Dealul Spirei.

Cât de parcurile deja existente, le-am mărit și ameliorat astfel:

1. *Parcul șoselei Kiseleff* l'am împins până în prelungirea aleei Blank și cărămidăriei Cerkez și înghite grădinile particulare, dând astfel loc la o instalațiune de petreceri populare (WürstelPrater). Paralel cu șoseaua Kiseleff figurează de ambele părți, pentru descărcarea ei, două noi șosele.

2. *Grădina Teilor* sporită înspre Pantelimon pe coastele malului drept al Colentinei. Înpădurirea regiunii întregi de Nord-Est împiedicând curenții Crivățului va îmbunătăți în mod simțitor clima.

3) *Parcul-Carol* (Expoziția), transformat fiind în grădină zoologică, va fi sporit înspre sud până ce se leagă cu parcul din valea plângerii adică din dosul Cimitirului Belu, câștigându-se astfel întindere mai mare pentru o viitoare expoziție.

4. *Parcul Cismigiu* câștigă în spațiu având de toate părțile strade largi.

5. *Parcul societății de Tir* se găsește de-alungul dealului unit cu parcurile asilul Elisaveta, Cotroceni și grădina Botanică și având pe platon promenada cu vedere dominantă asupra orașului.

Sisteme de parcuri-alee

Municipiile celor mai mari capitale au recunoscut că sistemul de a lega parcurile și grădinile publice între ele prin fâșii de parcuri cari să străbată orașul, corespunde mai mult cerințelor de igienă, parcurile fiind rezervorii de aer, iar fâșiile artere de aerațiune. Acestea împreună cu stradele ce le bordează constituie lărgimea lor de 50—60 metrii pe de o parte stavilă propagării boalelor epidemice și a incendiilor, pe de alta loc de recreațiune, copiilor în deosebi.

Ași fi proiectat o rețea mai mare de asemenea parcuri fâșii în care și plantațiunile prosperă mai bine de-cât în bulevarde, șosele și căi de circulațiune, dar m'am temut de cheltuieli prea mari de expropriere.

De-altmintrelea, survenind dificultăți de această natură, fâșiile în chestie pot fi întrerupte de blocuri de case până mai târziu, sau pot suferi mici deviațiuni de la linia dreapta în care le-am trasat. Stradele care mărginesc le-am lăsat într'adins de o lărgime de 18 metrii spre a nu constitui artere de circulațiune mari, prea zgomotoase acelorora cari caută locuință liniștită.

Pe planul general aceste alee, grădini sau fâșii de parcuri se prezintă ca o rețea de bande cari traversează atât splaiurile Dâm-

boviței cât și multiplele bulevarde, șosele și strade, dând astfel tablou mijloacelor bogate de comunicațiune ce am chibzuit să crez.

În consecință se găsesc legate între ele :

1. *Parcul Carol și cel din Valea plângerei, cu parcul Vergului și acela din Jața gărei Obor* și prin ramificare cu parcul șoselei Vitanului și cu grădina publică de lângă strada Turturelelor. Aici se ridică un *Casino măreț* și un *monument* oare-care înălțat, constituind centre de perspectivă stradelor radiale.

2) *Parcurile* Turturelelor, Vergului, Gara Obor, Heliad, Moși, Tei, Cornescu, Icoana și rondul cel mare (Calea Călărași-strada Inelară) sunt unite prin alee grădini concentric la stradele Călușeilor-Traian — biserica Pantelimon.

3. *Parcul Cornescu* cu *șoseaua Kiseleff* parcul din dosul cimitirului Sf. Vineri nou, Grozăvești. De la Calea Griviței, care însuși poate fi înălțată pentru îndulcirea rampei, alea se urcă, trecând cu pasagiu superior liniile ferate ale gărei de nord (B. M.).

4. *Parcul Carol* cu *Dealul Filaret* Bragadiru și alea de sub Arsenal. Aici o întrerupere până la cazarma Cuza-Vodă, apoi dealungul coastei spre Opler cu Grădina de Tir, parcurile Asilul Elena Doamna și Cotroceni precum și cu Grădina Botanică.

De remarcat la seria aceasta de parcuri că una din stradele mărgingăse zace mai jos de cât cealaltă aflătoare pe deal, aceasta oferind vedere dominantă asupra Bucureștilor, care vedere poate fi menajată prin aranjamentul special al plantațiunilor. Casele după strada de sus vor fi cu mai multe etaje, iar cele de pe strada de jos fără etaje, ast-fel că cele de sus vor răsări ca clădiri impunătoare din mijlocul de verdeață.

5. *Grădina de Tir* cu Cișmigiul (în dreptul bisericei Schitul Măgureanu), alea respectivă trecând întâi prin fața gărei Centrale.

Cișmigiul, având de-o-parte strada inelară cea mai largă și plantată, se găsește la rândul său legat cu grădinile Icoanei și rondul cel mare (calea Călărași-strada inelară), prin urmare cu toate parcurile arătate mai sus.

În ceia ce privește izolatele grădini publice mai mici și scuarurile, menționez :

1. *Grădina Sf. Gheorghe* mărită până în bulevardul Colței alături spre spitalul Colței. *Muzeul Comercial* și *Camera de comerț* desființează blocul de case și străzile lui prea înguste, deci insalubre, din acel cartier.

2. *Dealul Mitropoliei* înfrumusețat în felul grădinilor Curței Regale din Budapesta. I se vor păstra edificiile istorice de cari se pot alipi construcțiuni noi pentru *Cameră și Mitropolie*

3. *Movilele* bisericilor Radu-Vodă, Bucur și Gorganii au aspect de grădini rămânând libere de construcțiuni și deschise stradelor cari le înconjoară.

4. *Squarul Sărindar* împodobit cu un monument și având în fund *Palatul unui Club*.

5. *Grădina din fața Universității* sporită prin achizițiunea proprietății Soutzo. Palatul poate fi convertit în *Muzeu al Invățământului*.

6. *Grădina Spitalul Colței* va fi mărită până în bulevardul Carol, menajându-se pentru pietoni un pasagiu din rondul Brătianu în piațeta bisericii Scaune.

7. *Grădina din fața Primăriei* completează grupul de parcuri din jurul statuei Ion Brătianu. *Primăria* va fi reconstruită compunându-se din trei pavilioane: cel administrativ cu fațada spre bulevardul Colței, Oficiul stărei civile spre noua stradă laterală și Serviciul tehnic spre strada Scaune; pavilioanele unite între ele prin galerie la primul etaj.

8. *Grădina Ministerului de Interne* am înconjurat-o cu trei strade noi, iar clădirea am mărit-o printr'o fațadă mai bogată spre grădină.

9. *O grădină* va fi formată și din piața câștigată prin acoperirea Dâmboviței din fața Palatului de Justiție. In piața dintre hala Ghica și piața de legume, la adăpostul arborilor, pot fi așezate chioșcuri pentru vânzare de fructe și flori.

10. *Grădina* din dreapta intrării spre Gara de Nord am mărit-o până la zidul rampei pasagiului superior al șoselei inelare exterioare.

Piețele.

Pe lângă piețele deja aflătoare am înbogățit orașul cu altele noi, multe dintre ele rezultând din intersecția câtor-va strade.

Menționez următoarele :

1. *Piețe de circulație*, la intersecția stradelor : Berzei-Francmazonilor, Griviței-Manea-Brutaru, Știrbei-Vodă-Popa-Tatu, Inelără-Modei, Lascar-Catargiu-Primăverei, Visarion-Brutari, Elefterie-Carol Davila, Doamnei-Smârdan (unde am așezat și *bursa*), Domniței-Vladimirescu, Teilor-Sf. Spiridon, Popa-Rusu-Toamnei, Spătarului-Modestiei,

Cireşului-Delea-Veche, Orzari-Delea-Veche, Matei-Voevod-Strada nouă (alături cu strada Agricultorului), Moşilor-Stefan-cel-mare, Protopopescu Pache-Mihai Bravul, Pantelimon-Chiristigiilor, Romană-Viitor, Polonă-Strada nouă (paralel cu Romană), Remus-Călăraşilor, strade noi (lângă Mihai Bravul și Lupului), Labirint-Traian, Labirint-Zaveriei, Lipscani-Colței, Trinităței-Locotenentului, Campoducelui-11 Iunie, Vitan-Brândușilor, Fraților-Albinelor, Tăbăcarilor-Verzișor, Neatârărei-Leon-Vodă, Câmpului-Șerban-Vodă, Ecaterina-Bibescu-Vodă, Gramont (în prelungire și în dreptul Uzinei de gaz), Antim-Morfeu, ș.a.

2. Piețele comerciale.

a) *exterioare* în felul târgului Moşilor, pentru comerțul de mărfuri voluminoase la intersecția șoselelor :

Basarabi-Bld. Regiei (la bariera Podul de pământ)

Griviței-strada Țiganilor (la bariera Târgoviște)

Grozăvești-Filantropiei (la bariera Mogoșoaiei)

Herăstrău-Cărămidăria Cerkez (la bariera Herăstrău)

Iancului-Pantelimon (la bariera Pantelimon)

Mihai Bravul-Gura Lupului (la bariera Dudești)

Triunghiul centurei-Splaiul Giulești (la bariera Abator)

Piscului-Traversă (la bariera Dobroteasa)

Viilor-Bld. Maria (la bariera Calitzei)

Pandurilor-13 Septembrie (la bariera Spirei).

b) *la gări* :

Gara centrală, în fața clădirii de călători piață semirotundă și lateral de ambele părți pătrate, toate cu grădini. La magazia de mare viteză alături cu rampa.

Gara de nord, cu o piață în fruntea atelierelor, rectangulară, și lateral cu una triunghiulară. Cu grădini la gara de mărfuri lângă intrarea de la capul șoselei Basarabilor.

Gara Obor, în fața clădiri de călători, o piață mare semi-circulară cu parc; altele două laterale: una în strada Heliad și alta în strada cea nouă de lângă fabrica Popovici. De partea cealaltă a liniilor o altă piață.

Gara Filaret, se mărește numai în fața. Cea de mărfuri, după plecarea vamei, suprimându-se din magazinii, va rămâne suficient.

Stația Dealul-Spirei, va avea dinspre oraș o piață pătrată; iar de partea cealaltă a liniilor, una semirotundă.

Halta Rahovei, va avea spre partea orașului o piață semirotundă iar dincolo de linii una pătrată.

Celorlalte halte mai mici le-am lăsat un loc mai larg care va servi de piață.

c) *Cu hale* : la intersecția stradelor : 13 Septembre-Pandurilor, Basarabi-Elefterescu, Bonaparte-Direcția Tramvaelor, Italiană-Teilor, Tunari-Romană, Romană-Moșilor, între Ursului-Sârbească, Campoducelui-Seminocului aproape de piața Cuza-Vodă, la bifurcația Antim de Rahovei, alături de biserica Sf. Elefterie și în dosul Teatrului Național.

Piața Griviței am sporit-o cu o hală nouă ; iar Pieței Amzei, mărită, i-am deschis o nouă stradă spre strada Lascar.Catargiu. Actuala Hală de vechituri, depărtată, va lăsa locul liber pentru o piață comercială, iar o nouă *hală de vechituri* se va construi alături. Aceste piețe cu hală sunt așezate, — avându-se în vedere și cele existente — în așa fel încât fie-care formează un centru al unui cerc pe care î-l deservește. (Vezi plan 1 : 10.000). Toate aceste Hale sunt marcate cu roșu închis în planul general.

d) *De trăsuri* : la intersecția stradelor : Câmpineanu-Brezoianu, Victoria-Umbrei, Brezoianu-Rosetti, Belvedere-Anastasia, Griviței-Vicroriei, Brutarii - Visarion, Romana-Clopotari, Stirbey-Schitul Măgureanu, Virgiliu-Berzei, Rosetti-Belizarie, Plevnei-Elefterie, Archivelor-Isvor, Semicercului-Griviței, Cometa-Bonaparte, Eminescu-Dreptului, Francmazoni-Plevnei, la biserica Sf. Elefterie, Teilor-Stefan cel mare, Icoanei-Dogarilor, Țăranilor-Telegrafului, Romană-Căruțașilor, Dobaștilor-Cătunului, Icoanei-Dogarilor, Colței-Clemenței, Școalei-Crinului, Inelără-Spiridon, Sălciilor-Rotarilor, Vladimirescu - Domniței, Licurg-Popa-Rusu, Rasurilor-Ocolului, Moșilor-Mihai-Bravul, Liniștei-Ștefan, Țepeș-Vodă-Rondă, Mătășari-Matei Voevod, Mihai Bravul-Matei Voevod, Iancului-Pantelimon, Oborul-nou-S-a Mihai Bravul, Poetului-Profesorilor, Fraților-Stindardului, Șerban Vodă -Erodiadei, Artei-Orfeu, 11 Iunie-Incurcată, Isvor-Puișorului, Doamnei-Cedirilor, Acvila-Sirenelor, Graurului-13 Septembrie, Constinescu-Danciulescu, Hieronimi-Delea Veche ș. a.

3) *Piețe monumentale* : Regele Carol, care va fi mărită spre hotelul-Metropol căruia i se deschide o nouă fațadă. Palatul Fundațiunei Universitare va fi sporit cu o nouă aripă și alături cu Jokei-Club-ul am proiectat Palatul societății Politehnice. În mijlocul acestei Piețe se va așeza un monument equestru.

Alte monumente și statui se pot așeza în *grădinile și piețele* : teatrul Lyric, Sărindar, Ministerul de interne, Zlătari, Liceul Sf. Sava,

Buzești, gara Centrală, Catedralei, Cimitirul Israelit, curtea Primăriei, școlilor noi de Bele-Arte și Politecnică, Turturele, Udrea, Radu-Vodă, Palatul Justiției. *In rondurile*: de la grădina Icoanei, bariera Dudești și de la intersecția stradelor: Inelară-Călărași, Iancului-Mihai Bravul, Vergului-Mihai Bravul, Domniței-Moșilor; La semirondul din fața gării Obor și acel din strada Inelară colț cu strada Teilor, unde se poate așeza un chiosc de afișaj meteorologic. Pe terasa din fața cazărmei Cuza-Vodă și pe platoul de lângă Azilul Elena Doamna.

4. *Piețe grădini*: afară de cele arătate la capitalul grădinilor publice și piețelor monumentale mai menționez piețe grădini la intersecția stradelor:

General Cernat-Șincai, Gândacilor-Țepeș Vodă, Orzari-Agricultorilor, Ghica Vodă-Vaporului, Lupului-Raionului, Epurilor-Trifoiului, Dudești-Văcărești, Radu-Vodă-Pitagora, Campoducelui-Golești, 11 Iunie-Rahovei, Apolodor-Orfeu, Antim-Morfeu, Sabinelor-Rahovei, Puișorului-13 Septembrie între stradele Albinelor-Văcărești și Broșteni-Norilor, în fața turnătoriei Lemaître, Piețele General Dabija, Racoviță și Țepeș-Vodă, precum și toate grădinile din față și dimprejurul bisericilor.

Observațiuni generale

Este de observat că, în marile centre de populațiune, unde fiecare din ramurile de activitate omenească caută a-și asigura o dezvoltare se formează în diferitele părți ale centrului de populațiune, distincte grupuri ale acestor diferite activități: un fel de cartiere de bresle dacă le putem numi ast-fel.

Ast-fel și în București, dacă cercetăm orânduiala centrelor de activitate, ce s'au putut forma în Capitala noastră, vom vedea că platoul Cotrocenilor și Dealul Spirei este cercul de adunare al Militarilor, jurul Mitropoliei cel al clerului, partea din spre Abator al comerțului cu vite și al industriei derivatelor sale.

Regiunea dintre barierele Dudești și Pantelimon, prin poziția sa de scurgeri subterane către Sud și având curenții de aer predominanți îndreptați din oraș către ea, este destinată a deveni cartierul industriei și al manufacturei, infiltrațiunile și exalațiunile de fum și gaze nesănătoase, cari nu pot lipsi unui stabiliment industrial și cari ar putea infecta orașul, fiind îndreptate în afară.

Regiunea dintre bariera Pantelimon și Floreasca este destinat comerțului de grâne, al derivatelor lor, al lemnului, fânului și al pie-

trării. Pentru depozitarea lor se vor stabili acolo locuri, în apropierea gărei Obor, a morilor și fabricilor.

Curenții din spre munte cu aerul lor curat, având un punct de trecere prin regiunea dintre Floreasca și bariera Târgoviștei, aceasta va fi căutată mai mult de bogătași și funcționari și va construi cartierul vilelor.

Centrul orașului prin însăși dispozițiunea diferitelor stabilimente publice sau comerciale — va fi locuit, în partea de Est de comercianți și oameni de afaceri, iar în părtea de West de intelectuali, politicieni și funcționari.

Această orânduire naturală a populațiunei bucureștene, nu se poate schimba prin puterea mijloacelor de sistematizare a unui oraș, ci, trebuind păstrată, se va căuta însăși sistematizarea așezării lor.

D-l Președinte al Societății *I. G. Cantacuzino*. mulțumește d-lui *Pușcariu* pentru interesanta conferință ce a ținut și roagă pe d-nii Ingineri *Stroescu* și *Costinescu* a da explicațiuni despre planurile făcute de d-lor, și care planuri precum am spus se aflau în sala de conferință.

D-l Inginer *Stroescu* luând cuvântul, vorbește mai întâi asupra planului d-lui *Pușcariu*.

1. Linia ferată de centură așa cum e proiectată nu convine Bucureștilor, căci arterele mari ale unui oraș nu pot fi oprite de o cale ferată, ci ele trebuie să poată eși din oraș spre a se desvolta treptat cu nevoile. În cazul unei dezvoltări peste această linie, ea va deveni o jenă, fiind situată în mijlocul străzei ce se va forma.

2. Calca ferată propusă să se facă prin București, pe cheul Dâmboviței, cum și tunelul, par irealizabile, din cauza păturei de apă subterană ce vine spre Dâmbovița, care face lucrările foarte dificile și din cauza costului, căci e mai ușor a construi o cale ferată aeriană. Așa s'a făcut la Berlin. Dacă la Paris s'au făcut metropolitane subterane aceasta este numai pentru că nu se putea face aerian, strada fiind prea îngustă.

3. În ce privește sistematizarea stradelor, d-l *Stroescu* spune că prin program s'a cerut a se crea artere de descărcare pentru unele străzi ale capitalei, cea-ce cum e pentru Calea Victoriei este o necesitate momentană. De aci însă până la idealul de sistematizare al d-lui *Pușcariu*, este o distanță mare, căci capitala este deja clădită, cu clădiri care coastă mult, și deci nu e lucru ușor a crea

artere unele prea largi, altele prea aproape de cele vechi D-l Stroescu remarcă apoi că sistemul d-lui *Puşcariu* este radial, sistemele există azi în Bucureşti, însă incomplet, că unele din arterele proiectate sunt numai o lărgire a celor existente şi că acest sistem este complectat prin câte va inele. Spune apoi că aleele parcuri din acest proiect pare un lucru exagerat de oarece asemenea alee parcuri în streinătate sunt destinate numai pentru a uni parcurile mărginoase.

Relativ la sistemul de trasare cu prea multe linii drepte, d-l Stroescu spune că este iarăşi ceva exagerat, de oare-ce linia dreaptă se impune numai la arterele de mare comunicaţie pe când la cele mici se critică, atât din punct de vedere estetic, neputându-se vedea arhitectura construcţiilor, cât şi din cauză că pe ele vântul se plimbă mai în libertate. având direcţie dreaptă de bătae şi ridicând ast-fel o mare cantitate de praf.

În privinţa blocurilor prea mici, ele nu pot fi justificate pe consideraţiile arătate, micimea rezultând numai din costul prea ridicat al locului, ceace nu e cazul la Bucureşti. Asemenea în privinţa cartierelor de meseriaşi împărţiţi pe bresle, d-l *Stroescu* susţine că acest lucru nu se poate prevedea. Spune apoi că deşi capitala noastră este un punct de trecere către orient şi ar fi de dorit ca ea să fie cât mai frumoasă, însă sacrificiile de făcut au o limită, căci ele trebuiesc făcute cu propriile noastre puteri.

Trecând la proiectul d-sale, d-l *Stroescu* spune că la margini a propus o construcţie regulată, nu neregulată ca acum, cerând să se facă un regulament în care să se prevadă cartiere de vile, împedcând ast-fel pe săraci a construi în acele centre. Pentru limitarea oraşului spune că a propus obstacole naturale de plantaţiuni care mai au şi alte avantaje. Aşa cele de la Nord ar constitui şi un obstacol în contra Crivăţului şi ele fiind plantaţiuni de brad, ar da oraşului un aer curat. În această parte de Nord a oraşului ar fi şi cartierul de vile; iar în partea de Sud a propus în locul calei ferate care nu este eficace, plantaţii; tot cu plantaţii se va limita şi spre Vest. Pentru aceste plantaţii ar trebui făcute exproprieri de pe acum, când locurile sunt mai eftine. Cât priveşte partea de Est, ea este limitată prin locurile ministerului de războiu, care opreşte să se construiască pe ele şi prin pepinierile comunei.

Ca linii ferate urbane s'a propus o linie ferată de centură, pentru metropolitan aerian sau în tranşee, combinat cu o cale ferată pentru nevoile industriale.

D-l *Stroescu* spune apoi că a propus acoperirea Dâmboviței deasupra căreia la 6 metri să se așeze o linie aeriană cu cale ferată și metropolitană ca la Berlin și Paris.

În ce privește sistematizarea străzilor, d-sa zice că a completat sistemul actual radial; a lărgit arterele pe unde se simte nevoie, propunând în acest scop lărgirea prin exproprieri treptate, cum s'a utilizat la Bulevardul Colței; că a evitat străpungerea în blocuri, întrebuițând-o numai la absolută necesitate, așa la Bulevardele inelare, căutând însă și pentru acestea a face străpungerile în blocurile cele mai mari și mai ales prin grădini. Spune apoi că a proiectat 3 inele, dintre care primul este făcut pentru descărcarea circulației și este prevăzut cu linie dublă de tramvai; din el se pornește cu artere radiale, care și ele trebuiesc lărgite pentru a avea câte o linie dublă de tramvai. Atrage apoi atenția că la proiectarea străzilor secundare a avut în vedere actuala lor formă și posibilitatea construcțiilor noi pe ele. De aceea s'a căutat ca parcelele să fie pe cât posibil dreptunghiulare, adică avantajos constructibile. Ca lărgime a adoptat 12 metri, după principiul că fie-care casă să aibă lumină, ceea ce pentru case cu 1 etaj este suficient.

În fine remarcă că parcurile le-a distribuit mai ales în părțile insalubre și așa ca să avem în fie-care cartier câte unul.

Luând cuvântul d-l Inginer *N. Costinescu*, spune că memoriul d-sale asupra planului de sistematizare ce a făcut, fiind publicat în întregime în „Buletinul Societății Politecnice“, va avea puține de spus. D-sa constată mai întâi că trebuia ca comisia ce-a făcut programul pentru concurs, să examineze și proiectele prezentate. Căci una din condițiunile puse a fost și minimul de cost, din care cauză mulți au făcut poate prea puțin. Așa și d-sa, a fost poate prea economic și a pus în proiect mai puțin de cât avea de gând.

Asupra proiectului d-sale, d-l *Costinescu* zice că a făcut distribuția propriei având în vedere că partea orașului ce se va desvolta mai mult în viitor, va fi cea din spre Moși. Apoi pentru ca orașul să nu se întinză prea mult, a imaginat a se face în jurul lui centre ca niște comune sub urbane. Spune că a avut în vedere să nu schimbe originalitatea orașului și ca să lase și viitorului posibilitatea a sistematiza, conform dezvoltării timpului. De aceea a lăsat parcele mari. Ca arteră mare circulară, a căutat a urma și desvolta din cele cari există.

Între obiecțiunile aduse proiectului d-sale, d-l *Costinescu* spune

că s'a zis că inelele ce a făcut ar fi incomplete; d-sa relevă însă că aceasta nu este adevărat, de oare-ce observate cu atenție ele apar ca continue și că dacă nu au fost văzute, este că părțile deschise din nou, se completează prin artere existente.

Spune apoi că în conformitate cu programul, a căutat a face artere noi paralel cu cele vechi; că bulevardele ce a proiectat, a avut în vedere ca să poată fi executate cu cheltueli mici și cât de repede; în fine că a avut în vedere ca arterele principale să concure la Gara Centrală, și ca ele să înlesnească cât mai mult circulația.

Pentru limitarea orașului a făcut un bulevard, mărginit de o plantație de 70 m. lărgime, așa că chiar dacă orașul se va întinde peste această limită, ar rămâne o alee frumoasă.

D-sa combate sistemul de a ne lua după orașele streine, căci condițiunile care au favorizat dezvoltarea unor străzi în ele pot fi deosebite. Așa la Bruxelles, marele bulevard circular este făcut pe locul vechilor fortificații. Spune că în proiectul său a avut în vedere a da perspectivă construcțiilor noastre monumentale, deschizând în fața lor strade mari, sau creind piețe; că Dâmbovița a prevăzut-o a fi cu taluze verticale; că bulevardul Colței a prevăzut a fi prelungit și dincolo de Sf. Gheorghe, tăind cartierul din strada Decebal și Blănari, care în starea de astăzi este unul din cele mai neigelnice și lipsite de aer; în fine că în ceea-ce privește parcurile, s'a avut în vedere ca ele să aranjeze orașul și să fie situate pe locuri de unde să se prezinte cât de bine perspectiva orașului.

D-l inginer *N. Cucu Starostescu*, cere după acestea voe ca să spue și d-sa câte-va cuvinte relativ la chestiunea sistematizării capitalei. D-sa constată că ceea ce s'a propus pentru sistematizarea orașului, constitue un pericol pentru viitorul lui. Căci programul de la care a pornit aceste proiecte, a alterat cu totul însemnarea cuvântului sistematizare. Acest cuvânt a fost propus de d-sa pe când era la Serviciul tehnic al primăriei și nu a înțeles prin el regulare. Dacă s'ar admite că ar veni un consiliu comunal, care să decidă și care să facă chiar să se legifereze ca unul din planurile propuse să fie cel viitor al orașului. Incepând acest proiect să se execute, va trebui neapărat să se facă exproprieri; dacă vor veni în același timp mulți proprietari, din o regiune supusă exproprierii, să ceară voe de a construi, se poate întâmpla să nu ajungă fondurile a expropria pe toți deodată și atunci primăria s'ar vedea forțată a le da voe să construiască după vechile strade. Cu modul acesta va ră-

mâne un crâmpei de stradă largă, continuată cu altele înguste și întortochiate, cum este astăzi bulevardul Dinicu Golescu ș. a. Atunci încurcătura de pe urmă, devine mai mare de cât cea dintâi.

D-sa adaogă că prin sistematizare a înțeles un fel de partidă cu credit și debit, adică să facă ca Bucureștii să aibă un venit determinat cu care să se poată face îndreptările și amenajările de care are nevoie. Făcând o statistică pe când era la primărie, a dedus că venitul comunei pe m² de proprietate municipală este de 2 lei. Comparând cu veniturile altor orașe din Europa, a văzut că această sumă este foarte mică și a conchis că pentru a se putea face ceva serios la noi, trebuie neapărat sporite veniturile comunei. Ca mijloace de sporire ar fi: 1) Atracția guvernamentală, sau administrativă, creând universități, cazărmi, etc. Aceste mijloace însă nu vor mai spori acum întru nimic populațiunea, ele fiind aproape epuizate; 2) Atracțiunea comercială și industrială; 3) Asanând orașul și făcând ca în el viața să fie mai comodă și plăcută ca aiurea.

În ce privește mijloacele de la punctul 2, d-l *Starostescu* zice că s'ar putea crea în București un centru de comerț cu cereale, dacă s'ar face din Dâmbovița un canal navigabil până la Dunăre, lucru ce a fost studiat. Atunci natural ar veni în București un aflux de populațiune, necesară acestor operațiuni. Ar trebui apoi a se atrage fabricile noi ce se fac, cât mai aproape de capitală, așa ca toți lucrătorii și amployații lor să locuiască în oraș.

D-sa conchide spunând că așa a înțeles cuvântul de sistematizare, iar nu cum se interpretează acum.

D-l Președinte al Societății Politecnice *I. G. Cantacuzino*, mulțumește tuturor care au adus în discuție chestiuni atât de importante și conchide că ar fi de un real folos, ca ședințe ca cele din această seară să se ție cât de des între membrii societății, întrucât ele provoacă un schimb de idei din care beneficiază toți cei care le urmăresc. De acea d-sa propune că în fiecare sâmbătă seara să se adune în localul Societății, membrii ei și promite că va lansa o înștiințare în acest sens.*)

*) După notele conferențiarului și ale D-lui inginer N. Georgescu.